

KEBIJAKAN EKONOMI MARITIM INDONESIA

PEMBANGUNAN TOL LAUT SEBAGAI BASIS
PERTUMBUHAN DAN PEMERATAAN

Buku dengan judul "Kebijakan Ekonomi Maritim Indonesia: Pembangunan Tol Laut sebagai Basis Pertumbuhan dan Pemerataan" terbit pada saat yang tepat. Permasalahan besar yang dihadapi bangsa ini adalah ketimpangan pembangunan khususnya pembangunan antarwilayah, di samping ketimpangan pendapatan antargolongan masyarakat dan kelas pendapatan. Tema utama yang diusung dalam buku ini adalah membangun konektivitas ekonomi wilayah melalui pengembangan infrastruktur fisik dan kelembagaan poros maritim sebagai inti kebijakan ekonomi maritim nasional. Dalam perspektif pembangunan inklusif, perbaikan konektivitas ekonomi wilayah akan mendorong optimalisasi alokasi dan mobilitas sumber daya pembangunan, investasi sektoral, dan sumber daya manusia sehingga terjadi pemerataan pembangunan. Pemerataan pembangunan antarwilayah akan mendorong pemerataan pembangunan antargolongan dan kelompok masyarakat. Hal ini sejalan dengan harapan pemerintah dan masyarakat luas di mana pembangunan dimulai dari pinggiran (daerah tertinggal dan/atau perdesaan) melalui pengembangan poros maritim (konektivitas antarwilayah) dalam perspektif percepatan transformasi ekonomi antarwilayah dengan sasaran konvergensi produktivitas dan kesejahteraan antarwilayah di tanah air.



Editor:
Prof. (Riset) Dr. Ir. I Wayan Rusastraa

**KEBIJAKAN EKONOMI
MARITIM INDONESIA**



Diterbitkan oleh :
P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika



Editor:

Prof. (Riset) Dr. Ir. I Wayan Rusastraa,
(Peneliti Utama, LIPI)

KEBIJAKAN EKONOMI MARITIM INDONESIA

PEMBANGUNAN TOL LAUT SEBAGAI BASIS PERTUMBUHAN DAN PEMERATAAN



Editor

Prof. (Riset) Dr. Ir. I Wayan Rusastra, (Peneliti Utama, LIPI)

KEBIJAKAN EKONOMI MARITIM INDONESIA: PEMBANGUNAN TOL LAUT SEBAGAI BASIS PERTUMBUHAN DAN PEMERATAAN



Diterbitkan oleh:
P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika
2015



Judul:

Kebijakan Ekonomi Maritim Indonesia:
Pembangunan Tol Laut sebagai Basis Pertumbuhan dan Pemerataan

Perpustakaan Nasional:

Katalog Dalam Terbitan (KDT)
xviii+206 hlm.; 15.5x23 cm
ISBN: 978-602-1247-35-8
Cetakan Pertama, 2015

Penulis:

Suhartono
Rafika Sari
T. Ade Surya
Eka Budiyanti
Iwan Hermawan
Yuni Sudarwati
izzaty

Editor:

Prof. (Riset) Dr. Ir. I Wayan Rusastra, (Peneliti Utama, LIPI)

Desain Sampul:

Abue

Tata Letak:

Zaki

Penyelia Aksara:

Helmi Yusuf

Diterbitkan oleh:

Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI)
Sekretariat Jenderal DPR RI
Gedung Nusantara I, Lt. 2
Jl. Jenderal Gatot Subroto, Jakarta Pusat 10270
Telp. (021) 5715409, Fax. (021) 5715245

Bersama:

Azza Grafika, Anggota IKAPI DIY, No. 078/DIY/2012

Kantor Pusat:

Jl. Seturan II CT XX/128 Yogyakarta
Telp. +62 274-6882748

Perwakilan Jabodetabek:

Perum Wismamas Blok E1 No. 43-44, Cinangka, Sawangan, Kota Depok
Telp. (021) 7417244

Sanksi Pelanggaran Pasal 72**Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta**

1. Barangsiapa dengan sengaja melanggar dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat (1) atau Pasal 49 Ayat (1) dan Ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/ atau denda paling sedikit Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
2. Barangsiapa dengan sengaja menyiaran, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran hak cipta atau hak terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

KATA PENGANTAR

Buku dengan judul "Kebijakan Ekonomi Maritim Indonesia: Pembangunan Tol Laut sebagai Basis Pertumbuhan dan Pemerataan" terbit pada saat yang tepat. Permasalahan besar yang dihadapi bangsa ini adalah ketimpangan pembangunan khususnya pembangunan antarwilayah, di samping ketimpangan pendapatan antargolongan masyarakat dan kelas pendapatan. Tema utama yang diusung dalam buku ini adalah membangun konektivitas ekonomi wilayah melalui pengembangan infrastruktur fisik dan kelembagaan poros maritim sebagai inti kebijakan ekonomi maritim nasional. Dalam perspektif pembangunan inklusif, perbaikan konektivitas ekonomi wilayah akan mendorong optimalisasi alokasi dan mobilitas sumber daya pembangunan, investasi sektoral, dan sumber daya manusia sehingga terjadi pemerataan pembangunan. Pemerataan pembangunan antarwilayah akan mendorong pemerataan pembangunan antargolongan dan kelompok masyarakat. Hal ini sejalan dengan harapan pemerintah dan masyarakat luas di mana pembangunan dimulai dari pinggiran (daerah tertinggal dan/atau perdesaan) melalui pengembangan poros maritim (konektivitas antarwilayah) dalam perspektif percepatan transformasi ekonomi antarwilayah dengan sasaran konvergensi produktivitas dan kesejahteraan antarwilayah di tanah air.

Bahasan dalam buku ini mencakup tiga dimensi utama yaitu: (a) Kebijakan sektor maritim dan pengembangan transportasi laut; (b) Kebijakan moneter dan fasilitasi perdagangan dalam mendorong pertumbuhan sektor perikanan; dan (c) Pengembangan wisata bahari dan pengelolaan wilayah pesisir sebagai basis pemerataan pembangunan. Pada dimensi *pertama*, bahasan pokoknya meliputi konsepsi pengembangan ekonomi maritim dan konektivitas ekonomi nasional, potensi maritim dan perkembangan daerah tertinggal, dan urgensi pengembangan sistem logistik dalam pembangunan maritim dan daerah tertinggal. Bahasan ini juga dikomplemen dengan kondisi

aktual transportasi laut dan upaya pemerintah dalam mendorong peran BUMN sektor maritim dalam perbaikan manajemen dan peningkatan efisiensi transportasi laut dan pelabuhan secara nasional. Di samping itu perlu diketahui keragaan dan kualitas infrastruktur dan transportasi laut dan reorientasi kebijakan pengembangannya dengan mempertimbangkan skema pembiayaan kerja sama pemerintah dan swasta.

Pada dimensi *kedua*, diawali dengan pembahasan peran kebijakan moneter terhadap pertumbuhan sektor perikanan yang mencakup aspek dinamika ekonomi perikanan, tinjauan dan dampak empiris kebijakan moneter terhadap pertumbuhan ekonomi perikanan dan kelautan. Bahasan ini juga diperkaya dengan peran fasilitasi perdagangan terhadap ekspor produk perikanan, dengan mempertimbangkan sejumlah aspek yaitu fakta empiris pelaksanaan fasilitasi perdagangan, perkembangan industri dan ekspor perikanan, dampak hambatan prosedur kepabeanan, dan perspektif kebijakan fasilitasi dalam perspektif peningkatan daya saing industri perikanan nasional di kawasan ASEAN.

Pembahasan dimensi *ketiga* difokuskan pada aspek pemerataan pembangunan dengan mengedepankan dua aspek bahan yaitu pengembangan wisata bahari dan pengelolaan wilayah pesisir. Bahasan pokok pengembangan wisata bahari mencakup keragaan dan kompleksitas pengembangan wisata bahari serta strategi pengembangan promosi dan pemasarannya. Strategi pengembangan pemasaran yang dibahas mencakup pengembangan kawasan strategis, SDM dan pelayanan, kondisi fisik dan lingkungan wisata. Pengembangan wilayah pesisir yang merupakan kantong kemiskinan memegang peranan sentral dalam pengentasan kemiskinan. Bahasan pokoknya mencakup konsepsi pengelolaan wilayah pesisir terpadu, serta kinerja dan perspektif pengelolaan pesisir terpadu yang meliputi permasalahan, pemberdayaan masyarakat, perencanaan tata ruang, dan perspektif pengelolaan pesisir di masa depan.

Saya menilai struktur dan format buku serta karya tulis pendukungnya memiliki sekuensi dan konektivitas yang baik dalam mendukung tema pokok terkait perumusan kebijakan ekonomi maritim dalam perspektif pembangunan inklusif. Pembangunan ekonomi maritim yang mengusung pertumbuhan berkualitas (*growth with equity*) melalui pembangunan Indonesia sebagai poros

PROLOG

Bagi Indonesia sebagai negara kepulauan, pembangunan sektor maritim memegang peranan sentral dalam memacu pertumbuhan dan pemerataan melalui pengembangan konektivitas ekonomi antarwilayah. Pembangunan poros maritim yang dikomplemen dengan kebijakan moneter serta fasilitasi perdagangan yang tepat diyakini akan mampu mendorong ekspor dan pertumbuhan sektor kelautan dan perikanan nasional. Pada saat bersamaan pembangunan poros maritim (tol laut) akan mendorong pemerataan pembangunan melalui pengembangan daerah tertinggal, pariwisata bahari, dan perbaikan pengelolaan daerah pesisir yang selama ini menjadi kantong kemiskinan di tanah air. Akselerasi transformasi ekonomi wilayah (*growth with equity*) melalui pemantapan konektivitas ekonomi antarwilayah diharapkan mampu mengatasi ketimpangan pembangunan antarwilayah sehingga akan semakin memantapkan eksistensi NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia) di masa yang akan datang dan selamanya.

Dalam perspektif kebijakan antisipatif pengembangan sektor maritim dan transportasi laut, beberapa isu kebijakan yang dapat dikemukakan adalah: (a) Indonesia adalah negara kepulauan dengan jumlah pulau lebih dari 13 ribu buah dan luas lautan mencapai sekitar 3,26 juta km² dengan potensi sumber daya ekonomi yang sangat besar; (b) Reorientasi visi pembangunan dari kontinental-agraris menuju pembangunan berbasis ekonomi maritim dengan orientasi sebagai negara kepulauan yang mandiri, maju, dan kuat, di mana kelautan secara fungsional sebagai pemersatu bangsa; (c) Tantangan riil yang dihadapi pengembangan ekonomi maritim dalam menyejahterakan masyarakat adalah kenyataan sekitar 199 kabupaten yang termasuk kategori tertinggal belum tersentuh secara memadai oleh pelayanan sosial, ekonomi, dan politik; (d) Pembangunan nasional dengan orientasi pertumbuhan mengakibatkan konsentrasi industri (di kawasan barat Indonesia)

dengan konsekuensi kesenjangan pembangunan antarwilayah yang perlu segera dipecahkan melalui pembangunan transportasi laut; (e) Ketertinggalan pengembangan transportasi laut berdampak pada rendahnya daya saing rantai logistik nasional dengan *Logistic Performance Index* (LPI) peringkat 53 dari 160 negara tahun 2014, dengan ketertinggalan pada tiga indikator penting yaitu penyeberangan internasional, bea cukai, dan infrastruktur; (f) Pembangunan poros maritim melalui pengembangan keunggulan geografis sebagai kekuatan dasar nasional perlu dikomplemen dengan pembangunan infrastruktur (pelabuhan) dengan melibatkan dan memantapkan peran BUMN PT. Pelindo (Persero) yang bergerak dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan; dan (g) Peran strategis pembangunan dan pemberian fungsi pelabuhan dalam rangka penciptaan konektivitas maritim yang berfungsi sebagai alur interaksi ekonomi maupun interaksi pada bidang-bidang lainnya.

Berkaitan dengan isu kebijakan tersebut dibutuhkan pemahaman dan kesepahaman serta analisis terkait dengan konsepsi pengembangan ekonomi maritim dan konektivitas ekonomi nasional, potensi maritim dan perkembangan daerah tertinggal, dan prioritisasi pembangunan daerah tertinggal dalam perspektif pendekatan maritim. Pembangunan daerah tertinggal, di samping membutuhkan pemahaman karakteristik daerah juga pemahaman tentang urgensi pendekatan lintas sektor dan pengembangan sistem logistik. Secara khusus terkait dengan pembangunan infrastruktur pelabuhan sebagai bagian vital dari pengembangan transportasi laut maka perlu dipecahkan permasalahan inefisiensi kinerja BUMN dalam pengembangan pelabuhan dan sistem logistik sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi wilayah. Dalam rangka perumusan reorientasi kebijakan pengembangan infrastruktur maritim dibutuhkan pemahaman tentang peran infrastruktur maritim, kinerja pelabuhan dan transportasi laut, serta upaya dan hambatan pengembangannya.

Kebijakan moneter dan fasilitasi perdagangan dalam mendorong pertumbuhan sektor perikanan dilatarbelakangi oleh beberapa aspek penting dan relevan sebagai berikut: (a) Peningkatan peran dan kinerja sektor perikanan sebagai penyedia bahan baku, pengembangan agroindustri, peningkatan ekspor produk perikanan, kesempatan kerja, pendapatan dan kesejahteraan nelayan dan

pembudidaya ikan; (b) Pemahaman tentang kinerja dan dampak peubah strategis ekonomi moneter sebagai instrumen kebijakan (inflasi, nilai tukar, tingkat suku bunga, dll.) dalam mewujudkan sektor perikanan yang kokoh, mandiri, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah ekonomi yang tinggi untuk percepatan pertumbuhan ekonomi nasional; (c) Pemahaman tentang urgensi dan komitmen fasilitasi perdagangan, dalam konteks MEA (Masyarakat Ekonomi ASEAN), terkait penyederhanaan prosedur dan pengawasan dalam mendorong daya saing ekspor dan integrasi ekonomi ke dalam pasar tunggal untuk barang, jasa, dan investasi; (d) Urgensi perbaikan kualitas infrastruktur pelabuhan Indonesia dan mitra dagang utama (di kawasan ASEAN) dalam menurunkan biaya logistik sehingga dapat meningkatkan daya saing ekspor produk perikanan nasional. Berdasarkan pada latar belakang tersebut dinilai sangat penting untuk mengetahui dampak kebijakan moneter, perkembangan ekspor, dan peran fasilitasi perdagangan terhadap ekspor produk perikanan nasional di kawasan ASEAN.

Dalam perspektif pemerataan pembangunan, pengembangan wisata bahari dan pengelolaan wilayah pesisir memegang peran strategis. Beberapa isu kebijakan dan dimensi yang melatarbelakangi hal ini adalah sebagai berikut: (a) Potensi dan diversifikasi wisata bahari Indonesia adalah sangat besar, namun realisasinya dalam pengembangan ekonomi pariwisata nasional hanya sekitar 10 persen; (b) Perbandingan komparatif dengan negara-negara yang memiliki potensi wisata bahari yang jauh lebih kecil, namun mampu memberi kontribusi signifikan terhadap ekonomi pariwisata negaranya seperti Malaysia (40 persen), Maladewa (penduduk 300 ribu orang) dengan kunjungan wisatawan mancanegara sebesar 1,1 juta jiwa, Thailand dan Singapura dengan sumbangsih ekonomi wisata bahari yang signifikan; (c) Pada tahun 2014, peringkat daya saing pariwisata nasional menempati peringkat yang relatif rendah (peringkat 50 dari 141 negara), karena terkendala dalam menjaga kelestarian lingkungan (peringkat 134), masalah deforestasi (peringkat 97) yang berdampak terhadap *biodiversity* dan krisis sumber daya air, di samping masalah keselamatan dan keamanan wisatawan; dan (d) Pengembangan dan pengelolaan wilayah pesisir dihadapkan pada sejumlah permasalahan yang mencakup kondisi sumber daya yang bersifat *common-property* sehingga

rentan terhadap kerusakan lingkungan, kualitas SDM yang rendah, ketersediaan dan akses teknologi yang terbatas, dan peraturan dan kebijakan yang kurang kondusif. Ketertinggalan pengembangan pariwisata bahari dan kompleksitas permasalahan yang dihadapi wilayah pesisir berdampak terhadap pencapaian pembangunan sehingga daerah tersebut tetap menjadi daerah kantong kemiskinan.

Pengembangan sektor maritim dan pembangunan poros maritim diyakini merupakan reorientasi strategi pembangunan menuju paradigma pembangunan inklusif yaitu pembangunan dengan orientasi pertumbuhan berkualitas tanpa mengabaikan pemerataan pembangunan antarwilayah. Perumusan kebijakan moneter yang tepat dan fasilitasi perdagangan yang kondusif diharapkan dapat memacu pertumbuhan sektor perikanan nasional. Kemampuan untuk memecahkan kompleksitas pengembangan wisata bahari dan pengelolaan daerah pesisir diharapkan dapat mendorong pembangunan dan pengentasan kemiskinan yang dihadapi daerah tersebut. Sekali lagi dapat diyakini bahwa pengembangan poros maritim melalui pengembangan tol laut akan mempercepat transformasi struktural ekonomi wilayah dalam perspektif akselerasi konvergensi produktivitas dan kesejahteraan antarwilayah yang selama ini menjadi persoalan laten secara nasional.

Jakarta, Oktober 2015
Editor

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	iii
Prolog	vii
Daftar Isi	xi
Daftar Tabel	xvi
Daftar Gambar	xvii
 DIMENSI PERTAMA	
KEBIJAKAN SEKTOR MARITIM DAN	
PENGEMBANGAN TOL LAUT	
 Bagian Pertama	
Kebijakan Pembangunan Sektor Maritim dan	
Daerah Tertinggal	
<i>Suhartono</i>	
I. Pendahuluan	4
II. Konsepsi Pengembangan dan Konektivitas Ekonomi Nasional.....	7
2.1. Konsepsi Ekonomi Biru dan Hijau dalam Perspektif Pengembangan Sektor Maritim	7
2.2. Konektivitas Ekonomi dalam Pengembangan Sektor Maritim.....	10
III. Potensi Maritim dan Pengembangan Daerah Tertinggal	16
3.1. Potensi Maritim Indonesia.....	16
3.2. Keragaan dan Perspektif Pembangunan Daerah Tertinggal	17
IV. Prioritisasi Pembangunan Daerah tertinggal dalam Perspektif Pendekatan Maritim	25
4.1. Karakteristik Daerah tertinggal	25
4.2. Urgensi Pendekatan Lintas Sektor dan Pengembangan Sistem Logistik	27
V. Penutup	29
Daftar Pustaka.....	31

Bagian Kedua

Sektor Transportasi Laut dan BUMN: Upaya Menekan Inefisiensi Melalui Integrasi Usaha

Rafika Sari

I.	Pendahuluan	36
II.	Konsep Strategi Perusahaan	40
	2.1. Strategi Keunggulan Kompetitif.....	40
	2.2. Strategi Integrasi Perusahaan.....	41
III.	Kondisi Sektor Transportasi Laut Indonesia di Antara Negara ASEAN	43
IV.	Upaya Pemerintah Mendorong Kinerja BUMN Maritim	45
	4.1. Upaya dan Peran PT. Pelindo (Persero) sebagai BUMN Maritim	45
	4.2. Upaya Efisiensi Melalui Integrasi Usaha BUMN	54
V.	Penutup	59
	Daftar Pustaka	60

Bagian Ketiga

Kinerja dan Reorientasi Kebijakan Pembangunan dan Pengembangan Infrastruktur Maritim

T. Ade Surya

I.	Pendahuluan	64
II.	Peran Infrastruktur dalam Pembangunan Sektor Maritim.....	68
	2.1. Peran Pengembangan Infrastruktur dalam Negara Kepulauan.....	69
	2.2. Misi dan Pemetaan Pembangunan Perhubungan Laut.....	70
III.	Pelabuhan dan Transportasi Laut Indonesia	72
	3.1. Keragaan Infrastruktur Pelabuhan.....	72
	3.2. Kualitas Infrastruktur dan Transportasi Laut	73
IV.	Upaya dan Hambatan Pengembangan Infrastruktur Maritim.....	77
V.	Reorientasi Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Maritim.....	80

VI. Penutup	82
Daftar Pustaka	83

DIMENSI KEDUA

KEBIJAKAN MONETER DAN FASILITASI PERDAGANGAN DALAM MENDORONG PERTUMBUHAN SEKTOR PERIKANAN

Bagian Keempat

Peran Kebijakan Moneter terhadap

Pertumbuhan Sektor Perikanan

Eka Budiyanti

I. Pendahuluan	90
II. Sektor Perikanan di Indonesia	93
III. Tinjauan Dampak Moneter terhadap Pembangunan Perikanan.....	99
IV. Pendekatan dan Dampak Kebijakan Moneter terhadap Pertumbuhan Sektor Perikanan	102
4.1. Pendekatan Analisis Dampak terhadap Pembangunan	102
4.2. Dampak Moneter terhadap Pertumbuhan Perikanan.....	104
V. Penutup	109
Daftar Pustaka.....	110

Bagian Kelima

Peran Fasilitasi Perdagangan terhadap

Eksport Hasil Perikanan Indonesia di Kawasan ASEAN

Iwan Hermawan

I. Pendahuluan	114
II. Terminologi dan Fakta Empiris Fasilitasi Perdagangan.....	120
2.1. Terminologi Fasilitasi Perdagangan	120
2.2. Fakta Empiris Fasilitasi Perdagangan	122
III. Pendekatan <i>Gravity Model</i> dalam Estimasi Dampak Fasilitasi Perdagangan.....	125
3.1. Pendekatan <i>Gravity Model</i>	125
3.2. Estimasi Dampak Fasilitasi Perdagangan	126

IV. Perkembangan Industri Perikanan dan Peran Fasilitasi Perdagangan.....	128
4.1. Perkembangan Industri Perikanan Nasional di Kawasan ASEAN.....	128
4.2. Peran Fasilitasi Perdagangan Perikanan Nasional di Kawasan ASEAN.....	133
4.3. Perspektif Kebijakan Fasilitasi Perdagangan dalam Peningkatan Daya Saing	140
V. Penutup	143
Daftar Pustaka	144

DIMENSI KETIGA

PENGEMBANGAN WISATA BAHARI DAN PENGELOLAAN WILAYAH PESISIR SEBAGAI BASIS PEMERATAAN

Bagian Keenam

Pengembangan Pariwisata Bahari: Kompleksitas dan Strategi Pemasaran

Yuni Sudarwati

I. Pendahuluan	152
II. Pariwisata Bahari dan Pemasaran Pariwisata.....	155
2.1. Pariwisata dan Pariwisata Bahari	155
2.2. Pemasaran Jasa dan Pemasaran Pariwisata	157
III. Kompleksitas dan Strategi Pengembangan Pemasaran Wisata Bahari	160
3.1. Pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Bahari	160
3.2. Pengembangan SDM dan Pelayanan Pariwisata	164
3.3. Pengembangan Kondisi Fisik dan Lingkungan Pariwisata	166
IV. Penutup	169
Daftar Pustaka	170

Bagian Ketujuh

Pengembangan Wilayah Pesisir:

Kinerja dan Prospek Pengelolaan Pesisir Terpadu

Izzaty

I.	Pendahuluan	174
II.	KONSEPSI Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu	178
	2.1. Pengertian Pengelolaan Wilayah Pesisir.....	178
	2.2. Konsep Pengelolaan Pesisir Secara Terpadu.....	179
	2.3. Urgensi dan Manfaat Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu	181
III.	Kinerja dan Perspektif Pengelolaan Pesisir Terpadu	182
	3.1. Isu dan Permasalahan Daerah Pesisir	182
	3.2. Pemberdayaan Masyarakat dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu.....	185
	3.3. Perencanaan Tata Ruang dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir	186
	3.4. Perspektif Pengelolaan Pesisir di Masa Depan.....	189
IV.	Penutup	192
	Daftar Pustaka	194
	Epilog	197
	Indeks	201
	Biografi Penulis.....	203

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	LPI Negara ASEAN Tahun 2014.....	38
Tabel 2.	PT. Pelindo (Persero) Menurut Wilayah Operasional.....	46
Tabel 3.	Beberapa Anak Perusahaan BUMN yang Bergerak di Bidang Logistik	55
Tabel 1.	Peringatan Kualitas Infrakstuktur Pelabuhan Tahun 2013-2014	74
Tabel 1.	Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) Republik Indonesia (Ribu Ton/Tahun)	94
Tabel 1.	Definisi Fasilitasi Perdagangan Menurut Beberapa Institusi dan Kepabeanan Internasional	121

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Biaya Transportasi Laut dari Jakarta ke Sejumlah Pelabuhan Dunia dan Domestik.....	11
Gambar 2. Peta Daerah Tertinggal di Indonesia.....	18
Gambar 3. NTN Papua, Maluku Utara dan Maluku 2008-2013	23
Gambar 1. Konsentrasi Industri di Indonesia.....	36
Gambar 2. Tiga Strategi Generik Keunggulan Kompetitif Perusahaan.....	40
Gambar 3. Indeks Kualitas Pelabuhan Negara ASEAN Tahun 2012-2014.....	43
Gambar 4. <i>Supply, Demand, dan Utilitas Pelabuhan di Beberapa Negara ASEAN Tahun 2008-2017</i>	44
Gambar 5. Kapasitas Kapal yang Melintasi Pelabuhan di Indonesia.....	48
Gambar 1. Dua Puluh Empat Pelabuhan Strategi Pendukung Tol Laut di Indonesia	78
Gambar 1. Laju Pertumbuhan PDB Nasional dan PDB Sektor Perikanan atas Dasar Harga Konstan 2000 Tahun 2010-2014 (Persen).....	95
Gambar 2. Kontribusi PDB Perikanan terhadap PDB Nasional atas Dasar Harga Berlaku Tahun 2010-2014 (Persen).....	96
Gambar 3. Perkembangan Volume Produksi Perikanan Tahun 2010-2014 (Juta Ton)	97
Gambar 4. Volume dan Nilai Ekspor Perikanan Indonesia Tahun 2010-2014.....	98
Gambar 1. Perkembangan Pangsa Produksi Hasil Perikanan Negara-Negara ASEAN Tahun 2008-2013	130

Gambar 2. Perkembangan Ekspor Hasil Perikanan Indonesia ke Kawasan ASEAN 2012-2014.....	131
Gambar 3. Lingkaran Setan pada <i>Cargo Dwelling Time</i>	140
Gambar 1. Bauran Pemasaran Pariwisata.....	158

DIMENSI PERTAMA

**KEBIJAKAN SEKTOR MARITIM DAN
PENGEMBANGAN TOL LAUT**

BAGIAN PERTAMA

**KEBIJAKAN PEMBANGUNAN SEKTOR MARITIM DAN
DAERAH TERTINGGAL**

Suhartono

I. PENDAHULUAN

Pembangunan merupakan upaya suatu negara untuk memanfaatkan kapasitas sumber daya secara optimal dalam proses produksi atau memberikan fasilitas-fasilitas bagi bekerjanya aktivitas ekonomi masyarakat. Dalam konteks tersebut pembangunan menjadi instrumen negara yang penting karena pembangunan bisa diarahkan untuk memberikan kesejahteraan bagi masyarakatnya atau adanya dampak positif pembangunan (*positive externalities*). Negara hadir dan dibentuk oleh suatu masyarakat di dalam sebuah wilayah tertentu berangkat dari tujuan untuk menghadirkan kesejahteraan bagi masyarakat melalui kebijakan-kebijakan yang dihasilkan dan dijalankan oleh lembaga atau institusi negara dengan aparaturnya. Kebijakan pembangunan menjadi mesin merubah potensi dan kapasitas sumber daya menjadi kesejahteraan dan juga mengerakkan masyarakat melakukan kegiatan produksi sehingga dapat mensejahterakan masyarakat dan memperkuat negara.

Indonesia sebagai suatu kesatuan negara dan bangsa memiliki potensi dan kapasitas di sektor maritim dan kelautan. Potensi dan kapasitas tersebut terbentuk oleh kondisi geografis sebagai negara kepulauan yang bentangan wilayahnya ada daratan dan lautan. Sebagai negara kepulauan, menurut data dan informasi geospasial Badan Informasi Geospasial (BIG), Indonesia memiliki 13.466 pulau baik besar maupun kecil. Dengan sebaran pulau tersebut, luas lautan mencapai 3.257.483 km², dan luas daratan 1.922.570 km². Perhitungan luas perairan didasarkan ketentuan *United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 10 Desember 1982, yang mengakui batas laut territorial sejauh 12 mil yang diukur dari garis dasar kontinen atau pulau terluar.

Berdasarkan data luas lautan dan daratan yang dikeluarkan oleh BIG memberikan gambaran bahwa potensi terbesar Indonesia menurut luas wilayah ada pada lautan. Dalam menjalankan kebijakan pembangunan, suatu negara harus berangkat dari potensi

dan kapasitas sumber daya yang terkandung dalam wilayahnya baik di lautan dan daratan. Negara harus memiliki visi pembangunan yang berpijak pada potensi yang dimilikinya. Indonesia sebagai negara kepulauan atau *archipelagic state* seharusnya diikuti dengan sejumlah langkah atau strategi pembangunan yang menyentuh langsung potensi dan persoalan pemanfaatan sumber daya kelautan dan lingkungan yang melingkupinya.

Salah satu persoalan yang dihadapi oleh Indonesia, khususnya pada masa pemerintahan di bawah Presiden Joko Widodo adalah mewujudkan orientasi pembangunan dari yang berorientasi kontinental-agraris menjadi pembangunan yang memiliki orientasi kemaritiman yang mensejahterakan rakyat. Usaha membangun paradigma pembangunan maritim sebenarnya bukan pemikiran baru, namun sudah dimulai sejak usaha pemerintahan Sukarno yang mewujudkan deklarasi Djuanda tahun 1957. Upaya tersebut dilanjutkan dalam era reformasi dengan memasukannya ke dalam rumusan pemikiran membangun Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju dan kuat berbasis kepentingan nasional ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang tahun 2005-2025.

Pembangunan berorientasi kemaritiman memiliki tantangan yaitu masih kuatnya orientasi kontinental-agraris dalam paradigma pembangunan dan pada tahun 2004 terdapat 199 kabupaten yang masuk kategori tertinggal.¹ Di antara 199 kabupaten, di antaranya 50 kabupaten berhasil mengentaskan diri dari ketertinggalan. Namun, pada tahun 2009 karena ada pemekaran daerah baru, daerah tertinggal yang seharusnya menurun jumlahnya menjadi 145 daerah, dan meningkat menjadi 183 kabupaten. Dari jumlah 199 daerah tertinggal sebagaimana dikemukakan di atas, sebanyak 20 kabupaten di antaranya berada di wilayah perbatasan dengan negara lain. Di luar kategori wilayah tertinggal, terdapat sejumlah kawasan yang dapat disebut sebagai "kawasan paling tertinggal". Pada umumnya, kawasan itu belum tersentuh oleh jaringan pelayanan sosial, ekonomi dan politik. Sementara itu, hampir seluruh pulau-pulau kecil terluar dan terdepan di dalam wilayah

¹ Kementerian Pembangunan Daerah Tertinggal, *Strategi Nasional Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal Tahun 2004-2009*, (Jakarta: KPDT, 2007).

kedaulatan negara kita, yang berjumlah 92 pulau, termasuk dalam kategori kawasan tertinggal.² Berdasarkan sebaran wilayahnya, sebanyak 123 Kabupaten (63 persen) kawasan tertinggal berada di Kawasan Timur Indonesia, 58 kabupaten (28 persen) berada di Pulau Sumatera, dan 18 Kabupaten (8 persen) berada di Pulau Jawa dan Bali

Fakta tersebut memberikan gambaran bahwa pembangunan berorientasi kemaritiman harus menyentuh persoalan ketertinggalan baik ketertinggalan antara Kawasan Barat dengan Kawasan Timur Indonesia dan keteringgalan yang dialami oleh 92 pulau baik pulau terluar atau wilayah perbatasan antarnegara maupun pulau dalam wilayah perairan Indonesia. Tantangan atau persoalan yang dihadapi oleh visi pembangunan maritim dalam konteks mensejahterakan rakyat Indonesia pada akhirnya tidak bisa dilepaskan untuk mencari solusi bagi 199 kabupaten yang masih masuk dalam kategori tertinggal.

Apabila dalam lagian ini senarasnya visi pembangunan kemaritiman mampu menjadi solusi bagi daerah tertinggal menjadi pembahasan dari artikel ini. Tujuannya untuk menilai sejauhmana kebijakan pembangunan kemaritiman yang menjadi visi pembangunan Presiden Joko Widodo dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) tahun 2015-2019 memiliki hubungan atau menjadi bagian dari strategi pembangunan berkelanjutan dalam menuntaskan persoalan ketertinggalan yang dihadapi sejumlah daerah di Indonesia.

² Dikutip dari Pidato Kenegaraan Presiden Republik Indonesia di hadapan Sidang Paripurna DPR-RI tanggal 16 Agustus 2006.

II. KONSEPSI PENGEMBANGAN DAN KONEKTIVITAS EKONOMI NASIONAL

Diskursus kebijakan pembangunan seharusnya berpijak dan memiliki orientasi dengan terlebih dahulu melihat sejumlah pemikiran mengenai pembangunan yang telah berkembang. Pembangunan maritim atau kelautan sendiri menurut Kusmantato³ merupakan konsep ekonomi kelautan yang melihat pembangunan ekonomi pada upaya pendayagunaan sumber daya kelautan (*ocean based resource*) dan fungsi laut secara bijaksana untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan rakyat Indonesia. Pembangunan ekonomi kelautan perlu didukung oleh pilar-pilar ekonomi berbasis daratan (*land based economy*) yang tangguh dan mampu bersaing dalam kancah kompetisi global antarbangsa. Lebih jauh Kusmantato mengidentifikasi ada tujuh sektor yang menjadi objek ekonomi kelautan yakni perikanan, pariwisata bahari, pertambangan laut, industri kelautan/maritim, transportasi laut. Sedangkan menurut Ikhwan Siregar⁴, potensi sumber daya kelautan dapat dibagi kedalam empat kategori. Pertama, sumber daya dapat pulih/terbarukan (ikan dan biota lainnya, terumbu karang, hutan mangrove, pulau-pulau kecil). Kedua, sumber daya tidak dapat pulih/tidak terbarukan (minyak dan gas, bahan tambang dan mineral). Ketiga, energi kelautan (gelombang, pasang surut, *Ocean Thermal Energy Conversion*, angin). Keempat, Jasa lingkungan (media transportasi, komunikasi, iklim, keindahan alam, penyerap limbah).

2.1. Konsepsi Ekonomi Biru dan Hijau dalam Perspektif Pengembangan Sektor Maritim

Untuk menoptimalkan faktor pendorong pembangunan tujuh sektor atau potensi sumber daya di atas, Indonesia perlu

³ Kusmantato, *Ekonomi Kelautan (Ocean Economics-Oceanomics)*, PKSP LIPB, Bogor, 2006.

⁴ Ikhwan Siregar, Yusni, *Menggali Sumber Daya Laut Indonesia*, Makalah dalam Forum Rektor di USU Medan, 5-6 Maret 2015.

mengembangkan kerangka kebijakan yang dapat mewadahi sumber daya kelautan melalui kerangka pembangunan yang dikenal dengan ekonomi biru. Proposal pembangunan ekonomi biru telah dipaparkan di tingkat global, ketika Indonesia dalam Forum Rio+20 menawarkan strategi pembangunan dengan berbasis pada *Blue Economy* atau Ekonomi Biru dalam membangun wilayah laut dan pesisir. Konsep ekonomi biru sendiri diperkenalkan oleh Pauli⁵ sebagai konsep pembangunan yang menekankan pada pentingnya nilai dan cara berfikir yang tidak menempatkan alam sebagai obyek. Pembangunan seharusnya bekerja dengan menyesuaikan dengan bagaimana alam bekerja atau *back to nature*. Konsep ini menjadikan pembangunan tidak berjalan secara linier tetapi harus bersinergi dengan kekhasan dan potensi alam yang dimiliki oleh suatu daerah. Pendekatan ini menempatkan laut bukan hanya sebagai sasaran eksploitasi tetapi juga menyesuaikan dengan mekanisme kerja alam/laut dalam memproduksi kebutuhan manusia dan kemanfaatan fungsinya bagi kesejahteraan manusia.

Tujuh sektor kelautan atau maritim yang dibangun dengan visi ekonomi biru akan memberikan landasan bagi pengembangan ekonomi kelautan yang berkelanjutan. Ekonomi Biru menghendaki pembangunan mengadopsi pendekatan siklus alam dalam memproduksi kebutuhan manusia. Laut tidak dieksploitasi menurut kehendak kapasitas kapital hanya karena mengikuti permintaan pasar sehingga merusak keseimbangan ekologis di laut. Paradigma ekonomi yang dikembangkan kaum liberal cenderung mengabaikan kapasitas dan siklus alam dalam menghasilkan produk yang dibutuhkan manusia, tetapi lebih mengikuti keinginan tuntutan pemilik modal dan permintaan pasar. Akibatnya alam dieksploitasi sampai batas maksimum dan melampui keseimbangan alam. Kecendrungan eksploitasi melebihi kapasitas alam menyebabkan beberapa wilayah di belahan dunia seperti di Asia dan Afrika, menderita kerusakan alam yang parah. Pada akhirnya potensi alam tidak mampu memberikan kebutuhan manusia yang primer seperti pangan secara berkelanjutan bahkan menjadi sumber bencana.

Praktek pembangunan liberal berbasis kapital yang gagal memberikan pembangunan berkelanjutan terutama membangun

⁵ Pauli, Gunter A., 2010, *The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs*, Report to The Club Rome, Paradigm Publications, USA.

keberlanjutan alam untuk menyediakan kebutuhan primer manusia dikritik oleh pemikiran ekonomi hijau. Dalam perspektif ekonomi hijau, negara yang telah mengorbankan alam untuk pembangunan harus bertanggung jawab membayar atau mengkompensasi kerusakan tersebut dengan cara mengurangi emisi karbon baik dengan menurunkan emisi karbon industrinya atau mengkompensasi dengan bantuan pembangunan ke negara dunia ketiga untuk menjaga alamnya agar berperan dalam mengurangi emisi karbon. Paradigma ekonomi hijau membebani negara ketiga karena dalam memanfaatkan sumber daya alamnya harus mendapat label hijau *pro environment* untuk mendapatkan akses perdagangan komoditasnya di ke pasar negara industri maju. Syarat-syarat bantuan juga membatasi ruang negara dunia ketiga memanfaatkan sumber daya alamnya untuk pembangunan masyarakatnya. Pemikiran ekonomi hijau tidak secara langsung menurunkan perilaku merusak alam tetapi menjadi instrumen negara maju memindahkan beban dan tanggung jawab untuk menjaga kelestarian lingkungan ke negara dunia ketiga.

Ekonomi hijau yang banyak memberi tekanan pada keberadaan ekosistem di daratan terutama hutan belum memberi tekanan pada wilayah lautan. Bagi Indonesia ekonomi hijau memberikan beban dalam memanfaatkan sumber daya alam terutama hutan. Sedangkan secara potensi sumber daya laut belum tergarap secara optimal seperti daratan. Untuk mencegah kerusakan fungsi dan sumber daya laut sebagai sumber kehiduan manusia strategi pembangunannya juga harus berbeda.

Ekonomi biru menjadi alternatif yang mendekati kebutuhan Indonesia sebagai negara kepulauan atau maritim, karena menganjurkan ekonomi dikembangkan dengan berbasis pada kreatifitas, mengikuti siklus alam dan tanpa limbah dalam memberikan kehidupan bagi manusia. Pemikiran Ekonomi Biru yang dikembangkan oleh Pauli memberikan ruang yang besar bagi kreatifitas dan inovasi manusia bukan sekedar kemampuan eksploitasi atas alam. Selain itu, Ekonomi Biru berusaha menjaga kualitas lingkungan bagi pembangunan berkelanjutan. Konsepsi ini mendekati dengan realitas potensi yang dimiliki Indonesia dalam konteks globalisasi dan persaingan ekonomi dengan negara-negara maju dan industri lainnya.

2.2. Konektivitas Ekonomi dalam Pengembangan Sektor Maritim

Selain pemikiran ekonomi biru, secara mikro Faisal Basri mengangkat persoalan menjadikan fungsi laut sebagai solusi pembangunan ekonomi Indonesia terutama dalam menyatukan wilayah Indonesia dalam satu kesatuan wilayah ekonomi. Dalam pandangannya, saat ini kesatuan wilayah geografis yang disatukan dengan lautan tersebut belum berbanding lurus dengan kesatuan ekonomi.⁶

Saat ini jarak ekonomi antara satu wilayah dengan wilayah lain di Indonesia yang terhubung dengan lautan masih tinggi biaya ekonominya dibanding jarak ekonomi antara Jakarta dengan beberapa kota di luar negeri seperti Singapura, Hongkong dan Shenzhen. Dalam hal ini kesatuan geografis dalam satu negara tidak didukung dengan kesatuan ekonomi dengan masih tingginya jarak ekonomi antarwilayah di Indonesia. Contohnya perbandingan biaya kapal laut Jakarta Singapura lebih murah daripada Jakarta Medan apalagi Jakarta dengan kota Sorong yang ada di Papua. Hal ini menyebabkan Jakarta sebagai pusat pertumbuhan ekonomi Indonesia memiliki konektivitas ekonomi yang murah dengan pusat ekonomi dunia yang lainnya, sedangkan konektivitas ekonomi dengan intra wilayah nasional lainnya ternyata lebih mahal.⁷ Kemahalan jarak ekonomi Jakarta dengan wilayah Indonesia lainnya dengan kota-kota besar di dunia tampak dari Gambar 1.

Kondisi konektivitas yang mahal melalui jalan laut menyebabkan disparitas pembangunan antarwilayah semakin tinggi. Laut yang luas yang merupakan wilayah terluas di Indonesia dan menghubungkan antara wilayah belum tergarap sehingga memberikan kekuatan ekonomi yang penting bagi pembangunan. Laut merupakan wilayah yang menghubungkan antarpulau di Indonesia, seharusnya menjadi sarana yang menyatukan (bukan faktor yang menghambat) sehingga dapat berkontribusi mengatasi masalah ketimpangan pembangunan antardaerah. Revolusi perdagangan dunia terjadi ketika negara-

⁶ Faisal Basri, "Visi Maritim Sebagai Acuan Pembangunan Ekonomi Nasional", (<https://faisalbasri01.wordpress.com/2013/08/28/visi-maritim-sebagai-acuan-pembangunan-ekonomi-nasional/>)

negara maju berhasil memanfaatkan laut untuk menjual produknya dan mencari bahan baku bagi industrinya dengan mengandalkan transportasi laut. Perdagangan dunia sebagian besar menggunakan transportasi laut sebagai sarana memperdagangkan hasil pembangunannya keluar dan menjadi sarana penunjang bagi suplai bahan baku secara berkelanjutan.



Sumber: Presentasi R.J Lino, 2013.

Gambar 1. Biaya Transportasi Laut dari Jakarta ke Sejumlah Pelabuhan Dunia dan Domestik

1) Visi Pembangunan Tol Laut dan Poros Maritim

Laut sebagai sarana sebagaimana diangkat dalam pemikiran Faisal Basri memberikan gambaran bahwa potensi laut ada pada fungsinya memfasilitasi perdagangan. Karena perdagangan barang atau komoditas dalam volume besar hanya bisa diberikan melalui transportasi laut. Untuk menjadi kekuatan dunia dalam transportasi laut, pemerintahan Joko Widodo memperkenalkan pembangunan tol laut dan poros maritim sebagai salah satu visi pembangunan dalam membangun potensi kelautan nasional. Pemikiran ini berangkat dari strategisnya laut dalam memfasilitasi perdagangan dalam skala internasional maupun nasional. Transportasi laut yang efisien akan memperkecil disparitas pembangunan dan tingkat kemajuan ekonomi antardaerah terutama antara daerah maju dengan daerah tertinggal. Transportasi yang efisien menjadi faktor penting dalam menurunkan biaya logistik atau ekonomi. Ini akan mendorong perpindahan barang dan manusia antarsatu daerah dengan daerah

lainnya secara lebih besar. Pertukaran barang atau komoditas antardaerah yang berkembang dengan baik, akan menempatkan satu komoditas tidak hanya berada di suatu daerah saja tetapi bisa dipertukarkan/diperdagangkan dengan daerah lain yang memiliki potensi pengembangan. Sebagai contoh bahan baku kayu dari hutan Kalimantan dan Sulawesi dapat diolah oleh pengrajin di Jawa dan Bali, begitu juga sebaliknya. Sebaliknya apabila pertukaran barang dan orang terhambat maka akan menyebabkan suatu komoditas tidak memiliki nilai ekonomi akibat tidak bisa dipindahkan ke daerah yang berpotensi memprosesnya menjadi barang yang bernilai ekonomi lebih tinggi atau mengalami proses nilai tambah, akibat mahalnya transportasi melalui laut.

Ketertinggalan suatu daerah, salah satunya dipengaruhi oleh faktor tingginya biaya transportasi laut atau logistik. Sebagai negara kepulauan, transporasi laut menjadi vital bagi proses pembangunan. Fenomena produk lokal yang kalah bersaing seperti harga jeruk Medan atau Pontianak di Jakarta lebih mahal dari jeruk impor. Hal yang sama juga terjadi pada komoditas lainnya. Padahal Jakarta menjadi pusat perputaran ekonomi nasional. Kendala efektifitas dan efisiensi transportasi laut menyebabkan pertumbuhan dan penyebaran industri berjalan lambat, karena daerah penghasil komoditas yang berjarak jauh dari industri pengolahannya mengalami kesulitan dalam pengolahan produk bernilai ekonomi tinggi. Pemilik modal atau investor kurang berminat mengembangkan industrinya ke daerah penghasil bahan baku di luar pulau Jawa karena sulit memasarkan produknya akibat lemahnya daya dukung transportasi laut, selain kesulitan memperoleh sumber daya manusia yang dibutuhkan karena rendahnya mobilitas manusia. Faktor ini memperdalam ketertinggalan sejumlah daerah di Indonesia khususnya wilayah Timur Indonesia yang wilayahnya hanya bisa dilayani dengan transportasi melalui laut.

2) Poros Maritim dan Semangat UUD 1945

Dalam konteks daerah tertinggal, secara filosofis ada tanggung jawab dari pemerintahan negara sebagaimana termaktub dalam Pembukaan UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD Tahun 1945) bahwa negara ada untuk melindungi bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum,

dan mencerdasakan kehidupan bangsa. Di dalam Pasal 27 UUD Tahun 1945 memandatkan bahwa negara harus menjamin bahwa tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Untuk itu negara dalam Pasal 33 ayat (2) diberi kekuasaan untuk menguasai cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.

Visi NKRI cukup jelas dalam pembukaan UUD Tahun 1945, pertama melindungi bangsa dan wilayah Indonesia, kedua meningkatkan kesejahteraan rakyat dan ketiga mencerdasan bangsa. Ketiga visi ini menempatkan rakyat atau manusia Indonesia menjadi subjek dari berdirinya negara. Oleh karenanya, negara berkewajiban menyelenggarakan pemerintahan yang mampu memberikan pekerjaan, kehidupan yang layak dan standar kemanusiaan yang baik kepada rakyat Indonesia. Untuk menjalankan kewajiban tersebut secara konstitusional negara diberikan kekuasaan atau instrumen melalui cabang-cabang produksi atau sumber daya alam (SDA) untuk digunakan mencapai visi negara tersebut.

Negara harus mampu menciptakan lapangan kerja agar rakyat dapat memperoleh pekerjaan (*pro job*). Negara juga harus mampu memberikan jaminan agar rakyat dapat hidup dengan layak (*pro poor*) dan negara harus mampu menciptakan kondisi yang menghormati dan menghargai kemanusiaan. Dimensi-dimensi ini yang memberikan landasan yang kuat bahwa daerah tertinggal harus mendapat perhatian dan prioritas untuk memperoleh pembangunan agar rakyat di daerah tertinggal keluar dari kesulitan memperoleh pekerjaan, kehidupan yang layak sesuai standar kemanusiaan. Persoalan ketertinggalan merupakan persoalan ketidakmampuan lingkungan dan manusia di suatu wilayah untuk berproduksi sehingga membuat mereka mampu memenuhi kebutuhan dan hidup secara layak secara standar kemanusiaan.

3) Pembangunan Tol Laut: Kunci Pembangunan Wilayah Tertinggal

Kondisi ketertinggalan yang dialami oleh suatu daerah sebagai indikator yang membedakan dengan yang maju atau sudah maju memberikan sebuah kerangka berpikir untuk menentukan

landasan dari sebuah tindakan yang disebut pembangunan. Sasaran pembangunan dengan kategori tersebut seharusnya menyasar terhadap kelompok atau masyarakat tertinggal serta wilayahnya. Persoalannya pembangunan memiliki logika sendiri dalam kerangka ekonomi pasar. Faktor yang menentukan suatu daerah dibangun menurut ekonomi pasar semata untuk memenuhi permintaan pasar, bukan semata kebutuhan dasar manusia.

Negara ada untuk mensejahterakan rakyatnya. Ini berarti negara wajib membangun sekalipun tidak sesuai kehendak pasar, tetapi didasarkan pada upaya memenuhi kehendak rakyatnya sehingga pembangunan memenuhi kebutuhan masyarakatnya. Makna ketertinggalan bisa saja ditinggalkan atau tidak menjadi prioritas bagi pasar, karena tidak memberikan keuntungan dalam parameter pasar, seperti murahnya ongkos produksi karena infrastruktur yang mendukung, tersedianya sumber daya manusia (SDM) yang dibutuhkan dan tingkat keuntungan yang tinggi. Akibatnya ketika daerah tertinggal karena ukuran-ukuran tersebut, maka daerah tersebut tidak akan tersentuh pembangunan yang dibawa oleh kepentingan pasar.

Pemikiran pembangunan kelautan yang dikembangkan oleh sejumlah pemikir di atas memberikan landasan atau kerangka kerja bagi membangun potensi sumber daya dan fungsi kelautan Indonesia menjadi sumber daya ekonomi yang bisa mensejahterakan masyarakat. Oleh karenanya kebijakan pembangunan maritim harus memiliki kaitan yang erat dengan upaya pembangunan daerah tertinggal. Percepatan dari kemajuan pembangunan daerah tertinggal memiliki ketergantungan bagaimana visi pembangunan maritim dapat membangun potensi kelautan menjadi sumber kesejahteraan. Salah satu yang memiliki hubungan yang erat dengan percepatan pembangunan daerah tertinggal ada pada bagaimana membangun transportasi laut atau tol laut menjadi kekuatan taransportasi baru Indonesia sehingga kesatuan geografis dapat diikuti dengan kesatuan ekonomi. Perwujudannya dapat dirasakan ketika hubungan antarpulau melalui transportasi laut menjadi murah dan efisien dibanding moda transportasi lainnya. Apabila transportasi laut menjadi andalan dalam ekonomi Indonesia ke depan, maka salah satu faktor penyebab ketertinggalan akibat pelaku pasar melihat faktor transportasi sebagai faktor pendukung

produksi yang rendah pada daerah tertinggal bisa diatasi. Ketika masalah transportasi bisa diatasi maka lalulintas barang dan manusia bisa lancar maka pelaku pasar akan mudah mengembangkan usahanya. Dengan kondisi tersebut diharapkan daerah tertinggal bisa fokus pada pengembangan sumber daya manusia yang akan mengelola dan memanfaatkan potensi sumber daya alamnya untuk kesejahteraan masyarakat.

III. POTENSI MARITIM DAN PERKEMBANGAN DAERAH TERTINGGAL

Potensi maritim Indonesia merupakan sumber daya yang dapat mengatasi persoalan ketertinggalan di sejumlah daerah di tanah air. Potensi kemaritiman Indonesia sangat besar dengan melihat perbandingan antara daerah yang memiliki laut dengan yang tidak memiliki laut. Terdapat 317 daerah dengan rincian 269 kabupaten dan 48 kota yang memiliki wilayah laut atau sebesar 63,78 persen, sedangkan hanya 180 daerah dengan 130 kabupaten dan 50 kota yang tidak memiliki wilayah laut atau hanya 36,22 persen.⁸ Ini memberikan gambaran luas wilayah di Indonesia terbesar adalah lautan.

