

ANALISIS PERAN KEBIJAKAN SUBSIDI ANGKUTAN BARANG PERINTIS TERHADAP KELANGKAAN BARANG DAN KONEKTIVITAS PADA WILAYAH TERTINGGAL, TERPENCIL, TERLUAR, DAN PERBATASAN (3 TP)

M. Wahyu Arya Putra
Kementerian Perhubungan
Email: m.wahyuarya.p@gmail.com

Metya Lutviani
Program Studi Administrasi Bisnis, Politeknik LP3I Jakarta
Email: nurqolinmetya@gmail.com

Kania Farida
Program Studi Administrasi Bisnis, Politeknik LP3I Jakarta
Email: kania.lp3i@gmail.com

ABSTRAK

Permasalahan kelangkaan barang dan konektivitas wilayah 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 terdiri dari 4 orang yaitu Kepala Subdirektorat Angkutan Barang, Kepala Seksi Angkutan Barang Khusus, Staf Teknis Pengawas Kegiatan di lapangan yang merupakan unsur perwakilan Kementerian Perhubungan selaku pembuat kebijakan dan seorang narasumber dari perwakilan masyarakat di wilayah 3TP selaku penerima manfaat atas kebijakan ini. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, interview (wawancara), pengumpulan data primer dan sekunder serta dokumentasi melalui pengumpulan dokumen – dokumen dan catatan – catatan teknis pendukung. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa untuk mengatasi kelangkaan barang dapat dilakukan dengan penyediaan sarana angkut barang yang tetap dan penyediaan layanan angkut barang terjadwal/reguler untuk memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap kepastian logistik atas barang-barang pokok dan penting, guna meminimalisir dampak kelangkaan barang akibat keterbatasan sarana angkut ataupun ketidakpastian sistem distribusi barang dalam rangka menjamin suplai barang di wilayah 3 TP. Sedangkan dalam membangun konektivitas dapat terwujud dengan adanya penetapan jaringan lintas penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik angkutan barang di jalan dari dan ke daerah 3 TP yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat, sehingga dengan ini pemerintah akan berperan membuka akses layanan angkut barang ke wilayah-wilayah terisolir dengan menjamin kesedian layanan angkut barang yang terjadwal guna membuka aksesibilitas jaringan logistik barang di wilayah 3 TP sebagai salah satu layanan dasar yang keberadaannya dijamin oleh pemerintah.

Kata Kunci : Subsidi Angkutan Barang, Konektivitas, Kelangkaan, Wilayah 3TP

Latar Belakang

Sektor transportasi sangat berpengaruh terhadap perkembangan suatu wilayah atau kawasan, dimana semakin berkembang suatu wilayah maka akan semakin tinggi pula tingkat mobilitas pergerakan manusia dan barang diwilayah tersebut. Pergerakan manusia dan barang sangat erat kaitannya dengan sistem logistik khususnya dalam proses distribusi barang, dimana sistem rantai pasok (supply chain) pada suatu wilayah dapat mempengaruhi tingkat biaya produksi, tingkat harga, tingkat kelangkaan serta aksesibilitas dan distribusi pergerakan barang tersebut. Perkembangan pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan (3TP) itu sendiri sangat dipengaruhi oleh sistem jaringan logistik dan konektivitas di wilayah tersebut. Oleh karena itu hambatan-hambatan dalam membangun sistem logistik dan konektivitas yang baik diwilayah 3TP harus dilakukan secara optimal. Salah satu hambatan yang menyebabkan kelangkaan barang dan keterbatasan konektivitas diwilayah 3TP yaitu adalah keterbatasan sarana angkut untuk mendistribusikan barang, hal ini dikarenakan penyediaan layanan angkutan barang diwilayah tersebut belum menguntungkan secara ekonomi sehingga pihak swasta tidak tertarik untuk menyediakan layanan angkutan barang diwilayah tersebut. Hal ini berdampak pada pertumbuhan ekonomi di wilayah 3 TP yang berjalan lambat, oleh karena perlu adanya intervensi pemerintah untuk turut serta menyediakan layanan angkutan barang diwilayah tersebut guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan membuka aksesibilitas wilayah. Intervensi pemerintah dalam menyediakan layanan angkutan barang ini dapat dilakukan melalui mekanisme pemberian subsidi. Pemberian subsidi dapat dilaksanakan dengan memberikan layanan subsidi angkutan barang perintis mengingat layanan ini diberikan diwilayah

