

PENGELOLAAN PELABUHAN CARTAGENA SPANYOL SEBAGAI KERANGKA OPTIMALISASI PELABUHAN DI NEGERI SENDIRI

Hadi Prasutiyon¹, RO Saut Gurning²

¹Teknik Sistem Perkapalan, Fakultas Teknik Dan Ilmu Kelautan, Universitas Hang Tuah, Surabaya 60111, Indonesia
email: hadi.prasutiyon@hangtuah.ac.id

²Teknik Sistem Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya
60111, Indonesia
email: Sautgurning1@yahoo.com

diterima tanggal : 5 September 2018 disetujui tanggal : 13 November 2018

Abstrak

Dampak ekonomi dari pengembangan Pelabuhan Cartagena sangat pesat dalam kurun waktu 10 tahun terakhir. Hal ini ditunjukkan dengan adanya kenaikan Product Domestic Regional Bruto(PDRB) sektor kelautan dengan Gross Value Added(GVA) dari nilai 1,1% menjadi 3,81% dan nilai 0,1% menjadi 2,11% untuk sektor tenaga kerja. Dengan metode Regional Input-Output Tables(R-IOT) dan metode pendekatan Input-Output(I-O) didapat data dan angka – angka yang bisa memberikan beberapa terobosan pengembangan dari sektor forex pelabuhan maupun sektor pariwisata maritim, sehingga Pelabuhan Cartagena sebagai pemberi impact terbesar ke 5 dari 28 pelabuhan yang ada di Spanyol dan menempatkan Spanyol menduduki peringkat 2 dalam hal kedatangan turis dengan kapal pesiar di Eropa setelah Italia.

Indonesia juga mencontoh dengan strategi yang sama sektor-sektor yang mempengaruhi PDRB, tenaga kerja pada sektor kelautan, keringanan bidang pajak, kemudahan bidang tenaga kerja, jaminan keamanan bagi investor yang menanam modalnya disektor kelautan, dengan didukung oleh akses-akses transportasi yang mudah, cepat, dan simpul-simpul kemacetan ditiadakan. Seluruh akses yang menuju kepusat-pusat ekonomi kelautan diperbaiki, industri pendukung baik dari sektor swasta maupun Badan Usaha Milik Negara(BUMN) juga berbenah. Indonesia mulai memandang laut sebagai masa depan, tidak lagi membelakangi laut, seluruh aktifitas dan kebijakannya bersifat sustainable .Potensi kelautan yang demikianlah yang dapat menjamin masa depan generasi mendatang menjadi lebih baik.

Kata Kunci: *Dampak ekonomi pelabuhan, tabel keluar masuk wilayah, dampak, efek langsung dan tidak langsung, Pelabuhan Cartagena Spanyol*

Abstract

Economic impact of the development of the Port Cartagena very rapidly within the last 10 years. it is shown in the presence of an increase product domestic gross regional (GDP) Marine sector with gross value added (GVA) of the value of 1,1% to 3,81% and the value of 0,1% to 2,11% for the sector labor. Method regional input-output tables (R-iot) and the approach input-output (I -o) obtained data and figures - numbers can give you some breakthrough development of the sector Forex Port and tourism sector maritime, so the Port Cartagena as giver impact largest to 5 of 28 Port that is in Spain and put the Spanish rank 2 in the case of the arrival of tourists with the cruise ship in Europe after Italia.

Indonesia also modeled with the same strategy sectors that affect the GDP, labor on Marine sector, relief field tax, ease of the field of labor, security for investors growing their capital sector Marine, supported by accesses transportation easy, fast, and nodes hours eliminated. All access to the central-economic Center Marine repaired, industrial supporting both in the private sector and state-

owned enterprises (state) also improve. Indonesia start looking at sea as the future, no longer distance sea, the entire activity and discretion is sustainable. Potential Marine so that can guarantee the future of the next generation be better.

Keywords : Port economic impact; regional input–output tables; direct; indirect and induced effects; Port of Cartagena (Spain).

1. PENDAHULUAN

Dampak ekonomi dari pengembangan Pelabuhan Cartagena sangat pesat dalam kurun waktu 10 tahun terakhir. Hal ini ditunjukkan dengan adanya kenaikan PDRB dari nilai 0,1% menjadi 2,11% pada sektor tenaga kerja dan dari nilai 1,1% menjadi 3,8% dari sektor GVA. Hal ini bisa dicapai karena adanya terobosan baik dari sektor proyek utama pelabuhan maupun sektor – sektor prioritas pendukung pelabuhan (kelautan). [1],[2]

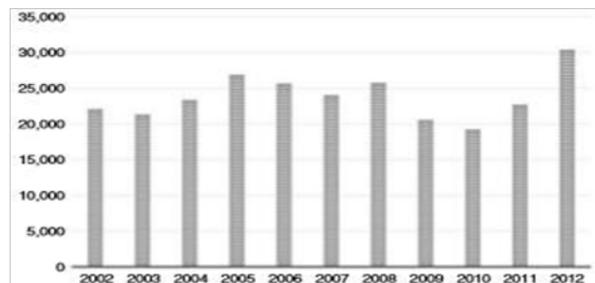
Terobosan – terobosan tersebut diantaranya: Memberikan informasi dan kemudahan yang terkini (Uptodate) mengenai indikator – indikator yang berhubungan dengan sektor kelautan diantaranya mengenai : Upah tenaga kerja yang murah dan Berkualitas, Sistem perijinan yang mudah dan jempot bola, jaminan keamanan investasi, keuntungan yang kompetitif di sektor ini baik sektor forex, pariwisata, industri – industri pendukung, dan lain lain. [2],[3],[5]