3.1. Potensi Maritim Indonesia

Sumber daya yang terkandung di dalam laut tentunya berbeda dengan sumber daya di daratan. Potensi kelautan Indonesia diperkirakan memiliki nilai ekonomi hingga mencapai nilai USD 171 miliar per tahun. Secara detail dapat dikemukakan sebagai berikut: Perikanan USD 32.000 juta per tahun (IPB, 1997), Wilayah pesisir USD 56.000 juta per tahun (ADB 1997), Bioteknologi: USD 40.000 juta per tahun (PKSPL-IPB, 1997), Wisata Bahari USD 2.000 juta per tahun (DEPBUDPAR, 2000), Minyak bumi USD 21.000 juta per tahun (ESDM 1999) dan Transportasi laut USD 20.000 juta per tahun⁹. Dari sisi PDB, sektor kelautan baru menyumbang 20 persen dari PDB. Artinya masih besar potensi yang belum termanfaatkan.

Menurut Kementerian Kelautan dan Perikanan¹⁰, Indonesia memiliki pantai sepanjang 104.000 km, 80 persen pusat industri

⁸ Harie, Saksono, "Ekonomi Biru: Solusi Pembangunan Daerah Berciri Kepulauan Studi Kasus Kabupaten Kepulauan Anambas", *Jurnal Bina Praja*, Vol. 5, No. 1, Maret 2013, hal. 1-12.

⁹ *Op.Cit*, Ikhwan Siregar.

¹⁰ Sunoto, "Blue Economy: Promoting Sustainable Marine and Fisheries Development In Indonesia (A policy framework)", The Third APEC Blue Economy Forum Xiamen, August 25th, 2014.

berada di wilayah pesisir yang menyebar di 75 persen kabupaten/kota. Produksi ikan mencapai 6,5 juta ton per tahun dengan potensi yang belum tergarap sebesar 12 juta ton. Selain itu wilayah laut Indonesia menyimpan potensi minyak dan gas di 60 titik yang merupakan 70 persen potensi minyak dan gas Indonesia. Potensi yang besar tersebut merupakan daya tarik bagi investor maupun modal penting bagi pembangunan.

3.2. Keragaan dan Perspektif Pembangunan Daerah Tertinggal

Persoalannya potensi kelautan yang besar tersebut belum menyentuh atau memperbaiki taraf kehidupan kelompok masyarakat nelayan yang merupakan kelompok masyarakat yang bermukim di sekitar daerah pesisir dan mata pencahariannya tergantung dengan potensi kelautan. Hal ini tampak dari masih rendahnya kegiatan pembangunan dan ekonomi sektor kelautan dirasakan oleh kelompok masyarakat nelayan yang merupakan kelompok terdampak langsung dari kegiatan ekonomi kelautan. Wilayah pesisir atau daerah kepulauan memiliki status tertinggal karena banyak masyarakat nelayan di wilayahnya masuk kategori miskin atau tertinggal.

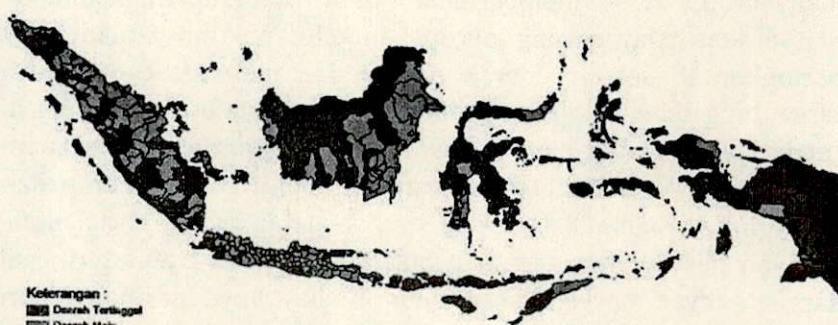
Apabila diperhatikan dari penyebaran daerah tertinggal seperti dalam Gambar 2, wilayah Indonesia bagian Timur mayoritas merupakan daerah kepulauan dan memiliki wilayah laut yang luas, dan juga secara mayoritas masuk sebagai daerah tertinggal. Artinya dari 199 sasaran daerah tertinggal dalam periode tahun 2009-2014, kantong ketertinggalan sebagian berada di daerah yang memiliki potensi kelautan seperti Provinsi Maluku dan Maluku Utara sebagian besar Sulawesi dan Papua. Ini menunjukkan bahwa pembangunan yang selama ini berjalan sejak berdirinya negara kesatuan Republik Indonesia, luasnya wilayah laut dan besarnya potensi sumber daya di dalamnya belum menjadi faktor pengungkit atau pendorong kemajuan bagi sebagian daerah terutama dalam mengatasi ketertinggalan.

1) Faktor Penyebab Ketertinggalan Suatu Wilayah

Kesenjangan tersebut tercipta karena pola pembangunan pada masa orde baru menempatkan Jakarta menjadi pusat pertumbuhan dan perputaran ekonomi nasional, di mana 70 persen perekonomian

berpusat di Jakarta, secara regional Jawa dan Bali. Kuatnya sentralitas Jakarta tidak dapat dilepaskan dari strategi pembangunan ekonomi yang lebih mengarah pada peningkatkan pertumbuhan ekonomi, sehingga kegiatan ekonomi pada masa itu didominasi oleh kegiatan ekstraktif sumber daya alam yang padat dengan modal dengan pelaku usaha ekonomi didominasi investor luar. Jakarta menjadi basis perputaran investasi dan kegiatan ekonomi tersebut. Saat itu seluruh pendapatan nasional masuk ke pusat dan baru dibagikan kembali dengan mekanisme APBN bukan dalam kegiatan ekonomi langsung di daerah.

PETA LOKASI DAERAH TERTINGGAL DI INDONESIA



Sumber: Kementerian Pembangunan Daerah Tertinggal (KPDT), 2010.

Gambar 2. Peta Daerah Tertinggal di Indonesia

Orientasi pada pertumbuhan ekonomi di saat awal pembangunan masa orde baru, di mana saat itu infrastruktur produksi maupun industri belum merata terutama di luar Pulau Jawa dan Indonesia Timur melahirkan ketimpangan pembangunan bersifat regional. Lemahnya perhatian pada aspek pemerataan regional menyisakan masalah ketertinggalan yang berkepanjangan dan menjadi agenda pembangunan bagi pemerintahan yang lahir pasca orde baru.

Orientasi pembangunan orde baru masa pemerintahan Suharto yang berhasil mewujudkan swasembada pangan dengan ukuran produksi beras nasional merupakan cerminan penekanan kebijakan pembangunan sektor agraris dan pembangunan *infrastruktur yang*

kekuatan agraris dimiliki oleh daerah-daerah di Pulau Jawa. Hal ini menyebabkan pembangunan industrinya juga berpusat di Pulau Jawa. Kondisi itu dibentuk oleh kuatnya investasi di Pulau Jawa karena memiliki keunggulan dari sisi sumber daya manusia dan infrastruktur yang mendukung.

Tekanan dan tuntutan untuk mengatasi ketimpangan regional menyebabkan lahirnya sejumlah tuntutan ketidakpuasan hingga separatisme di Barat maupun Timur. Gerakan Aceh Merdeka dan Organisasi Papua Merdeka menjadi bukti adanya dampak ketimpangan memiliki pengaruh terhadap stabilitas politik dan pembangunan. Tuntutan pada akhirnya berujung pada perubahan politik di tingkat nasional melalui gerakan reformasi dengan agenda mengatasi kesenjangan regional melalui sejumlah formulasi kebijakan dari pemerintahan yang berkuasa.

2) Respons Kebijakan Mengatasi Ketertinggalan

Pemerintahan hasil reformasi merespon tuntutan mengatasi ketimpangan, mulai dengan pembentukan kementerian khusus untuk menangani daerah tertinggal. Pada tahun 2000, di dalam masa pemerintahan Abdurrahman Wahid dibentuk Kementerian Muda Urusan Pembangunan Kawasan Timur Indonesia. Selanjutnya pada masa pemerintah Megawati diubah menjadi Kementerian Negara Perecepatan Pembangunan Kawasan Timur Indonesia. Kemudian pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono berubah menjadi Kementerian Negara Daerah Tertinggal. Pada masa pemerintahan Joko Widodo kementerian daerah tertinggal ditambah tugasnya sehingga berubah menjadi Kementerian Pembangunan Desa dan Daerah Tertinggal.

Munculnya perhatian terhadap persoalan ketertinggalan daerah khususnya Kawasan Timur Indonesia (KTI) merupakan buah dari perubahan yang dibawa oleh reformasi yang menghendaki perubahan sistem pemerintahan yang sentralistik dan mengedepankan pada pertumbuhan ekonomi menjadi lebih memperhatikan aspek kedaerahan dan pemerataan. Dampak sentralisasi dan kuatnya orientasi pertumbuhan pada masa Orde Baru dibanding pemerataan telah memicu sejumlah konflik daerah seperti Aceh, Maluku, dan Papua akibat ketidakpuasan atas kebijakan pembangunan selama masa pemerintahan Suharto.

Dalam perkembangan kebijakan pembangunan untuk mengatasi ketertinggalan dalam era reformasi telah menghasilkan sejumlah perkembangan kebijakan pembangunan. Pembangunan daerah tertinggal menjadi agenda prioritas yang dituangkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2004-2009. Dalam RPJM tersebut teridentifikasi 123 kabupaten di Kawasan Timur Indonesia (KTI), 58 kabupaten di Sumatera, 17 kabupaten di Jawa dan satu kabupaten di Bali. Sedangkan daerah tertinggal yang menjadi sasaran dalam RPJMN tahun 2009-2014 menjadi 183 kabupaten yang terdiri dari 46 kabupaten tertinggal di Sumatera, sembilan kabupaten di Jawa dan Bali, dan 128 di KTI.

Gambaran di atas memberikan indikasi jumlah daerah tertinggal terus meningkat, sehingga fokus perhatian pembangunan juga harus meningkat dengan sejumlah alasan. Pertama, karena alasan prinsip menjaga stabilitas politik dan keamanan, terutama dalam mengatasi persoalan kesenjangan yang menjadi sumber ketidakpuasan dan lahirnya gerakan memisahkan diri. Kedua, kantong ketertinggalan harus segera diatasi karena dari sisi manusia, setiap warga masyarakat berhak untuk mendapatkan kehidupan yang layak, tumbuh dan berkembang sebagaimana masyarakat di daerah maju. Pembangunan seharusnya memberikan jaminan kesejahteraan yang memadai bagi seluruh rakyat Indonesia tanpa diskriminasi apalagi diskriminasi akibat asimetriknya proses dan distribusi hasil pembangunan.

RPJMN tahun 2015-2019 dalam konteks pembangunan daerah tertinggal memiliki dukungan yang berbeda. Pertama pembangunan daerah tertinggal mulai didukung dengan pembangunan berbasis desa sebagaimana program pembangunan dengan menggunakan dana desa sebagai lanjutan dari UU Desa. Kedua, kerangka pembangunan pemerintahan Joko Widodo dengan nawacita juga berusaha mewujudkan cita-cita membangun Indonesia menjadi negara maritim dengan strategi membangun poros maritim dan pembangunan infrastruktur tol laut.

Perkembangan dalam kerangka pembangunan yang diadopsi oleh setiap masa pemerintahan memberikan pengaruh besar terhadap kinerja pemerintahan dalam mengatasi aspek ketertinggalan. Visi pembangunan untuk menjadikan Indonesia negara maritim yang maju, kuat dan sejahtera apabila dijalankan secara konsisten memiliki

keterkaitan yang kuat dengan kemajuan yang akan dicapai oleh pemerintah dalam mengatasi persoalan daerah tertinggal.

3) Konsistensi Pembangunan Tol Laut sebagai Basis Penyebaran Industri

Konsistensi diperlukan salah satunya dalam mewujudkan tol laut, di mana salah satunya membangun infrastruktur transportasi sehingga keterhubungan antara satu daerah dengan sarana laut dapat memotong biaya logistik yang mahal. Akibat pembangunan infrastruktur yang tidak seimbang dengan memanfaatkan kelebihan wilayah laut, dalam pertumbuhannya infrastruktur darat tidak mampu secara sendiri menampung perkembangan kebutuhan yang diciptakan oleh pertumbuhan ekonomi. Hal ini menjadi faktor sebagaimana dipaparkan oleh Faisal Basri kesatuan geografis dan kedekatan jarak ternyata tidak berbanding lurus dengan biaya ekonomi (transportasi atau logistik) antardaerah di dalam wilayah negara kesatuan Republik Indonesia. Tingginya biaya logistik menyebakan arus perdagangan daerah atau antarpulau tidak menghasilkan struktur industri yang merata.

Struktur industri nasional yang merupakan motor pertumbuhan berpusat di Jawa, karena Jawa memiliki infratruktur yang baik sehingga lebih rendah biaya logistiknya dibanding dengan daerah di luar Pulau Jawa. Akibatnya aliran bahan mentah untuk diproses lebih jauh dalam rantai produksi juga mengarah ke Pulau Jawa. Hal ini disebabkan karena biaya transportasi ke Pulau Jawa dari pulau lainnya lebih murah dibanding biaya transportasi antarpulau walaupun secara geografis lebih dekat seperti Sulawesi dari dan ke Papua. Namun, untuk mengekspor beras dari Sulawesi Selatan sebagai sentra beras di Kawasan Timur ke daerah di kawasan yang sama harus melalui Surabaya.¹¹ Hal ini menyebabkan harga beras di Papua lebih mahal dibanding dengan pulau lainnya, bahkan dari beras impor dari luar negeri yang diperdagangkan di Pulau Jawa.

Struktur ekonomi yang terbentuk dengan pendekatan *land bases* dan agraris, dengan jumlah penduduk yang besar, Pulau Jawa memiliki keunggulan dibanding daerah lain dalam menarik

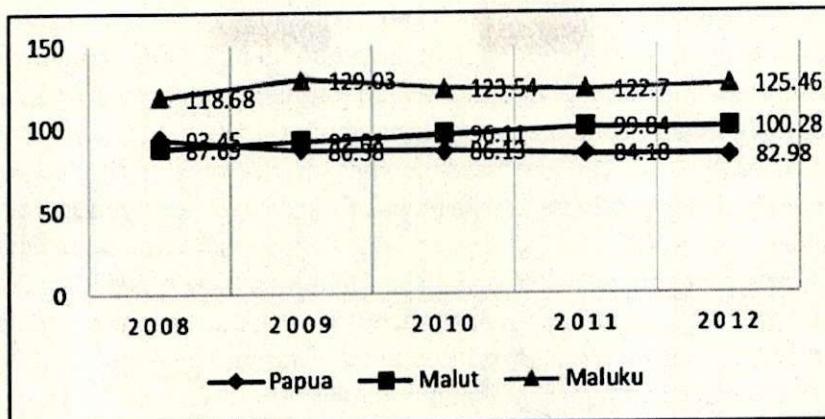
¹¹ Suhartono, "Dampak Kebijakan Impor Beras terhadap Daerah Surplus Beras: Studi Kasus di Sumatera Utara dan Sulawesi Selatan", *Kajian*, Vol. 12, No. 1, 2007.

faktor pendukung pertumbuhan seperti investasi dan pasar karena konsentrasi penduduk terbesar di Pulau Jawa. Struktur ekonomi ini menyebabkan pengembangan industri dan penguatannya hanya terjadi di Pulau Jawa, sehingga pertumbuhan industri daerah di luar Pulau Jawa sulit tumbuh mengikuti perkembangan di Pulau Jawa. Pertumbuhan industri di luar Pulau Jawa lebih pada kedekatan bahan baku, namun jauh dari pasar karena jarak ekonomi yang tinggi sehingga koneksi antardaerah untuk saling mendukung pertumbuhan industri tidak terjadi. Kasus perdagangan beras antara Sulawesi dan Papua begitu mahal demikian juga terjadi dengan perdagangan komoditas pangan lainnya. Kasus lemahnya daya saing jeruk Medan dengan jeruk Tiongkok di pasar Jakarta juga memberikan gambaran bahwa jarak ekonomi yang tinggi menyebabkan produk lokal seperti Jeruk Medan atau Pontianak tidak mampu bersaing dengan produk impor.

Fenomena produk pangan mewakili fenomena perdagangan sumber daya alam lainnya. Pemerataan pengembangan industri di luar pulau jawa sulit dilakukan ketika faktor jarak ekonomi tidak bisa ditekan, sehingga industri yang tumbuh menjadi tidak efisien, selain karena pengembangan pasarnya terbatas dan mengandalkan hanya bahan baku lokal.

4) Pengembangan Tol Laut dan Kesejahteraan Nelayan

Potensi sumber daya laut seperti perikanan yang menjadi keunggulan sejumlah daerah di KTI seperti Papua, Maluku, Maluku Utara dan Sulawesi belum menjadi sumber daya yang bisa merubah kondisi ketertinggalan daerah. Kondisi ini tergambar dari perkembangan nilai tukar nelayan (NTN) di Provinsi Papua yang ~~terus~~ menurun seperti dalam Gambar 3. NTN dari tahun 2008 hingga 2012 menunjukkan tren penurunan dari posisi 93,45 menjadi 82,98. Walaupun NTN Maluku Utara dari 87,69 meningkat tiap tahun hingga mencapai 100,28, namun NTNnya secara rata-rata masih dibawah 100.



Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan 2013.

Gambar 3. NTN Papua, Maluku Utara dan Maluku 2008-2013

NTN di bawah 100 menunjukkan bahwa nelayan/pembudidaya ikan mengalami defisit kesejahteraan karena harga barang produksi dari nelayan/pembudidaya nilainya secara komparatif relatif lebih kecil dibanding kenaikan harga barang yang dibayar untuk dikonsumsi oleh nelayan. NTN di bawah 100 dengan asumsi volume produksi ikan sama, maka tingkat kesejahteraan nelayan/pembudidaya pada satu periode menurun dibanding tingkat kesejahteraan nelayan pada tahun dasar, atau dengan kata lain pendapatan dari produksi ikan tidak bisa mengikuti perkembangan inflasi yang lebih tinggi.

Peningkatan NTN yang terjadi di Maluku dan Maluku Utara juga belum memberikan gambaran peningkatan kesejahteraan yang signifikan karena nilainya masih tipis di atas 100. Ketiga provinsi yang seluruh kabupaten/kota dalam status tertinggal memberikan gambaran bahwa potensi perikanan laut baik tangkap maupun budidaya belum dapat meningkatkan kesejahteraan nelayan, di mana pendapatan nelayan tidak bisa mengikuti peningkatan inflasi. Tingginya inflasi di tiga provinsi tersebut disebabkan barang komsumsi yang harus didatangkan dari Jawa seperti beras nilainya terus meningkat, karena biaya logistik yang tinggi. Transportasi laut yang menjadi andalan ketiga daerah belum mendukung arus perdagangan yang efisien atau murah, sehingga harga barang kebutuhan yang dibayar nelayan lebih tinggi dibanding harga barang yang dinikmati masyarakat pada umumnya seperti di Pulau Jawa.

Kenyataan ini memberikan gambaran adanya keterhubungan yang kuat antara pembangunan kelautan dengan pembangunan daerah tertinggal. Bagi daerah dengan potensi kelautan yang besar seperti ketiga daerah tersebut, pembangunan kelautan menjadi salah satu terobosan. Transportasi laut yang mendukung perdagangan antarpulau dapat menurunkan biaya sehingga dapat mengendalikan inflasi. Pengendalian inflasi yang baik bagi ketiga daerah dengan wilayah laut yang luas tentunya akan meningkatkan kesejahteraan nelayan, melalui perluasan pasar produk perikanannya. Pasar yang luas atau permintaan yang meningkat akan menyebabkan nilai produksi nelayan juga semakin meningkat.

Keterhubungan ini menjadi dasar bagi lahirnya kebijakan kelautan yang juga memiliki sasaran mengentaskan daerah tertinggal dari kemiskinan. Walaupun urusan ini ditangani oleh unit pemerintahan yang berbeda, seharusnya dampak dari keberhasilan antar sektor dapat dapat menjadi faktor pengungkit kesejahteraan nelayan khususnya dan masyarakat daerah tertinggal secara umum.

IV. PRIORITISASI PEMBANGUNAN DAERAH TERTINGGAL DALAM PERSPEKTIF PENDEKATAN MARITIM

Membaca potret dari sejumlah daerah dengan potensi kelautan atau wilayahnya yang memiliki ketergantungan yang besar pada perkembangan transportasi laut, lebih banyak di antaranya masuk dalam kategori daerah tertinggal. Dalam konteks melihat peran kelautan, ada dua faktor yang menjadikan laut masih menjadi faktor penghambat kemajuan daerah keluar dari ketertinggalan. Pertama, laut yang menjadi sumber daya belum sepenuhnya dapat dirubah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Hal ini disebabkan baik karena kurangnya kapasitas SDM dan sarana prasarana untuk memanfaatkan potensi laut. Kedua, struktur ekonomi yang melingkupinya belum mendukung akibat sarana transportasi laut belum memberikan kemudahan bagi lalulintas ekonomi produk dan manusia. Rendahnya NTN nelayan di Papua dan Maluku Utara memberikan gambaran struktur ekonomi yang belum mendukung nilai produk nelayan melampaui tingkat kenaikan harga atau inflasi terhadap barang-barang yang disebabkan faktor tingginya biaya logistik.

Berkaca pada realitas ketertinggalan yang dialami oleh daerah-daerah di KTI, kebijakan pembangunan poros maritim dan tol laut harus memiliki keterkaitan atau memberikan perhatian khusus kepada daerah tertinggal. Dalam konteks ini perlu dipahami kerangka berfikir mengenai ketertinggalan, sehingga pendekatan pembangunan pada sektor maritim bisa menyerap dan menyelesaikan kebutuhan pembangunan bagi daerah tertinggal.

4.1. Karakteristik Daerah Tertinggal

Identifikasi ketertinggalan bisa mengacu pada studi yang telah dilakukan di India mengenai daerah tertinggal dengan pendekatan

sistem di India¹² sehingga diperoleh gambaran bahwa daerah dalam kategori tertinggal yang memiliki ciri-ciri:

- a) berada di kawasan pedesaan yang memiliki sejumlah keterbatasan fasilitas dan fungsi dan dengan tingkat produktifitas pertanian yang rendah;
- b) daerah tertinggal memiliki kualitas sumber daya manusia dan alam yang rendah;
- c) struktur pasar di daerah tersebut sangat kecil dan tidak efektif;
- d) standar hidup masyarakatnya rendah;
- e) kelima secara geografis jauh dari pusat pertumbuhan atau pembangunan suatu negara atau wilayah.

Pandangan Kementerian Daerah Tertinggal¹³ tidak berbeda jauh dengan kesimpulan yang dilakukan oleh Bandyopayay, namun lebih dalam lagi yaitu:

- a. dalam pendekatan ekonomi, ketertinggalan suatu daerah diukur dengan indikator presentase penduduk miskin dan kedalamannya;
- b. dari sisi sumber daya manusia, ketertinggalan ditentukan dari indikator presentase penduduk yang menganggur, angka harapan hidup dan angka melek huruf;
- c. dari sisi infrastruktur ditentukan dari indikator keberadaan jalan, presentase rumah tangga pengguna listrik, telpon, air bersih, pasar dan bank;
- d. dari sisi aksesibilitas ditentukan oleh indikator jarak rata-rata dari pusat desa ke ibu kota kabupaten;
- e. dari pendekatan keuangan daerah diukur dari celah fiskal,
- f. dari sisi karakteristik daerah diukur dari tingkat kerawanan konflik dan presentase bencana alam.

Dari sejumlah faktor ketertinggalan di atas, daerah tertinggal ditentukan oleh jumlah penduduk miskin, angka pengangguran, angka harapan hidup, angka melek huruf, sejumlah infrastuktur (jalan, listrik, telekomunikasi, pasar, dan bank), dan aksesibilitas.

¹² Bandyopadhyay, R & Datta, S; "Strategies for Backward Area Development: A Systems Approach", *The Journal of Operational Research Society*, Vol. 40, No. 9, (1989), p. 737.

¹³ Kementerian Pembangunan Daerah Tertinggal, *Membangun Daerah Tertinggal Percepatan Menuju Kesetaraan*, (Jakarta: KPDT, 2011).

Untuk mengubah kondisi ketertinggalan berarti perlu meningkatkan capaian nilai dari sejumlah indikator tersebut. Salah satunya mampu mentransformasikan kehidupan masyarakat sehingga memiliki kapasitas dalam mengubah potensi alam dan manusia yang berada di sekitarnya untuk menghasilkan suatu produk yang bisa mensejahterakan sehingga memiliki dampak mengubah penduduk miskin, buta huruf, tingkat kematian, dan infrastruktur menjadi tingkat kehidupan yang lebih baik dari waktu ke waktu.

Kembali pada sejumlah pemikiran yang berkembang mengenai usaha memanfaatkan atau merubah potensi kemaritiman menjadi kesejahteraan, titik lemah atau persoalan ada pada pembangunan infrastruktur transportasi laut. Penyelesaian pada titik persoalan ini akan memberikan penguatan pada proses pembangunan ke hulu maupun hilir. Daya saing daerah tertinggal lebih rendah dan selalu rendah karena daerah tertinggal mengalami keterisolasi baik karena faktor geografis maupun keterisolasi secara ekonomi karena memiliki hambatan konektivitas.

4.2. Urgensi Pendekatan Lintas Sektor dan Pengembangan Sistem Logistik

Di lapangan, perkembangan pembangunan antarsektor masih lemah, sehingga berdampak terhadap rendahnya capaian penurunan angka kemiskinan. Pengurangan angka kemiskinan merupakan salah satu capaian dalam percepatan pembangunan daerah tertinggal. Salah satu penyebabnya, menurut Asisten Deputi urusan Sumber Daya Kesehatan KPDT, bersumber pada penanganan kemiskinan yang belum dilakukan secara komprehensif, terutama peningkatan kapasitas ekonomi daerah.¹⁴ Kecenderungan sektoral yang masih kuat memperlemah aspek koordinasi dan sinergi dalam pembangunan secara komprehensif. Hal ini terjadi dalam memusatkan upaya-upaya mempercepat lalulintas barang dan manusia antardaerah terutama membuka keterisolasi daerah tertinggal baik secara geografis dan ekonomi.

Tingkat kemahalan barang di Papua berpengaruh dalam percepatan pembangunan Papua. Nilai anggaran yang besar tidak

¹⁴ Ezra Sihite, "Pengurangan Kemiskinan 183 Daerah Tertinggal Tidak Capai Sasaran," (<http://www.beritasatu.com/nasional/129088.html>, diakses 31 Juli 2013).

mampu memenuhi target pembangunan yang sama dengan daerah lainnya. Salah satunya tidak adanya transportasi melalui laut yang dapat menekan biaya logistik, karena di Papua belum ada industri pengolahan yang mendukung kebutuhan pembangunan. Bagaimana berbicara untuk ekspor, sementara untuk memenuhi kebutuhan lokal saja, pelayaran antarpulau masih belum mendukung. Faktor ini yang menyebabkan nilai tukar nelayan di Papua di bawah 100 dan cenderung terus turun, karena nilai produk kelautan yang dihasilkan tidak bisa mengejar tingkat kenaikan harga akibat mahalnya biaya logistik.

Faktor yang sama juga menentukan keberhasilan merubah buta huruf, taraf kesehatan, dan angka pengangguran. Semua indikator tersebut berbasis individu dan keluarga. Ketertinggalan menciptakan lingkaran persoalan yang tidak terputus ketika tidak ada terobosan menciptakan aktivitas ekonomi yang menjadi sumbu bergeraknya roda ekonomi. Daya saing daerah tertinggal relative rendah, karena minimnya insentif baik karena keterisoliran dan kesulitan mengembangkan sumber daya manusia dalam proses pembangunan. Keterisolirian ekonomi dan geografis biasanya diikuti dengan rendahnya tingkat pendidikan, kesehatan dan tentunya kualitas kehidupan. Potensi pasar daerah seperti ini tidak memiliki daya tarik untuk dikembangkan kecuali ada intervensi dari negara atau pemerintah.

Transportasi merupakan barang publik ketika belum mencapai nilai keekonomian. Pada tahap awal dan perintisan, negara yang harus berperan dan bertanggung jawab mengupayakannya. Pada saat memiliki nilai keekonomian, sebagian tetap dikuasai negara lewat badan usaha dan sebagian yang diserahkan kepada pasar. Pemerintah perlu merintis dan mendorong investasi yang besar untuk membangun transportasi laut menjadi transportasi andalan sebuah negara yang menyebut dirinya negara kepulauan. Prioritas pembangunan seharusnya diberikan untuk membuka keterisoliran daerah tertinggal baik karena sebab geografis maupun ekonomi. Banyak sektor akan bergerak seiring proses pembangunan maritim, karena akan menyentuh salah satu persoalan yaitu ketertinggalan daerah.

V. PENUTUP

Dalam ruang kebijakan yang dipengaruhi oleh kekuatan pasar, upaya untuk memprioritaskan daerah tertinggal menjadi kurang mendapat dukungan. Dalam konteks ini diperlukan kebijakan yang bersifat afirmatif, karena pilihan kebijakan nasional yang berorientasi pada pasar dan terbuka pada investasi dari luar, daerah tertinggal akan terus tertinggal. Ekonomi daerah tertinggal memiliki daya saing dan tarik yang rendah dibandingkan daerah maju yang dari sisi infrastruktur dan pasar lebih prospektif dan menguntungkan untuk dikembangkan. Kondisi tersebut akan membuat jarak ketimpangan akan semakin lebar dan membuat daerah tertinggal sulit untuk mengejar ketertinggalan baik dari sisi sumber daya manusia atau daya saing sumber daya alam serta kemampuannya menjadi basis produksi dalam sistem pasar.

Visi pembangunan poros maritim dan tol laut menjadi alternatif solusi ketika visi pembangunan tersebut menyerap persoalan-persoalan yang dihadapi oleh daerah tertinggal kedalam sasaran pembangunannya. Setidaknya ada irisan kuat ketika poros maritim dan tol laut akan membuka transportasi laut sebagai andalan nasional. Ada harapan disana, karena di tingkat meso, transportasi mempengaruhi hulu dan hilir ketertinggalan.

Untuk mengatasi ketertinggalan dalam pendekatan maritim, pemikiran ekonomi hijau atau biru juga memberikan ruang bagi pertumbuhan ekonomi di daerah tertinggal, ketika berbicara pembangunan berkelanjutan. Daerah tertinggal belum memproduksi limbah atau merusak lingkungannya, namun menanggung beban, ketika anggaran banyak dialokasikan untuk mengatasi dampak kerusakan lingkungan akibat pembangunan. Alokasi ini menggeser prioritas untuk membangun manusia di daerah tertinggal. Potensi alam dan manusia yang terdapat di daerah pesisir dan kepulauan terluar yang terisolir baik secara geografis dan ekonomi dapat mengembangkan ekonomi berbasis keseimbangan alam yang

membedakannya dengan daerah maju yang telah menyebabkan sejumlah kerusakan lingkungan.

Apabila negara konsisten berjalan di atas rel pembangunan poros maritim dan tol laut sudah seharusnya masalah ketertinggalan bisa diatasi. Walaupun perlu afirmatif terus menerus karena ketertinggalan di darat bagi negara kepulauan, karena kita belum mampu menjadikan laut disekitar kepulauan dan yang menghubungkan antarpulau menjadi modal pembangunan dan kekuatan nasional.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Kuncoro, Mudrajad. *Ekonomika Indonesia, Dinamika Lingkungan Bisnis di Tengah Krisis Global*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN, 2009.
- Kusmantato. *Ekonomi Kelautan (Ocean Economics-Oceanomics)*. Bogor: PKSPL IPB, 2006.
- Pauli, Gunter A. *The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs*. USA: Report to The Club Rome, Paradigm Publications, 2010.
- Salam, Alfitra (ed.). *Prospek dan Tantangan Implementasi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025*. Jakarta: Sekretariat Jenderal DPR RI, 2007.
- Subekan, Ahmad dan Hartoyo, Nafsi. *Keuangan Daerah: Terapi Atasi Kemiskinan*. Malang: Alta Pustaka, 2012.

Jurnal

- Bandyopadhyay, R & Datta, S. "Strategies for Backward Area Development: A Systems Approach". *The Journal of Operational Research Society*, Vol. 40, No. 9, 1989.
- Edi, Lukman. "Pencapaian Pembangunan Daerah Tertinggal Lima Tahun Terakhir". *Jurnal Sekretariat Negara RI*, No. 9, Agustus 2009.
- Rodan, P. N. Rosenstein. "Problems of Industrialisation of Eastern and South Eastern Europe". *The Economic Journal*, Vol. 53, No. 210/211 (Jun–Sept, 1943), hal. 202–211.
- Saksono, Harie. "Ekonomi Biru: Solusi Pembangunan Daerah Berciri Kepulauan Studi Kasus Kabupaten Kepulauan Anambas". *Jurnal Bina Praja*, Vol. 5, No. 1, Maret 2013, hal. 1-12.

Suhartono. "Dampak Kebijakan Impor Beras terhadap Daerah Surplus Beras: Studi Kasus di Sumatera Utara dan Sulawesi Selatan". *Kajian*, Vol. 12, No. 1, 2007.

Makalah

Ikhwan Siregar, Yusni. "Menggali Sumber Daya Laut Indonesia". Makalah dalam Forum Rektor di USU Medan, 5-6 Maret 2015.

Lino, R. J. "From Serving to Driving Indonesia's Growth". World Bank – CIIP Implementation Conference Washington DC – USA, October 17, 2013.

Sunoto. "Blue Economy: Promoting Sustainable Marine And Fisheries Development In Indonesia (A policy framework)". The Third APEC Blue Economy Forum Xiamen, August 25th, 2014.

Swasono, Sri Edi. "Strategi Percepatan Daerah Tertinggal". FGD Jakarta 14 April 2011.

Widodo, Syamsul. "Arah Kebijakan Pembangunan Daerah Tertinggal dan Analisa Alokasi DAK di Daerah Tertinggal". Mei, 2011.

Majalah

Susetiawan. "Miskinnya Konsep Kemiskinan". *Gatra*, No. 9 Tahun XII, 13–15 Jan 2011.

Dokumen

Bappeda Kabupaten Seram Bagian Barat. "Selayang Pandang Kabupaten Seram Bagian Barat Tahun 2010". Bappeda Kab. Seram.

Badan Perencanaan Pembangunan Nasional dan United Nation Development Program. "Studi Evaluasi Pemekaran Daerah". Mei 2007

Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. "Evaluasi Kebijakan Pembentukan DOB, Kajian Kelembagaan, Sumberdaya Aparatur dan Keuangan di DOB". Direktorat Otda Bappenas-Jakarta, 2004.

Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. "Studi Evaluasi (Impact) Penataan Daerah Otonomi Baru". Direktorat Otda Bappenas-Jakarta, 2008.

Departemen Dalam Negeri. "Sinopsis Penelitian: Efektifitas Pemekaran Wilayah di Era Otonomi Daerah". Pusat Litbang Otonomi Daerah, Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Dalam Negeri, Jakarta, 2005.

Website

Basri, Faisal. "Visi Maritim Sebagai Acuan Pembangunan Ekonomi Nasional". (<https://faisalbasri01.wordpress.com/2013/08/28/visi-maritim-sebagai-acuan-pembangunan-ekonomi-nasional>, diakses 31 Juli 2013).

Sihite, Ezra. "Pengurangan Kemiskinan 183 Daerah Tertinggal Tidak Capai Sasaran". (<http://www.beritasatu.com/nasional/129088.html>, diakses 31 Juli 2013).

BAGIAN KEDUA

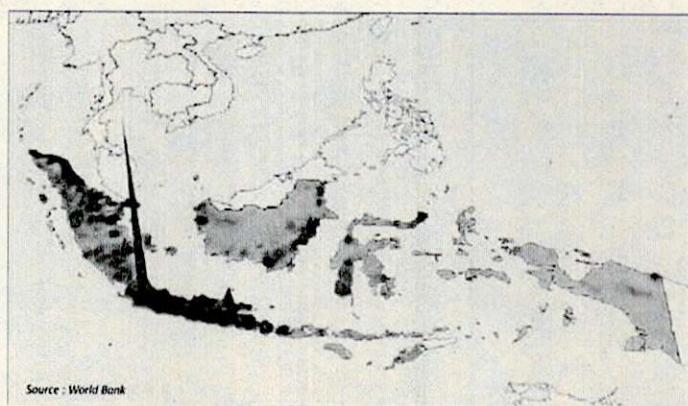
SEKTOR TRANSPORTASI LAUT DAN BUMN: UPAYA MENEKAN INEFISIENSI MELALUI INTEGRASI USAHA

Rafika Sari

I. PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki potensi ekonomi maritim dengan posisi strategis di antara dua benua yang menghubungkan negara ekonomi maju dan negara berkembang lainnya. Sektor transportasi laut berperan memberikan peluang sebagai jalur ekonomi di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan merupakan konektivitas yang efektif untuk menghubungkan daerah-daerah yang tersebar di seluruh Indonesia.

Dari Gambar 1 diketahui bahwa pertumbuhan industri di Indonesia masih terkonsentrasi di kawasan Indonesia barat. Hermen Malik¹ mengatakan bahwa pendekatan pembangunan yang sangat ekspansif terhadap pertumbuhan ekonomi telah menimbulkan semakin melebarnya ketimpangan sosial ekonomi antar wilayah, dan ini merupakan konsekuensi logis dari suatu pembangunan. Konsentrasi industri selama ini telah menyebabkan kesenjangan pembangunan ekonomi antara daerah di kawasan Indonesia barat yang relatif maju dan daerah di kawasan Indonesia timur yang jauh tertinggal.



Gambar 1. Konsentrasi Industri di Indonesia

¹ Herman Malik. *Bangun Industri Desa: Selamatkan Bangsa*, (PT. Penerbit IPB Press: Bogor, 2015), hal. 13.

Untuk mengurangi masalah kesenjangan tersebut, Indonesia telah menetapkan enam koridor ekonomi, yang merupakan strategi pembangunan dengan menganut Teori "Growth Pole" yang dikemukakan oleh Francois Perroux (1955) dengan menekankan pada sektor ekonomi unggulan tertentu pada wilayah tertentu sebagai titik pertumbuhan dan memberikan kekuatan sentrifugal bagi daerah sekitarnya. Enam koridor disusun dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) tahun 2011-2025 untuk diterapkan sebagai keunggulan komparatif daerah. *Pertama*, koridor Sumatera sebagai sentra produksi dan pengolahan hasil bumi dan lumbung energi nasional. *Kedua*, koridor Kalimantan sebagai pusat produksi dan pengolahan hasil tambang. *Ketiga*, koridor Sulawesi, pusat produksi dan pengolahan hasil pertanian, perkebunan, perikanan, migas, dan pertambangan nasional. *Keempat*, koridor Jawa, pendorong industri dan jasa nasional. *Kelima*, koridor Bali-Nusa Tenggara sebagai pintu gerbang pariwisata nasional dan pendukung pangan nasional. *Terakhir*, koridor Papua-Kepulauan Maluku sebagai pengembangan energi, pangan, perikanan, dan tambang nasional.

Apabila dilihat dari daya saing pada rantai logistik, peringkat *Logistic Performance Index* (LPI) Indonesia pun masih jauh tertinggal dibandingkan negara-negara di kawasan Asia Tenggara, yaitu masih di bawah Singapura, Malaysia, Thailand, dan Vietnam. Indonesia menduduki peringkat ke-53 dari 160 negara pada tahun 2014, naik dari tahun sebelumnya, yaitu 59. Dari Tabel 1 diketahui bahwa dengan mengambil *benchmark* rata-rata LPI negara ASEAN, Indonesia mengalami ketertinggalan daya saing logistik pada tiga indikator terbesar yaitu variabel penyeberangan internasional, beacukai, dan variabel infrastruktur. Dari ketiga indikator penyebab ketertinggalan daya saing logistik Indonesia, yang menjadi wewenang Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sektor transportasi, dalam hal ini PT. Pelabuhan Indonesia atau disingkat dengan PT. Pelindo (Persero), pada variabel infrastruktur, yaitu pelabuhan.

Tabel 1. LPI Negara ASEAN Tahun 2014

Negara	Overall LPI		LPI Drivers:					
	rank	score	Customs	Infra-structure	Int. shipment	Logistic quality & competence	Tracking & tracing	Timeliness
Singapura	5	4,00	4,01	4,28	3,70	3,97	3,90	4,25
Malaysia	25	3,59	3,37	3,56	3,64	3,47	3,58	3,92
Thailand	35	3,43	3,21	3,40	3,30	3,29	3,45	3,96
Vietnam	48	3,15	2,81	3,11	3,22	3,09	3,19	3,49
Indonesia	53	3,08	2,87	2,92	2,87	3,21	3,11	3,53
Filipina	57	3,00	3,00	2,60	3,33	2,93	3,00	3,07
Kamboja	83	2,74	2,67	2,58	2,83	2,67	2,92	2,75
Laos	131	2,39	2,45	2,21	2,50	2,31	2,20	2,65
Myanmar	145	2,25	1,97	2,14	2,14	2,07	2,36	2,83
Avg ASEAN		3,07	2,93	2,98	3,06	3,00	3,08	3,38
Indonesia vs Avg ASEAN		0,01	-0,06	-0,06	-0,19	0,21	0,03	0,15

Sumber: *The World Bank*, diolah.

Dengan demikian, keuntungan geografis sebagai kekuatan dasar (*strength*) yang dimiliki Indonesia tidaklah cukup dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim. Pengembangan pelayanan sarana di sektor transportasi laut diperlukan untuk mengatasi masalah ketimpangan pembangunan antarwilayah. Untuk itu, diperlukan peran pemerintah melalui BUMN yang andal yang cukup besar untuk mengembangkan kebijakan maritim sebagai salah satu penggerak utama pertumbuhan ekonomi. Kinerja dan pengelolaan BUMN selalu menjadi isu yang menarik perhatian publik karena posisi untung-rugi dari laporan keuangan BUMN akan menentukan keputusan dalam penyusunan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang mendorong perekonomian nasional dan sebagai sumber pendanaan pembangunan nasional atau sebaliknya.

Berdasarkan hal di atas, maka tulisan ini akan mengemukakan:

- (a) kondisi pelabuhan laut di Indonesia dan upaya pengembangan pelabuhan yang direncanakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi wilayah, dan
- (b) upaya yang dilakukan untuk mengurangi inefisiensi kinerja BUMN di Indonesia, khususnya di bidang logistik.

II. KONSEP STRATEGI PERUSAHAAN

2.1. Strategi Keunggulan Kompetitif

Michael A. Porter mengemukakan 3 (tiga) macam strategi dalam memperoleh keunggulan kompetitif perusahaan, yaitu: a) strategi keunggulan biaya (*cost leadership*), b) strategi diferensiasi produk (*differentiation*), dan c) strategi focus.

		STRATEGIC ADVANTAGE	
STRATEGIC TARGET	Industrywide	Uniqueness Perceived by the Customer	Low Cost Position
		Differentiation	Overall Cost Leadership
	Particular Segment Only	Focus	

Sumber: Michael Porter, 1989.

Gambar 2. Tiga Strategi Generik Keunggulan Kompetitif Perusahaan

Pertama, strategi keunggulan biaya menekankan pada upaya perusahaan dalam memproduksi produk berkualitas standar dengan biaya yang sangat rendah. Strategi jenis ini sesuai dengan kebutuhan konsumen yang berperilaku *low-involvement*, di mana merk dan diferensiasi produk tidak menjadi perhatian konsumen. Untuk dapat menjalankan strategi biaya rendah, sebuah perusahaan harus mampu memenuhi persyaratan di dua bidang, yaitu sumber daya dan organisasi. Perusahaan harus memiliki sumber daya berupa modal yang besar, keterampilan pada rekayasa proses, tingkat pengawasan yang ketat, teknik produksi yang sederhana, serta cara pendistribusian dan promosi dengan biaya yang minimal. Dalam organisasi, perusahaan harus memiliki kemampuan mengendalikan biaya dengan ketat, informasi pengendalian yang baik, insentif berdasarkan target.

Kedua, strategi diferensiasi mendorong perusahaan untuk menemukan keunikan tersendiri dalam target pasar. Strategi

ini lebih mengutamakan keunikan produk untuk menarik minat konsumen potensial, daripada harga dalam pengambilan keputusan. Bentuk diferensiasi produk bervariasi dan berkaitan dengan sifat dan atribut fisik suatu produk atau bahkan pengalaman kepuasan yang didapat oleh konsumen dari produk tersebut. Berikut adalah contoh diferensiasi produk yaitu kemudahan pemeliharaan, fitur tambahan, fleksibilitas, kenyamanan dan berbagai hal lainnya yang relatif sulit ditiru oleh pesaing lawan. Namun demikian, penggunaan strategi diferensiasi ini yang tepat adalah pada produk barang yang bersifat tahan lama dan sulit ditiru oleh pesaing. Untuk mendukung terciptanya produk yang demikian, maka peran lembaga penelitian dan pengembangan sangat penting. Perusahaan yang menerapkan strategi ini harus memiliki sumber daya perusahaan yang membutuhkan ketrampilan yang tinggi dalam pemasaran produk, kreativitas dan bakat, perekayasaan produk, riset pasar, reputasi perusahaan, distribusi, dan ketrampilan kerja. Sedangkan dari sisi organisasi, perusahaan harus kuat dan mampu untuk melakukan koordinasi antar fungsi manajemen yang terkait, merekrut tenaga yang berkemampuan tinggi, dan mengukur insentif yang subyektif di samping yang obyektif.

Ketiga, strategi fokus digunakan untuk membangun keunggulan bersaing dalam suatu segmen pasar yang lebih sempit. Strategi jenis ini ditujukan untuk melayani kebutuhan konsumen yang jumlahnya relatif kecil dan dalam pengambilan keputusannya untuk membeli, relatif tidak dipengaruhi oleh harga. Syarat bagi penerapan strategi ini adalah adanya *market size*, terdapat potensi pertumbuhan yang baik, dan tidak terlalu diperhatikan oleh pesaing dalam rangka mencapai keberhasilannya. Strategi ini akan menjadi lebih efektif jika konsumen membutuhkan suatu kekhasan tertentu yang tidak diminati oleh perusahaan pesaing. Perusahaan yang menerapkan strategi ini lebih berkonsentrasi pada suatu kelompok pasar tertentu, wilayah geografis tertentu, atau produk tertentu dengan kemampuan memenuhi kebutuhan konsumen.

2.2. Strategi Integrasi Perusahaan

Secara garis besar, terdapat beberapa strategi utama dalam integrasi perusahaan, yaitu *forward integration*, *backward integration*, dan *horizontal integration*. Pada prinsipnya, ketiga

strategi ini merupakan jenis strategi biaya rendah. Baik *forward integration* maupun *backward integration* dapat dikelompokkan menjadi *vertical integration*. Namun, tidak jarang yang memaksudkan *vertical integration* sebagai hanya *forward integration* dan *backward integration* saja.

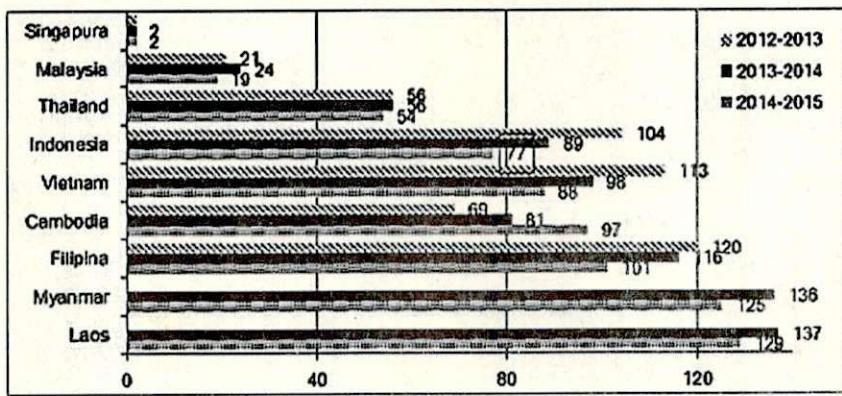
Pertama, *forward integration*, strategi integrasi ke hilir, merupakan suatu strategi perusahaan untuk meningkatkan pengawasan/kontrol terhadap distributor, pemasok, atau peritel dengan memperoleh kepemilikan saham perusahaan lebih besar. Salah satu cara yang efektif untuk melakukan strategi jenis ini adalah pendistribusian barang dan jasa melalui waralaba (*franchising*).

Kedua, *backward integration*, strategi integrasi ke hulu, merupakan suatu strategi perusahaan untuk meningkatkan pengawasan/kontrol sisi hulu usaha dengan memperoleh kepemilikan saham perusahaan pemasok. Strategi ini dilakukan sebagai upaya mengamankan jalur pasokan bahan baku, sehingga produksi perusahaan dapat berjalan lancar.

Ketiga, *horizontal integration*, strategi integrasi ke samping merupakan strategi perusahaan untuk meningkatkan pengawasan/kontrol terhadap perusahaan pesaing dengan membeli saham perusahaan pesaing. Salah satu kecenderungan paling signifikan dalam kompetisi perusahaan saat ini adalah meningkatnya upaya untuk melakukan integrasi ke samping sebagai suatu strategi pertumbuhan. Merger, akuisisi, dan pengambilalihan perusahaan yang sedang bersaing memberikan peluang terjadinya skala ekonomi serta mendorong terjadinya transfer sumber daya dan kompetensi perusahaan.

III. KONDISI SEKTOR TRANSPORTASI LAUT INDONESIA DI ANTARA NEGARA ASEAN

Pada wilayah regional Asia Tenggara, peringkat indeks konektivitas sektor transportasi laut Indonesia masih jauh di bawah peringkat negara Singapura, Malaysia, dan Thailand. Indonesia menduduki peringkat 77 dari 144 negara pada tahun 2014. Dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, peringkat indeks Indonesia mengalami tren yang meningkat secara bertahap dari posisi 104 dari 144 negara pada tahun 2012 (Gambar 3).



Sumber: *Global Competitiveness Index*, diolah.

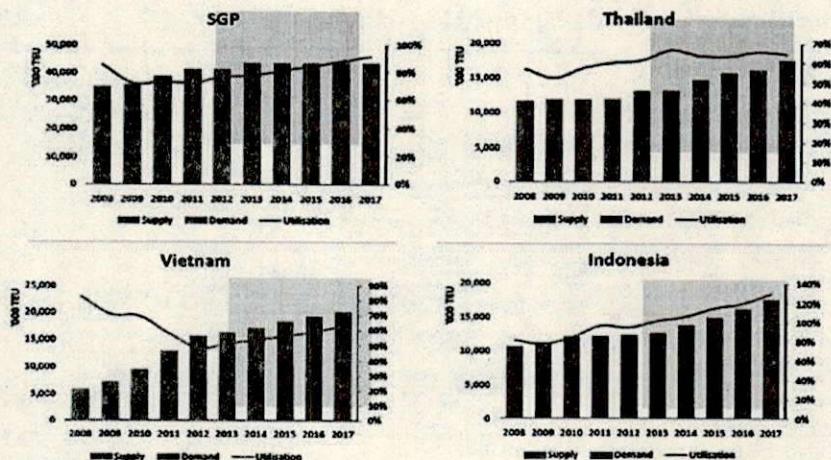
Gambar 3. Indeks Kualitas Pelabuhan Negara ASEAN Tahun 2012-2014

Pelabuhan sebagai salah satu infrastruktur transportasi laut, dapat membangkitkan kegiatan perekonomian pada suatu wilayah karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik. Sebagai negara kepulauan, Indonesia mutlak memiliki pelabuhan laut yang andal, modern, dan efisien. Berdasarkan data dari *Drewry Maritime Advisor*, dibandingkan pelabuhan di negara lain dalam kawasan Asia Tenggara, kondisi pelabuhan di Indonesia sudah mengalami *overcapacity*, seperti terlihat pada Gambar 3. Berdasarkan hasil wawancara² diketahui

² Hasil wawancara dengan PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero), Maret 2015.

bawa alasan terjadinya *overcapacity* pelabuhan di Indonesia karena laju permintaan terhadap pelabuhan di Indonesia terus meningkat bahkan melampaui *supply* kapasitas pelabuhan yang ada, sementara pertumbuhan infrastruktur pelabuhan yang dibangun oleh Pemerintah Indonesia saat ini relatif tidak signifikan apabila dibandingkan dengan infrastruktur pelabuhan yang dibangun oleh Pemerintah Belanda pada masa lampau.

Menurut Bambang Susanto³, dilihat dari kualitas infrastruktur dan suprastruktur, ada beberapa kelemahan yang umumnya terdapat pada pelabuhan di Indonesia, yaitu: a) memiliki kedalaman kolam yang dangkal, b) panjang dermaga pun relatif pendek, dan c) fasilitas kepelabuhanan termasuk alat bongkar muat sudah ketinggalan zaman.



Sumber: Drewry Maritime Advisor.

