

LOGISTIK MARITIM DAN KONEKTIVITAS KAWASAN KEPULAUAN Studi Kasus Kabupaten Muna

Harpiang Wardiningsih¹⁾, Eliyanti Agus Mokodompit²⁾

¹⁾Universitas Karya Persada Muna

²⁾Universitas Halu Oleo

Email: phiansungkura11@gmail.com¹⁾, eamokodompit66@gmail.com²⁾

Abstrak

Logistik maritim memainkan peran penting dalam mendukung konektivitas wilayah kepulauan seperti Kabupaten Muna yang terletak di Sulawesi Tenggara. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi logistik maritim dan tantangan konektivitas wilayah di kawasan kepulauan dengan pendekatan studi kasus. Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan studi dokumen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur pelabuhan yang terbatas, jadwal pelayaran yang tidak konsisten, dan biaya logistik yang tinggi menjadi hambatan utama konektivitas wilayah. Namun, terdapat potensi strategis dari posisi geografis Muna dalam jalur perdagangan laut regional. Diperlukan strategi pembangunan pelabuhan terpadu dan peningkatan integrasi antar moda untuk memperkuat konektivitas kawasan.

Kata Kunci: logistik maritim, konektivitas, kepulauan, pelabuhan, Kabupaten Muna

Abstract

Maritime logistics plays an important role in supporting the connectivity of island regions such as Muna Regency located in Southeast Sulawesi. This research aims to analyze the condition of maritime logistics and the challenges of regional connectivity in the archipelago with a case study approach. The research used a descriptive qualitative method with data collection techniques through interviews, observations, and document studies. The results showed that limited port infrastructure, inconsistent shipping schedules, and high logistics costs are the main obstacles to regional connectivity. However, there is strategic potential from Muna's geographical position in the regional sea trade route. An integrated port development strategy and increased intermodal integration are needed to strengthen regional connectivity.

Keywords: maritime logistics, connectivity, archipelago, port, Muna Regency



Corresponding Author: Harpiang Wardiningsih

Email address : phiansungkura11@gmail.com

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau yang tersebar di tiga zona waktu dan dikelilingi oleh tiga samudra utama. Kondisi geografis ini menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung utama dalam sistem logistik nasional, terutama dalam upaya menghubungkan wilayah-wilayah terpencil dan perbatasan. Tantangan logistik di negara kepulauan sangat kompleks, mencakup aspek infrastruktur pelabuhan, moda angkut laut, distribusi antarpulau, hingga aspek kelembagaan dan kebijakan.

Dimana masa pemerintahan Presiden Joko Widodo periode 2014 hingga 2019 yang telah menginisiasi adanya program pembangunan di sektor kelautan untuk memperkuat Indonesia. Langkah ini didasarkan pada UU No 43 Tahun 2008 yang menegaskan kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan, dengan hak-hak berdaulat didalam dan diluar wilayahnya, serta kewenangan untuk mengelola sumber daya tersebut demi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat sesuai dengan amanat

UUD 1945 (Mimi, 2024). Bagi Indonesia yang merupakan negara kepulauan, laut memiliki tiga peran utama: (1) menjaga kesatuan wilayah (2) sebagai sarana penghubung, dan (3) sebagai aset keamanan militer (Anindita, 2019). Kemudian dilihat dari sudut pandang geografis, potensi Indonesia menjadikan lautannya sebagai poros maritim dunia disebabkan oleh posisi geografisnya yang terletak di antara dua benua dan dua samudra. Hal ini memungkinkan Indonesia sebagai tempat singgah yang strategis bagi kapal-kapal yang melakukan perjalanan singkat dari satu samudra ke samudra lainnya (Kundori & Pranyoto, 2023).

Kabupaten Muna sebagai bagian dari Provinsi Sulawesi Tenggara merupakan salah satu contoh nyata dari wilayah kepulauan yang memiliki ketergantungan tinggi terhadap sistem logistik maritim. Wilayah ini terdiri dari daratan utama dan sejumlah pulau kecil yang tersebar di kawasan Teluk Bone. Pelayanan logistik maritim sangat penting, tidak hanya untuk menghubungkan masyarakat dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, tetapi juga sebagai fondasi bagi ketahanan pangan, kestabilan harga, dan aksesibilitas pelayanan publik.

