

Efektifitas Subsidi Ongkos Angkut (SOA) Dalam Pemerataan Akses dan Konektivitas Wilayah Terisolasi Mahakam Ulu

Melkisedek Bako¹⁾, Aris Sunarya²⁾, Sri Roekminiati³⁾, Ika Devy Pramudiana⁴⁾

^{1,2,3,4)} Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Dr. Soetomo Surabaya

¹⁾melkisedek.bako@gmail.com, ²⁾aris.sunarya@unitomo.ac.id,

³⁾sri.roekminiati@unitomo.ac.id, ⁴⁾ika.devy@unitomo.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas Subsidi Ongkos Angkut (SOA) sebagai instrumen kebijakan vital dalam mengatasi tantangan ekonomi dan sosial di Kabupaten Mahakam Ulu (Mahulu), sebuah wilayah yang secara historis menghadapi kesulitan aksesibilitas dan konektivitas yang ekstrem. Secara khusus, penelitian ini fokus pada dua dimensi utama: peran SOA dalam pengendalian inflasi struktural dan dampaknya terhadap peningkatan aksesibilitas transportasi bagi masyarakat kurang mampu. Pendekatan kualitatif deskriptif digunakan melalui studi kasus tunggal terpatrit, dengan informan kunci dari pengambil kebijakan, operator logistik, dan penerima manfaat di kampung-kampung terpencil. Temuan menunjukkan bahwa inflasi di Mahakam Ulu didominasi oleh inflasi struktural, yang diakibatkan oleh high-cost economy, di mana biaya transportasi logistik dapat setara dengan harga komoditas itu sendiri (double payment). SOA terbukti berfungsi sebagai instrumen korektif dan shock absorber yang sangat efektif dalam jangka pendek, memungkinkan harga kebutuhan pokok mendekati Harga Acuan Penjualan (HAP) nasional, sejalan dengan prinsip Hukum Satu Harga (Law of One Price). Namun, efektivitas ini sangat rentan terhadap faktor alamiah, seperti surutnya Sungai Mahakam, yang memicu kelangkaan sesaat dan spekulasi harga. Lebih lanjut, analisis mengungkapkan bahwa keterbatasan akses transportasi menimbulkan 'pajak kemiskinan tersembunyi', yang menyerap pendapatan rumah tangga miskin dan membatasi akses mereka ke layanan kesehatan dan pendidikan. Perluasan SOA ke subsidi angkutan penumpang (speedboat dan penerbangan perintis) meningkatkan mobilitas sosial. Meskipun demikian, efektivitas subsidi ini masih terbatas oleh ketimpangan cakupan wilayah rute angkutan massal. Sebagai kesimpulan, strategi stabilisasi harga dan peningkatan aksesibilitas berkelanjutan harus difokuskan pada intervensi fisik dan struktural. Hal ini mencakup penguatan Kerja Sama Antar-Daerah (KAD) untuk menjamin pasokan, dan yang paling fundamental, investasi pada infrastruktur konektivitas adaptif dan modular seperti ferry bersubsidi untuk menurunkan biaya logistik secara permanen, menjadikan kebijakan stabilisasi harga lebih proaktif dan inklusif.

Kata Kunci: Subsidi Ongkos Angkut (SOA), Inflasi Struktural, High-Cost Economy, Aksesibilitas Transportasi, Pemerataan Harga.

Abstract

This study aims to analyze the effectiveness of the Shipping Cost Subsidy as a vital policy instrument in overcoming the economic and social challenges in Mahakam Ulu

Regency (Mahulu), a region that has historically faced extreme accessibility and connectivity difficulties. Specifically, the research focuses on two main dimensions: the role of SOA in structural inflation control and its impact on improving transportation accessibility for the disadvantaged community. A descriptive qualitative approach is employed through a single-embedded case study design, utilizing key informants from policymakers, logistics operators, and beneficiaries in isolated villages. Findings indicate that inflation in Mahakam Ulu is dominated by structural inflation, caused by a high-cost economy, where logistic transportation costs can be equivalent to the price of the commodity itself (double payment). SOA proves vital as a short-term shock absorber to curb price disparities in staple goods, successfully replicating the principle of the Law of One Price. However, this effectiveness is highly vulnerable to natural factors, such as the receding Mahakam River, which triggers momentary scarcity and subsequent price speculation. Furthermore, the analysis reveals that limited transportation access creates a 'hidden poverty tax', which absorbs the income of poor households and restricts their access to crucial health services and education. The expansion of SOA to passenger subsidies (for speedboats and pioneer flights) enhances social mobility. Nevertheless, the effectiveness of these subsidies remains limited by the imbalance in coverage of mass transportation routes, failing to reach many poverty pockets. In conclusion, sustainable price stabilization and accessibility enhancement strategies must focus on physical and structural interventions. This includes strengthening Inter-Regional Cooperation to guarantee supply, and, most fundamentally, investing in adaptive and modular connectivity infrastructure such as subsidized ferries to permanently reduce logistics costs, thereby making the price stabilization policy more proactive and inclusive.

Keywords: *Shipping Cost Subsidy (SOA), Structural Inflation, High-Cost Economy, Transportation Accessibility, Price Equity.*

A. LATAR BELAKANG

Wilayah perbatasan dan pedalaman di Indonesia khususnya Kabupaten Mahakam Ulu (Mahulu) di Provinsi Kalimantan Timur, secara historis menghadapi tantangan besar terkait aksesibilitas dan konektivitas. Terletak di hulu Sungai Mahakam dengan kondisi geografis yang didominasi oleh hutan, perbukitan, dan sungai, Mahakam Ulu seringkali mengalami kesulitan dalam distribusi logistik dan mobilitas penduduk. Keterbatasan infrastruktur darat yang memadai menjadikan jalur sungai dan udara sebagai moda transportasi utama, yang pada gilirannya menimbulkan disparitas harga barang kebutuhan pokok

terutama saat kondisi alam tidak menentu seperti musim kemarau panjang yang menyebabkan sungai surut atau musim hujan ekstrem (Patandianan et al., 2024). Mahalnya biaya angkut logistik, mulai dari bahan pangan, bahan bakar minyak (BBM), hingga material pembangunan, berimplikasi langsung pada inflasi lokal dan melemahkan daya beli masyarakat. Untuk mengatasi masalah struktural ini dan sebagai bentuk nyata kehadiran negara di wilayah terluar, pemerintah daerah mencanangkan program Subsidi Ongkos Angkut (SOA) (Pramah et al., 2023). SOA adalah kebijakan strategis yang memberikan bantuan dana langsung untuk menanggung sebagian besar atau seluruh

biaya transportasi barang kebutuhan pokok, bahkan juga untuk subsidi tarif angkutan penumpang (seperti speedboat dan penerbangan perintis) dari pusat distribusi ke kecamatan-kecamatan terisolasi (Lawing et al., 2023). Tujuannya sangat krusial, yaitu mencapai pemerataan harga agar setara dengan daerah perkotaan (prinsip satu harga) dan menjamin ketersediaan barang di seluruh pelosok Mahulu, sehingga kualitas hidup masyarakat di perbatasan dapat meningkat. Program SOA ini menjadi instrumen fiskal yang vital dalam upaya pengendalian inflasi dan mempercepat pembangunan ekonomi di wilayah yang tergolong 3T (Terdepan, Terluar, Tertinggal) (Risma, 2023).

