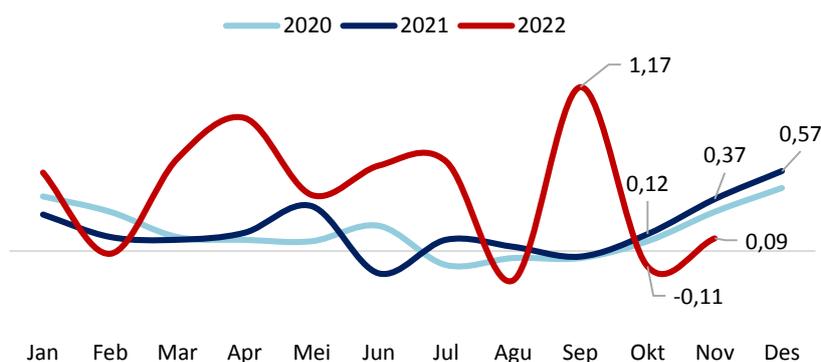


**MENGURAI DAMPAK KENAIKAN HARGA BBM TERHADAP
KELOMPOK MASYARAKAT RENTAN:
Studi Kasus Masyarakat Nelayan Kecil dan Tradisional**



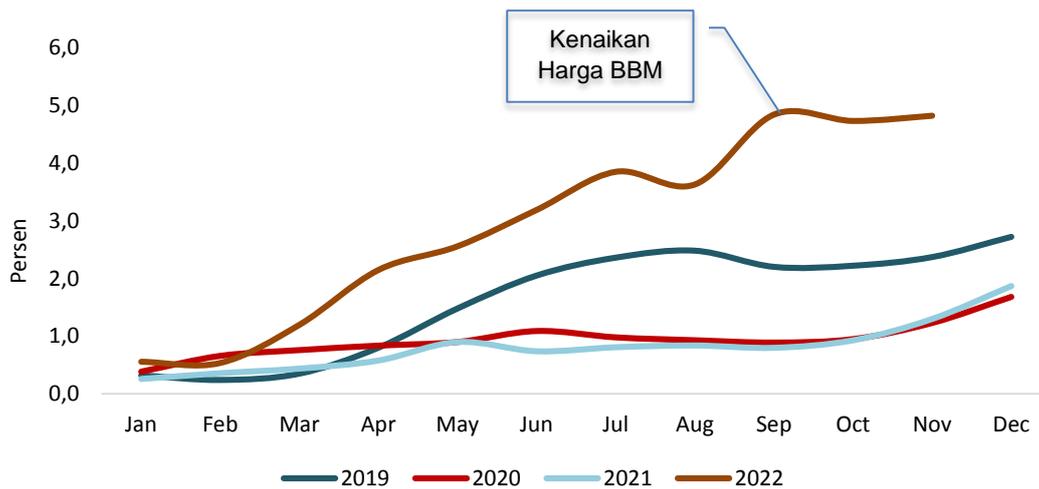
Kenaikan harga BBM bersubsidi pada 3 September lalu berdampak terhadap perekonomian domestik, salah satunya adalah lonjakan inflasi yang mencapai **1,17 persen (mtm)** pada **September 2022** (Grafik 1). Inflasi tertinggi disumbang oleh sektor transportasi dengan andil sebesar 1,08 persen, dimana bensin berkontribusi 0,89 persen, angkutan dalam kota (0,09 persen), solar (0,03 persen), angkutan antar kota (0,03 persen), dan tarif kendaraan roda 2 (0,02 persen). Kebijakan tersebut menyebabkan inflasi kumulatif tahun ini menjadi jauh lebih tinggi bahkan sebelum masa Pandemi COVID-19 (Grafik 2).

Grafik 1. Inflasi Umum (mtm)



Sumber: Badan Pusat Statistik

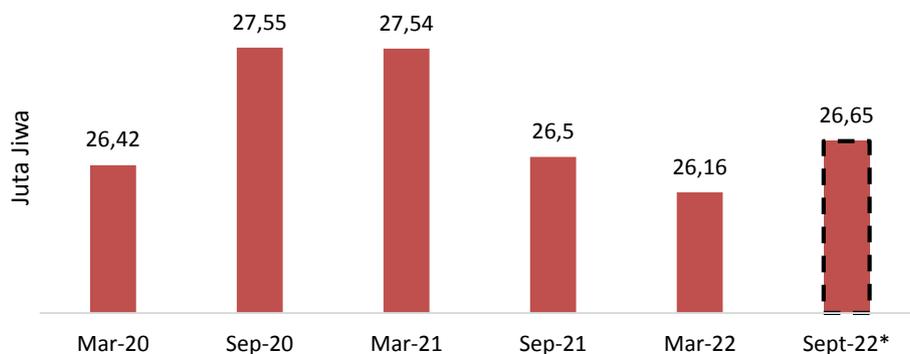
Grafik 2. Inflasi Kumulatif Tahun Kalender



Sumber: Badan Pusat Statistik

Kebijakan tersebut menyebabkan perlambatan terhadap pemulihan ekonomi terutama penurunan angka kemiskinan.. Pada Februari 2022, penduduk miskin mencapai 9,55 persen, lebih tinggi dibandingkan pra pandemi yang hanya mencapai 9,22 persen (September 2019). Jika tingkat inflasi yang diperkirakan lebih tinggi dibandingkan kenaikan pendapatan rata-rata masyarakat, terutama penduduk menengah bawah, maka jumlah penduduk miskin akan meningkat. Berdasarkan proyeksi CORE Indonesia, garis kemiskinan pada periode September 2022 mencapai Rp 507.660 per jiwa atau naik 0,43 persen dari garis kemiskinan Maret 2022, sehingga berpotensi menambah angka kemiskinan 493 ribu jiwa atau menjadi 26,65 juta jiwa pada September 2022. Di samping itu, penduduk dalam kategori hampir miskin dapat mencapai sekitar 11,2-19,7 juta jiwa.

Grafik 3. Jumlah Penduduk Miskin Indonesia (Juta Jiwa)

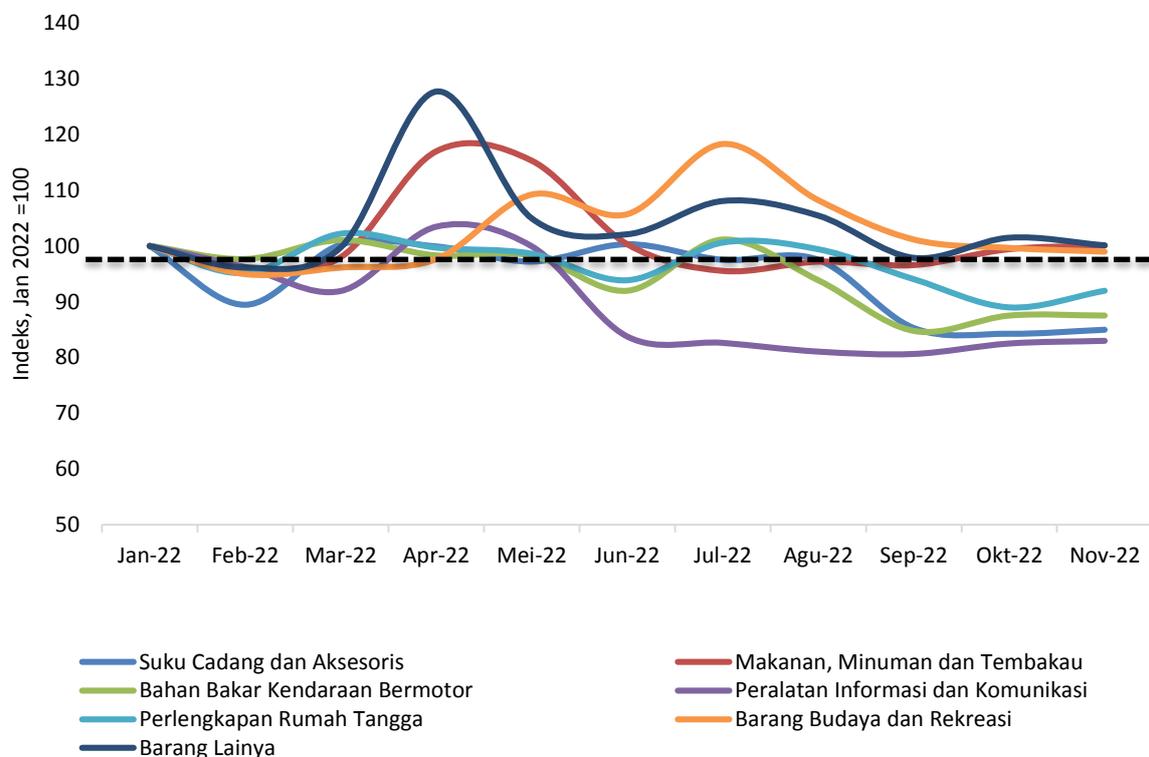


Sumber: Badan Pusat Statistik, diolah.

Secara historis, selain memicu *first-round effect*, berupa inflasi biaya transportasi, kenaikan harga BBM juga dapat memicu *second-round effect* atau kenaikan inflasi pada barang-barang selain transportasi, seperti bahan makanan dan minuman. Namun, dampak dari kenaikan BBM kali ini terdapat anomali, dimana pada bulan Oktober terjadi deflasi yaitu -0,11 mtm. Inflasi pada bulan berikutnya juga hanya sebesar 0,09 mtm.

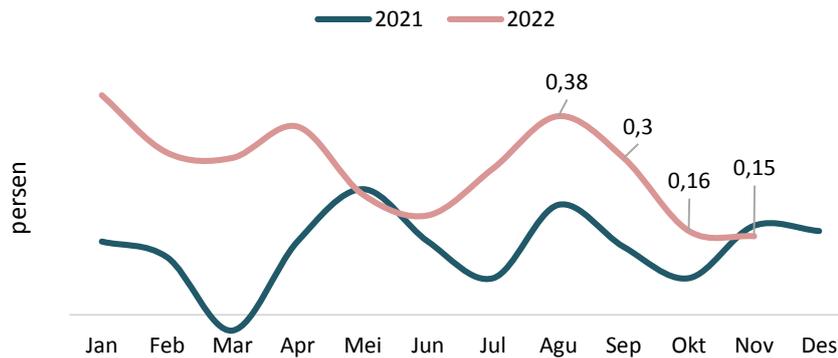
Sehingga dapat dikatakan bahwa dampak lanjutan (*Second-round effect*) akibat kenaikan harga BBM tidak terjadi. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor. **Pertama**, menurunnya daya beli masyarakat pasca kenaikan harga BBM. Sebelum BBM naik pun daya beli masyarakat yang tercermin dari Indeks Penjualan Riil sudah menunjukkan penurunan (Grafik 4). Hal ini juga didukung oleh perlambatan pada inflasi inti yang menggambarkan daya beli masyarakat. Inflasi inti September 2022 sebesar 0,3 (mtm), turun pada bulan Oktober 2022 (0,16 persen) dan November (0,15 persen). Selain itu, periode waktu kenaikan BBM yang tidak beriringan dengan momentum hari raya besar ataupun liburan panjang juga mengurangi eskalasi peningkatan inflasi.

Grafik 4. Indeks Penjualan Riil



Sumber: Bank Indonesia, diolah

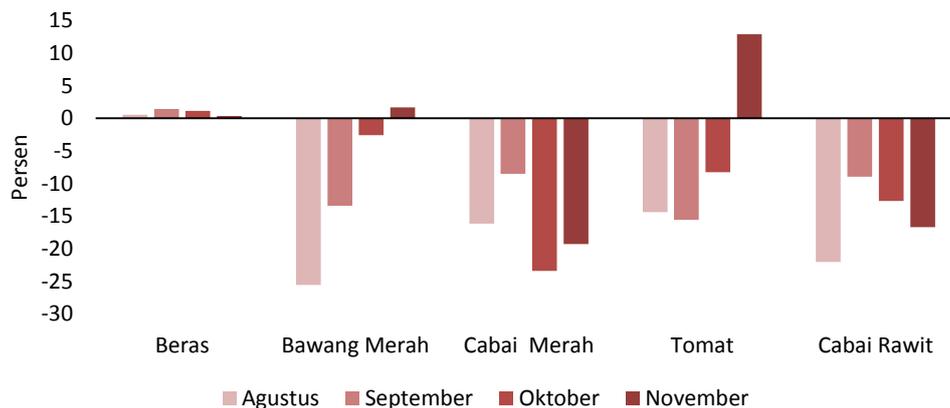
Grafik 5. Inflasi Inti (mtm)



sumber : Badan Pusat Statistik

Kedua, terjadi deflasi beberapa komoditas makanan, yang lazimnya mengalami peningkatan harga ketika terjadi kenaikan BBM, akibat peningkatan pasokan. Pada bulan September, misalnya, sentra-sentra produksi bawang merah dan cabai merah sudah memasuki panen raya. Pada bulan September hingga Oktober, harga minyak goreng mengalami deflasi sejalan dengan berlimpahnya bahan baku minyak goreng setelah kebijakan menekan harga minyak goreng domestik diterapkan. Harga ayam juga mengalami penurunan akibat surplus pasokan DOC (*Day Old Chick*) terutama di perusahaan-perusahaan besar.

Grafik 6. Nilai Inflasi Kelompok Volatile Food 2022 (mtm)



sumber : Bank Indonesia, diolah

Ketiga, pengetatan moneter Bank Indonesia turut membantu menekan tingkat ekspektasi inflasi masyarakat yang meningkat pasca kenaikan BBM. Bank Indonesia memutuskan untuk menaikkan BI 7-Day Reverse Repo Rate (BI7DRR) sebesar 50 bps menjadi 4,25% pada September 2022, lalu sebesar 50 bps atau menjadi 4,75 persen pada bulan Oktober, dan sebesar 50 bps atau menjadi 5,25 persen pada November 2022. Meskipun transmisi kebijakan moneter terhadap penurunan inflasi memakan waktu beberapa bulan, namun *stance*