Hal inilah yang dibuat promosi besar – besaran untuk mendatangkan investor, mengingat posisi Pelabuhan Cartagena yang persis berada pada persimpangan perdagangan dunia, yang tepatnya berada pada wilayah Mediterania, yang berada pada 2 persimpangan pelabuhan besar yaitu jalur perdagangan yang akan menuju ke negara Perancis dan jalur perdagangan yang menuju ke Italia dan Eropa Timur.[4],[8]

Menyadari posisinya berada pada jalur persimpangan perdagangan dunia khususnya wilayah Eropa pemerintah setempat dengan cepat bergerak menata diri dengan berbagai – berbagai persiapan diantaranya : sektor infrastruktur : - Seluruh infrastruktur yang menghubungkan sektor pelabuhan baik dari segi transportasi, jalan, kemacetan , kondisi kendaraan, semua direvitalisasi dan diadakan pembaharuan. – Kendaraan – kendaraan yang dipakai harus berstandar dan memakai teknologi ramah lingkungan, terutama mengenai mesin – mesin kendaraan harus berstandar Eropa.[6],[20],[21]

2. PEMBAHASAN

Pelabuhan Cartagena salah satu pemberi dampak terbesar ke 5 dari 28 yang ada di Spanyol. Hal ini bisa dilihat dari data 10 tahun terakhir. [1],[7]



Gambar 1. Data 10 tahun terakhir Pelabuhan Cartagena

Tabel 1. Lalu lintas total dan posisi relatif dari sepuluh otoritas pelabuhan Spanyol, 2005-2012

2005			2012		
Port authority	Position	Percentage of total	Port authority	Position	Percentage of total
Bahia de algeciras	1	15,09	Bahia de algeciras	1	18,69
Barcelona	2	10,24	Valencia	2	13,94
Valencia	3	9,36	Barcelona	3	8,94
Bilbao	4	7,75	Tarragona	4	7,00
Tarragona	5	7,09	Cartagena	5	6,40
Cartagena	6	6,12	Bilbao	6	6,21
Las palmas	7	5,67	Huelva	7	6,03
Gijon	8	4,95	Las Palmas	8	5,23
Huelva	9	4,78	Gijon	9	3,63
Sta. Cruz Tenerife	10	4,49	Sta. Cruz Tenerife	10	3,08

Source : Prepared by the authors on the basis of State Ports Authority (various years); Bold figures highlight the values for the port of Cartagena

Baik mengenai jumlah lalu lintas perdagangan maupun jumlah tonase yang di kirim melalui Pelabuhan Cartagena seperti terlihat di Grafik 1 dan Tabel 1. Dari data diatas baik gambar maupun tabel bisa memberi informasi bahwa jumlah lalu lintas perdangan yang melalui Pelabuhan Cartagena mengalami kenaikan sampai 3,25% da tahun 2012 sepanjang sejarah kenaikan jumlah tonase yang bisa diangkut melalui Pelabuhan Cartagena sampai 30 juta ton, angka ini adalah angka terbsar sepanjang sejarah dan mewakili 6,4% lalu lintas semua pelabuhan yang ada di Spanyol.[1],[2],[7]

Kenaikan ini sebagai akibat dari : -. Pengiriman hasil pengeboran, yang mengalami

kenaikan sampai 212% dan ini menjadikan nilai rata –rata kumulatif menjadi 12% secara nasional. - Angka inilah yang dipakai Spanyol untuk menarik investor agar mau berinvestasi di Spanyol khususnya sektor kelautan, Industri penunjang, dan sektor pariwisata maritim.[8],[19]

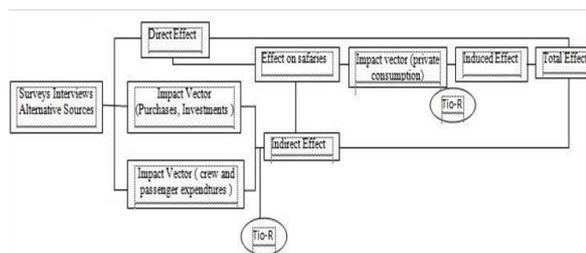
Sektor pariwisata dengan cepat berbenah baik mengenai paket – paket tempat wisata yang berbasis budaya, kota bersejarah dan lain – lain. Juga sarana transportasi wisata baik mengenai kapal pesiarnya, prahu –prahu tradisional, dan kegiatan – kegiatan wisata kelautan yang lain. – Adanya perluasan dan pengembangan Pelabuhan Cartagena. – Dengan kemasan seperti itu Spanyol menempati urutan ke 2 dalam hal kedatangan turis dengan kapal pesiar di Eropa dibawah Italia. [13],[14],[20]

Regional input–output tables. Kemajuan seperti diatas kita perlu menganalisa dampak ekonominya secara langsung baik mengenai industri wisata kapal pesiar dan elemen – elemen pendukungnya, juga mengenai dampak terhadap otoritas pelabuhan . Untuk menganalisa kedua dampak langsung tersebut dipakailah pendekatan metode Input – Output (I-O).[1],[14],[18]

Data-data input Output diperoleh dari data –data WorkSheets yang didapat dari otoritas pelabuhan. Worksheet ini perlu untuk mengukur dampak ekonomi dan dampak transportasi perdagangan yang melalui sektor maritim pada Pelabuhan Cartagena.[1],[18]

Dari data – data yang diperoleh yang paling update adalah data yang disampaikan oleh Daniel dan Gregori (2013) dimana analisis I-O nya menampilkan data –data / kontribusi variabel – variabel terbaru mengenai : “Industri Pelabuhan dan Industri yang bergantung pada pelabuhan”.

