



KEMENTERIAN
PERDAGANGAN
REPUBLIK INDONESIA

Memo Kebijakan

Analisis Perkembangan Pemanfaatan Gerai Maritim



Disusun Oleh:

Pusat Kebijakan Perdagangan Domestik
Badan Kebijakan Perdagangan
Kementerian Perdagangan

2025

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan karunia-Nya memo kebijakan berjudul “Analisis Perkembangan Pemanfaatan Gerai Maritim” ini dapat disusun dan diselesaikan dengan baik.

Memo kebijakan ini disusun sebagai bagian dari upaya mendukung pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi kebijakan di bidang distribusi barang, khususnya melalui pemanfaatan Program Gerai Maritim. Proses penyusunannya melibatkan berbagai pihak yang telah memberikan dukungan, data, dan masukan yang konstruktif.

Oleh karena itu, penulis menyampaikan apresiasi dan ucapan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah berkontribusi dalam penyusunan memo kebijakan ini. Penulis menyadari bahwa memo kebijakan ini masih memiliki keterbatasan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan guna penyempurnaan di masa mendatang. Besar harapan penulis agar memo kebijakan ini dapat memberikan manfaat sebagai bahan pendukung dalam perumusan dan pengambilan kebijakan yang relevan.

Jakarta, 2025

Tim Penulis

RINGKASAN EKSEKUTIF

Gerai Maritim merupakan program Kementerian Perdagangan yang dilaksanakan sejak tahun 2015 untuk mendukung Program Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) Angkutan Barang, dengan tujuan menurunkan disparitas harga dan memperkuat ketersediaan barang kebutuhan pokok dan barang penting di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Program ini memanfaatkan Tol Laut sebagai sarana utama distribusi serta mendorong muatan balik guna meningkatkan efisiensi dan keterhubungan perdagangan antarwilayah. Analisis ini bertujuan untuk melihat perkembangan pemanfaatan Gerai Maritim pada periode tahun 2024 hingga Mei 2025, khususnya dari sisi distribusi muatan, kinerja trayek, pemanfaatan muatan balik, dan dampaknya terhadap harga komoditas.

Metode yang digunakan adalah analisis kinerja deskriptif kualitatif terhadap data sekunder, dengan pendekatan nilai median dalam analisis harga. Hasil analisis menunjukkan bahwa pemanfaatan Gerai Maritim masih didominasi oleh beberapa pelabuhan utama, terutama Tanjung Perak sebagai hub distribusi utama untuk komoditas pangan pokok. Pemanfaatan muatan balik secara umum telah berjalan, namun masih belum merata antar pelabuhan dan trayek.

Di sisi lain, Gerai Maritim yang terintegrasi dengan Tol Laut memberikan dampak positif dalam menurunkan disparitas harga, khususnya untuk komoditas pangan pokok, dengan harga melalui Tol Laut secara konsisten lebih rendah dibandingkan jalur non-Tol Laut. Secara keseluruhan, Gerai Maritim telah berperan sebagai instrumen distribusi dan stabilisasi harga, namun masih diperlukan penguatan agar program ini dapat berfungsi lebih optimal sebagai instrumen penguatan perdagangan antarwilayah. Penguatan tersebut mencakup optimalisasi peran pelabuhan regional, peningkatan pemanfaatan muatan balik, serta penyempurnaan indikator kinerja agar tidak hanya berfokus pada volume distribusi, tetapi juga pada keseimbangan arus barang dan integrasi pasar domestik.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
RINGKASAN EKSEKUTIF	ii
DAFTAR ISI	iii
I. ISU KEBIJAKAN	1
I. 1 Latar Belakang.....	2
I. 2 Metode Analisis	2
II. HASIL ANALISIS.....	2
II.1. Muatan Gerai Maritim Berdasarkan 5 Pelabuhan Utama	2
II.2. Muatan Gerai Maritim Berdasarkan Trayek Tol Laut.....	5
II.3. Harga Komoditas Gerai Maritim.....	7
III. REKOMENDASI	9
III. 1 Kesimpulan	9
III. 2 Rekomendasi	9

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Volume Muatan Terbesar Berdasarkan Trayek.....	5
Tabel 2. Sepuluh Trayek dengan Rasio Backhaul Terbesar	6
Tabel 3. Trayek yang Belum Tercatat Ada Muatan dan Muatan Balik	7
Tabel 4. Rata-rata dan Median Harga Barang Pokok dan Penting	8

