

STUDI SUBSIDI BIAYA ANGKUT BARANG PADA DAERAH 3TP DALAM PERAIRAN SUNGAI MAHAKAM

Nur Syam AS

Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Sains dan Teknologi

UIN Alauddin Makassar

Email : nursyamaksa@gmail.com

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendapatkan besaran kebutuhan barang pokok dan nilai subsidi dalam pemenuhan barang kebutuhan pokok masyarakat di perairan Sungai Mahakam. Jumlah barang kebutuhan pokok pada wilayah Kabupaten Mahakam Hulu dan Kutai Barat yang merupakan wilayah terpencil, terbelakang, terluar dan perbatasan (3TP) tahun 2025 mencapai 65,318 ton dengan jumlah kapal sebanyak 1,089 layanan (rit) atau 3 kapal per hari. Jenis kapal yang digunakan adalah kapal-kapal yang beroperasi saat ini dengan kapasitas muat 60 ton, sehingga dapat membawa barang berkisar 180 ton per hari. Nilai subsidi yang dibutuhkan berdasarkan perhitungan BOK berdasarkan PM 61 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai Dan Danau kapal pada tahun 2025 adalah Rp. 13,454,088,197 di Kabupaten Kutai Barat dan Rp. 2,976,158,777 di Kabupaten Mahakam Hulu. Dengan nilai subsidi tersebut dapat memberikan nilai manfaat social ekonomi bagi masyarakat di wilayah Kabupaten Mahakam Hulu adalah sebesar Rp. 53,244,000,000 dan Kabupaten Kutai Barat sebesar Rp. 240,687,000,000 (dengan asumsi selisih barang rata-rata Rp. 4.500 per kg). Nilai ini manfaat ini disebabkan adanya fasilitas pengangkutan secara gratis untuk barang kebutuhan pokok dari Samarinda ke beberapa Pelabuhan pada kedua kabupaten tersebut.

Kata Kunci : Barang kebutuhan pokok, Subsidi, Angkutan Sungai

A. PENDAHULUAN

Sektor transportasi yang mencakup prasarana dan sarana angkutan jalan raya, angkutan sungai dan danau serta penyeberangan (SDP), angkutan laut serta angkutan udara merupakan salah satu komponen pokok kegiatan ekonomi masyarakat. Namun demikian masih banyak kendala dalam mewujudkan transportasi yang diinginkan diantaranya belum optimalnya dukungan infrastruktur dalam peningkatan daya saing sektor riil dan daya saing jasa transportasi yang mandiri, belum optimal peran serta masyarakat dan swasta untuk berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur transportasi, masih terbatasnya aksesibilitas pelayanan transportasi dalam mengurangi kesenjangan antar wilayah dan masih rendahnya aksesibilitas masyarakat di daerah-daerah kawasan terpencil, terisolir dan terluar serta perbatasan. Permasalahan-permasalahan ini menyebabkan meningkatnya jarak dan kesulitan pergerakan

barang dan orang yang secara langsung meningkatkan biaya produksi terutama biaya transportasi.

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 di wilayah 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 di wilayah 3TP harus dilakukan secara optimal.

Di sepanjang perairan Sungai Mahakam terdapat beberapa pusat permukiman dalam kategori kampung atau desa hingga pada wilayah perbatasan dengan Negara Malaysia masuk dalam kategori 3TP sebagaimana juga ditetapkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Pembangunan Desa Dan Perdesaan Kementerian Desa PDTT Nomor : 398.4.1 Tahun 2021 tentang Status Kemajuan dan Kemandirian Desa, tercatat sebanyak 55 desa. Sesuai dengan layanan angkutan sungai di Sungai Mahakam untuk kapal-kapal angkutan penumpang dan barang dari Kota Samarinda melalui Pelabuhan Sungai Kunjang terdapat 4 trayek atau melayani 2 wilayah kabupaten, yakni Kabupaten Kutai Barat dan Mahakam Hulu.

Kondisi masyarakat pada kedua kabupaten tersebut, terutama di Kabupaten Mahakam Hulu, akses terhadap barang kebutuhan pokok dan barang kebutuhan pokok lainnya memiliki keterbatasan dan harga dapat mencapai 3 kali lipat dari harga normal. Penyebabnya adalah biaya transportasi yang mahal, terlebih jika kapal mengalami karang akibat air sungai surut dan arus deras pada musim hujan. Pada kondisi ini, perjalanan barang umumnya dilakukan pemindahan ke kapal-kapal kecil dengan biaya lebih mahal dengan daya angkut terbatas sehingga para pelaku usaha harus menaikkan harga barang dari yang seharusnya.