Industri yang bergantung pada pelabuhan meliputi: otoritas Pelabuhan Cartagena, lembaga umum yang mengenai , ekspor impor (forex), layana teknis yang meliputi manajemen pelayaran (rute, jarak antar kapal, dll), operator dok, dan lain – lain yang merupakan aspek pelabuhan sebagai sektor ekonomi terpadu dan industri pendukung. [1],[2],[9]



Gambar 2. langkah-langkah dasar dalam analisis dampak ekonomi.

Pada gambar 1 dapat dilihat bahwa dampak ekonomi menyebabkan timbulnya 3 efek yaitu efek langsung, tidak langsung, dan induksi.[1],[16]

Dampak ekonomi langsung bisa dilihat pada sektor tenaga kerja, nilai tambah, dan lain – lain sebagai akibat aktifitas pelabuhan dan industri terkait penggiat sektor kelautan.[2],[10]

Dampak ekonomi tidak langsung, kegiatan dari berbagai sektor yang tidak berhubungan langsung dengan aktifitas pelabuhan namun hasil – hasilnya dalam hal distribusi memerlukan atau melalui jasa – jasa pelabuhan.[2],[15]

Dampak Ekonomi Induksi, adanya pihak swasta/pengusaha yang tercipta sebagai akibat efek langsung dan tidak langsung dengan adanya aktifitas sektor pelabuhan dan industri pendukung. Dari beberapa referensi didapat data – data : I-O dari Murcia dimana penelitian ini memberikan data – data tentang kerangka kerja yang kohern. Sedangkan I-O dari Miler dan Blair memberikan data – data tentang pengeluaran pembelian dan investasi. Dari berbagai persamaan, dev vektor dampak meliputi : sektor pelabuhan, pengeluaran, inventaris. Dan efek variabel ekonomi meliputi pekerjaan, gaji,usaha ilegal. Sesuai dengan laporan data (CRE-INE, Region De Murcia, Serie 2008 – 2010, Cuenta de Renta de los Hogares) menyatakan : Pendapatan didapat dari sumber – sumber, renumerasi karyawan, pajak, ppn, dan kontribusi sosial dari pendapatan daerah.[3],[11]

Dari 2 item tersebut yaitu pajak dan sosial didapat 56,2% total upah nasional dan dari angka ini didapat 3,5% dari renumerasi sebesar 51,5%. [2],[17]

Lihat tabel dibawah ini :

Tabel 2. Dampak ekonomi dari industri pelabuhan,2011

	Gross production	Gross value added	Employment	Wages and salaries	Gross operating surplus
Direct effects	105,382,072.75	57,509,180.75	633.11	26,323,638.70	31,121,297.30
Indirect effects	22,356,624.44	9,957,465.91	179.41	4,552,775.79	5,358,594.48
Induced effects	14,198,749.94	7,804,150.23	155.72	3,526,398.87	4,214,858.04
TOTAL effects	141,937,447.14	75,270,796.89	968.24	34,402,813.37	40,694,749.82
% MURCIA	—	0.2943%	0.1773%	0.2585%	0.3367%

Tabel 3. Dampak ekonomi pihak pemberi penawaran,2011

	Gross production	Gross value added	Employment	Wages and salaries	Gross operating surplus
Direct effects	63,830,329.41	24,830,481.66	503.22	20,572,433.78	4,223,182.49
Indirect effects	13,398,156.30	5,570,462.15	99.88	2,676,861.38	2,857,378.84
Induced effects	10,677,908.21	5,869,638.20	117.12	2,651,859.50	3,170,463.04
TOTAL effects	87,906,393.92	36,270,582.01	720.22	25,901,154.65	10,251,024.38
% MURCIA	—	0.1418%	0.1319%	0.1946%	0.0848%

Tabel 4. Dampak ekonomi pihak pelamar

	Gross production	Gross value added	Employment	Wages and salaries	Gross operating surplus
Direct effects	496,583,507.16	382,205,240.85	1,173.42	86,751,291.53	288,041,323.98
Indirect effects	1,011,223,604.86	413,160,894.83	7,294.02	205,790,615.85	203,623,081.37
Induced effects	138,018,900.89	75,714,048.48	1,510.36	34,300,961.13	40,805,633.44
TOTAL effects	1,645,826,012.92	871,080,184.16	9,977.79	326,842,868.51	532,470,038.80
% MURCIA	—	3.4056%	1.8271%	2.4558%	4.4058%

Tabel 5. Distribusi pengeluaran penumpang

Sector	Passengers	Crew
Wholesale and retail trade	37%	25%
Accommodation and food services activities	34%	65%
Transportation	8%	—
Travel agency and tour operator activities	3%	—
Cultural and recreational services	15%	—
Telecommunications	1.5%	5%
Financial and insurance activities	1.5%	5%
Total	100	100

