
Analisis Efektivitas Penyelenggaraan Program Tol Laut Trayek T-26 Tahun 2024 dalam Menekan Disparitas Harga pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat

**Rizki Adi Pratama^{1*}, Dian Junita Arisusanty², Femmy Asdiana³, Faris Nofandi⁴,
Romanda Annas Amrullah⁵**

^{1,2,3,4,5} Program Studi Transportasi Laut, Politeknik Pelayaran Surabaya, Indonesia

Alamat: Jl. Gunung Anyar Boulevard No. 1 Surabaya

Korespondensi penulis: rizkiadiip@gmail.com

Abstract. *This study aims to evaluate the effectiveness of the Sea Toll Program, specifically Route T-26, with a focus on its outcomes and tangible benefits for the community in Fakfak Regency, West Papua. The research employed a descriptive quantitative method using statistical analysis through a paired sample t-test. Primary data were collected through field observations and interviews with relevant agencies such as the Directorate of Sea Traffic and Transportation and field implementation consultants, while secondary data were sourced from the 2024 operational report of Route T-26. Data collection techniques included field observation, primary surveys, document studies, and secondary data analysis. The findings indicate that the Sea Toll Program contributes to improving logistics distribution, lowering the prices of several key commodities, and reducing household expenditures, although statistical tests showed that the price differences were not significant. The implications highlight the need to optimize the volume and regularity of Sea Toll voyages to strengthen economic resilience in remote, outermost, underdeveloped, and border areas (3TP).*

Keywords: *economic resilience, logistics distribution, program outcome, Sea Toll, 3TP regions*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas program Tol Laut, khususnya Trayek T-26, dengan fokus pada *outcome* berupa manfaat nyata terhadap masyarakat di Kabupaten Fakfak, Papua Barat. Metode yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif dengan pendekatan analisis statistik melalui uji *paired sample t-test*. Data primer diperoleh melalui observasi dan wawancara langsung dengan instansi terkait seperti Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut serta konsultan pelaksana lapangan, sedangkan data sekunder berasal dari laporan operasional Trayek T-26 tahun 2024. Teknik pengumpulan data meliputi observasi lapangan, survei primer, studi dokumentasi, dan analisis data sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa program Tol Laut berkontribusi terhadap peningkatan distribusi logistik, penurunan harga beberapa komoditas strategis, dan pengurangan pengeluaran rumah tangga, meskipun uji statistik menunjukkan bahwa perbedaan harga tidak signifikan. Implikasi dari penelitian ini menegaskan pentingnya optimalisasi volume dan keteraturan pelayaran Tol Laut untuk memperkuat ketahanan ekonomi daerah 3TP.

Kata kunci: distribusi logistik, ketahanan ekonomi, outcome program, Tol Laut, wilayah 3TP

1. LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, dengan 17.001 pulau dan luas laut mencapai 5,8 juta km² serta garis pantai sepanjang 95.181 km. Berdasarkan hal tersebut, menjadikan potensi sekaligus tantangan bagi sektor maritim di Indonesia. Tentunya hal ini menjadi perhatian khusus bagi pemerintahan dalam menjangkau wilayah barat hingga timur Indonesia salah satunya dengan menciptakan konsep Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut atau Program Tol Laut. Konsep tol laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayani secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia untuk menjamin ketersediaan barang dan mengurangi

disparitas harga bagi masyarakat serta menjamin kelangsungan pengangkutan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan yang selanjutnya disebut 3TP (Handoko et al., 2020).

Salah satu permasalahan pembangunan, khususnya yang dihadapi oleh daerah 3TP adalah kelancaran arus barang. Hal ini juga menjadi dasar hukum pelaksanaan Tol Laut yaitu (Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari Dan Ke Daerah 3TP).

Sebelum terbentuknya konsep Tol Laut pada tahun 2015, mahalnya biaya transportasi laut antarpulau mendorong terjadinya disparitas harga dengan biaya transportasi antarpulau yang tinggi menyebabkan harga satu semen di Papua dapat 20 kali lebih mahal dari harga di Jawa (Arvis et al., 2010). Bersumber pada data (BPS Kabupaten Fakfak, 2013), disparitas harga yang tinggi untuk Kebutuhan Bahan Pokok dan Penting di wilayah Timur dan Barat diantaranya beras, bawang merah, daging dan telur ayam sebesar 32% - 54% dan disparitas harga garam antara Surabaya, Manokwari dan Jayapura sebesar 45% (Sandee et al., 2013).

Pada Trayek T-26 di Pelabuhan Tanjung Perak yang merupakan pelabuhan pangkal atau *hub* sedangkan Pelabuhan Fakfak merupakan pelabuhan singgah atau *feeder* pengumpan. Muatan yang diangkut oleh kapal tol laut akan didistribusikan di daerah *hinterland* pelabuhan singgah dan diangkut lebih lanjut dengan menggunakan kapal perintis, kapal pelayaran rakyat maupun dengan pesawat udara (Arisusanty et al., 2018).

Berkaitan dengan disparitas harga wilayah Timur Indonesia yang telah disampaikan sebelumnya, terdapat penelitian oleh (Harahap & Adrison, 2023) yang menyatakan bahwa Pemilihan trayek untuk daerah yang dilalui Tol laut sudah tepat khususnya daerah-daerah yang dilalui dari Hub Tanjung Perak (Surabaya) sehingga terjadi penurunan disparitas harga setelah pelaksanaan Tol Laut. Namun pada penelitian Efektivitas pelaksanaan Tol Laut belum mampu untuk menekan disparitas harga yang terjadi di wilayah timur. Bahan pokok yang mengalami penurunan harga hanya pada komoditi tertentu dan lainnya menunjukkan kenaikan indeks harga (Rochyana et al., 2020)

Pada dasarnya tujuan utama penyelenggaraan Tol Laut adalah menurunkan disparitas harga antara wilayah dan timur, antara wilayah 3TP dengan wilayah yang lebih maju. Salah satu permasalahan penyelenggaraan tol laut adalah efektivitas trayek, dimana terdapat beberapa trayek yang masih dianggap kurang efektif. Berdasarkan uraian latar belakang dan *research gap* yang ada mendorong peneliti untuk melakukan penelitian.

