

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penyajian Data

1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

a. Kondisi Geografis dan Topografis Desa Jelapat I

Secara administratif, Desa Jelapat I merupakan bagian dari Kecamatan Tamban, Kabupaten Barito Kuala, Provinsi Kalimantan Selatan. Batas wilayah Desa Jelapat I dari bagian sebelah Utara yaitu Desa Jelapat Baru (Kec. Tamban), pada sebelah Timur Sungai Barito, dibagian Selatan ada Desa Tinggiran II Luar (Kec. Tamban) dan Desa Tinggiran Baru (Kec. Mekarsari) dan disebelah Barat Desa Jelapat II (Kec. Mekarsari). Menggunakan Kode pos 70566, yang juga digunakan bersama oleh 15 desa/kelurahan lain di kecamatan yang sama, seperti Jelapat Baru, Purwosari I, Damsari, dan lainnya.¹

Luas wilayah Desa Jelapat I tercatat sekitar 891,67 Ha (hektare), yang terbagi ke dalam 23 Rukun Tetangga (RT). Berdasarkan data statistik kependudukan per 14 Mei 2026, jumlah penduduk Desa Jelapat I tercatat 5.901 jiwa, terdiri dari 2.977 jiwa laki-laki dan 2.924 jiwa perempuan. Wilayah ini berbatasan langsung dengan Sungai Barito di bagian Timur, sekaligus koridor transportasi utama. Sungai Barito, sebagai jalur air terbesar di wilayah tersebut, menghubungkan

¹ Kodepos.Co.Id, "Kodepos.Co.Id — Deteksi Otomatis Kode Pos Alamat Ktp," Text, Kodepos.Co.Id, Kodepos.Co.Id, 2026, Indonesia, <https://Kodepos.Co.Id/Kodepos/Kalimantan-Selatan/Kabupaten-Barito-Kuala/Tamban>.

Desa Jelapat I dengan pusat-pusat kegiatan ekonomi seperti Kota Banjarmasin. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Barito Kuala Tahun 2024-2025, struktur wilayah Kecamatan Tamban didominasi oleh lahan basah dengan tingkat fluktuasi air yang tinggi, yang secara signifikan mempengaruhi biaya operasional transportasi warga.²

Secara topografis, Desa Jelapat I merupakan wilayah lahan basah (*wetland*) dengan karakteristik tanah yang selalu tergenang air dalam intensitas tertentu. Kondisi geografis yang didominasi oleh ekosistem sungai dan rawa ini secara langsung memengaruhi aktivitas utama masyarakat setempat. Kondisi inilah yang menyebabkan ketergantungan tinggi pada transportasi air, sekaligus membentuk karakteristik ekonomi masyarakat yang berbasis pada sumber daya perairan.³

Topografi yang berat ini menjadikan biaya pembangunan infrastruktur di Desa Jelapat I menjadi lebih mahal dibandingkan wilayah dataran tinggi. Hal ini disebabkan karena setiap pembangunan fisik (jalan, jembatan, gedung) harus memperhitungkan konstruksi tahan air dan sistem drainase yang kompleks. Perubahan pasang-surut

² Badan Pusat Statistik Kabupaten Barito Kuala, "Statistik Daerah Kabupaten Barito Kuala 2024," T.T., Diakses 2 Juni 2026, <https://Baritokualakab.Bps.Go.Id/Id/Publication/2024/12/23/8e516e74105d0843f7dbb570/Statistik-Daerah-Kabupaten-Barito-Kuala-2024.Html>.

³ Sigit Ruswinarsih Dkk., "Adaptation Of Wetland Farming Communities To Modernization: Case Study In Jelapat 1 Village, Indonesia," *Sinthop: Media Kajian Pendidikan, Agama, Sosial Dan Budaya* 3, No. 1 (2024): 1–8, <https://doi.org/10.22373/Sinthop.V3i1.3981>.

sungai memengaruhi muka air lokal, pada musim hujan atau saat pasang tinggi berpotensi menyebabkan banjir dan genangan berkepanjangan, khususnya di area rendah.⁴



Gambar 1 Peta Desa Jelapat I
(sumber: website resmi Desa Jelapat I)

b. Dinamika Sosial-Ekonomi dan Demografi Terkait Transportasi

Berdasarkan data statistik kependudukan Desa Jelapat I per 14 Mei 2026, komposisi mata pencaharian penduduk didominasi oleh sektor pertanian dengan 994 jiwa (16,8%) bekerja sebagai petani/perkebunan, disusul karyawan swasta 903 jiwa (15,3%), pedagang 550 jiwa (9,3%), dan buruh harian lepas 256 jiwa (4,3%).⁵ Studi terkait pemberdayaan ekonomi mengungkapkan bahwa pada sebagian besar warga Desa Jelapat I berada pada level ekonomi menengah ke bawah, dengan banyak di antaranya bertani di lahan yang tidak mereka miliki sendiri. Ketergantungan pada hasil alam yang fluktuatif ini menyebabkan masyarakat sangat sensitif terhadap biaya

⁴ “Website Resmi Desa Jelapat I,” Diakses 28 Mei 2026, <https://www.jelapati.web.id/>.

⁵ *Laporan Data Statistik Kependudukan Menurut Jumlah Dan Persentase Penduduk Berdasarkan Aktivitas Atau Jenis Pekerjaannya Di Desa Jelapat I*, Data Statistik Kependudukan (Desa Jelapat I, 2026), <https://www.jelapati.web.id/>.

hidup, terutama biaya transportasi yang merupakan komponen pengeluaran rutin terbesar kedua setelah pangan.

Desa Jelapat I termasuk dalam wilayah dengan tingkat ketergantungan tinggi terhadap sektor informal. Jumlah penduduk desa yang signifikan ditambah dengan keterbatasan akses jalan darat yang menghubungkan langsung ke pusat kota, menjadikan transportasi air bukan hanya pilihan, melainkan kebutuhan primer. Penelitian tentang transportasi sungai di Kalimantan Barat menemukan bahwa pengguna transportasi sungai umumnya didominasi oleh laki-laki usia produktif (15-25 Tahun) dengan tujuan ekonomi dan pendidikan. Meskipun berlokasi berbeda, karakteristik ini memiliki kemiripan dengan kondisi di Desa Jelapat I.⁶

Setiap hari, siswa, mahasiswa, pekerja buruh, dan pedagang melintasi melintasi Sungai Barito menuju Banjarmasin untuk mengakses roda pendidikan dan ekonomi. Beban biaya transportasi yang berulang (*commuting*) bagi mahasiswa menjadi beban psikologis dan finansial tersendiri bagi yang memiliki latar belakang keluarga petani juga buruh harian. Dinamika inilah yang melatarbelakangi intervensi pemerintah desa melalui kebijakan diskresi berupa tarif khusus mahasiswa.

⁶ Regina Desi Dkk., "Analysis Of River Transport Service Levels On The Pontianak-Labai Hilir Village Route, Simpang Hulu District, Ketapang Regency," *Jurnal Teknik Sipil* 24, No. 3 (2024): 1152, <https://doi.org/10.26418/jts.V24i3.81499>.

c. Gambaran Umum Layanan Penyeberangan Feri

Fasilitas penyeberangan feri di Desa Jelapat I merupakan transportasi utama yang melayani rute lintas kabupaten menuju Dermaga Kuin, Banjarmasin Utara. Berdasarkan Lampiran II Peraturan Bupati Barito Kuala Nomor 127 Tahun 2022, lintas ini secara resmi diakui sebagai “Lintas Kabupaten Barito Kuala dengan Kota Banjarmasin” dengan tarif yang telah ditetapkan (Perbup Barito Kuala No. 127/2022, Lampiran II).⁷

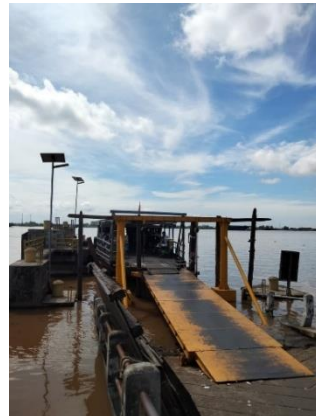
Secara operasional, jasa feri ini dikelola oleh pemilik kapal/feri swasta. Berdasarkan Peraturan Bupati Barito Kuala Nomor 127 Tahun 2022 yang mulai berlaku efektif pada 1 Januari 2023, tarif resmi untuk lintas Kabupaten Barito Kuala-Kota Banjarmasin (rute Jelapat-Kuin) ditetapkan sebesar Rp10.000 untuk kendaraan roda dua, dengan pembagian Rp9.000 untuk pemilik kapal/feri dan Rp1.000 untuk retribusi daerah (Perbup Barito Kuala No. 127/2022, Lampiran II). Berdasarkan observasi awal peneliti, pada tahun 2025 terjadi kenaikan komponen retribusi daerah menjadi Rp2.000, sehingga tarif feri secara keseluruhan menjadi Rp11.000 yang berlaku hingga saat ini. Realitas di lapangan juga menunjukkan adanya praktik negosiasi tarif antara Pemerintah Desa dengan Pihak Feri, terutama untuk kelompok

⁷ Peraturan Bupati (Perbup) Kabupaten Barito Kuala Nomor 127 Tahun 2022 Tarif Dan Retribusi Penyeberangan Di Air Dalam Wilayah Kabupaten Barito Kuala Dan Lintas Kabupaten Barito Kuala Dengan Kota Banjarmasin, Ctt. Lampiran Ii, Diakses 1 Maret 2025, [Http://Peraturan.Bpk.Go.Id/Details/270361/Perbup-Kab-Barito-Kuala-No-127-Tahun-2022](http://Peraturan.Bpk.Go.Id/Details/270361/Perbup-Kab-Barito-Kuala-No-127-Tahun-2022).

tertentu seperti mahasiswa, yang seringkali dikenakan tarif lebih rendah (Rp5.000-7.000) per perjalanan.



*Gambar 2 Dermaga
Pelabuhan Feri Jelapat I*



Gambar 3 Feri Jelapat I

(sumber: Dokumentasi pribadi penulis saat penelitian)

2. Deskripsi Informan (Identitas Informan dan Uraian Hasil Wawancara)

a. Informan Pertama

Nama : Azkia Rizani

Usia : 34 Tahun

Jabatan : Penagih Retribusi Pelabuhan Jelapat I

Pendidikan Terakhir : SMA/Sederajat

AR bertugas sebagai penagih retribusi di Pelabuhan Jelapat I. Ia mengetahui bahwa tarif penyeberangan diatur dalam Peraturan Bupati Nomor 127 Tahun 2022, yang menurut keterangannya kini telah diperbarui menjadi Peraturan Daerah Kabupaten Barito Kuala Nomor 06 Tahun 2025. Meskipun Perda tersebut belum terpublikasi secara resmi dalam Jaringan Dokumentasi dan Informasi Hukum (JDIH) Kabupaten Barito Kuala pada saat wawancara dilakukan, AR sebagai

petugas di lapangan mengonfirmasi bahwa aturan tersebut telah berlaku secara operasional dibuktikan dengan adanya karcis retribusi edisi baru yang memuat nomor dan Tahun peraturan tersebut.

Berdasarkan aturan terbaru itu, besaran retribusi yang dipungut adalah Rp2.000 per penyeberangan, sehingga total tarif yang dibayarkan penumpang menjadi Rp11.000, terdiri dari Rp2.000 untuk retribusi daerah dan Rp9.000 untuk tarif jasa penyeberangan feri. Terkait kebijakan tarif khusus Rp5.000 untuk mahasiswa, ia mengetahui bahwa Pemerintah Desa Jelapat I meminta kepada pihak pengelola feri untuk memberikan pengurangan tarif bagi pelajar yang berdomisili di desa tersebut, dari yang sebelumnya Rp7.000 menjadi Rp5.000.