Dalam Rencana Pembangunan Daerah Provinsi Kalimantan Timur 2024-2026, salah satu aspek yang akan dikembangkan adalah percepatan penanggulangan kemiskinan termasuk kemiskinan ekstrim dan transformasi ekonomi yang inklusif, pemerataan kesejahteraan masyarakat. Maka dari itu, sangat dibutuhkan melaksanakan program-program terkait dengan layanan angkutan barang guna menjamin kestabilan harga dan kemudahan untuk mengakses barang-barang kebutuhan masyarakat pada daerah 3TP berupa subsidi ongkos angkut Barang (SOA) di Perairan Sungai Mahakam. Intervensi subsidi layanan angkutan barang ke wilayah 3TP menuju ke sentra logistik yang berada dipusat aktivitas kegiatan masyarakat di wilayah 3TP seperti: pusat pasar ataupun pusat permukiman 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 di wilayah 3TP. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui besar kebutuhan

barang pokok dan pengangkutannya pada wilayah 3TP di Perairan Mahakam serta kebutuhan subsidi biaya angkut barang kebutuhan pokok di wilayah tersebut.

B. TINJAUAN PUSTAKA

1. Transportasi Angkutan Sungai

Menurut Munawar (2005:h.135), keunggulan angkutan sungai adalah murah, mudah, cukup aman, daya angkut bisa tinggi sesuai dengan budaya penggunanya, teknologi sederhana. Sedang menurut Linsley (1986) dua kelemahan utama dari angkutan sungai adalah gerakan yang lambat dan banyaknya daerah-daerah yang tidak dilewati oleh sungai-sungai pelayaran komersial. Menurut Jansen dkk. (1979:h.413-414), pengangkutan sungai membutuhkan koneksi dengan pengangkutan jalan dan rel. Pengangkutan sungai – jalan dan sungai - rel mempunyai potensi keuntungan tertentu. Sejumlah daerah yang sulit dijangkau dengan jalan darat dipenuhi oleh angkutan sungai. Bentuk lain dari perkembangan angkutan sungai yaitu dari pelabuhan ke industri yang berkembang sepanjang sungai. Pengembangan angkutan sungai dapat menjadi alternatif penyelesaian masalah kemacetan dan in efisiensi transportasi baik ditinjau dari kelayakan ekonomis, kelayakan lingkungan dan sejarah transportasi serta kondisi sungai di Indonesia (Maryono Agus, 2005h:127).

Angkutan sungai transportasi sungai di Indonesia pada umumnya digunakan untuk melayani mobilitas barang dan penumpang, baik di sepanjang aliran sungai maupun penyeberangan sungai. Jenis dan karakteristik kapal sungai yang biasa digunakan pada transportasi perairan pedalaman dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 1. Karakteristik kapal sungai yang biasa digunakan pada transportasi perairan pedalaman

No.	Jenis	Kapasitas Angkut			Draft (m)	Tenaga (HP)	(Km/Jam)
		Isi Kotor (m)	Barang (Ton)	Orang			
1.	<i>Speed boat</i>	1-5	-	< 14	0,35-0,60	<200	<40
2.	<i>Long boat</i>	5-10	-	< 60	0,40-0,60	<85	20-30
3.	Bis air	<200	<10	< 200	0,80-1,50	75-100	12-15
4.	Klotok	<15	<5	-	1,00-1,60	5-15	7-12
5.	Truk air	15-200	20-70	-	1,00-0,60	22-23	7-8
6.	<i>Barge stee hull</i>	50-190	50-150	-	1,00-0,60	-	-
7.	Barge (tiung)	20-50	15-35	-	1,00-0,60	-	-
8.	Tug boat	20-50	-	-	0,40-1,40	<100	30-60

Sumber : Departemen Perhubungan PDDA, 2014.

2. Kebijakan Subsidi

Subsidi adalah bantuan yang diberikan oleh pemerintah dengan berbagai bentuk untuk membantu masyarakat tertentu. Bentuk subsidi bisa berupa uang, sembako, barang kebutuhan, hibah, hingga keringanan biaya. Biasanya, target sasaran penerima subsidi adalah masyarakat golongan menengah ke bawah.

Kebijakan subsidi oleh pemerintah pada dasarnya merupakan salah satu instrument kebijakan fiscal dalam rangka menjaga pemerataan terhadap akses ekonomi dan pembangunan. Fungsi subsidi adalah melakukan koreksi terhadap ketidaksempurnaan pasar atau *market imperfection*. Sedangkan tujuan utama subsidi di Indonesia adalah menjaga kelompok masyarakat miskin agar tetap akses terhadap pelayanan public, pembangunan ekonomi dan social.

Menurut Peraturan Menteri No. 15 tahun 2017, Subsidi/Kompensasi adalah kewajiban pemerintah untuk membiayai penugasan penyelenggaraan kegiatan angkutan laut perintis yang besarnya adalah selisih antara biaya produksi dan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebagai kewajiban pelayanan public.

