

# Analisis Peran Kebijakan Subsidi Angkutan Barang Perintis terhadap Disparitas Harga pada Wilayah 3 TP

Metya Lutviani<sup>1</sup>, M. Wahyu Arya Putra<sup>2\*</sup>

<sup>1,2</sup>Administrasi Binis, Politeknik LP3I Jakarta, Jakarta Indonesia

Email: \* [nurqolinmetya@gmail.com](mailto:nurqolinmetya@gmail.com) <sup>2</sup> [m.wahyuarya.p@email.com](mailto:m.wahyuarya.p@email.com)

(\* : corresponding author)

## Abstrak

Permasalahan disparitas harga yang masih terjadi di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) menyebabkan perlu adanya intervensi pemerintah dalam menekan permasalahan tersebut. Salah satu upaya yang dilakukan pemerintah yaitu dengan memberikan subsidi angkutan barang perintis guna menekan biaya logistik dan membangun konektivitas antar wilayah. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif deskriptif. Narasumber penelitian ini berjumlah 4 (empat) orang terdiri dari unsur pembuat kebijakan yaitu perwakilan Kementerian Perhubungan dan unsur dari penerima manfaat yaitu perwakilan masyarakat di wilayah 3 TP. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, interview (wawancara), pengumpulan data dan dokumentasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Peran Kebijakan Subsidi Angkutan Barang Perintis terhadap Tingkat Disparitas Harga, pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3 TP). Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran subsidi angkutan barang dapat menekan tingkat disparitas harga yaitu berkisar 3% sampai dengan 30% dari nilai jual harga barang tersebut di wilayah 3 TP

**Kata Kunci:** Disparitas Harga, Subsidi Angkutan Barang

## 1. PENDAHULUAN

Fenomena permasalahan yang masih terjadi pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) antara lain tingginya tingkat disparitas harga kebutuhan pokok dan penting (Bapokting) yang mengakibatkan harga barang kebutuhan pokok dan penting di wilayah 3 TP masih tinggi dibandingkan dengan harga di wilayah sentra produksi atau wilayah barat. Permasalahan tingginya tingkat disparitas harga kebutuhan pokok dan penting pada wilayah 3TP dapat dilihat dari publikasi pemerintah pada Kementerian Perdagangan melalui situs [www.kemendag.go.id](http://www.kemendag.go.id) pada data juni 2021 sebagaimana pada tabel dibawah ini:

**Tabel 1.** Disparitas Harga Bahan Pokok Daerah Tahun 2021

| Wilayah          | Komoditi Bahan Pokok |        |             |        |               |
|------------------|----------------------|--------|-------------|--------|---------------|
|                  | Bawang Merah         | Telur  | Cabai Merah | Gula   | Minyak Goreng |
| Harga Nasional   | 31.700               | 25.600 | 36.000      | 13.000 | 14,100        |
| Jawa Timur       | 28.100               | 21.100 | 20.000      | 11.900 | 13,700        |
| Jawa Barat       | 31.000               | 22.200 | 25.700      | 13.200 | 13,100        |
| NTT              | 50.900               | 37.950 | 46.000      | 12.500 | 17,100        |
| Papua            | 45.600               | 37.800 | 53.300      | 14.700 | 15,700        |
| Maluku           | 38.600               | 31.400 | 63.800      | 14.100 | 14,500        |
| Kalimantan Timur | 30,300               | 26,700 | 40.400      | 12,600 | 13,900        |

Sumber : <https://ews.kemendag.go.id/> (Data diolah oleh penulis: 2021)