Menurut AR, kebijakan ini masuk ke ranah desa. Pihak Dinas Perhubungan tidak ikut campur dan menganggapnya sebagai kesepakatan internal antara pengelola feri dengan Pemerintah Desa. Terkait koordinasi, kebijakan ini disampaikan secara lisan bahwa mahasiswa Desa Jelapat I mendapatkan tarif Rp5.000. Sebagai bentuk dukungan, pihak Dinas Perhubungan membantu dalam mebebaskan pemungutan retribusi untuk mahasiswa tersebut. Alasannya, jika retribusi tetap dipungut sementara pihak feri juga sudah memotong tarif, maka pengelola feri tidak akan mendapat keuntungan sama sekali.

AR sebagai pihak perwakilan dari Dinas Perhubungan turut hadir dalam rapat pembahasan kebijakan ini sebagai pihak lapangan

yang mengetahui dan menyetujui kesepakatan tersebut. Ia mengaku tidak pernah menerima laporan terkait pelaksanaan kebijakan ini, karena koordinasi berjalan langsung antara pihak feri dengan desa. Menurutnya, dalam rangka otonomi daerah, kebijakan ini dapat dibenarkan karena pelabuhan tersebut merupakan bagian dari wilayah Desa Jelapat I, dan pihaknya hanya menjalankan tugas sesuai arahan dan peraturan yang berlaku. Rekomendasinya, agar kebijakan ini ke depannya dapat berjalan lebih lancar tanpa hambatan serta bisa membantu lebih banyak dalam ranah pendidikan yang lebih baik.⁸



Gambar 2 Karcis Retribusi Kepelabuhan

(sumber: Dokumentasi pribadi penulis saat penelitian)

⁸ Azkia Rizani, "Dinas Perhubungan Kabupaten Barito Kuala, Bagian Penarikan Retribusi Pelabuhan," (Pelabuhan Feri Jelapat I), 28 April 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

b. Informan Kedua

Wawancara dengan Kepala Desa tidak dapat dilakukan karena yang bersangkutan sedang bertugas dinas luar. Sebagai gantinya, wawancara dilakukan dengan Kasi Pelayanan dan Kaur Keuangan, yang pernyataannya telah divalidasi silang dengan keterangan pengelola feri

Nama : Muhammad Norliansyah Riza

Usia : 30 Tahun

Jabatan : Kasi Pelayanan

Pendidikan Terakhir : SMA/Sederajat

Kasi Pelayanan Desa yaitu MNR, menyatakan bahwa kebijakan ini sudah ada sejak lama dan dipertegas pada Tahun 2024. Kebijakan ini lahir dari keluhan warga yang mengaku keberatan dengan tarif Rp11.000 (saat itu) untuk perjalanan pulang pergi mahasiswa. Setelah diselidiki, ternyata keluhan tersebut cukup krusial karena mahasiswa juga memiliki kebutuhan lain seperti bensin dan uang jajan.

Pada pertengahan Tahun 2024, Pemerintah Desa mengadakan musyawarah yang dihadiri oleh 4 orang pengelola feri, beberapa tokoh masyarakat, serta para pelajar. Hasil musyawarah tersebut disepakati bersama bahwa mahasiswa asli Desa Jelapat I berhak mendapatkan tarif khusus sebesar Rp5.000. Menurut Bapak MNR, kebijakan ini tidak dituangkan ke dalam dokumen resmi seperti Peraturan Desa (Perdes) atau Keputusan Kepala Desa (Kepkades), melainkan hanya

kesepakatan lisan. Tidak ada pula berita acara yang dibuat. Namun demikian, semua pihak yang hadir menyatakan persetujuannya.

Proses sosialisasi kepada masyarakat dilakukan, 2 hari setelah rapat, pemerintah desa mengeluarkan pengumuman ke setiap RT, dan warga diminta menyampaikan informasi tersebut kepada warga lainnya. Bagi mahasiswa atau pelajar yang bersekolah di wilayah Banjarmasin, dihimbau untuk datang ke balai desa guna dibuatkan kartu identitas khusus sebagai syarat mendapatkan potongan tarif.

Menurut Bapak MNR, kebijakan terkait tarif ini tidak pernah dikonsultasikan terlebih dahulu kepada Pemerintah Kecamatan, Dinas Perhubungan, atau pendamping desa. Alasannya, karena narasi kebijakan ini dianggap hanya menyangkut ranah internal Desa Jelapat I, mengingat kebijakan ini khusus berlaku untuk warga desa itu sendiri. Dalam praktik teknis di lapangan, Pemerintah Desa memberikan kepercayaan sepenuhnya kepada pihak pengelola feri untuk menarik tarif sesuai kebijakan tersebut. Pihak feri sendiri diketahui juga berasal dari Desa Jelapat I, sehingga dinilai memahami kebijakan ini dengan baik.

Bapak MNR menegaskan bahwa kebijakan pengurangan tarif ini bersifat berkelanjutan dan terus berjalan hingga saat ini. Mahasiswa yang ingin mendapatkan tarif khusus harus datang langsung ke balai desa untuk mengambil kartu yang telah disediakan. Kartu inilah yang

menjadi bukti bagi awak feri bahwa yang bersangkutan berhak atas tarif Rp5.000. Menariknya, Bapak MNR menyatakan bahwa tidak ada seleksi ekonomi dalam kebijakan ini. Semua mahasiswa maupun pelajar asli Desa Jelapat I, baik dari kalangan mampu maupun kurang mampu, diperlakukan sama dan mendapatkan tarif yang sama.

Terkait kompensasi dari desa kepada pengelola feri, Bapak MNR secara tegas menyatakan tidak ada kompensasi yang diberikan. Pemilik feri dengan sukarela menyetujui pengurangan tarif ini dalam musyawarah yang telah dilakukan. Menurutnya, karena keputusan tersebut diambil secara bersama dan sukarela, maka tidak diperlukan adanya ganti rugi atau subsidi dari anggaran desa.

Mengenai data jumlah penerima, Bapak MNR mengakui bahwa jumlahnya dinamis dan tidak tetap. Saat ini tercatat sekitar 171 orang (termasuk mahasiswa dan juga siswa SMP/SMA). Namun angka ini dapat berubah sewaktu-waktu karena ada mahasiswa yang lulus, pindah, atau siswa yang baru masuk. Peneliti mencatat adanya perbedaan signifikan antara data yang disebutkan oleh Kasi Pelayanan (171 orang) dengan data yang nantinya akan dipaparkan oleh Kaur Keuangan (sekitar 100 orang), yang mengindikasikan adanya ketidaksinkronan pendataan antar perangkat desa.

Dalam hal pengawasan penarikan tarif di lapangan, Bapak MNR menjelaskan bahwa pemerintah Desa Jelapat I menyerahkan sepenuhnya kepada pihak pengelola feri. Tidak ada petugas khusus

yang secara rutin memantau ke dermaga. Adapun evaluasi kebijakan dilakukan melalui batas masa berlaku kartu. Setiap kartu yang dikeluarkan desa memiliki masa berlaku terbatas, tidak seusia hidup. Mahasiswa dan siswa diwajibkan untuk memperpanjang kartu ke balai desa jika sudah habis masa berlakunya. Bapak MNR mengakui bahwa selama 2 Tahun berjalan, hanya sebagian kecil penerima yang aktif memperbarui kartu mereka. Ia mengingatkan bahwa jika kartu tidak diperbarui, dikhawatirkan akan disalahgunakan oleh orang yang sudah tidak berstatus mahasiswa atau siswa.

Harapan ke depan, Bapak MNR menyatakan bahwa kebijakan ini tetap akan dilanjutkan karena dinilai sangat menguntungkan masyarakat, terutama para pelajar baik dari kalangan siswa dan mahasiswa. Fokus evaluasi ke depan adalah meningkatkan kesadaran penerima untuk memperbarui kartu tepat waktu.⁹

c. Informan Ketiga

Nama : Faisal Ilmi
 Usia : 29 Tahun
 Jabatan : Kaur Keuangan
 Pendidikan Terakhir : S1

Wawancara dengan Bapak FI selaku Bendahara Desa dalam mewakili Sekretaris Desa. memberikan perspektif yang lebih dalam

⁹ Muhammad Norliansyah Riza, “Kasi Pelayanan Desa Jelapat I,” (Kantor Balai Desa Jelapat I), 23 April 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

mengenai aspek keuangan dan administrasi dari kebijakan tarif khusus feri ini. Meskipun secara teknis kebijakan ini merupakan hasil musyawarah Tahun 2024 yang melibatkan pengelola feri, tokoh masyarakat, dan pihak pelajar, namun dari sisi administratif keuangan, terdapat mekanisme yang cukup menarik.

Bapak FI menjelaskan bahwa meskipun dalam musyawarah disepakati tidak ada kompensasi langsung dari desa kepada pengelola feri atas selisih tarif (dari Rp11.000 menjadi Rp5.000), namun ternyata ada hubungan keuangan tidak langsung antara desa dan pihak feri. Beliau mengungkapkan bahwa selama ini desa memungut pajak bulanan dari pengelola feri yang beroperasi pada jalur malam (bukan siang). Pajak ini disetorkan ke kas desa setiap bulan secara konsisten. Dengan kata lain, meskipun desa tidak memberikan subsidi langsung, pihak feri tetap memiliki kewajiban retribusi kepada desa. Hal ini sudah berlangsung sejak feri pertama kali beroperasi, dimaknai sebagai bentuk kompensasi timbal balik bahwa feri mendapatkan keringanan dalam bentuk relasi yang baik dengan desa dalam oprasionalnya, sementara desa mendapatkan pemasukan dari retribusi operasional malam.

Bapak FI menegaskan bahwa kebijakan subsidi tarif feri untuk mahasiswa di Desa Jelapat I tidak memiliki anggaran khusus dalam APDes dan tidak didukung oleh dokumen hukum tertulis seperti Perdes atau perjanjian kerja sama. Kebijakan ini murni hasil kesepakatan lisan antara pemerintah desa dan pemilik feri dalam musyawarah, dengan

legitimasi dianggap cukup melalui pengumuman resmi dan penerbitan kartu identitas bagi mahasiswa

Pelaksanaannya dilakukan dengan pendaftaran di balai desa untuk mendapatkan kartu khusus yang wajib ditunjukkan saat menyeberang; tanpa kartu, tarif normal Rp11.000 berlaku. Kartu ini memiliki masa berlaku terbatas dan harus diperpanjang berkala, namun dalam dua tahun terakhir kepatuhan perpanjangan sangat rendah, hanya sebagian kecil penerima yang aktif memperbarui kartunya di balai desa.

Dari sisi data, Bapak FI mencatat bahwa saat ini jumlah penerima kartu mencapai sekitar 100 orang, yang terdiri dari mahasiswa dan juga siswa tingkat SMP serta SMA yang menempuh pendidikan di Banjarmasin. Angka ini berbeda sekitar 71 orang dari klaim Kasi Pelayanan (171 orang). Perbedaan data yang cukup besar ini tidak dijelaskan lebih lanjut oleh kedua informan, namun mengindikasikan bahwa sistem pendataan penerima manfaat di Desa Jelapat I belum terintegrasi dengan baik antara seksi pelayanan dan bagian keuangan.

