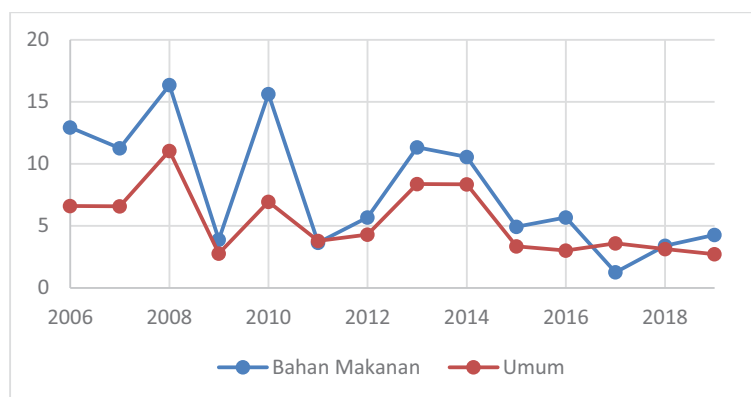


BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Isu ketimpangan akan selalu menjadi suatu permasalahan yang menarik untuk dibahas. Salah satu ketimpangan yang terjadi adalah ketimpangan harga bahan makanan, terutama terjadi antara Indonesia bagian Timur dan Barat, ditambah saat ini setelah pandemi melanda, dunia dihadapkan pada permasalahan kenaikan harga pangan akibat dari kondisi perekonomian yang terdampak perang. Begitu juga Indonesia, yang akan bersiap menghadapi kenaikan harga bahan makanan.

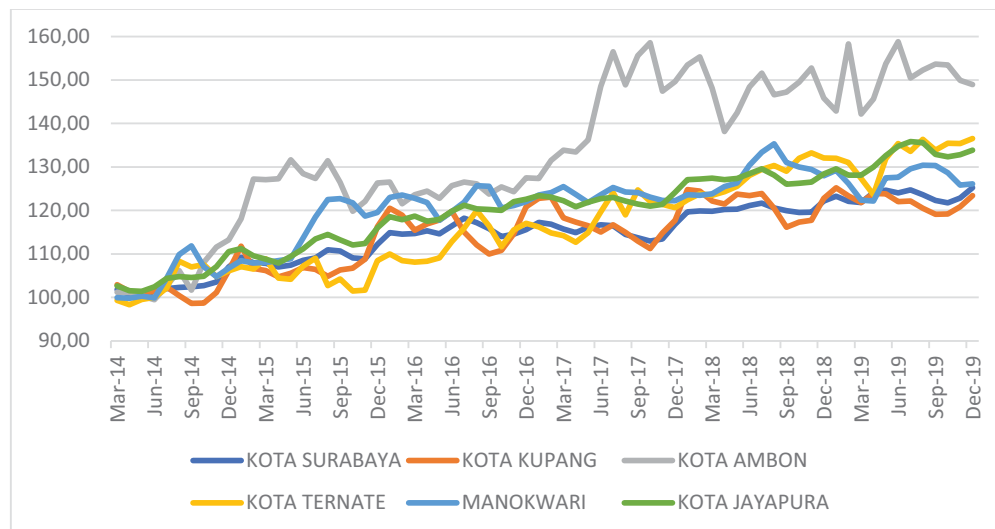
Kenaikan harga bahan makanan sudah menjadi permasalahan sejak lama di Indonesia. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), inflasi tahunan kelompok bahan makanan selalu lebih tinggi dibandingkan dengan inflasi tahunan umum, ini berarti kenaikan harga kelompok bahan makanan melebihi kelompok yang lain. Selama 2006-2019 inflasi tahunan kelompok bahan makanan selalu lebih tinggi daripada inflasi tahunan umum di Indonesia, kecuali pada 2017 (BPS RI, 2020).



Sumber: BPS RI (2020a)

Gambar 1.1 Inflasi Tahunan Indonesia 2006-2019

Kondisi permasalahan kenaikan harga bahan makanan secara Nasional semakin parah dengan adanya ketimpangan kenaikan harga antar wilayah di Indonesia, di mana kenaikan harga bahan makanan lebih tinggi terjadi di Indonesia Timur. Laporan BPS menunjukkan bahwa kota-kota di Indonesia Timur, seperti Ambon, Ternate, Manokwari, dan Jayapura memiliki inflasi tahunan bahan makanan lebih tinggi dibandingkan dengan kota di Pulau Jawa, dalam hal ini Surabaya (BPS RI, 2020).