Dalam rangka mengatasi permasalahan tersebut, maka perlu adanya intervensi pemerintah di dalamnya guna mendukung peningkatan perekonomian dan konektivitas antarwilayah pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Salah satu upaya yang dilakukan pemerintah yaitu dengan memberikan layanan subsidi truk angkutan barang perintis di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Program subsidi truk angkutan barang perintis di jalan ini merupakan bagian dari upaya optimalisasi atas program subsidi angkutan barang yang telah terlebih dahulu ada yaitu program subsidi angkutan barang di laut melalui program tol laut dan program subsidi angkutan barang di udara melalui program jembatan udara. Sehingga keberhasilan dan kesuksesan program subsidi truk angkutan barang perintis menjadi bagian atas kesuksesan program tol laut maupun program jembatan udara. Peran subsidi angkutan barang perintis yang berbasis jalan ini secara sederhana merupakan layanan angkutan barang lanjutan atas program tol laut dan jembatan udara. Dimana kebijakan ini berperan untuk mengangkut barang-barang pokok dan penting yang telah diangkut melalui program tol laut maupun jembatan udara untuk dapat didistribusikan kembali ke sentra-sentra logistik atau yang disebut rumah kita yang berada di pusat-pusat aktivitas kegiatan masyarakat seperti di pasar dan pusat pemukiman di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Sehingga barang pokok dan penting yang diangkut melalui program tol laut maupun jembatan udara yang masih tersentral di pelabuhan dan bandara tujuan di wilayah 3 TP dapat langsung didistribusikan ke masyarakat melalui sentra logistik yang ada dengan menggunakan truck angkutan barang yang telah disubsidi oleh pemerintah.

Peran subsidi angkutan barang perintis di jalan ini merupakan layanan angkut last mile yang artinya layanan angkut akhir yang diharapkan mampu menjangkau hingga ke titik pusat aktivitas masyarakat di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Dimana layanan angkutan barang perintis merupakan

layanan angkutan yang menghubungkan pelayanan logistik angkutan barang dari pelabuhan ataupun bandara tujuan barang tol laut maupun jembatan udara untuk menuju ke pusat sentra logistik yang ada di pasar. Pusat sentra logistik ini berperan sebagai rumah pengumpul maupun area pergudangan untuk barang-barang tol laut maupun jembatan udara dan barang-barang komoditas dari daerah sebagai muatan balik tol laut ataupun jembatan udara. Sentra logistik ini selanjutnya bertujuan untuk menstabilkan harga di pasar. Berdasarkan uraian tersebut diatas maka peneliti akan merumuskan tujuan peneliti ini yaitu untuk mengetahui peran kebijakan subsidi angkutan barang perintis terhadap tingkat disparitas harga pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3 TP).

## 2. METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian dalam penelitian ini adalah Metode Deskriptif dengan pendekatan Kualitatif. Metode penelitian kualitatif dinilai sesuai untuk digunakan dalam penelitian yang penulis lakukan, karena metode penelitian ini sangat memungkinkan untuk penulis meneliti secara fokus dan mendalam mengenai permasalahan yang akan penulis teliti, yaitu mengenai peran kebijakan pemerintah dalam hal pemberian subsidi angkutan barang perintis terhadap disparitas harga pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3 TP). Tempat Penelitian dalam penelitian ini yaitu pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dengan cara menganalisa kebijakan yang diambil oleh pemangku kebijakan atas kebijakan pemberian subsidi angkutan barang perintis dalam rangka mengatasi disparitas harga pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3 TP). Waktu pengamatan penelitian yang dilakukan peneliti untuk mengkaji kebijakan dalam penelitian ini yaitu dilaksanakan sejak juli 2020 sampai dengan juli 2021 dengan estimasi waktu pengamatan selama 1 (satu) tahun sejak kebijakan tersebut berjalan. Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### 1. Studi Lapangan

Dalam sumber pengumpulan data peneliti melakukan studi lapangan langsung ke Kementerian Perhubungan khususnya pada Direktorat Angkutan Jalan yang terletak di Jln. Merdeka Barat No.8 Lt. 9 dengan menggunakan teknik pengumpulan data sebagaimana berikut:

#### a. Observasi

Observasi yang dilakukan penulis yaitu dengan melakukan pengamatan secara langsung serta ikut terlibat dalam hal perumusan kebijakan yang berkaitan dengan penelitian subsidi angkutan barang perintis yang dikaji. Dimana dalam penelitian ini penulis terjun secara langsung ke dalam situasi dan kondisi dari subjek penelitian yang ada di Direktorat Angkutan Jalan.

#### b. Wawancara

Wawancara yang dilakukan penulis yaitu dengan melakukan wawancara kepada 4 (empat) orang narasumber/ informan untuk mendapatkan keterangan mengenai data dan informasi yang berkaitan dengan objek penelitian dan masalah yang akan dibahas dalam penelitian. Penentuan narasumber dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik pengambilan narasumber secara purposive sampling dimana narasumber dipilih dan ditentukan dengan kualifikasi tertentu dan dinilai mampu untuk menjadi sumber data dalam penelitian. Adapun ke empat orang yang menjadi narasumber terdiri dari unsur yang mewakili dari unsur pembuat kebijakan dan yang mewakili dari unsur masyarakat yang memperoleh mamfaat kebijakan subsidi angkutan barang perintis di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3 TP).

#### c. Dokumentasi

Dokumentasi pengumpulan data dan informasi yang dilakukan penulis yaitu dengan cara mengambil dan melihat dokumen – dokumen atau catatan – catatan dalam bentuk apapun yang memiliki keterkaitan dengan penulisan ini.

### 2. Studi Kepustakaan

Studi Kepustakaan yaitu teknik pengumpulan data yang dimana penulis mempelajari bahan bacaan, buku – buku, karya ilmiah, artikel, dan peraturan perundang – undangan serta dokumen lain yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti penulis. Teknik pengujian keabsahan data yang dilakukan dalam penelitian kualitatif ini meliputi pengujian: Credibility (*validitas interbal*), Transferability (*validitas eksternal*), Dependability (*reliabilitas*), dan Confirmability (*obyektivitas*) atas hasil analisa yang dilakukan dalam menilai peran kebijakan subsidi angkutan barang perintis terhadap disparitas harga pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Program subsidi angkutan barang perintis yang merupakan sarana angkut yang bersifat last mile inilah yang kemudian dipilih sebagai solusi layanan tambahan yang diharapkan mampu mensupport dan mendeliver manfaat dari program-program sebelumnya agar dapat dirasakan oleh masyarakat secara optimal di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3 TP). Melalui subsidi angkutan barang perintis ini kemudian pemerintah

akan mendeliver barang pokok dan penting tersebut dari pelabuhan tujuan menuju titik lokasi central logistic (rumah kita) yang telah ditetapkan pemerintah sebelumnya di wilayah tertinggal, terpencil terluar dan perbatasan (3TP). Dimana pemberian subsidi layanan angkutan jalan ini ditujukan untuk mendukung tercapainya upaya untuk menurunkan disparitas harga pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3 TP)". Pola pelaksanaan penyelenggaraan layanan subsidi angkutan barang perintis ini ditujukan sebagai instrumen untuk membuka dan memperluas akses menuju wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) serta untuk mendukung penurunan disparitas harga di wilayah 3TP. Sehingga konsep penyelenggaraan subsidi yang dilakukan pemerintah dalam rangka membuka aksesibilitas dan pemberian layanan dasar ini dikenal dengan konsep ship promotes the trade. Sehingga penyelenggaraan subsidi angkutan barang di jalan ini dengan konsep ship promotes the trade ini lebih bertujuan untuk mendorong terlebih dahulu pertumbuhan ekonomi yang ada diwilayah 3TP yang kemudian diharapkan dapat memicu pertumbuhan aktivitas perdagangan dan pertumbuhan ekonomi diwilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).

### Peran Kebijakan Subsidi Angkutan Barang Perintis Terhadap Disparitas Harga

Secara umum kebijakan subsidi angkutan barang perintis dinilai mampu mengurangi disparitas harga di beberapa daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Oleh karenanya pelaksanaan kebijakan ini harus terus dievaluasi oleh para pemangku kepentingan yang terkait, agar dapat memberikan manfaat yang lebih optimal bagi seluruh masyarakat di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Intervensi pemerintah dalam pemberian subsidi angkutan barang perintis guna menekan tingkat disparitas harga ini terjadi karena pemerintah telah menyiapkan fasilitas sarana angkut barang pokok dan penting dari pelabuhan tujuan tol laut menuju ke titik pusat sentra logistik masyarakat yang ada diwilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Sehingga dengan adanya fasilitas angkut barang dengan moda angkutan truk barang ini, maka diharapkan tidak ada lagi tambahan biaya logistik yang harus di bayarkan oleh masyarakat yang berdampak pada peningkatan harga komoditas angkut barang tersebut. Hal ini dikarenakan biaya angkut barang tersebut dari Pelabuhan tujuan tol laut ke sentra-sentra logistik yang ada di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) telah ditanggung oleh pemerintah melalui kebijakan subsidi ini.

Adapun terkait besaran disparitas harga yang dapat ditekan dengan adanya kebijakan subsidi ini di beberapa daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) berdasarkan beberapa titik lokasi yang penulis ambil yaitu sebagaimana berikut:

**Tabel 2** Tingkat Penurunan Disparitas Harga Barang di Kab. Natuna

| No | Nama Barang       | Satuan     | Juni 2021 |             |           |               |
|----|-------------------|------------|-----------|-------------|-----------|---------------|
|    |                   |            | Subsidi   | Non Subsidi | Perubahan | Perubahan (%) |
| 1  | Beras medium      | kg         | 12,000    | 16,000      | -4,000    | -25           |
| 2  | Minyak Curah      | litr       | 16,000    | 17,000      | -1,000    | -5,88         |
| 3  | Daging ayam ras   | kg         | 31,000    | 38,000      | -7,000    | -18,42        |
| 4  | Semen Tiga Roda   | Sak (50kg) | 73,000    | 78,000      | -5,000    | -6,41         |
| 5  | Air Mineral 600ml | karton     | 45,000    | 65,000      | -20,000   | -30,77        |

Sumber : <http://geraimaritim.kemendag.go.id/> (2021)

**Tabel 3** Tingkat Penurunan Disparitas Harga Barang di Kab. Nunukan

| No | Nama Barang            | Satuan     | Juni 2021 |             |           |               |
|----|------------------------|------------|-----------|-------------|-----------|---------------|
|    |                        |            | Subsidi   | Non Subsidi | Perubahan | Perubahan (%) |
| 1  | Tepung Terigu          | kg         | 9,000     | 10,000      | -1,000    | -10           |
| 2  | Triplek 3mm            | lembar     | 49,000    | 53,000      | -4,000    | -7,55         |
| 3  | Semen Tonasa           | Sak (50kg) | 62,000    | 65,000      | -3,000    | -4,62         |
| 4  | Air Mineral 1500ml     | karton     | 62,500    | 65,000      | -2,500    | -3,85         |
| 5  | Pakan ternak atau ikan | kg         | 9,400     | 10,000      | -600      | -6            |

Sumber : <http://geraimaritim.kemendag.go.id/> (2021)

Berdasarkan tabel diatas maka dapat dilihat bahwa intervensi pemerintah dalam penyelenggaraan kebijakan subsidi ini secara tidak langsung dapat menekan disparitas harga barang komoditas di wilayah 3 TP. Hal ini dikarenakan berkurangnya biaya angkut logistik yang harus ditanggung masyarakat diwilayah 3TP. Dimana biaya logistik merupakan salah satu komponen faktor pemicu terjadinya disparitas harga di Indonesia. Apabila diasumsikan terkait seberapa besar disparitas harga barang yang dapat ditekan dari penyelenggaraan subdisi angkutan barang di jalan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yaitu dapat berkisar 3% sampai dengan 30% dari nilai jual harga barang tersebut. Hal ini sebagaimana yang dikemukakan oleh Martono Ricky Virona: 2014 dalam bukunya Manajemen Logistik, dimana ia menjabarkan bahwa komponen biaya logistik di indonesia dipengaruhi oleh beberapa faktor sebagaimana pada tabel 4. berikut :