2. KAJIAN TEORITIS

Logistik adalah ilmu yang berkaitan dengan aliran barang, informasi, dan uang. Dimulai dari pengadaan, penyimpanan, dan penghantaran barang sesuai dengan jenis, jumlah, kualitas, waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen dari titik asal ke tujuan secara efektif dan efisien. Sedangkan manajemen logistik merupakan bagian dari proses *supply chain* yang merencanakan, mengimplementasikan, dan mengendalikan efisiensi dan efektivitas aliran dan penyimpanan barang, jasa, dan informasi terkait dari titik awal sampai ke titik konsumsi untuk memenuhi keperluan pelanggan (Sudrajat et al., 2024).

Kewajiban pelayanan publik merupakan amanat konstitusi, yaitu dijelaskan pada pasal 34 ayat 3 (Undang-Undang Dasar (UUD) Tahun 1945, 1945) yang menyatakan bahwa “Negara bertanggung jawab atas fasilitas kesehatan dan pelayanan umum yang layak bagi masyarakat”. Serta Berdasarkan (Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari Dan Ke Daerah 3TP), Dalam Pelaksanaannya diatur dalam (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 5 Tahun 2024 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut, 2024), penyelenggaraan kewajiban ini dilakukan terutama bagi daerah 3TP untuk menjamin ketersediaan barang untuk menurunkan disparitas harga, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan menjaga kesinambungan pelayanan pengangkutan barang.

Sesuai (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2018 Tentang Komponen Penghasilan Dan Biaya Yang Diperhitungkan Dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang Di Laut, 2018), biaya produksi adalah semua biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan laut nasional dalam melaksanakan kegiatan penyelenggaraan pelayanan publik untuk angkutan barang di laut.

Berdasarkan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 5 Tahun 2024 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut, 2024), subsidi merupakan kompensasi yang dikeluarkan oleh negara kepada pelaksana akibat disparitas/perbedaan harga pasar dengan harga produk / jasa tertentu atau selisih antara biaya produksi / harga pasar dengan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah guna memenuhi kebutuhan masyarakat golongan tertentu. Dengan skema subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang Di Laut terdiri atas pola subsidi operasional kapal dan pemanfaatan ruang kapal.

Berdasarkan (Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 71 Tahun 2015 Tentang Penetapan Dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok Dan Barang Penting) pemerintah pusat menetapkan kriteria barang pokok dan penting yang merupakan muatan program tol laut.

Efektif atau *effective* memiliki makna berhasil atau suatu yang dilakukan dengan baik. Efisiensi memiliki makna pencapaian besar dengan pengorbanan seminimal mungkin. Sedangkan efektif lebih terarah pada tujuan yang dicapai tanpa mementingkan pengorbanan yang dikeluarkan (Rochyana et al., 2020)

Menurut (Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 63 Tahun 2020 Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024, n.d.) daerah tertinggal adalah daerah kabupaten yang wilayah serta masyarakatnya kurang berkembang dibandingkan dengan daerah lain dalam skala nasional dengan kriteria perekonomian, SDM, serta kemampuan keuangan daerah. Dalam hal penelitian ini terfokus kepada daerah 3TP Kabupaten Fakfak yang dilintasi trayek T-26.

Dalam Kabupaten Fakfak Dalam Angka 2024, ketimpangan atau disparitas mengarah kepada standar hidup yang relatif pada seluruh masyarakat. Perbedaan ini yang membuat tingkat pembangunan di berbagai wilayah dan daerah berbeda-beda, sehingga menimbulkan perbedaan kesejahteraan di berbagai wilayah tersebut, salah satunya berkaitan dengan disparitas (BPS Kabupaten Fakfak, 2024).

Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan terdapat pengaruh tol laut terhadap ketersediaan logistik di wilayah T3P di Indonesia (Selasdini et al., n.d.), namun berdasarkan riset meskipun kebijakan tol laut secara efektif meringankan beban logistik berbiaya tinggi, namun tidak secara berkelanjutan meningkatkan keterjangkauan harga konsumen (Sofiyandi et al., 2023). Subsidi ongkos angkut mempengaruhi disparitas harga pada daerah yang dilalui Tol Laut terutama wilayah timur (Harahap & Adrison, 2023). Didukung Jawa Timur dengan Pelabuhan Tanjung Perak yang merupakan bagian dari rantai pasok global internasional dan pintu gerbang perdagangan ke wilayah Indonesia Timur dalam hal ini melalui Pelabuhan Fakfak, Papua Barat (Mohammad Ammar Alwandi, 2020). Berdasarkan analisis penelitian terdahulu memperkuat penulis dalam melakukan penelitian.

3. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif dengan pendekatan analisis statistik menggunakan uji *paired sample t-test*. Sumber data meliputi data primer yang diperoleh melalui observasi dan wawancara langsung dengan instansi terkait seperti Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut serta konsultan pelaksana lapangan, dan data sekunder yang berasal dari laporan operasional Trayek T-26 tahun 2024. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan, survei primer, studi dokumentasi, dan analisis data sekunder. Analisis terfokus pada hubungan antara intensitas pelayaran (kapasitas, frekuensi, dan waktu tempuh) dengan *outcome* berupa disparitas harga komoditas bahan pokok.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam melakukan analisis efektifitas penyelenggaraan angkutan barang di laut (tol laut), salah satu faktor diantaranya adalah banyaknya muatan berangkat yang dibongkar di suatu pelabuhan singgah. Hal ini akan menunjukkan seberapa banyak muatan berangkat tersebut terdistribusikan pada wilayah *hinterland* dari pelabuhan tersebut.