3TP. Dengan adanya layanan angkutan barang perintis ini maka ketersediaan layanan angkutan barang diwilayah 3TP dapat terjamin karena adanya peran serta pemerintah untuk penyediaan sarana angkut yang berkelanjutan diwilayah tersebut. Peran intervensi pemerintah disektor layanan angkutan barang ini dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan selaku lembaga yang bertanggung jawab atas pembangunan konektivitas wilayah di Indonesia. Intervensi pemerintah melalui kebijakan subsidi angkutan barang yang merupakan layanan transportasi yang bersifat *last miles* ini sangat penting untuk mendukung konektivitas antarwilayah dan mendorong peningkatan perekonomian

nasional, terutama dalam hal membuka jaringan logistik atas pemenuhan bahan- bahan pokok pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).

Berdasarkan hal tersebut maka intervensi subsidi layanan angkutan barang yang dilakukan pemerintah yaitu dengan memberikan layanan angkutan barang berbasis truck dari pelabuhan yang terhubung dengan program Tol laut di wilayah 3TP menuju ke sentra logistik yang berada dipusat aktivitas kegiatan masyarakat diwilayah 3TP seperti: pusat pasar ataupun pusat pemukiman masyarakat. Hal ini guna menjamin barang-barang dari luar wilayah 3TP dapat tersalurkan dan terdistribusikan secara merata serta barang-barang komoditas dari wilayah 3TP dapat terdistribusikan kewilayah lainnya, sehingga diharapkan dapat memicu pertumbuhan ekonomi dan membuka aksesibilitas masyarakat diwilayah 3TP.

Penelitian ini juga merupakan penelitian lanjutan dari penelitian sebelumnya yang membahas tentang analisis peran subsidi angkutan barang perintis terhadap tingkat disparitas harga di wilayah 3TP (Lutviani : 2021). Jika penelitian sebelumnya hanya menitik beratkan penelitian tentang peran kebijakan subsidi angkutan barang perintis terhadap tingkat disparitas harga maka dalam penelitian ini penulis akan menjabarkan lebih luas tentang bagaimana pengaruh kebijakan subsidi angkutan barang perintis terhadap konektivitas dan kelangkaan barang pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis tertarik untuk mengambil judul **“Analisis Peran Kebijakan Subsidi Angkutan Barang Perintis Terhadap Kelangkaan Barang Dan Konektivitas Pada Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, Dan Perbatasan (3 TP)”**

Tinjauan Pustaka

Pengertian Subsidi

Menurut Yustika (2008 : 1) Subsidi merupakan “Instrumen fiskal yang bertujuan untuk memastikan terlaksanakannya peran negara dalam aktivitas ekonomi guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara adil dan merata“

Pengertian Kebijakan Pemerintah

Kebijakan pemerintah menurut Taufiqurrohman (2014 : 21) adalah instrumen untuk menyelesaikan konflik yang terjadi di berbagai kelompok dan menciptakan keseimbangan hubungan antara kelompok yang berbeda. Sedangkan Kebijakan Publik menurut Penulis adalah tindakan atau program yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini untuk

membantu mengatasi permasalahan yang terjadi terkait disparitas, kelangkaan barang pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan.

Distribusi Pembagian Risiko Dalam Penyediaan Layanan Angkutan

Secara umum terdapat beberapa prinsip - prinsip pembagian resiko dalam penyelenggaraan angkutan jalan yaitu sebagaimana berikut :