**Tabel 4.** Komposisi Biaya Logistik

| Kategori Biaya | Persentase terhadap Sales (%) |
|----------------|-------------------------------|
|----------------|-------------------------------|

|                                          |            |
|------------------------------------------|------------|
| Transportasi                             | 3,31       |
| Gudang                                   | 2,03       |
| Penyimpanan Sediaan                      | 1,82       |
| Pelayanan Pelanggan dan Pemrosesan Order | 0,56       |
| Administrasi                             | 0,39       |
| Lain-Lain                                | 0,19       |
| <b>Total</b>                             | <b>8,3</b> |

Sumber : Manajemen Logistik, Martono Ricky Virona, 2014 ; Jakarta.

Artinya adalah bahwa 8,3% dari nilai harga jual barang adalah akibat adanya biaya logistik. Sehingga pada studi ini bila penulis menggunakan pendekatan ini maka dengan adanya intervensi pemerintah dalam pelaksanaan kebijakan subsidi angkutan barang perintis di jalan pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) maka secara tidak langsung pemerintah telah membantu menekan *logistic cost* pengiriman barang tersebut, yang pada akhirnya akan berdampak pada penurunan harga komoditas barang tersebut di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).

#### 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan wawancara penulis terhadap narasumber beserta kajian Pustaka/literatur yang telah penulis lakukan terkait dengan pembahasan dalam penelitian ini, maka penulis mengambil kesimpulan bahwa Kebijakan subsidi angkutan barang perintis berperan dalam menekan tingkat disparitas harga. Hal ini dikarenakan disparitas harga barang dapat ditekan melalui pengurangan biaya logistik yang telah disubsidi pemerintah melalui program tol laut maupun subsidi angkutan barang perintis ini, sehingga dapat menurunkan tingkat disparitas harga berkisar 3% sampai dengan 30% dari nilai jual harga barang tersebut. Dimana biaya transportasi/logistik secara teoritis berpengaruh sekitar 3,31% sampai dengan 8,3 % dari nilai harga jual sebuah produk.

#### REFERENCES

- [1] Nurhayani, Siti Hodijah, dan Adi Bhakti. (2015). Analisis Disparitas Pembangunan Ekonomi dan Hubungannya Dengan Investasi di Provinsi Jambi Tahun 2002-2014. *Jurnal Paradigma Ekonomika*, Vol.10, No.2.
- [2] Harahap, Nelpa Gustian, Analisis Kelangkaan Bahan Bakar Minyak Premium di Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum Kabupaten Karimun. (2016). *JOM FISIP Vol. 3 No.2*
- [3] Kristini, Florentina, Bambang, Nur Aziz, Efektivitas dan Efisiensi Program Tol Laut Berbasis AHP, *Warta Penelitian Perhubungan*, 31 (2): 75-82. 2019
- [4] Reni, Puspitasari. (2018). Analisis subsidi angkutan umum pedesaan bagi pelajar di kabupaten Pasuruan. *Jurnal Penelitian transportasi darat*, Vol 20 (2).
- [5] Mubarak, Husni (2017). Skripsi. "Analisis Disparitas Pendapatan di Kawasan Mamminasata".
- [6] Sativa, Mirza, (2017), "Analisis Disparitas dan Dampak Kebijakan Pemerintah terhadap Pergerakan Harga Cabai Merah di Indonesia" Tesis.
- [7] Virona, Martono, 2018, Manajemen Logistik, Jakarta, PT. Gramedia