MEMO KEBIJAKAN
Analisis Perkembangan Pemanfaatan Gerai Maritim

I. ISU KEBIJAKAN

I.1. Latar Belakang

Gerai Maritim merupakan program Kementerian Perdagangan yang diluncurkan tahun 2015 dalam rangka mendukung Program Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang. Gerai Maritim adalah kegiatan untuk mendistribusikan barang khususnya barang kebutuhan pokok dan barang penting ke daerah terpencil, terluar, tertinggal, dan perbatasan dengan tujuan menurunkan atau mengurangi disparitas harga. Kegiatan ini sejalan dengan Program Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang yang saat ini dituangkan dalam Perpres Nomor 27 Tahun 2021.

Pelaksanaan Gerai Maritim diantaranya menggunakan Tol Laut melalui trayek yang sudah ditentukan oleh Kementerian Perhubungan dimana kapal mengangkut barang dari wilayah produsen ke daerah-daerah terpencil. Program ini juga mendorong muatan balik, yakni produk lokal dari daerah tujuan dikirim kembali ke wilayah asal, agar kapal tidak kosong saat kembali. Pada saat diluncurkan Gerai Maritim dilaksanakan di 6 trayek Tol Laut. Saat ini sudah bertambah menjadi 39 trayek serta penambahan jenis barang yang dapat diangkut.

Optimalisasi Program Gerai Maritim sebagai pusat distribusi, pemantauan harga, dan fasilitasi muatan balik terus didorong sebagai salah satu upaya dalam rangka penguatan ekosistem perdagangan domestik untuk mendorong program hilirisasi dan investasi nasional dalam berkontribusi pada peningkatan perdagangan domestik. Namun dalam pelaksanaannya menghadapi berbagai tantangan diantaranya logistik darat, efektivitas dalam menekan disparitas, optimalisasi muatan balik, serta sinergi antar lembaga.

Kementerian Perdagangan melakukan pendataan, pemantauan dan evaluasi jenis, jumlah dan harga barang dari dan ke di masing-masing daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan yang masuk dalam program Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut, Darat, dan Udara dan Program Pendukungnya. Oleh karena itu analisis ini akan melihat bagaimana perkembangan data muatan dan jenis barang dalam pelaksanaan Program Gerai Maritim dan menyusun rekomendasi dalam mendorong pemanfaatan program ini.

I.2. Metode Analisis

Analisis perkembangan pemanfaatan Gerai Maritim merupakan analisis kinerja yang menggambarkan secara umum mengenai kondisi dan perkembangan kinerja dalam periode tertentu. Analisis kinerja ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif terhadap data sekunder terkait untuk menganalisis perkembangan Gerai Maritim saat ini dan pendekatan nilai median dalam analisis harga. Ruang lingkup analisis dibatasi untuk aktivitas Gerai Maritim yang memanfaatkan Program Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang melalui laut (Tol Laut) dengan periode data 2024 sampai Mei 2025.

II. HASIL ANALISIS

II.1. Muatan Gerai Maritim Berdasarkan 5 Pelabuhan Utama

Pada tahun 2024 total volume barang kebutuhan pokok yang didistribusikan dari 5 pelabuhan muat utama Bitung, Makassar, Tanjung Perak, Tanjung Priok, dan Teluk Bayur mencapai sebesar 120.859 ton. Komoditi beras menjadi komoditi yang paling banyak dikirimkan yaitu sebesar 53.921 ton disusul dengan gula sebesar 23.802 ton, minyak goreng sebesar 20.108 ton, tepung terigu sebesar 10.850 ton, dan daging ayam ras sebesar 9.203 ton. Tanjung Perak di Surabaya menjadi pelabuhan utama dengan volume muat terbesar untuk barang pokok yang mencapai total muatan sebesar 108.677 ton, disusul oleh Makassar, Tanjung Priok, Bitung, dan Teluk Bayur. Pada tahun 2025 sampai dengan bulan Mei, dari 5 pelabuhan muat utama Bitung, Makassar, Tanjung Perak, Tanjung Priok, dan Teluk Bayur telah mendistribusikan 32.320 ton barang kebutuhan pokok. Tanjung Perak adalah pelabuhan dengan volume pengiriman barang pokok terbesar mencapai 29.311 ton, disusul oleh Tanjung Priok, Makassar, Bitung, dan Teluk Bayur. Komoditi pokok yang paling banyak dikirimkan berturut-turut adalah beras sebesar 15.040 ton, gula sebesar 5.832 ton, minyak goreng sebesar 5.010 ton, tepung terigu sebesar 3.724 ton, dan daging ayam ras sebesar 2.057.