Jenis Risiko	Ukuran	Kemampuan Keuangan, SDM, Kekuasaan	Aktor	Tugas
Total Pendapatan vs Biaya Operasi: <i>Surplus</i> atau <i>Defisit?</i> Pelayanan Publik Kualitas Layanan	Besar (Milyar)	Kuat	Pemerintah	Perencanaan: Rute, Standar, Pengawasan, Lisensi, Marketing
Gangguan Operasional: Pengadaan armada, Organisasi & manajemen, Tenaga kerja, Operasi & pemeliharaan	Sedang (Puluhan - Ratusan juta)	Sedang	Operator	Kendaraan: Cara operasi, Efisiensi, Kompetensi, Marketing
Gangguan di Jalan: Kecelakaan, Gangguan kendaraan, Gangguan lalu lintas	Kecil (Maksimal jutaan)	Lemah	Awak/kru	Jalankan: Rute, Jadwal, Hati-hati

Sumber :Data Dirjen Perhubungan Darat (diolah : 2019)

Prinsip-Prinsip Penyelenggaraan Angkutan Perintis

Adapun prinsip dalam penyelenggaraan angkutan jalan perintis adalah sebagai berikut :

1. Angkutan jalan perintis dapat diselenggarakan pada semua struktur angkutan umum dan angkutan barang, baik Angkutan AKAP, AKDP dan Perkotaan ataupun angkutan barang khusus;
2. Jumlah armada bus/truck operasional tidak selalu merepresentasikan *demand* penumpang asal tujuan perjalanan, tetapi yang penting adalah mampu membuka akses wilayah dan konektivitas wilayah. Pembukaan trayek angkutan perintis baru tidak mempertimbangkan *load factor* 70%.;
3. Operasional layanan angkutan perintis membutuhkan ketersediaan prasarana jalan menuju daerah terisolir atau belum berkembang dengan kondisi apapun, sepanjang masih dapat dijalani dengan angkutan bus/barang;
4. Dalam penyelenggaraannya layanan angkutan perintis, harus memenuhi beberapa sifat yaitu layanan bersifat setara, layanan tidak terputus, layanan bersifat sementara dan layanan bersifat reguler.

Konektivitas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kata Konektivitas berarti status koneksi. kata “konektivitas” punya arti yang sama dengan “*connectivity*”, yaitu berkaitan dengan keterhubungan atau status koneksi. Sehingga kata konektivitas maksudnya adalah memprioritaskan "keterhubungan/konektivitas" antar wilayahnya. Pengertian Konektivitas dalam penelitian ini yang penulis maksud adalah adanya keterhubungan atau tersedianya jaminan layanan terdistribusi angkutan barang pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan (3TP).

Kelangkaan Barang

Pengertian kelangkaan adalah suatu kondisi dimana sumber daya ekonomi yang terbatas dihadapkan dengan kebutuhan manusia yang tidak terbatas (Sukirno:2014). Kelangkaan dalam ilmu ekonomi adalah suatu kesenjangan antara kebutuhan yang tidak terbatas dengan sumberdaya yang sifatnya terbatas. (Supriyatna, dkk, 2007).

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Hal ini dikarenakan penelitian dilakukan untuk memahami subjek secara mendalam, maka dari itu penelitian kualitatif ini meneliti kondisi objektif tertentu. Untuk mempertajam validitas dan kredibilitas dalam penelitian ini maka peneliti menggunakan teknik triangulasi. Teknik ini digunakan dengan tujuan untuk memeriksa keabsahan data dengan membandingkan hasil wawancara terhadap objek penelitian serta dengan melakukan perbandingan data yang diperoleh dari Kementerian Perhubungan tentang hasil kebijakan subsidi angkutan barang perintis dengan data yang penulis dapatkan dari operator pelaksana dan masyarakat setempat, terkait dengan mamfaat adanya kebijakan subsidi angkutan barang perintis dan perannya untuk mengatasi kelangkaan barang dan membangun konektivitas wilayah. Adapun metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan beberapa metode yaitu dengan melakukan wawancara, observasi, dokumentasi serta menggunakan informan yang berbeda-beda untuk membandingkan kebenaran dari informasi yang didapatkan. Adapun informan yang diambil berasal dari pihak pembuat kebijakan dan pihak yang memperoleh mamfaat atas kebijakan tersebut. Jumlah informan yang diambil terdiri atas 4 orang yaitu Kepala Sub Direktorat Angkutan Barang, Kepala Seksi Angkutan Barang Khusus/dan Selaku Pejabat Pembuat Komitment Kegiatan, serta Staf Teknis Penanggung Jawab Kegiatan yang merupakan perwakilan pemerintah selaku pelaksana kebijakan dan

informan dari perwakilan masyarakat di wilayah 3 TP selaku penerima manfaat atas kebijakan ini.