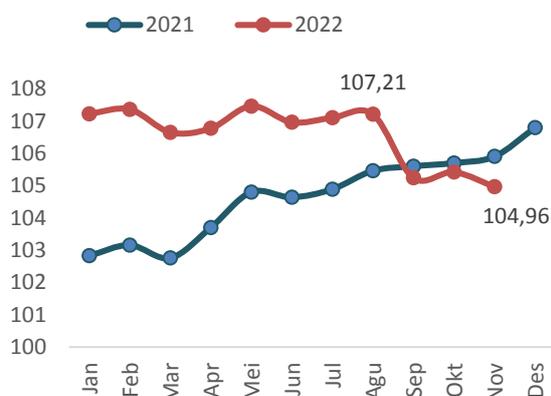
kebijakan Bank Indonesia tersebut mampu menghambat ekspektasi inflasi masyarakat akibat kenaikan harga BBM.

Dampak Kenaikan BBM Terhadap Nelayan

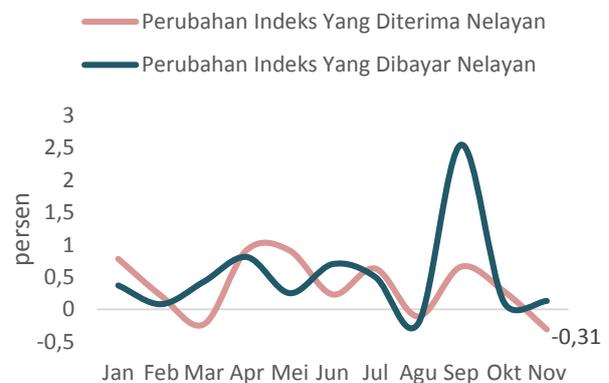
Meskipun inflasi umum relatif rendah pasca kenaikan BBM, namun inflasi transportasi mengalami lonjakan yang sangat tinggi. Akibatnya, rumah tangga yang banyak mengkonsumsi komoditas tersebut mengalami tekanan yang paling besar. Salah satunya adalah rumah tangga nelayan tangkap.

Tingkat kesejahteraan nelayan pada periode setelah kenaikan BBM turun, tercermin dari nilai tukar nelayan yang turun. Pada Agustus 2022 nilai tukar nelayan sebesar 107,21 sedangkan pada September 2022 turun menjadi 105,24. Turunnya nilai tukar nelayan dipengaruhi oleh lebih tingginya perubahan indeks yang dibayar oleh nelayan daripada perubahan indeks yang diterima. Indeks yang diterima nelayan pada September 2022 terus mengalami perlambatan hingga pada November turun -0,31 persen.

Grafik 7. Nilai Tukar Nelayan



Grafik 8. Perubahan Indeks Yang Diterima dan Dibayar Nelayan (2022)



Sumber : Badan Pusat Statistik, 2022

Indeks yang dibayar oleh nelayan pada saat dan setelah kenaikan harga BBM meningkat, dengan peningkatan terbesar terjadi pada sektor transportasi. Sektor transportasi pada September meningkat 7,16 persen secara mtm akibat kenaikan harga BBM. Hingga November 2022 indeks yang dibayarkan nelayan masih meningkat meskipun tidak setajam awal kenaikan BBM. Disisi lain, perubahan indeks yang diterima nelayan justru terus mengalami perlambatan. Hingga November mengalami penurunan sebesar -0,3 persen mtm. Dengan kondisi perubahan indeks yang dikeluarkan nelayan lebih tinggi daripada perubahan indeks yang diterima nelayan, maka kesejahteraan nelayan turun.

Grafik 9. Perubahan Indeks Yang Dibayar Nelayan Berdasarkan Sektor (2022)



Sumber : BPS, diolah

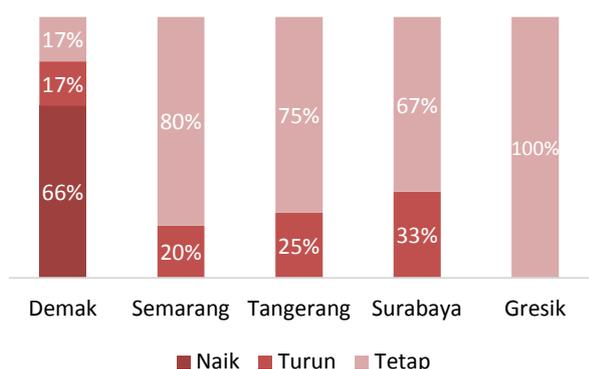
Nelayan tangkap sangat sensitif terhadap perubahan harga BBM, sebab sekitar 60 persen dari total biaya produksi diperuntukkan untuk membeli bahan bakar kapal, terutama solar. Apalagi, 83,19 persen nelayan membeli bahan bakar solar secara eceran yang harganya jauh lebih tinggi dari harga yang ditetapkan oleh pemerintah dan mayoritas yang membeli yakni nelayan kecil (Survei Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia, 2021). Banyak nelayan yang tidak mendapat manfaat dari program pembangunan pemerintah, penyebabnya ialah birokrasi yang menyulitkan proses administrasi nelayan untuk mengurus surat rekomendasi penggunaan BBM bersubsidi, ketidaktahuan nelayan dalam memahami tata cara pengurusan administrasi (84,97%), dan jauhnya lokasi stasiun pengisian menjadikan nelayan sangat kesulitan untuk membeli BBM atau solar dengan harga normal. Hal ini dapat menjadi catatan bahwa diperlukannya sosialisasi dan pendampingan bagi nelayan.

STUDI KASUS MASYARAKAT NELAYAN KECIL DAN TRADISIONAL¹

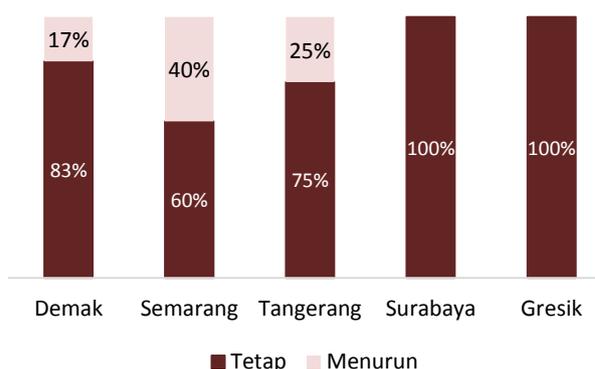
Pasca kenaikan harga BBM, nelayan pada umumnya tetap membeli BBM dalam jumlah yang sama seperti sebelum kenaikan harga. Meskipun di beberapa wilayah ada sebagian kecil nelayan yang menurunkan volume BBM nya, namun 66 persen nelayan di wilayah Demak justru meningkatkan volume penggunaan BBM. Adapun alasannya adalah mereka ingin memperpanjang wilayah jangkauan melautnya sehingga dapat memperoleh hasil tangkapan yang lebih banyak. Dengan hasil tangkapan yang lebih banyak maka harapannya pendapatan akan mampu mengkompensasi peningkatan pengeluaran mereka.

Pembelian volume BBM yang relatif tetap tersebut konsisten dengan durasi melaut nelayan yang cenderung tetap dalam satu minggu meskipun terjadi kenaikan harga BBM. Setelah kenaikan harga BBM, sebagian nelayan masih melaut dengan durasi waktu yang sama, seperti Surabaya dan Gresik. Sedangkan nelayan di wilayah lain seperti Demak, Tangerang dan Semarang secara berturut-turut sebesar 17 persen, 25 persen dan 40 persen mengalami pengurangan durasi waktu melaut. Nelayan di Demak rata-rata menggunakan perahu dengan kapasitas 5-7 GT, sedangkan di Tangerang sebesar 0.5 - 2 GT, atau tergolong sebagai nelayan kecil.

Grafik 10. Perubahan Penggunaan Volume BBM Oleh Nelayan



Grafik 11. Durasi Melaut Nelayan Dalam 1 Minggu Setelah Kenaikan Harga BBM



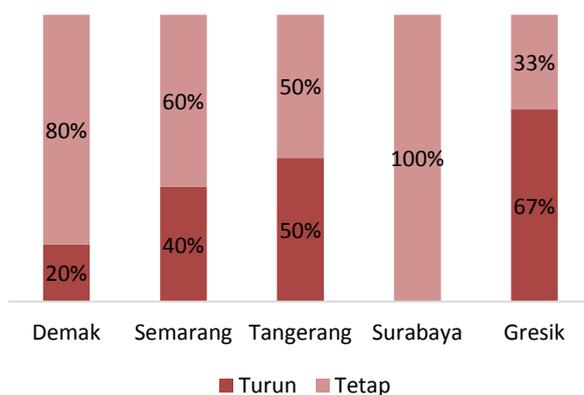
Sumber: Hasil Survei CORE Indonesia

Dengan penggunaan volume BBM dan durasi melaut yang cenderung tetap, hasil tangkapan nelayan justru cenderung turun setelah harga BBM naik. Berdasarkan hasil survei yang dilakukan oleh CORE Indonesia, wilayah Demak, Semarang, Tangerang dan Gresik cenderung mengalami penurunan hasil tangkapan setelah adanya kenaikan harga BBM pada September

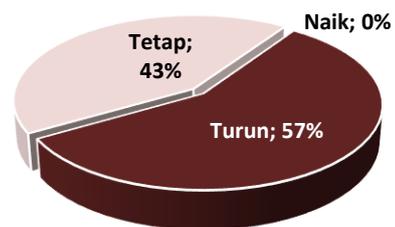
¹ CORE Indonesia bekerjasama KNTI melakukan survei kepada 21 rumah tangga nelayan kecil dan tradisional di Kota/Kabupaten Demak, Semarang, Tangerang, Surabaya dan Gresik pada tanggal 22 Oktober – 30 November 2022. Adapun metode penarikan sampel yang digunakan adalah purposive sampling.

2022. Penurunan terbesar terjadi pada wilayah Gresik, yakni 67 persen nelayan mengalami penurunan hasil tangkapan. Kondisi tersebut karena kenaikan harga BBM bertepatan dengan masuknya musim paceklik. Namun kondisi yang berbeda terjadi di Surabaya, yang tidak mengalami penurunan hasil tangkapan, dikarenakan puncak musim paceklik di Surabaya terjadi pada waktu yang berbeda yakni pada Bulan Juni hingga Agustus.

Grafik 12. Hasil Tangkapan Nelayan Setelah Kenaikan Harga BBM



Grafik 13. Harga Hasil Tangkapan Nelayan Setelah Kenaikan Harga BBM



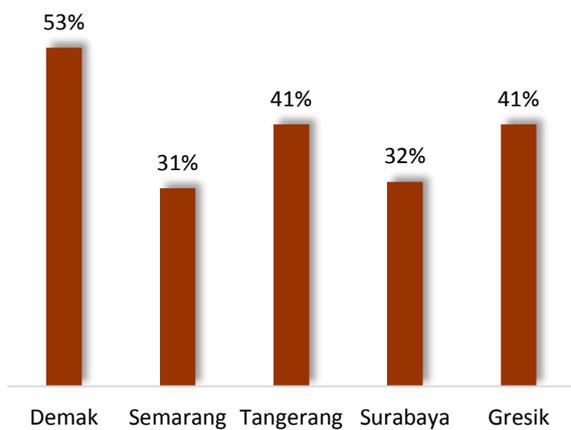
Sumber: Hasil Survei CORE Indonesia

Meski nelayan mengeluarkan biaya yang lebih besar pasca kenaikan BBM, namun hal itu tidak membuat harga jual hasil tangkapan mereka ikut naik. Mirisnya, harga hasil tangkapan nelayan relatif turun setelah kenaikan harga BBM. Di Tangerang, rata-rata harga ikan rajungan bahkan turun 63 persen setelah kenaikan BBM, dari Rp 80.000/kg menjadi 30.000/kg; harga Ikan Kerapu turun 35 persen, dari Rp 135.000/kg menjadi 85.000/kg setelah kenaikan harga BBM. Hal ini dapat disebabkan oleh penurunan permintaan yang lebih dalam dibandingkan dengan penurunan pasokan akibat musim paceklik. Penurunan permintaan tersebut dapat disebabkan oleh menurunnya daya beli masyarakat akibat kenaikan harga BBM sehingga mendorong masyarakat mengurangi konsumsi produk tangkapan nelayan. Selain itu, tata niaga ikan tangkap dikendalikan oleh pengepul, sehingga nelayan tidak memiliki kekuatan dalam menentukan harga jual hasil tangkapnya sendiri.

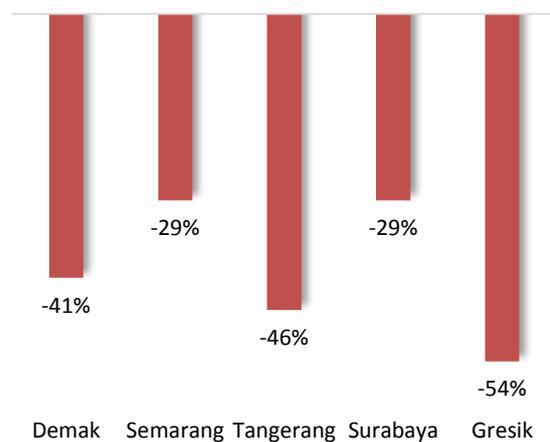
Dengan harga jual yang turun di tengah peningkatan biaya produksi, pendapatan nelayan merosot cukup tajam. Volume penggunaan BBM nelayan di sebagian besar wilayah cenderung sama seperti sebelum adanya kenaikan harga, sehingga biaya yang mereka keluarkan meningkat cukup signifikan, seperti yang terjadi pada nelayan di Demak. Dengan harga hasil tangkap yang cenderung turun dan biaya produksi yang naik, rata-rata keuntungan

nelayan turun sekitar 30-50 persen. Gresik merupakan daerah yang paling besar penurunan keuntungannya yakni 54 persen (Grafik 15), karena volume hasil tangkapannya berkurang sebesar 67 persen akibat penggunaan volume BBM dan durasi waktu melaut yang tetap. Kondisi tersebut diperparah dengan mulai masuknya musim paceklik pada saat kenaikan harga BBM.

Grafik 14. Rata-rata Total Biaya yang Dikeluarkan oleh Nelayan untuk Membeli BBM



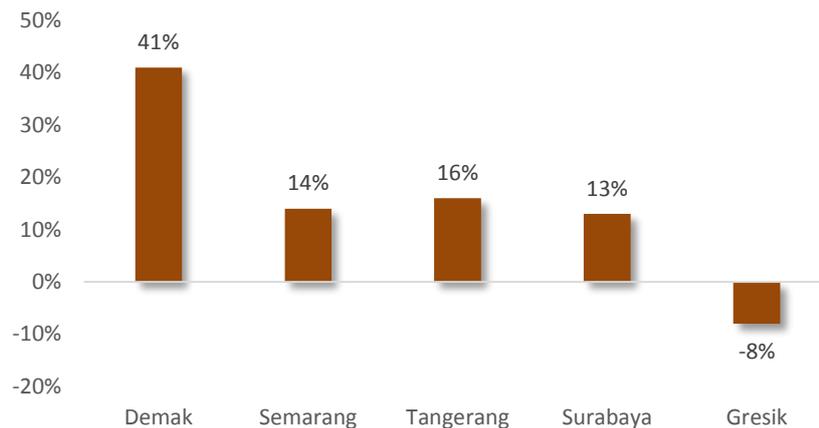
Grafik 15. Rata-rata Keuntungan Nelayan Setelah Kenaikan BBM



Sumber: Hasil Survei CORE Indonesia

Dampak dari kenaikan harga BBM menyebabkan pengeluaran rumah tangga nelayan mengalami peningkatan, akibat peningkatan biaya produksi dan peningkatan harga kebutuhan pokok. Demak menjadi wilayah dengan peningkatan pengeluaran rumah tangga yang cukup tinggi yakni 41 persen (Grafik 16). Hal ini disebabkan karena adanya peningkatan volume belanja BBM (Grafik 10) dan kenaikan harga bahan pokok.

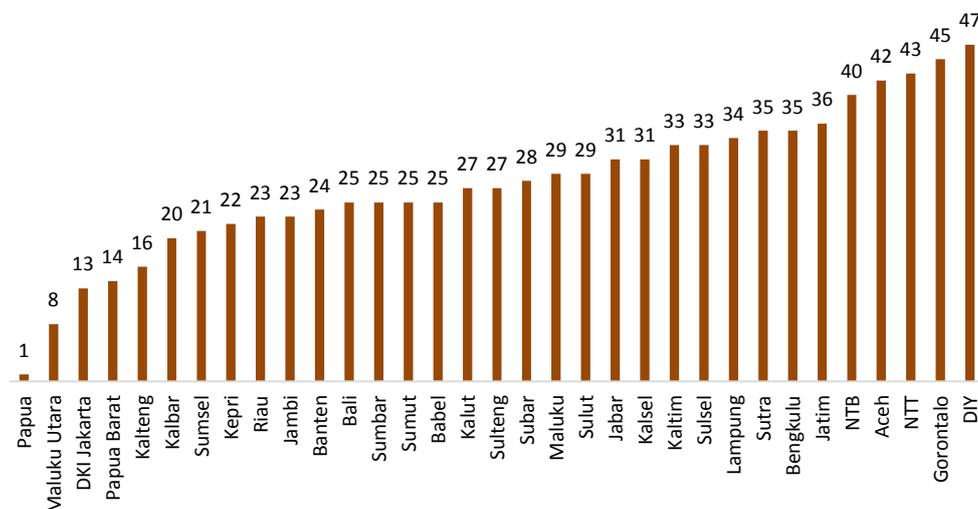
Grafik 16. Rata-rata Perubahan Pengeluaran Bulanan Rumah Tangga Nelayan (%)



Sumber: Hasil Survei CORE Indonesia

Di tengah penurunan pendapatan dan peningkatan pengeluaran yang signifikan, ironisnya 100 persen nelayan yang disurvei belum pernah menerima bantuan sosial sejak adanya kenaikan harga BBM. Padahal, berdasarkan instruksi pemerintah, masyarakat yang terdampak kenaikan harga BBM bersubsidi berhak mendapatkan bantuan sosial. Ketiadaan bantuan yang diperoleh oleh para nelayan tersebut juga sejalan dengan data BPS bahwa sebagian besar rumah tangga miskin di Indonesia tidak mendapatkan Bantuan Pangan Non Tunai (BPNT) atau program sembako pada 2020. Provinsi Papua misalnya, hanya mendapatkan manfaat BPNT sebesar 1 persen, padahal provinsi tersebut merupakan salah satu provinsi dengan persentase penduduk miskin terbesar di Indonesia (Grafik 17).