Distribusi muatan pangan pokok menunjukkan konsentrasi yang sangat tinggi pada satu pelabuhan muatan utama, yaitu Tanjung Perak (Surabaya), dengan kontribusi 108.677 ton atau sekitar 90% dari total muatan nasional di tahun 2024. Pelabuhan lain yaitu Bitung, Makassar, Tanjung Priok, dan Teluk Bayur berperan sebagai pelengkap dengan porsi yang relatif kecil. Hal ini menunjukkan terjadi ketergantungan tinggi pada hub logistik utama Jawa Timur sebagai sumber pasokan pangan pokok ke wilayah tujuan, khususnya kawasan timur Indonesia. Dominasi ini mencerminkan konsentrasi industri pengolahan dan gudang pangan di Jawa Timur, kesiapan infrastruktur logistik dan konsolidasi muatan, peran Surabaya sebagai hub distribusi nasional dan internasional. Namun, konsentrasi ini juga menunjukkan risiko jika terjadi gangguan operasional di Tanjung Perak akan berdampak langsung pada

stabilitas pasokan pangan di wilayah tujuan Gerai Maritim. Peran Makassar masih terbatas dan lebih bersifat hub regional Sulawesi, belum berfungsi sebagai pusat konsolidasi pangan skala besar. Ini menunjukkan potensi yang belum optimal, mengingat posisi strategis Makassar sebagai simpul distribusi Indonesia timur. Sebagai pelabuhan utama nasional, peran Tanjung Priok relatif kecil. Hal ini menunjukkan bahwa Tol Laut tidak sepenuhnya terintegrasi dengan ekosistem logistik Jawa Barat–DKI, yang lebih banyak melayani jalur komersial reguler non-subsidi. Peran Bitung menunjukkan fungsi lokal regional, namun belum menjadi pusat konsolidasi pangan dari kawasan timur ke wilayah lain.

Kategori barang penting menunjukkan total volume yang didistribusikan pada tahun 2024 dari 5 pelabuhan utama Bitung, Makassar, Tanjung Perak, Tanjung Priok, dan Teluk Bayur adalah sebesar 70.970 ton. Komoditi barang penting yang paling banyak dikirimkan adalah semen sebesar 54.180 ton, besi baja konstruksi sebesar 9.237 ton, triplek sebesar 3.059 ton, pupuk sebesar 2.317 ton, dan baja ringan sebesar 1.953 ton. Makassar menjadi asal daerah dengan volume pengiriman barang penting terbesar yaitu 39.901 ton, disusul oleh Tanjung Perak, Tanjung Priok, Bitung, dan Teluk Bayur. Pada tahun 2025 sampai dengan bulan Mei, tercatat 17.968 ton barang penting yang dimuat di 5 pelabuhan utama Bitung, Makassar, Tanjung Perak, Tanjung Priok, dan Teluk Bayur. Komoditi barang penting yang paling banyak dikirimkan adalah semen sebesar 15.437 ton, besi baja konstruksi sebesar 1.116 ton, triplek 624 ton, baja ringan sebesar 481 ton, dan pupuk sebesar 203 ton.

Berbeda dengan pola pangan pokok yang sangat terpusat di satu pelabuhan, muatan barang penting menunjukkan struktur yang lebih tersebar, meskipun tetap didominasi oleh beberapa pelabuhan utama. Kontributor terbesar adalah Makassar (56%) dan Tanjung Perak (30%). Sementara Bitung, Tanjung Priok, dan Teluk Bayur berperan sebagai pelabuhan pendukung dengan kontribusi terbatas. Dominasi Makassar menegaskan perannya sebagai hub logistik material konstruksi untuk kawasan timur Indonesia. Pola ini menunjukkan kedekatan dengan wilayah tujuan pembangunan dan efisiensi biaya angkut untuk komoditi berat dan ber-volume besar. Berbeda dengan pangan pokok, peran Tanjung Perak pada barang penting lebih terdiversifikasi antar komoditi dan tidak terlalu dominan. Ini menunjukkan bahwa untuk barang penting khususnya material konstruksi cenderung mengikuti kedekatan sumber produksi dengan wilayah pembangunan. Bitung berperan sebagai pemasok regional untuk barang berat, namun belum berkembang sebagai hub multi komoditi. Sebagai pelabuhan utama nasional, kontribusi Tanjung Priok relatif kecil, menunjukkan bahwa jalur komersial reguler masih menjadi pilihan utama untuk distribusi barang penting dari Jawa Barat dan Jakarta.