Hasil dan Pembahasan

Kebijakan penyelenggaraan subsidi angkutan barang perintis dibuat berdasarkan program nawacita presiden sesuai dengan Rancangan Program Jangka Panjang Nasional (RPJPN) tahun 2005-2025. Dimana dalam RPJPN tersebut pemerintah berusaha untuk dapat mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional. Salah satu program untuk mencapai sasaran dalam RPJPN tersebut yaitu melalui program subsidi angkutan barang perintis yang merupakan program lanjutan guna mendukung program tol laut dan program jembatan udara yang telah lebih dahulu ada. Dimana layanan ini bertujuan menghubungkan layanan tol laut ataupun jembatan udara yang layanan angkutan subsidinya terhenti di pelabuhan/bandara tujuan kemudian diteruskan kembali layanan subsidinya melalui layanan angkutan barang berbasis jalan dengan truck untuk mengangkut dan mendistribusikan barang ke central logistic yang lokasinya berada di pusat pemukiman, pusat perbelanjaan dan transportasi di wilayah tertinggal, terpencil terluar dan perbatasan.

Kebijakan subsidi angkutan barang perintis ini berperan mengatasi kelangkaan barang pada Wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) yaitu dikarenakan adanya armada angkutan barang yang terjadwal dan rutin di daerah 3TP yang secara tidak langsung keberadaan armada angkut ini dapat menjamin kelancaran sarana angkut logistik di daerah tersebut. Sehingga permasalahan kelangkaan barang akibat keterbatasan sarana angkut ataupun keterbatasan layanan jaringan distribusi barang dapat diminimalisir dengan adanya kebijakan ini.

Pelaksanaan kebijakan ini secara langsung akan menciptakan jaringan distribusi barang antara satu pulau dengan pulau lain khususnya antara wilayah barat (daerah produsen) dengan wilayah timur (daerah konsumen atau pendukung) karena adanya jaringan distribusi yang terjadwal dan berkesinambungan. Subsidi angkutan barang berbasis jalan ini juga berperan menghubungkan konektivitas jaringan distribusi barang yang telah terbangun melalui program tol laut ataupun program jembatan udara yang masih tersentral di wilayah pelabuhan ataupun bandara tujuan di wilayah 3 TP agar dapat menjangkau hingga ke pusat-pusat kegiatan masyarakat di wilayah 3 TP. Sehingga manfaat dari kebijakan-kebijakan sebelumnya dapat lebih dirasakan oleh masyarakat di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3 TP).

Konsep layanan angkutan barang perintis ini baik pada moda laut, udara, jalan maupun penyeberangan yaitu merupakan instrumen untuk membuka dan memperluas akses menuju wilayah 3TP serta sebagai langkah untuk mengurangi kelangkaan barang, konsep ini biasa dikenal dengan konsep *ship promotes the trade*. Penyelenggaraan subsidi angkutan barang perintis ini sendiri dijalankan oleh Perum Damri selaku operator pelaksana atas dasar penugasan yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan selaku penanggung jawab pelaksanaan. Penunjukan Perum Damri sendiri didasarkan pada kesiapan perusahaan yang lebih matang, baik secara sarana, prasarana dan sumber daya manusianya yang telah tersedia untuk menjalankan penugasan ini pada Wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3 TP) dengan optimal. Adapun alokasi awal anggaran yang diberikan untuk pelaksanaan kebijakan ini untuk tahun

2020 yaitu direncanakan sebesar Rp. 20.000.000.000 (Dua Puluh Milyar Rupiah) dan didukung dengan alokasi anggaran supervisi dan pengawasan yang direncanakan sebesar Rp. 1.682.936.567 untuk pengawasan lintasan tersebut. Lokasi pelaksanaan kegiatan ini sendiri direncanakan pada 4 titik rute lokasi pelaksanaan yang meliputi :