Gambar 4. Supply, Demand, dan Utilitas Pelabuhan di Beberapa Negara ASEAN Tahun 2008 – 2017

³ Bambang Susanto. *Transportasi & Investasi: Tantangan dan Perspektif Multidimensi*, (Grafika Mardi Yuana: Bogor, 2013), hal. 155.

IV. UPAYA PEMERINTAH MENDORONG KINERJA BUMN MARITIM

Keberadaan BUMN pada hakekatnya merupakan salah satu amanat konstitusi. Dalam rangka mencapai pemenuhan hajat hidup masyarakat sebagai implementasi kewajiban negara terhadap kesejahteraan rakyatnya, negara perlu menggerakkan roda ekonomi secara berkesinambungan dan meningkatkan pelayagunaan seluruh kekuatan ekonomi nasional. Legitimasi ini dilandasi oleh Pembukaan UUD 1945 yang menyebutkan bahwa salah satu tujuannya adalah "memajukan kesejahteraan umum" dan Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 menyebutkan bahwa "Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara" dan ayat (3) menyebutkan bahwa "Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat". Pembukaan dan ketentuan Pasal 33 UUD 1945 tersebut merupakan legitimasi dari keberadaan berbagai perusahaan yang dimiliki negara yang kemudian dikenal dengan sebutan Badan Usaha Milik Negara sebagai *agent of development* sekaligus menjalankan *social function*.

Selaras dengan dua misi tersebut PT. Pelindo Indonesia (Persero) diberi tugas untuk menyediakan jasa kepelabuhan yang bukan hanya berperan sebagai pusat logistik, namun dapat memberikan nilai tambah serta mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah.

4.1. Upaya dan Peran PT. Pelindo (Persero) sebagai BUMN Maritim

Dalam Asia Matters, Indonesia disebut sebagai salah satu *Economic Powerhouse* di wilayah regional ASEAN. Kondisi ini didasarkan bahwa dari populasi yang telah melebihi 250 juta orang, Indonesia memiliki potensi pasar dengan 135 juta orang konsumen dan 71 persen di antaranya adalah penduduk perkotaan,

menjadikannya negara terpadat keempat di dunia setelah China, India, dan Amerika Serikat. Dan disebutkan pula bahwa Indonesia merupakan negara dengan perekonomian paling stabil selama 5 tahun terakhir ini. McKinsey memperkirakan bahwa pada tahun 2030 Indonesia akan menjadi perekonomian terbesar ke-7 di dunia.

Dengan posisi Indonesia yang demikian, tentunya PT. Pelindo (Persero) memiliki tugas yang berat untuk melayani jasa pelabuhan-pelabuhan yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Dalam mencapai misi PT. Pelindo (Persero) untuk menyediakan pelayanan transportasi (marine) yang terintegrasi, pelayanan logistik, dan pelayanan pelabuhan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, PT. Pelindo membagi perusahaan menjadi 4 (empat) wilayah kerja, seperti terlihat pada Tabel 2. Setiap perusahaan pelabuhan tersebut memiliki satu pelabuhan utama, seperti Pelabuhan Belawan di wilayah PT. Pelindo I (Persero), Pelabuhan Sunda Kelapa di wilayah PT. Pelindo II (Persero), Pelabuhan Tanjung Perak di wilayah PT. Pelindo III (Persero), dan Pelabuhan Makasar di wilayah PT. Pelindo IV (Persero).

Tabel 2. PT. Pelindo (Persero) Menurut Wilayah Operasional

Deskripsi	PT. Pelindo I	PT. Pelindo II	PT. Pelindo III	PT. Pelindo IV		
Wilayah Operasional	Aceh, Sumatera Utara, Riau	Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Jakarta	Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Nusa Tenggara	Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Utara, Maluku, Irian Jaya.		
Nama Pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> • Belawan • Pekanbaru • Dumai • Tanjung Pinang • Lhokseumawe 	<ul style="list-style-type: none"> • Tanjung Priok • Palembang • Teluk Bayur • Pangkal Balam • Pontianak • Tanjung Pandan 	<ul style="list-style-type: none"> • Panjang • Cirebon • Jambi • Bengkulu • Banten 	<ul style="list-style-type: none"> • Tanjung Perak • Tanjung Emas • Banjarmasin • Benoa • Tenau/ Kupang 	<ul style="list-style-type: none"> • Makassar • Balikpapan • Samarinda • Jayapura • Sorong • Bitung 	<ul style="list-style-type: none"> • Ambon • Biak

Sumber: PT. Pelindo (Persero), diolah

Dalam pengembangan bisnisnya, strategi pembangunan jangka panjang yang sedang dilakukan PT. Pelindo I (Persero) adalah melakukan restrukturisasi (*restructure*) pelabuhan-pelabuhan yang ada di wilayah PT. Pelindo (I) berdasarkan kluster menurut komoditas yang disesuaikan dengan kebutuhan pengguna jasa.

Klasifikasi menurut komoditas ini didasarkan karena beberapa faktor sebagai berikut: a) cara penanganan menurut komoditas yang berbeda, b) jenis komoditas berbeda, c) kriteria dan karakteristik barang yang berbeda, dan d) fasilitas yang dibutuhkan berbeda.

Pelabuhan Belawan yang merupakan pintu gerbang perekonomian di Sumatera Utara. Untuk mengakomodasi permintaan mobil impor yang masuk ke Sumatera, PT. Pelindo I (Persero) akan menyediakan pelayanan *Car Terminal* di Pelabuhan Belawan. Sedangkan untuk mengakomodasi salah satu unggulan komoditas ekspor Indonesia yaitu Dermaga *Crude Palm Oil* (CPO), maka PT. Pelindo I (Persero) menyediakan pelayanan Dermaga *Crude Palm Oil* (CPO). Selain kedua terminal tersebut, PT. Pelindo I (Persero) akan membangun beberapa terminal, seperti Terminal Penumpang, Terminal Curah Kering (misalnya untuk pupuk), Dermaga Industri Kimia Dasar (IKD), dan Dermaga *Cargo* untuk peti kemas dan barang-barang proyek kargo.

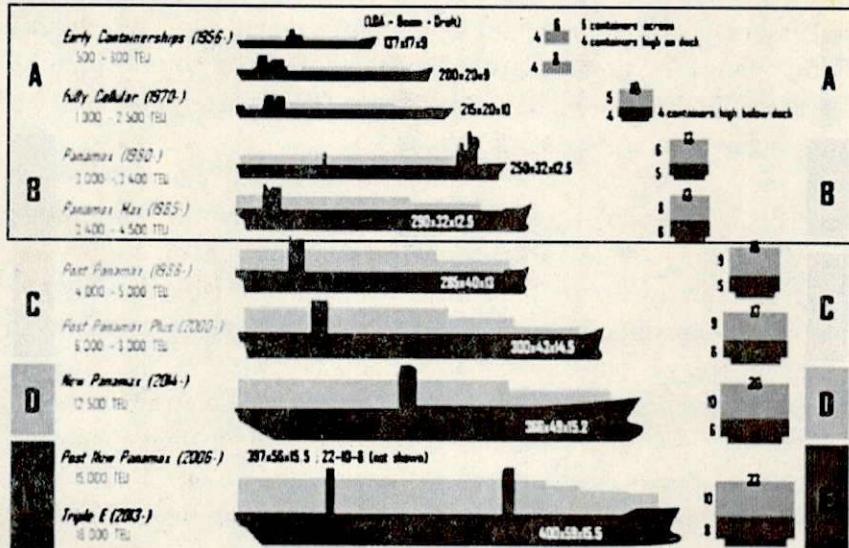
Untuk melayani jasa tersebut, Pelabuhan Belawan masih terkendala masalah aksesibilitas dan konektivitas yang tidak hanya terdapat pada sarana darat, namun juga pada sarana air. Keterbatasan ini menyebabkan PT. Pelindo I (Persero) hanya mampu melayani kapal dengan ukuran yang lebih kecil, sehingga skala ekonomi perusahaan ini menjadi relatif lebih rendah. Kedalaman dermaga penumpang Pelabuhan Belawan saat ini hanya 9,5 meter LWS. Namun setelah dilakukan pengembangan alur di Pelabuhan Belawan melalui penggerukan oleh PT. Pelindo I (Persero), kedalaman dermaga dapat bertambah menjadi 12 meter LWS. Pengembangan alur ini tentunya akan menurunkan biaya logistik Pelabuhan Belawan sebesar 10 persen, karena ukuran kapal yang akan terlayani jauh lebih besar dan memiliki daya angkut yang relatif lebih besar.

Namun demikian, dengan pengembangan alur melalui penggerukan ini, Pelabuhan Belawan hanya mampu melayani kapal berkapasitas antara 1.000 hingga 1.500 Teus, yaitu pada kolom A, terlihat pada Gambar 5. Umumnya kapal yang berlabuh di Pelabuhan Belawan adalah kapal *feeder*, dan *container* yang berlabuh adalah *container crane Panamax Size*.

Saat ini, Pelabuhan Belawan masih tergantung dari jalur pelabuhan negara-negara lain, seperti Pelabuhan Singapura. Karena

keterbatasan Pelabuhan Belawan, maka barang/komoditas yang masuk ke Indonesia, harus singgah di Pelabuhan Singapura, untuk dipindahkan ke kapal yang lebih kecil sehingga mampu melalui perairan di Pelabuhan Belawan. *Double handling* ini merugikan Indonesia karena telah menyebabkan ongkos logistik yang lebih besar.

Dengan pengembangan yang direncanakan oleh PT. Pelindo I (Persero) dengan kedalaman dermaga yang *di-design* sebesar 14 meter LWS ditargetkan dapat melayani kapal dengan kapasitas 3.500 Teus, dan mendorong *Direct Call*, yaitu kolom B pada Gambar 5. Dengan pengembangan ini, diharapkan *Container Crane* merupakan *Post Panamax Size*.



Sumber: PT. Pelindo I.

Gambar 5. Kapasitas Kapal yang Melintasi Pelabuhan di Indonesia

Berikut adalah upaya PT. Pelindo I (Persero) untuk meningkatkan kapasitas Pelabuhan Belawan adalah:

a. Pengembangan Kapasitas Terminal Peti Kemas

Melihat permintaan yang semakin meningkat terhadap fasilitas Pelabuhan Belawan, maka PT. Pelindo I merencanakan pengembangan kawasan BICT (Belawan International Container Terminal) yang terbagi dalam 2 tahap dengan panjang dermaga sebesar 350 meter untuk masing-masing tahap. Pembangunan penambahan kapasitas sebesar 450 ribu Teus pada tahap I dan II

direncanakan mulai pada triwulan tahun 2015, dan diharapkan dapat beroperasi pada triwulan I tahun 2018. Pembangunan ditargetkan dapat menyerap tenaga kerja sebanyak 300 orang/tahap.

b. Pengembangan Alur Pelabuhan Belawan

Pembangunan yang direncanakan untuk mulai pada triwulan 2 tahun 2015 selama 8 bulan. Manfaat yang diharapkan dengan adanya alur pelabuhan ini adalah operasional kapal keluar masuk Pelabuhan Belawan 24 jam, tanpa waktu delay kapal menunggu pasang. Pengembangan alur Pelabuhan ini diyakini dapat menurunkan biaya logistik di Pelabuhan Belawan sebesar 10 persen. Kemampuan melayani kapal dengan ukuran yang lebih besar mendorong skala ekonomis yang lebih baik. Pengembangan Pelabuhan Belawan akan mendorong pola operasi untuk mendorong *Direct Call*.

Sebagai lokomotif Indonesia Timur, PT. Pelindo IV (Persero) berperan penggerak dan pendorong kemajuan, dinamisasi dan koneksiwilayah di Indonesia Tengah dan Timur. Perusahaan ini memiliki 20 cabang yang tersebar di wilayah Sulawesi, Kalimantan, Maluku, Maluku Utara, Papua, dan Papua Barat. Selain itu juga memiliki 4 kawasan, 3 Unit Pelayanan Kepelabuhanan (UPK), 2 terminal petikemas, 3 anak perusahaan dan 2 afiliasi. Tiga UPK tersebut adalah UPK Bontang dan Lhok Tuan, UPK Sengata, dan UPK Tanjung Redeb. Dua terminal tersebut adalah Terminal Petikemas Makassar dan Bitung.

Berikut adalah upaya PT. Pelindo IV (Persero) untuk meningkatkan kapasitas Pelabuhan di wilayah operasionalnya melalui revitalisasi pelabuhan yang ada di wilayahnya.

a. Makasar New Port (MNP)

Revitalisasi Pelabuhan Makassar yang ditargetkan mulai tahun 2015 hingga tahun 2040 meliputi integrasi Terminal Petikemas Makassar yang direncanakan selesai tahun 2019 dengan (a) modernisasi terminal penumpang, alat bongkar muat, (b) dermaga, (c) *modern twin tower (office)*, dan (d) *up-grade IT*, sumber daya manusia, dan sispro. Dengan revitalisasi, MNP mampu memberikan pelayanan pelabuhan sebagai berikut:

- arus petikemas ditargetkan akan mencapai 800 ribu Teus pada tahun 2018 dan 2.500 ribu Teus pada tahun 2030 meningkat dibandingkan arus petikemas saat ini (pada tahun 2014) sebesar 560 ribu Teus.

- kapasitas terpasang ditargetkan akan mencapai 1.100 ribu Teus pada tahun 2018 dan 3.100 ribu Teus pada tahun 2030 meningkat, meningkat dibandingkan kapasitas terpasang saat ini (tahun 2014) sebesar 700 ribu Teus.
- kedalaman ditargetkan pada tahun 2018 akan mencapai -14 M LWS, meningkat dibandingkan kedalaman saat ini (tahun 2014) sebesar -12 M LWS.
- panjang dermaga ditargetkan akan mencapai 1.120 M pada tahun 2018 dan 2.800 M pada tahun 2030, meningkat dibandingkan panjang dermaga saat ini (tahun 2014) sebesar 850 M.
- kapasitas kapal akan menjadi 3.200 Teus pada tahun 2018, meningkat dibandingkan kapasitas kapal yang terlayani saat ini (tahun 2014) sebesar 1.500 Teus.

PT. Pelindo IV (Persero) bersama dengan PT Pembangunan Perumahan sepakat untuk mengembangkan proyek MNP melalui tahapan reklamasi laut.

b. Kendari *New Port* (KNP)

PT. Pelindo IV (Persero) mengembangkan Kendari *New Port* (KNP) di Pelabuhan Bungkutoko, Sulawesi Tenggara, sehingga mampu memberikan pelayanan pelabuhan sebagai berikut:

- arus petikemas ditargetkan akan mencapai 100 ribu Teus pada tahun 2018 dan 225 ribu Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan arus petikemas saat ini (pada tahun 2014) sebesar 75 ribu Teus.
- kapasitas terpasang ditargetkan akan menjadi 500 ribu Teus pada tahun 2018, meningkat dibandingkan kapasitas terpasang saat ini (tahun 2014) sebesar 100 ribu Teus.
- kedalaman ditargetkan pada tahun 2018 akan mencapai -13 M LWS, meningkat dibandingkan kedalaman saat ini (tahun 2014) sebesar -8 M LWS.
- panjang dermaga ditargetkan akan mencapai 570 M pada tahun 2018 dan 670 M pada tahun 2030, meningkat dibandingkan panjang dermaga saat ini (tahun 2014) sebesar 270 M.
- kapasitas kapal akan menjadi 1.500 Teus pada tahun 2018 dan 2.000 ribu Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan kapasitas kapal yang terlayani saat ini (tahun 2014) sebesar 400 Teus.

c. Pengembangan Pelabuhan Bitung

Dengan revitalisasi, Pelabuhan Bitung mampu memberikan pelayanan pelabuhan sebagai berikut:

- arus petikemas ditargetkan akan mencapai 260 ribu Teus pada tahun 2018 dan 580 ribu Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan arus petikemas saat ini (pada tahun 2014) sebesar 197 ribu Teus.
- kapasitas terpasang ditargetkan akan menjadi 300 ribu Teus pada tahun 2018 dan 650 ribu Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan kapasitas terpasang saat ini (tahun 2014) sebesar 200 ribu Teus.
- kedalaman ditargetkan pada tahun 2018 akan mencapai -14 M LWS, meningkat dibandingkan kedalaman saat ini (tahun 2014) sebesar -13 M LWS.
- panjang dermaga ditargetkan akan mencapai 786 M pada tahun 2018 dan 850 M pada tahun 2030, meningkat dibandingkan panjang dermaga saat ini (tahun 2014) sebesar 591 M.
- kapasitas kapal akan menjadi 1.000 Teus pada tahun 2018 dan 2.000 Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan kapasitas kapal yang terlayani saat ini (tahun 2014) sebesar 750 Teus.

Selain lokasi yang ada, pengembangan Pelabuhan Bitung akan dilakukan di atas tanah reklamasi. Rencana pengembangan akan ditargetkan selesai pada tahun 2019.

d. Pengembangan Pelabuhan Sorong

Dengan revitalisasi, Pelabuhan Sorong mampu memiliki fasilitas pelabuhan sebagai berikut:

- arus petikemas ditargetkan akan mencapai 66 ribu Teus pada tahun 2018 dan 150 ribu Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan arus petikemas saat ini (pada tahun 2014) sebesar 38 ribu Teus.
- kapasitas terpasang ditargetkan akan menjadi 210 ribu Teus pada tahun 2018 dan 400 ribu Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan kapasitas terpasang saat ini (tahun 2014) sebesar 65 ribu Teus.
- kedalaman ditargetkan pada tahun 2018 akan mencapai -15 M LWS, meningkat dibandingkan kedalaman saat ini (tahun 2014) sebesar -10 M LWS.

- panjang dermaga ditargetkan akan mencapai 275 M pada tahun 2018 dan 450 M pada tahun 2030, meningkat dibandingkan panjang dermaga saat ini (tahun 2014) sebesar 174 M.
- kapasitas kapal akan menjadi 700 Teus pada tahun 2018 dan 2.000 Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan kapasitas kapal yang terlayani saat ini (tahun 2014) sebesar 400 Teus.

Pengembangan Pelabuhan Sorong di Lokasi Arar diperuntukkan untuk pelayanan terminal curah kering dan terminal petikemas.

e. Rencana Pelabuhan Jayapura

Dengan revitalisasi, Pelabuhan Jayapura mampu memberikan pelayanan pelabuhan sebagai berikut:

- arus petikemas ditargetkan akan mencapai 111 ribu Teus pada tahun 2018 dan 300 ribu Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan arus petikemas saat ini (pada tahun 2014) sebesar 82 ribu Teus.
- kapasitas terpasang ditargetkan akan menjadi 210 ribu Teus pada tahun 2018 dan 350 ribu Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan kapasitas terpasang saat ini (tahun 2014) sebesar 140 ribu Teus.
- kedalaman ditargetkan pada tahun 2018 akan mencapai -15 M LWS, meningkat dibandingkan kedalaman saat ini (tahun 2014) sebesar -12 M LWS.
- panjang dermaga ditargetkan akan mencapai 414 M pada tahun 2018 dan 515 M pada tahun 2030, meningkat dibandingkan panjang dermaga saat ini (tahun 2014) sebesar 314 M.
- kapasitas kapal akan menjadi 1.000 Teus pada tahun 2018 dan 1.500 Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan kapasitas kapal yang terlayani saat ini (tahun 2014) sebesar 400 Teus.

f. Pengembangan Pelabuhan Ambon

Dengan revitalisasi, Pelabuhan Ambon mampu memberikan pelayanan pelabuhan sebagai berikut:

- arus petikemas ditargetkan akan mencapai 115 ribu Teus pada tahun 2018 dan 260 ribu Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan arus petikemas saat ini (pada tahun 2014) sebesar 88 ribu Teus.

- kapasitas terpasang ditargetkan akan menjadi 250 ribu Teus pada tahun 2018 dan 350 ribu Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan kapasitas terpasang saat ini (tahun 2014) sebesar 100 ribu Teus.
- panjang dermaga ditargetkan akan mencapai 690 M pada tahun 2018 dan 750 M pada tahun 2030, meningkat dibandingkan panjang dermaga saat ini (tahun 2014) sebesar 633 M.
- kapasitas kapal akan menjadi 700 Teus pada tahun 2018 dan 1.000 Teus pada tahun 2030, meningkat dibandingkan kapasitas kapal yang terlayani saat ini (tahun 2014) sebesar 500 Teus.

Dengan pengembangan kapasitas dan produktivitas pelabuhan tersebut oleh PT. Pelindo (Persero), dapat memberikan dampak positif terhadap perusahaan, *stakeholder*, dan negara. Bagi perusahaan, pengembangan proyek tersebut dapat mempercepat peningkatan kapasitas terpasang pelabuhan, peningkatan produktivitas pelayanan dan *leverage* perusahaan. Bagi *stakeholder*, pengembangan proyek tersebut dapat meningkatkan kecepatan pelayanan, dan kapal yang lebih besar, menurunkan biaya operasional kapal di pelabuhan, dan *traffic* yang lebih besar. Sedangkan bagi negara, pengembangan kapasitas dan produktivitas pelabuhan, dapat memberikan manfaat sebagai berikut (a) membantu penyebaran industri dan perdagangan, (b) mendorong pelabuhan tertentu menjadi Hub-Port, seperti wilayah Persero I pada Pelabuhan Belawan, dan wilayah Persero IV pada Bitung, Makasar, dan Sorong, (d) menunjang Program Konektivitas Laut Nasional (tol laut), (e) mengurangi *logistic cost* national, (f) membuka peluang lapangan kerja, khususnya di Indonesia Timur, (g) meningkatkan kesejahteraan masyarakat, (h) meningkatkan pemasukan pajak negara, (i) menjaga disparitas harga tidak terlalu tinggi antara Kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat Indonesia, dan (j) menjaga kesatuan Negara Republik Indonesia.

Dalam meningkatkan daya saing, ada tujuh kriteria kunci jasa kepelabuhan yang harus diperhatikan oleh Pelindo (Persero), yaitu a) konektivitas, yang tidak hanya di sisi darat, tapi juga diciptakan di sisi laut; b) waktu tunggu (*waiting time*) yang lebih singkat tanpa kemacetan di pelabuhan adalah untuk meminimalkan

biaya pengiriman; c) produktivitas (*productivity*), di mana efisien pelabuhan operastion adalah lebih baik untuk meminimalkan waktu tunggu kargo/kapal untuk bongkar muat; d) tarif dan harga (*tariffs and pricing*), di mana tarif yang lebih rendah lebih disukai untuk meminimalkan biaya pengiriman keseluruhan; e) kedalaman dan infrastruktur (*draft and infrastructure*), di mana pelabuhan dengan kedalaman yang lebih besar lebih disukai untuk mengakomodasi kapal yang lebih besar; f) konektivitas linear (*linear connectivity*), dimana hanya berlaku untuk container, dan jalur pelayaran secara linear lebih disukai untuk fleksibilitas dan kehandalan pengiriman, dan g) manajemen, di mana manajemen yang lebih baik akan menyediakan terminal untuk lebih melayani pelanggannya.

Dari ketujuh kriteria tersebut, lima di antaranya merupakan pelayanan service (*level of service*) yang menjadi kewenangan PT. Pelindo (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP), meliputi waktu tunggu, produktivitas, tarif dan harga, kedalaman dan infrastruktur, serta manajemen. Setelah lahirnya Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayanan, PT. Pelindo (Persero) hanya berperan sebagai Operator Pelabuhan, yang tugasnya terpisahkan dari tugas Otoritas Pelabuhan, yang saat ini berada di bawah Kementerian Perhubungan. Padahal sebelum tahun 2008, wewenang otoritas pelabuhan dan badan usaha pelabuhan digabung di bawah naungan PT. Pelindo (Persero).

4.2. Upaya Efisiensi Melalui Integrasi Usaha BUMN

Sesungguhnya, definisi mengenai anak perusahaan tidak dinyatakan secara eksplisit dalam Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN, dan begitu pula, keberadaan dan status anak perusahaan tidak diatur dalam Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas. Namun demikian, menurut Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 122 Tahun 2001 Tentang Tim Kebijakan Privatisasi BUMN menyebutkan bahwa anak perusahaan BUMN adalah Perseroan Terbatas yang seluruh atau sebagian besar sahamnya dimiliki oleh BUMN. Dan berdasarkan Pasal 14 Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN, BUMN dapat mendirikan anak perusahaan hanya melalui keputusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) di mana Menteri Keuangan bertindak selaku RUPS pada BUMN Persero yang seluruh sahamnya dimiliki oleh negara

dan bertindak selaku pemegang saham pada BUMN Persero yang tidak seluruh sahamnya dimiliki oleh negara.

Namun sayangnya, regulasi ini juga memberikan peluang bagi BUMN untuk mendirikan anak perusahaan di luar usaha bisnis (*core business*) induk perusahaan. Keberadaan anak perusahaan yang sering diungkapkan oleh sejumlah BUMN sebagai bentuk ekspansi bisnis yang bertujuan untuk mempermudah bisnis induk perusahaan. Akibat dari ketidakjelasan aturan mengenai pendirian anak perusahaan, maka sebagai suatu tindakan korporasi, hampir semua BUMN berskala besar yang bergerak di luar sektor transportasi mendirikan anak perusahaan di bidang pelayaran/bisnis perkapalan seperti PT. Pupuk Indonesia (Persero) yang memproduksi dan mendistribusikan pupuk, PT. Perusahaan Listrik Negara (Persero) yang menyelenggarakan usaha penyediaan tenaga listrik kepada masyarakat umum, PT. Semen Indonesia (Persero) yang memproduksi dan mendistribusikan semen, dan PT. Pertamina (Persero) yang bergerak di bidang energi. Anak perusahaan dan ruang lingkup usaha anak perusahaan tertera pada Tabel 3.

Tabel 3. Beberapa Anak Perusahaan BUMN yang bergerak di Bidang Logistik

Nama BUMN	Nama Anak Perusahaan	Keterangan
PT. Pupuk Indonesia (Persero)	PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG)	Menangani distribusi pupuk nonsubsidi dengan 6 Akurat Concept (jumlah, jenis, tempat, waktu, harga dan kualitas) untuk mendukung program ketahanan pangan nasional.
PT. Perusahaan Listrik Negara (Persero)	PT Artha Daya Coalindo (anak perusahaan PT. Indonesia Power (IP))	Mengelola Pelabuhan Terbatas UBP Surabaya Merak Banten. Bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas pengelolaan pelabuhan untuk meningkatkan efisiensi persediaan batubara di PT. IP. Saat ini, pekerjaan <i>port management</i> masih dalam proses pengembangan dan pembangunan sistem.
PT. Semen Indonesia (Persero)	PT. Shiping and Logistic dan PT. Semen Indonesia Port	Sedang dalam proses.

PT. Pertamina (Persero)	PT. Patra Logistik, sebagai anak usaha PT. Pertamina Patra Niaga, yang merupakan anak perusahaan dari PT. Pertamina (Persero).	Berfungsi sebagai penyedia layanan BBM yang fokus pada pengelolaan aset properti, transportasi BBM dan Depo BBM.
-------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Sumber: diolah.

Keputusan BUMN untuk membentuk anak perusahaan di luar bisnis usahanya pada Tabel 3, menurut Michael E. Porter⁴, dapat dikategorikan sebagai *vertical integration* yang merupakan strategi keunggulan biaya. Bentuk *vertical integration* yang dilakukan antara BUMN dan anak perusahaan di bidang logistik tersebut merupakan *forward integration*, di mana anak perusahaan dibentuk untuk membantu distribusi produk usaha induk. Umumnya, strategi ini diterapkan pada perusahaan besar yang berorientasi untuk mencapai tingkat *vertical integration* yang lebih tinggi, seperti yang dilakukan oleh Henry Ford yang sebelumnya melakukan pembelian kapal dan rel kereta api, sekarang bahkan merintis usaha perkebunan karet di Brasil untuk memastikan pasokan ban HIS, dan beralih ke usaha *outsourcing* komponen Boeing Dreamliner, dan lain-lain.

Beberapa kelemahan yang terjadi pada perusahaan yang menerapkan strategi *vertical integration*, yaitu terdapat beban kelebihan kapasitas akibat tidak meratanya skala pabrik dan koordinasi yang tidak efektif membebani perusahaan. Persoalan serupa ini dialami oleh BUMN dengan banyak anak perusahaan yang bergerak di bidang logistik adalah muncul masalah inefisiensi dalam kegiatan operasional perusahaan di mana kapal-kapal hanya memuat penuh barang-barang pada saat pergi, namun kerap mengalami kekosongan muatan pada saat balik ke tujuan semula. Direktur Utama PT Pelayaran Nasional Indonesia Syahril Japarin⁵ memberikan contoh

⁴ Michael E. Porter. *Competitive Strategy: Techniques for Analysing Industries and Competition*, (New York: Free Press, 1998), pp. 300-302.

⁵ Nurul Julaikah. "Indonesia Maritim Holding Jadi Jawaban Tingginya Biaya Logistik". *Merdeka*, 25 Maret 2014, (<http://www.merdeka.com/uang/indonesia-maritim-holding-jadi-jawaban-tingginya-biaya-logistik.html>, diakses 2 Februari 2015).

bawa kapal milik PT. Pupuk Indonesia (Persero) yang mengangkut pupuk dari Palembang ke Padang, namun tidak mengangkut apa-apa ketika balik ke Palembang. Begitu pula dengan kapal PT. Semen Indonesia (Persero) yang mengirim semen dari Padang ke Palembang, namun pulang ke Padang dengan keadaan kosong.

Walaupun memperoleh profit yang lebih besar melalui strategi *vertical integration*, namun Sohrab Vossoughi⁶ mendorong manajemen perusahaan seharusnya lebih memfokuskan pada *horizontal integration* untuk memperoleh kesuksesan dibandingkan *vertical integration* yang hanya memberikan harga konsumen yang sangat rendah dengan tujuan efisiensi produksi belaka. Upaya untuk melakukan *horizontal integration* dianggap sebagai suatu strategi pertumbuhan, di mana *merger*, akusisi, dan pengambilalihan perusahaan pesaing memberikan peluang terjadinya skala ekonomi serta mendorong terjadinya transfer sumber daya dan kompetensi perusahaan.

Pendapat ini didukung oleh Kenneth Davidson⁷ yang mengatakan bahwa *merger* di antara perusahaan yang bergerak di bidang yang berbeda merupakan suatu kesalahan. Namun peluang yang lebih besar terjadi pada *merger* antara pesaing, di mana potensi dari kedua perusahaan dapat disatukan supaya perusahaan menjadi lebih efektif, efisien, dan kompetitif.

Dengan tidak terciptanya skala ekonomis seperti kondisi di atas, dapat diambil suatu kesimpulan bahwa *vertical integration* bukan lagi solusi tepat untuk bersaing dalam persaingan pada BUMN yang memiliki anak perusahaan di luar bisnis induknya, karena semakin membebani keuangan perusahaan. Seperti yang umumnya dilakukan pada perusahaan berskala besar pada level tertentu, yaitu melakukan *deintegration* untuk mengurangi beban perusahaan.

Sebaliknya, sebagai bentuk *horizontal integration*, gagasan integrasi antar BUMN pada sektor transportasi laut diharapkan dapat memperkuat perusahaan berpelat merah Indonesia melalui sistem pelayaran terintegrasi dan dikelola oleh satu induk usaha milik negara. Sinergitas ini berguna untuk menekan tingginya biaya

⁶ Sohrab Vossoughi. "Today's Best Companies are Horizontally Integrated". *Harvard Business Review*, 14 Desember 2012, (<https://hbr.org/2012/12/todays-best-companies-are-hori>, diakses 15 Agustus 2015).

⁷ Kenneth Davidson. "Do Megamergers Make Sense?", *Journal of Business Strategy*, Vol. 7, No. 3, 1987, hal. 45.

logistik nasional. Ketidakefisienan yang terjadi dalam suatu sistem telah menyebabkan biaya operasional semakin membengkak.

Oleh karena itu, sebuah harapan besar di mana kebijakan secara integral dan menyeluruh dapat diterapkan pada sektor transportasi laut untuk mendorong kebijakan kemaritiman Indonesia. Konsolidasi antar BUMN tidak hanya diperlukan dalam perusahaan yang melakukan kegiatan pada bidang transportasi laut, melainkan pada seluruh model usaha BUMN. Dan tentunya ini melibatkan peran seluruh stakeholder maritim di Indonesia.

V. PENUTUP

PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang memiliki peranan aktif dalam mewujudkan program prioritas dan strategis pemerintah, salah satunya khususnya di pembangunan infrastruktur dan kemaritiman.

Daya saing sektor transportasi laut Indonesia masih jauh di belakang Singapura, Malaysia, Thailand, dan Vietnam. Dibandingkan rata-rata *Logistic Performance Index* negara ASEAN, Indonesia mengalami ketertinggalan daya saing logistik pada tiga indikator terbesar yaitu variabel penyeberangan internasional, beacukai, dan variabel infrastruktur. Peran PT. Pelabuhan (Persero) sebagai BUMN yang bergerak di bidang jasa kepelabuhan mempunyai beban dan tanggungjawab dalam meningkatkan daya saing logistik, khususnya meningkatkan kualitas infrastruktur pelabuhan yang masih tertinggal dari beberapa negara di kawasan Asia Tenggara.

Pembentukan anak perusahaan BUMN yang bergerak di luar bisnis induknya merupakan suatu aksi korporat sebagai bentuk *vertical integration* yang bertujuan untuk mempermudah distribusi produk induk usaha ke konsumen yang dituju. Namun banyak anak perusahaan yang bergerak bidang logistik/pelayaran telah menimbulkan masalah inefisiensi pada kinerja BUMN. Oleh karena itu, gagasan integrasi sebagai bentuk *horizontal integration* antar BUMN pada sektor transportasi laut diharapkan dapat memperkuat perusahaan berpelat merah Indonesia melalui sistem pelayaran terintegrasi dan dikelola oleh satu induk usaha milik negara untuk melayani seluruh pelabuhan yang ada di seluruh Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Malik, Herman. *Bangun Industri Desa: Selamatkan Bangsa*. Bogor: PT. Penerbit IPB Press, 2015.
- Organization for Economic Co-Operation and Development. *OECD Reviews of Regulatory Reform Indonesia: Regulatory and Competition Issue in Ports, Rail, and Shipping*. Paris: OECD, 2012.
- Porter, Michael E. *Competitive Strategy: Techniques for Analysing Industries and Competitior*. New York: Free Press, 1998.
- Susanto, Bambang. *Transportasi & Investasi: Tantangan dan Perspektif Multidimensi*. Bogor: Grafika Mardi Yuana, 2013.
- The World Bank. *Logistic Performance Index 2014*. Washington DC.: the World Bank, 2014.
- World Economic Forum. *The Global Competitiveness Report 2012-2013*. Switzerland World Economic Forum, 2013.
- World Economic Forum. *The Global Competitiveness Report 2013-2014*. Switzerland World Economic Forum, 2014.
- World Economic Forum. *The Global Competitiveness Report 2014-2015*. Switzerland World Economic Forum, 2015.

Jurnal

- Davidson, Kenneth. "Do Megamergers Make Sense?", *Journal of Business Strategy*, Vol. 7, No. 3, 1987.

Makalah:

PT. Pelindo I (Persero). "Kesiapan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Dalam Menghadapi Berlakunya Masyarakat Ekonomi ASEAN". Makalah Presentasi pada Penelitian Agro Industri P3DI Setjen DPR RI, Sumatera Utara, 26 Maret 2015.

PT. Pelindo IV (Persero). "Ekspose Direksi PT. Pelindo IV (Persero) Dalam Kunjungan Kerja Komisi VI DPR RI". Makalah Presentasi Pada Kunjungan Kerja Komisi VI DPR RI ke Provinsi Sulawesi Selatan, 17 Maret 2015.

Website

Julaikah, Nurul. "Indonesia Maritim Holding Jadi Jawaban Tingginya Biaya Logistik". *Merdeka*, 25 Maret 2014. (<http://www.merdeka.com/uang/indonesia-maritim-holding-jadi-jawaban-tingginya-biaya-logistik.html>, diakses 2 Februari 2015).

Vossoughi, Sohrab. "Today's Best Companies are Horizontally Integrated". *Harvard Business Review*, 14 Desember 2012. (<https://hbr.org/2012/12/todays-best-companies-are-hori>, diakses 15 Agustus 2015).

"Hadapi MEA, Semen Indonesia Akan Ekspansi Bisnis Shipping dan Logistic", *Energy Today*, 30 Agustus 2014. (<http://energitoday.com/2014/08/hadapi-mea-semen-indonesia-akan-ekspansi-bisnis-shiping-dan-logistic/>, diakses 25 Agustus 2015).

"Indonesia ASEANs Economic Powerhouse". *Asia Matter*, 2014, hal. 53-55. (<http://asiamatters.eu/wp-content/uploads/2015/02/Indonesia-Ireland-Economic-Brief.pdf>, diakses 10 Agustus 2015).

BAGIAN KETIGA

KINERJA DAN REORIENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN DAN PENGUATAN INFRASTRUKTUR MARITIM

*T. Ade Surya**

I. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah lautan atau perairannya mencapai dua pertiga dari total keseluruhan wilayahnya. Dengan kondisi geografis yang demikian, maka moda transportasi khususnya transportasi laut memiliki fungsi yang sangat penting sebagai faktor penghubung berbagai kegiatan perekonomian dan pembangunan antarpulau di Indonesia. Hal ini terbukti di mana transportasi laut mengangkut sekitar 75 persen dari total muatan barang, sedangkan sisanya diangkut melalui transportasi darat dan transportasi udara.¹ Namun dalam realitanya, tidak semua pulau ataupun wilayah pantai dapat terhubungkan dengan baik yang disebabkan karena faktor infrastruktur pelabuhan yang sangat buruk, terutama di kawasan timur Indonesia dan pulau-pulau terluar. Selama ini pemerintah lebih memprioritaskan pembangunan infrastruktur pelabuhan dan infrastruktur pendukung lainnya di kawasan barat Indonesia yang tingkat perekonomiannya jauh lebih maju dan lebih padat penduduknya. Pemerintah juga terlalu fokus pada pembangunan ekonomi di wilayah daratan sehingga pembangunan sektor maritim termasuk infrastrukturnya sedikit terpinggirkan.

Infrastruktur merupakan faktor yang sangat penting sebagai katalisator pembangunan, termasuk pembangunan di sektor maritim. Bentuk kesiapan infrastruktur untuk menunjang pembangunan sektor maritim salah satunya adalah dengan membangun dan membenahi fungsi pelabuhan di pusat-pusat ekonomi. Pelabuhan dapat menciptakan konektivitas maritim yang berfungsi sebagai alur interaksi ekonomi maupun interaksi pada bidang-bidang lainnya.² Banyak aktivitas yang dapat dilakukan

¹ Rahardjo Adisasmita, *Pembangunan Ekonomi Maritim* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2013), hal. 1.

² T. Ade Surya, "Optimalisasi Pembangunan Kemaritiman Nasional", Sekretariat Jenderal DPR RI, *Info Singkat*, Vol. VI, No. 20, 2014, hal. 15.

dalam lingkungan pelabuhan seperti bongkar muat kapal, operasi dan pelayanan kapal, transportasi darat, aktivitas logistik, dan pelayanan kargo. Selain itu, lokasi instansi pemerintah dan industri produksi seperti petrokimia, besi dan baja, otomotif, energi, kapal, makanan, dan lain-lain juga terdapat di dalam atau dekat dengan lingkungan pelabuhan,³ sehingga keberadaan infrastruktur yang memadai bagi pelabuhan untuk menunjang segala fungsi-fungsinya menjadi sangat penting. Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi dari pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran, dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.⁴ Dari definisi pelabuhan di atas jelas bahwa baik buruknya kondisi infrastruktur pelabuhan akan sangat mempengaruhi kelancaran dari keseluruhan sistem kepelabuhanan.

Pemerintahan Presiden Joko Widodo telah memprioritaskan untuk membangun sektor maritim dengan menjadikan ekonomi maritim sebagai tulang punggung pembangunan ekonomi Indonesia. Hal ini didasari selain karena potensi sumber daya kelautan yang masih banyak belum tergarap, juga untuk pemerataan kesejahteraan ekonomi. Kesenjangan kesejahteraan ekonomi selama ini terjadi tidak hanya antara kawasan barat dan timur Indonesia saja, tetapi juga terjadi antara wilayah daratan dan wilayah pesisir. Wilayah pesisir yang sebagianya adalah wilayah perbatasan merupakan wilayah yang jarang tersentuh oleh pembangunan dan kurang mendapat perhatian dari pemerintah. Padahal wilayah pesisir merupakan wilayah yang strategis sebagai pintu gerbang negara dan pusat dari berbagai aktivitas ekonomi yang berhubungan dengan kelautan.

³ Romeo Danielis and Tullio Gregori, "An Input-Output-Based Methodology to Estimate The Economic Role of a Port: The Case of The Port System of The Friuli Venezia Giulia Region, Italy", *Maritime Economics and Logistics*, Vol. 15, No. 2, 2013, p. 226.

⁴ Republik Indonesia, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Salah satu konsep pembangunan sektor maritim yang dilakukan oleh pemerintah adalah dengan mengusung program tol laut (*sea connectivity*). Tol laut merupakan jalur moda transportasi laut khususnya kapal-kapal besar yang akan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia, atau tol laut dapat juga diartikan sebagai konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari kawasan barat sampai ke timur Indonesia.⁵ Dengan terhubungnya pelabuhan-pelabuhan utama ini maka konektivitas maritim atau konektivitas antarpulau akan semakin kuat. Konektivitas maritim yang kuat akan berperan penting dalam menentukan biaya perdagangan.⁶ Biaya perdagangan akan jauh menurun karena distribusi logistik hingga ke pelosok berjalan lancar. Oleh karena itu, salah satu hal penting yang harus dikedepankan oleh pemerintah untuk mempercepat proses pembangunan sektor maritim adalah dengan membangun dan menguatkan infrastruktur pelabuhan secara nasional.

Pembangunan dan penguatan infrastruktur pelabuhan sebenarnya sudah dilakukan oleh pemerintah periode sebelumnya dalam rangka penguatan konektivitas yang tertuang dalam *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)*. Namun pembangunan dan penguatan infrastruktur pelabuhan tersebut dilakukan cenderung di wilayah-wilayah yang mempunyai pusat-pusat pertumbuhan ekonomi atau pertumbuhan ekonominya cukup tinggi, dengan harapan adanya stimulasi pertumbuhan ekonomi ke wilayah belakangnya (*hinterland*). Faktanya tidak semua wilayah mempunyai pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, sehingga menyebabkan semakin tingginya ketimpangan kesejahteraan ekonomi antarwilayah. Belajar dari pengalaman sebelumnya, pemerintahan sekarang harus melakukan penekanan pembangunan dan penguatan infrastruktur pelabuhan di suatu wilayah bukan hanya karena adanya pusat-pusat pertumbuhan ekonomi saja, tetapi juga harus dilakukan untuk

⁵ Bambang Prihartono, "Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015", Bappenas, (<http://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan%20Tol%20Laut%20Dalam%20RPJMN%202015-2019%20Dan%20Implementasi%202015.pdf>, diakses 29 Agustus 2015).

⁶ Marco Fugazza, "Maritime Connectivity and Trade". UNCTAD, *Policy Issues in International Trade and Commodities*, Research Study Series No. 70, 2015, p. 2.

menciptakan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru sehingga ketimpangan kesejahteraan ekonomi dapat dipersempit.

Pemerintah juga harus mensinergikan pembangunan dan penguatan infrastruktur di sektor maritim agar sejalan dengan program pembangunan pemerintahan sebelumnya. Pada MP3EI jelas tertuang bahwa salah satu strategi utama untuk mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi adalah dengan melakukan penguatan konektivitas nasional dan internasional, yang sangat terkait dengan pembangunan prasarana jaringan transportasi laut. Jika kedua program pembangunan ini dapat disinergikan dengan baik maka kontinuitas pembangunan ekonomi dapat berjalan lancar. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis faktor-faktor yang menghambat pembangunan prasarana jaringan transportasi laut, sehingga dapat meminimalisir hambatan dalam merealisasikan program pembangunan dan penguatan infrastruktur di sektor maritim.

Mengingat pentingnya peranan infrastruktur dalam pembangunan di sektor maritim khususnya infrastruktur pelabuhan, maka tujuan dari tulisan ini adalah untuk membahas kebijakan dan strategi yang tepat agar pembangunan dan penguatan infrastruktur maritim dapat segera terealisasi dan terlaksana dengan baik. Adapun fokus dalam tulisan ini akan membahas: (a) peran infrastruktur dalam pembangunan sektor maritim; (b) pelabuhan dan transportasi laut Indonesia; (c) upaya dan hambatan yang dihadapi dalam pembangunan dan penguatan infrastruktur maritim; dan (d); reorientasi kebijakan pembangunan dan penguatan infrastruktur maritim.

II. PERAN INFRASTRUKTUR DALAM PEMBANGUNAN SEKTOR MARITIM

Pembangunan suatu negara bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyatnya. Pembangunan membutuhkan pendekatan yang tepat untuk menghasilkan pertumbuhan disertai pemerataan ekonomi. Tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi yang dihasilkan dengan mengikutsertakan seluas-luasnya partisipasi masyarakat dalam proses pembangunan, adalah jalan yang lebih cepat dan adil dalam pembangunan. Di sinilah letak pentingnya peran infrastruktur, selain akan mendorong peningkatan investasi, infrastruktur juga berperan dalam memperluas jangkauan partisipasi masyarakat dan pemerataan hasil pembangunan sehingga tingkat kemiskinan dan pengangguran dapat diturunkan.⁷ Selain itu, keberadaan infrastruktur dalam perekonomian akan mendorong peningkatan produktivitas faktor-faktor produksi, memperlancar mobilitas penduduk, barang, dan jasa, serta memperlancar perdagangan antardaerah.⁸

Kebutuhan infrastruktur sama pentingnya dengan kebutuhan akan kesehatan dan pendidikan karena infrastruktur sangat dibutuhkan dalam mewujudkan pembangunan ekonomi suatu negara. Infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi di mana pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dijumpai pada wilayah dengan tingkat ketersediaan infrastruktur yang mencukupi. Identifikasi terhadap program pembangunan infrastruktur di beberapa negara menyimpulkan bahwa pada umumnya program ditargetkan dalam jangka menengah

⁷ Darwin Zahedy Saleh, *Mozaik Permasalahan Infrastruktur Indonesia*, (Depok: Ruas, 2014), hal. 11-12.

⁸ Chandra Darma Permana dan Alla Asmara, Analisis Peranan dan Dampak Investasi Infrastruktur Terhadap Perekonomian Indonesia: Analisis Input-Output. *Jurnal Manajemen dan Agribisnis*, Vol. 7, No. 1, 2010, hal. 49.

dengan fokus pada peningkatan kebutuhan dasar dan konektivitas manusia, mulai dari air, listrik, energi, hingga transportasi.⁹ Selain itu, infrastruktur juga dapat menunjukkan seberapa luas pembangunan tersebut terdistribusi. Suatu negara dengan tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi akan lebih mampu mendistribusikan pembangunan dan kemudian mengembangkan infrastruktur di seluruh bagian wilayahnya.¹⁰ Terwujudnya infrastruktur yang layak dan tepat fungsi akan memberikan dampak *multiplier* yang positif terhadap sektor perekonomian lainnya.¹¹

2.1. Peran Pengembangan Infrastruktur dalam Negara Kepulauan

Sebagai negara kepulauan, Indonesia sudah seharusnya melakukan perencanaan yang berkesinambungan secara komprehensif dalam pembangunan infrastruktur di tiap pulau maupun daerahnya dalam rangka pemerataan kesejahteraan ekonomi. Namun dalam kenyataannya, hal ini terkadang sulit direalisasikan karena terkendala oleh tidak bersinerginya perencanaan pembangunan infrastruktur oleh Pemerintah Pusat dengan keinginan dan kebutuhan Pemerintah Daerah. Jika Pemerintah Pusat meningkatkan porsi pengeluarannya untuk pembangunan infrastruktur, sementara Pemerintah Daerah tidak menambah pengeluaran mereka untuk pembangunan infrastruktur di daerah masing-masing, maka akan terjadi kepincangan pembangunan infrastruktur antara tingkat pusat (nasional) dan daerah, yang akhirnya akan menghambat kelancaran investasi dan pembangunan ekonomi antar wilayah di dalam negeri.¹²

⁹ Novi Maryaningsih, dkk, "Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia", *Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan*, Vol. 17, No. 1, 2014, hal. 67.

¹⁰ Tanti Novianti, et al., "The Infrastructure's Influence on the Asean Countries' Economic Growth", *Journal of Economics and Development Studies*, Vol. 2, No. 4, 2014, p. 245.

¹¹ Op. Cit., Chandra Darma Permana dan Alla Asmara, hal. 57.

¹² "Pembangunan Infrastruktur dan Sinergi Pusat - Daerah", Direktorat Jenderal Keuangan Daerah, Kementerian Dalam Negeri, (<http://keuda.kemendagri.go.id/artikel/detail/35-pembangunan-infrastruktur-dan-sinergi-pusat-daerah>, diakses 15 Oktober 2015).

Oleh karena itu, penting bagi Pemerintah Pusat untuk selalu menjalin komunikasi yang intens dengan Pemerintah Daerah agar realisasi perencanaan pembangunan infrastruktur dapat berjalan lancar. Selain itu, Pemerintah Pusat juga harus selalu melibatkan Pemerintah Daerah dalam perencanaan pembangunan infrastruktur yang didahului pemetaan kondisi infrastruktur yang sudah ada di tiap pulau maupun daerah.

Dalam negara kepulauan, infrastruktur mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk merealisasikan pembangunan dan pemerataan ekonomi. Perkembangan pembangunan dan pemerataan ekonomi akan ditunjukkan dari tersedia dan berfungsiya infrastruktur yang layak sesuai kebutuhan di tiap pulau. Pembangunan sektor maritim yang diprioritaskan oleh pemerintah pun mutlak membutuhkan pembangunan dan penguatan infrastruktur di tiap pulau, terutama di wilayah pesisirnya. Dalam hal pembangunan sektor maritim khususnya dalam upaya merealisasikan tol laut, maka pembangunan dan penguatan infrastruktur pelabuhan harus menjadi prioritas utama. Hal ini diperlukan untuk mengakomodasi dan memperlancar arus transportasi laut yang akan berperan vital dalam mengembangkan sektor maritim. Ketika sistem transportasi laut dapat berjalan lancar tanpa hambatan di seluruh wilayah, maka pemerintah dapat fokus mengeksplorasi potensi-potensi sumber daya maritim dan membangun bidang-bidang maritim lainnya dalam rangka meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat.

2.2. Misi dan Pemetaan Pembangunan Perhubungan Laut

Dalam konsep pembangunan kelautan Indonesia, pemerintah akan fokus membangun tujuh sektor di mana salah satu diantaranya adalah sektor perhubungan laut. Misi dari pembangunan sektor perhubungan laut dijabarkan sebagai berikut, yaitu:¹³ (1) meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi; (2) meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi

¹³ Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, *Konsep Mainstreaming Ocean Policy ke Dalam Rencana Pembangunan nasional*, (Jakarta: Kedeputian Bidang Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014), hal. 73.

untuk mendukung pengembangan konektivitas antarwilayah; (3) meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi; (4) melanjutkan proses restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan dan kelembagaan sebagai upaya peningkatan peran daerah, BUMN, dan swasta dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi; (5) melanjutkan proses restrukturisasi dan reformasi di bidang Sumber Daya Manusia (SDM) dan pelaksanaan penegakan hukum secara konsisten; dan (6) Mewujudkan pengembangan transportasi dan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim. Melalui misi tersebut, sektor perhubungan laut harus mampu memenuhi kebutuhan infrastruktur yang saling terintegrasi ke seluruh wilayah dalam rangka mewujudkan konektivitas wilayah Indonesia.