Subsidi salah satu bentuk pengeluaran pemerintah yang juga diartikan sebagai pajak negative yang akan menambah pendapatan mereka yang menerima subsidi atau membeli barang-barang yang disubsidi oleh pemerintah dengan harga jual yang rendah. Subsidi dibedakan menjadi dua bentuk, yaitu subsidi dalam bentuk uang dan subsidi dalam bentuk barang atau subsidi in natura (Suparmoko, 2003).

Subsidi dalam bentuk uang Subsidi dalam bentuk ini diberikan oleh pemerintah kepada konsumen sebagai tambahan penghasilan atau kepada produsen untuk dapat menurunkan harga barang. Keunggulan subsidi uang kepada konsumen yaitu lebih murah bagi pemerintah dan subsidi dalam bentuk penurunan harga, dan memberikan kebebasan dalam membelanjakannya. Subsidi dalam bentuk barang Subsidi dalam bentuk barang adalah subsidi yang dikaitkan dengan jenis barang tertentu yaitu pemerintah menyediakan suatu jenis barang tertentu dengan jumlah yang tertentu pula kepada konsumen tanpa dipungut bayaran atau pembayaran dibawah harga pasar.

3. Jenis Jenis Subsidi

Subsidi tidak harus berbentuk uang tunai lho! Faktanya, ada dua jenis subsidi berdasarkan bentuknya, yaitu antara lain:

1. Subsidi Langsung

Jenis subsidi pertama adalah subsidi langsung, yaitu subsidi berbentuk barang jadi (untuk konsumsi/transaksi) yang bisa langsung dimanfaatkan masyarakat begitu barang tersebut diterima. Contoh jenis subsidi langsung misalnya beasiswa, uang tunai, dan sembako gratis.

2. Subsidi Tidak Langsung

Jenis subsidi kedua adalah subsidi tidak langsung, yaitu subsidi berupa pemotongan tarif beli, peningkatan bunga, atau amnesti (pengampunan pembayaran 100%). Jenis subsidi yang termasuk dalam tidak langsung misalnya amnesti pajak, potongan pembelian BBM, operasi sembako murah, dan sebagainya.

C. METODE PENELITIAN

Beberapa analisis yang akan dilakukan untuk mendapatkan konsep pengembangan jaringan jalan yang optimal dan terpadu/terintegrasi adalah :

1. Kebutuhan Komoditi

Identifikasi pergerakan komoditi antar daerah berfungsi untuk melihat bagaimana besar kecilnya tingkat ketergantungan antar daerah terhadap suatu komoditi di suatu sistem perwilayahan yang ada. Tujuan melihat interaksi antar daerah ini adalah untuk mengetahui pola pergerakan barang dan orang antar daerah yang selanjutnya dipergunakan untuk memprediksi arus pergerakan sumber daya di masa mendatang. Prediksi kebutuhan komoditi hanya difokuskan pada jenis komoditi tertentu yang dikelompokkan menjadi 2 kelompok utama berdasarkan sifat konsumsinya, yaitu kelompok barang konsumsi (*consumption goods*) dan kelompok barang modal (*capital goods*). Pengelompokan ini dikaitkan dengan pendekatan dalam proyeksi konsumsi pada suatu kabupaten berdasarkan konsumsi standard perkapita. Peramalan konsumsi untuk *consumption goods*-dilakukan pendekatan. proyeksi jumlah penduduk untuk setiap wilayah.

Perhitungan kebutuhan komoditi tersebut yang dikonversi sebagai kebutuhan barang akan mempertimbangkan produksi dimasa-masing wilayah guna mendapatkan apakah komoditi tersebut surplus atau deficit. Jumlah barang komoditi yang disisit dijadikan sebagai jumlah barang yang dibutuhkan oleh daerah setempat. Perhitungan ini didasarkan pada koefisien menurut barang dan hasil proyeksi jumlah penduduk.

2. Analisis Pola dan Kebutuhan Transportasi

Untuk menemukenali interaksi antar wilayah (bangkitan-tarikan), baik berupa barang maupun penumpang, berikut ini akan dilakukan analisis kependudukan dan perkembangannya dengan menggunakan persamaan yaitu :

$$Y = b_0 + b_1X_1 \text{ (regresi sederhana)}$$

$$Y = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 \text{ (Regresi berganda)}$$

Keterangan :

Y = Volume Pergerakan

$b_0 - b_2$ = parameter (konstanta)

$X_1 - X_5$ = Variabel bebas

3. Analisis BOK Angkutan Barang Sungai

Dalam perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk angkutan barang sungai dilakukan berdasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai Dan Danau sebagaimana yang dijelaskan dalam pasal 28, kemudian diuraikan dalam lampiran mengenai pemberian subsidi angkutan sungai dan danau sebagai komponen perhitungan sebagaimana diuraikan sebagai berikut :