Bapak FI menyatakan belum ada laporan resmi terkait dampak kebijakan terhadap kehadiran atau kelulusan mahasiswa, karena evaluasi hanya bersifat administratif untuk memastikan kartu digunakan oleh penerima hak. Ke depan, ia mendukung kebijakan ini dilanjutkan dengan perbaikan administrasi, seperti basis data yang rapi, verifikasi berkala, dan sosialisasi ulang. Ia juga mengusulkan agar

kebijakan dituangkan dalam Perdes atau Kepdes demi kepastian hukum.¹⁰

Tabel 1 Data Mahasiswa Penerima Tarif Khusus Penyeberangan Feri Desa Jelapat I

NO	NAMA	RT	SEKOLAH/UNIVERSITAS
1	Vinchen Bintang Meilany	Rt. 019	Universitas Muhammadiyah Banjarmasin
2	Juzhufa Surya Tirta Prasida	Rt. 019	Smpn 5 Banjarmasin
3	Ardhika Yoga Satriawan	Rt. 020	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
4	Lailatul Dewi Septyas	Rt. 020	Smpn 5 Banjarmasin
5	Rizka Maulida Putri	Rt. 008	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
6	Raudhotul Putri Aprina	Rt. 010	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
7	Fina Ulfiana	Rt. 020	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
8	R. Septianangga Saputra	Rt. 018	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
9	Radyana Ayu Dyah Gayatri	Rt. 018	Smpn 5 Banjarmasin
10	Muhammad Diski Saputra	Rt. 019	Smpn 5 Banjarmasin
11	Nurkamaliah	Rt. 018	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
12	Nur'atibah	Rt. 018	Smpn 5 Banjarmasin
13	Eka Fitri	Rt. 015	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
14	Norkamaliah	Rt. 018	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
15	Zahratul Gina	Rt. 003	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
16	Oktanuriza Kurnia Joti	Rt. 018	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
17	Fitria Septi Wulandari	Rt. 018	Smpn 5 Banjarmasin
18	Sylvana Rosita Wulandari	Rt. 020	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
19	Rahmawati	Rt. 020	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
20	Normasari	Rt. 021	Stikes Suaka Insan Banjarmasin
21	Rahmawati	Rt. 020	Stikes Suaka Insan Banjarmasin
22	Aulia	Rt. 006	Slb Negeri Pamabuan
23	Mifta Adelia	Rt. 018	Smpn 5 Banjarmasin

¹⁰ Faisal Ilmi, "Kaur Keuangan Desa Jelapat I," (Kantor Balai Desa Jelapat I), 23 April 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

24	Aulia Husna Abida	Rt. 018	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
25	Nella Awarinny Asy Syifa	Rt. 003	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
26	Destya Salsabila	Rt. 003	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
27	Nor Madina	Rt. 004	Smkn 4 Banjarmasin
28	Nur Nabilah	Rt. 018	Smpn 5 Banjarmasin
29	Ritme Setyoning Kinasih	Rt. 020	Smpn 5 Banjarmasin
30	M. Fa'iq Rizqi Fadilah	Rt. 008	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
31	Saidatun Nafisah	Rt. 022	Universitas Nahdatul Ulama Banjarmasin
32	Mawaddaturrahmah	Rt. 014	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
33	Ayu Dewi Suryani	Rt. 020	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
34	Dewi Puspitasari	Rt. 021	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
35	Aisyaturridha	Rt. 021	Smpn 5 Banjarmasin
36	Uswhatun Khasanah	Rt. 020	Sman 6 Banjarmasin
37	Noor Amalia	Rt. 020	Politeknik Banjarmasin
38	Aulia	Rt. 011	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
39	St. Amnah	Rt. 022	Stai Al-Jami
40	Nur Alifa Azemi	Rt. 022	Sman 2 Banjarmasin
41	Anes Aulya	Rt. 019	Smkn 2 Banjarmasin
42	Saufi Padilah	Rt. 019	Universitas Muhammadiyah Banjarmasin
43	Elok Sri Mulyati	Rt. 011	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
44	Fathanah	Rt. 001	Universitas Muhammadiyah Banjarmasin
45	Atmafathul Hadi	Rt. 018	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
46	Rika Fitri Kurniasih	Rt. 020	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
47	Fitri Dwi Harini	Rt. 006	Stie Banjarmasin
48	Jumiati	Rt. 017	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
49	Muhammad Zailani	Rt. 002	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
50	Ismi Fitriyani	Rt. 020	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin

51	Amelia	Rt. 011	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
52	Fitri Jubaidah	Rt. 009	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
53	Musyarrofah	Rt. 008	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
54	Siti Rahmah	Rt. 001	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
55	Miranty Setya Pertiwi	Rt. 008	Univeritas Islam Kalimantan Banjarmasin
56	M. Raihan Fahreza	Rt. 003	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
57	Jerri	Rt. 016	Politeknik Banjarmasin
58	Aisah	Rt. 022	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
59	Muhammad Adliansyah Lamsy	Rt. 006	Smpn 5 Banjarmasin
60	Muhammad Fajar Kurniadi	Rt. 013	Smpn 2 Banjarmasin
61	Agus Alfa Sarif	Rt. 012	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
62	Muhammad Baiturrahim	Rt. 020	Stai Darussalam
63	Muhammad Hadi Almanar	Rt. 010	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
64	Firman Hidayat	Rt. 007	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
65	A. Zainur Royyan	Rt. 007	Ma Rahmatul Abadiyah
66	Jihan A'tthafunnisa	Rt. 007	Smpn 5 Banjarmasin
67	Wahyu Tri Atmaja	Rt. 018	Ma Al-Istiqomah Banjarmasin
68	Annisa Fahma Maharani	Rt. 021	Sman 1 Banjarmasin
69	Cica Agustini	Rt. 013	Politeknik Banjarmasin
70	Amalia Rahmaniah	Rt. 003	Smkn 4 Banjarmasin
71	Putri	Rt. 017	Politeknik Banjarmasin
72	Putri Andini	Rt. 021	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
73	Muhammad Syahri	Rt. 021	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
74	Selly Amilia	Rt. 021	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
75	Muhammad Azmi	Rt. 008	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
76	Husaini	Rt. 017	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
77	Silfian Fajri	Rt. 006	Universitas Islam Negeri Antarsari Banjarmasin
78	M. Aldi Sabni Johan	Rt. 013	Sma Negeri 6 Banjarmasin

79	Muhammad Maulidi	Rt. 001	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
80	Muhammad Lutfhi Mubarak	Rt. 008	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
81	Dina Nazla	Rt. 014	Politeknik Banjarmasin
82	Noor Jannah	Rt. 001	Universitas Muhammadiyah Banjarmasin
83	Ahmad Hafi Badali	Rt. 011	Politeknik Banjarmasin
84	Rizqy Diah Fatmala	Rt. 020	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
85	Zauhar Latifah	Rt. 018	Politeknik Hasnur Banjarmasin
86	Nur Maulida Anis	Rt. 018	Smp Negeri 21 Banjarmasin
87	Muhammad Adly Zefany	Rt. 019	Slb Madana Dun Ya Banjarmasin
88	Oktavia Nur Hasida	Rt. 021	Smp Negeri 21 Banjarmasin
89	Dewi Ratna Wijaya	Rt. 001	Politeknik Banjarmasin
90	Nida Fitria	Rt. 011	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
91	Nadia	Rt. 006	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
92	Zeliya Putri	Rt. 004	Stikes Suaka Insan Banjarmasin
93	Muhammad Wildan Safitri	Rt. 001	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
94	Moulidyawati	Rt. 008	Universitas Cahaya Bangsa Banjarmasin
95	Hafizah	Rt. 014	Universitas Cahaya Bangsa Banjarmasin
96	Aditya Octa Prasetya	Rt. 019	Smp Negeri 21 Banjarmasin
97	Risma Wulandari	Rt. 009	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
98	Aisyah Anggun Cahyani	Rt. 010	Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin
99	M. Mursyd	Rt. 003	Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin
100	Abdul Hadi	Rt. 021	Magang Dealer Honda Banjarmasin

(Sumber: Data Pemerintah Desa Jelapat I, (tidak diterbitkan) 2026)¹¹

d. Informan Keempat

Nama : Muhammad Maki

Usia : 46 Tahun

Jabatan : Pemilik feri KM 1

¹¹ Pemerintah Desa Jelapat I, *Data Mahasiswa Penerima Tarif Khusus Penyeberangan Feri Desa Jelapat I*, Dokumen Tidak Diterbitkan (Kantor Balai Pemerintah Desa Jelapat I, 2026).

Pendidikan Terakhir : SD/Sederajat

Pemilik Feri KM 1 mengetahui bahwa tarif penyeberangan diatur dalam Peraturan Bupati yang kini telah diperbarui menjadi Perda Barito Kuala Nomor 6 Tahun 2025. Ia juga mengetahui kebijakan dari Pemerintah Desa Jelapat I terkait tarif khusus untuk pelajar (SMP, SMA, dan mahasiswa) yang dimusyawarahkan pada Tahun 2024. Menurut pengakuannya, sejak dulu para pelajar memang sudah mendapatkan pemotongan tarif dari pihak feri sebesar Rp7.000. Kemudian Pemerintah Desa meminta agar tarif tersebut dikurangi lagi menjadi Rp5.000, namun khusus untuk pelajar yang benar-benar berasal dari Desa Jelapat I, sementara pelajar dari desa lain tetap membayar Rp7.000. Ia menyetujui kebijakan ini karena dianggap membantu sektor pendidikan di Desa Jelapat I, dan hingga saat ini masih berjalan atas permintaan langsung dari Kepala Desa. Mengenai kesepakatan tertulis, ia menegaskan tidak ada dokumen resmi, yang ada hanyalah rapat yang disepakati oleh semua pihak yang hadir, termasuk para pemilik feri lain, orti, serta perwakilan pelajar dan mahasiswa.

Terkait selisih pendapatan, Pemilik Feri KM 1 mengakui bahwa dampaknya cukup lumayan, terutama karena jumlah mahasiswa yang berkuliah ke Banjarmasin setiap harinya cukup banyak. Ia menyoroti kesulitan saat ini, yaitu harga Bahan Bakar Minyak (BBM) yang mahal, di mana satu teng (jeriken) minyak berkisar antara Rp700.000 hingga Rp800.000, tanpa ada subsidi dari pemerintah.

Padahal, feri merupakan transportasi utama yang sering digunakan masyarakat. Ia menegaskan bahwa tidak ada kompensasi dari desa atas selisih tarif tersebut. Namun ia membenarkan bahwa pihak feri tetap membayar retribusi kepada desa jika beroperasi pada jadwal malam hari. Untuk membedakan mahasiswa yang berhak atas tarif Rp5.000 di lapangan, ia dan awak kapal menggunakan kartu khusus yang dikeluarkan desa sebagai tanda pengenalan. Tidak ada kriteria tambahan, selama seseorang memiliki kartu tersebut, ia diakui sebagai warga Desa Jelapat I yang berhak. Sepengetahuannya, belum pernah terjadi penyalahgunaan kartu. Meskipun demikian, kebijakan ini sangat berdampak pada operasional dan pendapatan, mengingat banyaknya biaya yang perlu diperhitungkan (minyak, gaji awak kapal, perawatan, dll.), sementara pendapatan harian tidak menentu. Harapannya, ke depan ada kompensasi atau bantuan dari pemerintah, terutama untuk penyediaan BBM yang lebih terjangkau. Ia juga menyatakan bahwa kebijakan ini suatu saat dapat dicabut jika BBM semakin sulit didapat dengan harga yang terus melambung tinggi.¹²

e. Informan Kelima

Nama	: Muhammad Nasruddin
Usia	: 27 Tahun
Jabatan	: Oprator pelayanan feri KM 2

¹² Muhammad Maki, "Pemilik Feri Km 1," (Pelabuhan Feri Jelapat I), 25 April 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

Pendidikan Terakhir : SMA/Sederajat

Operator Feri KM 2 mengaku tidak mengikuti rapat yang diadakan oleh Pemerintah Desa Jelapat I terkait kebijakan tarif khusus mahasiswa. Kehadiran dalam rapat tersebut diwakili oleh awak kapal lain. Namun, sebelum rapat dilaksanakan, ia pernah diberi tahu mengenai rencana kebijakan tersebut. Menurutnya, selama kebijakan itu tidak merugikan pihak feri dan juga tidak merugikan mahasiswa sebagai penerima kebijakan, ia merasa baik-baik saja dan menyetujuinya. Sejauh pengalamannya, kebijakan ini tidak merugikan dan tidak mempengaruhi pendapatan secara signifikan. Ia menegaskan bahwa tidak ada kesepakatan tertulis, kebijakan ini hanya disampaikan secara lisan bahwa tarif khusus Rp5.000 diberikan kepada mahasiswa asli Desa Jelapat I. Mengenai retribusi, ia menyebutkan bahwa Dinas Perhubungan tidak mengambil retribusi untuk mahasiswa, retribusi hanya dipungut dari pengguna feri secara umum. Bagi mahasiswa yang membayar Rp5.000, mereka tidak mendapatkan karcis seperti pengguna umum, dan asuransi sudah ditanggung oleh pihak feri.