Tabel 6. Dampak ekonomi dari kedatangan turis melalui kapal pesiar baik secara daerah maupun nasional

	Gross production	Gross value added	Employment	Wages and salaries	Gross operating surplus
Direct effects	1,056,998.43	840,913.60	7.97	502,483.10	336,967.00
Indirect effects	3,284,885.49	1,919,972.15	44.59	902,570.08	1,011,306.87
Induced effects	650,761.74	357,073.94	7.12	161,717.19	192,490.44
TOTAL effects	4,992,645.67	3,117,959.70	59.68	1,566,770.37	1,540,764.30
% MURCIA	—	0.0122%	0.0109%	0.0118%	0.0127%

Diatas adalah potret dari negara Spanyol yang secara geografis negara ini juga mempunyai banyak pulau, hampir mirip dengan Indonesia. [2],[32]

Namun negara Spanyol lain dengan Indonesia, yang membedakan yakni Indonesia negara bahari dan kepulauan terbesar di dunia.

Tabel 7. Menampilkan seluruh kegiatan pelabuhan dari sektor industri.

Sector	Gross production	Gross value added	Employment	Wages and salaries	Gross operating surplus
Agriculture, forestry and fishing	2,383,768.59	1,395,400.23	59.93	604,250.48	826,405.08
Mining and quarrying	5,766,821.86	2,278,180.91	40.43	1,152,710.48	1,134,665.99
Manufacture of food products, beverages and tobacco	9,320,216.34	3,860,619.65	46.42	2,158,687.01	1,711,973.40
Manufacture of textiles and wearing apparel	1,080,840.52	264,844.30	9.49	163,323.14	103,911.03
Manufacture of leather and related products	1,569,144.25	289,797.92	1.04	17,947.54	11,330.57
Manufacture of wood and of products of wood and cork	4,152,098.72	863,972.42	47.07	538,487.70	343,775.17
Manufacture of paper and paper products: Printing and reproduction of recorded media	5,476,517.67	1,824,145.03	40.40	1,221,819.18	614,489.77
Manufacture of chemicals and chemical products	93,310,406.77	19,114,780.66	209.83	10,542,499.66	8,571,396.22
Manufacture of rubber and plastic products	1,565,558.59	380,277.22	9.94	331,163.58	50,588.43
Manufacture of other non-metallic mineral products	47,273,828.49	11,774,129.97	234.16	8,590,103.00	3,151,106.86
Manufacture of basic metals and fabricated metal products	39,245,094.27	13,562,820.53	318.70	8,481,373.12	3,200,854.80
Manufacture of machinery and equipment	11,429,446.13	3,811,502.74	47.00	2,108,019.95	1,736,676.92
Manufacture of electrical equipment, computer, electronic and optical products	3,726,122.26	769,893.49	12.29	548,869.12	207,861.61
Manufacture of transport equipment	70,277,724.83	18,027,322.33	369.47	14,739,347.78	3,614,059.90
Other manufactures	27,312,294.90	8,028,074.48	294.84	5,993,383.93	2,130,758.24
Electricity, gas, steam and water supply	380,542,481.74	343,021,751.99	841.32	65,883,511.88	269,638,603.13
Construction	731,908,033.79	295,737,484.23	5,232.29	197,453,379.56	135,796,663.24
Wholesale and retail trade and repair of motor vehicles	48,588,868.61	26,383,878.86	805.35	14,644,232.00	11,817,726.66
Accommodation and food service activities	26,605,642.42	16,500,332.43	345.84	7,215,559.56	9,288,039.09
Passenger rail transport	149,853.40	68,564.62	1.30	31,497.41	36,947.89
Freight rail transport	986.04	440.01	0.01	202.13	237.11
Passenger air transport	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Freight air transport	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Passenger road transport	1,201,155.07	881,310.42	16.66	404,858.84	474,917.78
Freight road transport	36,532,523.31	23,737,276.07	178.69	7,117,947.44	16,577,996.87
Passenger water transport	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Freight water transport	77,807.55	16,639.90	0.44	14,803.37	1,803.56
Warehousing and support activities for transportation	110,956,826.38	59,701,046.75	590.29	26,337,693.40	33,299,489.11
Telecommunications	4,112,721.39	1,504,016.71	51.40	690,919.39	810,479.77

Sector	Gross production	Gross value added	Employment	Wages and salaries	Gross operating surplus
Financial and insurance activities	15,513,058.78	10,339,306.94	85.77	4,292,070.25	5,979,469.84
Real estate activities: Professional, scientific and technical activities	137,172,768.40	83,714,620.17	930.14	24,622,174.02	56,666,579.04
Support and administrative service activities	—	—	—	—	—
Public administration and defence; compulsory social security	14,839.20	9,946.96	0.22	7,745.67	2,161.66
Education	3,887,051.29	3,438,701.86	66.58	2,893,665.10	544,641.29
Human health activities	10,114,312.40	7,060,277.30	139.10	5,659,911.98	1,396,760.90
Other personal service activities	25,659,176.73	16,442,712.09	561.76	9,169,317.68	7,227,329.13
TOTAL	1,859,523,960.66	974,539,736.69	11,525.64	383,601,490.93	578,927,685.07

Tabel 8. Pada tahun 2011 perbandingan hasil studi terbaru dampak aktivitas Pelabuhan Cartagena terhadap otonomi daerah.

	Gross value added	Employment
Santander 2005	6.10	4.50
Cádiz 2006 ^a	3.94	3.94
Cádiz 2006	4.00	3.98
Almería 2009	2.17	—
Cartagena 2000	2.70	2.00
Cartagena 2011 ^a	3.80	2.10
Cartagena 2011	3.81	2.11

^aCruise impact not taken into account.

Jumlah pulau 17.504 buah, terdaftar di PBB 13.466 buah pulau, dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia (95.181 km), dengan luas darat 1,9 juta km2 setara dengan 190 juta ha (25%) dan luas laut 5,8 juta km2 (75%)(1). Laut Nusantara adalah wilayah laut diantara pulau-pulau NKRI seluas 2,8 juta km2. Laut Teritorial

adalah wilayah laut dari coastal baseline sampai 12 mil ke arah laut lepas: 0,3 juta km². Sedangkan ZEEI adalah wilayah laut dari coastal baseline sampai 200 mil ke arah laut lepas: 2,7 juta km²(1,6). Dengan potensi diatas Indonesia punya Bali dengan sebutan Paradise Of The World, surga para dewa, ada Danau Toba, ada Raja Ampat, ada Toraja, sekarang Bitung yang mulai sadar dengan Tourism. Eksplorasi mengenai kekayaan laut harus terus dilakukan, juga wisata bahari harus jadi perhatian, mengingat sektor wisata bahari tidak memerlukan biaya seperti sektor – sektor lain yang butuh biaya infrastruktur yang cukup besar. Kegiatan bahari yang berdampak kepada kedatangan wisata harus jadi prioritas, begitu pula lingkungan sekitar bahari juga harus mendukung dalam konteks wisata terpadu. Sehingga menjadi kekuatan ekonomi baru yang menjadi dambaan kesejahteraan masyarakat.[1],[2],[23]

Adapun beberapa hal yang perlu kita dorong adalah:

- a). Pemanfaatan keanekaragaman hayati yang berkelanjutan. Pendekatan ekosistem diperlukan agar faktor dalam pemulihan keanekaragaman hayati dan terbarukan dapat terlaksana. Karena eksploitasi besar-besaran sumber hayati tanpa memikirkan dampak yang di timbul kan akan memberikan ancaman pada kerusakan lingkungan.[1],[2],[24]
- b). Keamanan pangan
Dalam konteks ketahanan pangan, Ekonomi Biru sangat erat terkait dengan kelanjutan penggunaan keanekaragaman hayati, terutama di mana berkaitan dengan eksploitasi perikanan liar.[23]
Karena masyarakat di negara-negara berkembang tergantung pada makanan laut sebagai sumber protein utama mereka. Untuk itu Budidaya sumber daya hayati menawarkan potensi besar untuk penyediaan makanan dan mata pencaharian masyarakat sebagai negara berkembang karena metode ini bersifat berkelanjutan.[23]
- c). Perikanan berkelanjutan
Budidaya merupakan sektor sumber makanan yang cepat berkembang sekarang ini, dan

menyediakan 47% dari ikan, untuk manusia sebagai konsumsi global. Sehingga dalam Tiga dekade terakhir ini telah terlihat perkembangan metode penggunaan akuakultur sehingga mampu memberikan jaminan keamanan pangan pada masyarakat global.[23],[24]

d). Laut dan wisata pantai

Wisata bahari dan pantai adalah kunci penting untuk negara-negara berkembang meskipun terjadi krisis ekonomi global. Data menunjukkan bahwa kedatangan wisatawan internasional meningkat sebesar 4%, menjadi 1 miliar lebih pada tahun 2012, dan menghasilkan US \$ 1,3triliun pendapatan global. Sehingga pariwisata menjadi tantangan tersendiri dalam hal peningkatan: emisi gas rumah kaca, air konsumsi, limbah dan kehilangan atau degradasi habitat pesisir,keanekaragaman hayati dan layanan ekosistem.[25]

e). Tata Kelola dan kerjasama internasional.

Setiap negara berdaulat bertanggung jawab atas sumber daya sendiri dan pembangunan yang berkelanjutan. Untuk itu Pendekatan berbasis ilmu pengetahuan sangat penting untuk perkembangan ekonomi sektor kelautan, dimulai dengan penilaian awal dan kritis valuasi. Hal Ini akan memberikan dasar untuk pengambilan keputusan dan manajemen adaptif.[26][27]

Usaha utama ini harus terus disempurnakan dan ditingkatkan sejalan dengan perubahan keadaan, perkembangan teknologi, sehingga dari beberapa isu di atas penggunaan konsep ekonomi yang berbasis pengembangan sektor kelautan.[26]

Beberapa peluang untuk memanfaatkan lautan sebagai sumber ekonomi di antaranya:

a) Pengiriman dan Fasilitas Pelabuhan

Karena 80 persen dari perdagangan global, lebih dari 70 persennya dilakukan di laut dan difasilitasi oleh pelabuhan. Secara global, ada sekitar 350 juta jiwa yang pekerjaannya terkait dengan perikanan laut, dan 90% nya adalah nelayan yang tinggal dinegara berkembang.[28],[34]

b) Perikanan

Terkait dengan perikanan laut, 90% nelayan yang tinggal di negara berkembang. Menggantungkan pada potensi laut mereka masing-masing, untuk itu tindakan manajemen kelautan yang baik akan membawa peningkatan tangkapan yang berkelanjutan. dengan demikian juga akan mengamankan mata pencaharian guna meningkatkan ketahanan pangan masyarakat global.[29],[34]

c) Wisata

Pariwisata adalah industri global utama. Pada tahun 2012 kedatangan wisatawan internasional meningkat sebesar 4% meskipun terjadi krisis ekonomi global, dengan melihat besarnya potensi wisata secara global, perlu ada pendekatan konsep ekonomi yang berbasis sektor kelautan, agar terjaga keberlanjutannya.[35]

d) Budidaya

Budidaya adalah sektor pangan global yang paling cepat berkembang, sekarang menyediakan 47% ikan untuk konsumsi manusia. Sehingga budidaya di harapkan mampu melampaui perikanan tangkap sebagai penyedia utama protein masyarakat global. Karena sistem seperti itu sangat ramah lingkungan dan sesuai dengan konsep ekonomi yang berbasis sektor kelautan.[36]

Sektor-sektor ekonomi kelautan meliputi perikanan tangkap, perikanan budidaya, industri pengolahan hasil perikanan, industri bioteknologi pertambangan dan energi, pariwisata bahari, perhubungan laut, industri dan jasa maritim, sumberdaya wilayah pulau kecil, coastal forestry (hutan mangrove), non-conventional resources.[36],[37] Seperti pada tabel 9.

Total potensi ekonomi sebelas sektor Kelautan Indonesia: US\$ 1,2 triliun/tahun atau 7 kali lipat APBN 2015 (Rp 2.000 triliun = US\$ 170 miliar) atau 1,2 PDB Nasional saat ini. Lapangan kerja:

Tabel 9. Estimasi nilai ekonomi sektor –sektor ekonomi kelautan Indonesia

NO	SEKTOR EKONOMI	NILAI EKONOMI (MILYAR DOLAR AS/TH)
1.	Perikanan Tangkap	12
2.	Perikanan Budidaya	80
3.	Industri Pengolahan Hasil Perikanan	100
4.	Industri Bioteknologi Kelautan	180
5.	ESDM	210
6.	Parwisata Bahari	60
7.	Transportasi Laut	30
8.	Industri dan Jasa Maritim	200
9.	Coastal Forestry	8
10.	Sumber Daya Wilayah Pulau Kecil	120
11.	Sumber daya No-Konvensional	200
Total		1.200

40 juta orang atau 1/3 total angkatan kerja Indonesia. Sebagaimana tercantum pada tabel di atas. Kondisi yang demikian secara nasional, sebenarnya merupakan suatu modal yang bisa dipakai sebagai pijakan dalam menyusun langkah-langkah pengembangan dan menetapkan regulasinya. [36],[39]

Sebagai contoh Jawa Timur terdiri dari 38 Kabupaten/Kota, hampir semua memiliki wilayah laut, hanya dua/tiga yang tidak memiliki laut misalnya Kabupaten Ngawi, Jombang, Kota Mojokerto, hanya sebagian kecil wilayah yang tidak memiliki laut. Jawa Timur dengan luas wilayah yang paling luas di Pulau Jawa, dengan wilayah administrasi Kabupaten/Kota terbanyak se-Indonesia dan dikenal sebagai Pusat Kawasan Timur. [5],[7],[20]

Sejak kecil kita diberikan dongeng dan cerita bahwa nenek moyang kita adalah seorang pelaut, negara kita 74% adalah wilayah laut, Patih Gaja Mada dari kerajaan Mojopahit yang terkenal dengan “Sumpah Palapa” pernah menguasai Nusantara sampai Asia Jauh, hal itu sebagai bukti bahwa kita adalah negara besar dan kuat dari sektor maritim.[5],[11]

Nah, sekarang kita lihat bagaimana semangat kita dengan pencahangan Pemerintahan Presiden Jokowi mengenai Poros Maritim, Tol Laut dan bagaimana peran pemangku kebijakan, pelaku ekonomi, dunia usaha, dunia pendidikan, masyarakat, apakah hal tersebut hanya slogan

belaka ataukah hal ini menjadi renungan untuk dijadikan semangat *m e m b a n g u n*, memberdayakan, potensi kelautan sebagai sebuah harapan.[5],[13],[19]

Pemerintahan Pakde Karwo sudah mencanangkan Jawa Timur sebagai Pusat Kawasan Timur Indonesia (KTI), Koridor Ekonomi Indonesia, secara makro ekonomi Jawa Timur dengan share PDRB pulau Jawa = 14,61% menempati urutan kedua setelah DKI Jakarta dengan pertumbuhan ekonomi 5,45% yang juga dibawah DKI Jakarta.[1],[2],[5]

Potensi transaksi perdagangan Jawa Timur surplus tumbuh 328,08% dengan rata – rata potensi transaksi tumbuh 15% per tahun dengan perkembangan inflasi 7,77% yang setara dengan inflasi secara Nasional yang sebesar 8,36%. Parameter – parameter diatas memang sebuah kebanggaan kita sebagai masyarakat Jawa Timur, namun apakah itu sudah merupakan refleksi perhatian terhadap potensi kelautan kita, padahal hampir seluruh wilayah di Jawa Timur ini mempunyai wilayah kelautan dan ini tidak tercermin sama sekali pada rencana – rencana kebijakan ekonomi yang notabene sebagai barometer kemakmuran suatu daerah.[3],[11]

Conseptual Framework kebijakan ekonomi juga tidak secara jelas memberikan porsi yang mengembirakan dari sektor kelautan. Posisi strategis Jawa Timur dalam pasar regional juga merupakan potensi yang tidak bisa dipandang sebelah mata.[5],[11]

Dengan pertumbuhan ekonomi yang selalu berimbang dengan pertumbuhan ekonomi Nasional, sebenarnya ini sudah bisa dipakai sebagai sarana promosi untuk mendatangkan investor ke Jawa Timur, mengenai struktur makro ekonomi, kinerja perdagangan, perkembangan inflasi, dan kinerja penanaman modal, bahkan indeks gini Jawa Timur belum cukup untuk memberikan informasi dalam peningkatan sektor kelautan.[5],[11],[37]

Padahal di beberapa negara yang telah sukses dengan pengembangan sektor kelautannya hanya diperlukan perhatian yang khusus semisal Spanyol, sebagaimana terurai diatas untuk menggerakkan dan memberdayakan sektor kelautan bagi masyarakatnya hanya bermodal promosi

dari sektor PDRB dan tenaga kerja yang khusus mengenai sektor kalautan ditambah dengan keringanan di bidang Tax/pajak.[5],[32]

Kemudahan di bidang tenaga kerja, jaminan keamanan bagi investor yang mau menanamkan modalnya di sektor kelautan adalah salah satu bentuk perubahan yang dilakukan, didukung oleh akses – akses transportasi yang mudah, cepat dan, simpul –simpul kemacetan ditiadakan. [6],[32]

Seluruh akses yang menuju ke pusat – pusat ekonomi kelautan di perbaiki, industri – industri pendukung baik dari sektor swasta maupun BUMN juga berbenah. Hal-hal yang dilakukan seperti Spanyol inilah yang perlu kita jadikan inspirasi terobosan kedepan . Pembinaan di beberapa sektor inilah kita punya harapan, sektor kelautan bisa menjadi masa depan, kita tidak lagi dianggap membelakangi laut. [26]

Potensi kelautan yang tak terhingga jumlahnya harus dapat di dimanfaatkan, keberadaan ikannya, pemanfaatan perairannya, sebuah potensi yang tak kunjung habis, ikan dilaut selalu ada, tidak perlu tabur bibit, hanya bikinlah zona yang aman dan nyaman supaya tumbuh kembang ikan menjadi baik, hal ini juga menyangkut kondisi kualitas air laut kita, kekayaan hayati laut harus dilestarikan. Seluruh aktifitas dan kebijakan harus bersifat sustainable.[6],[26]

Potensi laut juga milik anak cucu kita dan harus kita pastikan bahwa anak cucu kita mendapatkan kekayaan ini jauh lebih baik dari yang kita nikmati sekarang.

3. KESIMPULAN

Pemakaian metode R – IOT dan metode pendekatan I-O sesuai dengan kajian mengenai otonomi daerah maka dapat disimpulkan bahwa dampak ekonomi regional Pelabuhan Cartagena adalah nilai GVA meningkat dan sektor tenaga kerja juga mengalami peningkatan.

Hal ini yang membuat Pelabuhan Cartagena sebagai Mediterania Koridor yang menghubungkan Pelabuhan Cartagena dengan Perancis, Italia dan Eropa Timur. Hal ini merupakan prestasi tersendiri menyangkut membawa dampak ekonomi yang sangat pesat terhadap kemajuan Spanyol dari sektor pemanfaatan potensi kelautan / sektor

maritim dan menempatkan Spanyol pada urutan ke 2 tentang kedatangan tourism melalui kapal pesiar di Eropa dibawah Italia.

Kebijakan yang demikianlah yang harus jadi inspirasi Indonesia dengan dibarengi seluruh aktifitas dan kebijakan yang sustainable, dengan didukung oleh” political will dan political support” yang konsisten oleh pemangku kebijakan. Tidak ada kata YES tapi NO atau sebaliknya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Acciaro, M. (2008) Peran pelabuhan dalam pengembangan Kepulauan Mediterania: Kasus Sardinia. *Jurnal Internasional Transportasi Ekonomi / Rivista internazionale di economia dei trasporti* 35 (3): 295–323.
- [2] Acosta-Seró, M., Coronado-Guerrero, D., Cerbán Jiménez, M.M. dan López-Ortega, P. (2009) El proceso de contenerización en el Puerto Bahía de Algeciras. *Tendencias globales e impacto económico regional. Revista de Estudios Regionales* 84: 167–201.
- [3] Arce, O., Prades, E. dan Urtasun, A. (2013) La evolución del ahorro y del consumo de los hogares españoles durante la crisis. *Boletín Económico, Banco de España*, Septiembre.
- [4] Arthur D. Little, dan Asosiasi Penguasa Pelabuhan Pesisir Pasifik. (1979) *Port Economic Impact*, Pennsylvania State University. Washington DC: U.S. Departemen Perdagangan, Administrasi Kelautan, Kantor Pengembangan Komersial, Kantor Pelabuhan dan Pembangunan Intermodal. Pengumpulan Dokumen no. 2
- [5] Bennachio, M., Ferrari, C., Haralambides, H.E. dan Musso, E. (2000) On the economic impact of ports: Lokal vs biaya nasional dan manfaat. *Kelompok Minat Khusus Transportasi dan Pelabuhan Maritim. Workshop Internasional*, <http://www.informare.it/news/forum/2000/sig2/genovaes.asp>, diakses 20 Januari 2015.
- [6] Bennachio, M. dan Musso, E. (2001) Pelabuhan dan dampak ekonomi: Perubahan utama, pendekatan assesment dan disequilibrium distribusi. *Trasporti Europei* 17: 25–36.
- [7] Bernal-García, J.J. dan García-Sánchez, A. (eds.) (2003) *El Puerto de Cartagena. Análisis e impacto sobre la economía comarcal y regional*. Madrid, Spanyol: Thomson Civitas.
- [8] Boske, L.B. dan Cuttino, J.C. (2003) Mengukur dampak ekonomi dan transportasi dari perdagangan maritimrelated. *Ekonomi dan Logistik Maritim* 5 (2): 133–157.
- [9] Brida, J.G., Bukstein, D., Garrido, N., Tealde, E. dan Zapata, A.S. (2010) Impactos económicos del turismo de cruceros. Unanálisis del gasto de los pasajeros de cruceros que visitan el Caribe colombiano. *Estudios y Perspectivas en Turismo* 19: 607–634.
- [10] Castillo-Manzano, J.L., Lebón-Fernández, C. dan López-Valpuesta, L. (1998) El impacto económico del Puerto de Sevilla sobre la economía andaluza. Madrid, Spanyol: Sivitas.
- [11] CARM. (2014) Perencanaan Strategis untuk Wilayah Murcia 2014–2020, [http://planiris2020.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=47453&IDTIPO=100&RASTRO=c\\$m47432](http://planiris2020.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=47453&IDTIPO=100&RASTRO=c$m47432), diakses 18 Agustus 2015.
- [12] CES. (2013) Informe sobre distribución de la renta en España: Desigualdad, cambios estructurales y ciclos. *Colección Informe*, 3/2013 Madrid, Spanyol: CES.
- [13] CLIA. (2014) *Industri Kapal Pesiar. Kontribusi Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition*. Cruise Lines International Association Europe, http://www.europeancruiseCouncil.com/images/downloads/reports/CLIA_2014.pdf, diakses 31 Mei 2015.
- [14] Coronado-Guerrero, D. (ed.) (2008) *Evaluación del impacto económico del Puerto de la Bahía de Cádiz*. Cádiz: Departamento de Economía General, Universidad de Cádiz (mimeo).
- [15] Coto-Millán, P., Villaverde-Castro, J. dan Mateo-Mantecón, I. (2008) Impacto Económico del Puerto de Santander en la Ciudad, en Cantabria y en otras Regiones Españolas. Santander, Spanyol: Autoridad Portuaria de Santander.
- [15] Coto-Millán, P., Mateo-Mantecón, I. dan Villaverde-Castro, J. (2010a) Dampak ekonomi dari pelabuhan: Pentingnya wilayah

- tersebut dan juga daerah pedalaman. Dalam: P. Coto-Millán, M.A. Castaneda dan J. Castanedo (eds.) *Esai tentang Port Economics*. Berlin, Jerman dan Santander, Spanyol: PhysicaVerlag, pp. 167-200.
- [16] Coto-Millán, P., Pesquera, M.A. dan Galán, J.C. (2010b) Sebuah diskusi metodologis tentang studi dampak ekonomi pelabuhan dan kemungkinan penerapannya untuk perancangan kebijakan. Dalam: P. Coto-Millán, M.A.CastanedaandJ.Castanedo (eds.) *EssaysonPortEconomics*. Berlin, GermanyandSantander, Spanyol: Physica- Verlag, pp. 151–160.
- [17] Danielis, R. dan Gregori, T. (2013) Perencanaan Pelabuhan: Kebutuhan akan pendekatan baru? *Maritime Economics & Logistics* 5 (4): 413–425.
- Metodologi berbasis input-output untuk [29] Notteboom, T. dan Rodrigue, J.P. (2005) memperkirakan peran ekonomi pelabuhan: Kasus sistem pelabuhan wilayah Friuli Venezia Giulia, Italia. *Ekonomi & Logistik Maritim* 15 (2): 222–255.
- Regionalisasi pelabuhan: Menuju fase baru dalam pengembangan pelabuhan. *Manajemen Kebijakan Kelautan* 32 (3): 297–313.
- [18] Dobson, S., Gill, A. dan Baird, S. (2002) A [30] Pérez-García, J.andGarcía-López, G. (2004) Primer pada Industri Kapal Pesiar Pasifik Kanada. Vancouver: Simon Fraser University.
- [19] Dewan Cruise Eropa. (2012) Kontribusi Pariwisata Pesiar ke Perekonomian Eropa 2012. Brussels, Belgia: Dewan Cruise Eropa.
- [20] Komisi Eropa. (2014) Core Network Dampak ekonomi pelabuhan : Literaturereviewpengumuman alternatif. *Jurnal Penelitian Maritim* 1 (3): 85–104.
- [21] Fernández de Guevara, J. (2011) La productividad sektoral España. Una perspectiva mikro. Bilbao, Spanyol: Fundación BBVA.
- [22] