



**EFEKTIFITAS ANGKUTAN LAUT KHUSUS TERNAK  
DALAM PROGRAM TOL LAUT  
DI KM. CAMARA NUSANTARA 1**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu  
Pelayaran Semarang**

Oleh :  
**TEGAR ANGGRIYANTO**  
NIT: 531611306217 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
TAHUN 2020**



**EFEKTIFITAS ANGKUTAN LAUT KHUSUS TERNAK  
DALAM PROGRAM TOL LAUT  
DI KM. CAMARA NUSANTARA 1**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu  
Pelayaran Semarang**

Oleh :  
**TEGAR ANGGRIYANTO**  
NIT: 531611306217 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
TAHUN 2020**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**EFEKTIFITAS ANGKUTAN LAUT KHUSUS TERNAK  
DALAM PROGRAM TOL LAUT  
DI PT. PELNI PADA KAPAL KM. CAMARA NUSANTARA 1**

Disusun oleh :



**TEGAR ANGGRIYANTO**  
**NIT. 531611306217 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Agustus 2020

Dosen Pembimbing I  
Materi



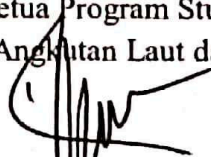
**Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd**  
**Penata Tk. I (III/d)**  
**NIP. 19660702 199203 2 009**

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan



**Capt. EKO MURDIYANTO, M.Pd, M.Mar**  
**Pembina Utama Muda (IV/c)**  
**NIP. 19590401 198211 1 001**

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan



**NUR ROHMAH, SE., M.M.**  
**Penata Tk. I (III/d)**  
**NIP. 19750318 2003122 001**

**HALAMAN PENGESAHAN**

Skripsi dengan judul "Efektifitas angkutan laut khusus ternak dalam program tol laut di KM.

Camara Nusantara I" karya:

Nama : TEGAR ANGGRIYANTO

NIT : 531611306217 K

Program Studi: KALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi KALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari..... tanggal.....

Semarang.....Agustus 2020

**Panitia Ujian**

<p>Penguji I</p>  <p><b>Dr. RIANTO, S.E., M.Pd.</b> Penata Tingkat I (IV/b) NIP. 19600123 198603 1 002</p>	<p>Penguji II</p>  <p><b>Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd.</b> Penata Tk. I (III/d) NIP. 19660702 199203 2 009</p>	<p>Penguji III</p>  <p><b>YUSTINA SAPAN, S.ST, MM</b> Penata Tingkat I (III/d) NIP. 19771129 200502 2 001</p>
--	---	---

Mengetahui

**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG .**

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Tegar Anggriyanto

NIT : 531611306217 K

Program Studi : KALK

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, Agustus 2020

Yang menyatakan



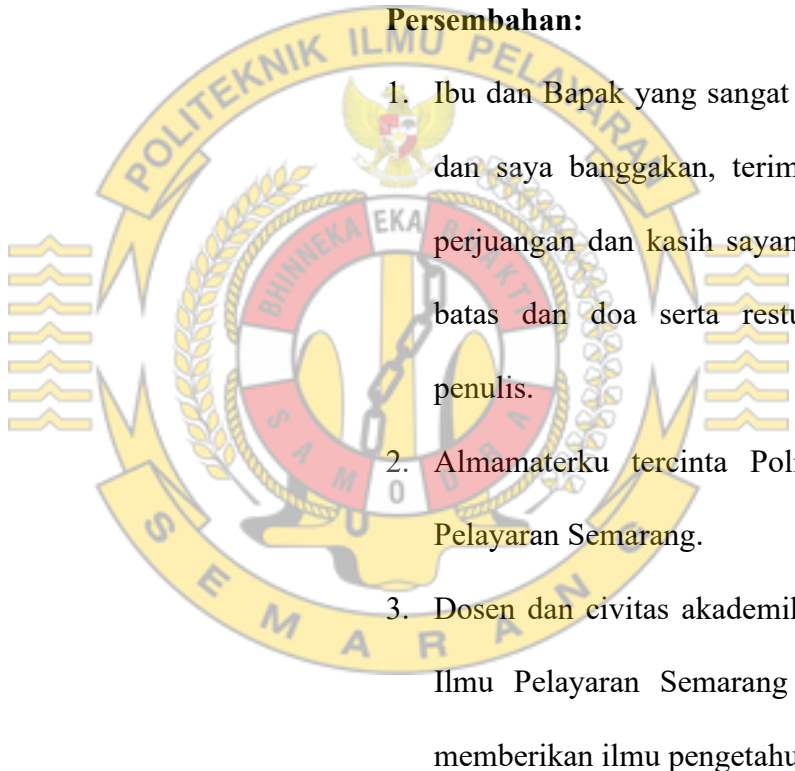
**TEGAR ANGGRIYANTO**

**NIT. 531611306217 K**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Dan janganlah kamu berputus asa dari rahmat Allah. Sesungguhnya tiada berputus dari rahmat Allah melainkan orang-orang yang kafur” (QS Yusuf : 87)
2. “Terbentur, terbentur, terbentur, terbentuk” (Tan Malaka)
3. “Sesungguhnya Allah tidak akan merubah keadaan suatu kaum sehingga mereka merubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri” (QS. Al Ra’d : 11)

### Persembahan:

- 
- The logo of Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang is a circular emblem. It features a central shield with a yellow anchor and a red banner. The shield is surrounded by a yellow wreath. The outer ring of the logo contains the text 'POLITEKNIK ILMU PELAYARAN' at the top and 'SEMARANG' at the bottom. The inner ring contains the text 'BHINEKA EKA PERKATA' and 'S A M O'.
1. Ibu dan Bapak yang sangat saya sayangi dan saya banggakan, terima kasih atas perjuangan dan kasih sayang yang tiada batas dan doa serta restunya kepada penulis.
  2. Almamaterku tercinta Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
  3. Dosen dan civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang sudah memberikan ilmu pengetahuan.

## PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Efektifitas Angkutan Laut Khusus Ternak dalam Program Tol Laut di KM. Camara Nusantara 1“ guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang KALK (Ketatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

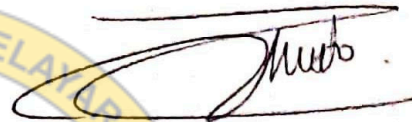
1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak Capt. Eko Murdiyanto, M.Pd, M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Seluruh Jajaran Dosen, Staf dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Seluruh Pegawai Instansi Ditlala Kemenhub dan Operator kapal ternak PT. PELNI yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis.

6. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Semarang, Agustus 2020

Penulis



**TEGAR ANGGRIYANTO**  
**NIT. 531611306217 K**





## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
INTISARI.....	x
<i>ABSTRACT</i> .....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan Penelitian .....	4
1.4 Manfaat Penelitian .....	4
1.5 Sistematika Penulisan .....	5
<b>BAB II. LANDASAN TEORI</b>	
2.1 Tinjauan Pustaka .....	9
2.2 Kerangka Pikir.....	23

### BAB III. METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian.....	24
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian .....	27
3.3 Jenis dan Sumber Data dalam Penelitian .....	27
3.4 Metode Penyusunan Data.....	29
3.5 Teknik Analisis Data.....	30

### BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	33
4.2 Hasil Penelitian.....	44
4.3 Pembahasan Masalah.....	53

### BAB V. PENUTUP

5.1 Simpulan .....	61
5.2 Saran.....	61

<b>Daftar Pustaka</b> .....	<b>63</b>
-----------------------------	-----------

<b>Lampiran</b> .....	<b>64</b>
-----------------------	-----------

<b>Daftar Riwayat Hidup</b> .....	<b>76</b>
-----------------------------------	-----------

## INTISARI

**Tegar Anggriyanto, 2020**, NIT: 531611306217. K, “Efektifitas Angkutan laut khusus ternak dalam program tol laut di KM. Camara Nusantara 1”, Skripsi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. Pembimbing Capt. Eko Murdiyanto, M.Pd, M.Mar.

Kapal ternak merupakan salah satu wujud implementasi dari program tol laut. Program angkutan laut khusus ternak bertujuan untuk memenuhi kebutuhan akan swasembada daging sapi di Indonesia. Tujuan dari penulisan penelitian mengenai efektifitas angkutan laut khusus ternak di KM. CAMARA NUSANTARA 1 adalah: 1) untuk mengetahui apa penyebab yang membuat angkutan laut khusus ternak di KM. CAMARA NUSANTARA 1 belum efektif. 2) Untuk mengetahui cara untuk mengefektifitaskan program angkutan laut khusus ternak di KM. CAMARA NUSANTARA 1.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara terperinci penyebab dari program angkutan laut khusus ternak di KM. CAMARA NUSANTARA 1 yang belum berjalan efektif. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, studi pustaka terkait dengan program angkutan laut khusus ternak.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa, belum efektifnya program angkutan laut khusus ternak di KM. CAMARA NUSANTARA 1 dikarenakan target pengiriman yang belum tercapai yang menyebabkan kebutuhan akan hewan ternak belum dapat terpenuhi dan tidak adanya pemanfaatan untuk muatan balik. Upaya yang dilakukan PT. PELNI yaitu: 1) Memberikan subsidi operasional kepada operator. 2) Memberikan subsidi untuk setiap hewan ternak. Dengan upaya tersebut diharapkan dapat mengefektifitaskan program angkutan laut khusus ternak di KM. CAMARA NUSANTARA 1. Program angkutan laut khusus ternak untuk kedepannya agar menambah pekerja fumigasi di setiap pelabuhan singgah, agar kapal kembali bersih dan dapat mengangkut muatan balik dari daerah konsumen ke daerah produsen.