Operator ini mengakui bahwa pendapatan dari jasa penyeberangan bersifat fleksibel dan tidak menentu, kadang ramai, kadang sepi. Pemerintah Desa tidak memberikan kompensasi biaya atas selisih tarif tersebut. Ia mengamati bahwa ada beberapa mahasiswa selain dari Desa Jelapat I yang juga membayar Rp5.000, namun pihak feri memaklumi hal tersebut. Ia mengaku tidak mengalami kendala

dalam menerapkan kebijakan ini, justru kebijakan ini membantu dalam melayani masyarakat. Operasional feri tidak terdampak secara negatif. Terkait keluhan mahasiswa tentang ketidakkonsistenan tarif di pelabuhan seberang (Alalak), ia menjelaskan bahwa hal tersebut memang terjadi karena kebijakan ini murni berasal dari desa dan hanya berlaku di wilayah Pelabuhan Jelapat I. Tidak ada kontribusi atau koordinasi dengan pelabuhan seberang, sehingga saat mahasiswa pulang dari Banjarmasin, mereka sering kali harus membayar sesuai tarif awal yaitu Rp7.000. Ia meyakini bahwa selama mereka membantu, rezeki akan selalu ada. Kebijakan ini kemungkinan akan dicabut apabila ada kesepakatan bersama dari seluruh pihak feri. Harapannya ke depan, kebijakan ini tetap dilanjutkan agar dapat selalu membantu masyarakat, khususnya para pelajar yang bersekolah di Banjarmasin.¹³

f. Informan Keenam

Nama	: Ardhika Yoga Satriawan
Usia	: 22 Tahun
Semester	: 6 (enam)
Prodi/Fakultas	: Ekonomi Pembangunan/FEB
Universitas	: Universitas Lambung Mangkurat

Berdasarkan hasil wawancara dengan saudara ARD, seorang mahasiswa semester 6 Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin,

¹³ Muhammad Nasruddin, "Oprator Pelayanan Feri Km 2," (Pelabuhan Feri Jelapat I), 1 Mei 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

diketahui bahwa feri merupakan transportasi utama yang digunakan untuk menunjang kegiatan perkuliahan sebanyak 4 hari dalam seminggu. Sebelum adanya kebijakan desa, ARD mengaku membayar tarif feri sebesar Rp11.000 per perjalanan, yang menurutnya sangat memberatkan karena dalam sebulan hampir mengeluarkan lebih dari Rp200.000 hanya untuk biaya transportasi. ARD mengetahui kebijakan pengurangan tarif menjadi Rp5.000 dari ibunya yang mendengar pengumuman resmi dari pemerintah desa, dan sejak saat itu ia merasakan penghematan yang signifikan.

Namun, ARD juga mengamati adanya ketidakkonsistenan di lapangan, di mana ketika membayar dengan uang Rp10.000 ia terkadang mendapat kembalian Rp3.000 (setara Rp7.000), bukan Rp5.000, dan ketika membayar dengan uang pas justru awak kapal pun tidak protes. Menurut ARD, kebijakan ini sangat membantu meringankan beban mahasiswa, dan ia berharap ke depan kebijakan serupa tidak hanya untuk mahasiswa tetapi juga untuk masyarakat yang bekerja setiap hari, serta idealnya pengelolaan feri diambil alih oleh pemerintah agar kebijakan publik dapat dijalankan lebih efektif.¹⁴

g. Informan Ketujuh

Nama : Oktanuriza Kurnia Joti

Usia : 21 Tahun

¹⁴ Ardhika Yoga Satriawan, "Mahasiswa 1," (Desa Jelapat I), 1 Mei 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

Semester : 8 (delapan)
 Prodi/Fakultas : Administrasi Publik/FISIP
 Universitas : Universitas Lambung Mangkurat

Hasil wawancara dengan saudari OKJ, mahasiswa semester akhir Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin, menunjukkan bahwa ia mengetahui kebijakan pengurangan tarif feri dari pemberitahuan Ketua RT secara lisan dan melalui grup chat warga. Menurut OKJ, tarif Rp5.000 berlaku konsisten dengan pengecualian pada hari libur atau Minggu di mana tarif kembali normal Rp11.000. OKJ juga mengungkapkan fenomena menarik bahwa terkadang terjadi perbedaan tarif antara penyeberangan di sisi Desa Jelapat I dan sisi Pelabuhan Kuin Banjarmasin, di mana saat pulang ia dikenakan tarif Rp7.000.

Meskipun kartu identitas mahasiswa yang dikeluarkan desa sudah hilang, OKJ mengaku tidak pernah mengalami kendala karena para pengelola feri sudah mengenalnya sebagai mahasiswa aktif. Dengan adanya kebijakan ini, OKJ memperkirakan penghematan biaya transportasi mencapai 50%, dan ia tidak pernah berpikir untuk malas atau tidak masuk kuliah karena biaya feri. Harapan OKJ ke depan adalah kebijakan ini dilanjutkan dan kekurangan seperti penyalahgunaan tarif oleh oknum tertentu dapat teratasi dengan baik.¹⁵

¹⁵ Oktanuriza Kurnia Joti, "Mahasiswa 2," (Desa Jelapat I), 1 Mei 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

h. Informan Kedelapan

Nama : Ahmad Ramadani
 Usia : 24 Tahun
 Semester : 8 (delapan)
 Prodi/Fakultas : Agraria Bisnis/FakultasPertanian
 Universitas : Universitas Islam Kalimantan Muhammad
 Arsyad Al Banjari

AR, mahasiswa asli Desa Jelapat I, menikmati tarif feri Rp5.000 per lintasan lebih rendah dari tarif awal Rp7.000 berkat kebijakan desa untuk pelajar. Namun, peneliti menemukan bahwa namanya tidak tercatat dalam data resmi penerima kartu di Kantor Desa. Meski demikian, ia tetap mendapat tarif khusus karena awak feri dan pemilik kapal yang sebagai sesama warga desa secara personal mengenalnya. Pengakuan ini berlangsung secara informal (*social recognition*), bukan melalui administrasi desa. AR sendiri mengaku tidak paham detail aturan tertulis dan hanya tahu kebijakan itu dari kakaknya.

Di lapangan, tarif tidak konsisten, ada awak feri yang tetap memungut Rp7.000, bahkan terakhir ia diminta bayar Rp7.000 dengan alasan kenaikan tarif. Pengeluaran feri AR sekitar Rp160.000-Rp200.000 per bulan, dan ia menilai kebijakan ini cukup menghemat, meski tidak terlalu terpaku pada biaya transportasi. Kartu khusus desanya hilang dan tidak pernah diperbarui karena namanya tidak

terdaftar; sebagai gantinya, ia kadang menunjukkan KTM, namun faktor utama tetaplah pengenalan personal.

AR menilai kebijakan ini cukup adil, tetapi berharap agar berasal dari Pemerintah Kabupaten agar lebih terkoordinasi, karena dari pelabuhan Banjarmasin ia sering diminta bayar Rp7.000. Temuan ini mengungkap kelemahan administrasi: penerima manfaat di luar data resmi, implementasi sangat bergantung pada pengakuan sosial dan hubungan personal. Di satu sisi ini mencerminkan fleksibilitas dan kearifan lokal, namun di sisi lain memperlihatkan lemahnya kontrol administratif desa, berpotensi menimbulkan ketidakakuratan data dan ketidakadilan bagi warga lain yang memenuhi syarat tetapi tidak memiliki akses personal yang sama.¹⁶

i. Informan Kesembilan

Nama	: Zahratul Ghina
Usia	: 21 Tahun
Semester	: 8 (delapan)
Prodi/Fakultas	: PJOK/FKIP
Universitas	: Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al Banjari

Berdasarkan wawancara dengan saudari ZHG, mahasiswi semester 8 Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin, diketahui

¹⁶ Ahmad Ramadani, "Mahasiswa 3," (Desa Jelapat I), 1 Mei 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

bahwa ia memiliki frekuensi perjalanan tertinggi di antara informan lain, yaitu 4 hingga 6 hari dalam seminggu karena selain jadwal perkuliahan juga ada jadwal latihan tambahan dari jurusanannya. ZHG termasuk informan yang paling awal mengetahui kebijakan ini karena Kepala Desa langsung memberitahukan ayahnya untuk mendaftarkan diri sebagai penerima kebijakan. Menariknya, sebelum kebijakan tarif Rp5.000 diberlakukan, ZHG sudah menikmati tarif khusus pelajar sebesar Rp7.000, sehingga baginya kebijakan desa semakin menurunkan beban biaya.

ZHG mengaku bahwa ia tidak pernah berpikir untuk tidak masuk kuliah karena biaya transportasi, dan lebih memilih pulang-pergi dari rumah daripada kos di Banjarmasin karena tidak bisa hidup sendiri. Menurut ZHG, kebijakan ini tidak berpengaruh pada prestasi akademiknya, tetapi ia merasa sangat berhak atas kebijakan tersebut. Harapan ZHG ke depan adalah kebijakan ini tetap berlanjut meskipun nantinya ada perubahan atau hal-hal yang dapat mempengaruhinya.¹⁷

j. Informan Kesepuluh

Nama	: Fina Ulfiana
Usia	: 22 Tahun
Semester	: 8 (delapan)
Prodi/Fakultas	: Psikologi Islam/FDIK
Universitas	: Universitas Islam Negeri Antasari

¹⁷ Zahratul Ghina, "Mahasiswa 4," (Desa Jelapat I), 2 Mei 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

Banjarmasin

Hasil wawancara dengan saudari FNA, mahasiswi semester 8 Universitas Islam Negeri Antasari Banjarmasin, mengungkapkan pengalaman unik karena ia pernah memilih kos di Banjarmasin selama beberapa semester. Keputusan ini diambil karena jarak tempuh yang lumayan jauh dan adanya program bahasa di kampus yang mewajibkan mahasiswa datang sebelum pukul 07.00 WITA, sementara feri baru beroperasi sekitar pukul 06.30 WITA. FNA mengetahui kebijakan pengurangan tarif dari pengumuman resmi yang diedarkan pemerintah desa, dan ia mengaku harus menunjukkan kartu khusus yang diterbitkan desa pada awal kebijakan.

Setelah kebijakan diberlakukan, FNA kembali memilih pulang-pergi dari rumah karena biaya transportasi yang lebih terjangkau, dengan penghematan mencapai 50% per bulan. FNA juga menyoroti ketidakkonsistenan di lapangan, di mana pada malam hari ia tidak yakin apakah kebijakan tetap berjalan sehingga kadang dikenakan tarif normal. Menurut FNA, kebijakan ini sangat membantu hak pendidikan di desanya, dan ia berharap kebijakan ini tetap berlanjut serta lebih adanya pemerataan untuk seluruh mahasiswa di Desa Jelapat I.¹⁸

k. Informan Kesebelas

Nama : Saufi Padillah

¹⁸ Fina Ulfiana, "Mahasiswa 5," (Desa Jelapat I), 2 Mei 2026, Wawancara Pribadi.