Peran penting dan strategis dari infrastruktur sangat mempengaruhi keberhasilan dalam proses pembangunan sektor maritim. Dibutuhkan upaya dan perencanaan yang matang untuk dapat mewujudkan infrastruktur yang layak dan tepat fungsi bagi pembangunan sektor maritim. Pemerintah harus mampu memetakan bagaimana kondisi pelabuhan-pelabuhan dan transportasi laut yang berjalan saat ini, sehingga dapat diketahui sisi keunggulan dan kelemahannya untuk dijadikan pedoman dalam pembangunan dan penguatan infrastruktur pelabuhan. Pemerintah juga harus fokus pada penyetaraan kondisi infrastruktur pelabuhan yang sesuai dengan standar internasional (termasuk juga kapasitas SDM dan penguasaan teknologi), terutama untuk pelabuhan-pelabuhan strategis. Oleh karena itu, kesungguhan dan komitmen yang serius dari pemerintah akan sangat menentukan berhasil tidaknya pembangunan infrastruktur di sektor maritim dalam rangka menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

III. PELABUHAN DAN TRANSPORTASI LAUT INDONESIA

Sejak tahun 2011, pelabuhan-pelabuhan di Indonesia mulai diatur di bawah payung hukum Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, di mana sebelumnya pengaturan pelabuhan didasarkan pada Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Salah satu pertimbangan utama disusunnya Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ini adalah dalam upaya mengikuti perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional yang menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional.¹⁴ Perbedaan mendasar dengan payung hukum sebelumnya, Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan fondasi untuk reformasi sistem pelabuhan di Indonesia secara menyeluruh yang menghapus monopoli sektor negara atas pelabuhan dan membuka peluang untuk partisipasi baru sektor swasta.¹⁵

3.1. Keragaan Infrastruktur Pelabuhan

Infrastruktur pelabuhan di Indonesia secara total berjumlah 645 buah (yang dikelola oleh BUMN dan pemerintah), terdiri dari 111 pelabuhan komersial (pengelolaannya dilakukan oleh BUMN Pelindo I, II, III, dan IV) dan 534 pelabuhan non-komersial yang cenderung tidak terlalu menguntungkan. Sebagian besar pelabuhan yang bersifat non-komersial dibuat untuk pengangkutan penumpang antarpulau dan barang yang dikelola dan dikoordinasikan di bawah naungan Kementerian Perhubungan. Dari total 645 pelabuhan, hanya 4 pelabuhan di Indonesia yang berkelas *Prime* (Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Belawan, dan

¹⁴ Republik Indonesia. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

¹⁵ David Ray, "Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008", USAID, 2008, hal. 6.

Pelabuhan Makassar), 14 pelabuhan tergolong Kelas I, sedangkan sisanya sebanyak 627 pelabuhan merupakan pelabuhan biasa namun masih mampu melayani angkutan hingga tonase besar. Hanya pelabuhan *Prime* dan Kelas I yang cocok untuk melayani kegiatan perkapalan internasional.¹⁶ Selain 645 pelabuhan yang dikelola oleh BUMN dan pemerintah, terdapat pula sekitar 1000 pelabuhan khusus atau pelabuhan swasta yang melayani berbagai kebutuhan suatu perusahaan saja (baik swasta maupun milik negara) dalam sejumlah industri meliputi pertambangan, minyak dan gas, perikanan, kehutanan, dan lain sebagainya.

Dari segi persebarannya, jumlah pelabuhan terbanyak secara berturut-turut ada di Sumatera (23 persen), Sulawesi (21 persen), Papua (18 persen), Jawa (12 persen), Bali (10 persen), Maluku (9 persen), dan Kalimantan (7 persen). Namun dilihat dari jumlah pelabuhan strategis, pola persebaran menjadi berbeda. Pelabuhan strategis yang berjumlah 23 di Indonesia, secara berurutan paling banyak berada di Sumatera (9 pelabuhan, 39 persen), Jawa dan Kalimantan (4 pelabuhan, 17 persen), Sulawesi dan papua (2 pelabuhan, 9 persen), serta Bali dan Maluku (1 pelabuhan, 4 persen). Dari pola yang berbeda itu, dapat disimpulkan bahwa meskipun banyak memiliki pelabuhan, Papua dan Sulawesi masing-masing hanya memiliki dua pelabuhan strategis. Sebaliknya meski Kalimantan memiliki jumlah pelabuhan relatif lebih sedikit, tetapi di sana terdapat empat pelabuhan strategis.¹⁷ Perbedaan pola persebaran pelabuhan strategis disebabkan oleh besarnya jumlah penduduk dan pemusatan aktivitas ekonomi yang lebih banyak berada di kawasan barat Indonesia. Dengan pola persebaran yang demikian maka tingkat kesenjangan ekonomi antarpulau di kawasan barat dan timur Indonesia menjadi semakin tinggi, dan sulit bagi pemerintah untuk mempersempit tingkat kesenjangan ekonomi tersebut.

3.2. Kualitas Infrastruktur dan Transportasi Laut

Berdasarkan laporan *The Global Competitiveness Index* 2014-2015, kualitas infrastruktur pelabuhan Indonesia hanya

¹⁶ *Op. Cit.*, Darwin Zahedy Saleh, hal. 72-73.

¹⁷ Deyi Tan, *Indonesia Infrastructure A 250bn Opportunity*, 2011, dalam Darwin Zahedy Saleh, 2014. hal. 73.

menempati peringkat 77 dari 144 negara, sedangkan Malaysia berada pada peringkat 19, Singapura peringkat 2, dan Thailand peringkat 54 (Tabel 1).¹⁸ Walaupun secara peringkat, kualitas infrastruktur pelabuhan Indonesia mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya yang menempati peringkat 89,¹⁹ tetapi kondisi ini tetap menggambarkan bahwa kualitas infrastruktur pelabuhan Indonesia masih cukup buruk dan secara regional juga tidak mampu bersaing. Kondisi infrastruktur pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang buruk tercermin dari kedalaman kolam di beberapa pelabuhan yang hanya sekitar 6 meter sehingga kapal berukuran besar tidak dapat berlabuh, dermaga pelabuhan yang relatif pendek, jumlah dan kapasitas peralatan bongkar muat yang secara teknis sudah tidak memadai, dan lain-lain.²⁰ Buruknya kondisi infrastruktur pelabuhan-pelabuhan di Indonesia mempengaruhi kinerja pelabuhan menjadi tidak optimal, yang kemudian mengakibatkan pertumbuhan volume barang yang melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia menjadi rendah.

Tabel 1. Peringkat Kualitas Infrastruktur Pelabuhan Tahun 2013 - 2014

Negara	2013 - 2014	2014 - 2015
Malaysia	24	19
Singapura	2	2
Thailand	56	54
Indonesia	89	77

Sumber: World Economic Forum 2013 – 2014.

Dari sisi transportasi laut, sebagian besar kapasitas kapal di Indonesia masih rendah, rata-rata hanya sebesar 350 TEUs (satuan terkecil dalam ukuran peti kemas). Sementara di negara lain seperti Malaysia, India, dan Tiongkok, rata-rata kapalnya berukuran 1000 TEUs. Selain itu, lebih dari 50 persen umur armada kapal nasional di

¹⁸ World Economic Forum, *The Global Competitiveness Report 2014-2015*, (Switzerland: World Economic Forum, 2014).

¹⁹ World Economic Forum, *The Global Competitiveness Report 2013-2014*, (Switzerland: World Economic Forum, 2013).

²⁰ "Infrastruktur Pelabuhan RI Tertinggal dari Malaysia dan Thailand", (<http://bisnis.liputan6.com/read/2085882/infrastruktur-pelabuhan-ri-tertinggal-dari-malaysia-dan-thailand>, diakses 4 September 2015).

atas 10 tahun. Transportasi laut nasional menguasai 99 persen pangsa pasar muatan domestik, sedangkan pada muatan ekspor-impor baru menguasai 10 persen.²¹ Secara keseluruhan, sistem transportasi laut Indonesia masih cukup buruk karena disebabkan oleh:²² (1) pengiriman barang antarpulau memakan waktu yang cukup lama, begitu pula dengan proses bongkar muatnya. Hal ini menyebabkan mahalnya produk-produk dalam negeri; (2) kebanyakan kapal yang beroperasi di Indonesia berumur tua yang membuat biaya untuk pemeliharaan kapal menjadi tinggi dan pada akhirnya berakibat pada biaya untuk mentransfer barang menjadi mahal; (3) masalah permodalan yang terkait dengan investasi. Kapal merupakan barang mahal tetapi sulit untuk *recovery* investasi karena perusahaan harus membayar kewajiban kapal ke pengelola pelabuhan, komponen biaya di laut, dan harga BBM tinggi; (4) permasalahan infrastruktur pelabuhan yang belum memadai; dan (5) jalur transportasi darat dari dan menuju ke pelabuhan yang masih cukup buruk sehingga banyak peti kemas yang menumpuk di pelabuhan.

Kualitas Infrastruktur pelabuhan dan transportasi laut Indonesia yang masih cukup buruk sangat mempengaruhi arus perpindahan manusia dan barang antarpulau serta antarwilayah menjadi tidak efisien dan efektif, yang menyebabkan aktivitas ekonomi tersendat, biaya menjadi lebih tinggi, dan waktu yang dibutuhkan menjadi lebih lama. Sebagai negara kepulauan di mana pelabuhan dan transportasi laut mempunyai peran penting dan strategis, seharusnya Indonesia memiliki kualitas infrastruktur maritim yang baik yang akan memudahkan pemerintah mencapai tujuannya untuk meningkatkan dan melakukan pemerataan kesejahteraan ekonomi. Menyadari hal tersebut, pemerintah saat ini telah memprioritaskan pembangunan di sektor maritim di mana pembangunan dan peningkatan kualitas infrastruktur pelabuhan dan transportasi laut menjadi kunci utama suksesnya program ini. Tetapi dalam pelaksanaannya hal ini tidak akan mudah dilakukan, selain karena permasalahan yang cukup

²¹ "Maritim", Office of Chief Economist Bank Mandiri, *Industry Update*, Vol. 1, Januari 2015, (<http://www.bankmandiri.co.id/indonesia/eriview-pdf/PGIQ28347360.pdf>, diakses 10 September 2015).

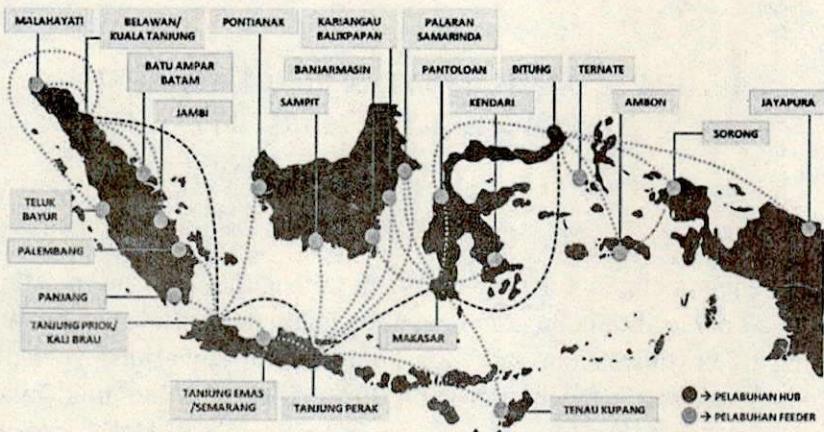
²² "Lima Alasan Kondisi Transportasi Laut Indonesia Kurang Bagus", (<http://www.tribunnews.com/bisnis/2013/03/26/lima-alasan-kondisi-transportasi-laut-indonesia-kurang-bagus>, diakses 10 September 2015).

kompleks, anggaran atau biaya yang dibutuhkan sangat besar sehingga kecil kemungkinannya untuk dapat menuntaskan program ini dalam satu periode pemerintahan.

IV. UPAYA DAN HAMBATAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR MARITIM

Pengembangan tol laut dalam pembangunan sektor maritim diawali pemerintah dengan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan yang tidak diusahakan atau non-komersial di kawasan terpencil. Sedangkan untuk pelabuhan yang diusahakan atau memiliki nilai komersial, pengembangannya diserahkan kepada BUMN. Langkah ini dilakukan untuk meningkatkan aksesibilitas, mempercepat pemerataan infrastruktur transportasi laut, membuka keterisolasian, dan meningkatkan infrastruktur kawasan perbatasan dan pulau-pulau terluar. Pemerintah juga akan melakukan pengembangan SDM di pelabuhan, pengembangan *short sea shipping*, dan pengembangan pada 24 pelabuhan strategis (Gambar 1). Pemerintah telah menentukan dua pelabuhan hub (nasional) yaitu Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara dan Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara, berdasarkan sebaran wilayah dan muatan yang mampu melayani kapal niaga besar di atas 3000 TEUs. Pada tahun 2016, pemerintah akan melakukan pengembangan industri galangan kapal bersama BUMN, pengembangan pelabuhan subsider, pengembangan pelayaran rakyat, dan pengembangan multi moda dari dan ke pelabuhan. Nilai investasi yang telah dianggarkan pemerintah untuk mewujudkan tol laut dalam pembangunan sektor maritim yaitu sebesar Rp700 triliun.²³

²³ Rully, "Wujudkan Tol Laut, Mulai Tahun Ini Pemerintah Anggarkan Rp. 700 Triliun untuk Kembangkan 24 Pelabuhan", (<http://vibizmedia.com/2015/08/18/wujudkan-tol-laut-mulai-tahun-ini-pemerintah-anggarkan-rp-700-triliun-untuk-kembangkan-24-pelabuhan/>, diakses 18 September 2015).



Sumber: Bambang Prihartono. Bappenas.

Gambar 1. Dua Puluh Empat Pelabuhan Strategis Pendukung Tol Laut di Indonesia

Pengembangan yang akan dilakukan pemerintah terhadap 24 pelabuhan strategis akan terfokus pada pembangunan dan penguatan infrastruktur pelabuhan dan infrastruktur pendukung pelabuhan. Hal ini tentunya membutuhkan anggaran yang sangat besar. Kebutuhan investasi yang telah dianggarkan pemerintah pada tahun ini untuk mengembangkan 24 pelabuhan strategis adalah sebesar Rp243,6 triliun. Tetapi jumlah anggaran sebanyak ini masih belum mencukupi karena ke depan pemerintah juga akan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan lainnya. APBN tidak dapat digunakan sepenuhnya oleh pemerintah untuk membiayai program ini karena banyak kebutuhan pembangunan lainnya yang perlu dibiayai.

Selain itu, pemerintah juga harus menghadapi permasalahan bagaimana menciptakan pusat-pusat ekonomi baru di wilayah yang selama ini belum tersentuh untuk itu. Belum lagi wilayah tersebut tidak memiliki sumber daya yang cukup yang dapat menarik investasi masuk. Pemerintah tidak dapat serta-merta membangun pelabuhan di wilayah yang tidak mempunyai aktivitas ekonomi karena hal tersebut akan menjadi sia-sia. Salah satu hal yang dapat dilakukan oleh pemerintah untuk menciptakan pusat ekonomi baru adalah dengan membangun kawasan ekonomi khusus di wilayah tersebut. Akan tetapi untuk mewujudkan hal ini juga tidak mudah

karena akan terkendala oleh faktor kebutuhan anggaran, keseriusan Pemerintah Daerah, dan bagaimana peluang kawasan ekonomi khusus tersebut dapat berkembang di masa depan.

V. REORIENTASI KEBIJAKAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR MARITIM

Pelaksanaan pembangunan dan penguatan infrastruktur dalam rangka mewujudkan tol laut dalam pembangunan sektor maritim tidak akan berjalan dengan mudah karena harus dilakukan secara bertahap dan berkesinambungan. Langkah pemerintah membentuk Kementerian Koordinator Kemaritiman patut diapresiasi karena pemerintah dapat lebih fokus bekerja membangun sektor maritim. Permasalahan keterbatasan anggaran dalam pembangunan dan penguatan infrastruktur, terutama infrastruktur pelabuhan dan infrastruktur pendukung pelabuhan, dapat diatasi dengan melakukan skema pembiayaan Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) atau *Public Private Partnership* (PPP). Skema pembiayaan KPS dapat dengan lebih efisien mengalihkan risiko-risiko proyek kepada pihak yang memang berpengalaman dan mampu mengelolanya.²⁴ Namun, pemerintah harus terus menyempurnakan model atau kerangka penyelenggaraan KPS agar dapat berjalan dengan baik dalam mempercepat pembangunan infrastruktur di sektor maritim.

Dalam mengatasi keterbatasan anggaran dalam proyek-proyek pembangunan dan penguatan infrastruktur khususnya di sektor maritim, pemerintah juga dapat mendirikan bank infrastruktur yang khusus membiayai pembangunan infrastruktur sebagai alternatif pendanaan. Bank infrastruktur ini fungsinya akan mirip dengan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) yang diprakarsai oleh Tiongkok, dimana Indonesia tergabung di dalamnya, tetapi dalam cakupan yang lebih sempit. Dengan adanya bank infrastruktur ini, para kontraktor akan sangat terbantu dalam hal pendanaan dan peningkatan daya saing, terutama para kontraktor kelas kecil dan menengah yang selama ini selalu terbentur permasalahan kecukupan anggaran.

Ke depan, pemerintah harus lebih fokus membangun dan menguatkan infrastruktur maritim di kawasan timur Indonesia

²⁴ *Op. Cit.*, Darwin Zahedy Saleh, hal. 265.

yang selama ini tertinggal. Dengan dibangun dan dikuatkannya infrastruktur maritim di kawasan timur Indonesia maka pintu masuk arus transportasi laut internasional dapat lebih luas, sehingga dapat menstimulasi pemerataan ekonomi. Selain itu, pemerintah juga harus membangun pusat-pusat ekonomi baru dengan membuat kawasan ekonomi khusus di wilayah-wilayah yang selama ini tertinggal secara ekonomi. Dengan demikian, di wilayah tersebut nantinya akan dibangun pelabuhan yang terintegrasi dengan tol laut. Fokus pembangunan dan penguatan infrastruktur di kawasan timur Indonesia yang dikomplemen dengan penyempurnaan model dan kerangka penyelenggaraan KPS serta dibentuknya bank infrastruktur, diharapkan dapat mempercepat proses dan keberhasilan pembangunan infrastruktur maritim, dengan sasaran akselerasi transformasi struktural ekonomi suatu wilayah dalam rangka konvergensi pertumbuhan ekonomi, tingkat kesejahteraan, dan pengentasan kemiskinan.

VI. PENUTUP

Di kawasan ASEAN, pembangunan infrastruktur maritim Indonesia relatif tertinggal. Langkah pemerintah untuk membangun sektor maritim dengan program tol laut adalah langkah strategis yang tepat dengan sasaran membangun konektivitas antarwilayah dalam perspektif mendorong pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan. Prioritas utama yang harus dilakukan adalah dengan membangun dan menguatkan infrastruktur maritim, khususnya infrastruktur pelabuhan dan infrastruktur pendukungnya. Walaupun ada keterbatasan anggaran, pemerintah dapat mengatasinya dengan skema pembiayaan KPS dengan terus menyempurnakan model dan kerangka penyelenggaranya, serta mendirikan bank infrastruktur. Pembangunan sektor maritim dapat terwujud dengan keseriusan dan komitmen pemerintah dalam pelaksanaannya yang harus dilakukan secara terencana, bertahap, dan berkelanjutan. Fokus pengembangan infrastruktur maritim di kawasan timur Indonesia yang dikomplemen dengan skema pembiayaan KPS serta pembentukan bank infrastruktur, diyakini akan mempercepat transformasi struktural ekonomi antarwilayah dalam rangka realisasi pembangunan dan pertumbuhan inklusif secara nasional.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

- Danielis, Romeo and Gregori Tullio. "An Input-Output-Based Methodology to Estimate The Economic Role of a Port: The Case of The Port System of The Friuli Venezia Giulia Region, Italy". *Maritime Economics and Logistics*, Vol. 15, No. 2, 2013, pp. 222-255.
- Novianti, Tanti, et al. "The Infrastructure's Influence on the Asean Countries' Economic Growth". *Journal of Economics and Development Studies*, Vol. 2, No. 4, 2014, pp. 243-254.
- Permana, Chandra Darma dan Asmara Alla, "Analisis Peranan dan Dampak Investasi Infrastruktur terhadap Perekonomian Indonesia: Analisis Input-Output". *Jurnal Manajemen dan Agribisnis*, Vol. 7, No. 1, 2010, hal. 48-58.

Buku

- Adisasmita, Rahardjo. *Pembangunan Ekonomi Maritim*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2013.
- Saleh, Darwin Zahedy. *Mozaik Permasalahan Infrastruktur Indonesia*. Depok: Ruas, 2014.

Makalah dan Working Paper

- Fugazza, Marco. "Maritime Connectivity and Trade". UNCTAD, *Policy Issues in International Trade and Commodities*, Research Study Series No. 70, 2015.
- Maryaningsih, Novi, dkk. "Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia". *Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan*, Vol. 17, No. 1, 2014.
- Ray, David. "Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008". *USAID*, 2008.

Surya, T. Ade. "Optimalisasi Pembangunan Kemaritiman Nasional". Sekretariat Jenderal DPR RI. *Info Singkat*, Vol. VI, No. 20, 2014.

Dokumen Resmi

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas. *Konsep Mainstreaming Ocean Policy ke Dalam Rencana Pembangunan Nasional*. Jakarta: Kedeputian Bidang Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014.

Laporan

World Economic Forum. "The Global Competitiveness Report 2013-2014". Switzerland: World Economic Forum, 2013.

World Economic Forum. "The Global Competitiveness Report 2014-2015". Switzerland: World Economic Forum, 2014.

Artikel Online

Prihartono, Bambang. "Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015". Bappenas. (<http://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan%20Tol%20Laut%20Dalam%20RPJMN%202015-2019%20Dan%20Implementasi%202015.pdf>, diakses 29 Agustus 2015).

Rully. "Wujudkan Tol Laut, Mulai Tahun Ini Pemerintah Anggarkan Rp. 700 Triliun untuk Kembangkan 24 Pelabuhan". (<http://vibizmedia.com/2015/08/18/wujudkan-tol-laut-mulai-tahun-ini-pemerintah-anggarkan-rp-700-triliun-untuk-kembangkan-24-pelabuhan/>, diakses 18 September 2015).

Naskah Online

"Infrastruktur Pelabuhan RI Tertinggal dari Malaysia dan Thailand". (<http://bisnis.liputan6.com/read/2085882/infrastruktur-pelabuhan-ri-tertinggal-dari-malaysia-dan-thailand>, diakses 4 September 2015).

"Lima Alasan Kondisi Transportasi Laut Indonesia Kurang Bagus".
(<http://www.tribunnews.com/bisnis/2013/03/26/lima-alasan-kondisi-transportasi-laut-indonesia-kurang-bagus>, diakses 10 September 2015).

"Maritim". Office of Chief Economist Bank Mandiri, *Industry Update*, Vol. 1, Januari 2015. (<http://www.bankmandiri.co.id/indonesia/eriview-pdf/PGIQ28347360.pdf>, diakses 10 September 2015).

"Pembangunan Infrastruktur dan Sinergi Pusat - Daerah". Direktorat Jenderal Keuangan Daerah, Kementerian Dalam Negeri. (<http://keuda.kemendagri.go.id/artikel/detail/35-pembangunan-infrastruktur-dan-sinergi-pusat-daerah>, diakses 15 Oktober 2015).

Peraturan Perundang-undangan

Republik Indonesia. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

DIMENSI KEDUA

**KEBIJAKAN MONETER
DAN FASILITASI PERDAGANGAN
DALAM MENDORONG PERTUMBUHAN
SEKTOR PERIKANAN**

BAGIAN KEEMPAT
**PERAN KEBIJAKAN MONETER
TERHADAP PERTUMBUHAN SEKTOR PERIKANAN**

Eka Budyanti

I. PENDAHULUAN

Pembangunan ekonomi di masa pemerintahan Presiden Jokowi sekarang ini difokuskan pada pembangunan ekonomi maritim. Pembangunan ekonomi maritim merupakan pembangunan dalam bidang ekonomi sebagai hasil interaksi antara sumber daya manusia (SDM), sumber daya modal, sumber daya teknologi, sumber daya kelembagaan, dan sumber daya pembangunan lainnya yang dilakukan di wilayah pesisir pantai dan perairan/laut.¹ Karenanya, salah satu sektor yang menjadi prioritas pertumbuhan ekonomi Indonesia saat ini adalah sektor perikanan. Belajar dari krisis ekonomi yang dialami Indonesia pada tahun 1997 dan krisis global pada tahun 2008, sektor perikanan juga dianggap menjadi salah satu sumber pertumbuhan ekonomi yang tahan terhadap krisis.

Peranan sektor perikanan dalam pembangunan nasional terutama adalah mendorong pertumbuhan agroindustri melalui penyediaan bahan baku, meningkatkan devisa melalui peningkatan ekspor hasil produk perikanan, meningkatkan kesempatan kerja, meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan nelayan dan pembudidaya ikan serta menunjang pembangunan nasional. Sejalan dengan itu, maka kebijakan umum pembangunan sektor perikanan harus berorientasi pada peningkatan produktivitas, nilai tambah, perluasan kesempatan kerja dan efisiensi usaha serta peningkatan pendapatan usaha sektor perikanan.² Hal ini dapat dilihat dari kontribusi sektor perikanan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional dalam beberapa tahun terakhir ini selalu positif dan mengalami peningkatan. Pada tahun 2014, kontribusi sektor perikanan mencapai 3,37 persen, meningkat 0,16 persen dari tahun sebelumnya yang mencapai 3,21 persen.

¹ Rahardjo Adisasmita, *Pembangunan Ekonomi Maritim*, (Jakarta: Graha Ilmu, 2012).

² "Membangun Ekonomi Bangsa Berbasis Kelautan dan Perikanan", (<http://esk.ipb.ac.id/index.php/alumni-a-mahasiswa/47-mata-kuliah-pilihan>, diakses 3 September 2015).

Semakin terbatasnya ketersediaan sumber daya alam di darat juga ikut mendorong pembangunan bergeser ke arah wilayah pesisir maupun perairan/laut. Potensi yang dimiliki sektor perikanan juga sangat besar, mengingat secara geografis 75 persen wilayah Indonesia merupakan perairan. Saat ini luas perairan Indonesia mencapai 6,32 juta km² dengan panjang garis pantai 99.093 km.

Potensi ini perlu diberdayakan agar dapat meningkatkan perekonomian Indonesia. Dalam memanfaatkan potensi yang ada, diperlukan pembangunan dan pengembangan usaha yang dapat menciptakan peningkatan ekonomi masyarakat. Selain itu juga diperlukan berbagai kebijakan yang dapat mendukung terwujudnya sektor perikanan yang kokoh, mandiri, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah ekonomi yang tinggi guna mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional. Salah satu kebijakan tersebut adalah kebijakan moneter. Secara umum, kebijakan moneter merupakan salah satu upaya untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan berkelanjutan dengan memberikan stimulus ekonomi pada perekonomian. Stimulus ekonomi ini diberikan melalui variabel-variabel makroekonomi seperti inflasi, nilai tukar, tingkat suku bunga, jumlah uang beredar, dan lain-lain.

Saat ini pemerintah dan Kamar Dagang Indonesia (KADIN) sepakat untuk mendorong sektor kelautan dan perikanan dengan mengeluarkan 3 (tiga) paket kebijakan ekonomi di sektor kelautan dan perikanan. Ketiga kebijakan tersebut ditujukan sebagai upaya mendukung dan mendorong perekonomian di sektor kelautan perikanan. Tiga kebijakan tersebut antara lain adalah (1) mendorong terjalannya kerja sama sinergi antara pemerintah dan KADIN untuk fokus mendukung pemasaran serta pemberian informasi yang komprehensif antarlembaga, (2) pemerintah mendorong pengusaha di sektor kelautan perikanan memanfaatkan fasilitas Kredit Usaha Rakyat (KUR), dan (3) pemerintah memberikan *tax allowance* kepada koperasi di bidang kelautan dan perikanan.³

Mengingat pentingnya sektor perikanan terhadap perekonomian Indonesia, maka dalam hal ini akan dilakukan analisis empiris mengenai bagaimana peran kebijakan moneter

³ "Tiga Kebijakan Strategis Dukung Perekonomian", (<http://infobanknews.com/tiga-kebijakan-strategis-dukung-perekonomian/>, diakses 3 September 2015).

terhadap pertumbuhan sektor perikanan. Dengan demikian dapat diketahui variabel-variabel makroekonomi apa saja yang paling memengaruhi pertumbuhan sektor perikanan. Diharapkan hasil ini dapat dijadikan masukan bagi pemerintah maupun otoritas moneter dalam menentukan kebijakan yang dapat mendukung sektor perikanan.

II. SEKTOR PERIKANAN DI INDONESIA

Indonesia adalah negara kepulauan yang memiliki banyak potensi sumber daya alam. Salah satu sumber daya alamnya yang melimpah adalah sektor kelautan dan perikanan. Wilayah Indonesia yang didominasi oleh perairan tentunya memiliki potensi sektor perikanan yang sangat besar. Potensi ini belum dimanfaatkan oleh masyarakat Indonesia secara optimal. Berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia No. KEP.45/MEN/2011 tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia, total potensi sumber daya ikan di Indonesia mencapai 6.520 ribu ton per tahun. Adapun wilayah yang memiliki potensi terbesar adalah Laut Cina Selatan sebesar 1.059 ribu ton per tahun dan yang terendah adalah Selat Malaka sebesar 276 ribu ton per tahun (Tabel 1).

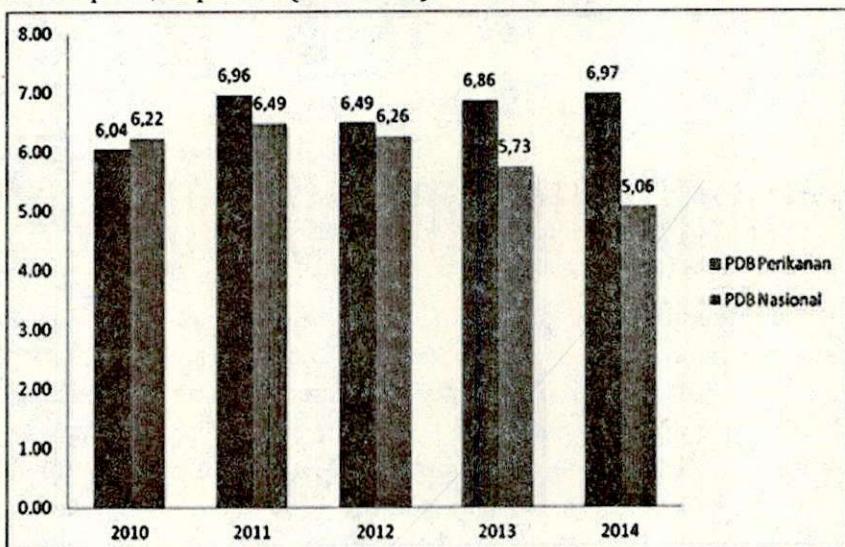
Laut Indonesia terdiri dari 11 wilayah pengelolaan perikanan (WPP), 7 WPP di antaranya berbatasan dengan luar negeri. Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia atau sering disingkat dengan WPP NRI merupakan wilayah pengelolaan perikanan untuk penangkapan ikan, konservasi, penelitian dan pengembangan perikanan yang meliputi perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, zona tambahan, dan zona ekonomi ekslusif Indonesia (ZEEI). Penentuan 11 WPP NRI mengacu kepada *Food and Agriculture Organization of the United Nations* (FAO) di mana pemotongan dan pembagian wilayah pengelolaan sudah sesuai standar internasional FAO.

Tabel 1. Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) Republik Indonesia (Ribu Ton/Tahun)

Kelompok Sumber Daya Ikan	Selat Malaka	Samudera Hindia		Laut Cina Selatan	Laut Jawa	Selat Makassar – Laut Flores	Laut Banda	Teluk Tomini – Laut Seram	Laut Sulawesi	Samudera Pasifik	Laut Arafura – Laut Timor	Total
	WPP 571	WPP 572	WPP 573	WPP 711	WPP 712	WPP 713	WPP 714	WPP 715	WPP 716	WPP 717	WPP 718	
Ikan Pelagis Besar	27,7	164,8	201,4	66,1	55,0	193,6	104,1	106,5	70,1	105,2	50,9	1.145,4
Ikan Pelagis Kecil	147,3	315,9	210,6	621,5	380,0	605,4	132,0	379,4	230,9	153,9	468,7	3.645,7
Ikan Demersal	82,4	68,9	66,2	334,8	375,2	87,2	9,3	88,8	24,7	30,2	284,7	1.452,5
Udang Penaeid	11,4	4,8	5,9	11,9	11,4	4,8	-	0,9	1,1	1,4	44,7	98,3
Ikan Karang Konsumsi	5,0	8,4	4,5	21,6	9,5	34,1	32,1	12,5	6,5	8,0	3,1	145,3
Lobster	0,4	0,6	1,0	0,4	0,5	0,7	0,4	0,3	0,2	0,2	0,1	4,8
Cumi-cumi	1,9	1,7	2,1	2,7	5,0	3,9	0,1	7,1	0,2	0,3	3,4	28,3
Total Potensi	276,0	565,2	491,7	1.059,0	836,6	929,7	278,0	595,6	333,6	299,1	855,5	6.520,1

Sumber: Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan RI No. KEP.45/MEN/2011 tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.

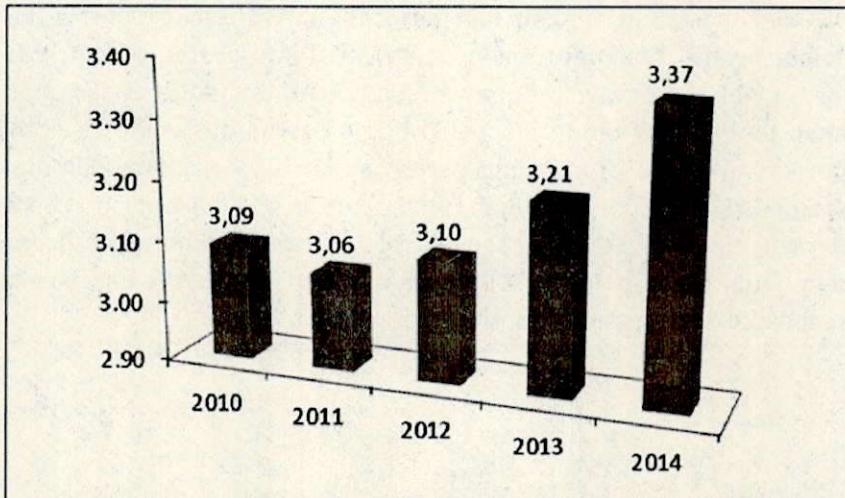
Dalam 5 tahun terakhir, laju pertumbuhan PDB sektor perikanan selalu positif. Walaupun pada tahun 2010 laju pertumbuhan PDB sektor perikanan masih di bawah laju pertumbuhan PDB nasional, akan tetapi sejak tahun 2011-2014, laju pertumbuhan PDB sektor perikanan selalu di atas laju pertumbuhan PDB nasional. Sampai tahun 2014, laju pertumbuhan PDB sektor perikanan mencapai 6,97 persen, meningkat 0,11 persen jika dibandingkan tahun sebelumnya dan jauh di atas laju pertumbuhan PDB nasional yang hanya mencapai 5,06 persen (Gambar 1).



Sumber: BPS, 2014.

Gambar 1. Laju Pertumbuhan PDB Nasional dan PDB Sektor Perikanan atas Dasar Harga Konstan 2000 Tahun 2010-2014 (Persen)

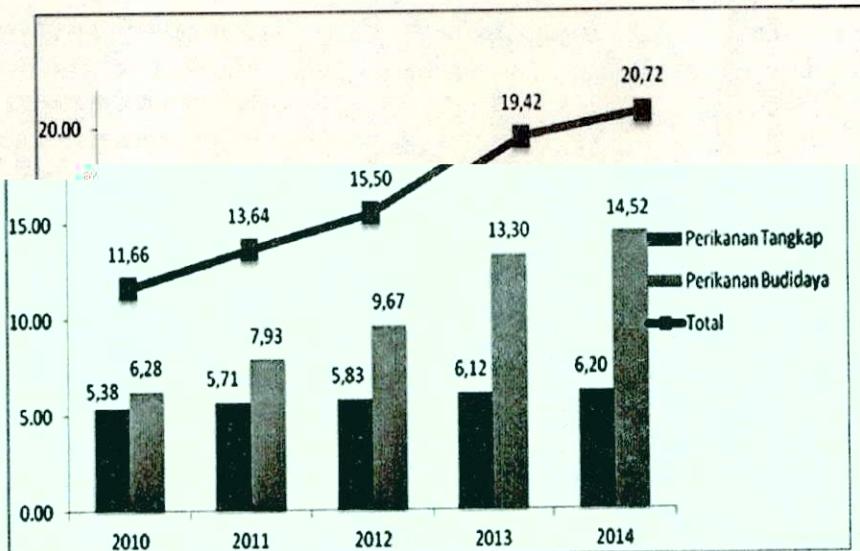
Kontribusi PDB sektor perikanan terhadap PDB nasional juga terus mengalami peningkatan sejak tahun 2010. Walaupun sempat mengalami sedikit penurunan di tahun 2011 menjadi 3,06 persen, akan tetapi di tahun 2012 meningkat kembali menjadi 3,10 persen. Dari tahun 2012-2014, kontribusi PDB perikanan terhadap PDB nasional rata-rata meningkat sebesar 0,14 persen per tahunnya (Gambar 2). Hal ini menunjukkan sektor perikanan merupakan salah satu sektor yang perlu didorong potensinya sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional.



Sumber: Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2014.

Gambar 2. Kontribusi PDB Perikanan terhadap PDB Nasional atas Dasar Harga Berlaku Tahun 2010-2014 (Persen)

Volume produksi perikanan Indonesia baik dari perikanan tangkap maupun perikanan budidaya terus meningkat setiap tahunnya. Total volume produksi perikanan Indonesia mencapai 20,72 juta ton pada tahun 2014. Nilai ini meningkat 6,69 persen dibandingkan total volume produksi perikanan tahun sebelumnya sebesar 19,42 juta ton. Peningkatan ini disebabkan meningkatnya volume perikanan tangkap sebesar 0,08 juta ton dan volume perikanan budidaya sebesar 1,12 juta ton. Pada tahun 2014, kontribusi perikanan budidaya terhadap total produksi mencapai 70,1 persen, sedangkan perikanan tangkap mencapai 29,9 persen. Sepanjang tahun 2010-2014, rata-rata produksi perikanan mencapai 16,19 juta ton per tahun dengan perikanan tangkap 5,85 juta ton per tahun dan perikanan budidaya 10,34 juta ton per tahun (Gambar 3).



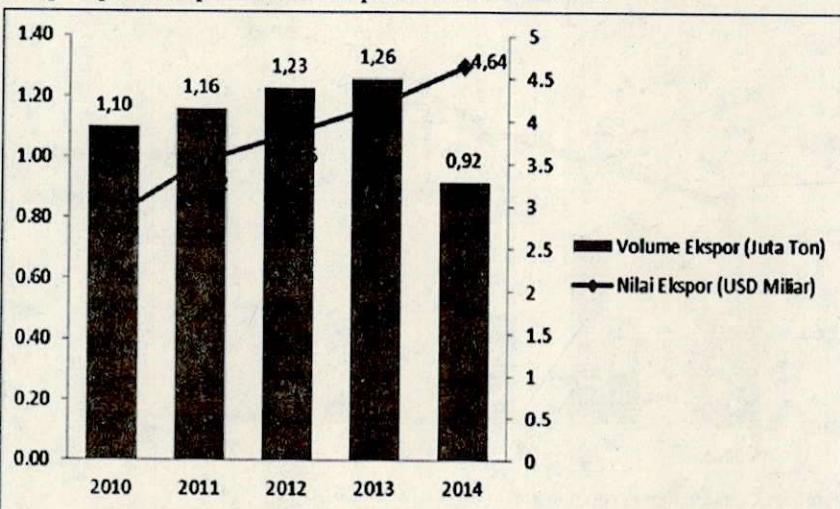
Sumber: Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2014.

Gambar 3. Perkembangan Volume Produksi Perikanan Tahun 2010-2014 (Juta Ton)

Sejak tahun 2010-2013, volume ekspor perikanan mengalami peningkatan. Di tahun 2014, volume ekspor perikanan menurun sebesar 26,98 persen dari 1,26 juta ton di tahun 2013 menjadi 0,92 juta ton di tahun 2014. Sedangkan untuk nilai ekspor perikanan, nilainya semakin meningkat dalam 5 tahun terakhir. Pada tahun 2014 nilai ekspor perikanan mencapai USD4,64 miliar, meningkat 11 persen dibandingkan tahun sebelumnya yang mencapai USD4,18 miliar (Gambar 4). Negara tujuan ekspor Indonesia antara lain Jerman, Jepang, Singapura, Malaysia, Brunei Darussalam, Iran, Arab Saudi, Kuwait, Timur Tengah, Timor Timur, Inggris, Perancis, dan negara lainnya.

Untuk mempercepat dan meningkatkan pasar ekspor perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) telah menempuh beberapa langkah-langkah strategis. Pertama, melakukan *branding* produk perikanan di pasar internasional dan meningkatkan citra produk hasil perikanan. Kedua, *market intelligence* pasar internasional dengan harapan nilai jual produk perikanan meningkat. Ketiga, pengendalian impor dan diversifikasi pasar ekspor dengan membuka pasar ekspor di Eropa Timur dan

Timur Tengah. Dan *keempat*, melakukan promosi peningkatan ekspor produk perikanan di pasar internasional.⁴



Sumber: Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2014.

Gambar 4. Volume dan Nilai Ekspor Perikanan Indonesia Tahun 2010-2014

⁴ "Udang Merajai Ekspor Perikanan", (<http://www.antaranews.com/berita/427345/udang-merajai-ekspor-perikanan>, diakses 5 September 2015).

III. TINJAUAN DAMPAK MONETER TERHADAP PEMBANGUNAN PERIKANAN

Banyak penelitian empiris yang telah dilakukan mengenai bagaimana peran kebijakan moneter terhadap pertumbuhan sektor perikanan ataupun pertanian. Beberapa penelitian sebelumnya menggabungkan sektor perikanan ke dalam sektor pertanian.

Muroyiwa *et al.*⁵ melakukan studi mengenai dampak kebijakan moneter terhadap pertumbuhan sektor pertanian di Afrika Selatan pada tahun 1970-2011. Hasil studi ini menunjukkan bahwa guncangan inflasi dan tingkat suku bunga memiliki dampak negatif yang sangat besar terhadap pertumbuhan sektor pertanian, sedangkan indeks manufaktur dan pasar saham berdampak positif terhadap pertumbuhan sektor pertanian.

Ehinomen & Charles⁶ meneliti mengenai efektivitas kebijakan moneter dalam mendorong perkembangan pertanian di Nigeria selama tahun 1970-2010. Hasilnya menunjukkan bahwa walaupun kebijakan moneter bank sentral Nigeria berperan penting terhadap produktivitas pertanian, tetapi secara riil hasil akhirnya tidak terlihat signifikan. Disarankan bank sentral Nigeria menggunakan instrumen moneter yang lebih fleksibel yang dapat mengikuti perkembangan sektor keuangan untuk menarik investor baik domestik maupun asing.

Apere & Karimo⁷ melakukan studi bagaimana jalur transmisi dari kejutan atau guncangan moneter terhadap pertumbuhan

⁵ Brian Muroyiwa, Innocent Sitima, Kin Sibanda, and Abbyssinia Mushunje, "Monetary Policy Actions and Agricultural Sector Outcomes: Empirical Evidence from South Africa", *Mediterranean Journal of Social Sciences*, Vol. 5, No. 1, Januari 2014, MCSER Publishing, Rome, Italy.

⁶ Christopher Einomen and Akorah Chukwudi Charles, "The Impact of Monetary Policy on Agricultural Development In Nigeria (1970-2010)", *IOSR Journal of Humanities And Social Science (JHSS)*, Vol. 5, Issue 5, 2012, pp. 22-23.

⁷ Apere, ThankGod O. and Tamarauntari Moses Karimo, "Monetary Policy Shocks and Agricultural Output Growth in Nigeria", *IOSR Journal of Economics and Finance (IOSR-JEF)*, Vol. 6, Issue 2, 2015, p. 48.

output sektor pertanian di Nigeria pada tahun 1970-2012. Dengan melakukan estimasi model *Vector Auto Regressive* (VAR), hasilnya adalah tingkat suku bunga dan harga konsumen memiliki dampak yang dominan terhadap *output* sektor pertanian di Nigeria dan guncangan moneter yang efektif adalah melalui jalur tingkat suku bunga. Berdasarkan hasil studi ini, hendaknya kebijakan moneter lebih fokus pada instrumen tingkat suku bunga dalam mendorong perkembangan sektor pertanian di Nigeria.

Rahadian *et al.*⁸ melakukan simulasi untuk mengetahui dampak inflasi di sektor kelautan perikanan di Indonesia pada tahun 2014. Hasilnya adalah inflasi menyebabkan terjadinya pertumbuhan produksi berbagai komoditas di sektor kelautan perikanan. Seluruh komoditas sektor kelautan perikanan masih mengalami pertumbuhan positif, semakin besar inflasi yang terjadi mendorong terjadinya pertumbuhan produksi lebih tinggi.

Pada tahun 2015, Cristea *et al.*⁹ melakukan studi untuk kasus negara Romania periode tahun 1995-2014 untuk mengetahui bagaimana hubungan antara PDB sektor pertanian dengan beberapa variabel makroekonomi. Adapun variabel makroekonomi yang digunakan antara lain tingkat inflasi, inflasi makanan, nilai tukar, tingkat suku bunga kredit, dan tingkat suku bunga tabungan. Hasil studi menunjukkan bahwa tingkat suku bunga kredit dan tingkat suku bunga tabungan memengaruhi PDB sektor pertanian secara langsung, sedangkan nilai tukar memengaruhi secara tidak langsung. Dalam hal ini tingkat inflasi baik inflasi secara umum maupun inflasi makanan tidak memengaruhi PDB sektor pertanian.

Kibria *et al.*¹⁰ menginvestigasi dampak variabel makroekonomi (tingkat suku bunga, nilai tukar, inflasi, dan investasi asing)

⁸ Rikrik Rahadian, Tajerin, Mira, dan Armen Zulham, "Dampak Inflasi terhadap Sektor Kelautan dan Perikanan", *Policy Brief*, Vol. 1, No. 4 Tahun 2014, Balai Besar Penelitian Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan, Badan Penelitian Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan, hal. 2.

⁹ Mirela Cristea, Nicu Marcu, and Georgeta Madalina Meghisian, "The Influence of Macroeconomic Variable on The Romanian Agriculture, Agriculture Research Article", *The Publishing House of The Romanian Academy*, 2015.

¹⁰ Umar Kibria, Muhammad Usman Arshad, Muhammad Kamran, Yasir Mehmood, Saima Imdad, and Muhammad Sajid, "Exploring the Impact of Macro Economic Variables on GDP Growth of Pakistan", *Research Journal of Management Sciences*, Vol. 3, No. 9, 2014, p. 1.

terhadap pertumbuhan PDB di Pakistan tahun 1980-2013. Dalam penelitian ini dilakukan uji korelasi antarkoefisien, analisis regresi, dan uji kausalitas Granger. Hasilnya menunjukkan inflasi, tingkat suku bunga, nilai tukar, dan investasi asing signifikan memengaruhi pertumbuhan PDB. Inflasi, tingkat suku bunga, dan nilai tukar memiliki dampak negatif terhadap pertumbuhan PDB, sedangkan investasi asing berdampak positif. Dari hasil ini, bank sentral Pakistan hendaknya menganut kebijakan moneter ketat untuk menurunkan inflasi yang memiliki dampak negatif terhadap pertumbuhan PDB Pakistan. Selain itu, tingkat suku bunga yang tinggi juga perlu dihindari agar dapat menarik investasi asing yang pada akhirnya akan meningkatkan pertumbuhan PDB Pakistan.

Brownson *et al.*¹¹ meneliti hubungan empiris antara produktivitas pertanian dengan beberapa variabel makroekonomi utama di Nigeria. Dengan melakukan teknik uji kointegrasi dan *Error Correction Model* (ECM), diperoleh hasil bahwa ekspor, cadangan devisa, inflasi, dan utang luar negeri secara negatif berdampak signifikan terhadap produktivitas pertanian Nigeria. Sedangkan utilitas kapasitas industri dan nilai tukar nominal berdampak positif terhadap produktivitas pertanian. Dari penelitian ini hendaknya kebijakan yang diambil dapat mendorong investasi di sektor pertanian, fokus pada kestabilan inflasi, memberikan insentif pada sektor industri, dan mengurangi utang luar negeri.

¹¹ Sunday Brownson, Ini-mfon Vincent, Glory Emmanuel, and Daniel Etim, "Agricultural Productivity and Macro-Economic Variable Fluctuation in Nigeria", *International Journal of Economics and Finance*, Vol. 4, No. 8, 2012, p. 114.

IV. PENDEKATAN DAN DAMPAK KEBIJAKAN MONETER TERHADAP PERTUMBUHAN SEKTOR PERIKANAN

4.1. Pendekatan Analisis Dampak terhadap Pembangunan

Teknik analisis yang digunakan dalam hal ini adalah analisis *time series* dengan pendekatan Model Koreksi Kesalahan (*Error Correction Model/ECM*). Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan *software Eviews 6.0*. Adapun tahapan analisis sebagai berikut:

- 1) Deteksi stasioneritas menggunakan uji akar unit (*unit root test*)

Pengertian stasioneritas terkait erat dengan konsistensi pergerakan data *time series*. Suatu data disebut stasioner jika nilai rata-rata dan variansnya konstan sepanjang waktu, yang diikuti dengan nilai *covariance* antardua periode waktu yang hanya bergantung kepada jarak atau selang di antara keduanya. Secara sederhana, suatu data yang stasioner akan bergerak stabil dan konvergen di sekitar nilai rata-ratanya dengan kisaran tertentu (deviasi yang kecil) tanpa pergerakan *trend* positif maupun negatif. Pemanfaatan data-data yang tidak stasioner ke dalam suatu persamaan regresi akan menghasilkan sebuah regresi palsu (*spurious regression*), dengan perangkat nilai statistik seperti t-stat, F-stat, dan R² yang tidak valid.

Analisis permasalahan mengenai stasioneritas ini dapat dilihat dari beberapa cara, yakni analisis grafis dan analisis secara statistik. Analisis secara statistik pada data *time series* untuk mengetahui apakah data tersebut stasioner atau tidak dapat digunakan beberapa metode pengujian, antara lain *Dickey Fuller* (DF), *Augmented Dickey Fuller* (ADF), *Phillips Perron* (PP), *Kwiatkowski-Phillips-Schmidt-Shin* (KPSS), *Elliott-Rothenberg-Stock Point-Optimal*, dan *Ng-Perron*.

Dalam penelitian ini akan dilakukan pengujian stasioneritas menggunakan metode *Phillips Perron* (PP). Dengan membandingkan hasil t-statistik PP dengan nilai kritis McKinnon pada titik kritis 1 persen, 5 persen, dan 10 persen maka akan dapat ditentukan apakah

data stasioner atau tidak. Jika nilai absolut t-statistik PP lebih kecil dari nilai kritis McKinnon pada setiap titik kritis, maka data memiliki akar unit atau tidak stasioner.

2) Estimasi model jangka panjang

Selanjutnya dilakukan estimasi persamaan jangka panjang dengan membentuk persamaan yang terdiri dari variabel-variabel yang diuji stasioner. Secara umum bentuk persamaannya sebagai berikut:

$$Y_t = \beta_0 + \beta_1 X_{1t} + \beta_2 X_{2t} + \beta_3 X_{3t} + \dots + \beta_n X_{nt} \quad \dots \dots \dots \quad (1)$$

Dari estimasi persamaan (1) diperoleh residual yang nantinya akan menjadi variabel *Error Correction Term* (ECT).

3) Uji kointegrasi

Kointegrasi dapat diartikan sebagai suatu hubungan jangka panjang (*long-term relationship/ekuilibrium*) antara variabel-variabel yang tidak stasioner. Keberadaan hubungan kointegrasi memberikan peluang bagi data-data yang secara individual tidak stasioner untuk menghasilkan sebuah kombinasi linier di antara mereka sehingga tercipta kondisi yang stasioner. Secara sederhana, dua variabel disebut terkointegrasi jika hubungan kedua variabel tersebut dalam jangka panjang akan mendekati atau mencapai kondisi ekuilibriumnya.

Untuk menguji adanya kointegrasi dapat dilakukan dengan menggunakan metode uji Engle-Granger dua langkah dan uji Johansen. Dalam penelitian ini akan digunakan uji Engle-Granger di mana kointegrasi suatu persamaan regresi dapat dilihat dari residualnya. Apabila residual stasioner artinya terdapat kointegrasi antarvariabel.¹²

4) Estimasi *Error Correction Model* (ECM)

Apabila Y_t dan X_t berkointegrasi maka terdapat hubungan jangka panjang di antara kedua variabel. Dalam jangka pendek tentu mungkin terdapat ketidakseimbangan (disekuilibrium) antarkedua variabel. Berdasarkan teori yang disebut sebagai *Granger Representation Theorem*, maka apabila Y_t dan X_t berkointegrasi, sifat hubungan jangka pendek di antara keduanya dapat dinyatakan dalam bentuk ECM.