Kategori barang lainnya, yaitu jenis barang sesuai ketentuan di Permendag No.53 Tahun 2020. Barang lainnya yang diangkut melalui 5 pelabuhan utama Bitung, Makassar, Tanjung Perak, Tanjung Priok, dan Teluk Bayur pada tahun 2024 terbanyak adalah air mineral sebesar 97.389 ton, makanan ringan sebesar 30.117 ton, keramik sebesar 25.644 ton, minuman ringan sebesar 24.245 ton, bata ringan sebesar 14.285 ton, dan pakan ternak/ikan sebesar 11.305 ton. Pelabuhan muat terbesar adalah di Tanjung Perak, kemudian Tanjung Priok, Bitung, Makassar, dan Teluk Bayur. Pada tahun 2025 sampai bulan Mei, komoditi barang lainnya dengan volume terbesar yang dimuat di 5 pelabuhan utama adalah berturut-turut air mineral sebesar 22.449 ton, minuman ringan sebesar 5.960 ton, makanan ringan sebesar 5.257 ton, bata ringan sebesar 3.441 ton, pakan ternak/ikan sebesar 2.850 ton, dan keramik sebesar 2.574 ton. Mayoritas barang lainnya tersebut dikirim dari pelabuhan Tanjung Perak disusul oleh Tanjung Priok, Makassar, Bitung, dan Teluk Bayur.

Pada tahun 2024 volume total muatan balik untuk mencapai 108.398 ton dimana Tanjung Perak merupakan pelabuhan utama tujuan muatan balik dengan volume sebesar 82.555 ton, kemudian Makassar sebesar 17.465 ton, Bitung sebesar 6.786 ton, dan Tanjung Priok sebesar 1.563 ton. Lima komoditi dengan total volume muatan balik terbesar adalah kopra sebesar 32.791 ton, rumput laut sebesar 21.764 ton, jagung sebesar 12.324 ton, ikan segar sebesar 6.356 ton, dan kayu sebesar 5.784 ton. Pada tahun 2025 untuk periode Januari – Mei total volume muatan balik mencapai 25.260 ton, dengan volume terbesar dari rumput laut sebesar 12.632 ton, kopra sebesar 4.966 ton, arang sebesar 1.432 ton, jagung sebesar 1.432 ton, dan besi tua/barang bekas sebesar 09 ton.

Total muatan balik (*backhaul*) Tol Laut tahun 2024 tercatat sebesar 108.398 ton. Angka ini menunjukkan bahwa pemanfaatan muatan balik sudah mulai signifikan secara volume, namun distribusinya masih timpang antar pelabuhan. Kontributor utama muatan balik adalah Tanjung Perak dengan kontribusi sekitar 76% dan Makassar dengan kontribusi sekitar 16%. Sementara pelabuhan Bitung, Tanjung Priok, dan Teluk Bayur kontribusinya masih relatif kecil. Dominasi Surabaya menunjukkan bahwa muatan balik berorientasi ke pasar dan industri pengolahan di Jawa, khususnya industri pangan dan pakan, industri kelapa dan turunannya, industri pengolahan lanjutan dan daur ulang. Peran Makassar menunjukkan fungsi sebagai hub regional konsolidasi hasil produksi kawasan timur, terutama komoditi perkebunan dan hasil laut. Namun, volumenya masih jauh di bawah Tanjung Perak, menandakan bahwa nilai tambah dan hilirisasi masih terkonsentrasi di Jawa. Bitung berfungsi sebagai pelabuhan asal komoditi primer, namun masih terbatas pada skala kecil dan komoditi tertentu. Potensi perikanan dan kelautan kawasan ini belum sepenuhnya tercermin dalam muatan balik.

Sementara Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama nasional perannya masih terbatas terbatas, dimana muatan gerai maritim minim atau tidak melayani kebutuhan *backhaul* kawasan Jabodetabek yang sudah dilayani jalur komersial reguler.