**Kata Kunci** : Efektifitas, Tol Laut, Kapal Ternak, Distribusi Ternak

## ABSTRACT

**Tegar Anggriyanto**, 2020, NIT: 531611306217. K, "The effectiveness of sea transportation specifically for livestock in the marine highway program at KM. Camara Nusantara 1 ", Thesis of Marine and Port Transportation Management, Diploma IV Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Supervisor I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. Supervisor Capt. Eko Murdiyanto, M.Pd, M.Mar.

Livestock ship is one form of implementation of the sea highway program. The livestock-specific sea transportation program aims to meet the need for beef self-sufficiency in Indonesia. The purpose of writing research on the effectiveness of sea transportation specifically for livestock at KM. CAMARA NUSANTARA 1 are: 1) to find out what causes sea transportation specifically for livestock at KM. CAMARA NUSANTARA 1 is not yet effective. 2) To find out how to make the sea transportation program more effective at KM. CAMARA NUSANTARA 1.

This study used a qualitative descriptive method by describing in detail the causes of the special sea transportation program for livestock at KM. CAMARA NUSANTARA 1 which has not been effective. Data collection was carried out by interview, observation, literature study related to the special sea transportation program for livestock.

The results of the study indicate that, the special sea transportation program for livestock at KM. CAMARA NUSANTARA 1 because the delivery target has not been achieved which causes the need for livestock cannot be fulfilled and there is no use for return cargo. Efforts made by PT. PELNI 1, namely: 1) Providing operational subsidies to operators. 2) Provide subsidies for each livestock. With these efforts it is hoped that the effectiveness of the special sea transportation program for livestock at KM. CAMARA NUSANTARA 1. In the future, the special sea transportation program for livestock is to increase fumigation workers at each port of call, so that the ships are clean again and can carry back cargo from the consumer area to the producer area.

**Keywords:** *Effectiveness, Sea Highway, Cattle Ship, Livestock Distribution.*

## DAFTAR TABEL

Gambar 4.1 Spesifikasi KM. Cemara Nusantara 1 ..... 39

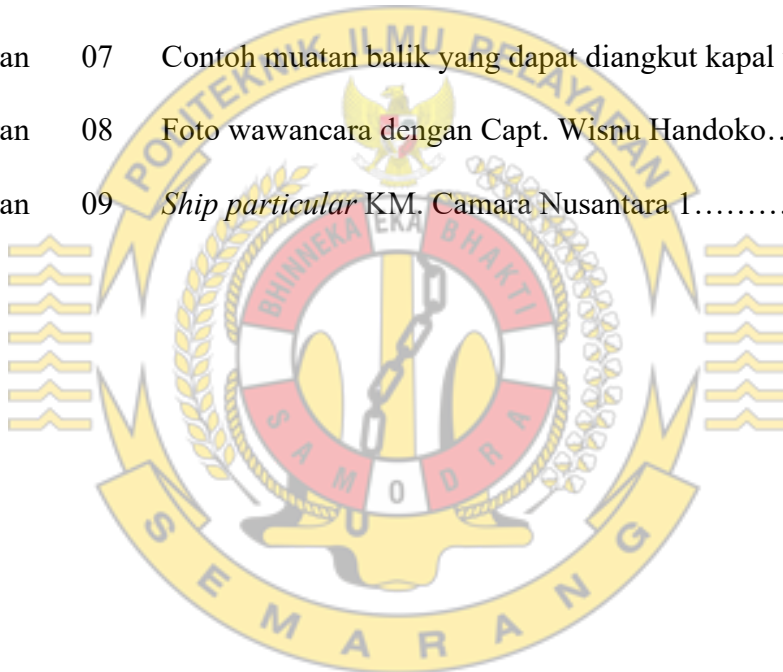


## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kapal Ternak.....	11
Gambar 2.2	Proses Bongkat Muat Hewan Ternak.....	13
Gambar 2.3	Pemberian Pakan Ternak Diatas Kapal.....	15
Gambar 2.4	KM. Camara Nusantara 1.....	16
Gambar 2.5	Dokter Hewan Diatas Kapal.....	17
Gambar 2.6	Kerangka Pikir.....	23
Gambar 4.1	Logo PT. PELNI.....	33
Gambar 4.2	Rute Pelayaran Kapal Ternak.....	38
Gambar 4.3	Ruang Karantina Hewan Ternak.....	41
Gambar 4.4	Deck Hewan Ternak.....	42
Gambar 4.5	Tangga Hewan Ternak.....	43
Gambar 4.6	Sistem Sirkulasi Udara.....	43
Gambar 4.7	Sistem Perairan.....	44
Gambar 4.8	Pencapaian Kapal Ternak Tahun 2016 – 2020.....	48
Gambar 4.9	Jumlah Pengiriman Hewan Ternak Tahun 2019.....	50
Gambar 4.10	Grafik Pencapaian Kapal Ternak Tahun 2016 – 2020.....	54
Gambar 4.11	Data Pencapaian Targer Pengiriman Kapal Ternak Tahun 2019....	55

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	Wawancara.....	64
Lampiran	02	Target realisasi voyage tahun 2019.....	71
Lampiran	03	Peta sebaran pengiriman angkutan ternak 2020.....	71
Lampiran	04	Pola subsidi pengoprasionalan kapal.....	72
Lampiran	05	Pelaksanaan angkutan ternak.....	72
Lampiran	06	Tarif muatan kapal ternak th.2020.....	73
Lampiran	07	Contoh muatan balik yang dapat diangkut kapal ternak.....	74
Lampiran	08	Foto wawancara dengan Capt. Wisnu Handoko.....	74
Lampiran	09	<i>Ship particular</i> KM. Camara Nusantara 1.....	75



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Indonesia merupakan Negara maritim yang mana luas wilayah perairannya lebih besar daripada daratan. Memiliki 17.499 pulau yang mendiami 3,25 juta km<sup>2</sup> luas perairan yang tersebar dari Sabang sampai Merauke. Sebagai negara maritim, negara Indonesia memanfaatkan potensi tersebut dengan mengembangkan dan memajukan berbagai sektor kemaritiman, dimana salah satunya adalah angkutan laut. Sebagai negara maritim, untuk mengembangkan potensi sumber daya maritim didasari oleh undang – undang, salah satunya yaitu Peraturan Pemerintah nomor 20 tahun 2010.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut. Angkutan laut memegang perananan penting untuk menunjang kelancaran proses distribusi karena dinilai lebih praktis. Selain itu angkutan laut juga memiliki kapasitas pemuatan yang besar. Jumlah armada dan sumber daya manusia yang cukup banyak membuat alur proses perputaran logistik tetap terjaga bahkan semakin meningkat.

Indonesia juga merupakan negara yang sumberdaya alam dan hewannya sangat terjaga. Terlebih pada wilayah yang alam dan hutannya



masih terjaga dengan baik seperti Kalimantan, NTB (Nusa Tenggara Barat), NTT (Nusa Tenggara Timur), Sulawesi Selatan, dan Bandar Lampung. Oleh karena itu masyarakat Indonesia dapat memenuhi kebutuhan pangan secara mandiri yang diambil dari sumberdaya alam dan hewani yang ada di wilayah Indonesia tanpa harus melakukan impor.

Sebagai contoh, Indonesia merupakan negara produksi ternak yang besar seperti ternak sapi. Dengan penyebaran wilayah produsen ternak yang luas hampir di setiap pulau Indonesia seperti Jawa Timur, Jawa Tengah, Jawa Barat, NTT (Nusa Tenggara Timur), NTB (Nusa Tenggara Barat), Sulawesi Selatan, dan Bandar Lampung. Akan tetapi, selama ini sentra produksi yang memasok ternak sapi terhadap konsumen di wilayah Indonesia hanya NTB (Nusa Tenggara Barat) dan NTT (Nusa Tenggara Timur) yang melalui pelabuhan Kupang.

Pemasokan ternak sapi terhadap wilayah konsumen oleh wilayah produsen yang selama ini sudah dilaksanakan masih kurang efektif baik dari segi biaya pengiriman, jumlah yang dikirim, dan kesehatan hewan ternak tersebut seperti penyusutan bobot ternak tersebut. Maka dari itu pemerintah Indonesia menyediakan angkutan ternak khusus yaitu berupa kapal khusus ternak. Angkutan khusus ternak ini merupakan wujud implementasi dari tol laut yang merupakan gagasan Presiden Joko Widodo untuk menjaga pemerataan distribusi ternak di seluruh wilayah Indonesia.

Tol Laut adalah konsep pengangkutan laut yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo untuk menjangkau dan mendistribusikan logistik

serta hewan ternak ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan di Indonesia. Dalam pelaksanaannya tol laut dibagi menjadi tiga yaitu penyelenggaraan angkutan muatan barang, penyelenggaraan angkutan perintis, serta penyelenggaraan angkutan ternak. Dengan adanya angkutan khusus ternak yang disediakan oleh pemerintah, maka dapat mengurangi biaya pengiriman dan dapat meningkatkan kesehatan dari hewan ternak tersebut agar bobot ternak tetap terjaga sampai kepada konsumen.