¹² Dedi Rosadi, *Ekonometrika dan Analisis Runtun Waktu Terapan dengan EViews*, (Yogyakarta: Andi Yogyakarta, 2012).

Model koreksi kesalahan ECM mampu meliput lebih banyak variabel dalam menganalisis fenomena ekonomi jangka pendek dan jangka panjang serta mengkaji konsistensi model empirik dengan teori ekonomi. ECM mampu memecahkan permasalahan variabel data runtun waktu (*time series*) yang tidak stasioner dan adanya regresi lancung (*spurious regression*).¹³

Salah satu keunggulan ECM adalah adanya variabel ECT di mana hasil uji statistik terhadap variabel tersebut menunjukkan valid atau tidaknya spesifikasi model secara keseluruhan.¹⁴ Koefisien koreksi ketidakseimbangan ECT (λ) dalam bentuk nilai absolut menjelaskan seberapa cepat waktu diperlukan untuk mendapatkan nilai keseimbangan. Secara sederhana model ECM dapat dinyatakan dengan persamaan berikut:

$$\Delta Y_t = \varphi + \beta_0 \Delta X_t + \lambda ECT_{t-1} + \varepsilon_t \quad \dots \dots \dots \quad (2)$$

di mana ε_t = error term ; Δ = difference/perubahan.

4.2. Dampak Moneter terhadap Pertumbuhan Perikanan

Kebijakan moneter merupakan kebijakan bank sentral atau otoritas moneter untuk menjaga stabilitas ekonomi makro. Dalam perekonomian, beberapa indikator yang biasanya digunakan untuk menilai kebijakan moneter antara lain jumlah uang beredar (*money supply*), inflasi, tingkat suku bunga, nilai tukar, dan ekspektasi masyarakat.

Berdasarkan penelitian-penelitian sebelumnya mengenai pengaruh kebijakan moneter terhadap pertumbuhan ekonomi maupun pertumbuhan sektor perikanan ataupun pertanian, maka dalam hal ini digunakan beberapa variabel makroekonomi yaitu tingkat inflasi, nilai tukar, dan tingkat suku bunga. Kestabilan tingkat inflasi merupakan salah satu tujuan dari kebijakan moneter. Tingkat inflasi sendiri menunjukkan kenaikan harga secara umum. Nilai tukar mata uang suatu negara dengan negara lain menunjukkan indikator daya saing perekonomian nasional di pasaran dunia. Nilai tukar riil suatu negara akan berpengaruh pada kondisi perekonomian makro

¹³ Damodar Gujarati, *Basic Econometrics Fourth Edition*, (New York: MacGraw-Hill Book Co., 2003).

¹⁴ Aula Ahmad Hafidh, "Analisis Purchasing Power Parity Indonesia Menggunakan Pendekatan Error Correction Model", *Jurnal Ekonomi & Pendidikan*, Vol. 2, No. 2, Desember 2005.

suatu negara. Nilai tukar juga berpengaruh terhadap harga produk dan input produksi.

Kebijakan tingkat suku bunga merupakan kebijakan moneter untuk mendorong pertumbuhan *output*. Pada umumnya ketika tingkat bunga rendah, maka semakin banyak dana mengalir sehingga mengakibatkan pertumbuhan *output* juga meningkat. Begitu juga ketika tingkat bunga tinggi, maka sedikit dana yang mengalir sehingga mengakibatkan pertumbuhan *output* yang rendah. Berikut spesifikasi model yang digunakan:

atau secara implisit dapat dinyatakan sebagai berikut:

$$YP = f(INF, NT, SB) \dots \quad (4)$$

di mana: YP : Pertumbuhan sektor perikanan; INF: Inflasi; NT: Nilai tukar; SB: Suku bunga.

Adapun data yang digunakan adalah data kuartalan dari tahun 2000 sampai dengan tahun 2014. Data bersumber dari BPS, KKP, dan *World Bank*. Dalam hal ini variabel pertumbuhan sektor perikanan diproksi dengan data PDB sektor perikanan, variabel inflasi dengan data Indeks Harga Konsumen (IHK), variabel nilai tukar dengan data *Real Effective Exchange Rate* (REER), dan variabel suku bunga dengan data *money market rate*.

Dengan menggunakan metode ECM diperoleh hasil estimasi sebagai berikut:

$$DYP_t = 0,0347 - 0,0056D\ INF_t - 0,0087 DNT_t^{**} - 0,0240DSB_t^{**} - 0,2803ECT(-1)^* \dots \quad (5)$$

$$R^2 = 0.2764$$

* Signifikan $\alpha = 1$ persen.

** Signifikan $\alpha = 5$ persen.

Dari hasil estimasi tersebut, tampak bahwa ECT signifikan pada $\alpha = 1$ persen yang artinya spesifikasi model yang digunakan adalah benar dan selaras dengan hasil estimasi dengan pendekatan kointegrasi. Nilai koefisien determinasi R^2 menunjukkan angka yang tidak besar hanya 0,2764. Namun yang perlu diperhatikan bahwa nilai tersebut diperoleh dari estimasi ECM yang pada prinsipnya menaksir hubungan antarvariabel bebas pada bentuk derajat diferensi pertama. Keadaan ini berakibat pada lebih kecilnya variasi

data terhadap rata-ratanya, sehingga akan memperkecil koefisien determinasinya. Hal ini tidak menjadi masalah karena yang terpenting dari model ECM adalah koefisien ECTnya.¹⁵

Hasil estimasi ECM menunjukkan variasi dari perubahan variabel nilai tukar dan tingkat suku bunga memberikan pengaruh yang signifikan terhadap variasi perubahan pertumbuhan sektor perikanan masing-masing sebesar 0,0087 dan 0,0240. Artinya, dalam jangka pendek kedua variabel tersebut mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan sektor perikanan.

Berdasarkan hasil uji kointegrasi Engle-Granger, terdapat kointegrasi antara variabel pertumbuhan sektor perikanan dengan seluruh variabel yang menjadi proksi kebijakan moneter dalam model. Hal ini mengindikasikan bahwa seluruh variabel cenderung bergerak menuju ekuilibriumnya dalam jangka panjang. Dengan kata lain, dalam setiap periode jangka pendek, variabel pertumbuhan sektor perikanan dan variabel-variabel kebijakan moneter dalam model cenderung saling menyesuaikan untuk mencapai ekuilibrium jangka panjang.

Hasil uji empiris menunjukkan bahwa perubahan tingkat suku bunga berpengaruh negatif terhadap perubahan pertumbuhan sektor perikanan sebesar 0,0240. Artinya, 1 persen kenaikan perubahan tingkat suku bunga menyebabkan perubahan pertumbuhan sektor perikanan menurun sebesar 0,0240 persen. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Mahendra¹⁶ yang menunjukkan terdapat hubungan negatif antara tingkat suku bunga dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Penelitian Husni¹⁷ dengan menggunakan model VAR juga menunjukkan respon negatif pertumbuhan ekonomi terhadap adanya kejutan atau *shock* pada tingkat suku bunga.

Tingkat suku bunga merupakan tolok ukur dari kegiatan perekonomian dari suatu negara yang akan berimbang pada kegiatan

¹⁵ Insukindro, "Pemilihan Model Empirik dengan Pendekatan Koreksi Kesalahan", *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Indonesia*, Vol. 14, No. 1, 1999.

¹⁶ A. Mahendra, "Analisis Kebijakan Moneter dan Pengaruhnya terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia", *Tesis*, Universitas Sumatera Utara, 2008.

¹⁷ Shalih Husni, "Dampak Kebijakan Moneter terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Analisis Kebijakan Masa Pemerintahan Kabinet Indonesia Bersatu (Jilid I)", *Skripsi*, Universitas Islam Negeri Malang, 2010.

perputaran arus keuangan perbankan, inflasi, investasi, dan pergerakan nilai tukar. Kenaikan tingkat suku bunga yang dilakukan oleh bank sentral akan direspon oleh para pelaku pasar dan para penanam modal untuk memanfaatkan *moment* tersebut guna meningkatkan produksi dan menanamkan investasinya. Seiring dengan itu, akan berdampak juga pada jumlah produksi atau *output* yang bertambah dan tenaga kerja yang juga akan semakin bertambah. Akibatnya, ekspor bertambah dan jumlah pengangguran menurun, sehingga devisa yang masuk semakin menguatkan dolar terhadap mata uang lain. Demikian pula sebaliknya, jika tingkat suku bunga menurun, produksi industri akan berkurang karena produsen akan membatasi kerugian. Apabila jumlah produksi berkurang, maka akan melemahkan mata uang tersebut.¹⁸

Pengaruh terkecil diberikan oleh perubahan nilai tukar yang signifikan negatif memengaruhi perubahan pertumbuhan sektor perikanan sebesar 0,0087. Artinya, 1 persen kenaikan perubahan nilai tukar menyebabkan perubahan pertumbuhan sektor perikanan menurun sebesar 0,0087 persen. Hal ini menunjukkan kebijakan nilai tukar tidak terlalu berdampak besar terhadap pertumbuhan sektor perikanan.

Selain itu, dari hasil uji empiris dibuktikan bahwa inflasi tidak signifikan memengaruhi pertumbuhan sektor perikanan. Hasil penelitian ini didukung oleh teori yang dikemukakan oleh Nopirin¹⁹ yang mengemukakan bahwa inflasi mungkin dapat menyebabkan terjadinya kenaikan produksi. Dalam keadaan inflasi biasanya kenaikan harga barang mendahului kenaikan upah sehingga keuntungan pengusaha naik. Kenaikan keuntungan ini akan mendorong kenaikan produksi. Namun apabila laju inflasi ini cukup tinggi (*hyper inflation*) dapat mempunyai akibat sebaliknya, yakni penurunan *output*. Dalam keadaan inflasi yang tinggi, nilai uang riil turun dengan drastis, masyarakat cenderung tidak mempunyai uang kas, transaksi mengarah ke barter, yang biasanya diikuti dengan turunnya produksi barang. Hal ini menunjukkan inflasi bisa diikuti

¹⁸ "Pengaruh Suku Bunga terhadap Pertumbuhan Ekonomi Suatu Negara", (<http://www.sepulturforex.com/artikel/forex/lihat.php?id=124892>, diakses 23 Agustus 2014).

¹⁹ Nopirin, *Ekonomi Moneter buku II*, (Yogyakarta: BPFE, 2000), hal. 33.

dengan kenaikan *output*, tetapi bisa juga diikuti dengan penurunan *output*.²⁰

Koefisien ECT bernilai 0,2803 merupakan nilai kecepatan dalam penyesuaian diri menuju tren jangka panjang sebesar 28,03 persen dengan 1 *lag*. Dapat diartikan juga bahwa sebesar 28,03 persen dari ketidaksesuaian yang dapat dikoreksi jangka pendek terhadap jangka panjang selama 1 tahun. Nilai koefisien ECT yang bernilai negatif menunjukkan tingkat kecepatan penyesuaian yang lambat (*slow convergence*) untuk kembali ke kondisi ekuilibrium.

²⁰ Yassirli Amrini, Hasdi Aimon, dan Efrizal Syofyan, "Analisis Pengaruh Kebijakan Moneter terhadap Inflasi dan Perekonomian di Indonesia", *Jurnal Kajian Ekonomi*, Vol. 2, No. 4, 2014.

V. PENUTUP

Semakin menipisnya ketersediaan sumber daya alam di darat mendorong pembangunan bergeser ke arah wilayah pesisir maupun perairan/laut. Oleh karena itu, sudah saatnya untuk mendorong dan meningkatkan pengelolaan pembangunan kelautan (kemaritiman) secara efektif, efisien, dan berkelanjutan. Dalam hal ini, sektor perikanan menjadi salah satu sektor yang penting mengingat potensi dan kontribusinya yang sangat besar bagi perekonomian.

Karenanya diperlukan dukungan kebijakan moneter agar tercipta pembangunan sektor perikanan yang berkelanjutan, berkeadilan, dan merata. Dari hasil analisis empiris terdapat beberapa variabel makroekonomi yang signifikan memengaruhi pertumbuhan sektor perikanan, yaitu nilai tukar dan tingkat suku bunga. Sedangkan inflasi secara statistik tidak signifikan memengaruhi pertumbuhan ekonomi. Hal ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah dan otoritas moneter dalam mengambil keputusan kebijakan yang dapat mendorong pertumbuhan sektor perikanan nantinya.

Jika merujuk pada pengalaman negara lain, beberapa negara yang telah sukses membangun sektor kelautan dan perikanan antara lain adalah Islandia, Norwegia, Thailand, China, dan Korea Selatan. Negara-negara tersebut mampu memberikan kontribusi ekonomi nasional yang besar dan mendapatkan dukungan penuh baik itu secara politik, ekonomi, sosial, dan dukungan lintas sektoral. Indonesia juga dapat belajar dari negara-negara tersebut mengenai bagaimana sistem pembangunan serta kebijakan khususnya di sektor perikanan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adisasmita, Rahardjo. *Pembangunan Ekonomi Maritim*. Jakarta: Graha Ilmu, 2012.
- Gujarati, Damodar. *Basic Econometrics Fourth Edition*. New York: MacGraw-Hill Book Co., 2003.
- Nopirin. *Ekonomi Moneter Buku II*. Yogyakarta: BPFE, 2000.
- Rosadi, Dedi. *Ekonometrika dan Analisis Runtun Waktu Terapan dengan Eviews*. Yogyakarta: Andi Yogyakarta, 2012.

Artikel dalam Jurnal dan Working Paper

- Amrini, Y., Aimon, H., dan Syofyan, E. "Analisis Pengaruh Kebijakan Moneter terhadap Inflasi dan Perekonomian di Indonesia". *Jurnal Kajian Ekonomi*, Vol. 2, No. 4, 2014.
- Apere, ThankGod O. and Karimo, Tamarauntari, Moses. "Monetary Policy Shocks and Agricultural Output Growth in Nigeria". *IOSR Journal of Economics and Finance (IOSR-JEF)*, Vol. 6, Issue 2, 2015.
- Brownson, S., Vincent, I., Emmanuel, G., and Etim, D. "Agricultural Productivity and Macro-Economic Variable Fluctuation in Nigeria". *International Journal of Economics and Finance*, Vol. 4, No. 8, 2012.
- Cristea, M., Marcu, N., and Meghisian, G. M. "The Influence of Macroeconomic Variable on The Romanian Agriculture, Agriculture Research Article". *The Publishing House of The Romanian Academy*, 2015.
- Ehinomen, Christopher and Charles, Akorah Chukwudi. "The Impact of Monetary Policy on Agricultural Development in Nigeria (1970-2010)". *IOSR Journal of Humanities and Social Science (JHSS)*, Vol. 5, Issue 5, 2012.

- Hafidh, Aula Ahmad. "Analisis Purchasing Power Parity Indonesia Menggunakan Pendekatan Error Correction Model". *Jurnal Ekonomi & Pendidikan*, Vol. 2, No. 2, Desember 2005.
- Insukindro. "Pemilihan Model Empirik dengan Pendekatan Koreksi Kesalahan". *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Indonesia*, Vol. 14, No. 1, Yogyakarta, 1999.
- Kibria, U., Arshad, M. U., Kamran, M., Mehmood, Y., Imdad, S., and Sajid, M. "Exploring the Impact of Macro Economic Variables on GDP Growth of Pakistan". *Research Journal of Management Sciences*, Vol. 3, No. 9, 2014.
- Muroyiwa, B., Sitima, I., Sibanda, K., and Mushunje, A. "Monetary Policy Actions and Agricultural Sector Outcomes: Empirical Evidence from South Africa". *Mediterranean Journal of Social Sciences*, Vol. 5, No. 1, Januari 2014, MCSER Publishing, Rome, Italy.
- Rahadian, R., Tajerin, Mira, dan Zulham, A. "Dampak Inflasi terhadap Sektor Kelautan dan Perikanan". *Policy Brief*, Vol. 1, No. 4 Tahun 2014. Balai Besar Penelitian Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan, Badan Penelitian Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Skripsi dan Tesis

- Husni, Shalih. "Dampak Kebijakan Moneter terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Analisis Kebijakan Masa Pemerintahan Kabinet Indonesia Bersatu (Jilid I)". *Skripsi*. Universitas Islam Negeri Malang, 2010.
- Mahendra, A. "Analisis Kebijakan Moneter dan Pengaruhnya terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia". *Tesis*. Universitas Sumatera Utara, 2008.

Tulisan/Artikel dalam internet

- "Membangun Ekonomi Bangsa Berbasis Kelautan dan Perikanan". (<http://esk.ipb.ac.id/index.php/alumni-a-mahasiswa/47-mata-kuliah-pilihan>, diakses 3 September 2015).

"Tiga Kebijakan Strategis Dukung Perekonomian". (<http://infobanknews.com/tiga-kebijakan-strategis-dukung-perekonomian/>, diakses 3 September 2015).

"Udang Merajai Ekspor Perikanan". (<http://www.antaranews.com/berita/427345/udang-merajai-ekspor-perikanan>, diakses 5 September 2015).

"Pengaruh Suku Bunga terhadap Pertumbuhan Ekonomi Suatu Negara". (<http://www.seputarforex.com/artikel/forex/lihat.php?id=124892>, diakses 23 Agustus 2014).

Peraturan Perundang-undangan

Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia No. KEP.45/MEN/2011 tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.

BAGIAN KELIMA

PERAN FASILITASI PERDAGANGAN TERHADAP EKSPOR HASIL PERIKANAN INDONESIA DI KAWASAN ASEAN

Iwan Hermawan

I. PENDAHULUAN

Secara global nilai ekspor hasil perikanan meningkat tajam dalam dekade terakhir, yaitu dari USD15 miliar pada tahun 1980 menjadi USD127 miliar pada tahun 2011. Sekitar 50 persen dari total eksportnya berasal dari negara berkembang. Perkembangan perdagangan tersebut berkaitan erat dengan perubahan rantai suplai dan perkembangan logistik, distribusi, dan pengemasan (*material handling*). Hal ini terjadi karena pasar menjadi lebih terbuka (era globalisasi) dan pada saat yang sama perhatian terhadap standar keamanan pangan, *food waste*, dan isu lingkungan juga semakin meningkat.¹

Globalisasi di negara berkembang mengalami reformasi dari orientasi ke dalam menjadi ke luar, termasuk liberalisasi perdagangan. Salah satu kebijakan perdagangan yang banyak diterapkan adalah pengurangan hambatan non tarif dan fasilitasi perdagangan. Konsep fasilitasi perdagangan bukan isu yang baru dan topik ini telah dipertimbangkan dalam kebijakan perdagangan sejak awal berakhirnya perang dunia II. Bahkan dalam negosiasi *World Trade Organization* (WTO) "Paket Bali" tahun 2013 telah mendorong fasilitasi perdagangan kembali menjadi pusat perhatian di dunia² seiring penurunan tren pengenaan tarif dalam perdagangan multilateral, regional, dan unilateral.³ Alasan penting

¹ FAO, 2013 dalam Audun Lem, Trond Bjorndal, and Alena Lappo, "Economic Analysis of Supply and Demand for Food Up to 2030-Special Focus on Fish and Fishery Products, *FAO Fisheries and Aquaculture Circular* No. 1089, Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome, 2014, pp. 48-49

² Andrew Grainger, "Trade Facilitation: A Review", *Working Paper-Trade Facilitation Consulting Ltd.*, 2007, p. 44.

³ Ben Shepherd and John S. Wilson, "Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities", *Journal of Asian Economics*, 20, 2009, p. 367.

fasilitasi perdagangan hadir dalam reformasi perdagangan adalah^{4,5} (a) menurunkan biaya perdagangan secara signifikan sehingga mendorong kinerja perdagangan dan daya saing, (b) meningkatkan pendapatan melalui ekspor, (c) meningkatkan *foreign direct investment* (FDI), (d) meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dan (e) mendorong capaian ketahanan pangan. Oleh sebab itu tidak mengherankan apabila banyak negara mencoba untuk lebih terbuka dan menyakini jika fasilitasi perdagangan dapat menjadi jembatan dalam mendapatkan benefit perdagangan.⁶

Komitmen fasilitasi perdagangan setiap negara-negara anggota *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) diwujudkan dalam bentuk penyederhanaan prosedur dan pengawasan pergerakan barang antarnegara oleh institusi bea cukai dalam konteks *Customs, Immigration, Quarantine, and Port Authority* (CIQP) dan institusi perbatasan lainnya, termasuk juga lembaga standarisasi produk perdagangan.⁷ Hal ini sejalan dengan cetak biru Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang bertujuan untuk meningkatkan fasilitasi perdagangan melalui (a) penyederhanaan, pengharmonisasi, dan standardisasi perdagangan, pabean, prosedur, dan aliran informasi, (b) ASEAN *single windows* untuk mendorong daya saing eksport dan memfasilitasi integrasi ASEAN ke dalam pasar tunggal untuk barang, jasa, dan investasi.

Shepherd dan Wilson⁸ dalam penelitiannya menunjukkan bahwa anggota negara ASEAN akan mendapatkan benefit dari peningkatan fasilitasi perdagangan tersebut asalkan didukung oleh infrastruktur, regulasi sektor jasa, kebijakan perdagangan, dan administrasi kepabeanan. Secara umum negara-negara anggota ASEAN direkomendasikan untuk lebih fokus pada dua hal yang utama, yaitu

⁴ United Nations Economic Commission for Africa, "Trade Facilitation from An African Perspective", United Nations Economic Commission for Africa, Addis Ababa, 2013.

⁵ Asian Development Bank, *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific*, (Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2009), pp. 6-9.

⁶ *Op.Cit.*, Ben Shepherd and John S. Wilson, p. 367.

⁷ USAID, *Trade Facilitation Regional Agricultural Trade Environment (RATE) Summary*, (Washington DC.: United States Agency for International Development, 2013), p. 2.

⁸ *Op.Cit.*, Ben Shepherd and John S. Wilson, p. 382.

infrastruktur transportasi dan teknologi informasi.⁹ Ditambahkan oleh Ponciano Intal dari *Economic and Research Institute for ASEAN and East Asia* (ERIA) bahwa fasilitasi perdagangan sebagai salah satu kunci meningkatkan daya saing ASEAN. Intervensi dari sisi suplai menjadi bagian esensial untuk meningkatkan kapasitas negara berkembang mendapatkan benefit lebih tinggi dari perdagangan internasional tersebut.¹⁰

Menurut data *Comtrade* pada tahun 2014, wilayah Asia menyumbang 35 persen dan ASEAN berkontribusi sekitar 11 persen terhadap ekspor perdagangan hasil perikanan (HS 03) dunia. Menurut Garces *et al.*,¹¹ negara-negara anggota ASEAN mampu memproduksi seperempat dari produksi perikanan global atau mencapai sekitar 21 juta ton per tahun. Salah satu negara produsen dan sekaligus eksportir terpenting di kawasan ASEAN adalah Indonesia dengan pangsa mencapai 25,84 persen terhadap ekspor hasil perikanan ASEAN. Hal ini tidak terlepas dari dukungan (a) sumber daya berupa *Marine Mega-Biodiversity* terbesar di dunia, (b) lautan dan selat Indonesia yang menjadi alur transportasi internasional yang menghubungkan Benua Asia, pantai Barat Amerika, dan Benua Eropa, dan (c) arus laut dari Samudera Pasifik yang melewati kepulauan Indonesia menuju Samudera Hindia yang memengaruhi naik turunnya produksi perikanan.¹²

Pemerintah Indonesia berupaya meningkatkan ekspor hasil perikanan dengan kebijakan fasilitasi perdagangan karena sebagian besar ekspor tersebut dilakukan melalui laut ke pelabuhan-pelabuhan utama di kawasan ASEAN. Perbaikan kualitas infrastruktur pelabuhan di Indonesia dan negara mitra dagang diharapkan dapat

⁹ *Ibid.*, Ben Shepherd and John S. Wilson, p. 367.

¹⁰ OECD, "Summary Record 2010 OECD Global Forum on Trade: Globalisation, Comparative Advantage and Trade Policy", Organisation for Economic Co-operation and Development, 14-15 October 2010 Chengdu, Peoples' Republic of China, p. 3.

¹¹ Len R. Garces, Michael D. Pido, and Robert S. Pomeroy, *Fisheries in Southeast Asia: Challenges and Opportunities in Transnational Trends: Middle Eastern and Asian Views*, Amit Pandya and Ellen Laipson (Eds.), (Washington, DC.: The Henry L. Stimson Center, 2008), p. 171.

¹² Yusni Ikhwan Siregar, "Menggali Potensi Sumberdaya Laut Indonesia", Makalah Disampaikan pada *Workshop Forum Rektor Indonesia*, Universitas Sumatera Utara, Medan 5-6 Maret 2015.

menurunkan biaya logistik sehingga dapat meningkatkan daya saing hasil perikanan. Contoh upaya nyata dilakukan dengan menetapkan dan mempercepat *dwelling time*, perluasan pelabuhan, pengeringan pelabuhan, *hub port*, penggunaan *Indonesia National Single Window* (INSW) hingga ASEAN *Single Window* (ASW).

Kerja sama perdagangan regional ASEAN dalam kaitannya dengan MEA telah membawa konsekuensi pada perdagangan sektor pertanian, termasuk perikanan, yang semakin terbuka. Negara dengan faktor *endowment* perikanan yang terbatas pun, seperti Brunei Darussalam, dapat berkiprah dan berkontribusi nyata dalam perdagangan hasil perikanan di wilayah ASEAN. Menurut data *Comtrade* tahun 2010-2014, ekspor hasil perikanan Brunei Darussalam tumbuh terbesar hingga 45,73 persen. Bahkan Indonesia dengan potensi ekspor perikanan yang besar hanya mampu tumbuh sebesar 9,07 persen per tahun.

Penurunan ekspor hasil perikanan tersebut berkaitan erat dengan penurunan daya saing hasil perikanan. Selanjutnya keunggulan bersaing ditentukan oleh efisiensi produksi dan perdagangan melalui fasilitasi perdagangan. Menurut Piewthongngam dan Vijitnopparat masalah utama fasilitasi perdagangan dari negara-negara anggota ASEAN antara lain diakibatkan oleh inefisiensi proses *custom clearance*, kualitas infrastruktur yang rendah, sulit mengatur biaya pelayaran yang kompetitif, kompetisi yang rendah dalam layanan logistik, keterbatasan kemampuan *tracking* dan *tracing*, serta jadual pengiriman yang tidak menentu.¹³

Sedangkan di Indonesia permasalahan yang menonjol adalah (a) masih sering dan banyak ditemui permasalahan pada *pre clearance* karena pelaku usaha belum dapat memenuhi persyaratan dokumen tertentu,¹⁴ (b) pelabuhan di Indonesia pada umumnya merupakan peninggalan jaman Belanda yang berusia tua sehingga memengaruhi produktivitasnya. Tiga sampai empat tahun terakhir, pembangunan

¹³ Nimnual Piewthongngam S. J. D. and Prasert Vijitnopparat, "Trade Facilitation Cost of Non-Cooperation to Consumers in the ASEAN Economic Community", San Francisco: The Asia Foundation, 2014, p. 25.

¹⁴ Satyagraha, "Menkeu: Bea Cukai tidak Hambat Bongkar Muat Barang di Pelabuhan", (<http://www.antaranews.com/berita/502181/menkeu-bea-cukai-tidak-hambat-bongkar-muat-barang-di-pelabuhan>, diakses 17 Agustus 2015).

pelabuhan baru mulai dilakukan kembali oleh pemerintah,¹⁵ dan (c) selama ini pemilik barang dikenai *Terminal Handling Charge* (THC), yang terdiri *Container Handling Charge* (CHC) ditambah *surcharge*. Peti kemas ukuran 20 kaki dikenakan CHC sebesar USD95 per *Twenty-foot Equivalent Units* (TEUs) dan *surcharge* USD12 per TEUs. Peti kemas 40 kaki dikenakan CHC sebesar USD124 per TEUs dan *surcharge* USD21 per TEUs. CHC Indonesia menjadi CHC termahal di wilayah ASEAN. Contohnya di Pelabuhan Bangkok dan Laem Cha Bang tercatat sebesar USD60 dan USD53 per TEUs untuk kontainer 20 kaki, dan USD95 dan USD85 per TEUs untuk kontainer 40 kaki. Sedangkan di Pelabuhan Manila, THC untuk kontainer 20 kaki sebesar USD82 per TEUs dan kontainer 40 kaki dikenai THC USD115 per TEUs.¹⁶

Resultan dari masalah tersebut adalah lamanya proses bongkar barang hingga keluar pelabuhan (*dwelling time*) sehingga menjadi *bottleneck* perdagangan hasil perikanan. Rata-rata *dwelling time* di pelabuhan Indonesia menunjukkan tren yang meningkat (semakin lama) yaitu 4,88 hari pada tahun 2010, lalu 5,75 hari pada tahun 2011, dan menjadi 6,38 hari pada tahun 2012. Saat ini di Pelabuhan Tanjung Priok-Indonesia memiliki *dwelling time* rata-rata 5,5 hari dan kondisi ini tertinggal dengan Singapura yang memiliki *dwelling time* rata-rata 1 hari, Thailand rata-rata 2-3 hari, dan Malaysia rata-rata 2 hari. Di Singapura, sistem dilakukan mulai dari *pre customs clearance*, *customs clearance* hingga *post customs clearance*, yang notabene juga dilakukan di Indonesia, namun perbedaannya pada layanan *fast trade*¹⁷ sehingga barang keluar lebih cepat dan tingginya tarif inap kontainer di pelabuhan.¹⁸

¹⁵ Ardyan Mohamad, "Kualitas Pelabuhan Buruk karena Majoritas Peninggalan Belanda", (<http://www.merdeka.com/uang/kualitas-pelabuhan-buruk-karena-majoritas-peninggalan-belanda.html>, diakses 17 Agustus 2015).

¹⁶ "INSA Segera Hapus THC di Tanjung Priok, Pungutan di Pelabuhan Menjadikan Biaya Logistik di Indonesia Tinggi", (<http://sinarharapan.co/news/read/140917215/insa-segera-hapus-thc-di-tanjung-priok-span-span->, diakses 17 Agustus 2015).

¹⁷ *Fast trade* seperti *Indonesia National Single Window* (INSW), yang terdiri dari berbagai kumpulan lembaga dengan sistem informasi lebih cepat. Lartas (perizinan impor) sudah selesai semuanya di *fast trade*, sementara tugas *customs* hanya *clearance*. Di Indonesia, bagian *customs* wajib melakukan cek kembali di lartas termasuk perizinan dan lain-lain.

¹⁸ Wiji Nurhayat, "Dwelling Time di Pelabuhan RI 5,5 Hari, Malaysia Hanya 2 Hari", (<http://finance.detik.com/read/2015/06/23/171317/2950212/4/dwelling-time-di-pelabuhan-ri-55-hari-malaysia-hanya-2-hari>, diakses 12 Agustus 2015).

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis (1) perkembangan ekspor hasil perikanan Indonesia di wilayah ASEAN dan (2) peran fasilitasi perdagangan terhadap ekspor hasil perikanan Indonesia di wilayah ASEAN.

II. TERMINOLOGI DAN FAKTA EMPIRIS

FASILITASI PERDAGANGAN

Penjelasan terminologi fasilitasi perdagangan akan memberikan dasar pemahaman yang sama tentang eksistensinya di dalam perdagangan internasional. Sedangkan fakta-fakta empirisnya akan melengkapi terminologi fasilitasi perdagangan ketika direfleksikan ke kondisi riil.

2.1. Terminologi Fasilitasi Perdagangan

Definisi fasilitasi perdagangan (*trade facilitation*) sebelumnya tidak ada yang baku digunakan secara universal, namun sejak pembicaraan mulai difokuskan pada transparansi dan implementasi yang efisien dari regulasi perdagangan maka fasilitasi perdagangan banyak merujuk sebagai transmisi yang dapat mendorong perdagangan internasional. Oleh sebab itu definisi yang paling sederhana biasanya menyangkut rasionalisasi sistematis dari prosedur dan dokumen keabeanan. Sedangkan pengertian yang lebih luas, fasilitasi perdagangan mencakup semua hal yang memengaruhi pergerakan barang antara penjual dan pembeli dalam rantai suplai internasional.¹⁹

Beberapa institusi internasional berusaha menjelaskan definisi fasilitasi perdagangan dan secara detail disajikan pada Tabel 1. Menurut WTO, OECD, APEC, dan UN/CEFACT, secara umum fasilitasi perdagangan didefinisikan sebagai proses penyederhanaan dan pengharmonisasian prosedur perdagangan internasional guna mendukung pergerakan barang dalam perdagangan internasional. Sedangkan ICC dan WCO mendefinisikannya dengan menggabungkan tujuan fasilitasi perdagangan, yaitu meningkatkan efisiensi perdagangan internasional dan menghindari hambatan perdagangan yang tidak diperlukan.

¹⁹ *Op.Cit.*, Asian Development Bank, p. 4.

Tabel 1. Definisi Fasilitasi Perdagangan Menurut Beberapa Institusi Perdagangan dan Kepabeanan Internasional

No.	Institusi	Definisi/Penjelasan
1.	<i>World Trade Organization (WTO)</i>	<i>The simplification and harmonization of international trade procedures, where trade procedures are the activities, practices, and formalities involved in collecting, presenting, communicating, and processing data and other information required for the movement of goods in international trade</i>
2.	<i>World Customs Organization (WCO)</i>	<i>The avoidance of unnecessary trade restrictiveness. This can be achieved by applying modern techniques and technologies, while improving the quality of controls in an internationally harmonized manner</i>
3.	<i>United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT)</i>	<i>The simplification, standardization, and harmonization of procedures and associated information flows required to move goods from seller to buyer and to make payments</i>
4.	<i>Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)</i>	<i>The simplification and standardization of procedures and associated information flows required to move goods internationally from seller to buyer and to pass payments in the other direction</i>
5.	<i>Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC)</i>	<i>The simplification and rationalization of customs and other administrative procedures that delay or increase the cost of moving goods across international borders</i>
6.	<i>International Chamber of Commerce (ICC)</i>	<i>Improve the efficiency of the processes associated with trading in goods across national borders</i>

Sumber: Asian Development Bank.²⁰

Wilson *et al.*,²¹ memberikan empat indikator yang dapat digunakan untuk menjelaskan dimensi fasilitasi perdagangan, yaitu (a) efisiensi/kualitas pelabuhan yang mencakup infrastruktur laut

²⁰ *Ibid.*, Asian Development Bank, p. 4.

²¹ John S. Wilson, Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki, "Trade Facilitation and Economic Development: Measuring the Impact", *World Bank Policy Research Working Paper No. 2988*, 2003, pp. 4-6.

dan udara, (b) bea cukai yang digunakan untuk mengukur biaya langsung menyangkut transparansi administrasi kepabeanan dan lintas perbatasan, (c) regulasi digunakan untuk mengukur pendekatan ekonomi dan peraturan, dan (d) *e-business* digunakan untuk mengukur sejauh mana perekonomian memiliki infrastruktur yang diperlukan, seperti telekomunikasi, jasa perantara keuangan dan logistik, serta menggunakan jaringan informasi untuk meningkatkan efisiensi dan kegiatan ekonomi.

2.2. Fakta Empiris Fasilitasi Perdagangan

Menurut penelitian Evasari, Pemerintah Indonesia diharapkan menjalin kerja sama dengan negara anggota *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) dalam fasilitasi perdagangan. Hal tersebut berkaitan dengan penentuan biaya persyaratan administrasi (standarisasi) sehingga dapat meningkatkan arus perdagangan.²²

Penelitian fasilitasi perdagangan di negara-negara Asia dan ASEAN telah dilakukan oleh Hossain dan Rahman, serta Otsuki. Penelitian mereka menganalisis biaya, dokumentasi, dan komponen waktu transaksi perdagangan. Hasilnya menunjukkan bahwa proses ekspor kain tenun dari Bangladesh ke India melalui laut melibatkan 12 *steps*, 26 dokumen, dan 13 institusi, serta rata-rata dapat dilengkapi dalam waktu 40 hari. Beberapa rekomendasi untuk meningkatkan *supply chain*, yaitu (a) aplikasi modern pada institusi bea cukai, (b) mengadopsi kebijakan dan desain terkait dokumen elektronik, (c) mengembangkan infrastruktur pelabuhan (contoh terminal kontainer, *berthing stations*²³, dan gudang), dan (d) memperkuat kolaborasi pemerintah dan kamar dagang/bisnis untuk menciptakan lingkungan bisnis yang lebih baik.²⁴

Otsuki menganalisis kinerja ekonomi ASEAN terkait fasilitasi perdagangan dan dampak peningkatan fasilitasi perdagangan

²² Uke Tri Evasari, "Dampak Fasilitasi Perdagangan terhadap Ekspor Elektronika Indonesia ke Negara-Negara Anggota APEC", *Skripsi*, Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor, Bogor 2014, hal. 35.

²³ *Berth Stations* adalah stasiun untuk tambat.

²⁴ Syed Saifuddin Hossain and Md. Tariqur Rahman, "Facilitating Trade through Simplification of Trade Processes and Procedures in Bangladesh", ARTNet Working Paper Series No. 93, Asia-Pacific Researchand Training Network on Trade, 2011, pp. 34-36.

tersebut terhadap perdagangan manufaktur. Hasil estimasi *gravity model* menunjukkan fasilitasi perdagangan berdampak positif terhadap aliran perdagangan bilateral, di mana peraturan/hukum memiliki efek terbesar di antara efisiensi pelabuhan/bandara, lingkungan pabean, dan infrastruktur sektor jasa.²⁵

Penelitian fasilitasi perdagangan juga telah dilakukan di wilayah Asia dan Afrika. Wilson *et al.*, meneliti tentang hubungan antara fasilitasi perdagangan dengan aliran perdagangan di wilayah Asia-Pasifik. Hasilnya menunjukkan bahwa peningkatan efisiensi pelabuhan/bandara memiliki dampak yang besar dan positif terhadap aliran perdagangan, sedangkan regulasi/peraturan justru menghalangi aliran perdagangan. Di samping itu peningkatan proses bea cukai dan penggunaan *e-business* secara signifikan akan meningkatkan perdagangan namun tingkatnya masih lebih rendah dari efisiensi pelabuhan/bandara atau peraturan. Berdasarkan simulasi, perdagangan intra APEC akan meningkat hingga 21 persen, dan setengahnya diakibatkan efisiensi pelabuhan/bandara.²⁶

Felipe dan Kumar menganalisis hubungan antara aliran perdagangan bilateral dengan fasilitasi perdagangan di negara-negara Asia Tengah. Hasilnya menunjukkan bahwa terdapat benefit dalam perdagangan sebagai akibat peningkatan fasilitasi perdagangan. Benefit antarnegara bervariasi dari 20 persen untuk kasus di Azerbaijan hingga 63 persen untuk kasus di Tajikistan. Selain itu perdagangan intraregional meningkat hingga 100 persen. Penelitian ini juga menemukan bahwa peningkatan tertinggi dalam total perdagangan berasal dari peningkatan dalam infrastruktur, diikuti logistik, dan efisiensi pabean serta institusi perbatasan lainnya.²⁷

Penelitian Akinkugbe menganalisis fasilitasi perdagangan dengan ekspor barang manufaktur Afrika. Hasilnya menunjukkan

²⁵ Tsunehiro Otsuki, "Quantifying the Benefits of Trade Facilitation in ASEAN", OSIPP *Discussion Paper-DP-2011-E-006*, Osaka School of International Public Policy, 2011, This paper is originally prepared for ERIA Research Project 2010 No. 3 , pp. 38-40.

²⁶ *Op.Cit.*, John S. Wilson, Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki, p. 386.

²⁷ Jesus Felipe and Utsav Kumar, "The Role of Trade Facilitation in Central Asia: A Gravity Model", *Working Paper No. 628*, October 2010, Levy Economics Institute, New York, pp. 21-23.

bahwa regim kebijakan berpengaruh dalam mendorong aliran perdagangan dari Afrika. Untuk itu direkomendasikan agar pemerintah di berbagai negara Afrika lebih fokus memperbaiki standar dan melakukan *best practices* dalam kaitannya dengan fasilitasi perdagangan pada *global value chain*.²⁸

²⁸ Oluyele Akinkugbe, "Trade Facilitation and Africa's Manufactured Goods' Export: A Panel Data Analysis", *The Journal of Developing Areas*, Vol. 42, No. 2, 2009, p. 86.

III. PENDEKATAN GRAVITY MODEL DALAM ESTIMASI DAMPAK FASILITASI PERDAGANGAN

3.1. Pendekatan *Gravity Model*

Di dalam *standard gravity model*, data *cross-section* banyak digunakan untuk mengestimasi dampak perdagangan dan hubungan perdagangan dalam satu periode waktu tertentu, misalnya satu tahun. Penggunaan data ini memiliki kelemahan jika dibandingkan dengan menggunakan data panel ataupun data *pool*, seperti yang telah dilakukan oleh Kien pada tahun 2009, Brodzicki tahun 2009, dan Akhter dan Ghani tahun 2010²⁹. Namun demikian tujuan penggunaan data *cross-section* dalam penelitian ini adalah untuk menangkap peran variabel-variabel fasilitas perdagangan dalam kinerja ekspor Indonesia, tanpa perlu mengetahui relevansi hubungan antara variabel-variabel dalam periode tertentu dan juga dampak individual bilateral perdagangan.

Secara umum data berasal dari berbagai sumber dengan periode analisis tahun 2009-2014. Negara-negara yang ditetapkan sebagai bagian dalam penelitian ini meliputi Singapura, Malaysia, Thailand, Filipina, Vietnam, Kamboja, dan Vietnam. Tujuh dari sepuluh negara anggota ASEAN (Indonesia, Malaysia, Singapura, Brunei Darussalam, Thailand, Filipina atau ASEAN-6 plus Kamboja, Myanmar, Laos, dan Vietnam atau CMLV) tersebut dipilih karena adanya keterbatasan data aliran perdagangan bilateral (dalam ton) dengan Indonesia yang disediakan oleh *Comtrade database HS 03* (digit 2). Sedangkan data nilai GDP mitra dagang dan GDP Indonesia bersumber dari *World Development Indicators (WDI)* pada *database World Bank*, dan data nilai tukar bersumber *International Monetary Fund (IMF)*. Variabel jarak antara negara berasal dari <http://distancecalculator.globefeed.com> dan harga minyak bumi dunia di-*benchmark* dari

²⁹ Naseem Akhter and Ejaz Ghani, "Regional Integration in South Asia: An Analysis of Trade Flows Using the Gravity Model", *The Pakistan Development Review*, Vol. 49, No. 2, (Summer 2010), pp. 105-118.

WTI yang bersumber dari indexmundi. Peubah kunci yang menjadi perhatian utama, yaitu indikator fasilitas perdagangan (hambatan dana kepabeanan/bea cukai dan kualitas infrastruktur pelabuhan), berasal dari *World Bank's Logistic Performance Index*.³⁰

3.2. Estimasi Dampak Fasilitasi Perdagangan

Gravity model banyak digunakan sebagai alat untuk mengestimasi aliran, termasuk di dalamnya aliran perdagangan bilateral, aliran migrasi, dan aliran wisatawan. Konsep tersebut didasarkan pada hukum gravitasi Newton dan pertama kali digunakan oleh Tinbergen pada tahun 1962. Postulat dari *standard gravity model* bahwa perdagangan bilateral adalah proporsional dengan pendapatan nasional dan berkebalikan dengan jarak, diproksi dengan biaya perdagangan dan biaya informasi, di mana berkurang karena penurunan jarak secara geografis. Variabel lainnya meliputi ukuran negara, perbatasan, bahasa, ukuran populasi, infrastruktur, dan lainnya juga dapat ditambahkan dalam *gravity model*. *Standard gravity model* tidak menyediakan dasar teori yang spesifik karena itu modelnya berkembang setiap saat.³¹

Menurut Kareem dan Kareem,³² persamaan gravitasi pertama kali digunakan oleh Ravenstein pada tahun 1885 dan dilanjutkan oleh Zipf pada tahun 1946. Penggunaannya secara formal dilakukan oleh Tinbergen pada tahun 1962 dan Pöyhönen pada tahun 1963, di mana keduanya menduga jika bentuk fungsi *Newtonian gravity* dapat pula diaplikasikan dalam menjelaskan aliran perdagangan bilateral antarnegara (jarak). Dasar persamaan gravitasi berasal dari proporsi Isaac Newton tentang hukum gravitasi universal. Gaya gravitasi antara dua objek 'i' dan 'j' secara proporsional merupakan

³⁰ LPI merupakan komposit dari 7 komponen, yaitu (1) efisiensi kepabeanan dan agen-agen perbatasan, (2) kualitas transportasi dan teknologi informasi, (3) kemudahan dalam pelayaran internasional, (4) kompetensi industri logistik lokal, (5) kemampuan untuk *tracking* dan *tracing*, (6) biaya logistik domestik, dan (7) kecepatan waktu pelayaran mencapai tujuan. Skor pada LPI menggunakan skala 1-5.

³¹ *Ibid.*, Naseem Akhter and Ejaz Ghani, pp. 105-118.

³² Fatima Olanike Kareem and Olayinka Idowu Kareem, "Specification and Estimation of Gravity Models: A Review of the Issues in the Literature", *EUI Working Paper RSCAS 2014/74*, European University Institute, 2014, pp. 4-5.

perkalian dari masa objek dan dibagi dengan jarak antara dua objek tersebut. Persamaan tersebut adalah sebagai berikut:

Di mana GF adalah gaya gravitasi antara dua massa; C adalah konstanta gravitasi; M_1 dan M_2 adalah massa objek; dan D adalah jarak antara dua massa tersebut.

Gravity model banyak digunakan dalam pendekatan empiris terhadap model perdagangan bilateral, regional, dan multilateral. Versi awal dari model diekspresikan sebagai berikut:

$$X_{ij} = \beta_0(Y_j)^{\beta_1}(Y_i)^{\beta_2}(D_{ij})^{\beta_3}\mu_{ij} \dots \quad (2)$$

Di mana X_{ij} adalah nilai bilateral ekspor/import dalam dolar, Y_{ij} dan Y_j adalah nilai negara pengekspor dan pengimpor yang diproses dengan pendapatannya, D_{ij} adalah jarak antara dua negara tersebut, μ_{ij} adalah *error term*, dan β_s adalah paramater yang tidak diketahui dalam persamaan.

Gravity model yang digunakan dalam penelitian ini mengikuti *standard gravity model* dan diperluaskan untuk menjawab tujuan penelitian. Beberapa variabel-variabel tersebut telah dianalisis dan digunakan oleh Athukorala dan Yamashita tahun 2006, Kabir dan Salim tahun 2010, serta Felipe dan Kumar tahun 2010. Oleh sebab itu spesifikasi *gravity model* dalam penelitian ini dikembangkan dengan menambahkan faktor fasilitasi perdagangan sebagai berikut:

$$\ln \text{EXPO}_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \ln \text{GDP}_i + \beta_2 \ln \text{GDPI}_j + \beta_3 \text{DIS}_{ij} + \beta_4 \ln \text{NTR}_{ij} + \beta_5 \text{BCP}_{ij} + \beta_6 \text{INFR}_{ij} + \mu_{ij} \dots \quad (3)$$

Di mana EXPO_{ij} adalah ekspor dari negara i ke negara j; GDP_i adalah riil GDP negara i; GDP_j adalah riil GDP negara j; DIS_{ij} adalah jarak secara geografis atau ekonomi antara dua negara i dan j; NTR_{ij} adalah nilai tukar negara i terhadap USD; BCP_{ij} adalah *burden customs procedures* di mana skornya 1-5 (data internal) untuk negara i dan negara j; dan INFR_{ij} adalah kualitas infrastruktur pelabuhan negara i dan negara j.

IV. PERKEMBANGAN INDUSTRI PERIKANAN DAN PERAN FASILITASI PERDAGANGAN

Pada bab ini disajikan perkembangan industri perikanan yang meliputi produksi dan ekspor hasil perikanan nasional di kawasan ASEAN dari waktu ke waktu. Selain itu peran fasilitasi perdagangan terhadap ekspor hasil perikanan tersebut dielaborasi lebih lanjut, baik dari sisi pendekatan kualitatif maupun kuantitatif.

4.1. Perkembangan Industri Perikanan Nasional di Kawasan ASEAN

Indonesia memiliki potensi perikanan yang sangat besar, baik pada perikanan tangkap maupun perikanan budidaya. Potensi geografis berupa lautan seluas 2/3 wilayah Indonesia dengan garis pantai sepanjang 104.000 km atau kedua terpanjang di dunia setelah Kanada, dan pulau sebanyak 17.504. Menurut Guru Besar Fakultas Perikanan dan Kelautan IPB, Rokhmin Dahuri, potensi nilai ekonomi perikanan Indonesia diperkirakan mencapai USD1,2 triliun per hari yang dihasilkan dari 11 sektor ekonomi kelautan, antara lain perikanan, transportasi laut, industri maritim, dan wisata kelautan (bahari).³³ Untuk menangkap potensi tersebut, Kementerian Perikanan dan Kelautan terus berupaya untuk mengurangi hambatan bagi para pelaku usaha, seperti penyederhanaan prosedur dan kejelasan peraturan.³⁴

Berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2014, total jumlah produksi perikanan (perikanan tangkap dan perikanan budidaya) mencapai 20,72 juta ton, di mana sejak 5 tahun

³³ Elba Damhuri, "Potensi Ekonomi Kelautan Indonesia 1,2 Triliun Dolar AS", (<http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/14/09/18/nc2w28-potensi-ekonomi-kelautan-indonesia-12-triliun-dolar-as>, diakses 17 Agustus 2015).

³⁴ Septian Deny, "Potensi Ekonomi Kelautan RI Capai Rp 3.000 Triliun per Tahun", (<http://bisnis.liputan6.com/read/2112698/potensi-ekonomi-kelautan-ri-capai-rp-3000-triliun-per-tahun>, diakses 17 Agustus 2015).

terakhir produksinya tumbuh sebesar 12,17 per tahun.³⁵ Total produksi perikanan tangkap mencapai 6,20 ton dengan pertumbuhan selama 5 tahun terakhir sebesar 2,84 persen per tahun yang masih dalam toleransi jumlah tangkap yang diperbolehkan (JTB)³⁶. Kelompok sumber daya ikan yang memberikan kontribusi utama pada volume produksi adalah kelompok ikan (pelagis besar, pelagis kecil, demersal, dan ikan karang konsumsi) sebanyak 5,78 juta ton atau 89,36 persen dari total volume produksi laut. Provinsi yang berkontribusi terbesar terhadap volume produksi adalah Sumatera Utara sebesar 563.030 ton atau 9,08 persen dan Maluku sebanyak 554.090 atau 8,94 persen. Sedangkan volume produksi yang terendah adalah Daerah Istimewa Yogyakarta sebanyak 5.070 ton atau 0,08 persen dari total volume produksi.

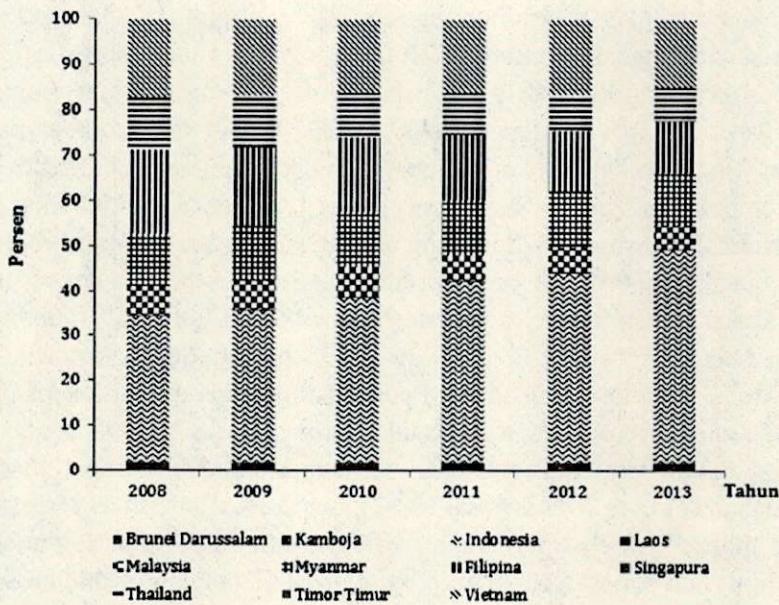
Capaian sementara produksi perikanan budidaya sampai dengan triwulan IV tahun 2014 sebesar 14,52 juta ton atau tumbuh 18,25 persen per tahun. Produksi perikanan budidaya didominasi oleh komoditas rumput laut sebesar 10,23 juta ton atau 70,47 persen, kemudian ikan sebesar 25,44 persen, udang sebesar 4,07 persen dari total produksi. Capaian produksi tahun 2014 meningkat 9,17 persen dari tahun 2013 akibat (1) dukungan ketersediaan benih, di mana produksinya sampai dengan triwulan IV tahun 2014 telah melebihi target yaitu sebesar 88 miliar ekor (122,56 persen), terutama untuk komoditas ikan air tawar, dan (2) potensi lahan perikanan budidaya laut yang mencapai 8,36 juta ha, potensi lahan budidaya air tawar sebesar 1,22 juta ha, dan potensi lahan budidaya payau sebesar 2,23 juta ha.³⁷

Produksi perikanan Indonesia relatif lebih tinggi dibandingkan dengan negara-negara lain di wilayah ASEAN. Pangsa produksi hasil perikanan Indonesia cenderung meningkat sebesar 32,59 persen pada tahun 2008 menjadi 47,45 persen pada tahun 2013. Adapun negara-negara ASEAN yang juga memproduksi hasil perikanan cukup besar adalah Vietnam, Myanmar, dan Filipina dengan kontribusi masing-masing 15,02 persen, 11,62 persen, dan 11,60 persen pada tahun 2013 (Gambar 1).

³⁵ Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Laporan Kinerja Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2014*, (Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2014), hal. 3.21.

³⁶ Jumlah Tangkapan yang Diperbolehkan (JTB) tidak hanya mengontrol hasil tangkapan tetapi juga dapat mengontrol tingkat eksplorasi perikanan. Secara khusus materi ini masuk dalam UU No. 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan atas UU No. 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan pada Pasal 7 ayat (1) dan ayat (4).

³⁷ *Ibid.*, Kementerian Kelautan dan Perikanan, hal. 3.25-3.26.



Sumber: FAOstat, 2015.

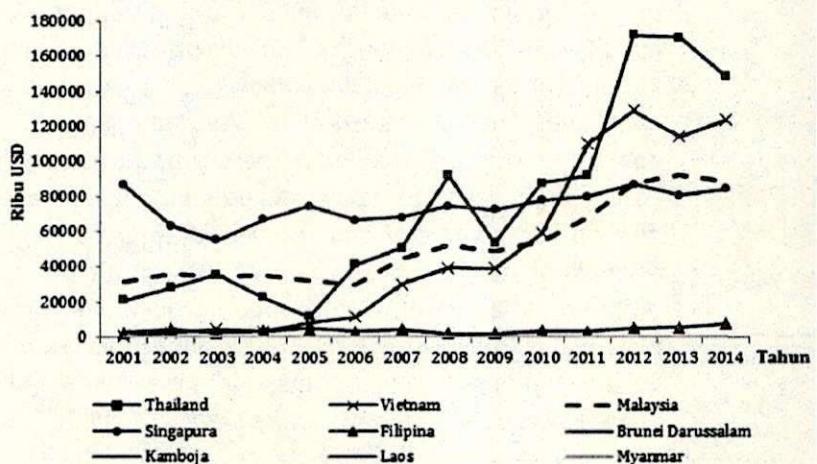
Gambar 1. Perkembangan Pangsa Produksi Hasil Perikanan Negara-Negara ASEAN Tahun 2008-2013

Produksi hasil perikanan Indonesia yang besar digunakan untuk memenuhi konsumsi hasil perikanan di dalam negeri yang cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Menurut data Kementerian Kelautan dan Perikanan, konsumsi ikan masyarakat Indonesia sebesar 30,48 kg per kapita per tahun pada tahun 2010 dan meningkat menjadi 37,89 kg per kapita per tahun pada tahun 2014 atau tumbuh sebesar 4,45 persen per tahun.

Hasil perikanan sebagian besar dieksport ke negara-negara lain. Pada tahun 2014, ekspor hasil perikanan Indonesia menempati posisi ke 10 di pasar dunia, sedangkan di wilayah Asia menempati posisi ke 4, dan di wilayah ASEAN menempati posisi ke 2 setelah Vietnam. Berdasarkan data *Comtrade*, perkembangan ekspor hasil perikanan Indonesia ke wilayah ASEAN cenderung meningkat selama 5 tahun terakhir dengan pertumbuhan 1,93 persen per tahun. Namun apabila data ekspor dianalisis dengan periode yang lebih panjang, misalnya dari tahun 2001-2014, maka tampak apabila ekspor Indonesia cenderung berfluktuasi. Pada tahun 2001 ekspor hasil perikanan Indonesia mencapai 130,65 ribu ton atau USD143,34 juta, meningkat

tajam pada tahun 2006 menjadi 317,32 ribu ton atau USD153,31 juta, kemudian menurun, dan kembali naik pada tahun 2010 serta cenderung terus naik hingga pada tahun 2014 mencapai 347,04 ton atau senilai USD453,14 juta. Apabila dilihat dari komposisi ekspor hasil perikanan Indonesia ke wilayah ASEAN maka ekspor didominasi oleh ikan beku utuh (HS 0303) dan segar utuh (HS 0302), sisanya berbentuk ikan yang diasapkan (HS 0305), filet ikan segar/dingin, beku (HS 0304), *Crustacea* (udang-udangan) (HS 0306), *Mollusca* (kerang-kerangan) (HS 0307), dan lainnya (HS 0308).

Ekspor hasil perikanan Indonesia ke wilayah ASEAN banyak diserap oleh Thailand, Vietnam, Malaysia, dan Singapura (Gambar 2). Dari keempat negara tersebut, ekspor hasil perikanan Indonesia ke Thailand dan Malaysia menurun. Pada tahun 2013-2014 pertumbuhan ekspor hasil perikanan Indonesia ke Thailand turun 10,40 persen per tahun sedangkan ekspor hasil perikanan Vietnam dan Filipina tumbuh positif di pasar Thailand, masing-masing sebesar 29,87 persen dan 3,23 persen. Di sisi lain pertumbuhan ekspor hasil perikanan Indonesia ke pasar Malaysia juga menurun sebesar 2,2 persen per tahun selama periode tahun 2010-2014. Kompetitor hasil perikanan di pasar Malaysia adalah Vietnam dan Thailand, di mana masing-masing tumbuh sebesar 55,66 persen dan 4,05 persen.



Sumber: Comtrade, 2015.

Gambar 2. Perkembangan Ekspor Hasil Perikanan Indonesia ke Kawasan ASEAN Tahun 2011-2014

Pertumbuhan positif ekspor hasil perikanan dari Thailand, Vietnam, dan Filipina di pasar tujuan ekspor Indonesia tidak terlepas dari dukungan kebijakan pemerintahnya terhadap pembangunan sektor perikanan. Visi Kementerian Thailand adalah menjadi pemimpin sektor perikanan di regional guna meningkatkan kemakmuran masyarakat. Untuk itu Pemerintah Thailand berkomitmen (a) mengembangkan produk perikanan sesuai standar internasional, (b) meningkatkan produksi perikanan, (c) mengelola sumber daya perairan, (d) mengembangkan penelitian dan pengembangan perikanan, dan (e) mengembangkan sistem manajemen kelembagaan perikanan.

Secara umum kebijakan perikanan Thailand meliputi (a) kebijakan perikanan perairan dilakukan dengan mempertahankan tingkat produksi perikanan tidak kurang 1,7 juta ton per tahun dan mengurangi eksplorasi sumber daya perikanan tidak kurang 100 ribu ton per tahun, (b) kebijakan perikanan antarnegara dilakukan dengan menghasilkan produksi perikanan melalui kerja sama sekurang-kurangnya 1,8 juta ton per tahun dengan menggunakan 3,5 ribu kapal ikan berukuran lebih dari 18 meter, (c) kebijakan perikanan budidaya dilakukan dengan meningkatkan produksi sebesar 5 persen per tahun sehingga akan diperoleh 555 ribu ton, di mana 250 ton diproduksi dari budidaya perikanan air tawar dan 305 ribu ton dari perikanan budidaya air laut, dan (d) kebijakan industri perikanan dilakukan dengan mengekspor produk perikanan tidak kurang dari 1 juta ton per tahun atau 75 ribu juta Bath. Selain itu meningkatkan nilai produk perikanan 10 persen per tahun dan meningkatkan konsumsi ikan per kapita 30 kg per tahun.³⁸

Kondisi ekspor perikanan Vietnam saat ini tidak terlepas dari program dan kebijakan pemerintahnya. Sejak tahun 1996, Pemerintah Vietnam telah melakukan perbaikan ekonomi pasar dengan kebijakan *Doi Moi (renovation policy)*. Regulasi perikanan dilengkapi dengan *Masterplan of Fishery*. Pokok pikiran regulasi tersebut salah satu untuk memberdayakan peran pemerintah provinsi dalam mengelola sumber daya perikanan tangkap dan budidaya di daerah masing-masing tanpa meninggalkan konservasi alam serta keterlibatan *stakeholders*.³⁹ Oleh sebab itu tidak

³⁸ Penjelasan lebih detail dapat dilihat pada website Kementerian Pertanian Thailand atau dapat diakses ke <http://www.fisheries.go.th>.

³⁹ Ministry of Fisheries and The World Bank, "Vietnam Fisheries and Aquaculture Sector Study", Final Report, Ministry of Fisheries and The World Bank, 2005, p. 17.

mengherankan jika ada pihak yang mengatakan jika Vietnam dan Thailand akan menjadi ancaman sektor perikanan Indonesia ketika MEA diberlakukan pada akhir tahun 2015.⁴⁰

Adapun strategi yang digunakan oleh Pemerintah Filipina adalah dengan mengembangkan kebijakan perikanan hingga ke tingkat pemerintahan kabupaten/kota melalui berbagai program, seperti kemudahan akses pembiayaan dan permodalan, pemberdayaan melalui adopsi teknologi modern, asuransi perikanan, dan lain sebagainya. Strategi tersebut merupakan penjabaran dari (a) *Republic Act No. 8550* yang berisi tentang pengembangan, manajemen, dan konservasi perikanan dan sumber daya perairan, serta integrasi dengan semua perundang-undangan yang ada, dan (b) adanya fenomena pertumbuhan GDP yang ternyata tidak banyak mengurangi tingkat kemiskinan di daerah-daerah kantong, khususnya nelayan beserta keluarganya. Oleh sebab itu, Pemerintah Filipina menyusun *Philippine Development Plan (PDP)* tahun 2011-2016, di mana target produksi perikanan tahun 2016 meningkat menjadi 1,45 juta ton dari 1,25 juta ton pada tahun 2010 untuk komoditas perikanan komersial; perikanan kota mencapai 1,64 juta tahun 2016 dari sebelumnya 1,37 juta ton,⁴¹ dan perikanan budidaya meningkat menjadi 3,54 juta ton dari 2,54 juta ton. Selain itu terdapat target penurunan tingkat kehilangan hasil panen perikanan melalui mekanisasi dari 25 persen pada tahun 2008 menjadi 18 persen pada tahun 2016.⁴²

4.2. Peran Fasilitasi Perdagangan Perikanan Nasional di Kawasan ASEAN

Pada Tabel 2 disajikan hasil analisis data dengan menggunakan pendekatan *random effect*. Pemilihan metode ini didasarkan uji Hausman. Hasil analisis menunjukkan bahwa sebesar 36 persen peubah-peubah eksogenus secara bersama-sama dapat menjelaskan perilaku volume ekspor bilateral hasil perikanan antara Indonesia

⁴⁰ Ananda Teresia, "Perikanan Indonesia Masih Unggul di ASEAN", (<http://bisnis.tempo.co/read/news/2014/02/27/092557890/perikanan-indonesia-masih-unggul-di-asean>, diakses 14 Agustus 2015).

⁴¹ Nelayan kecil (perikanan tangkap) dengan kapal ukuran kurang dari 3 GT.

⁴² National Economic and Development Authority, *Philippine Development Plan (PDP) 2011-2016, Results Matrices*, (Pasig City: National Economic and Development Authority), 2011.

dengan mitra dagangnya di wilayah ASEAN. Adapun peubah yang berpengaruh secara signifikan adalah GDP mitra dagang, jarak antara dua negara (DIS), prosedur kepabeanan (BCP), dan kualitas infrastruktur pelabuhan (INFR). Kedua indikator fasilitasi perdagangan dalam penelitian ini ternyata signifikan memengaruhi aliran eksport hasil perikanan Indonesia ke negara mitra dagang di wilayah ASEAN.

Tabel 2. Hasil Pendugaan Koefisien Parameter Bilateral Eksport Hasil Perikanan Indonesia dengan Negara-Negara ASEAN
Tahun 2009-2014

<i>Variables</i>	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-Statistic</i>	<i>Prob.</i>	
C	-1,174425	18,87124	-0,062234	0,9507	
GDP?	1,065934	0,652543	1,633507***	0,1113	
GDPI?	-0,680570	0,956432	-0,711571	0,4814	
NTR?	-0,126241	0,327814	-0,385100	0,7025	
DIS?	0,003777	0,002472	1,527968***	0,1355	
BCP?	-1,295776	0,870783	-1,488059***	0,1457	
INFR?	2,004243	0,819291	2,446314*	0,0196	
<i>Random Effects (Cross)</i>					
_SIN—C	1,058594				
_MAL—C	0,757638				
_THA—C	1,527463				
_PIL—C	-2,361167				
_VIE—C	2,334942				
_KAM—C	-6,064004				
_TIM—C	2,746534				
<i>Effects Specification</i>					
			<i>SD</i>	<i>Rho</i>	
<i>Cross-section random</i>			3,767143	0,9956	
<i>Idiosyncratic random</i>			0,249730	0,0044	
<i>Weighted Statistics</i>					
<i>R-squared</i>	0,450021	<i>Mean dependent var</i>	0,222638		

Lanjutan Tabel 2

<i>Adjusted R-squared</i>	0,355739	<i>SD dependent var</i>	0,307895
<i>SE of regression</i>	0,247134	<i>Sum squared resid</i>	2,137640
<i>F-statistic</i>	4,773140	<i>Durbin-Watson stat</i>	1,376518
<i>Prob(F-statistic)</i>	0,001191	.	
	<i>Unweighted Statistics</i>		
<i>R-squared</i>	0,439887	<i>Mean dependent var</i>	8,229524
<i>Sum squared resid</i>	358,6211	<i>Durbin-Watson stat</i>	0,008205

Sumber: Hasil olah data dengan program Eviews 8.

Keterangan: *: signifikan pada level 5 persen dan **: signifikan pada level 15 persen.

Dengan adanya kenaikan pertumbuhan 1 persen GDP mitra dagang akan meningkatkan 1,07 persen pertumbuhan ekspor hasil perikanan Indonesia, *ceteris paribus*. GDP mitra dagang menunjukkan potensi dalam mengkonsumsi hasil perikanan Indonesia juga semakin besar. Temuan ini dapat menjadi dasar untuk mengelaborasi Hipotesis Linder⁴³ terkait diferensiasi produk-produk hasil perikanan Indonesia dengan negara mitra dagangnya.

Jarak yang semakin jauh akan meningkatkan biaya transportasi, biaya tambang, dan biaya lainnya sehingga dapat menurunkan daya saing hasil perikanan di negara tujuan. Secara umum hasil olah data menunjukkan bahwa kenaikan jarak 1 persen akan meningkatkan 0,002 persen pertumbuhan ekspor hasil perikanan antara Indonesia dengan negara-negara di ASEAN, *ceteris paribus*. Kondisi ini bertolak belakang dengan hipotesis awal. Alasan yang paling masuk akal untuk menjelaskannya adalah bahwa (1) lokasi negara pesaing dengan negara pengimpor yang berdekatan sehingga negara eksportir lainnya dapat menawarkan harga yang lebih kompetitif dibanding Indonesia. Implikasinya membuat Indonesia sulit bernegosiasi meminta harga *cost, insurance, and freight* (CIF) atau *cost and freight* (CFR) ekspor hasil perikanan Indonesia. Selama

⁴³ Linder (*demand theory of overlapping*) melihat pola perdagangan internasional dari sisi permintaan konsumen. Preferensi konsumen sangat dipengaruhi oleh tingkat pendapatan, di mana tingkat pendapatan per kapita tersebut menentukan jenis barang yang akan diminta. Oleh sebab itu industri akan memproduksi barang guna memenuhi permintaan tersebut dan jenis produknya mencerminkan pendapatan per kapita negara tersebut.

ini eksportir dengan pembeli sepakat menggunakan FOB karena memungkinkan pembeli menunjuk kapal dan asuransi asing dengan tarif yang lebih rendah dibanding jasa serupa di Indonesia. Kasus ekspor dari Jawa Timur ke China dengan menggunakan *shipping line* China hanya membutuhkan biaya USD190 atau hampir Rp2 juta per kontainer ukuran 20 *feet*. Sementara itu biaya dengan ukuran kontainer yang sama dari pelabuhan Tanjung Priok ke Medan mencapai lebih dari Rp2,5 juta dan ke Pontianak lebih dari Rp 3 juta, dan (2) daya saing perusahaan pelayaran nasional sangat rendah karena keterbatasan modal.⁴⁴ Menurut Bank Indonesia, pada Januari-Juli 2013 berdasarkan data Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), ternyata 80 persen ekspor Indonesia dilakukan dengan *term of delivery* (ToD) *free on board* (FOB), sebanyak 12 persen CFR, dan sebanyak 8 persen menggunakan CIF.⁴⁵ Oleh sebab itu ketika jarak ekspor hasil perikanan bertambah, volume ekspornya juga masih bertambah karena biaya transportasi menggunakan kapal niaga asing relatif lebih murah. Saat ini, kapal niaga Indonesia hanya berkontribusi sebesar 10 persen sebagai angkutan ekspor.⁴⁶

Salah satu peubah fasilitasi perdagangan hasil perikanan adalah prosedur kepabeanan. Hasil *run data* menunjukkan bahwa kenaikan 1 persen hambatan prosedur kepabeanan maka akan menurunkan 0,87 persen pertumbuhan ekspor hasil perikanan antara Indonesia dengan negara-negara di ASEAN, *ceteris paribus*. Hal ini sejalan dengan penelitian Rudjanakanoknad *et al.*, bahwa prosedur kepabeanan adalah peubah yang paling penting dalam fasilitasi perdagangan khususnya di Thailand.⁴⁷

⁴⁴ Ellen Piri, "Angkutan Luar Negeri, Pelayaran Nasional Kalah Saing", (<http://www.sinarharapan.co/news/read/140912043/angkutan-luar-negeri-pelayaran-nasional-kalah-saing>, diakses 19 Agustus 2015).

⁴⁵ Nurul Julaikah, "Mulai Besok Transaksi Ekspor Wajib Gunakan CIF", (<http://www.merdeka.com/uang/mulai-besok-transaksi-ekspor-wajib-gunakan-cif.html>, diakses 20 Agustus 2015).

⁴⁶ Veronika Yasinta, "INSA: Pelayaran Niaga Sedang Over Supply", (<http://industri.bisnis.com/read/20150408/98/420357/insa-pelayaran-niaga-sedang-over-supply>, diakses 20 Agustus 2015).

⁴⁷ Jittichai Rudjanakanoknad, Wiracha Suksirivoraboot, and Sumalee Sukdanont, "Evaluation of International Ports in Thailand through Trade Facilitation Indices from Freight Forwarders", *Procedia-Social and Behavioral Science*, 111, February 2014, p. 1081.

Pada Tabel 3 disajikan contoh *customs clearance* di beberapa negara ASEAN. Indonesia memiliki peringkat paling rendah dibandingkan dengan negara lain, di mana *customs clearance* membutuhkan waktu rata-rata 4-7 hari. Kebijakan Pemerintah Indonesia untuk menggunakan dokumen elektronik melalui *Indonesia National Single Window* (INSW)⁴⁸ diharapkan dapat mengatasi lamanya *customs clearance* sehingga memperpendek *dwelling time*. Selanjutnya INSW yang telah berhasil diaplikasikan akan diintegrasikan dengan ASEAN *Single Window* (ASW).

Tabel 3. Sistem *Customs Clearance* di Beberapa Pelabuhan Penting di Kawasan ASEAN

No.	Negara	Pelabuhan	Customs Clearance (hari)	Tingkat Modernisasi Prosedur <i>Customs Clearance</i>
1.	Singapura	Singapura	1-1,5	Sudah komputerisasi, termasuk pembayaran pajak dan lainnya di mana sistem komputer terhubung dengan kantor pemerintahan dan bank komersial
2.	Malaysia	Kelang	2-3	Sudah komputerisasi tetapi dokumen <i>hardcopy</i> masih dibutuhkan untuk beberapa prosedur
3.	Indonesia	Tanjung Priok	4-7	Sistem komputerisasi telah dilakukan tetapi tidak banyak digunakan sehingga dokumen <i>hardcopy</i> masih dibutuhkan
4.	Filipina	Manila	1-5	Sistem komputerisasi telah dilakukan namun belum terhubung dengan kantor pemerintahan dan instansi lainnya
5.	Thailand	Laem Chabang	1	Sudah komputerisasi, termasuk pembayaran pajak dan perijinan pemerintah, namun belum ada pengembangan terkait regulasi
6.	Kamboja	Sihanoukville	2	Komputerisasi dalam penggabungan dengan prosedur kepabeanan
7.	Vietnam	Haiphong Saigon	2-3	Lebih 90 persen sudah komputerisasi, pengisian formulir secara <i>online</i> membutuhkan waktu yang intensif, terdapat sistem virus/ <i>glitches</i> komputer
8.	Myanmar	Yangon	3-5	Percobaan komputerisasi tidak bekerja maksimal karena ada masalah <i>hardware</i> dan <i>software</i> , infrastruktur; sistem hukum; dan SDM

Sumber: Iguchi, 2014.⁴⁹

⁴⁸ Lihat Peraturan Presiden RI No. 35 Tahun 2012 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden No. 10 Tahun 2008 Tentang Penggunaan Sistem Elektronik dalam Kerangka *Indonesia National Single Window*.

⁴⁹ Tetsuya Iguchi, "ASEAN Economic Community All Set to Bring the Neighborhood Together", (<http://asia.nikkei.com/magazine/20140612-BORDERLESS-ASEAN/Cover-Story/Asean-Economic-Community-all-set-to-bring-the-neighborhood-together>, diakses 15 Agustus 2015).

Hasil *run* data lainnya menunjukkan bahwa, perbaikan 1 persen kualitas infrastruktur pelabuhan akan meningkatkan 2,00 persen pertumbuhan ekspor hasil perikanan antara Indonesia dengan negara-negara di ASEAN. Kualitas infrastruktur pelabuhan menjadi indikator dengan dampak terbesar dibandingkan dengan peubah-peubah lainnya. Kualitas infrastruktur pelabuhan yang rendah akan menghambat aliran perdagangan dan daya saing hasil-hasil perikanan. Ketimpangan kualitas antarpelabuhan menyebabkan terjadi kesulitan distribusi logistik, baik antarpelabuhan dalam negara maupun antarnegara ASEAN. Di wilayah timur Indonesia masih banyak ditemukan pelabuhan yang belum memiliki alat bongkar muat memadai dan keterbatasan SDM sehingga pelabuhan tidak beroperasi 24 jam dan persoalan biaya logistik yang tinggi masih akan terus terjadi.⁵⁰ Hal ini juga menjadi alasan mengapa distribusi barang untuk perdagangan seringkali harus melalui pelabuhan-pelabuhan utama di Pulau Jawa, seperti Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Tanjung Mas.

Selain itu sekitar 90 persen perdagangan luar negeri Indonesia diangkut melalui laut dan hampir semua perdagangan non curah (seperti peti kemas/kargo) dipindahmuatkan melalui Singapura dan Tanjung Pelepas-Malaysia. Indonesia belum memiliki pelabuhan pindah muat (*transhipment*) yang mampu mengakomodasi kebutuhan kapal-kapal besar antabenua (*large trans-oceanic vessels*). Pemerintah baru merencanakan pembangunan fasilitas tersebut di Bojonegoro (sebelah barat Jakarta) dan Bitung (Sulawesi Utara) serta berbagai tempat lain di Indonesia. Bahkan sebagian besar perdagangan antarnegara Asia dengan Indonesia harus dipindahmuatkan melalui pelabuhan penghubung di tingkat daerah. Di Indonesia, Pelabuhan Tanjung Perak-Surabaya dijadikan sebagai pelabuhan penghubung utama untuk kawasan timur Indonesia.⁵¹

Kualitas infrastruktur pelabuhan antarnegara ASEAN dapat dilihat pada Tabel 4. Kualitas infrastruktur pelabuhan Indonesia

⁵⁰ "Pemerintah Perlu Segera Setarkan Kualitas Pelabuhan", (<http://bumn.go.id/pelindo1/berita/0-Pemerintah-Perlu-Segera-Setarkan-Kualitas-Pelabuhan>, diakses 14 Agustus 2015.

⁵¹ Benny Agus Setiono, "Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan", *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan*, Vol. 1, No. 1, September 2010, hal. 43-44.

menunjukkan perbaikan di mana pada tahun 2012 kualitasnya menempati ranking 5 dan menjadi ranking 4 pada tahun 2014. Singapura, Malaysia, dan Thailand merupakan negara dengan kualitas pelabuhan terbaik di wilayah ASEAN, bahkan Pelabuhan Singapura menjadi pelabuhan tersibuk dan terbesar di Asia. Selain itu Pelabuhan Singapura juga menjadi pelabuhan terbaik karena memenuhi kriteria dari *Asian Freight and Supply Chain Awards* (AFSCA), yaitu (a) biaya kompetitif, (b) pelayanan yang efisien termasuk layanan pada kapal kontainer, (c) infrastruktur yang memadai, (d) investasi jangka panjang untuk meningkatkan kualitas pelabuhan, serta (e) logistik yang berkualitas.⁵²

Tabel 4. Ranking Kualitas Infrastruktur dari Negara-Negara ASEAN
Tahun 2012 dan 2014

Negara	<i>Burden of Customs Procedures</i>		Kualitas Total Infrastruktur		Kualitas Infrastruktur Jalan		Kualitas Infrastruktur Pelabuhan		Kualitas Infrastruktur Bandara	
	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012
Singapura	1	1	5	2	6	2	2	1	1	1
Malaysia	20	25	20	23	19	18	19	15	19	20
<i>Indonesia</i>	68	85	72	82	72	83	77	103	64	80
Thailand	74	82	76	47	50	37	54	47	37	32
Filipina	99	128	95	113	87	100	101	123	108	115
Vietnam	94	112	112	123	104	123	88	111	87	95
Kamboja	128	91	109	76	93	66	97	76	106	84
Timor Timur	126	113	129	138	144	135	138	134	143	131

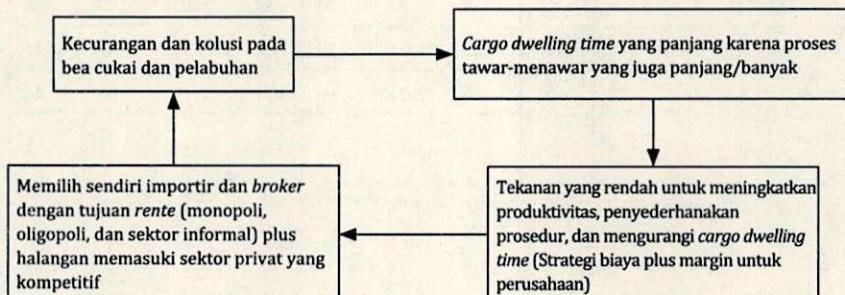
Sumber: *The Global Competitiveness Report* Tahun 2011-2012 and Tahun 2014-2015.⁵³

⁵² Ericsson, "Untuk ke-25 Kali, Pelabuhan Singapura Terbaik se-Asia", (<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2013/05/13/02435949/Untuk.ke.25.Kali..Pelabuhan.Singapura.Terbaik.se.Asia>, diakses 19 Agustus 2015).

⁵³ Klaus Schwab, *The Global Competitiveness Report 2011–2012 and 2014–2015*, (Geveva: the World Economic Forum), 2011 and 2013.

4.3. Perspektif Kebijakan Fasilitasi Perdagangan dalam Peningkatan Daya Saing

Secara umum kedua peubah fasilitasi perdagangan tersebut pada akhirnya berimplikasi pada *dwelling time* pelabuhan. Kurang lebih terdapat 18 kementerian/lembaga yang terlibat dan saling berkoordinasi terkait dengan *dwelling time* ini. Prosedur kepabeanan yang lama dan berbelit-belit serta rendahnya kualitas infrastruktur pelabuhan akan berkontribusi terhadap penurunan daya saing dan ekspor hasil perikanan Indonesia. Apalagi secara umum sifat komoditas perikanan adalah cepat rusak sehingga membutuhkan penanganan pasca panen yang baik dan pengiriman yang relatif cepat. Ketika prosedur kepabeanan melibatkan tindakan diskriminasi dengan memilih importir atau *broker* atas dasar *rente* akibat struktur pasar monopoli ataupun oligopoli maka akan menjadi halangan bagi pelaku usaha masuk ke dalam pasar yang kompetitif. Kondisi ini lebih lanjut justru tidak menstimulasi petugas kepabeanan (terutama bea cukai) meningkatkan produktivitasnya, menyederhanakan prosedur, dan mengurangi *dwelling time*, namun mendorong *moral hazard* petugas kepabeanan untuk melakukan kecurangan dan kolusi. Dampak selanjutnya *dwelling time* yang semakin panjang dan proses tawar-menawar dalam kepabeanan yang dibuat berbelit-belit. Kondisi tersebut akan terus terjadi dan berputar-putar sehingga sering disebut dengan lingkaran setan *dwelling time* (Gambar 3).



Sumber: Raballand *et al.*⁵⁴

Gambar 3. Lingkaran Setan pada *Cargo Dwelling Time*

⁵⁴ Gaël Raballand, Salim Refas, Monica Beuran, and Gözde Isik, *Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports? Lessons from Six Countries*, (Washington DC.: International Bank for Reconstruction and Development/International Development Association or The World Bank), 2012.

Oleh sebab itu, menurut hasil penelitian dari Biro Riset LMFEUI, beberapa hal yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kualitas layanan dan infrastruktur pelabuhan, yaitu (1) kontainerisasi atau penggunaan kontainer dalam kargo angkutan laut untuk meningkatkan efisiensi penanganan kargo. Dulu diperlukan 14-15 pekerja dan 1 buah *crane* untuk menangani 20-30 ton kargo per jam. Apabila menggunakan kontainer maka hanya dibutuhkan 1 *gantry crane* dan 9 orang tenaga kerja untuk 25-30 kontainer per jam atau setara 500-600 ton kargo. Selanjutnya kapal, terminal, dan peralatan bongkar muat harus disesuaikan dengan kontainerisasi tersebut. Salah satu contoh akibat kontainerisasi, ukuran/dimensi kapal pengangkut kontainer meningkat 5.000-8.000 *box*, (2) infrastruktur memadai dilakukan dengan membangun, mengembangkan, dan memelihara infrastruktur pelabuhan antara lain (a) melengkapi terminal dengan peralatan dan sistem tersendiri untuk *bulk cargo*⁵⁵ walaupun *general cargo* mendominasi barang yang dikapalkan, (b) mengadaptasi kedalaman saluran utama menuju pelabuhan untuk memastikan keamanan pelayaran karena semakin meningkatnya ukuran kapal, (c) menyediakan dan memelihara alat-alat navigasi, (d) pelabuhan harus memiliki infrastruktur fisik pelindung untuk memfasilitasi keamanan pelayaran pada cuaca dan gelombang laut yang buruk, (e) interkoneksi moda transportasi yang baik dengan jalan, jalur kereta api, dan sarana transportasi lain dari dan menuju pelabuhan, (3) meningkatkan keamanan pelabuhan (misalnya dari aksi terorisme) sehingga dapat mendorong daya saing, dan (4) perkembangan teknologi, di mana otomatisasi operasional terminal pelabuhan harus menjadi prasyarat dalam persaingan pengelolaan pelabuhan.

Di beberapa pelabuhan besar dunia, pada saat kontainer turun dari kapal maka *Automatically Guided Vehicle* (AGV) sudah siap untuk membawanya secara otomatis ke tempat yang ditentukan tanpa pengemudi sekalipun. Selain itu pelabuhan harus berperan sebagai pusat logistik dalam jaringan rantai pasokan global sehingga sebuah kapal harus difasilitasi mengurus dan mendapat pengesahan atas berbagai dokumen yang diperlukan secara *online* melalui *single window website*. Penggunaan e_dokumen juga berfungsi untuk

⁵⁵ Barang yang tidak cocok untuk dimuat dalam kontainer, seperti minyak mentah, bijih besi, batu bara, dan komoditas pertanian.

mengindari penyelewangan yang dilakukan antara oknum petugas dengan pelaku usaha dan mengurangi waktu pengurusan dokumen.⁵⁶

⁵⁶ Biro Riset LMFEUI, "Trend Perkembangan Pengelolaan Pelabuhan Dunia dan Implikasinya Bagi BUMN Pelabuhan di Indonesia", Hasil riset kerja sama LM FEUI dengan PT Danareksa, Salemba: LMFEUI, *tidak ada tahun*.

V. PENUTUP

Perkembangan ekspor hasil perikanan Indonesia cenderung meningkat selama lima tahun terakhir, yaitu dengan pertumbuhan 1,93 persen per tahun. Di wilayah ASEAN, pangsa ekspornya menempati posisi ke 2 setelah Vietnam dan dengan komposisi ekspor didominasi oleh ikan beku. Potensi ekspor hasil perikanan Indonesia masih terbuka lebar karena adanya daya dukung sumber daya alam, SDM, dan letak geografisnya. Oleh sebab itu untuk mengelola potensi tersebut dibutuhkan dukungan dari fasilitasi perdagangan.

Peran fasilitasi perdagangan berdampak positif terhadap peningkatan ekspor hasil perikanan Indonesia dengan negara-negara lain di kawasan ASEAN. Prosedur kepabeanan dan kualitas infrastruktur pelabuhan menjadi indikator utama fasilitasi perdagangan tersebut. Temuan ini memiliki arti penting ketika paradigma kebijakan perdagangan internasional mulai bergeser dari *tariff barrier* kepada *non tariff barrier*. Fasilitasi perdagangan menjadi *tool* yang sangat esensial untuk dipertimbangkan dalam perdagangan hasil perikanan Indonesia saat menuju Masyarakat Ekonomi ASEAN pada awal tahun 2016.

Seiring dengan perkembangan persaingan dan kebijakan perdagangan hasil-hasil perikanan maka pembangunan dan pengembangan fasilitasi perdagangan harus menjadi prioritas utama. Komitmen tersebut dapat diwujudkan dengan sosialisasi INSW lebih intensif di seluruh pelabuhan Indonesia sehingga kegiatan kepabeanan dapat berjalan efektif dan efisien. Sedangkan upaya lain dapat dilakukan dengan meningkatkan kualitas infrastruktur pelabuhan dalam kerangka kebijakan konektivitas maritim, antara lain melalui otomatisasi operasional terminal dan pembangunan fisik pelabuhan yang bertaraf internasional sehingga mengurangi *dwelling time*.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Asian Development Bank. *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2009.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. *Laporan Kinerja Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2014*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2014.
- National Economic and Development Authority. *Philippine Development Plan (PDP) 2011-2016, Results Matrices*. Pasig City: National Economic and Development Authority, 2011.
- Raballand, G., Refas, S., Beuran, M., and Isik, G. *Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports? Lessons from Six Countries*. Washington DC.: International Bank for Reconstruction and Development/International Development Association or The World Bank, 2012.
- Schwab, K. *The Global Competitiveness Report 2011–2012 and 2014–2015*. Geveva: the World Economic Forum, 2011 and 2013.
- USAID. *Trade Facilitation Regional Agricultural Trade Environment (RATE) Summary*. Washington DC.: United States Agency for International Development , 2013.

Jurnal

- Akhter N. and Ghani, E. "Regional Integration in South Asia: An Analysis of Trade Flows Using the Gravity Model". *The Pakistan Development Review*, Vol. 49, No. 2, (Summer 2010), pp. 105-118.
- Akinkugbe, O. "Trade Facilitation and Africa's Manufactured Goods' Export: A Panel Data Analysis". *The Journal of Developing Areas*, Vol. 42, No. 2, 2009, pp. 77-88.

- Rudjanakanoknad, J., Suksirivoraboot, W., and Sukdanont, S. "Evaluation of International Ports in Thailand through Trade Facilitation Indices from Freight Forwarders". *Procedia-Social and Behavioral Science*, 111, February 2014, pp. 1073-1082.
- Setiono, B. A. "Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan". *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan*, Vol. 1, No. 1, September 2010, hal. 39-60.
- Shepherd, B. and Wilson, J. S. "Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities". *Journal of Asian Economics*, 20, 2009, pp. 367-383.
- Wilson, J. S., Mann, C. L., and Otsuki, T. "Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact". *The World Bank Economic Review*, Vol. 17, No. 3, 2003, pp. 367-389.

Working Paper

- Felipe, J. and Kumar, U. "The Role of Trade Facilitation in Central Asia: A Gravity Model". *Working Paper* No. 628, October 2010, Levy Economics Institute, New York, pp. 1-42.
- Grainger, A. "Trade Facilitation: A Review". *Working Paper*-Trade Facilitation Consulting Ltd., 2007, pp. 1-55.
- Hossain, S. S. and Rahman, M. T. "Facilitating Trade through Simplification of Trade Processes and Procedures in Bangladesh". *ARTNeT Working Paper Series* No. 93, Asia-Pacific Researchand Training Network on Trade, 2011, pp. 1-108
- Kareem, F. O. and Kareem, O. I. "Specification and Estimation of Gravity Models: A Review of the Issues in the Literature". *EUI Working Paper RSCAS 2014/74*, European University Institute, 2014, pp. 1-40.
- Wilson, J. S., Mann, C. L., and Otsuki, T. "Trade Facilitation and Economic Development: Measuring the Impact". *World Bank Policy Research Working Paper* No. 2988, 2003, pp. 1-48.

Skripsi

Evasari, U. T. "Dampak Fasilitasi Perdagangan terhadap Ekspor Elektronika Indonesia ke Negara-Negara Anggota APEC". *Skripsi*. Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor, Bogor 2014.

Makalah

Lem, A., Bjorndal, T., and Lappo, A. "Economic Analysis of Supply and Demand for Food Up to 2030-Special Focus on Fish and Fishery Products". *FAO Fisheries and Aquaculture Circular No. 1089*, Food and Agriculture Organization of The United Nations, Rome, 2014.

OECD. "Summary Record 2010 OECD Global Forum on Trade: Globalisation, Comparative Advantage and Trade Policy". Organisation for Economic Co-operation and Development, 14-15 October 2010 Chengdu, Peoples' Republic of China.

Otsuki, T. "Quantifying the Benefits of Trade Facilitation in ASEAN". OSIPP *Discussion Paper-DP-2011-E-006*, Osaka School of International Public Policy, 2011. This paper is originally prepared for ERIA Research Project 2010 No. 3 , pp. 1-42.

S. J. D., Nimnual P. and Vijitnopparat, P. "Trade Facilitation Cost of Non-Cooperation to Consumers in the ASEAN Economic Community". San Francisco: The Asia Foundation, 2014.

Siregar, Y. I. "Menggali Potensi Sumberdaya Laut Indonesia". Makalah Disampaikan pada *Workshop Forum Rektor Indonesia*, Universitas Sumatera Utara, Medan 5-6 Maret 2015.

Laporan

Biro Riset LMFEUI. "Trend Perkembangan Pengelolaan Pelabuhan Dunia dan Implikasinya Bagi BUMN Pelabuhan di Indonesia". Hasil riset kerja sama Lembaga Management FEUI dengan PT Danareksa, Salemba: LMFEUI, tidak ada tahun.

Ministry of Fisheries and The World Bank. "Vietnam Fisheries and Aquaculture Sector Study". *Final Report*, Ministry of Fisheries and The World Bank, 2005.

United Nations Economic Commission for Africa. "Trade Facilitation from an African Perspective". United Nations Economic Commission for Africa, Addis Ababa, 2013.

Sumber Digital

Damhuri, E. "Potensi Ekonomi Kelautan Indonesia 1,2 Triliun Dolar AS". (<http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/14/09/18/nc2w28-potensi-ekonomi-kelautan-indonesia-12-triliun-dolar-as>, diakses 17 Agustus 2015).

Deny, S. "Potensi Ekonomi Kelautan RI Capai Rp 3.000 Triliun per Tahun". (<http://bisnis.liputan6.com/read/2112698/potensi-ekonomi-kelautan-ri-capai-rp-3000-triliun-per-tahun>, diakses 17 Agustus 2015).

Ericssen. "Untuk ke-25 Kali, Pelabuhan Singapura Terbaik se-Asia". (<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2013/05/13/02435949/Untuk.ke.25.Kali.Pelabuhan.Singapura.Terbaik.se.Asia>, diakses 19 Agustus 2015).

Iguchi, T. "ASEAN Economic Community All Set to Bring the Neighborhood Together". (<http://asia.nikkei.com/magazine/20140612-BORDERLESS-ASEAN/Cover-Story/Asean-Economic-Community-all-set-to-bring-the-neighborhood-together>, diakses 15 Agustus 2015).

"INSA Segera Hapus THC di Tanjung Priok, Pungutan di Pelabuhan menjadikan Biaya Logistik di Indonesia Tinggi". (<http://sinarharapan.co/news/read/140917215/insa-segera-hapus-thc-di-tanjung-priok-span-span->, diakses 17 Agustus 2015).

Julaikah, N. "Mulai Besok Transaksi Ekspor Wajib Gunakan CIF". (<http://www.merdeka.com/uang/mulai-besok-transaksi-ekspor-wajib-gunakan-cif.html>, diakses 20 Agustus 2015).

Mohamad, A. "Kualitas Pelabuhan Buruk karena Majoritas Peninggalan Belanda". (<http://www.merdeka.com/uang/kualitas-pelabuhan-buruk-karena-majoritas-peninggalan-belanda.html>, diakses 17 Agustus 2015).

- Nurhayat, W. "Dwelling Time di Pelabuhan RI 5,5 Hari, Malaysia Hanya 2 Hari". (<http://finance.detik.com/read/2015/06/23/171317/2950212/4/dwelling-time-di-pelabuhan-ri-55-hari-malaysia-hanya-2-hari>, diakses 12 Agustus 2015).
- Piri, E. "Angkutan Luar Negeri, Pelayaran Nasional Kalah Saing". (<http://www.sinarharapan.co/news/read/140912043/angkutan-luar-negeri-pelayaran-nasional-kalah-saing>, diakses 19 Agustus 2015).
- "Pemerintah Perlu Segera Setarakan Kualitas Pelabuhan". (<http://bumn.go.id/pelindo1/berita/0-Pemerintah-Perlu-Segera-Setarakan-Kualitas-Pelabuhan>, diakses 14 Agustus 2015).
- Satyagraha. "Menkeu: Bea Cukai tidak Hambat Bongkar Muat Barang di Pelabuhan". (<http://www.antaranews.com/berita/502181-menkeu-bea-cukai-tidak-hambat-bongkar-muat-barang-di-pelabuhan>, diakses 17 Agustus 2015).
- Teresia, A. "Perikanan Indonesia Masih Unggul di ASEAN". (<http://bisnis,tempo.co/read/news/2014/02/27/092557890/perikanan-indonesia-masih-unggul-di-asean>, diakses 14 Agustus 2015).
- Yasinta, V. "INSA: Pelayaran Niaga Sedang Over Supply". (<http://industri.bisnis.com/read/20150408/98/420357/insa-pelayaran-niaga-sedang-over-supply>, diakses 20 Agustus 2015).

DIMENSI KETIGA

**PENGEMBANGAN WISATA BAHARI
DAN PENGELOLAAN WILAYAH PESISIR
SEBAGAI BASIS PEMERATAAN**

BAGIAN KEENAM

PENGEMBANGAN PARIWISATA BAHARI: KOMPLEKSITAS DAN STRATEGI PEMASARAN

Yuni Sudarwati

I. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara bahari dan kepulauan terbesar di dunia yang memiliki kekayaan laut yang sangat besar dan beranekaragam. Kekayaan ini meliputi perikanan, terumbu karang, minyak, gas bumi, dan lain-lain, dan diperkirakan mencapai 1 triliun dolar AS atau sekitar Rp12.000 triliun per tahun.¹

Potensi produksi lestari ikan laut Indonesia yang dapat dimanfaatkan melalui usaha perikanan tangkap sebesar 6,5 juta ton/tahun, sekitar 8 persen dari total potensi produksi lestari ikan laut dunia (90 juta ton/tahun). Kurang lebih 24 juta hektare (ha) perairan laut dangkal Indonesia cocok untuk usaha budi daya laut (*mariculture*) ikan kerapu, kakap, baronang, kerang mutiara, teripang, rumput laut, dan biota laut lainnya yang bernilai ekonomis tinggi, dengan potensi produksi sekitar 42 juta ton/tahun. Lahan pesisir (*coastal land*) yang sesuai untuk usaha budi daya tambak udang, bandeng, kerapu, nila, kepiting, rajungan, rumput laut, dan biota perairan lainnya diperkirakan lebih dari 1,2 juta ha dengan potensi produksi sekitar 10 juta ton/tahun.²

Begini besar peluang dan potensi bahari Indonesia, namun sepertinya belum semua dikembangkan dengan maksimal, termasuk di dalamnya sektor pariwisata. Meski belum ada perhitungan tentang potensi ekonomi pariwisata bahari, namun, jika dibandingkan dengan Australia Barat yang garis pantainya hanya 2 ribu kilometer, namun mampu menghasilkan devisa pariwisata bahari sebesar 3 miliar dolar AS per tahun. Sementara itu Indonesia yang memiliki garis pantai 99 ribu kilometer, maka sebenarnya potensi ekonomi pariwisata baharinya sangatlah besar.³ Indonesia juga masih kalah

¹ "Potensi Ekonomi Maritim Indonesia Sangat Besar", (<http://www.antarasultra.com/print/274815/potensi-ekonomi-maritim-indonesia-sangat-besar>, diakses 22 Juni 2015).

² *Ibid.*

³ "Garis Pantai Indonesia Terpanjang Kedua di Dunia", (<http://www.antaranews.com/berita/487732/garis-pantai-indonesia-terpanjang-kedua-di-dunia>, diakses 22 Juni 2015).

jika dibandingkan dengan negara-negara lain seperti Singapura, Thailand, Malaysia, dan Maladewa yang notabene panjang garis pantainya tidak mencapai setengah dari panjang garis pantai Indonesia.

Sumbangan pariwisata bahari baru mencapai 10 persen dari total pariwisata di seluruh Indonesia. Terdapat tiga bagian wisata dalam pariwisata bahari, yaitu pantai, laut, dan bawah laut. Menurut Arief, dari 100 persen pariwisata bahari, sebanyak 60 persen di antaranya untuk wisata di pantai, kemudian 30 persen wisata laut, dan 10 persen bawah laut.⁴

Indonesia yang memiliki pantai sangat indah, terpanjang kedua di dunia dengan 17.508 pulau, ternyata belum banyak yang memanfaatkan pantainya sebagai obyek wisata bahari.⁵ Keindahan alam bawah laut Indonesia dengan aneka makhluk hidup dan terumbu karangnya adalah potensi pariwisata Indonesia yang tidak tertandingi. Indonesia memiliki belasan ribu pulau, namun hingga kini beberapa objek wisata bahari yang terkenal, seperti Bali, Lombok, Raja Ampat, Bunaken, Kepulauan Mentawai, Wakatobi, dan Pulau Komodo.

Kondisi ini tentu saja sangat merugikan. Padahal jika sebagian dari belasan ribu pulau yang dimiliki tadi dikembangkan secara maksimal, maka potensinya akan sangat luar biasa besar, yang pastinya akan memberi tambahan devisa bagi Indonesia. Jika dibandingkan dengan negara lain, misalnya Malaysia dan Maladewa, sumbangan wisata bahari Malaysia ke pendapatan negara mencapai 40 persen, sementara Maladewa hampir mencapai 100 persen. Maladewa yang memiliki 300 ribu penduduk bisa mendatangkan 1,1 juta wisatawan mancanegara, sehingga pendapatan Maladewa dari sektor wisata bahari saja sudah mencapai 2 miliar dolar.⁶

⁴ "Pariwisata Maritim Perlu Digarap Lebih Maksimal", (<http://bisniswisata.co.id/pariwisata-maritim-perlu-digarap-lebih-maksimal/>, diakses 27 Agustus 2015).

⁵ "Geliat Menggenjot Wisata Bahari Beri Kontribusi Empat Kali Lipat", (http://rri.co.id/sintang/post/editorial/228/editorial/geliat_menggenjot_wisata_bahari_beri_kontribusi_empat_kali_lipat.html, diakses 27 Agustus 2015).

⁶ "Devisa Wisata Bahari Ditarget USD4M", (<http://www.koran-sindo.com/read/974853/150/devisa-wisata-bahari-ditarget-usd4m-1426039865>, diakses 27 Agustus 2015).

Daya saing pariwisata Indonesia berdasarkan *World Economic Forum* (WEF) menduduki peringkat 50 dari 141 negara. Peringkat ini naik dari posisi sebelumnya di peringkat 70 dunia. Peningkatan diraih karena Indonesia pada 2014 mampu menarik 8,8 juta wisatawan mancanegara, serta memprioritaskan industri pariwisata dan investasi infrastruktur yang berkelanjutan. Peningkatan peringkat ini didukung oleh banyak faktor salah satunya adalah keanekaragaman biota dan alam Indonesia yang masih tetap menjadi daya tarik bagi wisatawan internasional maupun domestik. Biodiversitas Indonesia berada pada peringkat 4. Meskipun Indonesia memiliki sumber daya alam yang melimpah, namun dinilai tidak cukup mampu menjaga kelestarian lingkungannya sehingga harus puas di peringkat 134. Indonesia juga memiliki masalah deforestasi yang cukup tinggi (peringkat 97), yang dapat membahayakan spesies (peringkat 129), dan menimbulkan krisis air (peringkat 117). Ada juga kekhawatiran yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan, khususnya terorisme (peringkat 104).⁷

Peningkatan peringkat daya saing pariwisata ini tentu saja menguntungkan bagi Indonesia, karena Indonesia dinilai telah benar menjalankan industri pariwisata berstandar global. Sehingga diharapkan, wisatawan semakin nyaman, aman, dan berdampak pada pertumbuhan industri pariwisata yang berkelanjutan. Peringkat yang disampaikan WEF juga untuk memberikan data yang dipercaya oleh hampir masyarakat dunia. Semakin baik peringkatnya, maka standar fasilitas dan *service*-nya akan semakin baik. Sehingga diharapkan citra pariwisata Indonesia semakin baik. Hal ini diperlukan mengingat bahwa citra pariwisata yang baik akan mendorong wisatawan untuk datang.

⁷ "2015 Daya Saing Pariwisata Indonesia Naik 20 Peringkat", (<http://www.idmice.com/2015-daya-saing-pariwisata-indonesia-naik-20-peringkat/>, diakses 27 Agustus 2015).

II. PARIWISATA BAHARI DAN PEMASARAN PARIWISATA

2.1. Pariwisata dan Pariwisata Bahari

Pariwisata dapat diartikan sebagai suatu produk yang ditawarkan kepada konsumen potensial dan aktual sehingga perlu memiliki diferensiasi agar mampu bersaing dengan produk-produk yang ditawarkan oleh kompetitor. Dalam aktivitas pariwisata terdapat negara tujuan wisata dan negara sumber wisata.⁸ Menurut Undang-Undang No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan, yang dimaksud pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah, dan pemerintah daerah. Wisata adalah kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau kelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam jangka waktu sementara.⁹

Berdasarkan definisi tersebut, pariwisata termasuk kategori jasa atau layanan. Jasa adalah setiap tindakan atau perbuatan yang ditawarkan oleh salah satu pihak ke pihak yang lain pada dasarnya bersifat *intangible* dan tidak menyebabkan perpindahan kepemilikan apapun. Produksinya bisa terkait dan bisa juga tidak terkait pada suatu produk fisik. Walaupun demikian, produk jasa bisa berhubungan dengan produk fisik maupun tidak. Maksudnya, ada produk jasa murni ada pula jasa yang membutuhkan produk fisik sebagai persyaratan utama.

Ada empat karakteristik jasa yang membedakannya dengan barang, keempat karakteristik tersebut meliputi:¹⁰

⁸ Sinthon L. Siahaan, "Visit Indonesia Year 2008: Suatu Tinjauan dari Perspektif Pemasaran Destinasi Pariwisata", *Majalah Ilmiah Panorama Nusantara*, Edisi IV. 2008, hal. 7-15.

⁹ Kartini La Ode Unga, "Strategi Pengembangan Kawasan Wisata Kepulauan Banda", *Tesis*, Program Pasca Sarjana Universitas Hasanudin Makasar, 2011.