- 1) Penghasilan
 - a. Uang Pendapatan Penumpang
 - b. Uang Pendapatan Barang
- 2) Biaya Tetap
 - a. Biaya Gaji Awak Kapal

- b. Biaya Kesehatan/Kesejahteraan Awak Kapal
 - c. Biaya Permakanan Awak Kapal
 - d. Biaya Perlengkapan Kerja (Pakaian Dinas Awak Kapal)
 - e. Biaya Gaji Pegawai Darat
 - f. Biaya Makan Pegawai Darat
 - g. Biaya Perlengkapan Kerja (Pakaian Dinas Pegawai Darat)
 - h. Biaya Perawatan Harian Kapal
 - i. Biaya Asuransi Kapal (untuk kapal yang disuransikan)
- 3) Biaya Tidak Tetap
- a. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM)
 - b. Biaya Pelumas
Metode perhitungan anggaran, sebaga berikut :
 - c. Biaya Jasa Sandar
 - d. Biaya Air Tawar Penumpang
- 4) Biaya Overhead
- 5) Biaya Perawatan Tahunan
- 6) Biaya Operasional
Metode perhitungan anggaran, sebagai berikut :
(biaya tetap + biaya tidak tetap)
- 7) Subsidi per tahun
Metode perhitungan anggaran, sebagai berikut :
(biaya tetap + biaya overhead+ keuntungan) – pendapatan
- 8) Subsidi per Trip
- $$\text{Subsidi per Trip} = \frac{\text{Subsidi per tahun}}{\text{Frekuensi dalam 1 tahun}}$$
- 9) Total Subsidi
Metode perhitungan Total Subsidi, sebagai berikut :
(subsidi per tahun) + (biaya perawtan/biaya perawatan tahunan)
- 10) Metode Pembayaran Dalam Kontrak :
Dihitung berdasarkan realisasi trip.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kondisi Dan Permasalahan Angkutan Sungai Mahakam

Pemanfaatan Sungai Mahakam sebagai media transportasi wilayah di Provinsi Kalimantan Timur telah memberikan pengaruh terhadap kehidupan social, ekonomi, budaya, pertahanan dan keamanan pada wilayah tersebut. Sebaran pusat-pusat permukiman berupa desa atau kampung-kampung di sepanjang Sungai Mahakam, terutama pada wilayah Kabupaten Mahakam Hulu dan setidaknya terdapat 50 kampung yang tersebar di lima kecamatan, yakni Kecamatan Long Bagun, Kecamatan Long Hubung, Kecamatan Laham, Kecamatan Long Apari, Kecamatan Long Pahangai. Ibu kota Kabupaten Mahakam Ulu yang berkedudukan di kampung Ujoh Bilang, Kecamatan Long Bagun.

Arus lalulintas kapal di Sungai Mahakam relative bervareasi, yakni angkutan batu bara, angkutan penumpang dan barang, angkutan kepariwisataan, dan angkutan tradisional masyarakat untuk mencari ikan. Kondisi ini berlangsung setiap hari dan dapat menjadi penyebab terjadinya penurunan kecepatan kapal,

kecelakaan dan penghabat pergerakan untuk mendahulukan kapal-kapal tertentu untuk melintas. Permasalahan lainnya yang dapat dialami atau yang terjadi pada lintasan angkutan sungai di Sungai Mahakam adalah sebagai berikut :

1. Jumlah kapal yang beroperasi yang cenderung berkurang.
2. Arus sungai sangat deras pada bagian hulu sungai, terutama pada wilayah Kabupaten Mahakam Hulu sehingga jenis kapal besar tidak bisa melintas.
3. Pada bagian sungai yang sebagian pada wilayah Kabupaten Mahakam Hulu terjadi pendangkalan, terutama pada saat air surut.
4. Apabila kapal mengalami karang di tengah perjalanan, maka semua muatan kapal akan dipindahkan ke kapal-kapal lebih kecil dan menambah biaya barang untuk diangkut hingga ke Pelabuhan tujuan.
5. Datangnya musim kemarau membuat harga sembilan bahan pokok (Sembako) semakin melangit di wilayah Kabupaten Mahakam Ulu (Mahulu).
6. Di musim kemarau, kapal pengangkut barang kebutuhan pokok dari Samarinda hanya bisa bersandar di Long Iram Kabupaten Kutai Barat.
7. Pada umumnya muatan barang yang diangkut kapal tidak diasuransikan
8. Adanya kayu-kayu yang hanyut di sungai, mengakibatkan operator kapal memperlambat kecepatan kapal dan dapat menjadi penyebab rusaknya bagian kapal.