Tingginya muatan berangkat dari Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya yang dibongkar di Pelabuhan Fakfak dibandingkan pelabuhan lain merupakan salah satu kriteria yang dapat dilakukan analisis pada wilayah Pelabuhan Fakfak, Papua Barat. Hal ini dilakukan dalam rangka menilai efektifitas penyelenggaraan tol laut, khususnya dalam hal ketersediaan bahan pokok dan penting (bapokting) dan disparitas harga pada wilayah Kabupaten Fakfak

Analisis Pelaksanaan dan Kendala Tol Laut Pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat

a) Perkembangan Program Tol Laut pada Pelabuhan Fakfak, Papua Barat

Mulai tahun 2018 sampai dengan tahun 2024, Pelabuhan Fakfak selalu dijadikan sebagai pelabuhan singgah yang langsung berhubungan dengan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dalam pelaksanaan program tol laut. Berikut tabel pelaksanaan operasional tol laut yang melewati Pelabuhan Fakfak:

Tabel 1. Trayek Tol Laut Pelabuhan Fakfak 2018-2024

Tahun	Trayek	Rute Trayek	Jarak (NM)	Operator	Kapal
2018	T-10	Tanjung-1240-Fak fak-154-Kaimana-1356-Tanjung Perak	2750	PT Mentari Sejati Perkasa	KM. Mentari Perdana
2019	T-11	Tanjung Perak -1240- Fak Fak - 154- Kaimana -204- Timika -96- Agats351- Boven Digoel -1804- Tanjung Perak	3849	PT Temas	KM. Kenus 8
2020	T-11	Tanjung Perak - 1240 - Fak Fak - 154 - Kaimana - 204 - Timika (Pomako) - 96 - Agats -337- Elat -1247- Tj. Perak	3278	PT Temas	KM. Kenus 8
2021	T-11	Tanjung Perak – 1240 – Fak Fak – 154 – Kaimana – 204 – Timika (Pomako) – 96 – Agats – 335 – Elat -1261- Tanjung Perak	3278	PT Temas	KM Kedung Mas
2022	T-28B	Tg.Perak -1240- Fak-Fak -154- Kaimana - 299- Elat -104- Dobo - 1313 – Tg. Perak	3110	PT Peln	Lognus 1
2023	T-11	Tg.Perak -1240- Fak-Fak -154- Kaimana - 299- Elat -104- Dobo - 1313 – Tg. Perak	3110	PT Peln	Lognus 1
2024	T-26	Tanjung perak – 1264 – Fak-Fak – 180 – Kaimana – 130 – Dobo – 1313 – Tanjung Perak	2887	PT Peln	Lognus 1

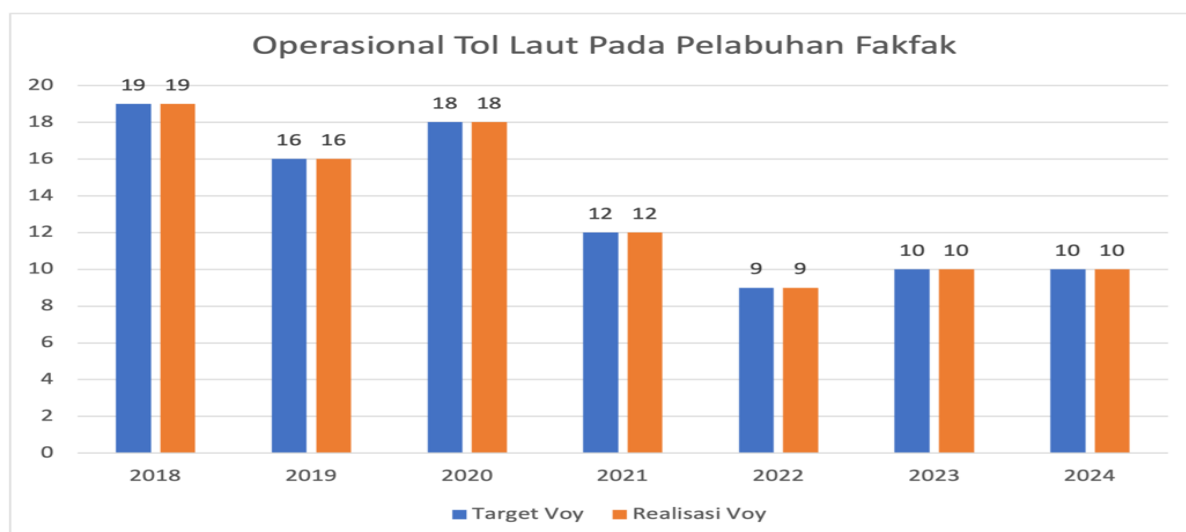
Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (2024)

Perubahan operator dan trayek pelabuhan yang disinggahi dalam program Tol Laut di Pelabuhan Fakfak sepanjang 2018–2024 merupakan bagian dari upaya evaluasi dan perbaikan berkelanjutan oleh Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala) selaku regulator.

Evaluasi ini bertujuan untuk menemukan prosedur distribusi logistik yang lebih efektif dan efisien, dengan mempertimbangkan faktor keterisian muatan, ketepatan waktu pengiriman, serta kebutuhan riil masyarakat di daerah tujuan.

b) Perkembangan Operasional Trayek Tol Laut Pada Pelabuhan Fakfak, Papua Barat

Berkaitan dengan perkembangan operasional dari pelayanan program tol laut mengacu dengan informasi mengenai jumlah *voyage* yang harus dilaksanakan serta lamanya *round voyage*. Target *voyage* (pelayaran) dalam program Tol Laut di Pelabuhan Fakfak sangat bergantung pada jumlah pelabuhan yang disinggahi serta jarak tempuh antar pelabuhan tersebut. Semakin banyak pelabuhan tujuan dan semakin jauh jaraknya, maka tantangan operasional, termasuk durasi pelayaran dan risiko keterlambatan, semakin besar. Namun demikian, berdasarkan data perkembangan 2018–2024, operator Tol Laut menunjukkan konsistensi tinggi dalam menyelesaikan target *voyage* yang telah ditetapkan.