Sumber: BPS RI (2020b)

Gambar 1.2 Inflasi Bulanan Kelompok Bahan Makanan 2014-2019

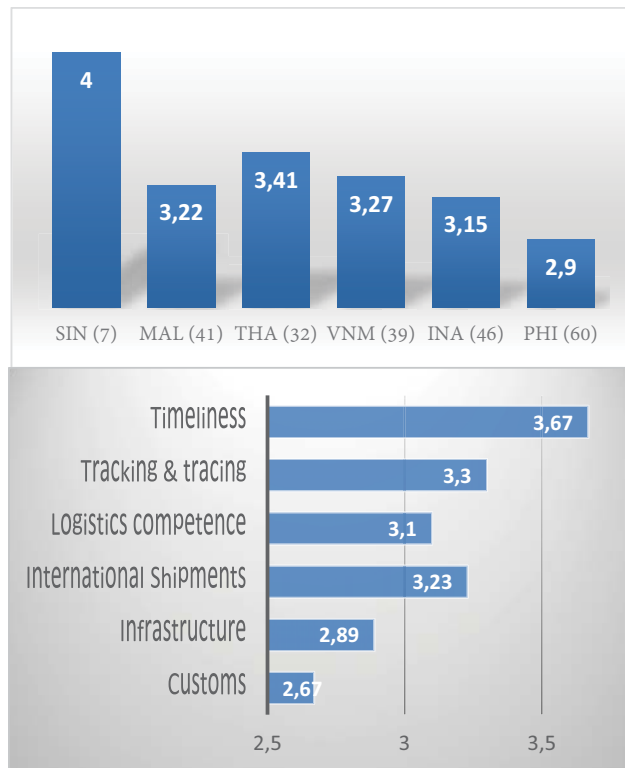
Kenaikan harga bahan makanan ini terjadi karena agregat penawaran/*supply* yang lebih kecil dibandingkan dengan agregat permintaan atau terjadi *cost push inflation* (Mankiw, 2016:421). Beberapa penelitian mendukung hal ini, Busnita (2014:78) meneliti tentang volatilitas dan disparitas harga beras, menunjukkan harga beras di Indonesia bersifat volatil dan terdisparitas di antara wilayah Indonesia. Naully (2016:67) dan Sativa (2017:77) meneliti volatilitas harga cabai dan menyatakan bahwa volatilitas dan disparitas ini dipengaruhi oleh waktu tanam

dan cuaca, sedangkan Supriadi dan Sejati (2018:120) melihat bahwa volatilitas dan disparitas harga cabai disebabkan oleh biaya produksi, aspek dari informasi yang tidak simetris, dan pengaruh daya tawar yang rendah pada pelaku pemasaran. Di lain pihak hasil penelitian Nugrahapsari dan Arsanti (2018:34) menyatakan bahwa volatilitas cabai keriting yang rendah disebabkan oleh faktor volatilitas harga periode sebelumnya. Disparitas harga telur ayam ras yang tinggi diteliti oleh Nuryati dan Nur (2012:246), sedangkan Ruslan (2016:79) meneliti fluktuasi dan disparitas bawang merah yang dipengaruhi oleh harga grosir, aspek harga produsen, aspek harga bahan bakar minyak dan aspek harga impor secara jangka pendek, sedangkan menurut Rahmawati dkk. (2019:39) faktor yang memengaruhi integrasi pasar bawang merah adalah jumlah produksi Provinsi tujuan.

Salah satu penyebab utama tingginya disparitas harga Indonesia Timur dan Barat adalah tingginya biaya angkut dan biaya kontainer yang utamanya menggunakan jasa transportasi laut (Verdifauzi, 2018:80). Di Papua Barat, disparitas harga yang tinggi disebabkan oleh distribusi barang yang tidak efisien karena menggunakan transportasi multimoda (darat, laut, dan udara) yang diteliti oleh Juniati (2017:43). Triatmojo (2021:59) menyimpulkan bahwa disparitas harga sapi masih terjadi di wilayah timur dan barat, dengan faktor yang signifikan memengaruhi adalah biaya transportasi (kualitas jalan dan layanan transportasi).

Permasalahan utama biaya angkut yang mahal adalah kurangnya infrastruktur transportasi laut Indonesia. Berdasarkan laporan *Logistic Performance Index* (LPI) 2018, menempatkan Indonesia pada peringkat 46 dunia dan masih kalah bersaing dengan negara-negara ASEAN-5, di mana dalam enam komponen

yang diukur, sektor infrastruktur memiliki nilai terkecil kedua dibanding dengan komponen lainnya (World Bank, 2020).