Permasalahan yang paling mendasar terkait dengan hal tersebut adalah akses atas kebutuhan jenis komoditi dasar masyarakat yang kemudian dikenal sebagai kebutuhan sembako atau juga disebut kebutuhan logistic. Adanya keterbatasan akses atas barang-barang kebutuhan komoditi dasar masyarakat, khususnya Sebagian wilayah pada Kutai Barat dan Mahakam Hulu yang saat ini masih memiliki keterbatasan diakses melalui system jaringan jalan, sehingga Sungai Mahakam masih menjadi tumpuan harapan oleh masyarakat dalam pemenuhan kegiatan social dan ekonomi.

Jika dibandingkan harga barang kebutuhan pokok pada Pasar Kemuning Kota Samarinda sebagai sumber awal barang ke pasar kabupaten di Kabupaten Mahakam Hulu dan Kutai Barat memiliki selisih harga yang relative tinggi. Seperti pada jenis komoditi tepun terigu per kg, Pasar Ujoh Bilang Mahakam Hulu memiliki selisih sebesar Rp. 6.000 per kg, sementara pada Pasar Nala Lg Bigung Kukar selisihnya Rp. 3.000 per kg. Hal ini juga terjadi pada jenis komoditi lainnya.

2. Kebutuhan Angkutan Sungai Mahakam

Jika disesuaikan dengan hasil produksi di kedua kabupaten tersebut dibandingkan dengan kebutuhan barang pokok memperlihatkan bahwa jenis barang pokok berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting dan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 38 Tahun 2018 tentang Penetapan Jenis Barang Yang Diangkut Dalam Program Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari Dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, Dan Perbatasan adalah umumnya masih defisit. Hal inilah menyebabkan ketergantungan jenis barang kebutuhan pokok masih tinggi dengan sumber barang dari Kota Samarinda yang diangkut dengan kapal angkutan sungai.

Berdasarkan hasil proyeksi penduduk tahun 2025 memperlihatkan bahwa jumlah barang kebutuhan pokok adalah 65,318 ton. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 2. Penyesuaian Kebutuhan Barang Pokok Dalam Program SOA Barang di Perairan Sungai Mahakam

No	Kabupaten	Jumlah Kebutuhan Brang (Ton)				
		2025	2029	2034	2039	2044
1	Kutai Barat	53,486	56,894	61,153	65,413	69,673
2	Mahakam Ulu	11,832	14,037	16,793	19,549	22,306
	Jumlah	65,318	70,930	77,946	84,962	91,979

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Dalam rangka pelaksanaan Subsidi Ongkos Angkut (SOA) barang di perairan Sungai Mahakam, jenis kapal yang digunakan adalah kapal khusus barang yang memiliki kapasitas muat barang hingga 60 ton untuk sekali pelayaran dari Kota Samarinda. Sesuai dengan proyeksi kebutuhan barang pokok dan jenis barang lainnya dalam rangka pelaksanaan SOA barang di Perairan Sungai Mahakam dan sesuai hasil penyesuaian jenis muatan yang dapat diangkut, maka jumlah kebutuhan kapal untuk kaasitas 60 ton adalah sebanyak 1,089 voyage tahun 2025. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam table berikut.

Tabel 3. Penyesuaian Kebutuhan Kapal Pengangkutan Barang Kapasitas Muat 60 Ton di Sungai Mahakam Menurut Periode Tahun Perencanaan

No	Kabupaten	Jumlah Kebutuhan Kapal (per tahun)				
		2025	2029	2034	2039	2044
1	Kutai Barat	891	948	1,019	1,090	1,161
2	Mahakam Ulu	197	234	280	326	372
	Jumlah	1,089	1,182	1,299	1,416	1,533

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Tabel 4. Penyesuaian Kebutuhan Kapal Pengangkutan Barang Kapasitas Muat 60 Ton Harian di Sungai Mahakam

No	Kabupaten	Jumlah Kebutuhan Kapal (per hari)				
		2025	2029	2034	2039	2044
1	Kutai Barat	2	3	3	3	3
2	Mahakam Ulu	1	1	1	1	1
	Jumlah	3	4	4	4	4

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Dari table diatas terlihat bahwa jumlah kapal yang mengangkut barang kebutuhan pokok dalam program subsidi ongkos angkut barang adalah 3 unit kapal. Kegiatan pengangkutan ini dilakukan setiap hari. sehingga volume barang kebutuhan pokok yang terangkut adalah 180 ton yang didistribusi menurut pelabuhan tujuan. Dengan adanya kepatian pendistribusian barang kebutuhan pokok pada wilayah 3TP setidaknya menjamin ketersediaan barang pokok bagi

masyarakat dan terhindarnya adanya disparitas harga barang yang sangat mencolok pada daerah perkotaan.

3. Analisis BOK Angkutan Sungai

Dalam perhitungan BOK Angkutan barang sungai di perairan Sungai Mahakam dan sesuai dengan hasil perolehan data dan informasi berkaitan dengan biaya operasional kapal sesuai trayek kapal yang terdiri atas 4 (empat) tujuan layanan dengan hombase Pelabuhan Sungai Kunjang Kota Samarinda. Keempat trayek tersebut, masing-masing adalah KM Putra Mahakam Indah untuk trayek Samarinda – Melak, KM Rona Jaya Raya pada trayek Samarinda - Mahakam Hulu, KM Barokah 03 pada trayek Samarinda – Muara Pahu, dan KM Makassar C2 pada trayek Samarinda-Long Iram.

Dari keempat tabel perhitungan biaya produksi kapal menurut trayek layanan kapal pada perusahaan kapal yang berbeda terlihat bahwa nilai subsidi lebih besar dibandingkan dengan pendapatan kapal pertahun per tripnya. Hal ini terjadi adanya perbedaan penetapan ongkos angkut yang berlaku pada semua kapal untuk barang pokok sebesar Rp. 400.000 per ton. Karena kapal adalah muatannya campuran, yakni barang dan penumpang, sehingga para pengusaha hanya memaksimalkan muatan barang tidak lebih dari 50 ton dengan kapasitas total kapal dapat mengangkut hingga 60 ton. Sisa muatan tersebut digunakan untuk memuat penumpang karena pendapatan yang diperoleh dengan penumpang lebih besar dibandingkan dengan muatan barang.

Dari keempat layanan kapal pada trayek yang ada, dapat digunakan untuk menghitung BOK kapal untuk mengetahui besaran nilai subsidi dalam pengangkutan barang kebutuhan pokok di wilayah Kabupaten KutaiBarat dan Mahakam Hulu. Hasil perhitungan BOK kapal yang didasarkan pada operasional kapal di masing-masing trayek lebih jelasnya adalah sebagai berikut.

Tabel 5. Rekapitulasi Rata-Rata Penentuan Nilai Subsidi Ongkos Angkut Barang di Sungai Mahakam Tahun 2024 Berdasarkan PM 61 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai Dan Danau

No	Uraian	KM Putra Mahakam Indah	KM Rona Jaya Raya	KM Barokah 03	KM Makassar C2
1	Trayek	Samarinda-Melak	Samarinda - Mahakam Hulu	Samarinda – Muara Pahu	Samarinda Long Iram
2	Jarak Trayek (km/trip)	322	510	274	420
3	Subsidi per tahun (Rp/Tahun)	1,368,387,106	1,506,819,011	1,218,845,948	1,406,163,552
4	Subsidi per Trip (Rp/Trip)	14,254,032	15,696,031	12,696,311	14,647,537
5	Total subsidi (Rp/Km)	1,441,752,278	1,583,448,182	1,291,531,119	1,478,848,723
6	Pembayaran Subsidi per Trip (Rp/Trip)	15,018,252	16,494,251	13,453,449	15,404,674
7.	Biaya per Rit (Rp)	30,036,506	32,988,504	26,906,898	30,809,348

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Untuk nilai subsidi per trip, maka terdapat selisih jauh dari pendapatan pengusaha kapal dalam kondisi normal, yakni kisaran 20-25 juta, sementara nilai subsidi pada ke empat trayek kapal tidak lebih dari 20 juta dan apabila subsidi dijadikan pelayanan per Rit/Voyage, maka nilainya lebih besar daripada pendapatan kapal dalam keadaan normal.

Apabila pendapatan kapal rata-rata pada kisaran 20-25 juta per rit atau kisaran 10-10,25 juta per trip, maka nilai subsidi masih lebih besar dari kisaran pendatan rata-rata kapal saat ini. Akan tetapi, pengusaha kapal hanya menghitung pendapatan kapal per rit/voyage dan masih dapat memuat muatan atau penumpang pada saat berbalik ke Kota Samarinda. Jika dalam kegiatan SOA adalah pemberian kompensasi operasional kapal per rit, maka nilai subsidi seyogyanya memperhitungkan pembiayaan kapal pada saat berbalik dari Pelabuhan tujuan menuju Pelabuhan asal, yakni ke Kota Samarinda.

Proyeksi nilai subsidi ongkos angkut barang di perairan Sungai Mahakam tersebut diatas belum termasuk biaya ongkos menaikkan dan menurunkan barang dari/ke kapal. Kewajiban selama ini adalah dilakukan oleh pemilik barang dengan memanfaatkan buruh Pelabuhan yang terdiri atas 4 kelompok atau sebanyak 120 orang. Karena nilai biaya menaikkan dan menurunkan barang dari/ke kapal berbeda setiap barang, sementara barang-barang tersebut masuk dalam kategori jenis barang pokok dan barang penting tertentu, maka diarahkan pembiayaan yang ditimbulkan dalam pengangkutan tersebut oleh buruh Pelabuhan, baik pada Pelabuhan asal maupun Pelabuhan tujuan adalah termasuk dalam SOA barang.