Titik Lintasan Subsidi Angkutan Barang

No	Asal Lintasan	Tujuan Lokasi	Jarak (KM)
1	Pelabuhan Pomako	Kota Timika	50
2	Pelabuhan Pomako (Timika)	SP.5 – SP.3	65
3	Pelabuhan Merauke	Bandara Tanah Merah	500
4	Selat Lampa (Natuna)	Ranai	80

Sumber : Ditjen Hubdat (data diolah penulis : 2021)

Penilaian masyarakat atas pelaksanaan kebijakan subsidi angkutan barang perintis pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan (3TP) ini secara umum dinilai masyarakat sudah cukup baik guna mengurangi kelangkaan barang serta menciptakan pembentukan konektivitas antar wilayah.

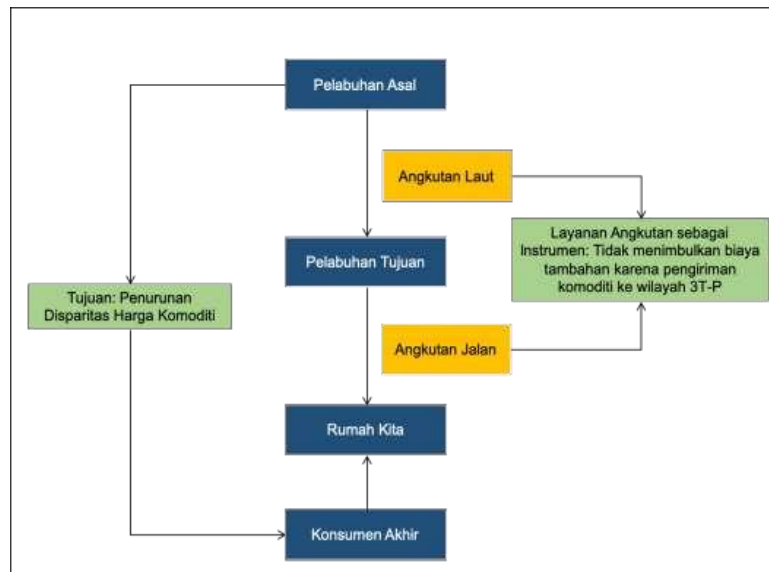
Penyelenggaraan subsidi angkutan barang perintis di jalan dengan sentra logistik (Rumah Kita) ini pada dasarnya muncul sebagai layanan penghubung program tol laut yang telah ada. Dimana program tol baru hanya sebatas layanan angkutan dari pelabuhan asal sampai dengan pelabuhan tujuan (*port to port*).

Sedangkan layanan dari pelabuhan ke sentra logistik (gerai rumah kita) belum disediakan secara khusus. Selama ini, layanan penghubung ini disediakan oleh operator angkutan jalan setempat. Tidak adanya layanan penghubung dari pelabuhan ke sentra logistik (gerai rumah kita) yang bersubsidi ini menyebabkan layanan subsidi angkutan tol laut tidak dapat dirasakan langsung manfaatnya oleh masyarakat di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP), sehingga layanan angkut tambahan dari pelabuhan ke sentra logistik ini dapat berpotensi menaikkan harga komoditas maupun berpotensi menimbulkan kelangkaan barang. Sehingga penyelenggaraan tol laut dapat tidak efektif untuk menurunkan disparitas harga barang maupun kelangkaan barang karena terbatasnya layanan distribusi angkut maupun pengawasan persebaran distribusinya ke masyarakat di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).

Hal ini yang mendasari mengapa Pemerintah harus menyediakan layanan penghubung dari pelabuhan ke gerai rumah kita. Layanan penghubung ini yaitu layanan dalam bentuk angkutan jalan bersubsidi. Pemberian subsidi layanan angkutan jalan ini ditujukan untuk mendukung tercapainya upaya untuk menurunkan disparitas harga, kelangkaan barang serta membangun konektivitas pada wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3 TP)".

Analisis Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Barang Perintis Dengan Sentra Logistik

Penyelenggaraan subsidi angkutan barang perintis berbasis jalan merupakan kebijakan lanjutan atas kebijakan subsidi angkutan laut (tol laut) sebagaimana diatur pada Perpres 70 Tahun 2017 yang bertujuan untuk menurunkan disparitas harga barang dan kelangkaan barang di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).