Dalam upaya penanganan masalah ketersediaan hewan ternak, maka pengefektifitasan angkutan ternak pada program tol laut menjadi fokus utama penulis. Yang mana seperti yang kita ketahui, pelaksanaan program tol laut masih mengalami banyak kendala. Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan di atas, penulis terdorong untuk mengangkat masalah perihal keefektifitasan program ini kedalam skripsi yang berjudul:

“Efektifitas Angkutan Laut Khusus Ternak Dalam Program Tol Laut Di KM. Camara Nusantara 1”

## 1.2 Perumusan Masalah

Dalam suatu penelitian, perumusan masalah sangatlah penting. Perumusan masalah akan mempermudah dalam melakukan penelitian dalam mencari jawaban yang tepat atau sesuai. Sehubungan dengan uraian yang telah dikemukakan pada latar belakang diatas, maka rumusan masalah yang akan dibahas sebagai pokok permasalahan pada skripsi ini adalah:

1.2.1 Mengapa angkutan laut khusus ternak dalam program tol laut di KM.

Camara Nusantara 1 belum efektif?

1.2.2 Bagaimana cara mengefektifkan kapal ternak sebagai sarana pengangkut muatan ternak di KM. Camara Nusantara 1?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan yang dituangkan dalam skripsi ini adalah :

1.3.1 Untuk mengetahui penyebab kurang efektifnya angkutan laut khusus ternak dalam program tol laut di KM. Camara Nusantara 1.

1.3.2 Untuk mengetahui cara mengefektifitaskan kapal ternak sebagai sarana pengangkut muatan ternak di KM. Camara Nusantara 1.

### 1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian mengenai “Efektifitas Angkutan Laut Khusus Ternak Dalam Program Tol Laut Di KM. Camara Nusantara 1” ini diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Manfaat dari penelitian ini adalah:

#### 1.4.1 Manfaat Teoritis:

1.4.1.1 Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai tol laut terlebih tentang angkutan ternak.

1.4.1.2 Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.

1.4.1.3 Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan penelitian

ini dapat memberikan masukan yang dapat berguna untuk pengembangan sumber daya manusia dan *personal soft skill* sehingga siap menghadapi dunia kerja atau bisnis.

#### 1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat nyata kepada berbagai pihak untuk menambah ilmu tentang manfaat angkutan ternak terhadap persebaran komoditi hewan ternak di wilayah Indonesia.

1.4.2.1 Untuk memberikan informasi dan pengembangan kajian ilmu terhadap angkutan laut khusus ternak dalam program tol laut di Indonesia.

1.4.2.2 Untuk memberikan informasi mengenai penyelenggaraan angkutan laut khusus ternak di PT. Pelnindo pada KM. Camara Nusantara 1.

1.4.2.3 Sebagai informasi bagi masyarakat awam terhadap program Tol Laut serta sebagai referensi dan pertimbangan bagi para calon pengguna jasa Tol Laut dalam pengangkutan muatan hewan ternak.

### 1.5 Sistematika Penulisan

Dalam sistematika penulisan skripsi ini akan diajukan 5 (lima) bab, yang diawali dengan hal-hal yang bersifat umum, namun berhubungan dengan penulisan yang disajikan (sebagai pengantar) dan kemudian pada

bab-bab selanjutnya penulis membahas tentang hal-hal yang berkaitan langsung dengan judul dan disusun sedemikian rupa sehingga diharapkan akan memudahkan para pembaca memahami, bahkan lebih mengerti tentang apa yang dijelaskan oleh penulis dalam skripsi ini. Sistematika penulisannya dapat dijabarkan sebagai berikut :

## **BAB I. PENDAHULUAN**

Pada bab ini terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah dan sistematika penulisan. Latar belakang berisi tentang alasan pemilihan judul dan pentingnya judul skripsi dan diuraikan pokok-pokok pikiran beserta data pendukung tentang pentingnya judul yang dipilih. Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti, dapat berupa pernyataan dan pertanyaan. Tujuan penelitian berisi tujuan spesifik yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Batasan masalah berisi tentang batasan-batasan dari pembahasan masalah yang akan diteliti. Sistematika penulisan berisi susunan tata hubungan bagian skripsi yang satu dengan bagian skripsi yang lain dalam satu runtutan pikir.

## **BAB II. LANDASAN TEORI**

Pada bab ini terdiri dari tinjauan pustaka, kerangka pikir penelitian dan definisi operasional. Tinjauan pustaka berisi teori-

teori atau pemikiran-pemikiran serta konsep-konsep yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian merupakan pemaparan penelitian kerangka berfikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep. Definisi operasional adalah definisi praktis atau operasional dan bukan definisi teoritis tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dipandang penting.

### **BAB III. METODE PENELITIAN**

Pada bab ini terdiri dari metode penelitian deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data dan teknik analisis data, serta waktu dan tempat penelitian. Waktu dan tempat penelitian menerangkan lokasi dan waktu dimana dan kapan penelitian dilakukan. Metode deskriptif kualitatif merupakan cara yang dipergunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Teknik analisis data berisi mengenai alat dan cara analisis data yang digunakan dan pemilihan alat dan cara analisis harus konsisten dengan tujuan penelitian.

### **BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum obyek penelitian, analisis hasil penelitian dan pembahasan masalah. Gambaran umum obyek penelitian adalah gambaran umum mengenai suatu

obyek yang diteliti. Analisis hasil penelitian merupakan bagian inti dari skripsi dan berisi pembahasan mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh..

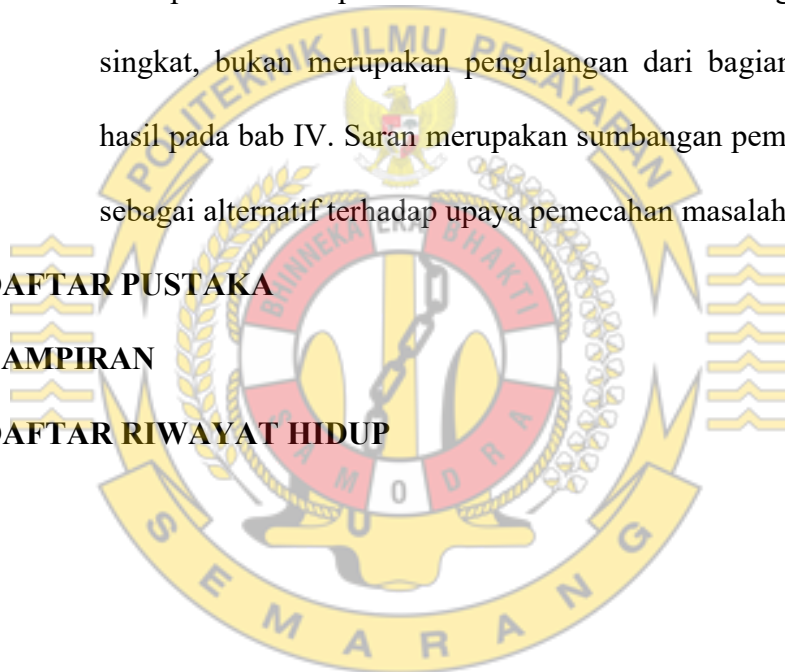
## **BAB V. PENUTUP**

Pada bab ini terdiri dari simpulan dan saran. Simpulan adalah hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian tersebut. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat, bukan merupakan pengulangan dari bagian pembahasan hasil pada bab IV. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1 Kajian Pustaka

##### 2.1.1 Pengertian Tol Laut

Menurut presiden Joko Widodo (2019:xii) Tol laut adalah konsep pengangkutan logistik kelautan yang bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di Nusantara. Dengan adanya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut maka dapat diciptakan kelancaran distribusi barang sampai pelosok.

Menurut Dirjen Perhubungan Laut R Agus H. Purnomo (2019:vi) Tol laut adalah konektivitas laut yang efektif yang bermakna sebagai keberhasilan dalam membangun pusat pertumbuhan ekonomi baru di pelosok daerah. Dengan adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia yang memiliki maksud dan tujuan untuk menjangkau dan mendistribusikan logistik ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan serta menjamin ketersediaan barang dan disparitas harga guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Menurut pengertian yang sudah dikemukakan diatas, Tol laut merupakan konsep untuk memperbaiki proses pengangkutan logistik kelautan agar dapat berdampak pada proses distribusi yang semakin mudah dan berdampak pada harga bahan pokok yang semakin



merata di seluruh wilayah Indonesia dari sabang sampai merauke. Tol laut ini bukan serta merta jalan tol diatas laut tetapi merupakan jalur pelayaran bebas hambatan yang menghubungkan antar wilayah melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.

Tol laut juga berfokus pada peningkatan distribusi muatan ternak di Indonesia dengan mengadakan angkutan laut khusus ternak atau kapal ternak. Pada program angkutan laut khusus ternak pemerintah memberikan subsidi tariff angkutan ternak setiap hewannya. Subsidi tarif muatan untuk kegiatan pengoperasian kapal ternak sebagaimana diatur dalam peraturan menteri perhubungan republik Indonesia nomor PM 109 tahun 2018. Subsidi yang diberikan pemerintah terkait pengoprasian kapal ternak untuk muatan per 1 (satu) ekor mencakup biaya asuransi, bongkar muat, permakanan ternak, mantra ternak, dan dokter hewan. Subsidi ini diberikan dengan tujuan untuk mendukung program swasembada pangan dan optimalisasi pendistribusian hewan ternak, untuk mensejahterakan masyarakat Indonesia.