II.2. Muatan Gerai Maritim Berdasarkan Trayek Tol Laut

Muatan barang berdasarkan trayek (Tabel 1.) menunjukkan volume yang tinggi pada trayek Jawa–Indonesia Timur dimana Surabaya dan Makassar sebagai hub utama. Trayek T-26 (Surabaya – wilayah Papua Barat – wilayah Maluku) dengan volume 32.656 ton dan H-5 (Surabaya – wilayah NTT) dengan volume 31.490 ton pada tahun 2024 menjadi trayek dengan volume muatan berangkat terbesar. Sementara pada tahun 2025 Trayek T-9 (Surabaya – wilayah Maluku Utara) dengan volume 9.232 ton dan S-2B (Surabaya – Makassar – wilayah Sulteng) dengan volume 7.248 ton menjadi trayek dengan volume muatan berangkat terbesar.

Tabel 1. Volume Muatan Terbesar Berdasarkan Trayek

Muatan Berangkat		Muatan Balik	
Trayek	Volume (ton)	Trayek	Volume (ton)
2024			
T-26	32,656.26	T-3	17,424.85
H-5	31,490.81	T-9	13,471.09
T-14	30,993.72	T-12	12,303.50
T-11	30,774.47	T-6	10,248.69
T-9	30,617.97	T-11	7,934.00
2025*			
T-9	9,232.76	T-3	10,692.66
S-2B	7,248.02	H-1	2,682.40
T-24	7,212.30	T-6	2,429.24
T-14	6,681.90	T-9	1,860.00
T-7	6,588.57	T-12	1,160.00

Sumber: Data SIGM Tahun 2024 – 2025*(Januari – Mei), diolah.

Volume muatan balik terbesar tahun 2024 terjadi pada trayek T-3 (Makassar – wilayah Kaltara) sebesar 17.424 ton dan T-9 (Surabaya – wilayah Maluku Utara) sebesar 13.471 ton. Komoditi yang menjadi muatan balik dari T-3 adalah rumput laut dan buah kelapa. Sedangkan komoditi yang menjadi muatan balik dari T-9 Maluku Utara cukup beragam dimana yang terbesar adalah kopra kemudian kayu, arang, batang kelapa, ikan segar dan lainnya. Sementara volume muatan balik terbesar tahun 2025 terjadi pada trayek T-3 (Makassar – wilayah Kaltara) sebesar 10.692 ton dengan muatan balik berupa komoditi rumput laut. Muatan balik dengan volume besar berikutnya adalah dari trayek H-1 (Surabaya – wilayah Sulut) sebesar 2.682 ton. Komoditi

muatan balik utama dari trayek H-1 adalah rumput laut, arang, kayu, ikan teri, dan batang pohon kelapa.

Rasio *Backhaul* adalah ukuran seberapa besar muatan kapal saat pulang (balik) dibandingkan dengan muatan kapal saat berangkat pada trayek tertentu. Jika rasio *backhaul* lebih dari 1 pada suatu trayek maka menunjukkan bahwa arus barang pada trayek tersebut seimbang antara muatan berangkat dan muatan balik. Trayek dengan rasio *backhaul* tinggi mencerminkan trayek yang berhasil mengintegrasikan produksi daerah ke pasar antarwilayah, sekaligus mengurangi kapal kosong saat kembali. Pada tahun 2024 dari sepuluh trayek dengan rasio backhaul terbesar, terdapat 3 trayek dengan nilai rasio backhaul lebih dari 1 (Tabel 2.) yaitu trayek S-5B (Surabaya – wilayah NTT), T-3 (Makassar – wilayah Kaltara), dan S-5A (Surabaya – wilayah NTT). Sementara di tahun 2025 trayek T-3 yang mencapai nilai rasio backhaul lebih dari 1. Hal ini menunjukkan bahwa jalur Tol Laut di wilayah Kalimantan Utara dan Nusa Tenggara Timur memiliki muatan yang seimbang. Sementara sebagian besar trayek lain masih memiliki rasio kurang dari 0,3 dimana menunjukkan Tol Laut masih didominasi fungsi pasokan ke wilayah 3TP dimana *backhaul* belum menjadi target operasional utama dalam perencanaan trayek.

Tabel 2. Sepuluh Trayek dengan Rasio Backhaul Terbesar

2024		2025*	
Trayek	Rasio Backhaul	Trayek	Rasio Backhaul
S-5B	3.73	T-3	3.39
T-3	1.48	S-1	0.74
S-5A	1.18	H-1	0.59
T-24	0.82	T-6	0.37
S-1	0.72	T-12	0.36
T-12	0.50	T-21	0.32
T-6	0.46	T-26	0.28
T-9	0.44	T-13	0.25
T-10	0.42	T-22	0.23
H-2	0.42	T-9	0.20

Sumber: Data SIGM Tahun 2024 – 2025*(Januari – Mei), diolah.