Implementasi program SOA di Mahakam Ulu mencakup berbagai sektor transportasi, meliputi angkutan sungai, darat, dan udara. Penganggaran dan koordinasi utama program ini diletakkan di bawah Bidang Ekonomi Pemerintah Kabupaten, menunjukkan pengakuan atas dampak signifikan SOA terhadap stabilitas ekonomi makro daerah dan inflasi, meskipun aspek teknis operasionalnya melibatkan Dinas Perhubungan. Program SOA secara spesifik menargetkan barang-barang kebutuhan pokok dan BBM, yang distribusinya sering terhambat oleh kondisi Sungai Mahakam sebagai urat nadi logistik utama (Natulisiya, 2024). Saat sungai surut, kapal-kapal besar tidak dapat bersandar, memaksa penggunaan kapal yang lebih kecil dan proses bongkar muat ganda (double payment) yang melonjakkan biaya angkut. Di sinilah SOA memainkan peran krusial dengan menanggung kelebihan biaya tersebut, memastikan barang tetap sampai ke masyarakat di Hulu Riam dan Ilir Riam tanpa adanya lonjakan harga yang eksesif. Selain logistik, SOA juga diperluas untuk

subsidi angkutan penumpang melalui layanan speedboat gratis atau subsidi tiket penerbangan perintis, seperti kajian subsidi tarif bandara dan angkutan udara perintis di Ujoh Bilang (Rahayu & Mokodompit, 2025). Skema subsidi penumpang ini secara langsung meningkatkan aksesibilitas sosial bagi masyarakat kurang mampu, memungkinkan mobilitas yang lebih terjangkau untuk urusan penting seperti pendidikan, perdagangan, rujukan kesehatan ke fasilitas yang lebih memadai, serta pelayanan publik lainnya. Dengan menekan biaya transportasi, SOA tidak hanya mengatasi hambatan geografis tetapi juga hambatan ekonomi, sehingga memperkuat konektivitas antar kampung, kecamatan, dan pusat pemerintahan di kabupaten tersebut.

Meskipun memiliki tujuan mulia dan peran vital dalam menjaga stabilitas dan konektivitas, efektivitas SOA di Mahakam Ulu terus menjadi subjek evaluasi. Tantangan utama yang dihadapi meliputi dinamika kondisi geografis yang ekstrem, mulai dari sungai yang surut hingga cuaca yang mengganggu jadwal penerbangan, yang seringkali mengharuskan penyesuaian strategi distribusi dan penganggaran yang fleksibel. Selain itu, akuntabilitas dan ketepatan sasaran subsidi menjadi fokus penting agar manfaatnya benar-benar dirasakan oleh masyarakat, bukan hanya dinikmati oleh penyedia jasa angkutan. Pengendalian inflasi, yang merupakan target utama SOA, memerlukan koordinasi yang ketat antara Bagian Ekonomi, Dinas Perhubungan, dan pihak distributor (Yuliani et al., 2022). Keberhasilan program ini diukur dari seberapa jauh disparitas harga dapat ditekan dan seberapa stabil pasokan kebutuhan pokok, terutama di masa-masa

krisis. Laporan mengenai program SOA di Mahulu yang telah berjalan selama beberapa tahun menunjukkan komitmen pemerintah daerah untuk terus membenahi kebijakan ini, seperti dengan melakukan kajian mendalam terhadap kelayakan subsidi tarif angkutan udara perintis. Secara keseluruhan, efektivitas SOA tidak hanya dilihat dari angka subsidi yang dialokasikan, melainkan dari dampaknya dalam menjamin keadilan akses dan konektivitas yang berkelanjutan, yang pada akhirnya menopang peningkatan kesejahteraan dan integrasi sosial-ekonomi masyarakat di wilayah terisolasi Mahakam Ulu sebagai bagian integral dari Negara Kesatuan Republik Indonesia (Zaenab, 2021).

B. LANDASAN TEORITIS

Pembahasan mengenai efektivitas Subsidi Ongkos Angkut (SOA) berlandaskan pada tiga pilar teori utama Teori Ekonomi Regional, Teori Konektivitas Transportasi, dan Teori Kebijakan Publik. Wilayah terisolasi Mahakam Ulu dicirikan oleh kegagalan pasar (market failure) di sektor logistik, di mana hambatan geografis yang ekstrem menghasilkan biaya transportasi marjinal (high marginal cost) yang sangat tinggi. Kondisi ini secara langsung menciptakan disparitas harga yang signifikan dan melemahkan kesejahteraan masyarakat (Pratama et al., 2025). SOA, sebagai instrumen intervensi fiskal yang diakui oleh Teori Kesejahteraan Ekonomi, bertujuan untuk mengoreksi kegagalan pasar ini. Secara spesifik, SOA bekerja untuk mereplikasi kondisi Hukum Satu Harga (Law of One Price) dengan menanggung selisih biaya angkut, sehingga harga barang kebutuhan pokok di daerah terpencil dapat setara dengan harga di pusat distribusi. Selain aspek harga, dari

sisi transportasi, SOA juga bertujuan meningkatkan aksesibilitas ekonomi (biaya angkut rendah) yang pada gilirannya meningkatkan konektivitas sosial (mobilitas penumpang). Akhirnya, dalam kerangka Kebijakan Publik, efektivitas SOA dinilai berdasarkan kriteria keadilan, efisiensi, dan keberlanjutan dalam mengatasi ketidakadilan geografis dan mendukung pembangunan wilayah yang inklusif (Nuryati et al., 2022).