Meskipun logistik maritim berpotensi besar dalam mendorong pertumbuhan ekonomi daerah, realitanya konektivitas antarwilayah di Kabupaten Muna masih menghadapi berbagai kendala struktural dan fungsional. Ketimpangan pembangunan infrastruktur pelabuhan, kurangnya armada pengangkut, serta tingginya biaya distribusi barang menyebabkan keterbatasan aksesibilitas dan menurunkan daya saing daerah. Hal ini berdampak langsung pada lambatnya pertumbuhan ekonomi lokal, keterbatasan investasi, dan tingginya ketergantungan pada pasokan dari luar daerah.

Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan kondisi aktual logistik maritim di Kabupaten Muna, mengidentifikasi hambatan-hambatan utama dalam sistem konektivitas, serta mengevaluasi strategi peningkatan efisiensi logistik dalam konteks kawasan kepulauan. Studi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan kebijakan logistik maritim nasional yang lebih inklusif dan berbasis kewilayahan.

KAJIAN PUSTAKA

Logistik maritim merupakan bagian integral dari sistem logistik nasional yang mengandalkan moda transportasi laut sebagai penggerak utama distribusi barang antarwilayah, terutama dalam konteks negara kepulauan seperti Indonesia. Menurut Rodrigue et al. (2020), logistik maritim mencakup pengelolaan arus barang dan informasi yang efisien dan efektif dari titik asal ke titik tujuan melalui jaringan pelabuhan, armada kapal, dan sistem pendukung lainnya. Logistik maritim yang baik memungkinkan efisiensi rantai pasok, menurunkan biaya logistik, dan memperluas akses pasar, terutama bagi wilayah yang sulit dijangkau oleh moda transportasi darat (Hendrawan et al., 2023). Efektivitas logistik maritim sangat dipengaruhi oleh infrastruktur pelabuhan, keandalan moda transportasi, sistem informasi pelayaran, serta regulasi lintas sektor (Aris Sarjito, 2023).

Konektivitas merupakan ukuran sejauh mana suatu wilayah dapat terhubung secara fisik dan fungsional dengan wilayah lain. Menurut World Bank (2016), konektivitas wilayah melibatkan tiga dimensi: (1) konektivitas fisik, seperti jaringan transportasi dan pelabuhan; (2) konektivitas institusional, seperti regulasi dan kebijakan lintas wilayah; dan (3) konektivitas digital, seperti sistem informasi logistik. Dalam konteks logistik maritim, konektivitas maritim diartikan sebagai kemampuan sistem transportasi laut dalam menghubungkan wilayah secara efektif, efisien, dan berkelanjutan. Wilayah dengan konektivitas maritim yang tinggi cenderung memiliki integrasi ekonomi yang lebih baik, arus barang yang lebih lancar, dan ketahanan pasok yang lebih kuat (Pramuja & Tobing, 2020).

Pelabuhan merupakan simpul utama dalam sistem logistik maritim. Fungsi utama pelabuhan tidak hanya sebagai tempat bongkar muat barang dan penumpang, tetapi juga sebagai pusat distribusi dan logistik yang terintegrasi (Notteboom & Rodrigue, 2005). Pelabuhan yang efisien dapat meningkatkan daya saing wilayah dengan memperpendek waktu tunggu kapal (turnaround time), meningkatkan kecepatan distribusi barang, dan mengurangi biaya operasional. Dalam konteks daerah kepulauan, pelabuhan juga berfungsi sebagai penghubung antarpulau dan titik vital dalam penyediaan logistik dasar seperti pangan, BBM, dan bahan bangunan (Mustakim et al., 2017).

Wilayah kepulauan seperti Indonesia menghadapi tantangan logistik yang lebih kompleks dibandingkan wilayah kontinental. Sebagian besar wilayah kepulauan memiliki hambatan geografis

berupa lautan luas, infrastruktur pelabuhan yang minim, serta ketergantungan pada transportasi laut sebagai satu-satunya moda distribusi. Studi oleh ADB (2022) menyebutkan bahwa biaya logistik di kawasan kepulauan Indonesia Timur bisa mencapai dua kali lipat dibandingkan wilayah Jawa. Faktor utama yang menyebabkan tingginya biaya tersebut antara lain kurangnya skala ekonomi, ketidakseimbangan arus muatan (*unbalanced cargo*), dan keterbatasan fasilitas pelabuhan.