Pada tahun 2024 terdapat 3 trayek yang belum tercatat muatan balik dan 8 trayek yang belum tercatat ada muatan barang (Tabel 3.). Sementara di tahun 2025 terdapat 5 trayek yang belum tercatat muatan balik dan 7 trayek yang belum tercatat ada muatan barang. Trayek yang belum tercatat muatan balik dan trayek yang belum tercatat adanya muatan barang perlu menjadi perhatian utama. Penurunan jumlah trayek tanpa muatan barang dari 8 trayek di 2024 menjadi 7 trayek di 2025 menunjukkan adanya perbaikan dalam

pemanfaatan trayek Tol Laut untuk distribusi barang ke wilayah tujuan, dapat terjadi di antaranya karena perbaikan perencanaan trayek, konsolidasi muatan, atau penyesuaian jadwal. Peningkatan jumlah trayek tanpa muatan balik dari 3 trayek di 2024 menjadi 5 trayek di 2025 mengindikasikan muatan balik masih bersifat insidental, bergantung pada waktu, komoditi, dan wilayah tertentu.

Tabel 3. Trayek yang Belum Tercatat Ada Muatan dan Muatan Balik

Trayek yang Belum Tercatat Ada Muatan	Trayek yang Belum Tercatat Ada Muatan Balik
2024	
T-15 Tanjung Perak - Namlea - Tanjung Perak	S-4 Sorong - Oransbari - Waren - Sarmi - Sorong
T-16 Merauke (Kelapa Lima) - Kimaam - Moor - Bade (mapi) - Gantentiri (Bovendigul) - Merauke (Kelapa Lima)	T-25 Tanjung Perak - Reo - Tanjung Perak
T-17 Merauke (Kelapa Lima) - Atsy - Agats - Atsy - Senggo - Atsy - Merauke (Kelapa Lima)	T-27 Tanjung Perak - Nunukan - Tanjung Perak
T-18 Timika (Pomako) - Atsy - Eci - Atsy - Ewer - Agats - Sawaerma - Mamugu - Timika (Pomako)	
T-19 Timika (Pomako) - Agats - Warse - Yosakor - Agats - Ayam - Katew - Agats - Yurfi - Komor - Agats - Timika (Pomako)	
T-20 Biak - Manokwari - Numfor - Biak	
T-21 Merauke (Kelapa Lima) - Dobo - Elat - Tual - Kaimana - Biak - Serui - Nabire - Elat - Merauke	
T-22 Kupang - Waingapu - Labuan Bajo - Merauke - Atapupu/Wini - Kupang	
2025*	
T-15 Biak - Teba - Bagusa - Trimuris - Kasonaweja - Teba - Biak - Brumsi - Biak	S-2A Makassar - Ereke - Raha - Sikeli - Makassar
T-16 Merauke (Kelapa Lima) - Kimaam - Moor - Bade (Mapi) - Gantentiri (Bovendigul) - Merauke (Kelapa Lima)	S-2B Makassar - Bungku - Kolonodale - Makassar
T-17 Merauke (Kelapa Lima) - Atsy - Agats - Atsy - Senggo - Atsy - Merauke (Kelapa Lima)	T-1 Tanjung Priok - Lhoksumawe (Aceh Utara) - Malahayati - Tanjung Priok
T-18 Timika (Pomako) - Atsy - Eci - Atsy - Ewer - Agats - Sawaerma - Mamugu - Timika (Pomako)	T-23 Tanjung Perak - Reo - Tanjung Perak
T-19 Timika (Pomako) - Agats - Warse - Yosakor - Agats - Ayam - Katew - Agats - Yurfi - Komor - Agats - Timika (Pomako)	T-25 Tanjung Perak - Nunukan - Tanjung Perak
T-20 Biak - Manokwari - Numfor - Biak	
S-4 Sorong - Oransbari - Waren - Sarmi - Sorong	

Analisis harga dilakukan dengan pendekatan nilai median dimana Nilai Median adalah ukuran tendensi sentral (rata-rata) untuk data harga, terutama jika data tersebut memiliki pencilan (*outlier*) yang ekstrem. Nilai tengah dari kumpulan data yang telah diurutkan akan memberikan gambaran yang lebih baik tentang harga rata-rata ketika data tidak terdistribusi secara normal untuk memberikan ringkasan deskriptif. Nilai median dapat digunakan untuk menggambarkan data umum atau nilai normal karena median memberikan gambaran yang lebih nyata tentang harga umum daripada rata-rata yang bisa tertarik oleh harga sangat tinggi.

Data menunjukkan (Tabel 4.) bahwa Tol Laut secara konsisten menurunkan harga median dibandingkan jalur non-Tol Laut, baik pada pangan pokok maupun barang penting, dengan besaran penurunan yang relatif stabil di kisaran 5–14%. Ini mengindikasikan bahwa Tol Laut cukup berdampak sebagai instrumen penekan disparitas harga, meskipun dampaknya bervariasi antar komoditas dan antar tahun. Pangan pokok menunjukkan dampak harga yang lebih besar dibanding barang penting. Efektivitas penurunan harga cenderung stabil dari 2024 ke 2025, bahkan meningkat pada beberapa komoditas.

Tabel 4. Rata-rata dan Median Harga Barang Pokok dan Penting

Komoditi	2024			2025		
	Harga Rata-rata (Rp)	Median Harga (Rp)	Median Perbedaan Harga Tol Laut dan Non Tol Laut(%)	Harga Rata-rata (Rp)	Median Harga (Rp)	Median Perbedaan Harga Tol Laut dan Non Tol Laut(%)
Pangan Pokok						
Beras Medium	17.590	15.000	-9,38	15.099	15.000	-7,10
Daging Ayam Ras	42.600	42.500	-10,00	43.551	43.000	-10,00
Gula	26.136	17.600	-10,00	18.271	18.000	-9,50
Minyak Goreng	23.495	16.375	-11,11	18.482	18.000	-10,00
Minyak Goreng Kemasan Bot	22.209	19.000	-10,00	20.327	20.000	-10,71
Tepung Terigu	15.513	12.000	-12,61	14.271	12.000	-14,29
Barang Penting						
Semen	83.857	84.000	-5,77	82.303	82.000	-6,74
Baja Ringan	97.701	100.000	-9,09	90.558	100.000	-10,00
Baja Konstruksi	95.234	77.000	-7,84	83.394	65.000	-7,69
Triplek	90.605	73.000	-7,14	99.136	75.000	-5,71

Sumber: Data SIGM Tahun 2024 – 2025*(Januari – Mei), diolah

Seluruh komoditas pangan pokok mencatat median perbedaan harga negatif, artinya harga melalui Tol Laut lebih rendah daripada non-Tol Laut. Beras medium menunjukkan penurunan dari -9,38% (2024) menjadi -7,10% (2025) kemungkinan dipengaruhi stabilisasi pasokan nasional atau intervensi kebijakan non-logistik. Daging ayam ras konsisten -10% di dua tahun terakhir dimana mampu menjaga kestabilan biaya distribusi komoditas protein meskipun harga absolut meningkat di 2025. Gula dan minyak goreng menunjukkan penurunan stabil di kisaran -9,5% hingga -11% dimana ada efek untuk komoditas hasil industri pengolahan yang sensitif terhadap biaya logistik. Tepung terigu mengalami penurunan terbesar dan meningkat -12,61% menjadi -14,29%. Pada pangan pokok Tol Laut berhasil menurunkan harga median secara konsisten, dengan dampak paling kuat pada komoditas kering dan terstandar.

Penurunan harga pada barang penting berada di kisaran -5% hingga -10%, lebih kecil dibanding pangan pokok, namun relatif stabil antar tahun. Semen menunjukkan penurunan kecil dari -5,77% menjadi -6,74%, dimana harga semen sangat dipengaruhi struktur industri dan kedekatan pabrik dengan pasar. Baja ringan menunjukkan peningkatan dari -9,09% menjadi -10%, dimana Tol Laut mulai efektif untuk barang konstruksi bernilai tinggi. Baja konstruksi relatif stagnan (-7,84% menjadi -7,69%) dimana dampak logistik tertahan oleh faktor harga bahan baku dan rantai pasok industri. Triplek terjadi penurunan dari -7,14% menjadi -5,71%. Secara umum Tol Laut berkontribusi menurunkan harga barang penting, namun bukan faktor penentu utama, terutama untuk material konstruksi yang padat modal dan padat energi.