Sumber : Dit. Lalu Lintas Jalan (Data diolah : 2021)

Penyelenggaraan subsidi angkutan barang perintis di jalan dengan sentra logistik (Rumah Kita) ini pada dasarnya muncul sebagai layanan penghubung program tol laut yang telah ada. Dimana program tol baru hanya sebatas layanan angkutan dari pelabuhan asal sampai dengan pelabuhan tujuan (*port to port*).

Sedangkan layanan dari pelabuhan ke sentra logistik (gerai rumah kita) belum disediakan secara khusus. Selama ini, layanan penghubung ini disediakan oleh operator angkutan jalan setempat. Tidak adanya layanan penghubung dari pelabuhan ke sentra logistik (gerai rumah kita) yang bersubsidi ini menyebabkan layanan subsidi angkutan tol laut tidak dapat dirasakan langsung manfaatnya oleh masyarakat di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).

Analisis Distribusi Muatan Angkutan Barang Perintis

Adapun Distribusi Muatan pada Titik Tujuan Akhir Distribusi Angkutan Barang

Bersubsidi adalah sebagai berikut :

No	Rute Laut	Pelabuhan	Jumlah Penduduk	Muatan (TEU,s)	Muatan 70% (TEU,s)	Proporsi muatan 70% (TEU,s)	Lokasi Rumah Kita	Jarak (km)	Muatan (ton /hari)	Frek.	Jarak truk /hari (PP)
1	Pelabuhan Angin Gunung Sitoli	Gunungsitoli, Nias	139.281	4.700	3.290	1.918	Pasar Beringin	3,0	134,83	27	162
2	Penyeberangan Muara Siberut (pelabuhan Fery Maileppet)	Mentawai	10.277			142	Pasar Raya Muara Siberut	5,2	9,95		220,8
3	Pelabuhan Sinabang	Sinabang	89.327			1.230	Pasar Inpres Sinabang	5,0	86,47	18	180
4	Pelabuhan Lhokseumawe	Lhokseumawe	203.284	3.800	2.660	2.117	Pasar Inpres Tumpak Teungoh	2,2	148,79	30	132
5	Pelabuhan Kontainer Malahayati	Malahayati	24.757			258	Pasar Krueng Raya	2,2	18,12		417,6
6	Pelabuhan Balohan	Sabang	17.470			182	Pasar Balohan	0,4	12,79		32,1
7	Pelabuhan Tapaktuan	Tapak Tuan	9.930			103	Pasar Tradisional Inpres	0,7	7,27		22,8
8	Pelabuhan Ba'a	Rote	165.807	5.500	3.850	3.001	Toko Tujuh Jaya	2,7	210,95	43	232,2
9	Pelabuhan Sebasabu	Sabu	34.157			618	Pasar Hede	1,0	43,46		918
10	Pelabuhan Lamakera	Lamakera	12.736			231	Pelabuhan Lamakera	0,0	16,20	4	0

Peran Kebijakan Subsidi Angkutan Barang Jalan Perintis Terhadap Kelangkaan Barang

Salah satu penyebab terjadinya kelangkaan barang di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) yaitu disebabkan oleh terbatasnya jaringan distribusi / *logistic* barang yang ada di wilayah 3 TP. Keterbatasan jaringan logistik ini salah satunya disebabkan oleh keterbatasan sarana angkut ataupun ketidakpastian sarana angkut yang terjadwal untuk menjamin *suplai* barang-barang pokok atau barang penting di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Adapun Peran kebijakan subsidi angkutan barang jalan perintis yaitu disini untuk menjamin barang-barang bapokting yang diangkut melalui program Tol Laut maupun Jembatan Udara yang tersentral di pelabuhan tujuan dapat terdistribusi ke sentra-sentra logistis masyarakat atau pada titik-titik aktivitas perdagangan masyarakat di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Sehingga dengan adanya sarana angkutan jalan

bersubsidi ini yang memberikan layanan angkut bersifat *last mild* maka diharapkan dapat langsung menuju daerah-daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) yang masih mengalami permasalahan kelangkaan barang. Adapaun dengan adanya layanan angkut barang yang terjadwal pelayanannya, maka kelangkaan barang akibat keterbatasan sarana angkut ataupun tingginya biaya angkut barang dapat teratasi di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).