Usia : 22 Tahun
 Semester : 6 (enam)
 Prodi/Fakultas : Teknik Sipil/ Fakultas Teknik
 Universitas : Universitas Muhammadiyah Banjarmasin

SP berkuliah 5 hari dalam seminggu (Senin-Jumat) dengan waktu tempuh dari rumah ke kampus sekitar 30 menit. Uniknya, setiap hari Senin ia memilih jalur darat melalui Jembatan Barito, sementara di hari lain ia menggunakan feri karena dinilai lebih hemat bensin. Ia mengetahui kebijakan tarif khusus Rp5.000 dari ibunya yang mendengar pemberitahuan dari perangkat desa. Saat itu, warga langsung diarahkan untuk mencetak kartu ke balai desa dengan syarat menunjukkan Kartu Tanda Mahasiswa. SP mengaku kebijakan ini tidak konsisten di lapangan, karena feri yang bukan berasal dari Desa Jelapat I sering memungut biaya Rp7.000 hingga Rp11.000, terutama pada malam hari. Untuk memudahkan awak feri mengenalinya, ia biasa menggunakan baju jurusan sebagai identitas.

Dari sisi pengeluaran, SP hanya menghabiskan sekitar Rp40.000 per minggu karena ia sering memarkirkan motor di pelabuhan seberang dan berjalan kaki, sehingga hanya membayar tarif pejalan kaki Rp2.000. Strategi ini sangat membantunya menghemat biaya untuk keperluan praktikum dan kebutuhan akademik lainnya. Ia menilai kebijakan ini sudah tepat, namun berharap ke depannya kebijakan semacam ini berasal dari Pemerintah Kabupaten agar lebih

terstruktur dan merata untuk seluruh mahasiswa. Kekurangan yang ia soroti adalah operator feri dari pelabuhan Alalak yang seringkali kurang memahami kebijakan dari Desa Jelapat I. Harapannya, kebijakan ini dapat meluas dan jika memungkinkan digratiskan, mengingat kondisi geografis wilayahnya yang terbatas oleh sungai.¹⁹

1. Informan Keduabelas

Nama : Zauhar Latifah
 Usia : 21 Tahun
 Semester : 4 (empat)
 Prodi/Fakultas : Manajemen Pemasaran Internasional
 Universitas : Politeknik Hasnur Banjarmasin

ZL berkuliah 4 kali dalam seminggu (Senin-Kamis). Ia berangkat bersama adiknya yang juga bersekolah SMP di Banjarmasin pada pukul 06.30 dan pulang sekitar pukul 16.30. Selain menggunakan feri, ia terkadang memilih jalur darat melalui Jembatan Barito, terutama jika perkuliahannya dilaksanakan di kampus Batola (karena kampusnya memiliki dua lokasi, yaitu di Batola dan Banjarmasin). Menurutny, menggunakan feri lebih cepat, terutama karena ia harus berangkat bersama adiknya agar lebih hemat biaya dan memudahkan transportasi. ZL mengetahui kebijakan tarif Rp5.000, namun awalnya ia mengira kebijakan tersebut berasal dari Dinas Perhubungan. Setelah diberi tahu oleh teman-temannya dan saat mendaftar ke balai desa, barulah ia

¹⁹ Saufi Padillah, "Mahasiswa 6," (Desa Jelapat I), 1 Mei 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

mengetahui bahwa kebijakan ini berasal dari Pemerintah Desa. Syarat untuk mendapatkan tarif Rp5.000 adalah dengan menunjukkan kartu khusus yang diberikan desa. Awalnya ia mengira cukup menunjukkan Kartu Tanda Mahasiswa (KTM), namun ternyata diperlukan kartu khusus dari desa.

Mengenai konsistensi tarif, ZL mengaku bahwa kebijakan ini kurang konsisten, terutama di pelabuhan seberang (Feri Kuin, Banjarmasin). Saat berangkat dari Pelabuhan Jelapat I, tarif Rp5.000 umumnya berlaku sesuai ketentuan. Namun, saat tiba di pelabuhan Banjarmasin, ia sering kali harus membawa almamater atau baju kampus untuk membuktikan bahwa ia benar-benar mahasiswa, karena awak feri di sisi Banjarmasin sering tidak konsisten menerapkan tarif khusus ini. Ia tidak pernah melakukan pembaharuan kartu, dan pihak feri pun tidak mempermasalahkannya. ZL menilai kebijakan ini cukup adil, namun akan lebih baik dan tepat jika berasal dari Dinas Perhubungan, karena kebijakan yang berasal dari desa hanya berlaku di Pelabuhan Jelapat I sementara di pelabuhan seberang tidak ada sinkronisasinya.

Dari sisi penghematan, kebijakan ini sedikit membantu, namun terkadang juga tidak terasa karena uang jajannya sudah sangat pas-pasan. Selain biaya feri, ia juga perlu membeli bensin untuk kendaraannya. Ia kurang mengetahui secara detail tentang Peraturan Bupati, namun ia pernah melihat spanduk atau baliho pemberitahuan

dari Dinas Perhubungan, misalnya tentang kenaikan tarif Rp1.000 sehingga tarif normal menjadi Rp11.000. ZL mengaku sempat kepikiran untuk ngekos, tetapi menurutnya pasti lebih banyak pengeluaran, sehingga ia memilih untuk tetap pulang pergi. Harapannya, kebijakan ini dilanjutkan dan mekanismenya diperbaiki, misalnya dengan inovasi kartu elektronik (e-money card) seperti yang biasa digunakan pada bus, sehingga pembayaran dapat lebih praktis dan terintegrasi.²⁰

3. Matriks Triangulasi Sumber Data Mengenai Kebijakan Tarif Khusus Mahasiswa pada Layanan Penyeberangan Feri di Desa Jelapat I

Peneliti akan menyajikan deskripsi singkat hasil wawancara dalam bentuk matriks. Mengenai Wawancara dengan beberapa pihak terkait Kebijakan Tarif Retribusi untuk Mahasiswa.

Tabel 2 Matriks Hasil Wawancara Kebijakan Retribusi Penyeberangan Feri bagi Mahasiswa

Aspek	Dinas Perhubungan (Bagian Penarikan Tarif Retribusi Pelabuhan)	Pemerintah Desa Jelapat I (Kaur Pelayanan dan Keuangan)	Oprator/Pemilik Feri Jelapat I	Mahasiswa Jelapat I
Pengetahuan kebijakan	Mengetahui aturan tarif dalam Perbup No. 127/2022 & Perda No. 6/2025.	Mengetahui kebijakan tarif khusus hasil musyawarah 2024.	Sebagian hadir di rapat (pemilik), sebagian hanya tahu lisan (operator).	Mengetahui dari pengumuman RT, grup chat, atau keluarga.

²⁰ Zauhar Latifah, "Mahasiswa 7," (Desa Jelapat I), 1 Mei 2026, Ctt. Wawancara Pribadi.

Dasar hukum	Peraturan Bupati & Peraturan daerah.	Kesepakatan lisan, tidak ada Perdes/Kepkades.	Tidak ada dokumen tertulis, hanya rapat & persetujuan lisan.	Tidak tahu detail aturan, hanya tahu dari desa.
Tarif dan Selisih	Tarif normal Rp11.000 (Rp9.000 jasa feri + Rp2.000 retribusi). Mahasiswa bebas retribusi.	Disepakati tarif Rp5.000 untuk mahasiswa asli Desa Jelapat I.	Pendapatan berkurang (selisih Rp3.000 dari normal), BBM mahal, tidak ada kompensasi.	Sangat membantu, penghematan 50% (dari Rp11.000/Rp7.000 jadi Rp5.000).
Syarat mendapat Tarif	Tidak mengatur khusus mahasiswa.	Kartu identitas khusus dari desa.	Cukup tunjukkan kartu desa.	Harus punya kartu desa. Ada yang pakai KTM atau Almameter (tanda pengenalan kampus).
Konsistensi di lapangan	Tidak terlibat langsung, menyerahkan ke desa & feri.	Tidak ada pengawasan rutin di dermaga.	Tidak konsisten: ada yang tarif Rp7.000, Rp5.000, bahkan normal.	Sering tidak konsisten, terutama di pelabuhan Banjarmasin (tarif Rp7.000 atau Rp11.000).
Kompensasi dari desa	Membebaskan retribusi Rp2.000 untuk mahasiswa.	Tidak ada kompensasi langsung. Namun ada pajak malam dari feri ke desa.	Tidak ada kompensasi. Ada yang merasa dirugikan karena BBM mahal.	Tidak tahu soal kompensasi.
Pengawasan dan Evaluasi	Tidak pernah menerima laporan. Koordinasi	Tidak ada petugas khusus. Evaluasi lewat	Tidak ada laporan resmi ke desa.	Banyak yang tidak memperpanjang kartu karena

	langsung feri dan desa.	masa berlaku kartu.		hilang atau lupa.
Harapan ke depannya	Kebijakan berjalan lancar dan membantu pendidikan.	Perlu Perdes, database rapi, verifikasi berkala, sosialisasi ulang.	Ada kompensasi BBM atau bantuan pemerintah.	Kebijakan dilanjutkan, lebih konsisten, dan diperluas untuk semua mahasiswa.

(Sumber: diolah dari hasil wawancara, 2026)

Berdasarkan matriks di atas, peneliti melakukan triangulasi sumber dengan membandingkan keterangan antar informan pada setiap aspek. Hasilnya menunjukkan konsistensi pada aspek krusial, seluruh pihak (Dinas Perhubungan, Pemerintah Desa, dan pengelola feri) secara seragam mengonfirmasi bahwa tidak ada dokumen formal yang dibuat, dan kesepakatan hanya bersifat lisan. Di sisi lain, ditemukan inkonsistensi data pada aspek tarif di lapangan di mana keterangan informan mahasiswa berbeda-beda antara Rp5.000, Rp7.000, dan tarif normal sehingga peneliti melakukan triangulasi metode dengan mencocokkan keterangan tersebut dengan hasil observasi langsung di dermaga dan dokumen Perbup No. 127 Tahun 2022. Dari triangulasi ini disimpulkan bahwa inkonsistensi tarif bukan karena data yang tidak valid, melainkan karena kebijakan yang memang belum diterapkan secara seragam di lapangan.

B. Analisis Data

1. Analisis Kewenangan Pemerintah Desa Jelapat I dalam Kebijakan Pengurangan Retribusi Penyeberangan

a. Kualifikasi Jenis Kewenangan Berdasarkan Teori *Wetmatigheid Van Bestuur*

Titik tolak analisis ini adalah kebijakan penurunan tarif penyeberangan mahasiswa menjadi Rp5.000, yang berada jauh di bawah tarif resmi Rp11.000 sebagaimana ditetapkan Peraturan Bupati Nomor 127 Tahun 2022. Peneliti memandang perlu untuk menguji terlebih dahulu apakah selisih sebesar Rp6.000 tersebut merupakan bentuk keringanan retribusi yang sah, atau justru penetapan tarif baru yang melampaui kewenangan desa.

Secara normatif, Pasal 101 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (UU HKPD) membedakan secara tegas antara kewenangan menetapkan tarif retribusi, yang bersifat atributif dan melekat pada pembentuk regulasi, dengan kewenangan memberi keringanan atas tarif yang telah berlaku, yang merupakan tindakan administratif tersendiri melalui instrumen insentif fiskal daerah (UU HKPD).²¹

Berpijak pada perbedaan normatif tersebut, peneliti berpandangan bahwa langkah Pemerintah Desa Jelapat I menurunkan tarif penyeberangan mahasiswa dari Rp11.000 menjadi Rp5.000 lebih tepat dimaknai bukan sebagai penetapan tarif retribusi baru, melainkan sebagai bentuk keringanan atas tarif yang sudah sah berlaku. Dalam

²¹ Uu No. 1 Tahun 2022, Ctt. Pasal 101, Diakses 7 Juli 2026, <Http://Peraturan.Bpk.Go.Id/Details/195696/Uu-No-1-Tahun-2022>.

pembacaan peneliti, kebijakan ini dengan demikian tidak dapat dibaca sebagai upaya desa “mengambil alih” kewenangan penetapan tarif kabupaten, melainkan sebagai desa yang secara substantif menjalankan fungsi keringanan yang sesungguhnya menjadi domain administratif Pemerintah Kabupaten Barito Kuala melalui mekanisme resminya sendiri.

Merujuk pada kerangka teori *wetmatigheid van bestuur* sebagaimana diuraikan pada BAB II, keabsahan suatu tindakan pemerintahan mensyaratkan adanya dasar kewenangan yang jelas, baik melalui atribusi, delegasi, maupun mandat.²² Dari sudut pandang teori ini, kebijakan Pemerintah Desa Jelapat I tidak dapat dilegitimasi melalui skema delegasi atau mandat, sebab tidak ditemukan satu pun instrumen pelimpahan wewenang dari Bupati Barito Kuala kepada Kepala Desa Jelapat I. Dengan demikian, kewenangan desa hanya dapat bersandar pada kewenangan atributif yang diatur Pasal 18 huruf b Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang kewenangan lokal berskala desa, sekalipun kewenangan atributif ini memiliki batasbatasnya sendiri.²³

Peneliti menemukan bahwa objek kebijakan berupa retribusi lintas kabupaten sesungguhnya merupakan kewenangan Kabupaten Barito Kuala yang telah diatur dalam Peraturan Bupati Nomor 127

²² Van Burgsteden Dkk., “Improving Community Wellbeing Through Transport Policy,” 2.

²³ Database Peraturan | Jdih Bpk, “Uu No. 6 Tahun 2014,” Ctt. Pasal 18 Huruf B.

Tahun 2022, sehingga muncul tumpang tindih kewenangan (*overlapping authority*) dengan kewenangan lokal berskala desa yang dimiliki Desa Jelapat I. Meskipun kebijakan pengurangan tarif oleh desa dapat dikategorikan sebagai kewenangan lokal berskala desa berdasarkan Pasal 18 huruf b UU Nomor 6 Tahun 2014 jo. UU Nomor 3 Tahun 2024, menurut peneliti kualifikasi ini tidak dapat dimaknai bersifat mutlak, sebab retribusi lintas wilayah tidak termasuk dalam Pendapatan Asli Desa (PADesa), sehingga desa secara formal tidak memiliki ruang atributif untuk secara sepihak mengubah tarif yang telah ditetapkan oleh peraturan yang lebih tinggi.

Ketentuan normatif juga menegaskan bahwa Retribusi Penyeberangan di Air, berdasarkan sistematika definisi dalam Pasal 1 angka 7 sampai 15 Peraturan Bupati Nomor 127 Tahun 2022, secara taksonomis termasuk dalam golongan Retribusi Jasa Usaha,²⁴ sejalan dengan pengaturan Peraturan Daerah Kabupaten Barito Kuala Nomor 11 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha yang menjadi salah satu konsiderans Peraturan Bupati Nomor 70 Tahun 2020.

Klasifikasi ini, menurut peneliti, bukan sekadar persoalan administratif semata, sebab Pasal 10 ayat (2) huruf b Peraturan Bupati Nomor 70 Tahun 2020 secara eksplisit menyediakan jalur permohonan pengurangan, keringanan, dan pembebasan khusus untuk kategori

²⁴ Peraturan Bupati (Perbup) Kabupaten Barito Kuala Nomor 127 Tahun 2022 Tarif Dan Retribusi Penyeberangan Di Air Dalam Wilayah Kabupaten Barito Kuala Dan Lintas Kabupaten Barito Kuala Dengan Kota Banjarmasin, Ctt. Pasal 1 Angka 7-15.

Retribusi Jasa Usaha, lengkap dengan syarat administratif berupa laporan keuangan atau surat keterangan tidak mampu dari Kepala Desa/Lurah setempat. Dengan merangkai ketentuan normatif tersebut dengan fakta klasifikasi objek retribusi, dapat disimpulkan secara tegas bahwa objek Retribusi Penyeberangan di Air dalam Peraturan Bupati Nomor 127 Tahun 2022 termasuk objek yang secara sah dapat diberikan pengurangan, keringanan, maupun pembebasan berdasarkan Pasal 2 dan Pasal 10 ayat (2) huruf b Peraturan Bupati Nomor 70 Tahun 2020. Artinya, persoalan inti dalam penelitian ini bukan terletak pada boleh-tidaknya retribusi ini diberi keringanan, melainkan pada siapa yang berwenang memprosesnya dan prosedur apa yang seharusnya ditempuh.²⁵

Meskipun demikian, peneliti berpendapat bahwa persoalan kewenangan ini tidak serta-merta menjadikan kebijakan Desa Jelapat I sebagai *onbevoegdheid* (tindakan tanpa wewenang) secara mutlak. Sebagaimana dirumuskan dalam kerangka teori pada BAB II, batas antara tindakan melampaui kewenangan yang sewenang-wenang (*willekeur*) dengan tindakan diskresi yang beritikad baik terletak pada substansi dan motif kebijakan. Fakta bahwa seluruh pihak, baik dari Dinas Perhubungan, pemerintah desa, pengelola feri, maupun mahasiswa, mengakui bahwa kebijakan ini lahir dari kepedulian nyata

²⁵ Database Peraturan | Jdih Bpk, "Perbup Kab. Barito Kuala No. 70 Tahun 2020," Ctt. Pasal 10 Ayat (2) Huruf B.

terhadap aksesibilitas pendidikan, menguatkan kesimpulan peneliti bahwa kebijakan ini lebih tepat dibingkai sebagai kewenangan bebas bertindak yang dimiliki pejabat administrasi negara (*freies ermesen*) yang membutuhkan formalisasi lebih lanjut, bukan sebagai tindakan yang cacat hukum sejak awal.

b. Penilaian kebijakan berdasarkan Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Baik (AAUPB)

Landasan normatif pengujian ini merujuk pada Pasal 10 ayat (1) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan sebagaimana dikaji pada BAB II, yang mewajibkan setiap tindakan pemerintahan tunduk pada Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AAUPB). Peneliti memilih tiga asas yang dinilai paling relevan dengan konteks kebijakan ini, yakni asas kepastian hukum, proporsionalitas, dan kemanfaatan, sebagai instrumen pengujian.

Hasil pengujian yang dilakukan peneliti terhadap ketiga asas tersebut menunjukkan gambaran yang tidak seragam, bahkan cenderung paradoksal. Asas kemanfaatan, menurut penilaian peneliti, terpenuhi secara empiris, terbukti dari penghematan hingga 50% biaya transportasi bagi mahasiswa penerima kebijakan. Sebaliknya, asas kepastian hukum dinilai peneliti telah dilanggar karena ketiadaan produk hukum desa (Perdes/Kepkades) yang berimplikasi pada inkonsistensi tarif di lapangan. Asas proporsionalitas turut tercederai,

sebab beban ekonomi akibat selisih tarif ditanggung sepihak oleh pengelola feri tanpa mekanisme kompensasi yang jelas.

Dari sisi proporsionalitas, peneliti menemukan ketidakseimbangan yang signifikan antara tujuan dan cara yang ditempuh kebijakan ini. Secara substantif, tujuan kebijakan untuk meringankan beban transportasi mahasiswa dari keluarga petani dan buruh harian dinilai sangat proporsional dengan kondisi sosial-ekonomi Desa Jelapat I, mengingat 994 jiwa atau 16,8% penduduk berprofesi sebagai petani/perkebunan. Namun, cara yang ditempuh menurut peneliti tidak proporsional, sebab kebijakan yang berdampak langsung pada pendapatan pengelola feri (selisih Rp6.000 per perjalanan untuk sekitar 100 penerima) diputuskan tanpa kompensasi resmi dari desa dan tanpa koordinasi lintas lembaga.

Temuan wawancara mendukung penilaian tersebut. Pemilik Feri KM 1, Muhammad Maki, secara jujur mengakui bahwa dampak selisih tarif itu “cukup lumayan” bagi pendapatannya, dan mengkhawatirkan keberlanjutan kebijakan ini di tengah harga BBM yang telah mencapai Rp700.000 hingga Rp800.000 per jeriken dan terus meningkat. Bagi peneliti, keterangan ini menjadi bukti lapangan yang memperkuat kesimpulan bahwa asas proporsionalitas prosedural dalam kebijakan ini belum terpenuhi.

Sebaliknya, terhadap asas kemanfaatan, peneliti menemukan bukti empiris yang kuat. Seluruh mahasiswa informan menyatakan

merasakan manfaat nyata dari kebijakan ini. Oktanuriza Kurnia Joti (ULM, Semester 8), misalnya, memperkirakan penghematannya mencapai 50% dari pengeluaran transportasi bulanan. Dampak paling konkret tampak pada kasus Fina Ulfiana (UIN Antasari, Semester 8), yang sebelumnya terpaksa memilih kos di Banjarmasin karena keterbatasan biaya, namun kembali menempuh perjalanan pulang-pergi setelah tarif turun menjadi Rp5.000, dengan penghematan setara 50% per bulan.

Perubahan perilaku tersebut, menurut peneliti, membuktikan bahwa kebijakan tarif ini bukan sekadar stimulus ekonomi semata, melainkan menjadi faktor determinan dalam keputusan mahasiswa untuk melanjutkan perkuliahan dari rumah. Dengan merangkai hasil pengujian normatif dan temuan empiris di atas, dapat disimpulkan bahwa penilaian AAUPB terhadap kebijakan ini menghasilkan kondisi paradoks, dimana aspek kemanfaatan tergolong tinggi, tetapi aspek kepastian hukum dan proporsionalitas prosedural masih lemah dan menuntut perbaikan segera

c. Inkonsistensi Data Administrasi sebagai Indikator Kelemahan Tata Kelola

Selain persoalan kewenangan dan prosedur, peneliti juga menemukan kelemahan signifikan pada aspek administrasi data penerima kebijakan. Ditemukan diskrepansi (ketidaksesuaian) data yang mencolok antara keterangan Kasi Pelayanan Desa, Muhammad

Norliansyah Riza, yang menyebutkan jumlah penerima kartu mencapai 171 orang, dengan data yang diberikan oleh Kaur Keuangan, Faisal Ilmi, yang hanya mencatat sekitar 100 orang.

Selisih sebanyak 71 orang, atau lebih dari 40% dari klaim awal, tidak dapat dijelaskan secara memuaskan oleh kedua aparat desa saat dikonfirmasi peneliti. Temuan ini, menurut peneliti, setidaknya mengindikasikan tiga kelemahan mendasar dalam tata kelola kebijakan:

1) Tidak adanya basis data tunggal

Desa tidak memiliki satu sistem rujukan yang disepakati untuk mencatat penerima manfaat, sehingga setiap perangkat desa menggunakan catatannya sendiri-sendiri.

2) Rentan terhadap manipulasi atau kesalahan

Perbedaan data dalam jumlah besar ini membuka ruang terjadinya pencatatan ganda (*double entry*), kesalahan input, atau bahkan potensi penyalahgunaan wewenang dalam penerbitan kartu penerima manfaat.

3) Evaluasi kebijakan menjadi tidak akurat

Tanpa data yang valid dan terverifikasi, pemerintah desa tidak dapat mengukur secara tepat berapa besar selisih pendapatan yang ditanggung oleh pengelola feri, seberapa efektif kebijakan ini dalam menjangkau kelompok sasaran, maupun berapa anggaran ideal yang diperlukan apabila di kemudian hari desa memutuskan memberikan kompensasi.