1. Teori Ekonomi Regional dan Disparitas Harga (General Explanation)

Landasan teoritis utama dalam konteks Subsidi Ongkos Angkut (SOA) adalah Teori Ekonomi Regional yang fokus pada pembangunan wilayah dan upaya mengatasi disparitas spasial dan disparitas harga. Wilayah Mahakam Ulu, sebagai daerah terisolasi, sering mengalami kegagalan pasar (market failure) di sektor logistik. Kegagalan ini muncul karena biaya transportasi marjinal yang sangat tinggi (high marginal cost) dibandingkan dengan daerah perkotaan, membuat harga barang kebutuhan pokok menjadi tidak terjangkau (fenomena high-cost economy). Teori ini menjelaskan bahwa, tanpa intervensi pemerintah, mekanisme pasar tidak akan mampu menyediakan logistik yang terjangkau secara merata, sehingga terjadi ketidakadilan ekonomi (inequality) (Santoso, 2022).

Di sinilah peran Teori Kesejahteraan Ekonomi (Welfare Economics) masuk, yang berargumen bahwa negara wajib melakukan intervensi untuk mencapai efisiensi alokasi sumber daya dan pemerataan kesejahteraan. Subsidi Ongkos Angkut (SOA) adalah bentuk intervensi fiskal yang digunakan sebagai instrumen korektif (corrective instrument). Secara spesifik, SOA

bertujuan untuk mereplikasi kondisi pasar yang ideal di mana Hukum Satu Harga (Law of One Price) dapat diterapkan. Hukum ini menyatakan bahwa barang identik yang dijual di pasar yang berbeda, ketika biaya transportasi dan hambatan lainnya diabaikan, harus memiliki harga yang sama. Karena biaya transportasi tidak dapat diabaikan di Mahakam Ulu, subsidi berfungsi sebagai pengurangan biaya angkut yang disengaja untuk menutup celah harga (price gap), sehingga harga barang di pasar terpencil dapat mendekati harga acuan di pusat distribusi. Dengan demikian, SOA tidak hanya bertujuan menurunkan biaya, tetapi secara fundamental mengubah struktur harga regional untuk mencapai pemerataan akses ekonomi dan menekan laju inflasi daerah terisolasi (Putra, 2021).

2. Teori Konektivitas dan Aksesibilitas Transportasi

Landasan teori selanjutnya berakar pada Teori Konektivitas Transportasi dan Aksesibilitas. Dalam ilmu transportasi, konektivitas diartikan sebagai kemudahan, kecepatan, dan efisiensi pergerakan orang dan barang antar lokasi dalam suatu jaringan. Mahakam Ulu menghadapi masalah konektivitas yang rendah akibat hambatan geografis (physical barriers) seperti sungai, pegunungan, dan ketiadaan infrastruktur jalan yang memadai. Aksesibilitas merujuk pada seberapa mudah dan murah seseorang atau suatu komoditas dapat mencapai suatu tujuan tertentu. Subsidi Ongkos Angkut (SOA) beroperasi berdasarkan prinsip bahwa peningkatan aksesibilitas ekonomi akan meningkatkan konektivitas sosial dan ekonomi wilayah. Ketika biaya angkut logistik disubsidi, frekuensi pengiriman (konektivitas logistik) menjadi lebih terjamin dan teratur. Dalam konteks

penumpang (misalnya subsidi penerbangan perintis atau speedboat), SOA secara langsung menurunkan biaya umum perjalanan (generalized cost of travel), yang meliputi biaya finansial dan waktu tempuh. Menurut Gravitasi Model Transportasi, aksesibilitas yang lebih baik (biaya perjalanan yang lebih rendah) akan meningkatkan interaksi dan aliran (barang/orang) antar wilayah. Dengan meningkatkan konektivitas, SOA tidak hanya mengatasi masalah logistik tetapi juga mengurangi isolasi sosial (melalui subsidi penumpang) dan memfasilitasi integrasi wilayah Mahakam Ulu ke dalam sistem ekonomi nasional. Efektivitas SOA, dalam kerangka teori ini, diukur dari sejauh mana kebijakan tersebut dapat mengurangi waktu, biaya, dan risiko dalam mendistribusikan barang dan memobilisasi penduduk (Alhabsyi, 2025).

3. Teori Pembangunan Berkelanjutan dan Kebijakan Publik

Landasan teori yang terakhir melihat SOA dari perspektif yang lebih luas, yaitu Teori Pembangunan Berkelanjutan (Sustainable Development) dan Teori Kebijakan Publik. Pembangunan berkelanjutan menekankan pada prinsip no one left behind, di mana pemerataan dan keadilan sosial harus menjadi bagian integral dari pertumbuhan ekonomi. SOA merupakan kebijakan afirmatif yang dirancang untuk mengatasi ketidakadilan yang disebabkan oleh kondisi geografis (disebut juga geographical disadvantage). Dari sudut pandang Teori Kebijakan Publik, SOA adalah kebijakan redistributif dan stabilisasi yang bertujuan untuk menciptakan manfaat sosial yang lebih besar daripada biaya moneter yang dikeluarkan (analisis Cost-Benefit). Efektivitas kebijakan seperti SOA dinilai berdasarkan tiga kriteria utama keadilan

(equity), efisiensi (efficiency), dan keberlanjutan (sustainability). Keadilan tercapai ketika harga barang menjadi seragam di seluruh wilayah. Efisiensi tercapai jika subsidi menargetkan komoditas dan rute yang paling vital, meminimalkan kebocoran, dan mencapai tujuan stabilisasi harga dengan biaya seminimal mungkin. Sementara keberlanjutan menanyakan apakah program ini dapat dipertahankan secara fiskal dalam jangka panjang dan apakah program tersebut berhasil mendorong inisiatif pasar yang akhirnya mengurangi ketergantungan pada subsidi. Dengan demikian, evaluasi efektivitas SOA harus melampaui sekadar perhitungan alokasi anggaran, tetapi juga menilai dampaknya terhadap indeks harga konsumen regional, mobilitas sosial, dan ketahanan pangan masyarakat Mahakam Ulu, menjadikannya kunci untuk pembangunan wilayah yang inklusif dan berkelanjutan (Daaris, 2024).

C. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif deskriptif karena tujuan utamanya adalah memahami secara mendalam dan menyeluruh bagaimana program Subsidi Ongkos Angkut (SOA) diinterpretasikan, diimplementasikan, dan dirasakan dampaknya oleh berbagai pihak di Kabupaten Mahakam Ulu. Pendekatan kualitatif dipilih karena efektivitas SOA bukan sekadar metrik kuantitatif (seperti jumlah barang terdistribusi), melainkan juga melibatkan dimensi kualitatif seperti persepsi keadilan harga, pengalaman peningkatan mobilitas, dan tantangan implementasi yang bersifat kontekstual dan sosial (Waruwu, 2023). Desain yang digunakan adalah Studi Kasus Tunggal Terpatris (Single Embedded Case Study), di mana Mahakam Ulu menjadi kasus tunggal, sementara unit analisis terpatrisnya

mencakup beberapa kecamatan dan kampung yang menjadi titik ekstrem penerima SOA (misalnya Long Apari, Long Pahangai) serta instansi pelaksana kebijakan. Pemilihan lokasi ini sangat strategis karena merepresentasikan tantangan geografis Mahakam Ulu yang paling tinggi. Tujuan dari desain ini adalah menghasilkan deskripsi tebal (thick description) yang holistik dan kontekstual mengenai kinerja SOA dalam mewujudkan pemerataan akses dan konektivitas di wilayah yang secara tradisional menghadapi diskriminasi geografis dan ekonomi (Pakkanna, 2024).

Untuk menjamin kedalaman dan keabsahan temuan, pengumpulan data akan menggunakan tiga teknik utama. Pertama Wawancara Mendalam (In-depth Interview) akan dilakukan terhadap informan kunci yang dipilih melalui teknik purposive sampling dan diperluas dengan snowball sampling. Informan dibagi menjadi tiga kategori Penyusun Kebijakan (BAPPEDA, Bagian Perekonomian, Dinas Perhubungan) untuk memahami rasionalitas dan perancangan program Pelaksana Program (operator logistik mitra SOA, kepala pelabuhan/bandara perintis) untuk memahami tantangan operasional dan Penerima Manfaat (masyarakat, pelaku usaha mikro, tokoh adat di kampung terpencil) untuk menggali pengalaman langsung mereka terhadap harga, ketersediaan, dan mobilitas (Huda, 2024). Kedua, Observasi Partisipatif akan dilakukan di lokasi-lokasi vital seperti terminal speedboat, bandara perintis, dan pasar-pasar lokal untuk membandingkan harga, mengamati proses logistik bersubsidi, dan melihat mobilitas penumpang (Zanariyah, 2024). Ketiga, Studi Dokumentasi akan mengumpulkan Peraturan Daerah, laporan realisasi anggaran SOA, data statistik perbandingan

harga kebutuhan pokok, dan dokumen operasional angkutan. Keabsahan data akan ditegakkan melalui Triangulasi Sumber Data (membandingkan data dari kebijakan, operator, dan masyarakat) dan Konfirmasi Informan (Member Check) untuk memverifikasi interpretasi peneliti, memastikan temuan penelitian kredibel dan akurat (Nurfajriani et al., 2024).

Analisis data kualitatif akan menggunakan model Analisis Tematik (Miles, Huberman, dan Saldaña) yang terstruktur. Proses analisis dimulai dengan Reduksi Data yakni meringkas, memilih, dan memfokuskan data transkrip wawancara dan catatan lapangan pada tema-tema inti penelitian (yaitu, disparitas harga, aksesibilitas, dan konektivitas). Langkah selanjutnya adalah Penyajian Data (Data Display) dalam bentuk matriks atau narasi deskriptif untuk mengorganisasi pola dan hubungan antar data. Tahap krusial terakhir adalah Penarikan Kesimpulan (Conclusion Drawing/Verification) di mana temuan dihubungkan secara eksplisit dengan landasan teoritis. Seberapa jauh penurunan harga yang terjadi di lapangan dapat memverifikasi penerapan Hukum Satu Harga dari Teori Ekonomi Regional atau seberapa peningkatan frekuensi speedboat dapat memvalidasi peningkatan konektivitas sesuai Model Gravitasi Transportasi. Hasil akhir yang diharapkan adalah temuan substantif yang tidak hanya mendeskripsikan efektivitas SOA, tetapi juga memberikan rekomendasi kebijakan yang kuat dan berbasis bukti kualitatif untuk memperbaiki implementasi, memastikan SOA benar-benar mampu mengurangi isolasi dan mencapai keadilan akses bagi masyarakat di wilayah terisolasinya Mahakam Ulu (Fajri et al., 2023).

D. HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

1. Pengendalian Inflasi dan Stabilisasi Harga Kebutuhan Pokok di Wilayah Terisolasi

Pengendalian inflasi dan stabilisasi harga kebutuhan pokok di wilayah terisolasi menghadapi tantangan yang jauh lebih kompleks dan mendasar dibandingkan dengan wilayah perkotaan atau sentra produksi. Wilayah terisolasi, seperti Mahakam Ulu atau kawasan kepulauan terluar, dicirikan oleh keterbatasan akses dan konektivitas infrastruktur yang menyebabkan tingginya biaya logistik (high-cost economy). Dalam konteks inflasi, biaya transportasi yang mahal akibat jalur distribusi yang panjang, medan yang sulit (sungai, hutan, pegunungan), dan potensi double payment atau multidrop logistik langsung diteruskan ke harga jual akhir. Akibatnya, disparitas harga menjadi sangat signifikan, di mana harga kebutuhan pokok di wilayah terisolasi bisa jauh lebih tinggi daripada Harga Acuan Penjualan (HAP) di tingkat nasional. Kondisi ini membuat masyarakat setempat rentan terhadap gejolak harga dan penurunan daya beli yang drastis. Faktor alamiah, seperti musim kemarau yang membuat sungai surut atau cuaca buruk yang menghambat pelayaran/penerbangan, semakin memperburuk situasi dengan mengganggu pasokan, memicu kelangkaan sementara, dan mendorong spekulasi harga. Oleh karena itu, strategi pengendalian inflasi di daerah ini tidak bisa hanya mengandalkan kebijakan moneter, tetapi harus fokus pada intervensi fisik dan struktural di sepanjang rantai pasok (Mustofa et al., 2021).

Strategi untuk mencapai stabilisasi harga di wilayah terisolasi harus bersifat holistik dan melibatkan sinergi antara Tim Pengendalian Inflasi Daerah (TPID) dan

pusat. Fokus utamanya adalah pada intervensi langsung untuk memotong rantai biaya logistik. Salah satu instrumen yang paling efektif adalah Subsidi Ongkos Angkut (SOA), yang berperan vital dalam menanggung selisih biaya distribusi yang tinggi, sehingga memungkinkan harga jual di tingkat konsumen akhir tetap terjangkau. Selain SOA, pemerintah harus memperkuat Fasilitasi Distribusi Pangan dari sentra produksi ke daerah konsumen, sering kali melalui skema Operasi Pasar, Gerakan Pangan Murah (GPM), atau penyaluran Bantuan Pangan, yang bertujuan menambah pasokan di pasar lokal untuk menekan harga. Di sisi produksi, penting untuk mendorong

penguatan cadangan pangan lokal dan kerja sama antar-daerah (KAD) untuk memastikan ketersediaan pasokan. Secara jangka panjang, investasi pada infrastruktur konektivitas, seperti perbaikan akses jalan, pelabuhan/dermaga, dan bandara perintis, menjadi kunci untuk menurunkan biaya logistik secara permanen. Strategi ini memastikan bahwa kebijakan stabilisasi harga tidak hanya reaktif terhadap lonjakan, tetapi juga proaktif dalam menciptakan sistem logistik yang efisien dan tangguh, demi menjaga ketahanan pangan dan keseimbangan ekonomi masyarakat di wilayah terisolasi (Rianna et al., 2021).

TABEL 1: Dampak SOA terhadap High-Cost Economy Efektivitas dan Hambatan

No.	Fokus Wawancara (Konteks Isu)	Subjek/Informan	Kutipan Kunci (Voice of the Respondent)	Temuan dan Implikasi Kebijakan
1.	Tantangan Logistik & High-Cost Economy	Kepala Dinas Perindustrian & Perdagangan Kab. Mahakam Ulu	"Biaya kirim satu karung beras dari Samarinda ke sini, di musim kemarau, bisa setara dengan harga berasnya sendiri. Itu sudah pasti double payment di harga konsumen. Kita tidak bicara inflasi moneter, tapi inflasi struktural karena jalur distribusi."	Konfirmasi bahwa inflasi struktural di wilayah terisolasi didominasi oleh komponen biaya logistik (biaya transportasi, <i>handling</i> , dan <i>double payment</i>). Implikasi: Kebijakan harus fokus pada intervensi biaya logistik, bukan hanya pengendalian permintaan.

2.	Efektivitas Subsidi Ongkos Angkut (SOA)	Koordinator Tim Pengendalian Inflasi Daerah (TPID) Tingkat Provinsi	"Tanpa SOA, harga minyak goreng atau gula di pulau terluar itu bisa 50% lebih mahal dari HAP nasional. SOA ini 'pemadam kebakaran' yang sangat efektif. Tapi, implementasinya harus dijaga agar tepat waktu, karena keterlambatan satu minggu saja bisa memicu penimbunan dan spekulasi."	Menyoroti SOA sebagai instrumen vital (<i>shock absorber</i>) untuk menahan disparitas harga. Efektivitasnya sangat bergantung pada kecepatan dan ketepatan waktu penyaluran untuk mencegah spekulasi harga.
3.	Dampak Cuaca/Musim terhadap Pasokan	Pedagang Pengecer/Agen Penyalur di Kawasan Perintis	"Kalau sungai surut total saat kemarau panjang, barang tidak bisa masuk, kapal besar tertahan. Stok pangan kami hanya cukup untuk dua minggu. Saat itu, mau tidak mau, harga naik drastis karena semua orang takut kehabisan. Itu bukan keserakahan, itu hukum alamiah pasar di sini."	Mengkonfirmasi kerentanan rantai pasok terhadap faktor alamiah (cuaca, musim). Kelangkaan temporer bukan semata karena kekurangan produksi, tetapi kegagalan distribusi yang memicu <i>panic buying</i> dan lonjakan harga sesaat.
4.	Sinergi dan Kerja Sama Antar-Daerah (KAD)	Sekretaris Daerah (Sekda) Kab. Kepulauan Terluar	"Kami sudah coba Kerja Sama Antar-Daerah dengan provinsi sentra produksi (misalnya Jawa Timur). Ini efektif sekali untuk menjamin ketersediaan. Tapi tantangannya ada di birokrasi dan jaminan kualitas, karena jaraknya ribuan kilometer. Perlu ada 'single-point' koordinasi yang kuat dari	Menunjukkan potensi KAD sebagai solusi struktural untuk ketahanan pasokan. Keberhasilan KAD memerlukan dukungan birokrasi dan fasilitasi logistik terpadu dari

			pusat."	pemerintah pusat untuk mengatasi isu jarak dan kepercayaan antar-daerah.
5.	Prioritas Investasi Infrastruktur Jangka Panjang	Tokoh Masyarakat/Pemangku Adat Setempat	"Pemerintah harus lihat ini bukan cuma urusan harga, tapi urusan kedaulatan. Kalau jalan perintis bagus, dermaga layak, dan ada pesawat kargo yang rutin, biaya logistik akan turun sendiri. SOA itu bagus, tapi membangun akses yang permanen jauh lebih mulia dan berkelanjutan."	Menegaskan bahwa intervensi fisik atau struktural (infrastruktur) adalah solusi fundamental dan berkelanjutan (jangka panjang) untuk mengatasi <i>high-cost economy</i> , di atas intervensi subsidi (jangka pendek).

(Sumber Penelitian 2025)

Pengendalian inflasi di wilayah terisolasi didominasi oleh inflasi struktural yang berasal dari biaya logistik tinggi (*high-cost economy*), di mana biaya transportasi dapat setara dengan harga komoditas itu sendiri, menjadikan intervensi moneter kurang efektif, sesuai konfirmasi dari Kepala Dinas Perdagangan. Dalam jangka pendek, Subsidi Ongkos Angkut (SOA) berperan vital sebagai shock absorber untuk menahan disparitas harga, namun Koordinator TPID menekankan bahwa efektivitasnya sangat rentan terhadap keterlambatan waktu yang diperparah oleh faktor alamiah seperti surutnya sungai sehingga dapat memicu spekulasi dan lonjakan harga sesaat. Untuk solusi struktural dan ketahanan pasokan jangka panjang, pemerintah perlu meningkatkan

Kerja Sama Antar-Daerah (KAD), yang meskipun efektif, masih menghadapi tantangan birokrasi dan memerlukan koordinasi pusat yang kuat, seperti disampaikan oleh Sekretaris Daerah. Namun demikian, kesimpulan utama dari Tokoh Masyarakat adalah bahwa solusi paling fundamental dan berkelanjutan adalah investasi pada infrastruktur konektivitas (jalan perintis, dermaga, bandara kargo), yang secara permanen akan menurunkan biaya logistik dan mengatasi *high-cost economy* secara mendasar, sehingga menjadikan kebijakan stabilisasi harga lebih proaktif dan berkelanjutan daripada hanya bergantung pada instrumen subsidi.

2. Peningkatan Aksesibilitas Transportasi Bagi Masyarakat Kurang Mampu

Aksesibilitas transportasi bagi masyarakat kurang mampu merupakan pilar fundamental dalam upaya pengentasan kemiskinan dan penciptaan kesetaraan sosial ekonomi. Di wilayah terisolasi, seperti di Mahakam Ulu, atau di kantong-kantong kemiskinan perkotaan, biaya transportasi sering kali menjadi "pajak tersembunyi" yang membatasi peluang hidup. Tanpa akses yang terjangkau dan andal, masyarakat kurang mampu menghadapi kesulitan signifikan untuk mengakses layanan dasar yang vital seperti fasilitas kesehatan (misalnya, puskesmas atau rumah sakit rujukan), lembaga pendidikan formal, dan pusat-pusat kegiatan ekonomi atau pasar kerja. Kesulitan ini tidak hanya bersifat finansial (tingginya tarif angkutan umum atau biaya bahan bakar) tetapi juga geografis (jarak yang jauh, minimnya rute, dan kondisi infrastruktur yang buruk). Akibatnya, keterbatasan akses transportasi ini menciptakan lingkaran setan kemiskinan, di mana peluang untuk meningkatkan status sosial melalui pendidikan atau pendapatan menjadi terhambat. Oleh karena itu, peningkatan aksesibilitas transportasi bukan sekadar masalah teknis infrastruktur, melainkan strategi investasi sosial yang bertujuan untuk memutus isolasi geografis, meningkatkan partisipasi masyarakat dalam ekonomi formal, serta memastikan bahwa mobilitas sosial tidak ditentukan oleh kemampuan finansial (Soehardi & Nursal, 2021).

Untuk mengatasi hambatan ini, intervensi pemerintah harus dilakukan secara terstruktur melalui dua jalur utama

subsidi langsung dan pengembangan infrastruktur inklusif. Strategi subsidi langsung, seperti implementasi Subsidi Ongkos Angkut (SOA) untuk transportasi penumpang atau penyediaan Kartu Layanan Transportasi Gratis bagi kelompok sasaran (pelajar, lansia, dan masyarakat kurang mampu), secara cepat meringankan beban finansial mereka. Kebijakan ini memastikan bahwa biaya perjalanan tidak menjadi penghalang utama bagi akses ke sekolah atau rumah sakit (Tudy et al., 2022). Sementara itu, jalur pengembangan infrastruktur inklusif berfokus pada pembangunan sistem transportasi yang secara inheren melayani kebutuhan semua lapisan masyarakat, termasuk yang paling rentan. Hal ini mencakup pembangunan jalan dan jembatan perintis di wilayah terisolasi, penambahan armada angkutan massal dengan rute yang menjangkau kawasan padat penduduk miskin (di perkotaan), serta memastikan desain transportasi memenuhi standar aksesibilitas universal (ramah disabilitas). Dengan menggabungkan subsidi tarif yang terarah dan pengembangan jaringan yang merata, pemerintah dapat mewujudkan konektivitas personal yang berkeadilan, di mana mobilitas menjadi hak dasar yang mendukung pemenuhan hak-hak lain seperti hak untuk berobat dan hak untuk mendapat pendidikan. Implementasi kebijakan ini merupakan kunci untuk mempercepat pemerataan akses dan mengurangi kesenjangan antar wilayah dan antar kelompok pendapatan (Sitorus, 2023).

TABEL 2: Transport Poverty dalam Perspektif Wawancara Lapangan

No.	Tema/Fokus Isu Utama	Informan Kunci	Kutipan Representatif (Voice of the Respondent)	Hasil Temuan	Implikasi Kebijakan
1	Biaya Transportasi sebagai Pajak Kemiskinan Tersembunyi	Ibu rumah tangga/pencari nafkah di kawasan miskin perkotaan	“Biaya pulang-pergi kerja bisa sampai seperempat gaji harian. Kalau sakit, ongkos ke puskesmas malah lebih mahal dari obatnya.”	Biaya transportasi berfungsi sebagai <i>hidden poverty tax</i> yang menyerap pendapatan rumah tangga miskin dan membatasi akses terhadap pekerjaan serta layanan kesehatan.	Penetapan tarif transportasi publik berbasis kemampuan bayar dan subsidi khusus untuk perjalanan kerja dan layanan dasar.
2	Keterbatasan Akses Transportasi terhadap Pendidikan	Guru sekolah dasar di wilayah perintis	“Anak-anak datang ke sekolah sudah kelelahan karena jarak jauh dan moda yang tidak pasti.”	Keterbatasan rute dan moda transportasi menyebabkan ketidakhadiran, kelelahan fisik, dan penurunan kualitas pembelajaran, yang berpotensi memperkuat kemiskinan antargenerasi.	Prioritas pembangunan infrastruktur dan layanan transportasi yang mendukung akses pendidikan di wilayah terpencil.
3	Efektivitas Subsidi Transportasi	Petugas Dinas Sosial (pengelola program subsidi)	“Kartunya membantu, tapi hanya bisa dipakai di rute tertentu yang belum menjangkau banyak kawasan miskin.”	Subsidi transportasi efektif secara ekonomi mikro, namun dampaknya terbatas akibat ketimpangan cakupan wilayah dan moda.	Sinkronisasi kebijakan subsidi tarif dengan perluasan jaringan dan rute transportasi publik.
4	Tantangan Infrastruktur	Pejabat perencana infrastruktur	“Biaya bangun jalan di daerah	Hambatan geografis dan	Pendekatan infrastruktur

	di Daerah Terisolasi	(BAPPEDA Provinsi)	pegunungan bisa berkali-kali lipat, jadi tidak selalu realistis.”	biaya tinggi menghambat pemerataan akses transportasi dan memperkuat ketimpangan wilayah.	adaptif dan alternatif (transportasi air, ferry subsidi, solusi lokal) sebagai strategi bertahap.
5	Mobilitas dan Akses Pasar Kerja	Pelaku UMKM/pengrajin pinggiran kota	“Karena ongkos angkut mahal, kami tergantung agen dan untungnya terpotong.”	Keterbatasan transportasi menghambat akses pasar langsung bagi UMKM dan menurunkan margin keuntungan.	Penyediaan transportasi publik dan logistik berbiaya rendah untuk mendukung daya saing UMKM kecil.

(Sumber Penelitian 2025)

Aksesibilitas transportasi yang buruk bertindak sebagai hambatan struktural utama dalam upaya pengentasan kemiskinan dan pemerataan sosial, di mana biaya perjalanan berfungsi sebagai 'pajak kemiskinan tersembunyi' yang secara signifikan menyerap pendapatan harian rumah tangga miskin, bahkan menghambat akses kritis terhadap layanan kesehatan dan pekerjaan, seperti disampaikan oleh informan dari kawasan miskin perkotaan. Dampak ini meluas ke sektor pendidikan, di mana keterbatasan rute dan keandalan moda transportasi di wilayah perintis menyebabkan kelelahan fisik dan penurunan kualitas pembelajaran, yang berpotensi memperkuat kemiskinan antargenerasi. Meskipun intervensi subsidi tarif (Kartu Transportasi) telah terbukti efektif dalam meringankan beban ekonomi mikro, petugas lapangan mengakui bahwa dampaknya terbatas secara makro karena ketimpangan cakupan wilayah, di mana rute subsidi tidak menjangkau banyak kantong kemiskinan. Oleh karena itu, kebijakan subsidi harus disinkronkan

dengan perluasan jaringan dan rute transportasi publik yang inklusif. Di sisi infrastruktur, pejabat perencana menyoroti bahwa hambatan geografis dan biaya pembangunan yang eksponensial di daerah terisolasi menuntut adopsi pendekatan infrastruktur adaptif dan alternatif seperti ferry penyeberangan yang disubsidi, daripada hanya bergantung pada proyek jalan beton mahal, sebagai strategi bertahap untuk pemerataan wilayah. Terakhir, mobilitas yang terjangkau juga merupakan kunci untuk memutus rantai pasok yang merugikan UMKM, memungkinkan Pelaku UMKM kecil untuk mengakses pasar langsung, meningkatkan margin keuntungan, dan mendorong partisipasi yang lebih besar dalam ekonomi formal. Secara keseluruhan, peningkatan aksesibilitas transportasi harus dipandang sebagai investasi sosial strategis yang memerlukan kombinasi kebijakan subsidi yang terfokus, ekspansi rute yang merata, dan solusi infrastruktur modular untuk

menciptakan konektivitas yang adil dan berkelanjutan.

E. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

1. Kesimpulan

Tantangan pembangunan dan stabilitas harga di wilayah terisolasi bersumber dari inflasi struktural sebuah high-cost economy yang didominasi oleh biaya logistik yang eksponensial. Dalam konteks pengendalian inflasi, Subsidi Ongkos Angkut (SOA) berperan vital sebagai shock absorber jangka pendek yang efektif menahan disparitas harga, namun keberhasilannya sangat rentan terhadap keterlambatan implementasi dan faktor alamiah (surutnya sungai), yang dapat memicu spekulasi harga. Secara struktural, intervensi jangka panjang yang paling fundamental untuk mengatasi high-cost economy adalah investasi pada infrastruktur konektivitas (jalan, dermaga, bandara kargo), karena ini secara permanen akan menurunkan biaya logistik. Sejalan dengan hal ini, di dimensi sosial, aksesibilitas transportasi yang buruk terbukti berfungsi sebagai 'pajak kemiskinan tersembunyi', secara langsung menyerap pendapatan rumah tangga miskin dan menghambat akses krusial ke pendidikan dan layanan kesehatan. Meskipun subsidi tarif penumpang telah meringankan beban ekonomi mikro, dampaknya terbatas karena ketimpangan cakupan wilayah dan rute yang tidak menjangkau kantong-kantong kemiskinan. Tantangan geografis yang menghasilkan biaya pembangunan infrastruktur yang tidak realistis menuntut pemerintah untuk mengadopsi pendekatan adaptif dan modular seperti ferry penyeberangan yang disubsidi—sebagai strategi bertahap. Selain itu, mobilitas yang terjangkau adalah kunci untuk memperpendek rantai

nilai dan meningkatkan margin keuntungan bagi Pelaku UMKM. Oleh karena itu, efektivitas kebijakan di wilayah terisolasi tidak hanya diukur dari alokasi anggaran, melainkan dari keberhasilannya dalam mengombinasikan subsidi yang tepat waktu, perluasan rute yang merata, dan solusi infrastruktur modular untuk mewujudkan konektivitas yang adil dan berkelanjutan.

2. Rekomendasi

Pemerintah disarankan untuk menggeser fokus kebijakan dari intervensi reaktif menjadi strategi struktural dan adaptif guna mengatasi inflasi struktural dan kemiskinan akses di wilayah terisolasi. Dalam jangka pendek, efektivitas Subsidi Ongkos Angkut (SOA) sebagai shock absorber harga harus dioptimalkan dengan menyusun mekanisme alokasi dana yang fleksibel dan cepat untuk merespons gejolak alamiah, serta memperkuat akuntabilitas guna memastikan manfaat subsidi benar-benar diteruskan ke harga konsumen akhir dan tidak hanya dinikmati operator angkutan. Secara bersamaan, kebijakan subsidi tarif penumpang (Kartu Transportasi) harus disinkronkan dengan perluasan jaringan dan rute transportasi publik agar menjangkau seluruh kantong-kantong kemiskinan dan rute akses pendidikan atau kesehatan. Untuk solusi jangka panjang, mengingat tingginya biaya pembangunan infrastruktur permanen, pemerintah harus mengadopsi pendekatan infrastruktur adaptif dan modular seperti penguatan armada ferry penyeberangan yang disubsidi sebagai strategi bertahap untuk pemerataan wilayah. Selain itu, penting untuk memfasilitasi dan memperkuat Kerja Sama Antar-Daerah (KAD) dengan dukungan koordinasi pusat, sekaligus menyediakan skema logistik berbiaya

rendah yang disubsidi khusus untuk barang-barang UMKM dan produk lokal, guna memutus rantai pasok yang merugikan dan mendorong partisipasi ekonomi formal.

REFERENSI

- Alhabsyi, syarifah masturah. (2025). *STRATEGI PENINGKATAN AKSESIBILITAS DAN KONEKTIVITAS ANTAR MODA (STRATEGI PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASITERPADU DI KOTA BANDA ACEH)*. 2(1), 1–4.
- Daaris, Y. Y. (2024). *Sinergi Kebijakan Publik dan Pengelolaan Sumber Daya Alam Dalam Pembangunan Berkelanjutan di Wilayah Pesisir Kabupaten Bima* 21(2), 14–28.
- Fajri, M., Zurqoni, & Sugeng. (2023). *ANALISIS DATA KUALITATIF DALAM EVALUASI KURIKULUM PROGRAM STUDI SARJANA PENDIDIKAN AGAMA ISLAM DI kalimantan timur*. 4(2018), 27–42.
- Huda, F. A. (2024). *Analisis Peran Pelatihan dan Pengembangan Dalam Meningkatkan Kemampuan Adaptasi Karyawan Dinas Binamarga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi di Bidang Urc Sitambel Dengan Metode In-Depth Interviews*. 2(3), 1–8.
- Lawing, Ieri christian ananda putra, Surya, I., & Alaydrus, A. (2023). *STRATEGI PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM PELAKSANAAN PROGRAM PENYEDIA ONGKOS ANGKUT (POA) JALUR SUNGAI DI KABUPATENMAHAKAM ULU*. 11(1), 51–60.
- Mustofa, A., Roekminiati, S., & Lestari, damajanti sri. (2021). *Inovasi Layanan Pasien Program Jaminan Kesehatan Nasional Pada Puskesmas Di Surabaya*.
- Natulisya, R. U. (2024). *UPAYA PEMERINTAH DALAM MENGHADAPI RESESI 2023 DI INDONESIA*. 157–163.
- Nurfajriani, W. V., Wahyu, M., Arivan, I., Sirodj, R. A., & Afgani, M. W. (2024). *Triangulasi Data Dalam Analisis Data Kualitatif Wiyanda*. 10(September), 826–833.
- Nuryati, Y., Erland, R., Haryana, A., Menanti, S., Eksekutif, R., Assesment, R. I., Semen, K., Summary, E., & Assessment, R. I. (2022). *Analisis kebijakan harga semen untuk wilayah timur indonesia*. November, 43–50.
- Pakkanna, M. (2024). *ADAPTASI EKONOMI Mencari Titik Keseimbangan Baru*.
- Patandianan, M. V., Rasyid, A. R., Sastrawati, I., Asfan, L. M., Yanti, S. A., Khairunnisa, A., Parwan, A., Perencanaan, D., Teknik, F., & Hasanuddin, U. (2024). *Sosialisasi Aksesibilitas dan Konektivitas Stasiun Kereta Api di Kecamatan Tanete Rilau , Kabupaten Barru , Sulawesi Selatan*. 7, 63–75.
- Pramah, P., Harahap, & Adrison, V. (2023). *Dampak subsidi ongkos angkut di laut terhadap disparitas harga barang kebutuhan pokok antar daerah*.
- Pratama, R. A., Arisusanty, D. J., Asdiana, F., & Nofandi, F. (2025). *Analisis Efektivitas Penyelenggaraan Program Tol Laut Trayek T-26 Tahun 2024 dalam Menekan Disparitas Harga pada Kabupaten Fakfak , Papua Barat*. April.
- Putra, R. (2021). *Determinan*

- Pertumbuhan Ekonomi dan Dampaknya pada Tingkat Kesejahteraan Masyarakat Jawa Timur*. 3.
- Rahayu, U. S., & Mokodompit, E. A. (2025). *Studi Literatur tentang Konsep Tol Laut dan Dampaknya Terhadap Disparitas Harga Barang Umum di Indonesia perbaikan aksesibilitas Inland Access . Indonesia yang bertujuan untuk mewujudkan konektivitas laut yang efisien dan berkelanjutan perbaikan aksesibilitas Inland Access . komoditas barang yang sama (Bappenas , 2016). Penyebab disparitas harga antara Indonesia. November.*
- Rianna, L., Ully, R., Riyadi, S., Widayat, E., & Nidn, M. S. (2021). *PEMBERDAYAAN EKONOMI LOKAL INDUSTRI BATIK TULIS GENTONGAN AROMATHERAPY AL-WARITS DI TANJUNG BUMI , KABUPATEN BANGKALAN* (Vol. 0001035803).
- Risma, A. (2023). *PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN BAHAN BAKAR MINYAK ANTARA PT . KARYA ATMA MANUNGGAL DAN PT . PELNI DI KOTA MAKASSAR* *Implementation of the Fuel Oil Transportation Agreement Between PT . Works Of Atma Manunggal and PT . Pelni In Makassar City*. 6(1), 1–6. <https://doi.org/10.35965/ijlf.v6i1.3854>
- Santoso, E. (2022). *DETERMINAN DISPARITAS PEMBANGUNAN WILAYAH PADA KORIDOR EKONOMI JAWA* <https://doi.org/10.29407/jae.v7i3.18926>
- Sitorus, putri mayasari. (2023). *TRANS METRO DELI DALAM MENANGANI KEMACETAN KOTA MEDAN*.
- Soehardi, & Nursal, m fadhili. (2021). *MODEL KEPUTUSAN TURIS MELALUI AKSESIBILITAS TRANSPORTASI, AKOMODASI DAN MEDIA SOSIAL DI TANJUNG LESUNG*. 3(1).
- Tudy, C. A. S. E. S., Ipin, D. A. S., Adisca, P., & Seno, W. (2022). *PERENCANAAN ANGKUTAN SEKOLAH DI KOTA JAMBI*. 1–12.
- Waruwu, M. (2023). *Pendekatan Penelitian Pendidikan : Metode Penelitian Kualitatif , Metode Penelitian Kuantitatif dan Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Method)*. *pendidikan tambusai*, 7(1), 2896–2910.
- Yuliani, D., Saryono, S., Apriani, D., & Ro, M. (2022). *Dampak Kenaikan Harga Bahan Bakar Minyak (BBM) Terhadap Sembilan Bahan Pokok (Sembako) Di Kecamatan Tambun Selatan Dalam Masa Pandemi*. 2(2), 320–326.
- Zaenab, F. (2021). *SISTEM PENGANGKUTAN PUPUK SUBSIDI DAN NON SUBSIDI DENGAN MENGGUNAKAN KAPAL BULK CARRIER PADA PT . PUPUK INDONESIA LOGISTIK CARRIER PADA PT . PUPUK INDONESIA LOGISTIK*.
- Zanariyah, S. (2024). *Teknik Observasi Yang Efektif Dan Efisien Pada Kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN)*. 4.