4. Kebutuhan Subsidi

Barang kebutuhan pokok dan jenis barang kebutuhan pokok lainnya sebagaimana dalam Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 38 Tahun 2018 tentang Penetapan Jenis Barang Yang Diangkut Dalam Program Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari Dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, Dan Perbatasan dengan nilai subsidi tahun 2025 menjadi Rp. 13,454,088,197 pada Kabupaten Kutai Barat dan Rp. 2,976,158,777 pada Kabupaten Mahakam Hulu. Hal ini tentu saja mengalami pengurangi nilai subsidi setelah dikeluarkannya jenis barang penting berupa gas elpiji 3 kg dan semen. Selengkapnya dapat dilihat pada table berikut.

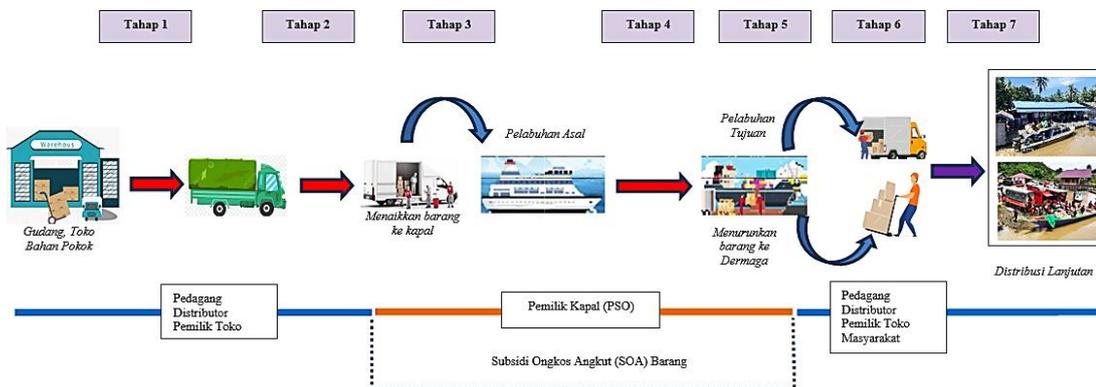
Tabel 5. Penyesuaian Kebutuhan Nilai Subsidi Ongkos Angkut Barang Menurut Muatan Kapal Pada Sungai Mahakam

No	Kabupaten - Tahun	Nilai Subsidi (Rp)
1	Kutai Barat	
	a. 2025	13,454,088,197
	b. 2029	14,311,281,192
	c. 2034	15,382,772,436
	d. 2039	16,454,263,680
	e. 2044	17,525,754,924
2	Mahakam Hulu	
	a. 2025	2,976,158,777

b. 2029	3,530,845,683
c. 2034	4,224,204,316
d. 2039	4,917,562,949
e. 2044	5,610,921,581

Sumber : Analisis Tim, 2024

Nilai yang tertera dalam table tersebut didasarkan hasil proyeksi kebutuhan barang. Oleh karena itu, pelaksanaan SOA barang di Perairan Sungai Mahakam masih membutuhkan penyesuaian kapasitas keuangan daerah. Selain itu, keberadaan barang-barang kebutuhan pokok di daerah tujuan harus dipastikan masih tersedia atau sudah mulai berkurang, begitupula jumlah barang yang siap untuk didistribusi di Kota Samarinda sebagai pergerakan awal untuk pengangkutan barang melalui angkutan sungai. Adapun nilai manfaat social ekonomi masyarakat atas subsidi ongkos angkut ini melalui angkutan sungai tahun 2025 di wilayah Kabupaten Mahakam Hulu adalah sebesar Rp. 53,244,000,000 dan Kabupaten Kutai Barat sebesar Rp. 240,687,000,000 (dengan asumsi selisih barang rata-rata Rp. 4.500 per kg)



Gambar 1.Flowchart Proses dan Bagian Subsidi Ongkos ANgkut Barang di Perairan Sungai Mahakam

Dalam pelaksanaan SOA barang di perairan Sungai Mahakam hanya berupa biaya pengangkutan kapal untuk barang kebutuhan pokok, termasuk jenis barang kebutuhan pokok lainnya seperti jagung, mie, makanan jadi dan lain sebagainya, termasuk obat-obatan dan keperluan sekolah berupa kertas atau buku. Proses pengangkutan barang yang disubsidi ongkos angkutnya dapat diklasifikasikan menjadi 7 tahap mulai barang dari Gudang hingga pendistribusian ke masyarakat. Adapun tahapan tersebut adalah :

1. Tahap 1 : yaitu barang dari gudang diangkut ke kendaraan.
2. Tahap 2 : yaitu barang diangkut ke Pelabuhan. Biaya pengangkutan barang masih tanggungan oleh pedagang atau ageng distribusi atau pemilik toko atau pemilik barang
3. Tahap 3 : yaitu pembongkaran barang dari mobil truk atau picup untuk dinaikkan ke kapal. Upah menaikkan barang ke kapal tersebut adalah bagian dari nilai SOA barang.
4. Tahap 4 : yaitu pengangkutan barang kebutuhan pokok dengan kapal kapasitas muat hingga 60 ton.