Di sisi lain, logistik maritim juga memberikan peluang strategis bagi pembangunan wilayah kepulauan. Dengan posisi geografis yang strategis di jalur pelayaran regional dan global, pelabuhan-pelabuhan kecil di wilayah timur Indonesia seperti Muna, Wakatobi, dan Buton dapat dikembangkan menjadi pusat logistik regional untuk mendukung konektivitas antarwilayah. Hal ini sejalan dengan program Tol Laut yang dicanangkan pemerintah sejak 2015 untuk memperkuat logistik maritim nasional (Al Syahrin, 2018).

Salah satu pendekatan teoretis yang relevan dalam mengkaji sistem logistik maritim adalah teori *hub-and-spoke*. Teori ini menjelaskan bagaimana pelabuhan utama (*hub*) berfungsi sebagai pusat pengumpulan dan distribusi barang ke pelabuhan-pelabuhan kecil (*spoke*). Model ini memungkinkan efisiensi biaya dan waktu distribusi karena konsolidasi barang dapat dilakukan di pelabuhan *hub* sebelum dikirimkan ke pelabuhan tujuan. Dalam konteks Muna, pelabuhan Raha dapat berperan sebagai *spoke* dari pelabuhan *hub* regional seperti Kendari atau Makassar. Namun, penerapan model ini memerlukan sistem transportasi yang terjadwal, fasilitas penanganan barang yang memadai, serta sistem informasi logistik yang terintegrasi (Kundori & Pranyoto, 2023)

Indeks Kinerja Logistik (*Logistics Performance Index/LPI*) yang diterbitkan oleh World Bank mengukur enam dimensi logistik, yakni efisiensi proses bea cukai, kualitas infrastruktur, kemudahan pengiriman internasional, kompetensi layanan logistik, pelacakan dan pelaporan, serta ketepatan waktu. Indonesia pada tahun 2023 berada di peringkat 63 dari 139 negara dengan skor 3,0, masih tertinggal dari negara ASEAN lain seperti Thailand dan Malaysia (World Bank, 2023).

Di tingkat regional, kajian oleh BPS dan UNDP (2021) menunjukkan bahwa wilayah Sulawesi Tenggara memiliki nilai logistik regional di bawah rata-rata nasional. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan konektivitas antarwilayah, keterbatasan armada angkutan laut, serta rendahnya pemanfaatan teknologi informasi dalam sistem distribusi logistik. Oleh karena itu, penguatan logistik maritim di Kabupaten Muna dapat menjadi strategi penting dalam mengangkat kinerja logistik regional dan mengurangi disparitas harga antarwilayah (Yuliana dan Ramadhani, 2016)

Perkembangan teknologi informasi telah membuka peluang baru dalam manajemen logistik maritim. Digitalisasi dalam sistem logistik mencakup penerapan teknologi seperti pelacakan *real-time* (*tracking system*), sistem informasi pelabuhan (*Port Community System*), dan platform logistik daring yang dapat mengintegrasikan pengirim, operator kapal, dan otoritas pelabuhan. Studi oleh ITF-OECD (2020) menunjukkan bahwa digitalisasi dapat meningkatkan transparansi, mempercepat proses dokumentasi, dan mengurangi biaya logistik hingga 15%.

Penerapan digitalisasi di pelabuhan-pelabuhan kecil masih menghadapi kendala seperti keterbatasan jaringan internet, kurangnya tenaga ahli, dan minimnya investasi. Namun, beberapa inisiatif seperti sistem INSW (*Indonesia National Single Window*) dan aplikasi SITOLAUT (*Sistem Informasi Tol Laut*) telah memberikan dasar untuk membangun sistem logistik digital yang lebih efisien di masa depan (Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi, 2022).

Dengan demikian, kajian teori ini memberikan kerangka konseptual yang kokoh untuk memahami permasalahan logistik maritim dan konektivitas kawasan kepulauan, serta menjadi pijakan dalam merumuskan strategi penguatan konektivitas di Kabupaten Muna.

METODE

Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Objek penelitian adalah sistem logistik maritim di Kabupaten Muna, Sulawesi Tenggara. Sumber data meliputi data primer melalui wawancara mendalam dengan pihak Dinas Perhubungan, operator pelabuhan, dan

pelaku usaha logistik, serta data sekunder berupa laporan BPS, dokumen RTRW, dan kajian akademik.

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan di Pelabuhan Raha dan Pelabuhan Tondasi, serta dokumentasi kebijakan daerah terkait pembangunan transportasi laut. Analisis data dilakukan dengan pendekatan tematik untuk mengidentifikasi pola, hambatan, dan peluang dalam sistem logistik maritim Muna.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Kondisi Infrastruktur Pelabuhan Kabupaten Muna

Kabupaten Muna memiliki dua pelabuhan utama, yaitu Pelabuhan Raha dan Pelabuhan Tondasi. Pelabuhan Raha merupakan pelabuhan penumpang dan barang yang dikelola oleh KSOP Kelas III Raha. Meskipun berstatus pelabuhan utama daerah, fasilitas fisiknya masih terbatas. Panjang dermaga hanya mampu melayani kapal dengan kapasitas di bawah 500 GT. Sarana penunjang seperti gudang logistik, sistem bongkar muat mekanik, dan fasilitas cold storage belum tersedia. Sementara Pelabuhan Tondasi memiliki aktivitas sangat rendah, lebih sering digunakan oleh kapal nelayan dan pengangkut barang dalam skala kecil.

Keterbatasan infrastruktur ini berdampak pada efisiensi waktu bongkar muat yang rendah dan kapasitas kapal yang dapat dilayani terbatas. Hal ini menyebabkan banyak distributor harus mengalihkan pengiriman ke pelabuhan besar di Kendari atau Bau-Bau untuk efisiensi, yang ironisnya justru menambah biaya dan waktu distribusi barang ke Muna.

Jadwal dan Aksesibilitas Pelayaran

Jadwal pelayaran dari dan ke Kabupaten Muna belum memiliki kejelasan waktu dan frekuensi. Jalur pelayaran komersial hanya mengandalkan beberapa kapal perintis dan kapal rakyat yang beroperasi tidak reguler. Waktu tempuh dari Raha ke Kendari berkisar antara 7–10 jam tergantung cuaca dan kondisi teknis kapal. Hal ini menjadi kendala bagi kelancaran logistik, terutama untuk komoditas yang memerlukan pengiriman cepat seperti produk pertanian dan perikanan segar.

Aksesibilitas terhadap pelabuhan di pulau-pulau kecil di sekitar Muna juga minim. Ketiadaan dermaga yang layak menyebabkan distribusi barang ke pulau-pulau tersebut hanya bisa dilakukan saat kondisi laut tenang. Akibatnya, masyarakat di pulau-pulau tersebut mengalami keterlambatan distribusi barang dan ketergantungan yang tinggi pada pasokan musiman.

Biaya Logistik dan Distribusi

Data yang diperoleh dari pelaku usaha logistik menunjukkan bahwa biaya pengangkutan barang ke Muna lebih mahal sekitar 30–40% dibandingkan wilayah daratan Sulawesi lainnya. Biaya tinggi ini terutama berasal dari:

- 1) Tidak adanya muatan balik (*backhaul*), sehingga kapal kembali dalam keadaan kosong.
- 2) Biaya transshipment di pelabuhan besar (Kendari/Bau-Bau) karena kapal dari Makassar tidak langsung ke Muna.
- 3) Ketidakteraturan jadwal membuat pelaku usaha harus menyimpan stok lebih banyak, meningkatkan biaya penyimpanan.

Situasi ini menyebabkan harga barang kebutuhan pokok seperti bahan pangan, bahan bangunan, dan BBM lebih mahal dibandingkan daerah tetangga, yang pada akhirnya berdampak pada inflasi lokal dan daya beli masyarakat.

Potensi Strategis dan Solusi Secara geografis

Muna berada dalam koridor logistik laut antara Sulawesi Tenggara dan Kawasan Timur Indonesia lainnya seperti Maluku dan Nusa Tenggara. Hal ini menjadikan Muna memiliki potensi sebagai pusat distribusi logistik kawasan. Peningkatan peran pelabuhan Raha sebagai pelabuhan pengumpul (*feeder port*) dapat menjadi strategi pengembangan yang realistis. Beberapa solusi yang dapat diupayakan antara lain:

- 1) Pengembangan Pelabuhan Raha menjadi pelabuhan logistik regional dengan standar pelayanan minimal nasional.

- 2) Penetapan rute pelayaran perintis yang terjadwal dan tetap, didukung subsidi dari pemerintah pusat.
- 3) Penguatan konektivitas hinterland dengan membangun akses jalan pelabuhan menuju pusat produksi dan pasar lokal.
- 4) Digitalisasi sistem logistik maritim melalui platform pelacakan kargo, manajemen jadwal pelayaran, dan sistem pemesanan daring.

PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa infrastruktur pelabuhan yang terbatas, jadwal pelayaran yang tidak konsisten, dan biaya logistik yang tinggi menjadi hambatan utama konektivitas wilayah. Namun, terdapat potensi strategis dari posisi geografis Muna dalam jalur perdagangan laut regional. Diperlukan strategi pembangunan pelabuhan terpadu dan peningkatan integrasi antar moda untuk memperkuat konektivitas kawasan.

KETERBATASAN PENELITIAN

Penelitian ini memiliki keterbatasan pada cakupan wilayah yang hanya berfokus pada dua pelabuhan utama, serta keterbatasan data primer akibat waktu yang terbatas dalam pengumpulan data lapangan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Konektivitas logistik maritim di Kabupaten Muna masih menghadapi hambatan struktural dan operasional, terutama pada aspek infrastruktur pelabuhan, jadwal pelayaran, dan biaya logistik. Namun demikian, potensi geografis yang strategis dapat menjadi kekuatan jika dikembangkan secara sistemik dan terpadu. Diperlukan perencanaan pengembangan pelabuhan terpadu berbasis kawasan, integrasi moda laut-darat, peningkatan kapasitas SDM pelabuhan, dan penerapan sistem informasi logistik digital untuk meningkatkan konektivitas wilayah kepulauan.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Syahrin, M. N. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1. <https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175>
- Aris Sarjito. (2023). Peran Teknologi Dalam Pembangunan Kemaritiman Indonesia. *Jurnal Lemhannas RI*, 11(4), 219–236. <https://doi.org/10.55960/jlri.v11i4.483>
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Indeks Biaya Logistik Nasional Tahun 2022*. Jakarta: BPS
- Hendrawan, A., Novita, Y., Iskandar, B. H., Imron, M., Nurdin, H. S., Layur, K. K. M. P., Inovasi, J., dan, S., Kelautan, T., Sandra, V., Aznedra, A., Ardianti, D. D., Mudzakir, A. K., Setiyanto, I., Firmansyah, A. D., Santoso, A., Djatmiko, D. E., Teknik, J., Perkapalan, S., ... Boat, T. (2023). Kebijakan Konektivitas Maritim Indonesia. *Jurnal Ilmiah MOMENTUM*, 4(1), 1–6. http://eprints.polbeng.ac.id/4357/4/4.1103181106_Full_Text.pdf%0Ahttp://e-journal.ivet.ac.id/index.php/maristec%0Ahttp://jurnal.umj.ac.id/index.php/semnaskat%0Ahttp://jurnal.dpr.go.id/index.php/politica/article/view/302%0Ahttps://ejournal3.undip.ac.id/index.php/
- Kundori, K., & Pranyoto, P. (2023). Implementasi Kebijakan Transportasi Laut dalam Rangka Pengembangan Sistem Logistik Nasional. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 21(1), 52–60. <https://doi.org/10.33489/mibj.v21i1.317>
- Mimi, A. (2024). *Analisis efektivitas kebijakan poros maritim dunia terhadap konektivitas maritim di kepulauan riau*. 2(1), 114–123.
- Mustakim, A., Nur, H. I., & Agustinus, H. (2017). Analisis Indeks Konektivitas dan Aksesibilitas Wilayah Kepulauan: Studi Kasus Kepulauan Maluku dan Papua. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 8(1), 59–68. <https://doi.org/10.30649/japk.v8i1.56>
- Pramuja, F., & Tobing, F. B. L. (2020). Globalisasi dan Pembangunan Infrastruktur Maritim Indonesia

di Bidang Konektivitas dan Sistem Logistik (2014-2019). *Journal of International Studies*, 5(1), 31–46. <https://doi.org/10.24198/intermestic.v5n1.3>

Yuli, Yuliana dan Ramadhani , Dwi, A. (2016). Kebijakan Logistik Dan Daya Dukung Infrastruktur Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. *Upn Veteran Jakarta, MARITIM*, 16.

World Bank. (2016). *Connecting to Compete: Trade Logistics Performance Index*. Washington, DC: World Bank.