Berikut merupakan gambaran perencanaan jaringan distribusi barang di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) yang akan di intervensi pemerintah melalui kebijakan subsidi angkutan barang di jalan, sebagaimana data yang di peroleh dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

Pelabuhan	Muatan (Ton per hari)	Jenis Armada	Kapasitas Armada (Ton)	Frekuensi
Gunungsitoli, Nias	115	truk kecil 5 T	5	24
Mentawai	115	truk kecil 5 T	5	24
Sinabung	115	truk kecil 5 T	5	24
Lhokseumawe	70	truk kecil 5 T	5	14
Malahayati	70	truk kecil 5 T	5	14
Sabang	70	truk kecil 5 T	5	14
Tapak Tuan	70	truk kecil 5 T	5	14
Rote	135	truk kecil 5 T	5	28
Sabu	135	truk kecil 5 T	5	28
Lamakera	135	truk kecil 5 T	5	28
Larat	47	truk kecil 5 T	5	10
Tepa	47	truk kecil 5 T	5	10
Moa	47	truk kecil 5 T	5	10
Kisar	47	truk kecil 5 T	5	10
Kalabahi	47	truk kecil 5 T	5	10
Tarempa	41	truk kecil 5 T	5	9
Selat Lampa	41	truk kecil 5 T	5	9

Sebagaimana data yang tersaji pada tabel 4.12 diatas dengan adanya intervensi perintah dalam menjamin layanan logistik barang pokok dan penting diwilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) dari pelabuhan ke sentra logistik yang ada, maka hal ini dinilai dapat mengatasi kelangkaan barang di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) akibat keterbatasan sistem distribusi. Dimana jaringan sistem distribusi diwilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) sebagian telah diakomodir pemerintah sehingga dapat mendukung juga jaringan sistem logistik sebelumnya yang telah ada yang dilaksanakan oleh pihak swasta.

Peran Kebijakan Subsidi Angkutan Barang Jalan Perintis Terhadap Konektivitas

Adanya intervensi pemerintah dalam pemberian subsidi angkutan barang khususnya di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) dalam membangun jaringan infrastruktur transportasi yaitu salah satunya bertujuan untuk membuka akses dan membangun jaringan konektivitas yang ada diwilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Dimana dengan kehadiran intervensi pemerintah untuk memberikan layanan logistik angkutan barang di wilayah 3TP secara berkesinambungan maka akan membuka konektivitas jaringan itu sendiri, sehingga kedepan dapat memicu kehadiran pihak swasta untuk dapat ikut serta mengisi kebutuhan logistik yang ada sesuai dengan pertumbuhan demand logistik di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Dalam jangka panjang setelah bertumbuhnya demand logistik dan kehadiran pihak swasta yang sudah mampu membangun ekosistem logistik yang menguntungkan secara iklim usaha, maka pada titik ini intervensi pemerintah dapat dikatakan berhasil memicu pembentukan konektivitas wilayah secara mandiri. Jaringan subsidi yang diberikan untuk tahun 2020 berdasarkan atas Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.2669/AJ.308./DRJD/2020 yaitu dapat dilihat dalam tabel 4.13 sebagaimana berikut:

No	Lintas	Lokasi Gerai Maritim/Rumah Kita	Jarak / KM
1	Bandara Mozes Kilangin	Pelabuhan Pomako	60
2	Pelabuhan Pomako (Timika)	Pasar Mozes Kilangin Timika	44,3
3	Pelabuhan Pomako (Timika)	Bandara Mozes	47
4	Pelabuhan Pomako (Timika)	Toko Amko Mandiri Jaya (Gerai Maritim)	42
5	Toko Amko Mandiri Jaya (Gerai Maritim)	Bandara Mozes	5,7
6	Kantor dan Gudang BUMD PPM	Bandara Mozes	3,4
7	Pelabuhan Sungai Gantentiri/ Pelabuhan Merauke	Bandara Tanah Merah	115/500
8	Selat Lampa (Natuna)	Ranai	80
9	Pelabuhan Asiki (Boven Digul)	Pasar Rakyat Asiki	1,6
10	Pelabuhan Agats	Pasar Dolog Agats	1,8
11	Pelabuhan Fak-Fak	Pasar Tumburuni	1,5
12	Pelabuhan Kaimana	Pasar Sentral Kaimana	4,8
13	Pelabuhan Ba'a (Rote)	Toko Tujuh Jaya	2,7

Sumber : Ditjend Hubdat (Data diolah penulis : 2021)

Berdasarkan tabel tabel tersebut diatas, maka dapat penulis simpulkan dengan menetapkan dan memberikan subsidi pelayanan penyelenggaraan angkutan barang di jalan dengan menyediakan sarana angkut barangnya yang diharapkan dapat membantu membuka konektivitas jaringan logistik di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP). Dimana konektivitas kawasan dapat terbentuk apabila tersedianya sistem transportasi dan lalu lintas pergerakan orang/barang yang memadai untuk memenuhi kebutuhan aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat di kawasan tersebut. Kegiatan subsidi angkutan barang di jalan ini juga merupakan program lanjutan untuk mendukung program toll laut dalam membangun konektivitas wilayah di Indonesia sebagaimana diamanatkan dalam program Nawacita peresiden. Dimana peran program subsidi ini guna mendukung konektivitas antar wilayah sentral di Jawa dengan wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) yang masih belum dapat di jangkau oleh program toll laut yang hanya sampai di titik simpul pelabuhan saja.

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 sebagai berikut :

1. Kebijakan subsidi angkutan barang perintis berperan dalam mengatasi kelangkaan barang karena dengan adanya kebijakan ini maka sebagian jaringan sistem distribusi barang di wilayah 3 TP akan diakomodir dan dilaksanakan oleh pemerintah melalui penyediaan sarana angkutan barang yang tetap dan terjadwal dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap kepastian logistik atas barang-barang pokok dan penting di wilayah 3 TP. Sehingga kebijakan ini dapat mendukung sistem logistik barang yang telah ada sebelumnya yang dilaksanakan oleh pihak swasta yang belum mampu mengatasi kelangkaan barang akibat keterbatasan sarana angkut ataupun ketidakpastian sistem distribusi barang untuk menjamin *suplai* barang di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).
2. Kebijakan subsidi angkutan barang perintis berperan dalam membangun konektivitas di wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) hal ini dikarenakan dengan ditetapkannya jaringan lintas penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik angkutan barang di jalan dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat, maka pemerintah akan berperan untuk membuka akses layanan angkut barang ke wilayah- wilayah terisolir. Implementasi atas kebijakan ini maka pemerintah akan turut serta menjamin kesedian layanan angkut barang guna membuka aksesibilitas jaringan logistik barang di wilayah 3 TP sebagai layanan dasar yang harus dijamin oleh pemerintah. Kepastian layanan angkut barang/logistik ini akan dapat membangun konektivitas jaringan distribusi barang antara wilayah penunjang atau sentra bahan baku yang berada di wilayah Indonesia bagian timur dengan wilayah sentra produksi/ penghasil yang umumnya berada di wilayah Indonesia bagian barat.

Daftar Pustaka

- Ahmad Erani Yustika, 2008 “Refleksi Subsidi dalam Perekonomian Indonesia” Jurnal Bisnis dan Ekonomi Politik : INDEF; Vol. 9 No.3, ISSN : 1410-2625; Jakarta
- Metya Lutviani, M. Wahyu Arya Putra : 2021 "analisis peran kebijakan subsidi angkutan barang perintis terhadap disparitas harga pada wilayah 3TP" SANISTEK, ISBN 978-623-99305-0-9, Medan.

Sadono Sukirno. 2014. Pengantar Teori Mikroekonomi Edisi III (Cet. XX; PT. Raja
Grafindo Persada ; Jakarta) hal. 5

Supriatna, Nana, dkk. 2007. Pendidikan IPS Di SD. Bandung: UPI Press.

Taufiqurrakhman, 2014. Kebijakan Publik. Jakarta Pusat : FISIP Moestapa Beragama Pers