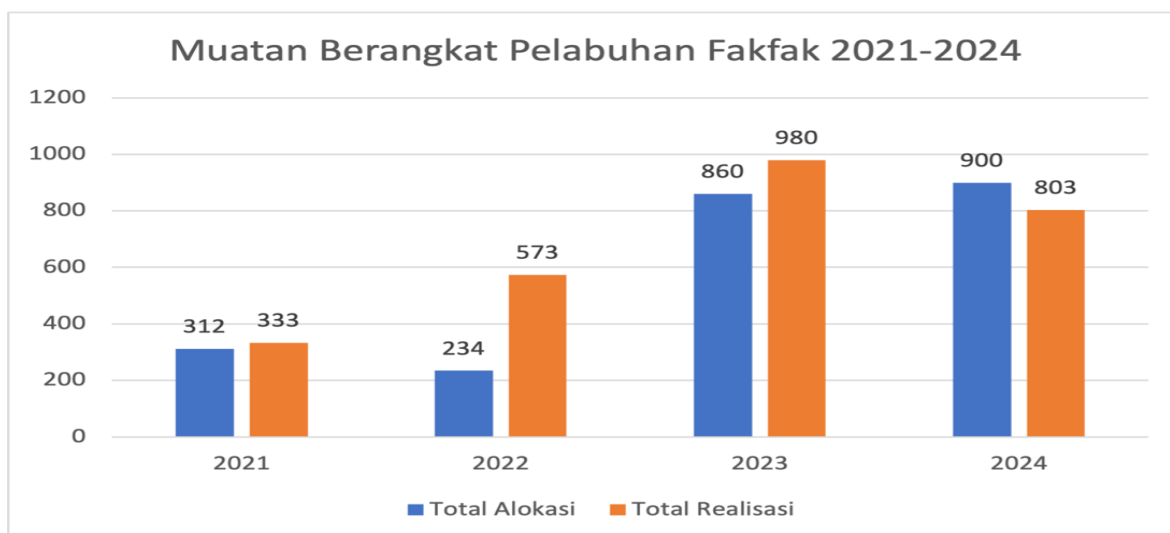


Gambar 1. Grafik Perkembangan Operasional Tol Laut Pelabuhan Fakfak

Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (2024)

c) Perkembangan Muatan Berangkat Pada Pelabuhan Fakfak

Perkembangan realisasi muatan berangkat program Tol Laut di Pelabuhan Fakfak menunjukkan tren yang fluktuatif, namun secara umum mengalami kenaikan dari tahun ke tahun. Fluktuasi ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti kondisi ekonomi lokal, kebutuhan logistik daerah, dan kapasitas angkut kapal. Meskipun terjadi variasi dalam jumlah muatan tiap periode, secara keseluruhan terdapat peningkatan volume muatan berangkat, yang mencerminkan meningkatnya kepercayaan pelaku usaha terhadap keandalan program Tol Laut sebagai sarana distribusi. Konsistensi operator dalam menjaga pelayaran serta perbaikan rute berdasarkan evaluasi regulasi turut mendorong kenaikan realisasi muatan ini.

**Gambar 2.** Grafik Realisasi Muatan Berangkat

Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (2024)

d) Perkembangan Komoditas Muatan Berangkat

Analisis mengenai efektivitas program tol laut di Kabupaten Fakfak, Papua Barat mengacu kepada komoditas muatan berangkat yang dibawa menuju Pelabuhan Fakfak. Berdasarkan ketersediaan informasi data yang dapat diolah dari aplikasi Sitolaut dan informasi umum, diperoleh perkembangan muatan komoditas sebagai berikut:

Tabel 2. Perkembangan Muatan Berangkat Pelabuhan Fakfak

No	Jenis Komoditas	Jumlah Realisasi Muatan (TEUs)			
		2021	2022	2023	2024
1	Sampo, Sabun, Snack, Teh, Gula, Kopi, Mie, Sayuran, Gas, Tepung, Minyak, Pakan Ternak (Campuran)	189	323	490	415
2	Air Mineral	44	101	251	183
3	Daging Ayam	42	33	56	34
4	Bahan Bangunan	37	68	98	110
5	Beras	21	48	85	61
Total		333	573	980	803

Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (2024)

Secara umum, data ini menunjukkan bahwa kebutuhan logistik di Fakfak melalui program Tol Laut memiliki kecenderungan meningkat dari tahun ke tahun, namun terdapat fluktuasi pada masing-masing komoditas yang bisa disebabkan oleh faktor musiman, perubahan kebijakan distribusi, atau dinamika pasar lokal.

e) Trayek T-26 Tahun 2024

Realisasi trayek T-26 Tahun 2024 menjalankan sebanyak 10 *voyage*, realisasi muatan berangkat 1824 TEUs dan muatan balik 521 TEUs. Berikut adalah detail realisasi pelaksanaan tiap *voyagenya*:

Tabel 3. Rekapitulasi Realisasi Muatan Trayek T-26 2024

Total Kontainer (TEUs)				Load Factor (%)					Total (TEUs)
Voy	Berangkat	Balik	Total	Target Berangkat /Balik	Berangkat	Balik	Total	Rerata	
1	221	31	252	105/20	210%	155%	202%	187,00%	252
2	221	48	269		210%	240%	215%		269
3	206	73	279		196%	365%	223%		279
4	189	59	248		180%	295%	198%		248
5	130	69	199		124%	345%	159%		199
6	114	47	161		109%	235%	129%		161
7	201	37	238		191%	185%	190%		238
8	204	66	270		194%	330%	216%		270
9	150	35	185		143%	175%	148%		185
10	188	56	244		179%	280%	195%		244
Total	1824	521	2345						2345

Sumber: Ditolala (2024)

Realisasi trayek T-26 pada tahun 2024 menunjukkan kinerja yang sangat baik, dengan total 10 voyage berhasil dilaksanakan. Total muatan berangkat sebesar 1.824 TEUs dan muatan balik 521 TEUs menghasilkan volume total 2.345 TEUs, yang melampaui target yang telah ditetapkan. Pencapaian ini juga tercermin dari *load factor* rata-rata sebesar 187,00%, melampaui target awal 105 TEUs untuk muatan berangkat dan 20 TEUs untuk muatan balik per voyage.

Hal ini mengindikasikan efektivitas optimal dalam pemanfaatan kapasitas kapal, efisiensi logistik yang membaik, serta meningkatnya kepercayaan pengguna jasa terhadap program Tol Laut, khususnya di trayek T-26

Observasi Kendala Pelaksanaan

Studi Analisis dilakukan penulis melalui observasi/wawancara secara langsung melalui sub-koordinator Program Tol Laut di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditolala) dan konsultan pengawas operasional tol laut kepada *consignee* di pelabuhan tujuan sebagai berikut:

Proses distribusi barang Tol Laut dimulai dari penurunan petikemas di dermaga, kemudian disimpan sementara di depo petikemas. Selanjutnya, dilakukan pembongkaran (*stripping*) barang untuk didistribusikan ke gudang masing-masing *consignee*. Barang tersebut kemudian dijual langsung kepada konsumen akhir melalui pasar modern, pasar tradisional, maupun toko-toko kecil. Dengan kendala jika terjadi keterlambatan kedatangan kapal tol laut dan kuota kurang akan menggunakan kapal komersial.

Pemerintah daerah telah melaksanakan peran pengawasan terhadap penjualan barang Tol Laut melalui tim pemantau dan pengendali harga barang kebutuhan pokok dan penting lainnya. Selain itu, seluruh *consignee* diwajibkan menandatangani pakta integritas yang

menyatakan bahwa harga jual barang Tol Laut tidak boleh lebih tinggi dari barang sejenis yang diangkut oleh kapal non-Tol Laut. Namun, hingga saat ini belum terdapat sentra logistik di Kabupaten Fakfak.

Fasilitas Pelabuhan Fakfak dinilai cukup memadai untuk mendukung operasional kapal Tol Laut. Dermaga yang tersedia mampu disandari dengan baik oleh kapal seperti KM. Logistik Nusantara 1, lapangan penumpukan luas, dan fasilitas bongkar muat yang memadai, sehingga kegiatan bongkar muat petikemas dapat berlangsung lancar tanpa menimbulkan antrean kendaraan angkutan. Selain itu, meskipun kondisi alam seperti alun dapat memengaruhi proses sandar dan penggunaan crane, hal tersebut tidak menjadi hambatan signifikan di Pelabuhan Fakfak dan tidak berdampak terhadap *port time* kapal.

Analisis Pemenuhan Kebutuhan Perdagangan Pada Kabupaten Fakfak, Papua Barat

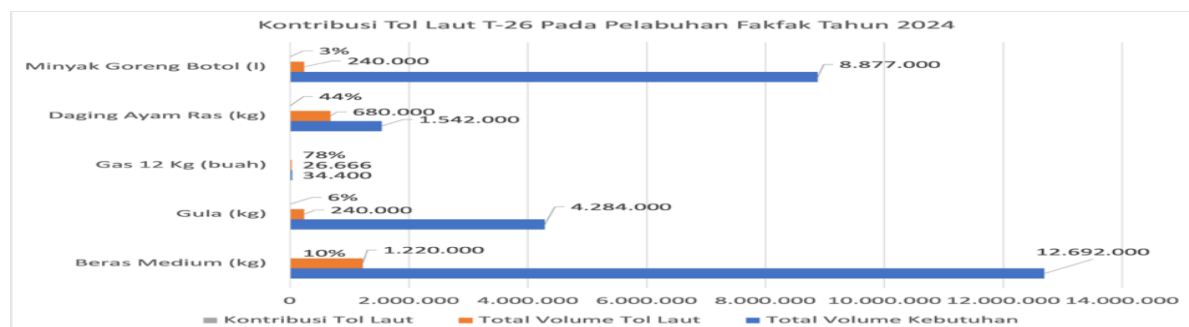
Analisis pemenuhan kebutuhan dilakukan menggunakan data yang dihimpun dari Sistem Informasi Gerai Maritim, Kementerian Perdagangan. Berdasarkan data yang dihimpun dari Sistem Informasi Kebutuhan Perbulan Gerai Maritim, Kementerian perdagangan, penulis melakukan pendataan dengan mengelompokkan pergerakan kebutuhan komoditas tahun 2024. Sehingga dapat dianalisis terkait Kontribusi Program Tol Laut terhadap Volume Perdagangan khususnya muatan berangkat Pada Pelabuhan Fakfak tahun 2024 pada tabel berikut:

Tabel 4. Analisis Kontribusi Trayek T-26 2024 Pada Kabupaten Fakfak

No	Jenis Komoditas	Total Volume		Kontribusi Tol Laut
		Kebutuhan	Tol Laut	
1	Beras Medium/kg	12.692.000	1.220.000	10%
2	Gula/kg	4.284.000	240.000	6%
3	Gas 12 Kg/buah	34.400	26.666	78%
4	Daging Ayam Ras/kg	1.542.000	680.000	44%
5	Minyak Goreng Botol/liter	8.877.000	240.000	3%

Sumber: Diolah (2024)

Kontribusi tertinggi pada komoditas gas 12kg dengan kebutuhan sebanyak 34.400 buah tol laut dapat memenuhi sebanyak 26.666 buah atau 78%. Diikuti dengan pemenuhan daging ayam ras sebesar 44%, beras medium 10%, gula 6%, dan minyak goreng 3% dengan grafik sebagai berikut:



Gambar 3. Grafik Pemenuhan Kebutuhan Perdagangan Pada Kabupaten Fakfak

Sumber: Kementerian Perdagangan (2024)

Sehingga dapat dianalisis Secara keseluruhan, hasil ini mencerminkan bahwa meskipun Tol Laut T-26 telah membantu memperlancar distribusi logistik, masih diperlukan optimalisasi volume dan keteraturan pasokan agar disparitas kebutuhan komoditas pokok di wilayah 3TP seperti Fakfak dapat ditekan secara signifikan.

Analisis Penurunan Harga Komoditas Pada Kabupaten Fakfak

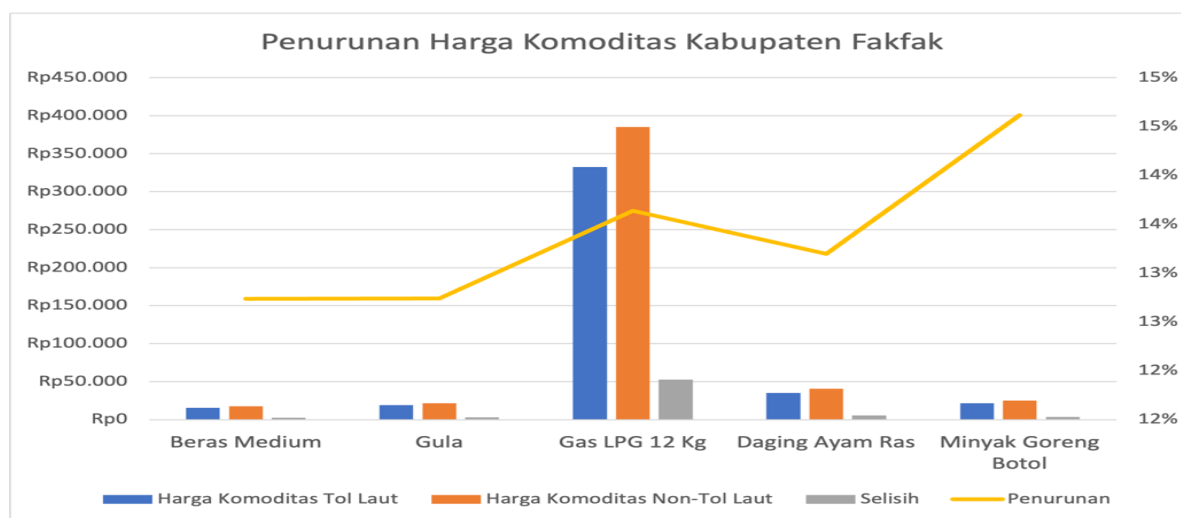
Data harga komoditas diperoleh melalui Sistem Informasi Gerai Maritim, Kementerian Perdagangan dengan detail informasi sebagai berikut:

Tabel 5. Informasi Penurunan Harga Komoditas

No	Jenis Komditas	Harga Komoditas		Selisih	Penurunan
		Tol Laut	Non-Tol Laut		
1	Beras Medium	Rp15.417	Rp17.667	Rp2.250	13%
2	Gula	Rp18.833	Rp21.583	Rp2.750	13%
3	Gas LPG 12 Kg	Rp332.500	Rp385.000	Rp52.500	14%
4	Daging Ayam Ras	Rp35.083	Rp40.417	Rp5.333	13%
5	Minyak Goreng Botol	Rp21.417	Rp25.083	Rp3.667	15%
Rata-Rata					13%

Sumber: Diolah (2024)

Harga yang dibandingkan merupakan harga yang tertuang di dalam Sistem Informasi Gerai Maritim oleh Kementerian Perdagangan. Diperoleh rata-rata penurunan pada lima komoditas penelitian sebesar 13%.



Gambar 4. Grafik Penurunan Harga Komoditas Kabupaten Fakfak

Sumber: Kementerian Perdagangan (2024)

Berdasarkan grafik yang ditampilkan, program Tol Laut menunjukkan kontribusi positif dalam menurunkan harga komoditas di Kabupaten Fakfak. Komoditas seperti beras medium, gula, gas LPG 12 kg, daging ayam ras, dan minyak goreng botol mengalami penurunan harga yang signifikan dibandingkan dengan harga komoditas non-Tol Laut. Penurunan harga terbesar terjadi pada komoditas gas LPG 12 kg, yang menunjukkan selisih harga, diikuti oleh minyak goreng botol dengan tren penurunan harga mencapai lebih dari 14%.

Tabel 6. Penghematan Perkeluarga Tahun 2024 Kab. Fakfak

No	Komoditas	Kebutuhan (Kapita)	Keluarga 3 Anak	Harga Non-Tol Laut	Harga Tol Laut	Selisih	Penghematan / Bulan	Penghematan / Tahun
1	Beras Medium	4,51	22,55	Rp17.667	Rp15.417	Rp2.250	Rp50.738	Rp608.850
2	Gula	1,88	9,4	Rp21.583	Rp18.833	Rp2.750	Rp25.850	Rp310.200
3	Gas 12 Kg	0,15	0,75	Rp385.000	Rp332.500	Rp52.500	Rp39.375	Rp472.500
4	Daging Ayam	0,25	1,25	Rp40.417	Rp35.083	Rp5.333	Rp6.667	Rp80.000
5	Minyak Goreng	1,91	9,55	Rp25.083	Rp21.417	Rp3.667	Rp35.017	Rp420.200
Penghematan Pengeluaran / Keluarga							Rp157.646	Rp1.891.750

Sumber: Diolah (2024)

Berdasarkan hasil publikasi BPS Kabupaten Fakfak (2025), diketahui bahwa rata-rata pengeluaran makanan per kapita per bulan masyarakat Fakfak mencapai Rp1.511.992. Dalam konteks kebijakan Tol Laut, simulasi yang mempertimbangkan lima komoditas utama menunjukkan adanya potensi penghematan pengeluaran sebesar Rp157.646 per bulan atau Rp1.891.750 per tahun untuk satu keluarga beranggotakan lima orang. Secara nominal, angka ini merupakan kontribusi positif terhadap daya beli masyarakat dan pengurangan beban pengeluaran keluarga, khususnya di wilayah 3TP (tertinggal, terdepan, terluar, dan perbatasan).

Berdasarkan pembahasan sebelumnya, dapat dilakukan pengujian menggunakan Uji *Paired Sample T-Test* berkaitan dengan perbandingan 2 subjek yaitu harga tol laut dan harga non-tol laut berikut:

Tabel 7. Kelompok Statistik Pengujian

Group Statistics					
Kelompok		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Harga	Harga Tol Laut	5	84650,0000	138753,38559	62052,40046
	Harga Non-Tol Laut	5	97950,0000	160697,40746	71866,06538

Sumber: SPSS 25 (2025)

Hasil Analisis rata-rata harga komoditas yang menggunakan Tol Laut adalah sebesar Rp 84.650, sedangkan harga komoditas pada Non-Tol Laut rata-rata sebesar Rp 97.950. Dengan penyebaran harga (standar deviasi) cukup tinggi pada kedua kelompok, menunjukkan variabilitas.

Tabel 8. Hasil Pengujian Signifikansi

Independent Samples Test										
		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Harga	Equal variances assumed	0,075	0,791	-0,140	8	0,892	-13300,000	94948,57427	-232251,80489	205651,80489
	Equal variances not assumed			-0,140	7,834	0,892	-13300,000	94948,57427	-233064,38190	206464,38190

Sumber: SPSS 25 (2025)

Nilai signifikansi (Sig. 2-tailed) = 0.892 > 0.05, artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara harga tol laut dan non-tol laut. Meskipun terdapat selisih rata-rata harga sebesar Rp 13.300, secara statistik selisih ini tidak signifikan. Interval kepercayaan 95% mencakup nilai 0 (yakni dari -232.251 hingga 205.651), memperkuat bahwa perbedaan ini tidak signifikan.

Meskipun hasil uji beda statistik menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan secara statistik antara harga komoditas Tol Laut dan non-Tol Laut (nilai $P > 0,05$), data historis menunjukkan bahwa sebelum implementasi program Tol Laut pada tahun 2018, harga barang kebutuhan pokok dan penting (bapakting) di Kabupaten Fakfak tergolong sangat tinggi. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan infrastruktur dan tingginya biaya logistik hingga sampai ke daerah 3TP.

Sebagai ilustrasi, berdasarkan data Kementerian Perdagangan pada tahun 2017-2022 di Kabupaten Fakfak, harga bawang merah turun 30 persen dari Rp50.000/kg ke Rp35.000/kg. Harga telur ayam ras turun 29,33 persen dari Rp75.000/kg ke Rp53.000/kg (KSOP Kelas IV Fakfak, 2022).

Sesuai dengan penyampaian oleh Disperindag Fakfak, sebelum kehadiran program Tol Laut, biaya pengiriman barang dari Kabupaten Fakfak ke berbagai wilayah di Indonesia tergolong sangat mahal akibat keterbatasan akses transportasi darat dan udara yang memadai. Namun, setelah implementasi Tol Laut, biaya logistik berhasil ditekan hingga 50%, sehingga harga barang menjadi lebih terjangkau bagi masyarakat di daerah tersebut (Disperindag Fakfak, 2024)

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil pembahasan dan mengacu kepada Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan, pada bagian menimbang disebutkan bahwa sasaran penyelenggaraan program tol laut adalah: menurunkan disparitas harga barang; menjamin ketersediaan barang; dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Program Tol Laut di Pelabuhan Fakfak, Papua Barat, periode 2018–2024 berhasil meningkatkan efisiensi distribusi logistik, menstabilkan harga bahan pokok, dan memperbaiki akses kebutuhan masyarakat di wilayah 3TP. Evaluasi berkala terhadap operator dan trayek meningkatkan efektivitas pelayanan, didukung realisasi voyage dan muatan yang konsisten melampaui target. Meskipun masih terdapat kendala seperti ketergantungan pada kapal komersial dan belum tersedianya sentra logistik, secara keseluruhan pelaksanaan Tol Laut telah memberikan manfaat sosial-ekonomi nyata dan perlu terus dioptimalkan untuk memperbesar dampaknya ke depan

Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa Pelabuhan Fakfak berperan sentral dalam pemenuhan kebutuhan perdagangan di Papua Barat melalui program Tol Laut, dengan kontribusi muatan bongkar terbesar mencapai 60%. Meskipun Tol Laut T-26 tahun 2024 berhasil memenuhi sebagian besar kebutuhan gas LPG 12kg hingga 78% dan daging ayam ras sebesar 44%, tingkat pemenuhan untuk komoditas pokok lainnya seperti beras, gula, dan minyak goreng masih relatif rendah. Hal ini menunjukkan bahwa program Tol Laut telah memberikan dampak positif terhadap distribusi logistik di wilayah 3TP, namun optimalisasi volume, kontinuitas pasokan, dan integrasi distribusi lokal tetap diperlukan untuk menekan ketergantungan pada jalur non-Tol Laut dan memperkuat ketahanan pangan masyarakat.

Program Tol Laut memberikan kontribusi nyata dalam menurunkan harga komoditas di Kabupaten Fakfak, terutama pada lima komoditas utama seperti beras medium, gula, gas LPG 12 kg, daging ayam ras, dan minyak goreng botol. Efektivitas program ini lebih disebabkan oleh efisiensi distribusi dan penurunan biaya logistik akibat subsidi transportasi, yang berhasil mengurangi disparitas harga antarwilayah. Berdasarkan data BPS (2025), keberadaan Tol Laut berpotensi menghemat pengeluaran rumah tangga sebesar Rp157.646 per bulan, meningkatkan daya beli masyarakat, serta memperbaiki akses terhadap kebutuhan pokok di daerah 3TP. Meskipun hasil uji statistik menunjukkan tidak terdapat perbedaan harga yang signifikan ($p > 0,05$), data historis mencatat penurunan harga riil pada beberapa komoditas penting, seperti bawang merah dan telur ayam ras, sejak Tol Laut diimplementasikan. Dengan demikian, keberadaan Tol Laut tetap berkontribusi positif terhadap

penguatan ketahanan ekonomi masyarakat Fakfak melalui pengurangan beban pengeluaran dan peningkatan keterjangkauan harga kebutuhan pokok.

Penelitian ini memberikan kontribusi terhadap evaluasi efektivitas program Tol Laut dalam menurunkan disparitas harga dan menjamin ketersediaan barang terutama pada muatan barangkat. Oleh karena itu, disarankan pada penelitan selanjutnya dapat mengembangkan analisis muatan balik yang mengintegrasikan indikator logistik, dinamika harga, serta kesejahteraan masyarakat secara komprehensif. Model tersebut dapat memperluas kerangka evaluasi terhadap program Tol Laut tidak hanya sebagai moda distribusi, tetapi juga sebagai bagian dari strategi pembangunan wilayah terpencil dan tertinggal. Penelitian lanjutan juga diharapkan dapat mengkaji secara lebih dalam faktor eksternal lain yang mempengaruhi pencapaian sasaran program, seperti efisiensi sistem distribusi darat, keterlibatan swasta, dan respons pasar lokal.

Untuk memaksimalkan peran Tol Laut dalam menurunkan disparitas harga, perlu dilakukan penguatan pada sektor distribusi hilir, termasuk optimalisasi jalur darat dari pelabuhan ke pasar lokal. Pemerintah daerah perlu berperan aktif dalam menyediakan infrastruktur penunjang seperti gudang logistik, fasilitas bongkar muat, dan transportasi antarpulau.

Pemerintah pusat dan daerah perlu meningkatkan mekanisme monitoring dan evaluasi yang bersifat real-time dan berbasis data, guna mengukur dampak langsung program Tol Laut terhadap perubahan harga, ketahanan pasokan, dan kesejahteraan masyarakat. Evaluasi ini sebaiknya dilakukan secara partisipatif dengan melibatkan masyarakat, distributor, dan pemangku kepentingan lainnya di daerah.

DAFTAR REFERENSI

- Arisusanty, D. J., Arkeman, Y., Rahardjo, S., & Soeboer, D. A. (2018). ANALISA MENENTUKAN KRITERIA PEMILIHAN PELABUHAN PENGUMPAN TOL LAUT MENGGUNAKAN METODE AHP. *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut*, 2(1), 57–67. <https://doi.org/10.29244/core.2.1.57-67>
- Arvis, J.-F., Alina Mustra, M., Ojala, L., Shepherd, B., & Saslavsky, D. (2010). *Connecting to Compete 2010*. World Bank. <https://doi.org/10.1596/24599>
- BPS Kabupaten Fakfak. (2013). *Kabupaten Fakfak Dalam Angka 2013*. <https://fakfakkab.bps.go.id/id/publication/2013/08/01/9d5d921c362ce9366615f8b0/kabupaten-fakfak-dalam-angka-2013.html>
- BPS Kabupaten Fakfak. (2024). *Indikator Kesejahteraan Rakyat Kabupaten Fakfak 2024*. <https://fakfakkab.bps.go.id/id/publication/2024/12/30/26eef1fe76f282786c2ca938/indikator-kesejahteraan-rakyat-kabupaten-fakfak-2024.html>

- Disperindag Fakfak. (2024). *Tol Laut Mengurangi Biaya Logistik dan Disparitas Harga Fakfak*. <https://detiklogistik.com/news/tol-laut-mengurangi-biaya-logistik-dan-disparitas-harga-fakfak/>
- Handoko, W., Laut, Indonesia. D. J. P., & Kompas, P. B. (2020). *Tol laut: konektivitas visi poros maritim Indonsia*. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan RI bekerjasama dengan Penerbit Buku Kompas. <https://books.google.co.id/books?id=bQAxxzGEACAAJ>
- Harahap, P. P. U., & Adrison, V. (2023). DAMPAK SUBSIDI ONGKOS ANGKUT DI LAUT TERHADAP DISPARITAS HARGA BARANG KEBUTUHAN POKOK ANTAR DAERAH. *INFO ARTHA*, 7(2), 81–92. <https://doi.org/10.31092/jia.v7i2.2265>
- KSOP Kelas IV Fakfak. (2022). *SEMBILAN DAERAH CATAT PENURUNAN HARGA PALING SIGNIFIKAN SEBAGAI DAMPAK TOL LAUT*. <https://hubla.dephub.go.id/ksopfakfak/page/news/read/12059/sembilan-daerah-catat-penurunan-harga-paling-signifikan-sebagai-dampak-tol-laut>
- Mohammad Ammar Alwandi. (2020). Sea Toll: A Way to Save The Economic of East Indonesia Through East Java. *East Java Economic Journal*, 4(2), 209–228. <https://doi.org/10.53572/ejavec.v4i2.37>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 5 Tahun 2024 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Di Laut (2024). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/283362/permenhub-no-5-tahun-2024>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2018 Tentang Komponen Penghasilan Dan Biaya Yang Diperhitungkan Dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang Di Laut (2018). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/102554/permenhub-no-22-tahun-2018>
- Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari Dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, Dan Perbatasan (2021). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/165696/perpres-no-27-tahun-2021>
- Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 63 Tahun 2020 Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024. Retrieved November 24, 2024, from <https://peraturan.bpk.go.id/Details/136563/perpres-no-63-tahun-2020>
- Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 71 Tahun 2015 Tentang Penetapan Dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok Dan Barang Penting (2015). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/41814/perpres-no-71-tahun-2015>
- Rochyana, M. F., Susanti, E., Eka Wahyuni, T. I., & Asri, H. (2020). EFEKTIVITAS PENYELENGGARAAN TOL LAUT TRAYEK T-5 DALAM MENGURANGI DISPARITAS HARGA BAHAN POKOK. *JURNAL VENUS*, 6(11), 1–12. <https://doi.org/10.48192/vns.v6i11.262>
- Sandee, H., Meeuws, R., & Bahagia, I. (2013). *State of logistics Indonesia 2013*. <https://api.semanticscholar.org/CorpusID:167630958>
- Selasdini, V., Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta Jl Marunda Makmur, S., Cilincing, K., Utara, J., Anggiat Siregar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta Jl Marunda Makmur, Y., Sibarani Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta Jl Marunda Makmur, M. H., & Utara Mauritz, J. (n.d.). PENGARUH PROGRAM TOL LAUT TERHADAP KETERSEDIAAN LOGISTIK DI WILAYAH TERTINGGAL, TERPENCIL, TERLUAR DAN PERBATASAN (T3P) DI INDONESIA. In *Berkala FSTPT* (Vol. 1, Issue 1).

- Sofiyandi, Y., Kurniawan, Y. R., & Yudhistira, M. H. (2023). The impact of maritime logistics subsidy on food prices: Evidence from Indonesia. *Economic Analysis and Policy*, 79, 1026–1045. <https://doi.org/10.1016/j.eap.2023.06.035>
- Sudrajat, A., Hertina, D., & Dyahrini, W. (2024). SISTEM LOGISTIK DI INDONESIA: TINJAUAN KELEMBAGAAN DAN SISTEM INFORMASI. In *SCIENTIFIC JOURNAL OF REFLECTION: Economic, Accounting, Management and Business* (Vol. 7, Issue 2). <https://lpi.worldbank.org/international/global>
- Undang-Undang Dasar (UUD) Tahun 1945 (1945). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/101646/uud-no-->