Sumber: World Bank (2020)

Gambar 1.3 Logistics Performance Index (LPI) Indonesia 2018

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, tercantum target menurunkan disparitas harga, menjamin ketersediaan barang, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan menjamin kelangsungan penyelenggaraan angkutan barang dari dan menuju daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan melalui implementasi kebijakan tol laut. Tol laut, dalam pelaksanaannya bertujuan peningkatan kinerja transportasi laut dengan perbaikan jaringan pelayaran domestik serta internasional serta penurunan aspek *dwelling time* yang merupakan penghambat utama kinerja Pelabuhan Nasional (Bappenas, 2014:8).

Penelitian tentang keberhasilan tol laut masih jarang dilakukan, salah satunya penelitian oleh Vitasari (2017:75), dengan menggunakan Indeks Harga Konsumen (IHK) untuk menguji keberhasilan tol laut berkesimpulan bahwa beberapa komoditas mengalami penurunan IHK, yaitu minyak goreng (-4,65%) dan daging sapi (-4,85%), sedangkan pada penelitian Verdifauzi (2018:82) yang menggunakan analisis data deskriptif, terjadi penurunan rata-rata harga sebesar 11% - 20%. Penurunan tertinggi pada daging ayam dan minyak goreng. Penurunan harga ini dikarenakan aspek tol laut (rute, frekuensi, dan volume) yang semakin meningkat (Andilas dan Yanggana, 2017:7). Namun hal sebaliknya ditemukan pada penelitian Rochyana dkk. (2018:10) yang meneliti disparitas harga komoditas khususnya pada trayek T5 tol laut (rute Ternate), di mana hasil penelitiannya belum menemukan penurunan disparitas harga.

Penelitian ini meneliti pengaruh kebijakan tol laut dalam menurunkan disparitas harga konsumen (eceran) komoditas beras, tepung terigu, daging sapi, daging ayam ras, telur ayam ras, cabai merah, cabai rawit, bawang merah, susu bubuk, minyak goreng, gula pasir, dan semen antara kota-kota Indonesia Timur (Kupang, Ambon, Ternate, Manokwari, dan Jayapura) dibandingkan dengan kota di Indonesia Barat (Surabaya sebagai kota acuan) dengan menggunakan analisis yang belum ada pada penelitian sebelumnya, yaitu analisis konvergensi *sigma* dan *beta* (dengan menggunakan analisis regresi data panel statis dan dinamis).

Dalam penelitiannya, Anggraeni (2017:84) menggunakan analisis konvergensi *sigma* dan *beta* untuk melihat hubungan antara desentralisasi fiskal dan konvergensi pertumbuhan ekonomi di kabupaten Sulawesi Selatan, sedangkan

analisis regresi data panel statis digunakan pada penelitian Solakoglu dan Goldwin (2005:1757) di mana terjadi konvergensi harga gandum dan jagung di Amerika Serikat akibat pembangunan infrastruktur rel kereta api, begitu juga penelitian konvergensi harga gandum dan beras di India akibat pembangunan rel kereta api dengan menggunakan analisis regresi data panel statis (Andrabi dan Kuehlwein, 2009:172).

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang tersebut, permasalahan-permasalahan yang dicari jawabannya dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaruh kebijakan tol laut pada disparitas harga konsumen (eceran) pada 12 komoditas antara wilayah Indonesia Timur dan Barat?
2. Bagaimana pengaruh kebijakan tol laut, disparitas harga perdagangan besar (grosir) terhadap disparitas harga konsumen (eceran) pada 12 komoditas antara wilayah Indonesia Timur dan Barat?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis pengaruh kebijakan tol laut pada disparitas harga konsumen (eceran) pada 12 komoditas.
2. Menganalisis pengaruh kebijakan tol laut, harga perdagangan besar (grosir) pada disparitas harga konsumen (eceran) pada 12 komoditas antara wilayah Indonesia Timur dan Barat.

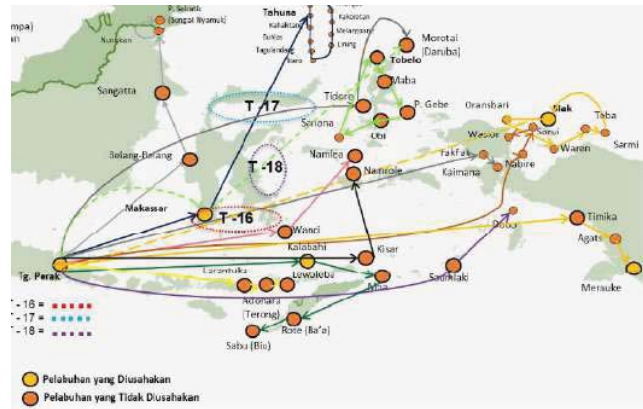
1.4 Manfaat Penelitian

Secara teoritis, manfaat penelitian ini, yaitu dapat mengaplikasikan teori konvergensi *sigma* dan *beta* dengan menggunakan analisis regresi data panel statis dan dinamis, yang didapat selama perkuliahan, serta memberikan bukti empiris terkait pengaruh kebijakan tol laut dalam mengurangi disparitas harga 12 komoditas antara wilayah Indonesia Timur dan Barat. Hasil penelitian ini, secara praktis, diharapkan dapat menjadi pertimbangan dalam mengevaluasi kebijakan tol laut pada penurunan disparitas harga 12 komoditas serta menjadi tambahan literatur bagi penelitian serupa di masa mendatang.

1.5 Lingkup Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan teknik analisis deskriptif dan inferensial dengan menggunakan analisis konvergensi *sigma* dan *beta*, pada konvergensi *beta* menggunakan regresi data panel statis dan dinamis. Model analisis konvergensi *sigma* dan *beta* dipilih karena dapat mengestimasi kecepatan penurunan disparitas atau ketimpangan harga antara satu wilayah dengan wilayah lain yang menjadi acuan. Penelitian ini menganalisis pengaruh kebijakan tol laut dan disparitas harga grosir pada disparitas harga eceran antara kota-kota Indonesia Timur dengan kota Surabaya sebagai kota acuan. Pemilihan kota Surabaya sebagai kota acuan didasarkan pada penentuan Pelabuhan utama pada trayek tol laut, di mana pada 2015-2016 menggunakan 2 pelabuhan utama, yaitu Tanjung Priok di DKI Jakarta dan Tanjung Perak di Surabaya, sedangkan pada 2019 jumlah trayek mencapai 17 trayek, di mana Tanjung Perak di Surabaya digunakan

sebagai pintu gerbang utama dalam pelayaran trayek tol laut untuk Indonesia Timur, seperti ditunjukkan pada gambar 1.4.



Sumber: Kementerian Perhubungan RI (2020)

Gambar 1.4. Persebaran Pelabuhan dan Trayek tol laut dengan Pintu Gerbang Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya

Berdasarkan data trayek tol laut dalam Laporan Data dan Penyajian Informasi Angkutan Laut Kementerian Perhubungan, Pelabuhan Tanjung Priok di Surabaya memiliki jumlah trayek terbanyak untuk melayani kawasan Indonesia Timur dibandingkan dengan Pelabuhan yang lain. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya melayani 12 trayek tol laut yang tujuan utamanya adalah Indonesia Timur, sedangkan Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta hanya melayani 3 trayek tol laut.

Unit analisis dalam penelitian ini adalah harga konsumen (eceran) dan harga perdagangan besar (grosir) dari 12 komoditas bahan pokok yang mencakup beras, tepung terigu, daging ayam ras, daging sapi, minyak goreng, telur ayam ras, gula pasir, bawang merah, cabai merah, cabai rawit, susu bubuk, dan semen pada periode bulanan dari 2010-2020 di 6 kota, yaitu Kupang, Ambon, Ternate, Manokwari,

Jayapura, dan Surabaya. Data bersumber dari Badan Pusat Statistik, khususnya dari Publikasi Harga Eceran maupun Perdagangan Besar beberapa Komoditas.

Pemilihan komoditas ini didasarkan pada Peraturan Kementrian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut No: AL.307/I/IDTPL-18, di mana barang-barang yang diangkut dalam tol laut 2018 meliputi beras, gula pasir, minyak goreng, tepung terigu, semen, kedele bahan baku tempe, cabai, bawang merah, daging sapi, daging ayam ras, telur ayam ras, dan ikan segar.

1.6 Sistematika Tesis

Penulisan tesis ini terdiri dari lima bab, yaitu Bab 1 Pendahuluan, Bab 2 Tinjauan Pustaka, Bab 3 Metode Penelitian, Bab 4 Hasil Penelitian dan Pembahasan, serta Bab 5 Penutup. Bagian selanjutnya adalah Bab 2 yang membahas teori-teori dan penelitian sebelumnya yang relevan dengan topik penelitian ini. Bab 3 membahas metode penelitian yang mencakup pendekatan penelitian, definisi operasional dan pengukuran variabel, jenis dan sumber data, prosedur pengolahan data, metode pengumpulan data, teknik analisis, serta kriteria pengujian hipotesis. Bab 4 menyajikan hasil dan pembahasan penelitian, hasil estimasi regresi, dan pembahasannya. Bab 5 merupakan penutup yang mencakup kesimpulan, implikasi penelitian dan diakhiri dengan membahas keterbatasan penelitian serta saran bagi penelitian selanjutnya.