Temuan ini memperkuat analisis peneliti sebelumnya mengenai lemahnya proseduralitas kebijakan. Sebagaimana ditegaskan dalam kerangka teori diskresi (*freies ermessen*) pada BAB II, diskresi yang baik tidak hanya menuntut keputusan yang tepat sasaran, tetapi juga harus didukung sistem administrasi yang andal. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa inkonsistensi data antara perangkat desa menjadi indikasi bahwa kapasitas kelembagaan Desa Jelapat I dalam mengelola kebijakan publik masih perlu ditingkatkan, terutama dalam hal pencatatan, verifikasi, dan pemutakhiran data penerima manfaat.

- d. Kebijakan sebagai tindakan diskresi (*Freies Ermessen*) Justifikasi dan Batasannya

Berdasarkan kerangka teori pada BAB II, kebijakan ini paling tepat dikualifikasikan sebagai tindakan diskresi (*freies ermessen*) sebagaimana dimaksud Pasal 1 angka 9 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014, karena lahir untuk mengisi kekosongan norma, mengingat Peraturan Bupati Nomor 127 Tahun 2022 tidak mengatur secara khusus keringanan bagi mahasiswa. Sah secara substansi, menurut peneliti, tidak lantas membebaskan diskresi tersebut dari kewajiban administratif lanjutan.

Pasal 24 huruf d dan f Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 mensyaratkan bahwa setiap tindakan diskresi harus disertai dokumentasi tertulis dan alasan objektif sebagai bentuk

pertanggungjawaban.²⁶ Dalam pandangan peneliti, ketiadaan langkah ini bukan berarti diskresi itu sendiri cacat, melainkan menunjukkan bahwa tahap lanjutan setelah pengambilan keputusan belum dipenuhi, persoalan yang menjadi lebih signifikan mengingat jalur formal pengurangan retribusi melalui Pasal 5 dan 6 Peraturan Bupati Nomor 70 Tahun 2020 sesungguhnya telah tersedia dan dapat diakses oleh Pemerintah Desa Jelapat I, sebagaimana akan diuraikan lebih lanjut pada sub-poin (e).²⁷

Sebagaimana ditegaskan Zuriah Ali dalam kajiannya yang dikutip pada BAB II, pertanggungjawaban diskresi menuntut adanya catatan tertulis atas dasar pertimbangan tindakan yang diambil, sehingga ketiadaan dokumentasi tidak serta-merta membatalkan substansi kebijakan, namun menjadikannya rentan secara hukum.²⁸ Merujuk pada pandangan ahli tersebut, peneliti menilai bahwa ketiadaan berita acara, Keputusan Kepala Desa, maupun perjanjian tertulis dengan pengelola feri menjadikan diskresi ini sah secara substansi namun rentan secara prosedural.

Dimensi yang menurut peneliti tidak kalah penting adalah membedakan antara tindakan diskresi Kepala Desa sebagai kebijakan

²⁶ Undang-Undang (Uu) Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan, Ctt. Pasal 24 Huruf D Dan F.

²⁷ Database Peraturan | Jdih Bpk, “Perbup Kab. Barito Kuala No. 70 Tahun 2020,” Ctt. Pasal 5 Dan 6.

²⁸ Ali, *Pertanggungjawaban Diskresi Pemerintah Dan Hubungannya Dengan Hak Asasi Manusia Berdasarkan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan*, 360–66.

pemerintahan dengan kondisi di lapangan yang sesungguhnya lebih bersifat voluntarisme pengelola feri. Peneliti menemukan bahwa tidak ada kompensasi finansial dari desa kepada pemilik feri atas selisih tarif tersebut, sehingga pengurangan tarif ini sepenuhnya bergantung pada kesediaan sukarela (*voluntary compliance*) para pemilik feri yang berasal dari komunitas Desa Jelapat I dan memiliki ikatan sosial-kultural yang kuat dengan warga setempat.

Kondisi ini, menurut peneliti, mengonfirmasi kekhawatiran teoretis yang dibahas pada BAB II tentang pseudo-otonomi desa, yaitu situasi ketika kebijakan secara formal terlihat ada, tetapi secara substantif tidak memiliki instrumen penegakan yang memadai. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa apabila sewaktu-waktu pengelola feri mencabut kesediaan sukarelanya, misalnya akibat harga BBM yang terus melonjak seperti dikhawatirkan Muhammad Maki, kebijakan ini tidak memiliki kekuatan hukum untuk dipertahankan.

- e. Relasi Peraturan Bupati Nomor 70 Tahun 2020 jo. Peraturan Bupati Nomor 127 Tahun 2022: Jalur Formal yang Tersedia namun Tidak Ditempuh

Secara normatif, Peraturan Bupati Nomor 127 Tahun 2022 berkedudukan sebagai regulasi substantif yang menetapkan objek, subjek, dan struktur tarif Retribusi Penyeberangan di Air, sementara Pasal 14 ayat (4) di dalamnya secara tegas menyatakan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengurangan, keringanan, dan

pembebasan retribusi diatur dengan Keputusan Bupati, yang dalam praktiknya dioperasionalkan melalui Peraturan Bupati Nomor 70 Tahun 2020 sebagai regulasi prosedural yang berlaku umum bagi seluruh jenis retribusi daerah di Kabupaten Barito Kuala.

Dengan membaca kedua regulasi ini secara terpadu, peneliti menemukan fakta yuridis yang signifikan, yakni Pemerintah Desa Jelapat I sesungguhnya tidak berhadapan dengan kekosongan norma sepenuhnya. Pasal 5 huruf b Peraturan Bupati Nomor 70 Tahun 2020 menyediakan skema pengurangan hingga 75% dari retribusi terutang bagi wajib retribusi yang “secara ekonomis tidak memiliki kemampuan untuk membayar retribusi”, kondisi yang menurut penilaian peneliti secara faktual melekat pada mahasiswa dari keluarga petani/buruh harian di Desa Jelapat I. Lebih jauh, Pasal 6 ayat (2) mensyaratkan bukti berupa surat keterangan dari Kepala Desa/Lurah bagi wajib retribusi perorangan.

Instrumen administratif tersebut, menurut peneliti, justru sepenuhnya berada dalam kewenangan Pemerintah Desa Jelapat I sendiri untuk menerbitkannya. Dengan kata lain, Desa Jelapat I sebenarnya memiliki modal administratif yang cukup untuk menjadi pemrakarsa permohonan resmi ke BP2RD Kabupaten Barito Kuala atas nama mahasiswa yang memenuhi syarat, alih-alih menempuh jalur kebijakan informal yang bergantung pada kesediaan sukarela pengelola feri.

Meskipun demikian, peneliti mencatat satu keterbatasan struktural dari mekanisme ini, yaitu skema Peraturan Bupati Nomor 70 Tahun 2020 hanya menjangkau komponen retribusi murni sebagaimana tercantum dalam Lampiran I dan II Peraturan Bupati Nomor 127 Tahun 2022, yakni sebesar Rp1.000 hingga Rp2.000 per penyeberangan. Sementara itu, mayoritas nilai tarif yang dibayarkan mahasiswa (Rp5.000 hingga Rp7.000) merupakan bagian jasa komersial pemilik kapal/feri yang berada di luar cakupan objek retribusi daerah. Implikasinya, sekalipun permohonan pengurangan retribusi diajukan secara formal dan dikabulkan secara maksimal, penurunan tarif yang dapat dicapai melalui jalur resmi ini secara matematis tidak akan mendekati besaran keringanan Rp5.000 yang senyatanya dinikmati mahasiswa. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa keringanan yang berlaku di lapangan pada dasarnya lebih banyak bertumpu pada kerelaan komersial pemilik feri untuk mengorbankan bagian pendapatannya sendiri, ketimbang murni pemanfaatan instrumen keringanan retribusi daerah yang formal.

f. Analisis Keringanan Retribusi bagi Mahasiswa sebagai Kelompok Sasaran

Ditinjau dari sisi kelompok sasaran, peneliti menyimpulkan bahwa kebijakan ini pada dasarnya merupakan bentuk keringanan retribusi yang secara substansi ditujukan bagi mahasiswa sebagai warga Desa Jelapat I yang membutuhkan akses transportasi rutin menuju

kampus. Pasal 5 huruf b Peraturan Bupati Nomor 70 Tahun 2020 memang tidak menyebut mahasiswa secara spesifik, tetapi menurut analisis peneliti, kriteria “secara ekonomis tidak memiliki kemampuan untuk membayar retribusi” dapat mencakup mahasiswa dari keluarga petani dan buruh harian, sepanjang dibuktikan dengan surat keterangan Kepala Desa sebagaimana disyaratkan Pasal 6 ayat (2). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa keringanan bagi mahasiswa yang selama ini berjalan secara informal sesungguhnya dapat dan seharusnya ditempuh melalui jalur formal ini, bukan semata bergantung pada kerelaan pengelola feri.

2. Analisis Dampak Kebijakan terhadap Akses Transportasi dan Keberlanjutan Pendidikan Mahasiswa
 - a. Kebijakan sebagai pemenuhan hak konstitusi atas pendidikan

Dalam kerangka teori aksesibilitas yang dikembangkan oleh Levinson dan Wu sebagaimana dirujuk pada BAB II, aksesibilitas bukan sekadar ukuran jarak atau waktu tempuh, melainkan representasi keadilan spasial (*spatial justice*) yang mencerminkan kemampuan seluruh kelompok masyarakat untuk berpartisipasi dalam kegiatan sosial dan ekonomi.²⁹ Merujuk pada kerangka teori tersebut, peneliti menilai bahwa bagi warga Desa Jelapat I yang terletak pada lahan basah dengan elevasi 0,0 hingga 1,1 meter di atas permukaan laut dan

²⁹ Levinson Dan Wu, “Towards A General Theory Of Access,” 12.

berbatasan langsung dengan Sungai Barito di sisi timur, feri bukan sekadar alat transportasi biasa.

Peneliti memandang feri sebagai *conditio sine qua non* (syarat yang tanpanya tidak mungkin) bagi terpenuhinya hak atas pendidikan yang dijamin Pasal 31 ayat (1) UUD 1945 bagi warga Desa Jelapat I. Alternatif jalur darat melalui Jembatan Barito, sebagaimana diakui oleh Ahmad Ramadani dan Saufi Padillah, hanya dipilih secara situasional karena waktu tempuh yang jauh lebih lama dan biaya bensin yang lebih besar. Temuan ini selaras dengan studi Sigit Ruswinarsih dalam jurnal Sinthop yang membuktikan ketergantungan struktural komunitas lahan basah Jelapat I terhadap ekosistem perairan dalam seluruh aktivitas sosialnya.³⁰

Dampak kebijakan terhadap aksesibilitas pendidikan terbukti nyata secara empiris. Sebelum tarif diturunkan menjadi Rp5.000, Ardhika Yoga Satriawan mengaku menghabiskan lebih dari Rp200.000 per bulan hanya untuk biaya feri, setara 18-20 kali perjalanan pulang-pergi dengan tarif Rp11.000. Dengan kebijakan ini, beban tersebut berkurang hampir separuhnya. Kasus paling ilustratif menurut peneliti adalah Fina Ulfiana, yang sebelumnya terpaksa memilih kos di Banjarmasin karena jadwal kuliah yang mengharuskan kehadiran

³⁰ Ruswinarsih Dkk., "Adaptation Of Wetland Farming Communities To Modernization," 1-8.

sebelum pukul 07.00 WITA, sementara feri baru beroperasi sekitar pukul 06.30 WITA.

Setelah tarif turun, Fina Ulfiana memutuskan kembali menempuh perjalanan pulang-pergi dari rumah karena biaya transportasi menjadi jauh lebih terjangkau, dengan penghematan mencapai 50% per bulan. Perubahan perilaku ini, menurut peneliti, membuktikan argumen Van Burgsteden dalam jurnal *Transport Reviews* bahwa kebijakan transportasi yang inklusif berkontribusi signifikan terhadap peningkatan kesejahteraan, khususnya pada aspek pendidikan, sementara biaya transportasi yang tinggi justru memperkuat siklus kemiskinan dan ketimpangan spasial.