¹⁰ Philip Kotler, Kevin Lane Keller, Swee Hoon Ang, Siew Meng Leong, Chin Tiong Tan. "Marketing Management An Asian Perspective". (Singapore: Prentice Hall, 2006), hal. 422-425.

1. *Intangibility*. Jasa bersifat *intangibility* yang artinya tidak dapat dilihat, dirasa, dicium, didengar, dan diraba sebelum dibeli dan dikonsumsi. Konsumen jasa tidak memiliki jasa yang dibelinya melainkan hanya dapat menggunakan, memanfaatkan, atau menyewa jasa tersebut. Konsumen jasa tidak dapat menilai hasil jasa sebelum menikmatinya sendiri, hal ini karena jasa mengandung unsur *experience quality*, yaitu karakteristik yang hanya dapat dinilai pelanggan setelah mengkonsumsinya. Nilai penting dari sifat *intangible* adalah nilai tak terwujud yang dialami konsumen dalam bentuk kenikmatan, kepuasan, atau kenyamanan.
2. *Inseparability*. Barang biasanya diproduksi, kemudian dijual lalu dikonsumsi, sedangkan untuk jasa umumnya dijual terlebih dahulu, baru kemudian diproduksi dan dikonsumsi pada waktu dan tempat yang sama. Karakteristik ini berarti bahwa pemberian jasa diperlukan interaksi langsung antara produsen dan pengguna. Hal ini berlaku untuk jasa-jasa seperti perawatan medis, pertunjukan, dan lain-lain.
3. *Variability*. Jasa memiliki karakteristik ini karena jasa mempunyai sifat sangat variabel yang merupakan *non-standardized output* yang artinya mempunyai banyak variasi bentuk, kualitas, dan jenis, tergantung pada siapa, kapan, dan dimana jasa tersebut dihasilkan.
4. *Perishability*. Jasa merupakan komoditas tidak tahan lama dan tidak dapat disimpan. Bila permintaan berfluktuasi, berbagai masalah akan muncul berkaitan dengan kapasitas. Misalnya menganggur saat permintaan sepi dan pelanggan tidak terlayani dengan resiko mereka kecewa ataupun beralih ke penyedia jasa lainnya saat permintaan puncak.

Wisata bahari adalah bentuk wisata yang menggunakan atau memanfaatkan potensi lingkungan pantai dan laut sebagai daya tarik utama. Konsep wisata bahari didasarkan pada *view*, keunikan alam, karakteristik ekosistem, kekhasan seni dan budaya serta karakteristik masyarakat sebagai kekuatan dasar yang dimilikinya. Dalam hubungan dengan aktivitas wisata alam pantai dan bahari maka secara umum kegiatan wisata di objek wisata alam dapat diklasifikasikan kedalam 2

(dua) kelompok, yaitu: **Pertama**, wisata perairan atau wisata bahari; dan **Kedua**, wisata daratan. Aktivitas bentang laut, yaitu berenang, memancing, bersampenan yang meliputi berdayung, atau berlayar, menyelam yang meliputi *diving* dan *snorkeling*, berselancar yang meliputi selancar air dan selancar angin serta berperahu parasut (*parasailing*). Aktivitas bentang darat, yaitu rekreasi berupa olahraga susur pantai, bersepeda, panjat tebing pada dinding terjal pantai, dan menelusuri gua pantai. Selain dapat pula dilakukan aktivitas bermain layang-layang, berkemah, berjemur, berjalan-jalan melihat pemandangan, berkuda atau naik dokar pantai.

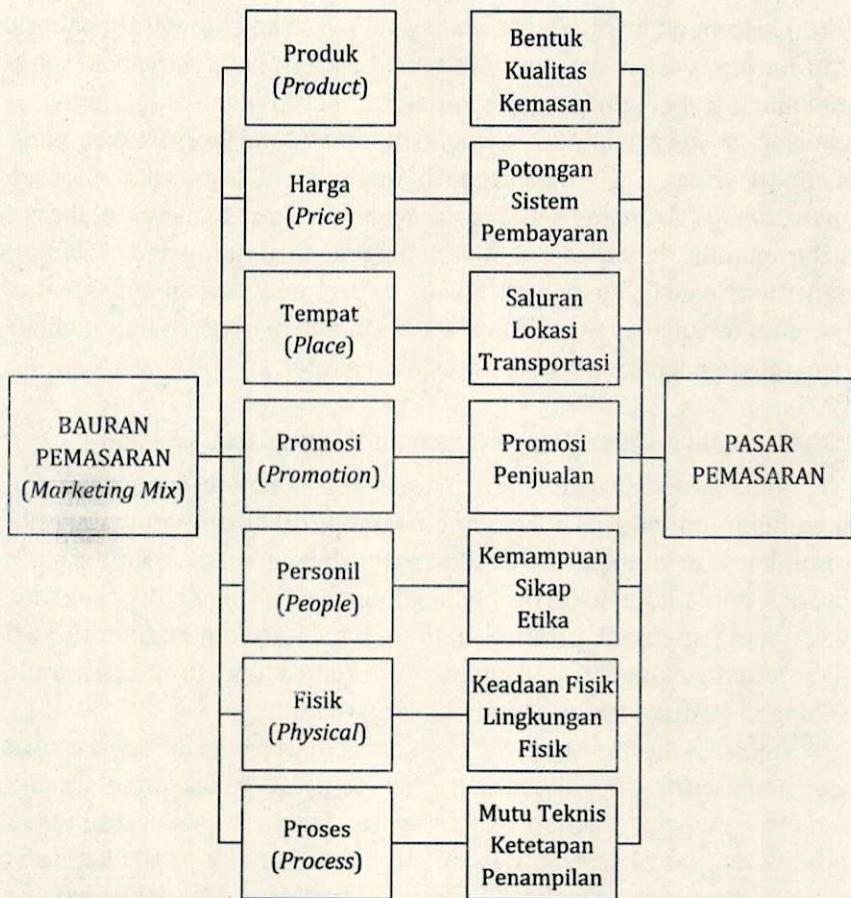
2.2. Pemasaran Jasa dan Pemasaran Pariwisata

Pemasaran adalah suatu proses sosial dan manajerial yang membuat individu dan kelompok memperoleh apa yang mereka butuhkan dan inginkan lewat penciptaan dan pertukaran timbal balik produk dan nilai dengan orang lain. Pemasaran tidak hanya sekedar bagaimana menjual produk, namun juga untuk mengidentifikasi kebutuhan pelanggan dan memenuhi kebutuhan itu dengan baik, sehingga semua produk menjual dirinya sendiri.

Tujuan pemasaran tersebut akan dapat dicapai melalui seperangkat alat pemasaran yang digunakan oleh pemasar yang sering disebut sebagai bauran pemasaran (*marketing mix*). Bauran pemasaran untuk produk dan jasa berbeda. Hal ini karena pemasaran jasa tidak sama dengan pemasaran produk. **Pertama**, pemasaran jasa lebih bersifat *intangible* dan *immaterial* karena produknya tidak kasat mata dan tidak dapat diraba. **Kedua**, produksi jasa dilakukan saat konsumen berhadapan dengan petugas sehingga pengawasan kualitasnya dilakukan dengan segera. **Ketiga**, interaksi antara konsumen dan petugas adalah penting untuk dapat mewujudkan produk yang dibentuk. Penyaluran jasa kebanyakan bersifat langsung dari produsen kepada konsumen.

Santosa menyatakan bahwa produk industri jasa pariwisata memiliki ciri-ciri khusus yang menimbulkan implikasi dan implementasi bisnis tersendiri. Bauran pemasaran tidak terbatas pada 4P (*product, price, place, dan promotion*) saja, namun perlu ditambah dengan *people, physical*, dan *process* (Gambar 1).¹¹

¹¹ Santosa, "Menyikapi Bisnis Jasa Pariwisata Melalui Bauran Pemasaran", *Media Wisata*, Vol. 2, No. 2, Juni 2004, hal. 59-68.



Gambar 1. Bauran Pemasaran Pariwisata¹²

Produk dalam pariwisata merujuk pada segala sesuatu yang berfungsi memenuhi kebutuhan wisatawan baik yang berupa produk fisik maupun pelayanan. Harga merujuk pada harga produk dan layanan pariwisata. Tempat dalam industri pariwisata selain berarti tempat wisata itu sendiri juga berarti pada saluran distribusi yaitu agen pariwisata. Promosi merupakan bentuk kegiatan yang bertujuan untuk mengkomunikasikan produk pariwisata tersebut kepada wisatawan agar diketahui, dikenal, diinginkan, dan dibeli. Menurut Wolfe dan Crotts, komponen bauran promosi yang penting dalam pariwisata adalah hubungan masyarakat. Hal ini mengingat bahwa pariwisata adalah produk jasa yang membutuhkan

¹² Ibid.

pendekatan penjualan personal (*personal selling*) untuk dapat meyakinkan bahwa tempat wisata yang akan dikunjungi akan memuaskan wisatawan tersebut.¹³

Personil dalam pariwisata menyangkut kepada tenaga kerja pariwisata yang menangani wisatawan ketika melakukan kegiatan pariwisata. Fisik menyangkut keadaan fisik dari penyedia jasa dan juga lingkungan fisik dari produk pariwisata tersebut. Terakhir, proses yang menyangkut bagaimana sistem, prosedur, dan pelaksanaan dari pemberian pelayanan kepada wisatawan.

Pemasaran pariwisata adalah serangkaian proses untuk menciptakan, mengkomunikasikan, menyampaikan produk wisata dan mengelola relasi dengan wisatawan untuk mengembangkan kepariwisataan dan seluruh pemangku kepentingannya.¹⁴

Pada dasarnya pemasaran pariwisata adalah usaha yang dilakukan untuk menarik wisatawan lebih banyak datang, lebih lama tinggal, dan lebih banyak membelanjakan uangnya di suatu tujuan wisata. Sehingga bisa dikatakan bahwa pemasaran pariwisata merupakan keseluruhan aktivitas yang diarahkan untuk memberikan informasi kepada konsumen yang bertujuan untuk memuaskan keinginan wisatawan sebagai konsumen.

¹³ Michael J. Wolfe, Sr and John C. Crotts, "Marketing Mix Modeling for the Tourism Industry: A Best Practices Approach", *International Journal of Tourism Sciences*, Vol. 11, No. 1, 2011, pp. 1-15.

¹⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010 - 2025 (RIPPARNAS).

III. KOMPLEKSITAS DAN STRATEGI PENGEMBANGAN PEMASARAN WISATA BAHARI

Tidak ada negara kepulauan seperti Indonesia yang memiliki laut yang sangat luas, garis pantai yang sangat panjang, dan belasan ribu pulau. Belum lagi kekayaan biota laut di bawahnya yang amat kaya dan terbesar di dunia. Kekayaan laut Indonesia inilah modal untuk mengembangkan wisata bahari demi mencapai target 20 juta kunjungan wisatawan mancanegara pada 2019. Target ini sejalan dengan komitmen kabinet kerja dalam bidang kemaritiman, yaitu rencana pengembangan poros tol laut di Indonesia.

Pariwisata bahari merupakan salah satu program unggulan dan prioritas dalam pembangunan kepariwisataan nasional, dengan arah pengembangan yang terdiri dari pengenalan destinasi selam dan selancar (*surfing*), cruise, serta mendukung kampanye pelestarian lingkungan bahari, dan peningkatan wisata budaya bahari.

Pemasaran pariwisata bersifat sangat kompleks karena produk yang ingin dipasarkan sangat terikat dengan penyedia jasa, instansi, organisasi, atau lembaga pariwisata yang mengelolanya. Oleh karena itu, pemasaran produk pariwisata memerlukan kerjasama yang baik antara organisasi yang bertanggungjawab dalam pengembangan pariwisata dengan semua pihak yang terlibat dan berkaitan dengan kegiatan pariwisata.

3.1. Pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Bahari

Saat ini, Kementerian Pariwisata sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2025 (RIPPARNAS) telah menetapkan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) yang berbasis bahari, sehingga kerjasama antar sektor di tingkat pusat dan propinsi, serta membangun kerjasama antardaerah, akan dijadikan strategi di dalam pengembangan destinasi bahari. KSPN adalah kawasan yang memiliki fungsi

utama pariwisata atau memiliki potensi untuk pengembangan pariwisata nasional yang mempunyai pengaruh penting dalam satu atau lebih aspek, seperti pertumbuhan ekonomi, sosial, dan budaya, pemberdayaan sumber daya alam, daya dukung lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan. Menurut Asisten Deputi Pengembangan Infrastruktur dan Ekosistem Pariwisata Kementerian Pariwisata, Frans Teguh, pengembangan KSPN harus diikuti dengan pengembangan ekosistem pariwisata dengan munculnya simpul-simpul ekonomi baru di daerah-daerah sekitar destinasi pariwisata.¹⁵

Diharapkan dengan adanya KSPN ini maka fasilitas di daerah tujuan wisata bahari, kemudahan-kemudahan untuk mencapai tujuan (aksesibilitas), dan daya tarik tujuan wisata bahari menjadi lebih baik. Hal tersebut perlu ditingkatkan karena harapan dari setiap wisatawan pada saat melakukan kegiatan wisata adalah mendapatkan kepuasan.

Pemerintah perlu memastikan bahwa fasilitas di daerah tujuan sesuai dengan produk wisata yang disediakan, dan segmentasi pasar sasaran. Sebagai contoh adalah permasalahan di Belitung. Memiliki 250 pulau besar dan kecil, Belitung jelas layak menjadi surga bagi para wisatawan. Belitung memiliki pantai-pantai yang indah seperti pantai di Tanjung Kelayang, Tanjung Pendam, Tanjung Tinggi, Tanjung Binga, Pantai Penyabung, Pulau Lengkuas, dan Pulau Kepayang.¹⁶ Namun ternyata akses transportasi bagi para wisatawan di Belitung sangat terbatas. Untuk akses menuju Belitung dari luar pulau tidak terlalu bermasalah, karena ada penerbangan reguler serta kapal cepat yang melayani. Namun, untuk akses transportasi di Belitung sendiri, masih sangat terbatas. Jasa sewa mobil dan paket wisata hanya bisa digunakan oleh orang wisatawan sedangkan bagi wisatawan mandiri, kondisi ini menimbulkan permasalahan tersendiri.

Selain itu, pengembangan dan inovasi terhadap layanan yang diberikan oleh penyedia jasa pariwisata bahari harus selalu

¹⁵ "Komodo Jadi Kawasan Strategis Pariwisata, Seluruh Indonesia Terdapat 25 Kawasan", (<http://nttprov.go.id/ntt/komodo-jadi-kawasan-strategis-pariwisata-seluruh-indonesia-terdapat-25-kawasan/>), diakses 28 September 2015).

¹⁶ "Tantangan bagi Pariwisata Belitung", (<http://news.liputan6.com/read/301479/tantangan-bagi-pariwisata-belitung>), diakses 25 Agustus 2015).

dingkatkan. Inovasi terhadap produk secara terus menerus adalah sebuah keharusan. Hal ini karena setiap produk memiliki siklus kehidupan meskipun dengan perbedaan waktu dan tahapan bagi masing-masing produk.¹⁷ Sehingga pada akhirnya perusahaan yang mampu bertahan adalah perusahaan yang mampu menyesuaikan kondisi tersebut dengan melakukan inovasi secara terus menerus. Sebagai contoh adalah wisata bahari di pantai-pantai Bali yang dulu hanya mengandalkan keindahan pantainya, namun sekarang mulai dikembangkan *diving*, *snorkeling*, *sailing*, dan *surfing*. Penyedia jasa wisata di Bali harus selalu mencari layanan baru agar berbeda dengan pesaing dan meningkatkan kepuasan konsumen. Hal ini untuk memberikan kepuasan yang maksimal bagi wisatawan yang datang berkunjung.

Inovasi produk sejalan dengan pendapat dari Pomering *et al* yang menyatakan bahwa bisnis termasuk di dalamnya industri pariwisata harus mampu dalam membaca peluang sehingga dapat memenangkan persaingan yang akan datang.¹⁸ Sehingga diperlukan pengembangan strategi-strategi pemasaran yang inovatif dan mampu mengakomodir aspek keberlanjutan, dan eksistensi jangka panjang destinasi obyek pariwisata.

Terkait dengan harga, penetapan harga pada produk pariwisata selain mempertimbangkan biaya produksi juga harus memperhatikan kekhususan dari wisata bahari yang ditawarkan, kualitas palayanan yang dimiliki, serta musim wisata. Hal tersebut perlu mendapat sorotan terutama terkait dengan kekhususan dari wisata bahari yang ditawarkan karena ada wisata-wisata yang memerlukan biaya pemeliharaan yang tinggi. Sebagai contoh adalah biaya untuk kebersihan dari tempat wisata dan memperbaiki ketika sudah terjadi kerusakan yang seringkali disebabkan oleh wisatawan itu sendiri. Pemerintah telah menggelar Hari Nusantara untuk mengingatkan masyarakat agar menggunakan sumber daya

¹⁷ Endang Hendrayanti, "Inovasi Efektif: Upaya Mempertahankan dan Menangkap Pasar Potensial", *Jurnal Ilmiah Ekonomi Manajemen dan Kewirausahaan Optimal*, Vol. 5, No. 1, Maret 2011, hal. 91-102.

¹⁸ Alan Pomering, Lester W. Johnson, and Gary Noble, "Sustainable Tourism Marketing: What Should be in The Mix?", *Proceedings of the Australian and New Zealand Marketing Academy Conference*. Melbourne, Australia: Australian & New Zealand Marketing Academy, 2009, pp. 1-8.

alam tanpa merusaknya. Termasuk bagaimana Indonesia menjaga terumbu karang agar bisa jadi wisata berkelanjutan.

Peran agen pariwisata juga sangat penting untuk membuat produk wisata dikenal dan dikunjungi secara terus menerus oleh para wisatawan. Informasi yang diberikan oleh agen pariwisata ini harus mencerminkan kondisi produk pariwisata yang ditawarkan. Jangan sampai wisatawan yang datang kecewa setelah sampai ke tempat tujuan karena ternyata tidak sesuai dengan informasi yang diberikan agen wisata. Agen-agen ini haruslah orang-orang yang memang memiliki pengetahuan mengenai pariwisata bahari dan pengetahuan daerah wisata yang akan dijual. Pemerintah melalui Kementerian Pariwisata harus mampu menertibkan agen-agen pariwisata tersebut. Sehingga tidak akan mencemarkan citra pariwisata bahari Indonesia.

Terkait erat dengan agen pariwisata adalah komponen bauran pemasaran yaitu promosi. Promosi bertujuan untuk mengkomunikasikan produk pariwisata kepada wisatawan agar diketahui, dikenal, dan diinginkan yang akhirnya dibeli oleh wisatawan. Salah satu yang berperan untuk mempromosikan adalah agen pariwisata selain pemerintah, instansi yang terkait, dan tentu saja masyarakat. Pariwisata tidak akan berkembang apabila orang lain enggan berkunjung karena buta dengan informasi-informasi mengenai pariwisata tersebut, oleh sebab itu diperlukan berbagai promosi-promosi pariwisata.

Porsi terbesar dalam promosi pariwisata seharusnya adalah hubungan masyarakat (*public relations*). Hal ini karena promosi yang diberikan harus mampu menunjukkan dan meyakinkan wisatawan untuk berkunjung. Penggunaan media sosial saat ini juga bisa menjadi pilihan media promosi. Media sosial memegang peranan penting dalam promosi karena saat ini banyak wisatawan yang mengunggah foto-foto ketika mereka melakukan wisata. Sehingga kemudian *word of mouth* mengenai tempat wisata tersebut akan tersebar. Hingga pada akhirnya tempat wisata yang mungkin pada awalnya tidak diketahui menjadi diketahui oleh wisatawan lain.

Pemanfaatan teknologi informasi dapat juga dilakukan melalui *e-tourism* yang merupakan suatu konsep pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi untuk meningkatkan daya guna dalam pariwisata, memberikan berbagai jasa layanan pariwisata

kepada wisatawan dalam bentuk telematika, dan menjadikan penyelenggaraan pemasaran pariwisata lebih mudah diakses.¹⁹

Pemasaran secara *online* juga perlu untuk dikembangkan secara baik. Wisatawan memerlukan informasi yang bisa mereka dapatkan secara *online* untuk mengurangi resiko ketidakpastian yang dirasakan oleh wisatawan terkait dengan tempat tujuan wisata yang akan dikunjungi. Informasi yang disajikan harus cukup banyak dan informatif sehingga dapat mengurangi resiko ketidakpastian wisatawan yang dapat berdampak pada terpilih tidaknya tempat wisata bahari yang dipasarkan.²⁰

Pemerintah juga aktif mempromosikan wisata bahari Indonesia melalui penyelenggaran *Sail Indonesia* yang terdiri dari *Sail Bunaken*, *Sail Wakatobi* atau *Sail Raja Ampat*, dan kegiatan sejenisnya. Berbagai kegiatan promosi tersebut diharapkan dapat menumbuhkan sektor ekonomi kreatif di pesisir pantai hingga akhirnya meningkatkan derajat kehidupan masyarakat sekitar.

Promosi pariwisata harus dikelola secara bijak, karena saat ini banyak permasalahan yang timbul akibat persaingan promosi obyek wisata yang tidak sehat. Persaingan ini muncul tidak hanya antarwilayah di Indonesia namun juga antarnegara seperti penggunaan lagu daerah Indonesia oleh Malaysia.²¹

3.2. Pengembangan SDM dan Pelayanan Pariwisata

Bauran pemasaran pariwisata berikutnya adalah personil. Personil merujuk pada penyelenggara jasa yang sangat berpengaruh pada pembentukan kepuasan wisatawan. Menurut RIPPARNAS, personil disebut sebagai Sumber Daya Manusia Pariwisata yang selanjutnya disingkat SDM Pariwisata adalah tenaga kerja yang

¹⁹ Patris Gisau Biduan, "Strategi Pengelolaan Pariwisata dalam Rangka Peningkatan Pendapatan Asli Daerah di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Kepulauan Sangihe", (<http://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jurnaleksekutif/article/viewFile/7720/7285>, diakses 28 September 2015).

²⁰ Wen-Hsiang Lai and Nguyen Quang Vinh, "Online Promotion and Its Influence on Destination Awareness and Loyalty in The Tourism Industry", *Advances in Management & Applied Economics*, Vol. 3, No. 3, 2013, pp. 15-30.

²¹ Teguh Suripto, "Mengelola Industri Pariwisata Secara Profesional: Melalui Peningkatan Daya Saing Industri Wisata", *Media Wisata*, Vol. 4, No. 1, 2010, hal. 1-11.

pekerjaannya terkait secara langsung dan tidak langsung dengan kegiatan kepariwisataan. Berpengaruh secara langsung karena personil akan berinteraksi dengan pengguna jasa atau wisatawan. Namun juga berpengaruh secara tidak langsung karena ada beberapa personil yang tidak secara langsung berinteraksi dengan pengguna jasa atau wisatawan.

Kemampuan personil selain ditentukan oleh kompetensi dari personil yang bersangkutan juga dipengaruhi oleh kemampuan dari manajemen dalam menangani personil tersebut. Hal ini karena dalam pemasaran jasa terdapat tiga jenis pemasaran yaitu pemasaran internal, pemasaran eksternal, dan pemasaran interaktif.

Pemasaran internal yaitu hubungan antara personil di dalam perusahaan penyedia jasa dan juga dengan manajemen. Hal ini berarti perusahaan jasa harus secara efektif melatih dan memotivasi karyawan yang melakukan kontak dengan pelanggan dan semua orang dalam perusahaan untuk mendukung pekerjaan tersebut sebagai suatu tim untuk memberikan kepuasan kepada pelanggan. Jadi tidak cukup dengan hanya menyerahkan tugas tersebut kepada bagian pemasaran yang melakukan pola pemasaran tradisional.

Pemasaran eksternal yaitu hubungan antara perusahaan dengan pihak pelanggan. Pemasaran ini menggambarkan kerja normal yang oleh perusahaan untuk mempersiapkan, menentukan harga, mendistribusikan, dan mempromosikan jasa tersebut kepada konsumen.

Pemasaran interaktif yaitu hubungan langsung personil dengan wisatawan. Pemasaran ini berimplikasi kepada pembentukan persepsi bahwa kualitas layanan tergantung pada seberapa dalam interaksi antara penjual dan pembeli. Dalam pemasaran produk, kualitas produk sedikit tergantung pada layanan bagaimana produk tersebut diperoleh. Tetapi dalam pemasaran jasa, kualitas jasa tergantung pada keduanya, yakni tergantung pada pembeli jasa dan kualitas layanan. Pelanggan tidak hanya mengukur kualitas dari sudut teknikal, tetapi juga kualitas fungsional.

Disinilah terlihat pentingnya peningkatan kapasitas SDM pariwisata. Saat ini, daya saing SDM pariwisata Indonesia menempati rangking empat dari sepuluh negara anggota ASEAN. Posisi Indonesia masih di bawah Singapura, Malaysia, dan Brunei Darussalam. Sementara, mengacu dari kajian *World Ekonomi Forum* (WEF)

daya saing SDM pariwisata Indonesia masih berada di rangking 61, sedangkan Singapura dan Malaysia di rangking 2 dan 28.²²

Peningkatan kualitas dan kuantitas SDM pariwisata dapat dilakukan melalui jenjang pendidikan yang bersifat formal maupun non formal. Oleh karena itu, maka sistem dan mekanisme pendidikan dan latihan SDM pariwisata perlu di desain secara baik, sehingga dapat menjawab tantangan kebutuhan di masa yang akan datang.

Pemerintah juga perlu melakukan koordinasi dengan perguruan tinggi penyelenggara pendidikan tinggi di bidang kepariwisataan. Selain itu, peningkatan kapasitas dan kualitas lembaga pendidikan kepariwisataan, memperluas jurusan dan peminatan, membangun sekolah pariwisata, serta menjaga kualitas pendidikan kepariwisataan swasta.

3.3. Pengembangan Kondisi Fisik dan Lingkungan Pariwisata

Komponen bauran pemasaran berikutnya adalah fisik yang meliputi kondisi fisik dan lingkungan fisik. Keadaan fisik penyedia jasa dan lingkungan fisik dari obyek wisata akan menjadi nilai tambah bagi wisatawan. Kebersihan lokasi tempat wisata merupakan salah satu faktor yang perlu dipersiapkan oleh penyedia jasa wisata. Data WEF menyebutkan bahwa kondisi lingkungan keberlanjutan di area resort Indonesia menduduki posisi yang rendah di dunia, yaitu berada di urutan 125. Hal ini juga terjadi pada keadaan kesehatan dan kebersihan di lokasi tempat wisata yang jorok, yaitu menduduki urutan 112.²³

Penjagaan kebersihan tempat wisata memerlukan koordinasi antara *stakeholder* seperti Dinas Kebersihan, Dinas Pariwisata, dan pihak pengamanan untuk bekerjasama mengkondusifkan tempat wisata yang menjadi tanggung jawabnya. Peran swasta juga penting dalam pengelolaan pariwisata tersebut. Pelibatan pihak swasta bisa dalam bentuk penyediaan lahan parkir. Penyediaan lahan parkir beserta fasilitasnya, misalnya tempat makan, wc umum, dan tempat sampah, akan membantu kebersihan tempat wisata.

²² "Daya Saing SDM Pariwisata Indonesia Rangkaing 4 Tingkat ASEAN", (<http://go.stp-bandung.ac.id/index.php/id/berita/daftar-berita/707-daya-saing-sdm-pariwisata-indonesia-ranking-4-tingkat-asean>, diakses 25 Agustus 2015).

²³ "Kala Pengembangan Pariwisata Tak Didukung Tata Kelola yang Baik", (<http://telusur.metrotvnews.com/read/2015/06/20/406119/kala-pengembangan-pariwisata-tak-didukung-tata-kelola-yang-baik>, diakses 25 Agustus 2015).

Peningkatan kondisi fisik pariwisata juga memerlukan peran serta masyarakat. Dalam menyelenggarakan kegiatan pariwisata harus melibatkan masyarakat setempat, sehingga manfaatnya dapat dirasakan langsung oleh masyarakat. Dampak pengelolaan yang melibatkan masyarakat adalah menciptakan kesempatan kerja bagi masyarakat setempat, dan mengurangi kemiskinan, di mana penghasilan dari jasa-jasa wisata untuk pengunjung seperti ongkos transportasi, penginapan, penjualan souvenir, serta biaya pemandu wisata dan lain-lain.

Peran masyarakat sangat penting karena masyarakat dalam lingkungan wisata memiliki budaya yang bisa menjadi daya tarik wisata. Masyarakat setempatlah yang memiliki pengetahuan tentang alam serta budaya yang menjadi potensi dan nilai jual sebagai daya tarik wisata, sehingga pelibatan masyarakat menjadi mutlak. Pelibatan masyarakat dalam pengelolaan wisata juga akan mencegah terjadinya kecemburuan sosial dan adanya kemungkinan upaya masyarakat melakukan aksi yang merusak terhadap objek wisata atau sarana yang ada pada objek wisata tersebut. Sebagai contohnya adalah wisata bahari di Bali yang sangat di dukung oleh budaya lokal Bali yang sangat kental dan menjadi daya tarik wisatawan luar negeri.

Peran masyarakat juga diperlukan untuk menjaga tempat wisata tersebut. Hal ini karena sepertinya kesadaran wisatawan tentang pelestarian lingkungan masih rendah, sehingga dibutuhkan peran masyarakat sekitar untuk ikut menjaga. Meskipun memang seringkali yang terjadi adalah masyarakat sekitar juga belum memiliki kesadaran yang tinggi untuk menjaga lingkungan. Masyarakat hanya peduli bagaimana agar banyak wisatawan berkunjung ke tempat mereka.

Bauran pemasaran terakhir yaitu proses yang berkaitan dengan bagaimana sistem, prosedur, dan pelaksanaan dari pemberian pelayanan kepada wisatawan. Perbaikan dalam sistem pelayanan terkait erat dengan perbaikan jaringan internet. Kehadiran internet dinilai mampu memperkenalkan wisata Indonesia lebih luas sekaligus mengubah bisnis penjualan tiket angkutan umum.

Penggunaan media internet ini juga akan sangat menguntungkan selain bagi wisatawan juga bagi pelaku usaha karena:²⁴

²⁴ Totok Amin Soefijanto dan Ika Karlina Idris (Editor), *Integrated Marketing Communication Komunikasi Pemasaran di Indonesia*, (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2012), hal. 87-88.

- a. Layanan internet semakin murah. Saat ini layanan internet tersedia di mana-mana dengan harga terjangkau. Pelaku usaha dapat memanfaatkan internet untuk melakukan pemasaran secara *online* yang tentu saja akan memangkas banyak biaya. Pelaku usaha wisata seperti pemilik hotel, resort, atau café bisa menyediakan *free wifi* yang pastinya akan semakin menarik wisatawan berkunjung dan tinggal lebih lama. Wisatawan juga akan dengan mudah mendapatkan informasi seputar tempat wisata yang akan dikunjungi.
- b. Internet memungkinkan terjadinya komunikasi interaktif. Melalui internet, jika ada konsumen yang kecewa, maka konsumen akan dapat langsung masuk ke web perusahaan pelaku usaha dan menyatakan keluhannya. Pelaku usaha seharusnya aktif untuk merespon keluhan tersebut. Hal ini karena jika tidak direspon, konsumen yang tidak puas mungkin akan mencari media lain untuk menyampaikan keluhan. Kondisi ini tentu saja tidak akan berdampak baik bagi reputasi produk wisata yang pelaku usaha sediakan.
- c. Internet meningkatkan tingkat kecepatan komunikasi. Internet memungkinkan untuk akses data dengan cepat. Konsumen dapat melakukan perbandingan pelaku usaha wisata satu dengan yang lainnya. Pelaku usaha juga dapat merespon dengan cepat kebutuhan wisatawan.

IV. PENUTUP

Wisata bahari di Indonesia belum dikelola secara baik. Orientasi masyarakat masih ke arah daratan, padahal negara Indonesia adalah negara kepulauan yang kaya akan kekayaan bahari. Berbagai upaya telah dilakukan oleh Pemerintah Indonesia untuk meningkatkan jumlah wisatawan yang berkunjung ke wisata bahari Indonesia. Namun demikian, terdapat beberapa tantangan dalam pengembangan wisata bahari, antara lain kurangnya fasilitas dan aksesibilitas ke tempat wisata serta kurangnya kerjasama antarpemangku kepentingan.

Kemampuan untuk menarik wisatawan juga masih terbatas. Para penyedia jasa wisata bahari masih hanya mengandalkan pada konsep penjualan tradisional, belum menggunakan konsep bauran pemasaran pariwisata. Sementara, untuk menarik minat berkunjung konsumen maka pihak penyedia jasa pariwisata harus melakukan strategi pemasaran yang tepat, serta mempromosikan keunggulan-keunggulan dan kualitas yang ada, sehingga para pengunjung tertarik untuk berkunjung dan merasa puas dengan pelayanan yang diberikan.

Peran pemerintah diperlukan khususnya untuk membantu mempromosikan tempat wisata baru yang potensial, sehingga diharapkan mampu mendorong wisatawan untuk bisa lebih lama berwisata di Indonesia. Pemilihan strategi yang tepat dalam pengembangan pariwisata bahari dilakukan dengan memperkuat kerjasama antarsektor dan daerah serta pelaku dan asosiasi pariwisata bahari. Selain meningkatkan aksesibilitas, infrastruktur, fasilitas pariwisata dan sumber daya manusia. Peningkatan kerjasama dengan *stakeholder* ini harus segera dilakukan untuk mewujudkan target 20 juta kunjungan wisatawan di tahun 2019.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Kotler, P et al. *Marketing Management An Asian Perspective*. Singapore: Prentice Hall. 2006.
- Soefijanto, T. A. dan Idris, I. K. (Editor). *Integrated Marketing Communication Komunikasi Pemasaran di Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2012.

Jurnal dan Working Paper

- Hendrayanti, Endang. "Inovasi Efektif: Upaya Mempertahankan Dan Menangkap Pasar Potensial". *Jurnal Ilmiah Ekonomi Manajemen Dan Kewirausahaan "Optimal"*, Vol. 5, No. 1, Maret 2011.
- Lai, W. H. and Vinh, N. Q. "Online Promotion and Its Influence on Destination Awareness and Loyalty in The Tourism Industry". *Advances in Management & Applied Economics*, Vol. 3, No. 3, 2013.
- Unga, K. L. O. "Strategi Pengembangan Kawasan Wisata Kepulauan Banda". *Tesis. Program Pasca Sarjana Universitas Hasanudin Makasar*. 2011.
- Wolfe, M. J., Sr and Croots, J. C. "Marketing Mix Modeling for the Tourism Industry: A Best Practices Approach". *International Journal of Tourism Sciences*, Vol. 11, No. 1, 2012.

Artikel dalam Majalah dan Surat Kabar

- Santosa. "Menyikapi Bisnis Jasa Pariwisata Melalui Bauran Pemasaran". *Media Wisata*, Vol. 2, No. 2, Juni 2004.
- Siahaan, S. L. "Visit Indonesia Year 2008: Suatu Tinjauan dari Perspektif Pemasaran Destinasi Pariwisata". *Majalah Ilmiah Panorama Nusantara*. Edisi IV. 2008.

„Siparwito, T. „Mengelola Industri Pariwisata Secara Professional“
Melalui Peningkatan Daya Saing Industri Wisata”. *Media Wisata*.
Vol. 4, No. 1, 2010.

Artikel dalam Seminar/Pertemuan:

Pomering, A., Johnson, L. W., and Noble, G. "Sustainable Tourism Marketing: What Should Be in The Mix?". *Proceedings of the Australian and New Zealand Marketing Academy Conference*. Melbourne, Australia: Australian & New Zealand Marketing Academy, 2009.

Artikel Online:

Biduan, P. G. "Strategi Pengelolaan Pariwisata dalam Rangka Peningkatan Pendapatan Asli Daerah di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Kepulauan Sangihe". (<http://ejurnal.unsrat.ac.id/index.php/jurnaleksekutif/article/viewFile/7720/7285>, diakses 28 September 2015).

Naskah Online:

"2015 Daya Saing Pariwisata Indonesia Naik 20 Peringkat". (<http://www.idmice.com/2015-daya-saing-pariwisata-indonesia-naik-20-peringkat/>, diakses 27 Agustus 2015).

"Daya Saing SDM Pariwisata Indonesia Rangkaing 4 Tingkat ASEAN". (<http://go.stp-bandung.ac.id/index.php/id/berita/daftar-berita/707-daya-saing-sdm-pariwisata-indonesia-ranking-4-tingkat-asean>, diakses 25 Agustus 2015).

"Devisa Wisata Bahari Ditarget USD4M". (<http://www.koran-sindo.com/read/974853/150/devisa-wisata-bahari-ditarget-usd4m-1426039865>, diakses 27 Agustus 2015).

"Garis Pantai Indonesia Terpanjang Kedua di Dunia". (<http://www.antaranews.com/berita/487732/garis-pantai-indonesia-terpanjang-kedua-di-dunia>, diakses 22 Juni 2015).

"Geliat Menggenjot Wisata Bahari Beri Kontribusi Empat Kali Lipat". (http://rri.co.id/sintang/post/editorial/228/editorial/geliat_menggenjot_wisata_bahari_beri_kontribusi_empat_kali_lipat.html, diakses 27 Agustus 2015).

"Kala Pengembangan Pariwisata Tak Didukung Tata Kelolayang Baik". (<http://telusur.metrotvnews.com/read/2015/06/20/406119/kala-pengembangan-pariwisata-tak-didukung-tata-kelolayang-baik>, diakses 25 Agustus 2015).

"Komodo Jadi Kawasan Strategis Pariwisata, Seluruh Indonesia Terdapat 25 Kawasan". (<http://nttprov.go.id/ntt/komodo-jadi-kawasan-strategis-pariwisata-seluruh-indonesia-terdapat-25-kawasan/>, diakses 28 September 2015).

"Pariwisata Maritim Perlu Digarap Lebih Maksimal". (<http://bisnispariwisata.co.id/pariwisata-maritim-perlu-digarap-lebih-maksimal/>, diakses 27 Agustus 2015).

"Potensi Ekonomi Maritim Indonesia Sangat Besar". (<http://www.antarasultra.com/print/274815/potensi-ekonomi-maritim-indonesia-sangat-besar>, diakses 22 Juni 2015).

"Tantangan bagi Pariwisata Belitung". (<http://news.liputan6.com/read/301479/tantangan-bagi-pariwisata-belitung>, diakses 25 Agustus 2015).

Peraturan Perundang-Undangan

Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2025.

BAGIAN KETUJUH

PENGEMBANGAN WILAYAH PESISIR: KINERJA DAN PROSPEK PENGELOLAAN PESISIR TERPADU

Izzaty

I. PENDAHULUAN

Pembangunan Indonesia di masa lalu seringkali berpihak pada paradigma pembangunan yang menekankan pada efisiensi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi secara agregat. Paradigma pembangunan negara berkembang yang berpendapatan rendah dapat tumbuh perekonomiannya dengan memusatkan perhatiannya pada alokasi sumberdaya pembangunan kepada sektor atau wilayah yang berpotensi besar dalam menyumbang pertumbuhan ekonomi, yang pada umumnya berlokasi di kawasan darat dan perkotaan. Wilayah pesisir belum menjadi prioritas utama bagi pertumbuhan ekonomi secara nasional. Kondisi demikian akan mendorong timbulnya disparitas antarwilayah yang semakin melebar karena Indonesia yang merupakan negara kepulauan memiliki potensi sumberdaya pesisir dan laut yang cukup berlimpah.

Dengan panjang garis pantai sekitar 95.181 km, perairan Indonesia memiliki potensi yang banyak, nilai perekonomian dari laut ditaksir mencapai USD3 triliun-5 triliun atau setara dengan Rp36.000-60.000 triliun per tahun. Angka ini belum termasuk potensi lain yang berasal dari kekayaan bioteknologi, wisata bahari serta pengembangan transportasi laut.¹ Wilayah pesisir yang kaya dengan berbagai sumber daya yang berperan penting dalam mendukung pembangunan ekonomi daerah dan nasional untuk meningkatkan penerimaan devisa, lapangan kerja, dan pendapatan penduduk. Daerah pesisir mempunyai potensi yang sangat tinggi yang pada akhirnya perkembangan kebudayaan, konsentrasi pembangunan, perkembangan perkotaan, dan aktivitas manusia terpusat dan terkonsentrasi di daerah tersebut. Aksesibilitas yang tinggi dan morfologi daerah pesisir menjadi faktor-faktor penunjang pesatnya perkembangan dan kebudayaan di daerah pesisir.

¹ Susi Pudjiastuti, "Menyoal Fiskal Negara Bahari", *Media Keuangan*, X (91), 2015, hal. 19.

Kawasan pesisir pada dasarnya bukan saja merupakan kawasan peralihan ekosistem daratan dan laut, namun sekaligus titik temu antara aktifitas ekonomi masyarakat berbasis daratan dan laut. Diperkirakan 60 persen dari penduduk Indonesia bermukim di wilayah pesisir dan diperkirakan 80 lokasi industri terletak di wilayah pesisir. Selain kaya akan sumber daya alam, wilayah pesisir juga rentan terhadan tekanan lingkungan.²

2. Adanya degradasi lingkungan pesisir dan laut³. Dijelaskan pembangunan yang mengejar pertumbuhan dan produktivitas ternyata menimbulkan kerusakan yang serius terhadap lingkungan. Degradasi lingkungan pesisir dan laut selain merusak potensi sumberdaya perairan, juga menjadi ancaman bagi kelangsungan hidup masyarakat pesisir.

² Shidarta, dkk, *Menuju Harmonisasi Sistem Hukum sebagai Pilar Pengelolaan Wilayah Pesisir di Indonesia*. (Jakarta: Bappenas, 2005), hal. 101

³ Arifin Rudyanto, "Kerangka Kerjasama dalam Pengelolaan Sumberdaya Pesisir dan Laut", Paper disampaikan dalam Sosialisasi Nasional Program MFCDP, 22 September 2004, Jakarta, hal. 4.

3. Rendahnya kualitas sumber daya manusia yang berdampak kepada kemiskinan. Masyarakat pesisir hidup dalam kemiskinan dan tekanan tekanan sosial ekonomi yang berakar pada faktor-faktor kompleks yang saling terkait. *Poverty Headcount Index* (PHI) masyarakat pesisir adalah 0,3214, yang artinya lebih dari 32 persen dari penduduk di wilayah pesisir masih tergolong miskin atau dua kali rata-rata tingkat kemiskinan nasional.⁴ Rendahnya kualitas SDM pada masyarakat pesisir erat hubungannya dengan rendahnya tingkat pendidikan formal maupun non formal dan merupakan daerah terisolir.
4. Akses pemanfaatan teknologi yang terbatas. Semakin tingginya persaingan dalam pemanfaatan sumber daya laut dan pesisir, menuntut masyarakat untuk memaksimalkan tingkat produksinya. Salah satu cara yang digunakan melalui penggunaan teknologi. Keterbatasan pengetahuan dan kemampuan dalam penggunaan teknologi menjadi kendala dan pemicu adanya eksplorasi sumber daya yang merusak potensi serta berdampak negatif bagi lingkungan. Salah satu contohnya adalah penggunaan bom ikan untuk menangkap jenis-jenis ikan dengan nilai ekonomis tinggi di habitat terumbu karang telah merusak sehingga menimbulkan pencemaran lingkungan yang parah. Adanya kesenjangan penggunaan teknologi antara nelayan besar dan tradisional yang berakibat pada makin terdesaknya nelayan tradisional dalam persaingan pemanfaatan sumber daya laut, sehingga banyak yang beralih profesi menjadi buruh nelayan atau buruh bangunan.
5. Peraturan dan kebijakan yang kurang kondusif. Dengan lahirnya peraturan yang menyangkut hak kepemilikan sumber daya pada tingkat lokal, secara tidak langsung akan memberikan hak kepemilikan (*property rights*) kepada pemerintah daerah. Pemerintah daerah dapat mengelola sumberdaya pesisir dan laut secara lebih rasional mengingat ketersediaan sumberdaya serta degradasi sumber daya akan menentukan tingkat kemakmuran masyarakat di daerah yang bersangkutan. Kebijakan pembangunan perikanan yang dijalankan seharusnya

⁴ Departemen Kelautan Perikanan, *Buku Profil Kegiatan Usaha Mikro*, (Jakarta : DKP, 2009)

tidak hanya mengejar kepentingan ekonomi (khususnya peningkatan devisa negara dari ekspor hasil laut), tetapi juga diimbangi secara proporsional dengan komitmen menjaga kelestarian sumber daya perikanan. Komitmen yang tinggi dan konsisten dalam menegakkan peraturan hukum yang berlaku sangat diperlukan untuk menghindari terjadinya konflik sosial dan ekonomi. Kearifan lokal harus dapat diakomodasi sebagai salah satu pranata hukum yang dapat memperkecil terjadinya konflik antarnelayan. Salah satu bentuk akomodasi kearifan lokal ini melalui penyusunan tata ruang wilayah pesisir. Hingga saat ini masih belum banyak daerah dan kawasan pesisir yang memiliki sehingga belum terdapat kesamaan misi dari berbagai pengaturan dan kebijakan untuk pengelolaan sumber daya pesisir dan kelautan.

Munculnya beragam permasalahan tersebut, mendorong pengembangan berbagai metode atau program pengelolaan kawasan pesisir secara terpadu. Implementasi pengelolaan pesisir secara terpadu di dunia bahkan telah lama dirintis yaitu pada tahun 1970-an. Konsep pengelolaan pesisir menekankan pada keterpaduan dan koordinasi serta partisipasi masyarakat.

II. KONSEPSI PENGELOLAAN WILAYAH PESISIR TERPADU

2.1. Pengertian Pengelolaan Wilayah Pesisir

Rokhmin Dahuri⁵ menjelaskan mengenai definisi dan pengertian pengelolaan wilayah pesisir terpadu dengan mempertimbangkan beberapa pemahaman: (1) Proses pengelolaan yang mempertimbangkan hubungan timbal balik antara kegiatan pembangunan yang terdapat di wilayah pesisir dan lingkungan alam yang secara potensial terkena dampak kegiatan-kegiatan tersebut; (2) Proses penyusunan dan pengambilan keputusan secara rasional tentang pemanfaatan wilayah pesisir beserta segenap sumberdaya alam yang terkandung di dalamnya secara berkelanjutan; (3) Proses kontinu dan dinamis dalam penyusunan dan pengambilan keputusan tentang pemanfaatan berkelanjutan dari wilayah pesisir beserta segenap sumber daya alam di dalamnya; dan (4) Suatu proses kontinu dan dinamis yang mempersatukan kepentingan antara berbagai *stakeholders* (pemerintah, swasta, masyarakat lokal, masyarakat akademisi, dan LSM) dengan pengelolaan pembangunan dalam menyusun dan menginisiasi rencana-rencana terpadu untuk membangun dan melindungi ekosistem pesisir beserta segenap sumber daya alam yang terdapat di dalamnya, bagi kemakmuran umat manusia secara adil dan berkelanjutan.

Ada tiga tipe pengelolaan daerah pesisir dan pantai yaitu:⁶

a. *Integrated Coastal Management (ICM)*

Merupakan pendekatan *top-down* yang merupakan ciri dari pemerintahan yang sentralistik. Pendekatan ini menguatkan keputusan-keputusan dari pemerintah pusat tentang pengelolaan sumber daya pesisir. ICM mempunyai beberapa tujuan diantaranya

⁵ Rokhmin Danuri, *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan secara Terpadu*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2004).

⁶ Sofwan, dkk, "Pengelolaan Potensi Sumberdaya Kelautan sebagai Upaya Peningkatan Pendapatan Nelayan", *Journal of Indonesian Applied Economics*, 2011, hal. 105.

mengaitkan antara aktivitas pembangunan, manusia, proses biofisik dan sektoral dengan lingkungan di sekitar pantai misalnya tanah di sekitar pantai, sumber-sumber air, dan air lepas pantai.

b. *Community-Based Coastal Resource Management*

Berlawanan dengan ICM, pendekatan ini bersifat *bottom-up* melibatkan masyarakat setempat yang memanfaatkan sumber daya laut untuk bertanggung jawab dalam pengelolaannya. Pendekatan ini mengasumsikan bahwa masyarakat setempat bila dipercaya untuk mengelola dengan penuh tanggung jawab dan berkelanjutan sedangkan pembuatan peraturan yang disepakati oleh semua komponen masyarakat.

c. *Collaborative or Co-Management of Coastal Resources*

Merupakan gabungan antara pengelolaan yang bersifat *top down* dengan *bottom up*. Pendekatan ini menggambarkan realitas yang paling mungkin dengan melibatkan pemerintah daerah (Pemda) untuk berbagi tanggung jawab dan kerja sama dalam kemitraan yang dinamis. Kerja sama ini didasarkan pada partisipasi individu dan kelompok yang menguatkan kerangka kerja pengelolaan sumber daya. Pemda tetap bertanggung jawab terhadap semua kebijakan dan koordinasi sementara kelompok-kelompok masyarakat yang menjalankan aktivitas harianya.

2.2. Konsep Pengelolaan Pesisir Secara Terpadu

Konsep *Integrated Coastal Management* (ICM) merupakan pengelolaan pemanfaatan sumber daya alam dan jasa-jasa lingkungan yang terdapat di kawasan pesisir dan laut dengan cara memberikan penilaian yang menyeluruh. Aspek pengelolaan mencakup sumber daya alam dan jasa, lingkungan yang terdapat di dalamnya, menentukan tujuan dan sasaran pemanfaatan, merencanakan, dan mengelola setiap kegiatan serta pemanfaatannya guna mencapai pembangunan yang optimal dan berkelanjutan.⁷

Paradigma ICM harus sejalan dengan konsep pembangunan berkelanjutan yang secara umum diterima oleh masyarakat

⁷ Dina Sunyowati, "Kerangka Hukum Pengelolaan Wilayah Pesisir Berdasarkan Konsep *Integrated Coastal Management* dalam Rangka Pembangunan Kelautan Berkelanjutan", *Disertasi*, Program Pascasarjana Universitas Airlangga, Surabaya, 2008, hal. 16

internasional. Konsep pembangunan berkelanjutan tidak melarang adanya aktivitas pembangunan ekonomi, namun menganjurkan dengan syarat atau batasan bahwa laju kegiatan pembangunan tidak melampaui daya dukung lingkungan alamnya sehingga generasi mendatang tetap memiliki aset sumber daya alam yang sama, bahkan diharapkan lebih baik daripada generasi yang hidup saat ini. Kesuksesan yang dicapai dalam program tersebut disebabkan oleh adanya keseimbangan dalam pemanfaatan sumber daya air dan alam serta tetap menjaga kesehatan dan produktivitas lingkungan jangka panjang.

Pengelolaan pesisir yang terintegrasi telah mendapatkan respon yang lebih terkoordinasi untuk pengelolaan sumber daya melalui program manajemen sumber daya. Tantangan pendekatan ICM yang lebih holistik untuk rencana pesisir Australia yang strategis (meliputi sosial, ekonomi, dan lingkungan) dalam mempertimbangkan dan melintasi batas yuridiksi tradisional seperti kepemilikan lahan, pemanfaatan lahan, dan kewajiban pemerintah. Namun, bukan berarti penerapan konsep ICM ini tidak memiliki keterbatasan. Beberapa kritik menyatakan tata kelola pemerintahan dan keterlibatan masyarakat masih fokus pada proses manajemen adaptif lainnya.

Ada beberapa hal yang terus menghambat keberhasilan ICM, yaitu: tidak adanya proses perencanaan jangka panjang untuk wilayah pesisir; tidak terintegrasinya kebijakan nasional dan regional juga aksional; ketidakmampuan untuk menanggapi dampak lingkungan akibat pertumbuhan perkotaan wilayah pesisir; adanya tantangan baru perubahan iklim yang membutuhkan kebijakan perkotaan dan pesisir yang terintegrasi; dan tidak adanya komitmen politik dalam penerapan ICM ketika ada tekanan pengembangan yang signifikan. Sementara itu, pada skala nasional, ada tiga batasan yang perlu diperhatikan, yaitu: tidak adanya koordinasi manajemen pesisir antara tiga level pemerintahan dan antar negara bagian; tidak adanya kebijakan nasional yang efektif untuk perlindungan pesisir dan perencanaan perkotaan; dan tidak adanya sistem yang terintegrasi untuk perencanaan penggunaan lahan yang terfokus dalam pengelolaan lingkungan di wilayah pesisir.⁸

⁸ Redaksi Butaru, "Pendekatan Baru dalam Penguatan Pengelolaan Wilayah Pesisir Yang Terintegrasi", *Bulletin Penataan Ruang*, Edisi Juli-Agustus, 2011, hal. 1.