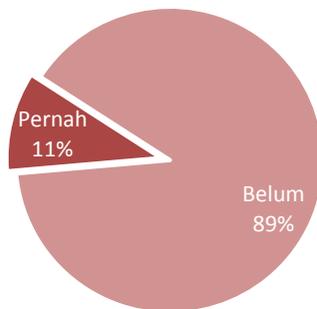
Grafik 17. Persentase Rumah Tangga Miskin Yang Menerima dan Memanfaatkan Bantuan (%)



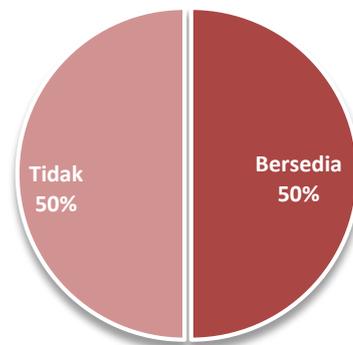
Sumber : Susenas, 2021

Ketika harga BBM naik dan stok yang terbatas di tingkat eceran, maka dibutuhkan alternatif solusi yang dapat meringankan beban nelayan. Salah satu alternatif tersebut adalah transisi energi dari solar/pertalite ke gas. Berdasarkan hasil survei CORE Indonesia, hanya 11 persen nelayan yang pernah menggunakan kapal berbahan bakar gas elpiji (LPG) 3 kilogram dari program pemerintah, sisanya belum pernah menggunakan karena minimnya sosialisasi dari pemerintah. Namun, jika melihat kesediaan nelayan untuk mengkonversi dari solar/pertalite ke bahan bakar gas, hanya 50 persen nelayan yang setuju. Itupun dengan catatan harga bahan bakarnya lebih murah dari BBM, lebih menguntungkan, lebih irit, dan fasilitasnya, seperti mesin dan gas, disediakan oleh pemerintah. Sementara itu, nelayan yang tidak bersedia memiliki kekhawatiran jika biaya penggantian alat dan perawatan mesin akan lebih mahal jika menggunakan bahan bakar gas.

Grafik 18. Nelayan yang Pernah Menggunakan Kapal Berbahan Bakar Gas



Grafik 19. Kesediaan Nelayan untuk Konversi Energi dari Solar/Pertalite ke Gas (LPG)



Sumber: Hasil Survei CORE Indonesia

CORE Indonesia merupakan akronim dari Center of Reform on Economics. Kami adalah *think-tank* independen yang fokus pada penelitian dan konsultasi di bidang ekonomi, industri, perdagangan, pembangunan wilayah dan kebijakan publik.

CORE Indonesia
SOHO Pancoran
Tower Splendor Lt. 28
Unit 2817
Jl. MT Haryono Kav. 2-3
Jakarta Selatan 12810



T: +6221 2298 3998

F: +6221 2283 7424

E-mail:

info@coreindonesia.org



www.coreindonesia.org

Penulis :

Mohammad Faisal, Ph.D
Muhammad Ishak Razak, M.A
Eliza Mardian, M.S.P
Fitri Yana, S.E
Fani Umrotul Khikmawati, S.E
Lailatun Nikma

Rekomendasi

Distribusi BBM bersubsidi pada saat ini belum dapat dijangkau dengan baik oleh nelayan, hal ini karena jauhnya jarak SPBU dari pemukiman nelayan. Disisi lain, nelayan harus memiliki surat rekomendasi dari Dinas Perikanan setempat agar dapat membeli BBM bersubsidi di SPBU. Sedangkan dalam proses pengajuan surat rekomendasi tersebut membutuhkan waktu dan administrasi yang panjang, sehingga banyak nelayan yang lebih memilih membeli BBM ke pengecer.

Berdasarkan hal tersebut, beberapa kebijakan yang dapat direkomendasikan, diantaranya:

Pertama, pemerintah diharapkan melakukan pembangunan SPBU atau SPBUN untuk mempermudah distribusi BBM subsidi kepada nelayan. Di samping itu, pemerintah perlu mempermudah mekanisme pengurusan administrasi bagi nelayan untuk mendapat rekomendasi untuk membeli BBM bersubsidi.

Kedua, penerima bantuan subsidi BBM dan bantuan sosial lainnya kepada nelayan harus dipastikan disalurkan secara tepat (sasaran, waktu, dan jumlahnya), sehingga tingkat kesejahteraan mereka tidak semakin memburuk akibat turunnya pendapatan mereka pada saat pengeluaran mereka semakin membengkak.

Ketiga, salah satu alternatif untuk menurunkan biaya produksi nelayan akibat kenaikan harga BBM dan stok terbatas yang adalah konversi energi dari solar/pertalite ke gas. Namun, konversi energi tersebut harus dipastikan lebih menguntungkan secara nyata agar nelayan bersedia menggunakannya.