III. REKOMENDASI

III.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis pemanfaatan Gerai Maritim yang memanfaatkan Program Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang melalui laut (Tol Laut) pada periode tahun 2024 sampai dengan Mei 2025, dapat disimpulkan beberapa hal utama sebagai berikut:

1. Struktur distribusi muatan masih sangat terkonsentrasi, khususnya untuk pangan pokok yang didominasi oleh Pelabuhan Tanjung Perak. Ketergantungan yang tinggi terhadap satu hub utama menciptakan risiko sistemik terhadap stabilitas pasokan apabila terjadi gangguan operasional, serta menunjukkan belum optimalnya pemanfaatan pelabuhan non-Jawa sebagai sumber muatan regional.
2. Pemanfaatan muatan balik (*backhaul*) secara agregat sudah signifikan, namun masih menunjukkan ketimpangan antar pelabuhan dan antar trayek. Sebagian besar muatan balik masih berorientasi ke Jawa dan didominasi oleh komoditas primer dengan nilai tambah rendah.
3. Kinerja trayek Tol Laut menunjukkan variasi yang tajam, dimana hanya sebagian kecil trayek yang telah mencapai rasio *backhaul* di atas 1 dan berfungsi sebagai koridor perdagangan dua arah. Sebaliknya, masih terdapat trayek yang belum tercatat ada muatan atau muatan balik secara berulang.
4. Gerai Maritim dan Tol Laut memberikan dampak positif dalam menurunkan disparitas harga, khususnya untuk komoditas pangan pokok, dengan penurunan median harga berkisar antara 5–14 persen dibandingkan jalur non-Tol Laut. Dampak ini relatif konsisten antar tahun, terutama pada komoditas kering dan terstandar seperti beras, gula, minyak goreng, dan tepung terigu.
5. Evaluasi kinerja Gerai Maritim dan Tol Laut masih berorientasi pada output logistik, terutama volume muatan, dan belum sepenuhnya mengukur outcome perdagangan seperti keseimbangan arus barang, integrasi pasar antarwilayah, dan dampak terhadap struktur harga.

III.2. Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan tersebut, diperlukan penguatan peran Kementerian Perdagangan untuk mentransformasikan Gerai Maritim dan Tol Laut dari instrumen distribusi logistik bersubsidi menjadi instrumen strategis penguatan perdagangan antarwilayah dan integrasi pasar domestik.

1. Penguatan fungsi Gerai Maritim sebagai pusat konsolidasi muatan (*outbound* dan *backhaul*), titik pemantauan harga, dan sarana fasilitasi

akses pasar bagi produk unggulan daerah, dan mengintegrasikan pelaksanaan Gerai Maritim dengan kebijakan perdagangan domestik dan penguatan distribusi nasional.

2. Mendorong diversifikasi sumber muatan, khususnya melalui penguatan pelabuhan Makassar dan Bitung sebagai hub muatan regional dengan memfasilitasi pembentukan gudang konsolidasi pangan dan barang penting di wilayah Indonesia timur bekerja sama dengan BUMD, koperasi, dan pelaku usaha daerah, yang didukung dengan penyesuaian jenis komoditas prioritas yang dimuat dari masing-masing pelabuhan dengan pola produksi dan kebutuhan wilayah tujuan.
3. Penetapan komoditas unggulan daerah sebagai prioritas muatan balik, seperti kopra, rumput laut, jagung, hasil perikanan, dan produk perkebunan, serta melakukan fasilitasi kerja sama dagang antara produsen daerah dan offtaker industri di wilayah tujuan, terutama di Jawa.
4. Memprioritaskan Tol Laut dan Gerai Maritim untuk komoditas pangan pokok dengan dampak harga terbesar. Sementara untuk kategori barang penting, memfokuskan distribusi pada komoditas yang berkaitan langsung dengan pembangunan wilayah, serta menyesuaikan dengan lokasi proyek dan kebutuhan daerah;
5. Mengembangkan indikator kinerja utama (IKU) Tol Laut dan Gerai Maritim, diantaranya rasio *backhaul* per trayek, median disparitas harga Tol Laut dan non-Tol Laut, jumlah trayek tanpa muatan dan tanpa muatan balik, diversifikasi asal dan tujuan muatan, serta menggunakan indikator tersebut sebagai dasar dalam penyesuaian trayek, restrukturisasi subsidi, dan penetapan prioritas intervensi perdagangan.

-----Selesai-----