Aktivitas pengangkutan yang baik sangatlah memerhatikan manajemen anggaran, tentunya anggaran yang dikeluarkan untuk pengangkutan ternak menggunakan cara ini sangatlah maksimal. Hal ini dikarenakan pengiriman bisa berfokus menggunakan kapal angkutan ternak, sehingga pengiriman menjadi lebih cepat dan sangat terjangkau bagi produsen ternak.

### 2.1.2 Kapal Khusus Angkutan Ternak

Kapal khusus angkutan ternak merupakan sarana pengangkut khusus ternak yang diberikan pemerintah sebagai wujud implementasi dari tol laut untuk meningkatkan distribusi hewan ternak di seluruh wilayah Indonesia.



*Gambar 2.1. angkutan laut khusus ternak*

Sebelum adanya kapal khusus angkutan ternak pengiriman barang di zaman dahulu menggunakan kapal kargo biasa, sehingga tidak ada fasilitas khusus untuk mengangkut sapi ke dalam kapal. Bahkan pengangkutan sapi menggunakan jaring. Untuk tempatnya hanya disekat menggunakan bambu dan tali sangat tidak efektif ataupun efisien untuk dilakukan, apalagi cara ini juga menelan biaya yang cukup besar.

Angkutan khusus ternak melibatkan suatu rangkaian penanganan dan pembatasan gerak yang dapat menyebabkan

gangguan fisik dan fisiologis atau bahkan kematian ternak kecuali jika dilaksanakan dengan perencanaan yang baik. Dalam melakukan pengiriman ternak dari sentra produksi ke sentra konsumsi umumnya diperlukan sarana angkutan darat dan laut. Penggunaan sarana angkutan laut terdiri dari kapal barang, kapal ro-ro, dan kapal feri.

Faktor utama di dalam angkutan darat yang dapat menentukan kenyamanan dan kesehatan ternak adalah desain sarana angkut, kepadatan, ventilasi, standar perawatan ternak, permakanan ternak selama perjalanan. Riset mengenai angkutan ternak telah sering dilakukan di beberapa negara maju untuk menyediakan angkutan yang dapat mensejahterakan ternak. Hal ini yang menyebabkan kuantitas dan kualitas hewan ternak menurun. Maka sangat perlu diperhatikan mengenai aspek kesehatan hewan selama proses pengiriman hewan ternak di atas kapal.

Aspek kesehatan hewan merupakan aspek yang memperhatikan tentang kesehatan hewan atau *animal ware* agar hewan tetap sehat. Ada beberapa aspek yang perlu diperhatikan selama proses pengangkutan hewan ternak, agar tidak timbul stres pada hewan ternak yang kan berdampak pada bobot hewan ternak tersebut. Ternak akan mengalami dan sulit untuk menghindari stres selama proses pengangkutan. Stres didefinisikan sebagai tanggapan tubuh terhadap rangsangan asing yang dapat mengganggu keseimbangan fisiologis atau homeostasis hewan. Penyebab

terjadinya stres atau stressor dapat dianggap sebagai bahaya bila tubuh tidak dapat mengatasi *stressor* tersebut. *Stressor* merupakan hal yang dapat mengakibatkan hewan ternak menjadi stress.

Timbulnya stres selama transportasi dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti penanganan kasar selama bongkar muat, getaran dan kebisingan selama pengangkutan, pengelompokan dan lingkungan baru, kepadatan muatan, adanya pembatasan gerak, ventilasi tidak memadai, suhu dan kelembaban ekstrim serta permakanan yang tidak standar.



*Gambar 2.2 Proses bongkar ternak dari atas kapal*

Potensi stres yang sering timbul dalam angkutan ternak di siang hari adalah adanya cekaman yang disebabkan oleh panas sinar matahari. Stres panas atau *heat stress* dapat terjadi apabila temperatur lingkungan berubah menjadi lebih tinggi di atas zona temperatur netral. Pada kondisi ini toleransi ternak terhadap

lingkungan menjadi rendah atau menurun. *Heat stress* merupakan stres pada hewan ternak yang disebabkan oleh panasnya suhu didalam ruang muatan. Stres panas dapat menimbulkan kerugian seperti penurunan bobot badan, kenaikan suhu tubuh dan laju pernafasan, sampai kematian ternak.

Stres selama proses transportasi akan banyak menyebabkan kerugian salah satunya adalah penyusutan bobot badan pada ternak. Metode dalam pengangkutan dan penanganan yang kurang baik selama proses transportasi akan mempengaruhi bobot badan. Ternak dalam kondisi yang baik penyusutan bobot badannya akan lebih kecil dibandingkan dengan ternak dalam kondisi yang kurang baik.

Penyusutan bobot badan dibagi dalam dua jenis yaitu penyusutan ekskretori, mengakibatkan hilangnya bobot badan ternak karena ekskresi feses dan urin, dan penyusutan jaringan, mengakibatkan susutnya daging dan cairan tubuh. Pengangkutan juga dapat mengakibatkan terjadinya dehidrasi yang berdampak pada penyusutan bobot badan ternak. Semakin lama ternak dalam perjalanan maka akan lebih banyak mengalami urinasi, defekasi, dan peningkatan panting sehingga isi saluran pencernaan dan cairan tubuh pun akan ikut menyusut drastis.

Suhu lingkungan yang semakin tinggi pada saat proses transportasi akan berdampak pada penyusutan bobot badan ternak

yang semakin tinggi juga. Stres panas akan meningkatkan laju metabolisme basal dengan bertambahnya penggunaan energi sebagai akibat meningkatnya frekuensi pernafasan, kerja jantung, dan sirkulasi darah perifer. Tidak adanya asupan energi selama proses pengangkutan menyebabkan terjadinya perombakan cadangan energi berupa glikogen di dalam hati. Ketika cadangan energi habis maka selanjutnya ternak akan merombak cadangan glikogen di dalam otot.



*Gambar 2.3 Permakanan ternak diatas kapal*

Perombakan glikogen otot menjadi glukosa sangat merugikan sel-sel otot karena proses ini bukan hanya mengambil atau mengurangi proses pertumbuhan otot tetapi juga sekaligus menggunakan energi bukan untuk pertumbuhan jaringan otot namun untuk memenuhi energi dalam proses perombakan glikogen menjadi energi baru. Kemungkinan energi yang dikonsumsi ternak selama

proses transportasi lebih banyak digunakan untuk mempertahankan kondisi suhu tubuh saat ternak menerima stres panas.

### 2.1.3 KM. Camara Nusantara 1



*Gambar 2.4 KM. Camara Nusantara 1*

KM. Camara Nusantara 1 merupakan kapal ternak pertama di Indonesia yang dibuat oleh PT. Adiluhung Saranasegara Indonesia sesuai pesanan dari Kementerian Perhubungan. KM. Camara Nusantara 1 dioperasikan oleh PT. PELNI dan sudah berstandar Australian Maritime Safety Authority (AMSA) Five Freedom terkait dengan kesejahteraan hewan. Acuan ini mencakup sejumlah standar yang harus dipenuhi, seperti sistem ventilasi dan suplai udara agar ternak tidak kepanasan dan stres. KM. Camara Nusantara 1 juga menyediakan fasilitas berupa dokter hewan untuk menjaga kesehatan hewan ternak di atas kapal.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia no. 95 tahun 2012 Dokter hewan adalah dokter yang menangani kesehatan hewan dan penyakit-penyakitnya. Dalam hal ini angkutan ternak yang merupakan program tol laut sangat memerhatikan kesejahteraan ternak yang diangkut. Dengan adanya dokter hewan untuk mendampingi ternak yang sedang diangkut agar terciptanya kondisi yang nyaman bagi ternak selama diatas kapal.



*Gambar 2.5 Perawatan ternak oleh dokter hewan*

Dokter yang ditugaskan untuk merawat ternak selama pengangkutan harus memerhatikan tentang kebersihan kandang, makanan ternak, fentilasi ruangan, serta penanganan ternak pada saat bongkat dan muat. Adapun fasilitas – fasilitas khusus lainnya yang disediakan didalam KM. Camara Nusantara 1 sebagai berikut:



#### 2.1.3.1 Ruang Karantina

Ruang karantina disediakan pada KM. Camara Nusantara 1 untuk tempat pengecekan kesehatan hewan oleh petugas karantina.

#### 2.1.3.2 Deck hewan ternak

Deck hewan ternak disiapkan khusus untuk tempat hewan – hewan ternak diatas kapal.

#### 2.1.3.3 Tangga untuk hewan

Tangga untuk hewan disiapkan agar memudahkan hewan untuk naik ke bagian atas

#### 2.1.3.4 Sistem sirkulasi udara

Kapal dilengkapi dengan sistem ventilator pada setiap ruangan ternak deck A, deck B, deck C dan deck D untuk menetralsir gas amoniak yang ditimbulkan dari kotoran hewan.

#### 2.1.3.5 Sistem pembuangan kotoran hewan

Sistem pembuangan kotoran yg disiapkan pd ujung kandang ternak akan dilokalisir pd tempat pembuangan khusus.

#### 2.1.3.6 Sistem perairan

Dilengkapi secara otomatis yg diletakkan disetiap kandang ternak, yaitu air keluar dgn sendirinya setelah air yg tersedia habis. untuk menjamin kebutuhan air minum ternak selama diperjalanan.

#### 2.1.4 Konsep Efektifitas

Pendapat H. Emerson yang dikutip Soewarno Handyaningrat S. (1994:16) yang menyatakan bahwa “Efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.” Hal ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Hidayat (1986) yang menjelaskan bahwa :“Efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas dan waktu) telah tercapai. Dimana makin besar persentase target yang dicapai, makin tinggi efektivitasnya”. Dari beberapa pendapat di atas mengenai efektivitas, dapat disimpulkan bahwa efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas,kualitas dan waktu) yang telah dicapai oleh manajemen, yang mana target tersebut sudah ditentukan terlebih dahulu. Sedangkan efektivitas menurut H. Emerson adalah pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. (Soewarno Handyaningrat, 1990:15) Menurut pendapat Mahmudi mendefinisikan efektivitas merupakan hubungan antara *output* dengan tujuan, semakin besar kontribusi (sumbangan) *output* terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan (Mahmudi, 2005:92). Efektivitas berfokus pada *outcome* (hasil), program, atau kegiatan yang dinilai efektif apabila output yang dihasilkan dapat memenuhi tujuan yang diharapkan atau dikatakan *spending wisely*.

### 2.1.5 Konsep Efisiensi

S. P. Hasibuan (1984: 233-4) berpendapat bahwa efisiensi adalah perbandingan yang terbaik antara masukan (input) dan hasil antara biaya dan keuntungan (output), seperti halnya juga hasil optimal yang dicapai dengan penggunaan sumber yang terbatas. Dengan kata lain hubungan antara apa yang telah diselesaikan. Menurut Mulyamah (1987:3) mendefinisikan efisiensi sebagai suatu ukuran yang digunakan untuk membandingkan rencana penggunaan masukan dengan penggunaan yang direalisasikan atau penggunaan yang sebenarnya. Mulyadi (2007:63) mengemukakan bahwa efisiensi adalah ketepatan cara (usaha, kerja) dalam menjalankan sesuatu dengan tidak membuang-buang waktu, tenaga dan biaya. Efisiensi juga berarti rasio antara input dan output atau biaya dan keuntungan.

Efisiensi merupakan rasio antara input dan output, dan perbandingan antara masukan dan pengeluaran. Apa saja yang dimaksudkan dengan masukan serta bagaimana angka perbandingan tersebut diperoleh, akan tergantung dari tujuan penggunaan tolak ukur tersebut. Secara sederhana, menurut Nopirin (2014:4), efisiensi dapat berarti tidak adanya pemborosan. Efisiensi didefinisikan sebagai perbandingan antara keluaran (output) dengan masukan (input), atau jumlah yang dihasilkan dari satu input yang dipergunakan. Suatu perusahaan dapat dikatakan efisiensi apabila mempergunakan jumlah unit yang lebih sedikit bila dibandingkan

dengan jumlah unit input yang dipergunakan perusahaan lain untuk menghasilkan output yang sama, atau menggunakan unit input yang sama, dapat menghasilkan jumlah output yang lebih besar (Permono dan Darmawan, 2000:41 dalam Priyonggo Suseno, 2008:14) Efisiensi adalah kemampuan untuk mencapai hasil yang diharapkan (output) dengan mengorbankan tenaga atau biaya (input) yang minimum atau dengan kata lain, suatu kegiatan telah dikerjakan secara efisien jika pelaksanaan kegiatan telah mencapai sasaran (output) dengan pengorbanan (input) yang terendah.

## 2.2 Kerangka Berfikir

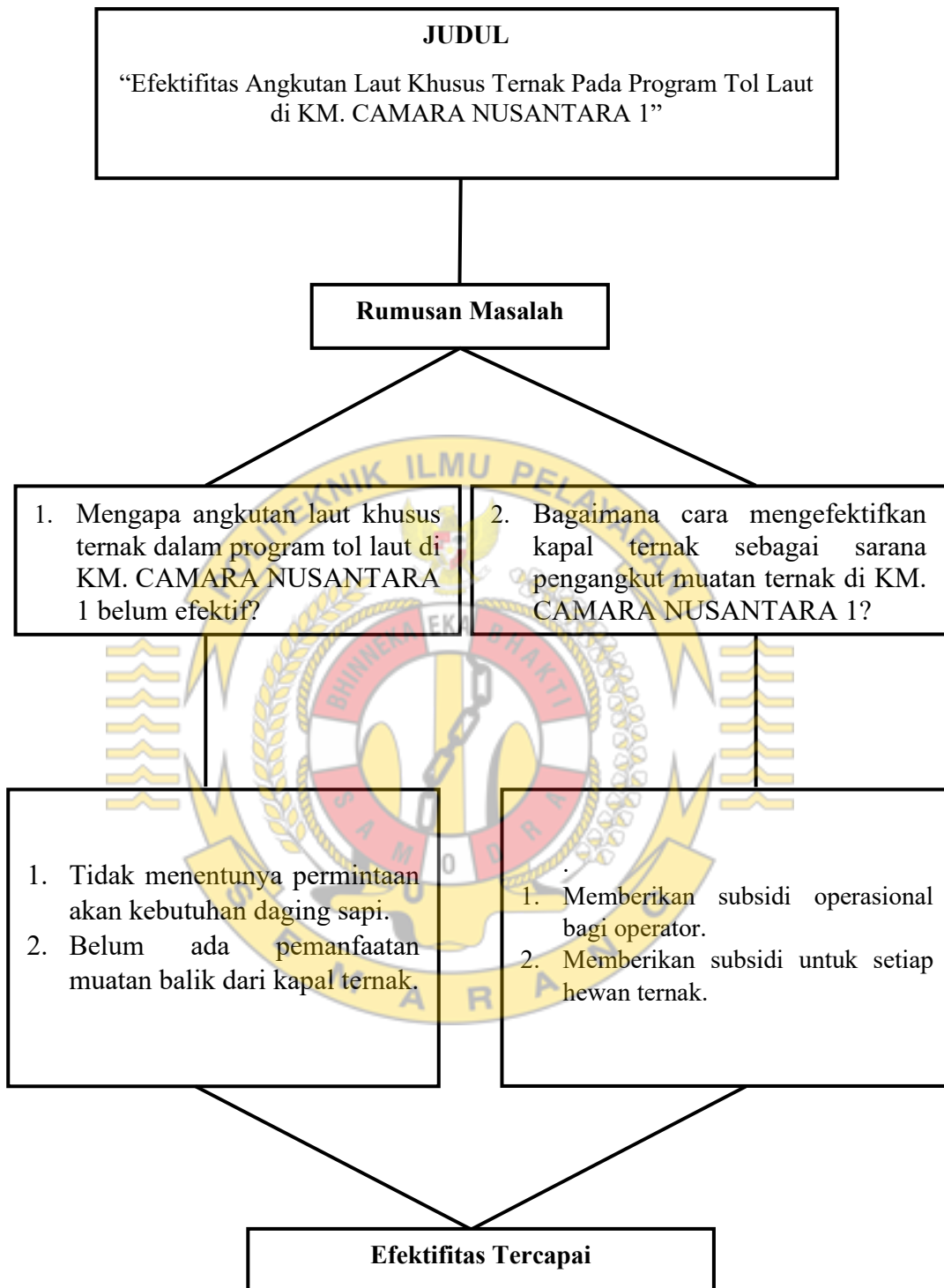
Untuk memudahkan pemahaman penelitian ini, maka peneliti memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana dilengkapi dengan penjelasan singkat dari bagan tersebut. Tol Laut adalah konsep pengangkutan logistik kelautan yang dicetuskan oleh Presiden Joko Widodo. Program ini bertujuan untuk 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. Salah satu program yang dikembangkan yaitu angkutan ternak.

Angkutan ternak merupakan salah satu program yang dikembangkan oleh pemerintah sebagai implementasi dari program tol laut. Dalam program angkutan ternak, pemerintah memberikan fasilitas penunjang distribusi

ternak di seluruh Indonesia berupa kapal ternak. Selain itu pemerintah juga memberikan subsidi terhadap hewan ternak setiap satu ekor.

Subsidi tersebut sudah termasuk biaya asuransi, bongkar muat, permakanan ternak, mantra ternak, dan dokter hewan. Agar program ini dapat berjalan dengan baik maka perlu diketahui aspek apa saja yang diperhatikan selama pengiriman hewan ternak di seluruh Indonesia, dengan harapan dapat menurunkan harga bahan pokok.

Perlu juga kita ketahui kendala yang dialami selama pengiriman hewan ternak dari daerah produksi menuju daerah konsumen. Agar tidak terjadi permasalahan dan kendala selama pengangkutan hewan ternak perlu diketahui bagaimana cara untuk meningkatkan komoditas angkutan ternak menggunakan tol laut. Untuk mempermudah pembahasan penelitian mengenai pengaruh tol laut terhadap angkutan ternak maka perlu untuk memfokuskan data-data sehingga dapat diambil kesimpulan dan dapat menemukan cara agar penerapannya dapat lebih efektif dan efisien.



Gambar 2.6 Kerangka Berfikir

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan penulis pada bab – bab sebelumnya, maka pada bab ini dapat ditarik beberapa simpulan mengenai cara untuk mengefektifitaskan program angkutan laut khusus ternak di KM. CAMARA NUSANTARA 1 yaitu:

5.1.1 Angkutan khusus ternak di KM. CAMARA NUSANTARA 1 belum efektif karena faktor:

5.1.1.1. Kondisi perdagangan yang tidak menentu

5.1.1.2. Tidak ada muatan balik dari program angkutan laut khusus ternak di KM. CAMARA NUSANTARA 1.

5.1.2 Bagaimana cara untuk mengefektifkan program angkutan laut khusus ternak di KM. Camara Nusantara 1:

Berdasarkan hasil wawancara dengan operator angkutan laut khusus ternak di PT. PELNI serta Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut dapat dilakukan upaya untuk mengatasi masalah tersebut dengan cara sebagai berikut:

5.1.2.1. Memberikan subsidi operasional bagi operator kapal ternak.

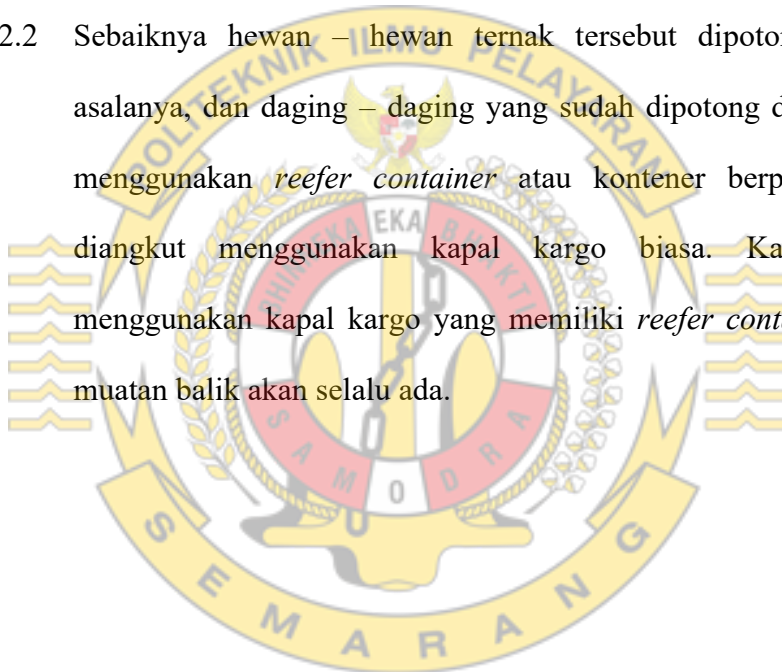
5.1.2.2. Memberikan subsidi terhadap setiap hewan ternak

#### 5.2 Saran

Penulis memberikan saran yang mungkin bermanfaat bagi pemerintah, perusahaan serta pihak-pihak yang terkait. Beberapa saran yang dapat penulis sampaikan adalah sebagai berikut:

5.2.1 Sebaiknya pemerintah mengalokasikan sebagian dana tersebut untuk mengembangkan atau memberdayakan peternak di wilayah Jawa, agar tidak terlalu bergantung pada produksi ternak di wilayah timur seperti NTT dan NTB. Sehingga dapat mengurangi pengeluaran dana untuk proses pengiriman. Dan perusahaan menambahkan pekerja untuk membersihkan palka dari kotoran hewan ternak, agar kapal ternak dapat digunakan untuk mengangkut muatan balik.

5.2.2 Sebaiknya hewan – hewan ternak tersebut dipotong di daerah asalnya, dan daging – daging yang sudah dipotong dapat diangkut menggunakan *reefer container* atau kontener berpendingin dan diangkut menggunakan kapal kargo biasa. Karena dengan menggunakan kapal kargo yang memiliki *reefer container* jaminan muatan balik akan selalu ada.





## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. 2013. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Dirjen Hubla, 2019, *Tol Laut Memacu Pembangunan dan Daya Saing Daerah*. Majalah Infrastruktur Indonesia, Jakarta
- Syafril, K.A. 2014, *Analisis Angkutan Laut Ternak Di Indonesia*, *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(12), 763-772, Jakarta.
- Perpres No. 106 tahun 2015 tentang *Penyelenggaraan Kewajiban Publik Untuk Angkutan Barang di Laut*. Kementerian Perhubungan.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor.17 Tentang Pelayaran*. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 109 Tahun 2018 Tentang *Tarif Muatan Untuk Kegiatan Subsidi Pengoperasian Kapal Ternak*. Kementerian Perhubungan.
- Hikmawati, Fenti. 2017. *Metodologi Penelitian*. Depok. Rajawali Pers.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, CV. Alfabeta, Bandung.
- Sarwono, Jonathan.2016. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta.
- Suntoyo, Danang. 2013. *Metodologi Dalam Penelitian*. Bandung. PT Refika Aditama Anggota Ikapi.
- Andilas, Yanggana, 2017, *Pelaksanaan Program Tol Laut PT Pelayaran Nasional Indonesia*, Pusat Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (P3M), Jakarta.
- Winarso Bambang, 2017, *Peran Angkutan Laut dalam Meningkatkan Distribusi Ternak Sapi Potong dari Daerah Produsen ke Wilayah Konsumen*, *Jurnal Penelitian Pertanian Terapan*, Jakarta.
- Bahri Syaiful, 2017, *Perencanaan Sistem Pendingin Ruang Muat Kapal Khusus Pengangkut Daging Sapi (Reefer Ship) Rute Nusa Tenggara Timur (NTT)-Jakarta*, Institut Teknologi Sepuluh November, Surabaya.

**LAMPIRAN 01**  
**HASIL WAWANCARA**

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal yang menyebabkan tidak tercapainya target dari kapal ternak disetiap tahun.

Nama : Capt. Wisnu Handoko, M.Sc,M.Mar.E

Jabatan : Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut , Ditjen Hubla

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Tegar :“Assalamulaikum Wr.Wb, selamat pagi Capt, mohon ijin memperkenalkan diri nama saya Tegar Anggriyanto, NIT: 531611306196 K, mohon ijin bertanya terkait tol laut sebagai materi skripsi saya.”

Capt. Wisnu :”Selamat pagi dek, silahkan.”

Tegar :“Mohon ijin Capt, untuk pertanyaan pertama apa yang membuat kapal ternak lebih efektif dibandingkan dengan kapal kargo biasa ?”

Capt.Wisnu :“Yaa, kita lihat dari fasilitas – fasilitasnya dan fungsi utama dari kapal ternak ini. Fungsi utama kapal ini yaitu untuk mengangkut hewan ternak, dan didalamnya terdapat fasilitas yang disediakan untuk hewan ternak agar kesejahteraan hewan ternak selama diatas kapal dapat terjaga. Fasilitas tersebut seperti ruang karantina hewan yang digunakan untuk memeriksa hewan ternak yang kurang sehat, dokter hewan yang setiap saat memeriksa kesehatan dari hewan ternak di atas kapal, sehingga kesehatan hewan ternak selalu terpantau oleh dokter.”

Tegar :“Siap terimakasih atas informasinya Capt. Mohon ijin untuk hasil dan pencapaian dari kapal ternak yang sudah disampaikan dalam Rapim tahun 2019 bahwa target belum dapat tercapai, apa hal yang menyebabkan Capt ?”

Capt. Wisnu :“Yaa dek, sekarang ini target yang diharapkan memang belum dapat tercapai, penyebabnya karena kondisi perdagangan yang tidak menentu, antara permintaan dan penawaran terhadap sapi dek, hal ini juga disebabkan karena keterbatasan akan sarana atau armada pengangkut, sehingga target belum dapat tercapai. Untuk satu kapal hanya dapat mengangkut satu 3 kali dalam 2 bulan, sehingga sapi yang sudah disuplai masih kurang dari target yang diharapkan itu membuat harga pokok daging sapi di pasaran masih tergolong mahal”

Tegar :“Siap terimakasih informasinya Capt. Mohon ijin berlanjut ke pertanyaan ke tiga Capt?”

Capt. Wisnu :“Ya,silahkan.”

Tegar :“Upaya yang dilakukan pemerintah dalam menangani masalah tersebut bagaimana Capt?”

Capt.Wisnu :“Upaya yang bisa dilakukan pemerintah dalam menangani masalah tersebut yaitu dengan menambah armada angkutan ternak, karena dengan armada yang mencukupi maka dapat menambah suplai daging sapi di wilayah konsumen sehingga diharapkan dapat mengurangi atau menurunkan harga daging sapi di pasaran. Selain itu pemerintah juga membantu peternak dengan memberikan subsidi terhadap setiap hewan ternak yang

akan dikirimkan dengan memotong biaya pengirimannya. Pemberian subsidi ini pemerintah berharap dapat menurunkan harga sapi yang dijual dari produsen atau peternak, sehingga harga dipasaran juga akan turun.”

Tegar :“Siap terimakasih atas jawaban yang telah diberikan Capt. Mohon ijin apakah saya bisa melanjutkan pertanyaan Capt?”

Capt. Wisnu :“Untuk sementara pertanyaan sampai disini dahulu ya dek, saya ada keperluan rapat mendadak, nanti adek-adek bisa menanyakan data yang dibutuhkan kepada staff saya.”

Tegar :“Siap Capt. Terimakasih atas waktunya.”

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal efektifitas angkutan ternak di PT. PELNI sebagai operator kapal ternak.

Nama : Amin Musafa S.Tr.Pel

Jabatan : Sekretaris Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Tegar : “Assalamulaikum Wr.Wb, selamat malam bang.”

Bang Amin : ”Walaikumsalam Wr.Wb, selamat malam Tegar.”

Tegar : “Mohon ijin bang, menyita waktu kerja abang untuk keperluan wawancara ini.”

Bang Amin : “Tidak apa-apa lek , saya memang sudah menyempatkan untuk wawancara ini, jadi silahkan bisa dimulai saja.”

Tegar : “Siap bang, mohon ijin kendala yang dialami pada kapal ternak selama kurang lebih 4 tahun berjalan apa saja bang?”

Bang Amin : “Sebenarnya dalam pelaksanaannya sudah berjalan baik, akan tetapi masih kekurangan armada dari kapal ternak tersebut, makanya target pengiriman atau suplai hewan ternak belum bisa tercapai. Selain itu dana yang digunakan untuk subsidi angkutan ternak juga minim lek, makanya operasional kapal ternak kadang tidak sampai selesai sampai akhir tahun”

Tegar : “Jadi anggaran dari pemerintah juga menjadi kendala ya bang?”

Bang Amin : “iya dek, akan tetapi kendala karena anggaran ini dapat diatasi bila kapal ternak dapat melaksanakan muatan balik atau dapat menghasilkan pendapatan dari muatan balik. Akan tetapi sampai saat ini kapal ternak masih belum dapat beroperasi dalam memanfaatkan muatan balik.”

Tegar : “ooh berarti muatan balik dari kapal ternak tidak dapat sembarangan dalam jenis muatannya ya bang?”

Bang Amin : “iyaa lek bener sekali, muatan balik yang dapat dikirimkan menggunakan kapal ternak yaitu muatan yang tidak mudah terkontaminasi oleh bau dari kotoran hewan ternak, contohnya semen, bahan baku infrastruktur, motor, dll. Muatan balik sampai saat ini belum dapat berjalan karena dari pihak shipper tidak yakin akan kebersihan dari kapal ternak, jadi setiap kali akan melaksanakan muatan balik kapal harus difumigasi terlebih dahulu, dan biaya yang digunakan

untuk melakukan pembersihan atau fumigasi tidaklah murah. Sehingga pemerintah harus mengajukan dana tambahan kepada DPR untuk menyewa jasa pembersihan kapal atau palka kapal.”

Tegar : “Siap bang terimakasih informasinya, berarti sampai sekarang belum ada pemanfaatan muatan balik dari kapal ternak?”

Bang Amin : “iya lek samapi sekarang belum ada,.”

Tegar : “Terimakasih atas informasinya bang.”

Bang Amin : “nanti terkait data dan kendala dari kapal ternak saya kirim lewan way a lek, nanti bisa dipelajari dan dijadikan lampiran untuk skripsimu lek.”

Tegar : “Siap bang terimakasih.”

Bang Amin : “Untuk sementara interview bisa sampai sini dulu, nanti kita bisa lanjut via wa untuk diskusi.”

Tegar : “Siap bang terimakasih.”

Bang Amin : “Ya sama-sama, Assalamulaikum Wr.Wb”

Tegar : “Walaikumsalam Wr.Wb.”

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal efektifitas angkutan ternak di PT. PELNI sebagai operator kapal ternak.

Nama : Pak Pak Ahmad

Jabatan : Divisi operasional kapal ternak PT. PELNI

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Tegar : “Selamat pagi Pak,”

- Pak Ahmad : “Selamat pagi Tar”
- Tegar : “Mohon ijin bertanya pak, bagaimana operasional kapal ternak selama 4 tahun terakhir pak, apakah sudah efektif?”
- Pak Ahmad : “Operasional kapal ternak selama ini sudah hampir efektif, hanya saja dalam pencapaian targetnya masih belum dapat tercapai, jadi kebutuhan daging di daerah jakarta masih kurang, jadi harganya masih mahal.”
- Tegar : “Disebabkan karena apa ya pak ?”
- Pak Ahmad : “Yaa disebabkan karena kekurangan armada juga Tar, satu armada hanya dapat melaksanakan 3 kali pengangkutan setiap bulan, itu saja maksimal. Jika tidak maka hanya sebulan sekali. Sebab itulah target belum dapat tercapai dan suplai hewan ternak masih belum bisa terpenuhi.”
- Tegar : “Berarti dengan menambah armada kapal ternak maka bisa menjadi solusi agar program kapal ternak dapat berjalan efektif pak?”
- Pak Ahmad : “Iyaa Tar betul. Tapi sebenarnya semua upaya dan solusi berasal dari pemerintah Tar, PT. PELNI hanya sebagai operator tidak memiliki wewenang untuk mengambil keputusan dalam permasalahan, hanya bisa memberi saran kepada pemerintah melaporkan kendala – kendalanya.”
- Tegar : “Siap pak, terimakasih. Mohon ijin pak, saya ingin mengajukan pertanyaan satu kali lagi, boleh pak?”

Pak Ahmad : “Yaa silahkan saja Tar.”

Tegar : “Bagaimana dengan muatan balik dari kapal ternak yang dioperasikan oleh PT.PELNI?”

Pak Ahmad : “Nah untuk pemanfaatan muatan balik sampai saat ini belum berjalan Tar. Karena jika kapal ternak akan mengangkut muatan balik maka, semua palka harus difumigasi agar bersih dari kotoran dan tidak berbau. Karena belum ada petugas khusus fumigasi, para shipper belum yakin untuk menggunakan jasa pengiriman kapal ternak.”

Tegar : “Terimakasih banyak Pak atas informasi dan waktunya yang sudah diluangkan oleh bapak.”

Pak Ahmad : “Iya Tar, terus belajar ya Tar biar sukses”

Tegar : “Siap bapak terimakasih, Assalamualaikum Wr.Wb”

Pak Ahmad : “Wa’alaikumsalam Wr.Wb”

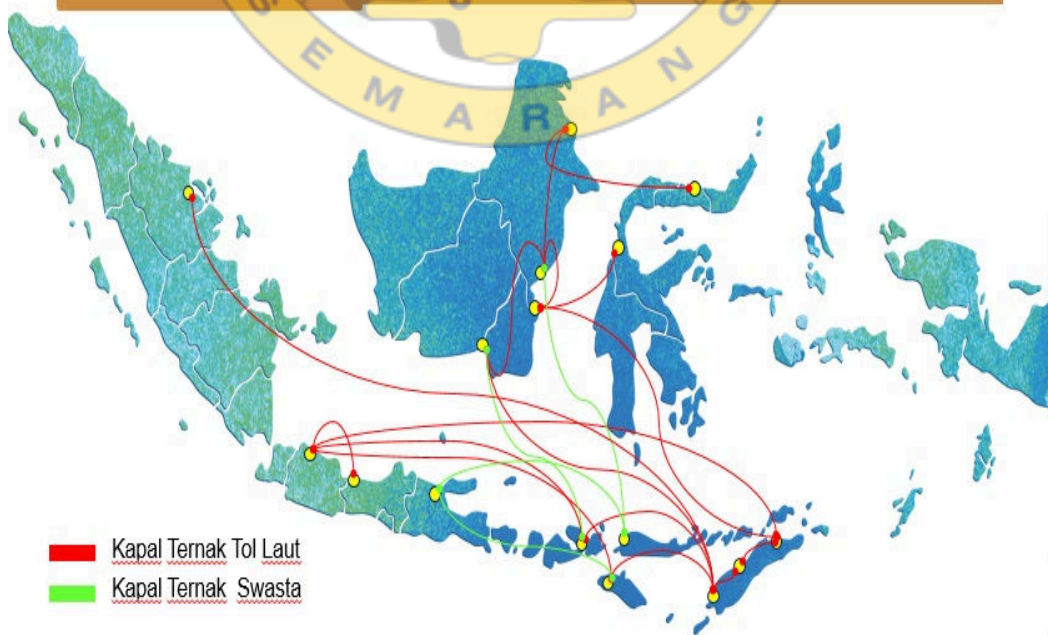


## LAMPIRAN 02

No.	Kode Trayek	Target Voyage/Tahun	Target Muatan/Tahun (Ekor)	Realisasi Voyage	Realisasi Muatan			Voyage yang sedang Berjalan
					Sapi	Kambing	Kuda	
1	RT-1	24	12.000	4	1870	0	0	(Emergency Docking)
2	RT-2	22	11.000	3	1225	0	0	4
3	RT-3	26	13.000	4	2180	0	0	4
4	RT-4	26	13.000	5	2347	0	0	5
5	RT-5	24	12.000	5	2793	0	0	6
6	RT-6	20	10.000	8	2750	47	24	8
JUMLAH		142	71.000	29	13165	47	24	