5. Tahap 5 : yaitu penurunan barang muatan kapal ke dermaga. Biaya yang ditimbulkan atas pembongkaran barang dari kapal merupakan tanggungjawab pemilik kapal karena biaya tersebut sudah menjadi bagian dari nilai SOA.
6. Tahap 6 : yaitu pemuatan atau pengambilan barang oleh pemilik barang untuk dibawa ke Gudang atau di toko.
7. Tahap 7 : yaitu barang kebutuhan pokok yang telah diteruskan menuju dan diperjual belikan. Biaya yang ditimbulkan dari proses ini adalah menjadi tanggungan pemilik barang.

E. KESIMPULAN

1. Kebutuhan barang pokok dan barang kebutuhan pokok lainnya pada wilayah Kabupaten Mahakam Hulu tahun 2025 mencapai 11,832 ton per tahun atau dengan jumlah kapal pengangkutannya adalah 197 kali per tahun atau 1 kapal per hari. pada Kabupaten Kutai Barat sebanyak 53,486 ton barang per tahun dengan jumlah kapal pengangkut sebanyak 891 kali per tahun atau 2 unit kapal per hari. Angka ini menjadi meningkat per tahunnya sesuai dengan perkembangan jumlah penduduk di masing-masing kabupaten.
2. Kebutuhan subsidi ongkos angkut (SOA) barang kebutuhan pokok di wilayah 3TP dalam perairan Sungai Mahakam tahun 2025 untuk wilayah Kabupaten Kutai Barat sebanyak Rp. 13,454,088,197 dan Kabupaten Mahakam Hulu sebesar Rp. 2,976,158,777 per tahun. Adapun nilai manfaat social dengan adanya SOA barang di perairan Sungai Mahakam tahun 2025 di wilayah Kabupaten Mahakam Hulu adalah sebesar Rp. 53,244,000,000 dan Kabupaten Kutai Barat sebesar Rp. 240,687,000,000

DAFTAR PUSTAKA

- Munawar, A., 2005, Dasar-Dasar Teknik Transportasi, Penerbit Yogyakarta.
- Warpani, S., 1990, Merencanakan Sistem Perangkutan, Penerbit ITB, Bandung.
- Marjanto, 2016, Analisis Subsidi Angkutan Perdesaan Melalui Biaya Operasi Kendaraan (Bok) Di Kabupaten Sleman, Jurnal Teknik Sipil, Volume 13 No. 4, Hal. 291-300
- Putra, MWA., Lutviani, M., Farida, K., 2022, Analisis Peran Kebijakan Subsidi Angkutan Barang Perintis Terhadap Kelangkaan Barang Dan Konektivitas Pada Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, Dan Perbatasan (3 TP), The 1st LP3I National Conference of Vocational Business and Technology (Licovbitech)
- Sunarto, 2018, Tantangan untuk Peran Keselamatan di Sungai: Studi Kasus Pulau Kalimantan, Jurnal Penelitian Transportasi Laut, Badan Litbang Perhubungan, Jakarta
- Hadid M., Wibisono P., Analisis Biaya Operasional Kapal untuk Penentuan Tarif Dasar Transportasi Sungai dan Pesisir di Kabupaten Paser, Kalimantan Timur, Jurnal Aplikasi Teknik Sipil, Jurnal Aplikasi Teknik Sipil Volume 20, Nomor 4, Hal. 431-438.

Inilah Perpres Penetapan Dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok Dan Barang Penting, <https://setkab.go.id/inilah-perpres-penetapan-dan->

Nursyam AS, Studi Subsidi Biaya Angkut Barang pada Daerah 3TP Dalam Perairan Sungai Mahakam

penyimpanan-barang-kebutuhan-pokok-dan-barang-penting/, diakses tanggal 12 Nopember 2024

Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan, <https://setkab.go.id/inilah-perpres-penetapan-dan-penyimpanan-barang-kebutuhan-pokok-dan-barang-penting/>, diakses tanggal 14 Nopember 2024

Angkutan Penumpang Sungai Mahakam Perlu Subsidi, <https://kalimantan.bisnis.com/read/20190520/408/925030/angkutan-penumpang-sungai-mahakam-perlu-subsidi.>, diakses tanggal 9 Nopember 2024

Pasokan Pangan Melimpah, IHK Kalimantan Timur Deflasi 0,16 Persen di Oktober, <https://selasar.co/read/2024/11/01/13077/pasokan-pangan-melimpah-ihk-kalimantan-timur-deflasi-016-persen-di-oktober>, diakses tanggal 17 Nopember 2024