2.3. Urgensi dan Manfaat Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu

Sudut pandang pembangunan berkelanjutan dan status Indonesia sebagai negara berkembang, ICM sesungguhnya berada di persimpangan jalan. Di satu sisi kita menghadapi wilayah pesisir yang padat penduduk dengan pembangunan intensif. Ada kecenderungan bahwa industrialisasi yang terjadi di wilayah pesisir seringkali memiskinkan penduduk wilayah pesisir.

Program pengelolaan wilayah pesisir terpadu atau *Integrated Costal Management* merupakan salah satu pendekatan pengelolaan dan perencanaan wilayah pesisir yang bertujuan untuk pemanfaatan sumber daya pesisir berbasis pembangunan berkelanjutan. Seiring dengan tingginya tingkat kebutuhan maka perkembangan pembangunan lebih banyak mengarah pada daerah pesisir. Hal tersebut menimbulkan masalah di beberapa pesisir-pesisir Indonesia berupa benturan kepentingan maupun konflik dalam pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya pesisir. Jika hal ini tidak disikapi secara bijak melalui suatu kebijakan maupun suatu upaya mengintegrasikannya maka akan terjadi degradasi lingkungan dan perubahan keseimbangan lingkungan yang mengancam kelestarian sumberdaya pesisir.⁹ Pada dasarnya karakteristik ICM adalah dinamis, adaptif, holistik, dan berkesinambungan serta pendekatan melalui partisipasi serta mengutamakan pada integrasi dan koordinasi antara seluruh sektor dan pemerintah. Pelaksanaan program pengelolaan wilayah pesisir yang konsisten dan sesuai dengan tujuan nasional dan daerah akan memberikan manfaat langsung kepada masyarakat yang terlibat.

⁹ Dini Feti Anggraini, "Pengelolaan Pesisir Terintegrasi(Integrated Coastal Management) Studi Kasus : Pesisir Bali", Thesis, UGM, Jogakarta, 2010.

III. KINERJA DAN PERSPEKTIF PENGELOLAAN PESISIR TERPADU

3.1. Isu dan Permasalahan Daerah Pesisir

Secara alamiah, kawasan pesisir bukan semata-mata merupakan kawasan peralihan ekosistem daratan dan laut, namun sekaligus titik temu antara aktifitas ekonomi masyarakat berbasis daratan dan laut. Pengelolaan wilayah pesisir dihadapkan pada sejumlah isu penting. *Pertama*, kawasan konservasi laut yang seluas 15,76 hektar¹⁰ belum semuanya efektif. Hal ini berarti pemulihhan sumberdaya belum terlihat dari hasil konservasi tersebut. Kerusakan ekosistem pesisir masih ditemukan, baik terumbu karang, padang lamun, pantai, maupun mangrove. Kondisi terumbu karang dalam posisi sangat baik kurang dari 6 persen dan angkanya terus menurun. Sementara itu konversi mangrove terus terjadi. *Kedua*, pemerintah provinsi baru sebagian (kurang dari 15 persen) yang telah menyusun tata ruang pesisir, meski ini merupakan amanat UU No. 27 Tahun 2007 yang direvisi menjadi UU No. 1 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Tata ruang pesisir merupakan prasyarat bagi pemanfaatan wilayah pesisir secara berkelanjutan. Isu tata ruang yang lebih kritis lagi adalah belum terintegrasinya tata ruang pesisir, laut, dan darat. *Ketiga*, wilayah pesisir memiliki kerentanan yang tinggi terhadap bencana. Menurut Kementerian Kelautan Perikanan, desa pesisir yang potensial terkena rob mencapai 2.266 desa dengan penduduk 9 juta jiwa dan 7.801 desa rawan bencana tsunami dengan penduduk 15 juta jiwa. Perubahan iklim telah menjadi faktor kritis yang harus diantisipasi karena sejumlah kerusakan ekosistem yang disebabkan karena faktor ini.¹¹

¹⁰ Kedeputian Bidang Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup Bappenas, *Konsep Mainstreaming Ocean Policy Kedalam Rencana Pembangunan Nasional*, (Jakarta : Bappenas, 2014), hal. 177.

¹¹ Arif Satria, "Peran Sektor Kelautan dan Perikanan dalam Pembangunan Nasional", *Kebijakan Ekonomi dan Sektor Strategis Nasional*, (Jakarta: CORE Indonesia, 2015), hal. 141.

Kemiskinan juga menjadi permasalahan di daerah pesisir. Jumlah penduduk masyarakat pesisir yang tergolong miskin mencapai 7,87 juta orang, baik bekerja di sektor perikanan maupun non perikanan. Kemiskinan tersebut disebabkan oleh sejumlah faktor antara lain keterbatasan akses pada sarana produksi, teknologi, pasar, dan sumber daya. Jadi kemiskinan masyarakat pesisir mencirikan kemiskinan struktural.¹²

Wilayah laut dan pesisir beserta sumberdaya alam memiliki makna strategis bagi pengembangan ekonomi Indonesia karena dapat diandalkan sebagai salah satu pilar ekonomi nasional. Di samping itu, fakta-fakta yang telah dikemukakan beberapa ahli dalam berbagai kesempatan, juga mengindikasikan hal yang serupa. Fakta-fakta tersebut antara lain adalah¹³:

1. Wilayah pesisir dihuni tidak kurang dari 110 juta jiwa atau 60 persen dari penduduk Indonesia bertempat tinggal dalam radius 50 km dari garis pantai. Dapat dikatakan bahwa wilayah ini merupakan cikal bakal perkembangan urbanisasi Indonesia pada masa yang akan datang.
2. Secara administratif kurang lebih 42 daerah kota dan 181 daerah kabupaten berada di pesisir, dimana dengan adanya otonomi daerah masing-masing daerah otonom tersebut memiliki kewenangan yang lebih luas dalam pengolahan dan pemanfaatan wilayah pesisir;
3. Secara fisik, terdapat pusat-pusat pelayanan sosial ekonomi yang tersebar mulai dari Sabang hingga Jayapura, dimana didalamnya terkandung berbagai aset sosial dan ekonomi dan finansial yang sangat besar;
4. Secara ekonomi, hasil sumber daya pesisir telah memberikan kontribusi terhadap pembentukan PDB nasional, juga terdapat berbagai sumber daya masa depan dengan memperhatikan berbagai potensinya yang belum dikembangkan secara optimal,

¹² Arif Satria, *Pesisir dan Laut untuk Kesejahteraan Rakyat*, (Bogor: IPB Press, 2009), hal. 10

¹³ Lukita Purnamasari, "Pengelolaan Wilayah Pesisir Secara Terpadu dan Berkelanjutan Yang Berbasis Masyarakat", (<https://www.scribd.com/doc/73106502/Pengelolaan-Wilayah-Pesisir-Secara-Terpadu-Dan-Berkelanjutan-Yang-Berbasis>, diakses tanggal 3 Agustus 2015).

antara lain potensi perikanan yang saat ini baru sekitar 58,5 persen dari potensi lestarinya yang termanfaatkan;

5. Wilayah pesisir di Indonesia memiliki peluang untuk menjadi produsen sekaligus sebagai simpul transportasi laut di wilayah Asia Pasifik. Hal ini menggambarkan peluang untuk meningkatkan pemasaran produk-produk sektor industri Indonesia yang tumbuh cepat;
6. Wilayah pesisir kaya akan sumber daya pesisir dan lautan yang potensial dikembangkan lebih lanjut yaitu sektor pertambangan dengan diketahuinya 60 persen cekungan minyak yang berpotensi terhadap perekonomian setempat.

Prinsip-prinsip dasar dalam pengelolaan wilayah pesisir dan lautan secara terpadu adalah sebagai berikut:¹⁴

1. Wilayah pesisir adalah suatu sistem sumber daya yang unik yang memerlukan pendekatan khusus;
2. Air merupakan faktor kekuatan penyatu utama dalam ekosistem wilayah pesisir dan lautan;
3. Tata ruang daratan dan lautan harus direncanakan serta dikelola secara terpadu;
4. Daerah perbatasan antara laut dan darat hendaknya dijadikan fokus utama dalam setiap program pengelolaan wilayah pesisir;
5. Batas suatu wilayah pesisir harus ditetapkan berdasarkan pada isu dan permasalahan yang tidak dikelola serta bersifat adaptif;
6. Fokus utama dari pengelolaan wilayah pesisir dan lautan adalah untuk mengkonservasi sumber daya milik bersama (*common property resources*);
7. Pencegahan kerusakan akibat bencana alam dan konservasi sumber daya alam harus dikombinasikan dalam satu program PWPLT (Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Lautan Terpadu);
8. Semua tingkat pemerintahan dalam suatu negara harus diikutsertakan dalam perencanaan pengelolaan wilayah pesisir dan lautan;
9. Pendekatan pengelolaan yang disesuaikan dengan sifat dan dinamika alam merupakan pilihan tepat dalam pembangunan wilayah pesisir dan lautan;

¹⁴ John R. Clark, *Integrated Management of Coastal Zones*, (Florida : University of Miami, 1994).

10. Evaluasi manfaat ekonomi dan sosial dari ekosistem pesisir serta partisipasi masyarakat dalam program pengelolaan wilayah pesisir dan lautan;
11. Konservasi untuk pemanfaatan yang berkelanjutan adalah tujuan dari pengelolaan sumber daya wilayah pesisir;
12. Pengelolaan multi guna (*multiple uses*) sangat tepat digunakan untuk semua sistem sumber daya wilayah pesisir;
13. Pemanfaatan multiguna (*multiple uses*) merupakan kunci keberhasilan dalam pembangunan wilayah pesisir dan lautan secara berkelanjutan;
14. Pengelolaan sumber daya pesisir dan lautan secara tradisional harus dihargai;
15. Analisa dampak lingkungan sangat penting bagi pengelolaan wilayah pesisir dan lautan secara efektif.

3.2. Pemberdayaan Masyarakat dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu

Pemberdayaan masyarakat secara khusus dan eksistensi masyarakat secara umum perlu disosialisasikan dalam pengembangan, perencanaan, serta pelaksanaan pengelolaan secara terpadu. Faktor kemitraan antara seluruh *stakeholder* dalam proses perencanaan hingga evaluasi harus dikembangkan. Komponen-komponen yang terlibat dalam kemitraan pengelolaan pesisir, antara lain masyarakat lokal, pemerintah (pusat dan daerah), LSM, media massa, swasta, lembaga donor, organisasi internasional, dan ilmuwan.

Ada empat keuntungan yang didapatkan dalam pengelolaan berbasis masyarakat sebagai berikut: (1) masyarakat ikut mengontrol sumber daya di sekitar mereka, (2) dukungan yang luas dari masyarakat dalam pengelolaan sumber daya yang ada, (3) ketersediaan data yang dibutuhkan dalam pemanfaatan sumber daya tersebut, (4) pengelolaan sumber daya dapat meningkatkan taraf kehidupan masyarakat di sekitarnya.

Menurut Isbandi Rukminto Adi¹⁵, pengalaman menunjukkan bahwa kegiatan pembangunan di Indonesia berbasis proyek atau program

¹⁵ Isbandi Rukminto Adi, *Perencanaan Partisipatoris Berbasis Aset Komunitas*, (Jakarta: FISIP-UI Press, 2007).

seringkali tidak berlanjut setelah proyek itu berakhir. Salah satu unsur penting dalam pembangunan berkelanjutan adalah adanya partisipasi masyarakat dan desentralisasi pengelolaan. Implementasi adanya partisipasi masyarakat dalam pembangunan pengelolaan wilayah pesisir dan laut adalah pengelolaan sumberdaya perikanan berbasis masyarakat.

Suatu kegiatan dikatakan berkelanjutan apabila kegiatan pembangunan secara ekonomis, ekologis, sosial politik bersifat berkelanjutan. Berkelanjutan secara ekonomi berarti bahwa suatu kegiatan pembangunan harus dapat membawa pertumbuhan ekonomi, pemeliharaan capital (*capital maintenance*), dan penggunaan sumber daya, investasi, dan efisiensi. Berkelanjutan secara ekologis mengandung arti, bahwa kegiatan dimaksud harus dapat mempertahankan integritas ekosistem, memelihara daya dukung lingkungan, dan konservasi sumber daya alam termasuk keanekaragaman hayati (*biodiversity*), sehingga diharapkan pemanfaatan sumberdaya dapat berkelanjutan. Sementara itu, berkelanjutan secara sosial politik mensyaratkan bahwa suatu kegiatan pembangunan hendaknya dapat menciptakan pemerataan hasil pembangunan, mobilitas sosial, kohesi sosial, partisipasi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, identitas sosial, dan pengembangan kelembagaan.¹⁶

Pesisir merupakan daerah yang rentan terhadap perubahan, baik yang terjadi karena proses alami, maupun oleh campur tangan manusia. Kegiatan-kegiatan di kawasan pesisir seperti perikanan tangkap, perikanan budidaya (tambak), pelabuhan, pariwisata, pemukiman, dan suaka alam dapat mempengaruhi keseimbangan ekosistem dan geomorfologi kawasan pesisir. Konversi lahan dan pemanfaatan lahan di kawasan pesisir menjadi salah satu penyebab utama terjadinya permasalahan pada kawasan pesisir yang mempengaruhi penyimpangan tata

lingkungan dalam setiap pengambilan keputusannya. Lain halnya dengan konsep perencanaan tata ruang dan pembangunan yang dilakukan di wilayah pesisir, di mana pertimbangan ekosistem merupakan hal yang krusial karena secara ekologi keterkaitan ekosistem sangat erat sehingga setiap perlakuan pembangunan yang akan diterapkan memperhatikan aspek tersebut. Selain itu, arahan kebijakan seoptimal mungkin lebih ditekankan pada aspek konservasi dengan pemanfaatan terbatas dan berkelanjutan.

Kebijakan penataan ruang wilayah pesisir pada dasarnya bertujuan sebagai berikut: mewujudkan pembangunan berkelanjutan pada kawasan pesisir, termasuk kota-kota pantai dengan kelengkapan prasarana dan sarana sehingga fungsi-fungsi kawasan dan kota dapat berlangsung; mengurangi kerentanan dari kawasan pesisir dan penduduknya dari ancaman kenaikan muka air laut, banjir, abrasi, dan ancaman alam lainnya; mempertahankan berlangsungnya proses ekologis esensial sebagai sistem pendukung kehidupan dan keanekaragaman hayati pada wilayah pesisir agar tetap lestari yang dicapai melalui keterpaduan pengelolaan sumberdaya alam dari hulu hingga ke hilir.¹⁷

Peranan tata ruang pada hakikatnya dimaksudkan untuk mencapai pemanfaatan sumber daya secara optimal, sedapat mungkin menghindari konflik pemanfaatan sumber daya, dapat mencegah timbulnya kerusakan lingkungan hidup, serta meningkatkan keselarasan perkembangan antara kawasan di dalam kawasan pesisir dan kawasan lain di sekitarnya¹⁸. Dalam perencanaan tata ruang yang baik, perlu dikaji mengenai kegiatan yang menjadi *leading sector* di wilayah pesisir tersebut. Jika *leading sector*nya perikanan, maka ditetapkan zona di mana kegiatan yang dominan adalah perikanan, serta membolehkan kegiatan lain yang bersifat mendukung. Kemudian tata ruang di daratnya mengikuti fokus dari tata ruang di pesisir sehingga kegiatan industri yang limbahnya dapat merusak budidaya perikanan di pesisir tidak diizinkan. Zona merupakan suatu ruang wilayah pesisir yang ditetapkan untuk menyatukan kegiatan-kegiatan yang sinergis dan

¹⁷ Herry Darwanto dan Dwiagus Stepantoro, "Penataan Ruang Kawasan Pesisir, Laut, dan Pulau-Pulau Kecil, serta Hubungan dengan Penataan Ruang Wilayah", *Jurnal Perencanaan Pembangunan*, (21), 2000, hal. 23.

¹⁸ *Ibid.*, hal. 23.

saling mendukung serta memilah kegiatan yang bertentangan. Pada zona yang telah ditetapkan maka diprioritaskan pembangunan prasarana pendukung kegiatan-kegiatan yang diizinkan di zona tersebut dan Pemda menyeleksi industri lainnya yang akan masuk ke wilayah pesisir tersebut. Industri yang diizinkan dapat beroperasi secara konsisten dan sinergis dengan kegiatan yang ada.

Penataan ruang wilayah pesisir dan laut termuat dalam suatu produk rencana tata ruang yang diharapkan menghasilkan tujuh materi pokok sebagai keluarannya, yaitu: (i) strategi pemanfaatan ruang; (ii) rencana struktur tata ruang; (iii) rencana kawasan lindung yang terdiri dari zona preservasi/zona inti, zona konservasi, dan zona penyangga; (iv) rencana pola pemanfaatan ruang yaitu rencana zonasi pemanfaatan misalnya zona wisata bahari, permukiman, perikanan, dsb.; (v) rencana kawasan tertentu dan prioritas; (vi) rencana pembangunan sarana/prasarana (infrastruktur); serta (vii) rencana investasi. Struktur tata ruang berfungsi memberi kerangka pengembangan bagi wilayah pesisir dan laut, dan merupakan suatu wujud struktural yang menggambarkan hierarki pusat pengembangan suatu kawasan, mulai dari penentuan pusat pengembangan primer, sekunder, tersier maupun lokal. Di dalam tata ruang juga tergambar interaksi antar zona yang ditunjukkan dengan penentuan jaringan transportasi misalnya rencana pengembangan jaringan transportasi darat dan laut, rencana pengembangan alur pelayaran, dan rencana pengembangan dermaga/pelabuhan. Penentuan suatu pusat pengembangan ternyata memerlukan suatu kajian mendalam yang terkait dengan faktor-faktor pendukungnya serta kriteria-kriteria pusat pengembangan tersebut.

Pusat pengembangan di wilayah pesisir mempunyai karakteristik yang berbeda dengan hierarki di wilayah daratan. Ada kemungkinan suatu desa dapat menjadi pusat pengembangan meski tidak mempunyai hierarki secara langsung dengan kota-kota besar lainnya, tetapi justru memiliki hierarki langsung dengan kota-kota di luar negeri. Sebagai contoh, Kep. Karimata di Kalimantan Barat mempunyai jalur ekspor hasil perikanan langsung dengan Hongkong.¹⁹

¹⁹ Kartika Listriana, "Penentuan Pusat-Pusat Pengembangan di Wilayah Pesisir Pantai dan Laut", (http://penataanruang.pu.go.id/bulletin/upload/data_artikel/PENENTUAN%20PUSAT%20PUSAT%20PENGEMBANGAN%20DI%20WILAYAH%20PESISIR%20PANTAI%20 DAN%20 LAUT.pdf, diakses tanggal 21 Mei 2015).

Prinsip-prinsip penataan ruang wilayah bagi pengelolaan pesisir harus mengakomodasi peran serta masyarakat dan pelaku pembangunan. Penataan ruang sebagai kebijakan publik perlu mempertimbangkan optimalisasi kepentingan antar pelaku pembangunan dalam pemanfaatan ruang wilayah pesisir sehingga dalam proses perencanaan mengakomodasi semua kepentingan pelaku pembangunan. Pengalaman-pengalaman masa lalu banyak menunjukkan bahwa perencanaan yang prosedural, normatif dan kurang mengakomodasikan kepentingan para pelaku pembangunan yang ada di dalam proses penyusunannya, menjadi kurang dapat diimplementasikan karena menghadapi berbagai kendala di lapangan. Rencana-rencana seperti itu selain kurang aspiratif juga cenderung tidak diakui, tidak diterima dan tidak ditaati di dalam pelaksanaannya.

3.4. Perspektif Pengelolaan Pesisir di Masa Depan

Pembelajaran dari proyek pengelolaan pesisir dapat diperoleh dan dimanfaatkan untuk perancangan proyek berikutnya, antara lain:²⁰

1. Pendekatan menyeluruh. Hasil optimal yang berkelanjutan dapat dicapai melalui keterpaduan, desentralisasi pengelolaan, pembangunan berkelanjutan, peran serta masyarakat, dan kepastian hukum.
2. Mulai dari tingkat lokal. Program pengelolaan wilayah pesisir terpadu dapat mencapai hasil secara efektif apabila dilakukan pada tingkat lokal (kabupaten/kota), namun tetap memperhatikan keserasian antara program-program yang dilaksanakan di tingkat pemerintahan yang lebih tinggi.
3. Melibatkan seluruh pemangku kepentingan. Salah satu kunci keberhasilan proyek atau program pengelolaan wilayah pesisir terpadu adalah peran dari pemangku kepentingan. Keterlibatan pemangku kepentingan mulai dari identifikasi masalah, pencarian alternatif pemecahan masalah, penyusunan program, pelaksanaan program, dan evaluasi program.
4. Masyarakat di lokasi kegiatan melalui kegiatan pemberdayaan masyarakat. Salah satu upaya pemberdayaan yang dilakukan

²⁰ Wahyuningsih Darajati, dkk, *Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu di Indonesia*, (Jakarta: Bappenas, 2004), hal. 83.

adalah pelatihan pada masyarakat yang didasarkan pada analisis kebutuhan (*demand-driven*) dan bukan pada *supply-driven*.

5. Dukungan Riset dan Informasi Ilmiah. Program pembangunan sudah selayaknya didukung dengan riset dan informasi ilmiah. Perguruan tinggi dan lembaga riset berperan dalam mendorong pembaharuan di berbagai hal, termasuk dalam pembuatan strategi dan pendekatan, penentuan teknologi yang sesuai dengan kondisi setempat.
6. Pemanfaatan Teknologi. Penerapan teknologi yang sesuai dengan kondisi setempat memiliki tingkat keberhasilan yang lebih baik dibandingkan penerapan teknologi yang tidak layak.
7. Terbuka dan terukur. Karena perencanaan dan pengelolaan sumber daya pesisir ini harus melibatkan semua pemangku kepentingan dan berbasis masyarakat agar program ini berhasil dan berkelanjutan harus mengikuti kaidah keterbukaan dan akuntabilitas.
8. Penegakan hukum. Dalam pengelolaan perlu dukungan aturan atau perundangan yang berisi sanksi terhadap pelanggaran. Penegakan hukum merupakan aspek yang sangat lemah di Indonesia. Penegakan hukum termasuk hukum adat yang terkait perlu dilakukan secara konsisten.

Pembangunan wilayah pesisir selama ini masih dilihat seperti pembangunan wilayah *terrestrial* lainnya dengan kondisi yang sama dengan wilayah pedesaan. Konsep pengelolaan wilayah pesisir fokus pada karakteristik wilayah dari pesisir itu sendiri. Perbedaan yang mendasar secara ekologis sangat berpengaruh pada aktivitas masyarakatnya. Kerentanan perubahan secara ekologis berpengaruh secara signifikan terhadap usaha perekonomian yang ada di wilayah tersebut karena ketergantungan yang tinggi dari aktivitas ekonomi masyarakat dengan sumber daya ekologis tersebut. Jika sifat kerentanan wilayah tidak diperhatikan, maka akan muncul konflik antara kepentingan memanfaatkan sumber daya pesisir untuk pemenuhan kebutuhan hidup dan pembangunan ekonomi dalam jangka pendek dengan kebutuhan generasi akan datang terhadap sumber daya pesisir. Dalam banyak kasus, pendekatan pembangunan ekonomi yang parsial, tidak kondusif dalam mendorong pengelolaan wilayah pesisir secara terpadu.

Kegiatan yang parsial hanya memperhatikan kepentingan sektornya dan mengabaikan akibat yang timbul dari atau terhadap sektor lain, sehingga berkembang konflik pemanfaatan dan kewenangan. Dari berbagai studi, terdapat kecenderungan bahwa hampir semua kawasan pesisir Indonesia mengalami konflik tersebut. Jika konflik ini dibiarkan berlangsung terus akan mengurangi keinginan pihak yang bertikai untuk melestarikan sumber dayanya.²¹ Pengelolaan wilayah secara terpadu merupakan wawasan baru dengan cakupan yang luas, karena daerah pesisir Indonesia berbeda-beda menurut kondisi geografinya dan kependudukannya.

²¹ Tatang Wiranto, "Pembangunan Wilayah Pesisir dan Laut Dalam Kerangka Pembangunan Perekonomian Daerah", disampaikan pada Sosialisasi Nasional Program MFCDP, 22 September 2004, Jakarta, hal.7.

IV. PENUTUP

Wilayah pesisir memiliki nilai strategis bagi pengembangan ekonomi nasional dan peningkatan kesejahteraan masyarakat dan sekaligus merupakan wilayah yang sangat rentan terhadap kerusakan dan perusakan. Oleh sebab itu diperlukan pengelolaan yang bijaksana dengan menempatkan kepentingan ekonomi secara proporsional dengan kepentingan lingkungan. Strategi pengelolaan wilayah pesisir merupakan upaya pemecahan masalah-masalah wilayah pesisir melalui program pembangunan. Adapun faktor-faktor yang harus diperhatikan berkenaan dengan pengelolaan wilayah pesisir adalah: (a) penanganan permasalahan degradasi sumber daya dan konflik yang melibatkan banyak kepentingan; (b) penetapan batas wilayah hukum secara geografis terkait dengan wilayah perairan dan daratan; (c) harmonisasi sektoral dan *stakeholder* dalam pengembangan dan pengelolaan sumber daya pesisir dan lingkungan.

Kompleksitas wilayah pesisir sebagai *multi-use zone* menuntut adanya upaya-upaya pengelolaan secara terpadu dengan tahapan yang jelas, sebagai konsekuensi dari pengelolaan sumberdaya hayati daerah tropis lebih sulit dibandingkan dengan daerah non tropis. Pengelolaan daerah pesisir di daerah tropis Indonesia memiliki permasalahan: (1). Adanya potensi konflik kepentingan (*conflict of interest*) dan tumpang tindih antarsektor dan *stakeholders* lainnya dalam pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya hayati wilayah pesisir. Kondisi ini muncul sebagai konsekuensi beragamnya sumber daya pesisir yang ada serta karakteristik wilayah pesisir yang *open acces* sehingga mendorong wilayah pesisir telah menjadi salah satu lokasi utama bagi kegiatan-kegiatan beberapa sektor pembangunan (*multi-use*). Konflik kepentingan tidak hanya terjadi antar pemangku kepentingan sektoral dalam pemerintahan, masyarakat setempat dan pihak swasta, namun juga antar*stakeholder* pengguna wilayah pesisir lainnya.

Pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya wilayah pesisir menghadapi tantangan berupa penerapan keseimbangan pertumbuhan ekonomi dan lingkungan yang berkelanjutan. Persoalan sosial ekonomi seperti masih tingginya angka kemiskinan dan dampak perubahan iklim menambah tekanan terhadap perubahan pengelolaan sumber daya tersebut. Karena itu, dalam pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya wilayah pesisir diperlukan upaya komprehensif yang memadukan kepentingan sosial ekonomi dan lingkungan. Keunikan wilayah pesisir serta beragam sumber daya yang ada, mengisyaratkan pentingnya pengelolaan wilayah tersebut secara terpadu demi keberlanjutan sumber daya untuk masa yang akan datang.

Keterpaduan perencanaan dan pengelolaan wilayah pesisir mencakup empat aspek, yaitu keterpaduan wilayah/ekologis, keterpaduan sektor, keterpaduan disiplin ilmu, dan keterpaduan *stakeholder*. Kebijakan pembangunan di bidang pesisir dan lautan sebagai kebijakan strategis diharapkan dapat membawa kemakmuran rakyat. Kebijakan ini didasarkan pada objektivitas ilmiah (*scientific objectivity*) yang dibangun berdasarkan atas partisipatif dan diarahkan agar rakyat sebagai penerima manfaat terbesar.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adi, Isbandi Rukminto. *Perencanaan Partisipatoris Berbasis Aset Komunitas*, Jakarta: FISIP-UI Press. 2007.
- Clark, John R. *Integrated Management of Coastal Zones*. Florida: University of Miami. 1994.
- Danuri, Rokhmin. *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan secara Terpadu*. Jakarta: Balai Pustaka. 2004.
- Darajati, Wahyuningsih, dkk. *Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu di Indonesia*. Jakarta: Bappenas. 2004.
- Departemen Kelautan Perikanan. *Buku Profil Kegiatan Usaha Mikro*. Jakarta: DKP. 2009.
- Kedeputian Bidang Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup Bappenas, *Konsep Mainstreaming Ocean Policy dalam Rencana Pembangunan Nasional*. Jakarta: Bappenas. 2014.
- Satria, Arif. "Peran Sektor Kelautan dan Perikanan Dalam Pembangunan Nasional". *Kebijakan Ekonomi dan Sektor Strategis Nasional*. Jakarta: CORE Indonesia. 2015.
- Satria, Arif. *Pesisir dan Laut untuk Kesejahteraan Rakyat*. Bogor: IPB Press. 2009.

Jurnal, Tesis, dan Disertasi

- Anggraini, Dini Feti. "Pengelolaan Pesisir Terintegrasi (Integrated Coastal Management) Studi Kasus: Pesisir Bali". *Tesis*. UGM. Jogjakarta, 2010.
- Shidarta, dkk. *Menuju Harmonisasi Sistem Hukum Sebagai Pilar Pengelolaan Wilayah Pesisir di Indonesia*. Jakarta: Bappenas, 2005.

Sofwan, dkk. "Pengelolaan Potensi Sumberdaya Kelautan sebagai Upaya Peningkatan Pendapatan Nelayan". *Journal of Indonesian Applied Economics*. 2011.

Sunyowati, Dina. "Kerangka Hukum Pengelolaan Wilayah Pesisir Berdasarkan Konsep *Integrated Coastal Management* dalam Rangka Pembangunan Kelautan Berkelanjutan". *Disertasi*. Program Pascasarjana Universitas Airlangga. Surabaya. 2008.

Makalah

Rudyanto, Arifin. "Kerangka Kerjasama dalam Pengelolaan Sumberdaya Pesisir dan Laut". Paper disampaikan dalam Sosialisasi Nasional Program MFCDP, 22 September 2004. Jakarta.

Wiranto, Tatang. "Pembangunan Wilayah Pesisir dan Laut dalam Kerangka Pembangunan Perekonomian Daerah", Disampaikan pada Sosialisasi Nasional Program MFCDP, 22 September 2004. Jakarta.

Majalah dan Surat Kabar

Butaru, Redaksi. "Pendekatan Baru dalam Penguatan Pengelolaan Wilayah Pesisir Yang Terintegrasi". *Bulletin Penataan Ruang*. Edisi Juli-Agustus. 2011.

Pudjiastuti, Susi. "Menyoal Fiskal Negara Bahari". *Media Keuangan*. X(91). 2015.

Artikel dalam Website

Listriana, Kartika, "Penentuan Pusat-Pusat Pengembangan di Wilayah Pesisir Pantai dan Laut". (http://penataanruang.pu.go.id/bulletin/upload/data_artikel/PENENTUAN%20PUSAT%20PENGEMBANGAN%DI%20WILAYAH%PESISIR%20PANTAI%DAN%LAUT.pdf, diakses tanggal 21 Mei 2015).

Purnamasari, Lukita. "Pengelolaan Wilayah Pesisir Secara Terpadu dan Berkelanjutan Yang Berbasis Masyarakat". (<https://www.scribd.com/doc/73106502/Pengelolaan-Wilayah-Pesisir-Secara-Terpadu-Dan-Berkelanjutan-Yang-Berbasis>, diakses tanggal 3 Agustus 2015).

Wiyana, Adi "Faktor Berpengaruh terhadap Keberlanjutan Pengelolaan Pesisir Terpadu (P2T)". (http://rudyct.com/PPS702-ipb/07134/afi_wiyana.htm, diakses tanggal 1 September 2015).

EPILOG

Buku dengan judul "Kebijakan Ekonomi Maritim Indonesia: Pembangunan Tol Laut sebagai Basis Pertumbuhan dan Pemerataan" mencakup tiga dimensi utama yaitu: (a) Kebijakan sektor maritim dan pengembangan transportasi laut; (b) Kebijakan moneter dan fasilitasi perdagangan dalam mendorong pertumbuhan sektor perikanan; dan (c) Pengembangan wisata bahari dan pengelolaan wilayah pesisir sebagai basis pemerataan pembangunan. Menurut **Suhartono**, ketertinggalan pengembangan sektor maritim dan daerah tertinggal merupakan konsekuensi dari penerapan sistem ekonomi yang mengedepankan kekuatan pasar. Ekonomi daerah tertinggal memiliki daya saing dan daya tarik yang rendah, sehingga mendapatkan hambatan dalam pengembangan SDM, daya saing, dan sebagai basis produksi dalam sistem pasar. Solusinya adalah pengembangan poros maritim dan tol laut, karena pada tataran meso transportasi laut akan mampu memberikan faktor pendorong sekaligus faktor penarik investasi, pengembangan SDM, dan pembangunan ekonomi berkelanjutan berbasis sumber daya alam. Pembangunan poros maritim dan tol laut perlu dilakukan secara konsisten untuk menjadi modal pembangunan dan kekuatan nasional untuk membangun ekonomi maritim dan perikanan nasional serta pengentasan kemiskinan di daerah tertinggal.

Dalam pembangunan transportasi laut, menurut **Rafika Sari** perlu dijelaskan peran BUMN yang bergerak dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan dengan mempertimbangkan integrasi usaha. BUMN yang memiliki peranan aktif dalam mewujudkan pembangunan infrastruktur kemaritiman dan jasa pelabuhan sebagai salah satu program prioritas dan strategis adalah PT. Pelindo (Persero). Berdasarkan indikator LPI (*Logistic Performance Index*), daya saing sektor transportasi laut Indonesia relatif ketinggalan di kawasan ASEAN (khususnya dengan Singapura, Malaysia, dan Thailand) terkait dengan dimensi penyeberangan internasional,

bea cukai dan infrastruktur. Dalam rangka peningkatan efisiensi transportasi laut perlu dipertimbangkan gagasan integrasi horizontal antarBUMN yang bergerak pada sektor transportasi laut melalui pengembangan sistem pelayaran terintegrasi untuk melayani seluruh pelabuhan nasional. PT. Pelindo (Persero) memiliki tanggung jawab dalam meningkatkan daya saing logistik, khususnya meningkatkan kualitas infrastruktur dan pelayanan pelabuhan nasional yang dinilai tertinggal di kawasan Asia Tenggara.

Dalam perspektif reorientasi kebijakan pembangunan dan penguatan infrastruktur pelabuhan secara nasional, **T. Ade Surya** mengemukakan bahwa pengembangan pelabuhan dan infrastruktur penghubungnya di Indonesia relatif tertinggal. Langkah pemerintah dalam pembangunan dan penguatan infrastruktur pelabuhan dinilai strategis dan tepat dengan sasaran membangun konektivitas ekonomi antarwilayah dalam perspektif pembangunan dan pertumbuhan inklusif yaitu pertumbuhan berkualitas tanpa mengabaikan pemerataan. Dalam rangka menstimulasi pemerataan ekonomi prioritas agar diarahkan pada kawasan timur Indonesia. Terkait dengan keterbatasan anggaran, dapat dipertimbangkan skema pembiayaan kerja sama pemerintah dan swasta (KPS) dengan terus menyempurnakan model dan kerangka penyelenggarannya, serta membentuk bank infrastruktur. Prioritas dan skema ini diyakini akan dapat mengakselerasi transformasi struktural ekonomi suatu wilayah dalam rangka konvergensi kesejahteraan masyarakat secara maksimal.

Pertumbuhan sektor perikanan dan kelautan ditentukan oleh perumusan dan implementasi kebijakan terkait dengan instrumen kebijakan moneter dan keuangan. Menurut **Eka Budiyanti**, dengan keterbatasan ketersediaan sumber daya alam di darat menuntut pengembangan sektor kelautan dan perikanan dengan potensi yang sangat besar melalui kebijakan pembangunan dan pengelolaan kemaritiman yang efektif, ~~efisien, dan berkualitas.~~ **Instrumen kebijakan moneter yang dinilai berpengaruh signifikan** terhadap pertumbuhan sektor perikanan adalah nilai tukar rupiah terhadap dolar dan tingkat suku bunga, sedangkan tingkat inflasi tidak berdampak secara nyata. Dalam merumuskan kebijakan makroekonomi pembangunan kelautan dan perikanan, Indonesia dapat merujuk keberhasilan pembangunan ekonomi maritim di

beberapa negara seperti Irlandia, Norwegia, Thailand, Tiongkok, dan Korea Selatan. Di negara tersebut pembangunan sektor kelautan dan perikanan mendapatkan dukungan penuh dari aspek kebijakan politik, ekonomi, sosial, dan fasilitasi kebijakan lintas sektor dan *stakeholder*.

Dalam perspektif akselerasi pertumbuhan ekonomi nasional, menarik untuk diketahui peran fasilitasi perdagangan terhadap ekspor produk perikanan nasional. Di wilayah ASEAN, pangsa ekspor produk perikanan nasional menempati peringkat kedua (setelah Vietnam), dengan laju ekspor sekitar 1,93 persen/tahun selama lima tahun terakhir. Dengan menggunakan pendekatan *gravity model*, hasil kajian **Iwan Hermawan** menunjukkan bahwa fasilitasi kebijakan perdagangan yang berdampak positif terhadap pertumbuhan ekspor produk perikanan nasional adalah prosedur kepabeanan dan kualitas infrastruktur pelabuhan. Temuan ini **dinilai sejalan dengan perubahan paradigma perdagangan internasional** yang lebih mengedepankan instrumen kebijakan *non-tariff barrier* dibandingkan dengan pendekatan *tariff barrier*. Dalam merespon perkembangan persaingan dan kebijakan perdagangan produk perikanan, maka fasilitasi perdagangan patut mendapatkan prioritas, di antaranya mendorong penggunaan INSW di seluruh pelabuhan Indonesia, dengan sasaran peningkatan efektivitas dan efisiensi kepabeanan. Fasilitasi penting lainnya adalah peningkatan kualitas infrastruktur pelabuhan melalui otomatisasi operasional terminal dan pembangunan fisik pelabuhan bertaraf internasional untuk mengurangi *dwelling time*.

Dalam perspektif pembangunan inklusif maka pertumbuhan patut dikomplement dengan pemerataan pembangunan. Pengembangan pariwisata bahari bagi kepulauan dan kelautan nasional yang memiliki potensi wisata bahari dinilai sangat strategis. Menurut **Yuni Sudarwati** jumlah kunjungan wisata bahari Indonesia relatif terbatas karena kompleksitas hambatan yang dihadapi seperti kurangnya fasilitas dan aksesibilitas ke tempat wisata, lemahnya kerja sama antar pemangku kepentingan, dan masih diterapkannya konsep promosi tradisional dalam pemasaran pariwisata bahari. Para penyedia jasa wisata bahari disarankan agar mempertimbangkan konsep bauran pemasaran pariwisata dengan sasaran menarik minat dan berharap waktu tinggal wisatawan yang

lebih lama. Peran pemerintah dinilai strategis dalam pengembangan potensi wisata bahari potensial melalui pengembangan infrastruktur, fasilitasi pariwisata, sumber daya manusia pengelola wisata, dan promosi melalui menggalang dukungan lintas sektor dan *stakeholder* secara konsisten dan berkesinambungan.

Keberhasilan pemerataan pembangunan antarwilayah akan sangat ditentukan oleh peningkatan kinerja pengelolaan wilayah pesisir. Determinan faktor yang perlu dipertimbangkan dalam perumusan program pengelolaan wilayah pesisir menurut **Izzaty** di antaranya adalah degradasi sumber daya dan konflik, penetapan batas wilayah hukum secara geografis, dan harmonisasi berbagai pihak yang berkepentingan dalam pengembangan dan pengelolaan sumber daya pesisir dan lingkungan. Tantangan lainnya dalam pengelolaan dan pengembangan wilayah pesisir adalah tingginya tingkat kemiskinan dan karakteristik wilayah yang rentan terhadap dampak perubahan iklim. Dalam perspektif pengentasan kemiskinan dan keberlanjutan sumber daya dibutuhkan keterpaduan pengelolaan wilayah pesisir yang mampu menjaga harmonisasi antara pertumbuhan, pemerataan, dan kelestarian lingkungan. Keterpaduan perencanaan dan pengelolaan wilayah pesisir mencakup aspek keterpaduan ekosistem, sektoral, disiplin ilmu, dan keterpaduan pemangku kepentingan dengan sasaran pembangunan wilayah dan kemakmuran masyarakat pesisir secara berkelanjutan.

Jakarta, Oktober 2015
Editor

INDEKS

A

- Agen Pariwisata, 158, 163
ASEAN, 37, 38, 43, 44, 45, 59, 82, 115,
116, 117, 118, 119, 122, 125, 128,
129, 130, 131, 133, 134, 135, 136,
137, 138, 139, 143, 165

B

- Bauran pemasaran, 157, 158, 163,
164, 166, 167, 169
BUMN, 37, 38, 39, 45, 54, 55, 56, 57,
58, 59, 71, 72, 73, 77

D

- Daerah Tertinggal, 5, 6, 11, 12, 13,
14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24,
25, 26, 27, 28, 29

E

- Ekonomi Biru, 7, 8, 9, 10
Ekonomi Hijau, 9, 29
Error Correction Model, 101, 102, 103

F

- Fasilitas Perdagangan, 125, 126

G

- Gravity Model, 123, 125, 126, 127

H

- Horizontal integration, 41, 42, 57,
59, 117, 175

I

- Inefisiensi, 35, 39, 56, 59
Inflasi, 23, 24, 25, 91, 99, 100, 101,
104, 105, 107, 109
Infrastruktur Maritim, 67, 75, 77,
80, 81, 82
Infrastruktur Pelabuhan, 44, 59, 64,
65, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 75,
78, 80, 82, 116, 122, 126, 127,
134, 138, 139, 140, 141, 143
Integrasi, 35, 41, 42, 46, 49, 54, 57,
59, 115, 133, 181

K

- Kinerja, 20, 38, 39, 45, 59, 71, 74,
115, 122, 125, 182
Konektivitas, 7, 10, 27, 36, 43, 47, 49,
53, 54, 64, 66, 67, 69, 71, 82, 143

L

- Lingkungan, 5, 7, 9, 13, 29, 30, 59, 65,
71, 72, 114, 122, 123, 156, 158,
159, 160, 161, 166, 167, 175, 176,
178, 179, 180, 181, 185, 186, 187,
192, 193
Logistik, 11, 12, 21, 23, 25, 27, 28,
37, 39, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 55,

56, 58, 59, 65, 66, 114, 117, 122,
123, 138, 139, 142

75, 136, 141, 162, 165, 168
Poros maritim, 11, 12, 20, 25, 29, 30,
38, 71

Promosi, 40, 98, 158, 163, 164

M

Maritim, 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12,
14, 16, 20, 25, 28, 29, 30, 36, 38,
45, 58, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70,
71, 75, 77, 80, 81, 82, 90, 128, 143

Moneter, 89, 91, 92, 99, 100, 101,
102, 104, 105, 106, 109

N

Nilai Tukar, 22, 28, 91, 100, 101, 104,
105, 106, 107, 109, 125, 127

Nilai Tukar Nelayan, 22, 28

O

Output, 100, 105, 107, 108, 156

P

Pariwisata Bahari, 7, 152, 153, 155,
160, 161, 163, 169

Pelabuhan, 37, 39, 43, 44, 46, 47, 48,
49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 59, 64, 65,
66, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 78,
80, 81, 82, 116, 117, 118, 121, 122,
123, 126, 127, 134, 136, 137, 138,
139, 140, 141, 142, 143, 186, 188

Pelindo, 37, 45, 46, 47, 48, 49, 50,
53, 54, 59, 72

Pemasaran Jasa, 156, 157, 165

Pemasaran Pariwisata, 155, 157,
158, 159, 160, 164, 169

Pengelolaan, 38, 55, 56, 93, 94, 109,
142, 149, 166, 167, 175, 177, 178,
179, 180, 181, 182, 184, 185, 186,
187, 189, 190, 191, 192, 193

Perusahaan, 40, 41, 42, 45, 46, 47,
49, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 73,

S

Stakeholder, 53, 58, 132, 166, 169,
185, 192, 193

Strategi, 5, 6, 8, 9, 18, 20, 36, 37, 40,
41, 42, 46, 56, 57, 59, 65, 67, 133,
141, 151, 160, 169, 188, 190, 192

Suku Bunga, 91, 99, 100, 101, 104,
105, 106, 107, 109

Sumber Daya, 4, 5, 7, 9, 12, 13, 14, 15,
16, 17, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29,
40, 41, 42, 49, 57, 65, 70, 71, 78, 90,
91, 93, 94, 109, 116, 129, 132, 133,
143, 154, 161, 162, 164, 169, 175,
176, 177, 178, 179, 180, 181, 183,
184, 185, 186, 190, 192, 193

T

Tol Laut, 1, 11, 13, 14, 20, 21, 22, 25,
29, 30, 53, 66, 70, 77, 78, 80, 81,
82, 160

Transportasi Laut, 7, 11, 12, 14, 16, 23,
24, 25, 27, 28, 29, 35, 36, 38, 43, 57,
58, 59, 64, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 74,
75, 77, 81, 128, 174, 184

V

Vertical Integration, 42, 56, 57, 59

W

Wilayah Pesisir, 16, 17, 65, 90, 91,
109, 149, 173, 174, 175, 176, 177,
178, 180, 181, 182, 183, 184, 185,
186, 187, 188, 189, 190, 192, 193

BIOGRAFI PENULIS

Suhartono, penulis lahir di Jakarta, 6 Agustus 1973. Menyelesaikan S1 pada Jurusan Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UGM tahun 1998. S2 diperoleh dari *Graduate Program of Public Policy*, Australian National University pada tahun 2001. Salah satu penulis bagian buku dari buku berjudul Respons IPU terhadap Masalah-Masalah Global Pasca Perang Dingin (2000) Analisis Kebijakan Luar Negeri Pemerintahan Abdurahman Wahid (2001), Terorisme dan Tata Dunia Baru (2002), Mahkamah Konstitusi: Lembaga Negara Baru Pengawal Konstitusi (2003), Batas Wilayah dan Situasi Perbatasan Indonesia: Ancaman terhadap Integritas Teritorial (2004), Konflik dan Perkembangan Kawasan Pasca Perang Dingin (2004), TKI dan Hubungan Indonesia - Malaysia (2005), Persiapan Pembentukan Kawasan Ekonomi Khusus (2008), Proses Pembuatan Kebijakan Publik melalui Undang-Undang Bagi Kepentingan Publik (2009), Kajian Kebijakan Publik (2010), Isu Perdagangan dan Industri sebagai Kebijakan Strategis Daerah dalam Menghadapi Globalisasi dan Liberalisasi (2011), Quo Vadis Perekonomian Indonesia (2013), Agenda Pembangunan Nasional (2014), Efektivitas dan Akuntabilitas Dana Perimbangan dan Peranannya terhadap Pembangunan dalam Pelaksanaan Otonomi Daerah (2014).

Rafika Sari, lahir di Jakarta, 7 Januari 1977. Menyelesaikan studi S1 pada jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan (IESP) – Fakultas Ekonomi, Universitas Diponegoro, dan melanjutkan pendidikan Pasca Sarjana pada Jurusan Ilmu Ekonomi – Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia. Bekerja di Sekretariat Jenderal DPR RI mulai tahun 2009 sebagai Peneliti Ekonomi dan Kebijakan Publik di Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI). Beberapa topik penelitian tentang kebijakan publik telah dilakukan penulis seperti: Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal, Reformasi Pengelolaan BUMN terkait Revisi UU No. 19 Tahun 2003 tentang

BUMN, Efektivitas Dana Perimbangan dan Peranannya terhadap Pelayanan Publik dan yang terakhir tentang Kesiapan Sektor Industri Agro Indonesia dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) 2015. Penulis dapat dihubungi melalui email: rafika.sari@dpr.go.id.

T. Ade Surya, ST., MM., lahir di Lhokseumawe tanggal 24 Maret 1981. Pendidikan S1 Teknik Industri diselesaikan di Fakultas Teknologi Industri Universitas Islam Indonesia. Pendidikan S2 *General Management* diselesaikan di Magister Manajemen Universitas Gadjah Mada. Penulis bekerja sebagai peneliti bidang ekonomi dan kebijakan publik pada Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI. Beberapa topik penelitian tentang kebijakan publik telah dilakukan oleh penulis antara lain: Kebijakan Pengelolaan Dana Pensiun di Sektor Korporasi, Kebijakan Pengembangan Energi Baru dan Terbarukan, dan yang terakhir tentang Kesiapan Sektor Industri Agro Indonesia dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) 2015. Saat ini penulis terlibat aktif dalam tim pembahasan penggantian Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi. Penulis dapat dihubungi melalui email: teuku.surya@dpr.go.id.

Eka Budyanti, lahir di Jakarta, 22 Januari 1984. Menempuh studi S1 pada jurusan Matematika – Fakultas MIPA, Universitas Padjadjaran pada tahun 2001 dengan kekhususan matematika terapan. Kemudian melanjutkan pendidikan Pascasarjana pada Jurusan Ilmu Ekonomi – Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia pada tahun 2006 dengan kekhususan kebijakan moneter dan perbankan. Bekerja di Sekretariat Jenderal DPR RI mulai tahun 2009 sebagai Peneliti Ekonomi dan Kebijakan Publik di Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI). Beberapa topik penelitian tentang ekonomi dan kebijakan publik telah dilakukan penulis seperti: Kebijakan Pangan Nasional; Pendekatan Sistem Agribisnis terhadap Penyelenggaraan Subsektor Peternakan; Pengembangan Industri Nasional yang Berbasis Input Lokal; Kebijakan Optimalisasi PNBP; Kesiapan Industri Agro Indonesia dalam Menghadapi MEA 2015; dan yang terakhir tentang Analisis Permasalahan Data Kemiskinan: BDT. Sedangkan topik jurnal dan buku yang telah ditulis antara lain *time inconsistency* dalam kebijakan moneter, *inflation targeting*, subsidi

pajak, pinjaman luar negeri, stabilitas sistem keuangan, krisis Eropa, sektor keuangan, *green banking*, *twin deficit*, bank khusus industri, dan industri manufaktur. Penulis dapat dihubungi melalui email: eka.budiyanti@gmail.com atau eka.budiyanti@dpr.go.id.

Iwan Hermawan, menyelesaikan pendidikan S1 pada jurusan Sosial Ekonomi Pertanian, Fakultas Pertanian, Universitas Brawijaya tahun 2002. Setelah itu penulis menyelesaikan pendidikan S2 pada Program Studi Ilmu Ekonomi, Institut Pertanian Bogor tahun 2008. Saat ini penulis sedang menyelesaikan pendidikan S3 pada Program Studi Ilmu Ekonomi di Universitas Indonesia. Penulis bekerja di Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat mulai tahun 2009 sebagai peneliti bagian Ekonomi dan Kebijakan Publik di Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI). Adapun topik-topik penelitian yang telah dilakukan antara lain kebijakan pangan nasional, pendekatan sistem agribisnis dalam penyelenggaraan subsektor peternakan, pengembangan industri nasional berbasis input lokal, dan kebijakan optimalisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Sedangkan topik jurnal dan buku yang telah ditulis antara lain ekonomi dan kebijakan tarif serat kapas, eksistensi sektor pertanian dan kemiskinan, peran tenaga kerja pertanian, ekonomi subsidi BBM dan kinerja perekonomian Indonesia, perdagangan beras di ASEAN, permintaan kakao Indonesia, *green tax*, dan kebijakan subsidi pupuk. Penulis dapat dihubungi melalui email: iwan.hermawan@dpr.go.id.

Yuni Sudarwati, menyelesaikan Program Pasca Sarjana dari Magister Sains Ilmu Ekonomi Universitas Gadjah Mada jurusan Manajemen pada tahun 2003. Sebelumnya sebagai peneliti Koperasi dan Usaha Kecil Menengah (KUKM) pada PT Arah Cipta Guna dan konsultan *Good Corporate Governance* (GCG) pada Sofyan Djalil and Partners. Terakhir, penulis mengajar pada Fakultas Ekonomi, Universitas Mercu Buana, Jakarta. Saat ini, penulis adalah Peneliti Muda Bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik, Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Setjen DPR RI. Alamat e-mail yang dapat dihubungi: yuni.sudarwati@dpr.go.id.

Izzaty, lahir di Padang, 5 Desember 1977. Penulis adalah Peneliti Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekjen DPR RI. Penulis memperoleh pendidikan Sarjana Teknik Sipil di

Universitas Andalas. Pendidikan S2 Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik diselesaikan di Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia pada tahun 2009. Jabatan penulis saat ini adalah Peneliti Muda. Penulis saat ini ditugaskan dalam pendampingan pembahasan Rancangan Undang-Undang Arsitek. Penulis dapat dihubungi melalui email: izzatym@yahoo.com.