## LAMPIRAN 03

### Peta Sebaran Pengiriman Angkutan Ternak Tol laut & Swasta 2020



## LAMPIRAN 04



## LAMPIRAN 05

### Pelaksanaan Angkutan Ternak 2016-2020

ASPEK	PROGRAM TERNAK 2016	PROGRAM TERNAK 2017	PROGRAM TERNAK 2018	PROGRAM TERNAK 2019	PROGRAM TERNAK 2020
ARMADA	1 Kapal	1 Kapal	6 Kapal	6 Kapal	6 Kapal
TRAYEK	1 Trayek	1 Trayek	6 Trayek	6 Trayek	6 Trayek
ANGGARAN	PAGU :Rp 27.971.550.000,-	PAGU :Rp 29.902.189.000,-	PAGU :Rp 73.385.611.000	PAGU :Rp 46.555.888.000	PAGU : 46.600.000.000
OPERATOR	PENUGASAN 1 TRAYEK (PELNI)	PENUGASAN 1 TRAYEK (PELNI)	PENUGASAN 4 TRAYEK (PELNI 2 TRAYEK) (ASDP 2 TRAYEK) PELELANGAN 2 TRAYEK (SWASTA) (SUBSEA 1 TRAYEK) (LUAS LINE 1 TRAYEK)	PENUGASAN 2 TRAYEK (PELNI 1 TRAYEK) (ASDP 1 TRAYEK) PELELANGAN 4 TRAYEK (SWASTA) (SUBSEA 2 TRAYEK) (LUAS LINE 1 TRAYEK)	PENUGASAN 2 TRAYEK (PELNI 1 TRAYEK) (ASDP 1 TRAYEK) PELELANGAN 4 TRAYEK (SWASTA) (SUBSEA 2 TRAYEK) (LUAS LINE 1 TRAYEK) (WIRAYUDA 1 TRAYEK)
PELABUHAN	2 PELABUHAN PANGKAL 7 PELABUHAN MUAT 6 PELABUHAN BONGKAR	2 PELABUHAN PANGKAL 7 PELABUHAN MUAT 6 PELABUHAN BONGKAR	3 PELABUHAN PANGKAL 8 PELABUHAN MUAT 7 PELABUHAN BONGKAR	2 PELABUHAN PANGKAL 7 PELABUHAN MUAT 6 PELABUHAN BONGKAR	2 PELABUHAN PANGKAL 7 PELABUHAN MUAT 6 PELABUHAN BONGKAR
POLA SUBSIDI	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL	SUBSIDI OPERASIONAL KAPAL

## LAMPIRAN 06



**TARIF MUATAN KAPAL TERNAK TA. 2019  
(PERMENHUB NO. 109 TAHUN 2018)**

NO.	TRAYEK	TARIF TERNAK SAPI/KERBAU (Rp.)/EKOR	TARIF TERNAK DOMBA/ KAMBING (Rp.)/EKOR	NO.	TRAYEK	TARIF TERNAK SAPI/KERBAU (Rp.)/EKOR	TARIF TERNAK DOMBA/ KAMBING (Rp.)/EKOR
1	Atapupu - Samarinda	749,700	249,900	13	Bima - Banjarmasin	367,200	122,400
2	Atapupu - Tanjung Priok	788,700	262,900	14	Bima - Lembar	351,700	117,200
3	Badas - Balikpapan	660,800	220,300	15	Bima - Palu	560,800	186,900
4	Badas - Banjarmasin	362,200	120,700	16	Bima - Pare-pare	365,800	121,900
5	Badas - Lembar	250,000	83,300	17	Bima - Samarinda	673,700	224,600
6	Badas - Palu	432,900	144,300	18	Bima - Tanjung Priok	661,000	220,300
7	Badas - Pare-pare	357,800	119,300	19	Bima - Waingapu	250,000	83,300
8	Badas - Samarinda	657,700	219,200	20	Celukan Bawang - Tanjung Priok	429,100	143,000
9	Badas - Tanjung Priok	558,300	186,100	21	Cirebon - Tanjung Perak	356,100	118,700
10	Bengkulu - Cirebon	369,700	123,200	22	Dumai - Cirebon	652,100	217,400
11	Bima - Badas	250,000	83,300	23	Kupang - Atapupu	250,000	83,300
12	Bima - Balikpapan	676,900	225,600	24	Kupang - Banjarmasin	653,000	217,700
13	Bima - Banjarmasin	367,200	122,400	25	Kupang - Bengkulu	1,128,500	372



**TARIF MUATAN KAPAL TERNAK TA. 2019  
(PERMENHUB NO. 109 TAHUN 2018)**

NO.	TRAYEK	TARIF TERNAK SAPI/KERBAU (Rp.)/EKOR	TARIF TERNAK KAMBING/DOMBA (Rp.)/EKOR	NO.	TRAYEK	TARIF TERNAK SAPI/KERBAU (Rp.)/EKOR	TARIF TERNAK KAMBING/DOMBA (Rp.)/EKOR
26	Kupang - Cirebon	756,800	252,300	40	Tanjung Perak - Dumai	757,500	252,500
27	Kupang - Dumai	1,442,600	480,900	41	Tanjung Priok - Bengkulu	360,600	120,200
28	Kupang - Samarinda	771,600	257,200	42	Tanjung Priok - Cirebon	250,000	83,300
29	Kupang - Tanjung Perak	689,900	220,000	43	Tanjung Priok - Dumai	522,800	174,300
30	Kupang - Tanjung Priok	777,000	259,000	44	Tanjung Priok - Tanjung Perak	367,300	122,400
31	Kupang - Waingapu	350,100	116,700	45	Waingapu - Cirebon	770,500	256,800
32	Kupang - Wini	100,000	33,300	46	Waingapu - Dumai	1,382,300	460,800
33	Lembar - Balikpapan	551,400	183,800	47	Waingapu - Tanjung Perak	432,300	144,100
34	Lembar - Parepare	362,400	120,800	48	Waingapu - Tanjung Priok	675,100	225,000
35	Palu - Balikpapan	250,000	83,300	49	Wini - Atapupu	100,000	33,300
36	Palu - Samarinda	250,000	83,300	50	Wini - Samarinda	754,200	251,400
37	Pare-pare - Balikpapan	370,100	123,400	51	Wini - Tanjung Priok	793,200	264,400
38	Pare-pare - Palu	355,600	118,500				
39	Pare-pare - Samarinda	368,500	122,800				

## LAMPIRAN 07



## LAMPIRAN 08



## LAMPIRAN 09



Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8  
JAKARTA - 10110

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17**

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,  
3842440  
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540  
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Lampiran : Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut  
Nomor : B XXV-845/AL.58  
Tanggal : 12 Maret 2002

Nomor Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/464/17  
07 Februari 2017

**SPESIFIKASI KAPAL YANG DIOPERASIKAN OLEH PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT  
PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PELNI)**

1. Nama Kapal : CAMARA NUSANTARA 1
2. Nama Pendaftaran : 2015 Ka NO. 7445/L
3. Grosse Akte Nomor : 7445
4. Dikeluarkan Oleh : TANJUNG PERAK
5. Tanda Selar : GT. 1587 No. 3058/Ka
6. Pemilik Kapal : DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
7. Nama Panggilan (Call Sign) : -
8. Nama Galangan / Tahun Pembuatan : MADURA / 2014
9. Bendera : ID Konstruksi : BAJA
10. Dikelaskan Pada : Kode Kelas : -  
Daerah Pelayaran : Kawasan Indonesia
11. Type Kapal : Cargo Ship
12. Ukuran Pokok :
  - a. Panjang kapal seluruhnya (LOA) : 69,78 meter
  - b. Panjang antara garis tegak (LBP) : 65,8 meter
  - c. Lebar Kapal : 13,6 meter
  - d. Dalam (h) : 4,3 meter
  - e. Draft Kapal :
    1. Sarat musim panas (Summer Draft) : 3,5 meter
    2. Sarat musim dingin (Winter Draft) : - meter
    3. Draft pada air tawar : 3,56 meter
    4. Sarat Tropik (Tropical Draft) : - meter
  - f. Isi Kotor (GT) : 1587 NT : 698
  - g. Bobot Mati : 850 ton Kapasitas Muat : -
  - h. Kapasitas :
    1. Penumpang : 0 orang
    2. Mobil/Truck : - unit
    3. Kontainer : 0 teus
    4. Grain Space : - ton
    5. Bale Space : -
13. Jumlah Awak Kapal (Crew) : - orang
14. Jumlah Palka : -
15. Crane Kapal (Derrick) :
  - a. Jumlah : 2 unit
  - b. Kapasitas Angkat : - ton
16. Mesin Induk :
 

<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Merk : YANMAR 6 EY-17W, 2x1100 HP</li> <li>b. Tahun : 2014</li> <li>c. Nomor : 2014</li> </ol>	Mesin Bantu : <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Merk : PERKINS PDM,3x140 KVA</li> <li>b. Tahun : 2014</li> <li>c. Nomor : -</li> </ol>
--	---
17. Kecepatan / Speed :
  - a. Maksimum : 9 knot
  - b. Normal : 8 knot
  - c. Ekonomis : 7,5 knot
18. Bahan Bakar :
  - a. Jenis Bahan Bakar yang digunakan : HSD/SOLAR
  - b. Kebutuhan Bahan Bakar per hari (dalam : 8 ton

Kapal Milik DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN Dioperasikan oleh PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PELNI) Spesifikasi Kapal Ini Berlaku s.d. Tanggal 08 Mei 2018

Jakarta, -

AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT  
U.b  
KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA DAN ANGKUTAN LAUT



Ttd

MUHAMAD SYAIFUL, ST, M.Mtr  
NIP. 197709152003121002

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : TEGAR ANGGRIYANTO
2. Tempat dan Tanggal Lahir : KAB. TEGAL, 31 AGUSTUS 1998
3. NIT : 531611306217 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : JL. MERTAYUDHA NO.36 RT.01 RW.07  
KEC. MARGASARI, KAB. TEGAL
6. Pendidikan Formal
  - a. Sekolah Dasar : SD NEGERI MARGASARI 02
  - b. SLTP : SMP N 1 MARGASARI
  - c. SMU : SMA N 1 SLAWI
  - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
7. Pengalaman Praktek Darat
  - a. PT. TAMA SAMUDERA LINES  
1 Agustus 2018- 20 Juni 2019
  - b. DITLALA KEMENHUB  
25 Juni 2019 – 1 Agustus 2019