Temuan ini juga memperkuat argumentasi konstitusional yang dibangun pada BAB II. Peneliti berpandangan bahwa pemerintah desa, sebagai unit pemerintahan yang paling dekat dengan warga terdampak, memiliki tanggung jawab moral dan yuridis untuk memastikan hak atas pendidikan tidak terhalang oleh kondisi geografis. Prinsip subsidiaritas yang diamanatkan UU Desa mengonfirmasi bahwa tidak ada pihak yang lebih tepat untuk merespons persoalan ini selain Pemerintah Desa Jelapat I sendiri.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa fakta perubahan perilaku mahasiswa, dari yang semula mempertimbangkan kos di Banjarmasin menjadi tetap tinggal dan menempuh perjalanan dari rumah, membuktikan bahwa aksesibilitas transportasi merupakan

variabel determinan dalam keberlanjutan pendidikan, bukan sekadar faktor penunjang semata.

b. Dimensi keadilan Spasial keterbatasan jangkauan kebijakan

Merujuk pada konsep Edward Soja tentang *Seeking Spatial Justice* (Mencari Keadilan Spasial) yang dikaji pada BAB II, ketidakadilan spasial sering kali bersumber bukan dari kebijakan yang secara terang-terangan diskriminatif, melainkan dari kegagalan kebijakan dalam merespons perbedaan realitas geografis antarwilayah.³¹ Berpijak pada kerangka teori ini, peneliti menilai bahwa tarif retribusi penyeberangan yang berlaku seragam untuk seluruh pengguna di Kabupaten Barito Kuala, tanpa mempertimbangkan bahwa bagi kelompok masyarakat lahan basah seperti Desa Jelapat I transportasi air adalah keharusan dan bukan pilihan, merupakan contoh nyata dari ketidakadilan spasial struktural, yaitu kebijakan yang tampak netral di permukaan namun diskriminatif dalam praktiknya.

Dalam pandangan peneliti, kebijakan Pemerintah Desa Jelapat I dapat dibaca sebagai respons korektif terhadap ketidakadilan struktural tersebut, meskipun pelaksanaannya masih perlu diperbaiki secara prosedural.

Temuan lapangan mengungkap persoalan keadilan spasial yang lebih spesifik, yaitu kebijakan tarif Rp5.000 hanya berlaku konsisten di Pelabuhan Jelapat I sebagai sisi keberangkatan, sementara

³¹ Buchholz, "Seeking Spatial Justice – By Edward Soja," 20–25.

di Pelabuhan Kuin Banjarmasin sebagai sisi kepulauan, kebijakan ini tidak diakui. Operator feri, Muhammad Nasruddin, mengakui bahwa koordinasi dengan pelabuhan seberang memang tidak pernah dilakukan karena kebijakan ini murni berasal dari desa dan hanya berlaku di wilayah Pelabuhan Jelapat I.

Akibatnya, mahasiswa seperti Zauhar Latifah dan Saufi Padillah kerap dikenakan tarif Rp7.000 bahkan Rp11.000 saat pulang dari Banjarmasin. Menurut peneliti, temuan ini memperlihatkan batas nyata dari kebijakan yang bersifat unilateral-lokal tanpa koordinasi lintas wilayah, sebuah pola yang relevan dengan kajian Radiva tentang aksesibilitas pendidikan di wilayah pinggiran Kalimantan.³²

Satu dimensi keadilan yang menurut peneliti luput dari desain kebijakan ini adalah tidak adanya seleksi berdasarkan kondisi ekonomi penerima, sebab seluruh mahasiswa asli Desa Jelapat I, baik dari keluarga mampu maupun tidak mampu, mendapatkan tarif yang sama. Kondisi ini, menurut peneliti, berseberangan dengan prinsip *al-'adl fi al-tafriqah* dalam *Siyasah Syar'iyah* yang dibahas pada BAB II, yakni prinsip keadilan yang menuntut perlakuan berbeda bagi kondisi yang berbeda.

Dari perspektif efisiensi kebijakan publik, peneliti menyimpulkan bahwa ketiadaan seleksi ekonomi menyebabkan

³² Radiva Dkk., *Analisis Aksesibilitas Fasilitas Pendidikan (Sd, Smp, Sma) Di Kecamatan Bontang Barat, Kalimantan Timur*, 1–2.

manfaat kebijakan tidak terkonsentrasi pada kelompok yang paling membutuhkan. Kondisi ini merupakan keterbatasan yang perlu dipertimbangkan dalam desain kebijakan ke depan, misalnya melalui skema verifikasi berbasis data sosial-ekonomi yang terintegrasi dengan data kependudukan desa.

c. Otonomi Desa, Asas Subsidiaritas, dan Batas Kebijakan Fiskal Desa

Secara teoretis, asas subsidiaritas dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 jo. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2024 memberikan justifikasi filosofis yang kuat bagi langkah Pemerintah Desa Jelapat I, sebab menurut peneliti tidak ada pihak yang lebih memahami hambatan fisik Sungai Barito bagi akses pendidikan warga selain pemerintah desa itu sendiri.

Penguatan posisi ini hadir melalui Pasal 72 Undang-Undang Desa hasil perubahan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2024, yang mengakui hak desa atas bagi hasil pajak dan retribusi daerah kabupaten/kota minimal 10%.³³ Menurut peneliti, hak fiskal ini memberikan kepentingan hukum yang sah bagi desa untuk memastikan kebijakan retribusi berkeadilan, termasuk memberikan perlakuan khusus bagi kelompok rentan. Dengan demikian, intervensi Desa Jelapat I dapat dibaca tidak lagi sepenuhnya diskresioner tanpa pijakan, melainkan dapat dikaitkan dengan hak fiskal desa atas retribusi yang dipungut di wilayahnya.

³³ Database Peraturan | Jdih Bpk, “Uu No. 3 Tahun 2024,” Ctt. Pasal 72.

Namun demikian, peneliti menegaskan bahwa batas kewenangan desa dalam kebijakan yang berdampak fiskal tetap tidak boleh diabaikan. Sebagaimana diingatkan oleh Nor Anisa dalam kajiannya tentang evolusi regulasi pemerintahan daerah yang dikutip pada BAB II, pertentangan sentralisasi dalam desentralisasi kerap terjadi ketika desa bergerak melampaui batas tanpa koordinasi yang memadai dengan pemerintah di atasnya.³⁴ Fakta bahwa kebijakan ini tidak pernah dikonsultasikan kepada Kecamatan, Dinas Perhubungan, maupun pendamping desa, sebagaimana diakui sendiri oleh Kasi Pelayanan Desa Jelapat I, menurut peneliti merupakan kerentanan nyata yang selaras dengan kekhawatiran ahli tersebut.

Lebih jauh, peneliti menemukan relasi keuangan tidak langsung dari keterangan Kaur Keuangan, Faisal Ilmi, yang mengungkapkan bahwa desa memungut pajak operasional malam dari pengelola feri, sementara feri memberikan keringanan tarif tanpa kompensasi langsung. Secara *de facto*, hal ini menurut peneliti membentuk perjanjian timbal balik informal yang tidak memiliki landasan hukum tertulis. Konstruksi semacam ini, menurut analisis peneliti, sepenuhnya bergantung pada kepercayaan dan solidaritas sosial semata, sehingga rentan terhadap perubahan kondisi ekonomi di kemudian hari.

³⁴ Anisa, "Paradoks Sentralisasi Dalam Desentralisasi," 196–97.

d. Perspektif *Siyasah Syar'iyah* Antara Masalah Mursalah dan Kewajiban Tata Kelola Formal

Dari perspektif *Siyasah Syar'iyah* yang dibangun pada BAB II, peneliti menilai bahwa kebijakan Pemerintah Desa Jelapat I mengandung nilai moral yang tidak diragukan. Merujuk pada konsep *masalah mursalah* Al-Ghazali, yaitu kemaslahatan yang tidak secara eksplisit diperintahkan maupun dilarang oleh nash syariat namun dibenarkan karena mengandung manfaat nyata, kebijakan pengurangan tarif ini memenuhi kriteria tersebut dengan baik.

Tidak ada ketentuan yang melarang desa memberikan keringanan transportasi bagi mahasiswanya, sementara manfaatnya terbukti nyata di lapangan. Konsep *tafwidh al-sultah* (pelimpahan kekuasaan kepada pemimpin lokal) yang sejalan dengan otonomi desa, serta prinsip *al-wilayah 'ala al-mashalih al-'ammah* yang ditekankan Ibnu Taimiyah dalam *Al-Siyasah Al-Syar'iyah*, menyatakan bahwa tujuan utama kekuasaan adalah *jalbu al-mashalih wa dar'u al-mafasid*.³⁵ Menurut peneliti, kedua konsep tersebut mendukung legitimasi moral kebijakan ini secara teologis.

Meskipun demikian, peneliti menggarisbawahi bahwa perspektif Islam pun tidak membenarkan kebijakan yang baik secara tujuan tetapi lemah dalam pengelolaannya. Al-Mawardi dalam *Ahkam Al-Sultaniyyah* menegaskan bahwa kewenangan pemimpin

³⁵ Suharti, "Al-Siyasah Al-Syar'iyah 'Inda Ibn Taimiyah," 25–30.

lokal (*al-wilayah*) harus tetap dijalankan dalam koridor peraturan yang berlaku dan dapat dipertanggungjawabkan.³⁶ Berpijak pada pandangan ahli ini, peneliti menilai bahwa ketiadaan dokumentasi kebijakan, absennya koordinasi lintas lembaga, dan tidak jelasnya mekanisme pengawasan merupakan kelemahan yang, dalam perspektif Islam, dapat dianggap sebagai kekurangan dalam menjalankan amanah kepemimpinan (*mas'ūliyyah al-hākim*). Pemimpin yang baik, menurut peneliti, tidak hanya melakukan kebajikan, tetapi juga memastikan kebajikan itu dilembagakan secara benar agar berkelanjutan dan dapat dipertanggungjawabkan kepada seluruh pemangku kepentingan.

Dengan merangkai seluruh temuan dan analisis di atas, peneliti menyimpulkan bahwa kebijakan Pemerintah Desa Jelapat I dalam pengurangan retribusi penyeberangan bagi mahasiswa sah secara substantif sebagai tindakan diskresi yang berorientasi pada kemaslahatan publik dan didukung nilai-nilai *Siyasah Syar'iyah*, namun lemah secara prosedural karena tidak memiliki dokumentasi formal, tidak didasarkan pada instrumen hukum desa yang mengikat, dan belum memanfaatkan mekanisme keringanan retribusi bagi kelompok rentan yang telah diatur dalam Pasal 14 Peraturan Bupati Nomor 127 Tahun 2022. Oleh karena itu, peneliti merekomendasikan agar formalisasi dilakukan segera, baik secara internal melalui Peraturan Desa/Peraturan Kepala Desa, maupun secara eksternal

³⁶ Library, *Terjemah Ahkam Sulthaniyah -Al Mawardi*, 15–20.

melalui koordinasi dengan Pemerintah Kabupaten untuk mengaktifkan mekanisme keringanan retribusi. Dengan demikian, kebijakan yang kini hanya berlaku satu arah dapat diperluas secara simetris dari kedua sisi pelabuhan, dan berpotensi menjadi model kebijakan inklusif bagi desa-desa lain di sepanjang Sungai Barito.

Formalisasi mendesak dilakukan, baik secara internal (Perdes/Perkades) maupun eksternal (koordinasi dengan Pemkab untuk mengaktifkan keringanan retribusi). Dengan begitu, kebijakan yang kini hanya berlaku satu arah dapat diperluas secara simetris dari kedua sisi pelabuhan, dan berpotensi menjadi model bagi desa lain di sepanjang Sungai Barito.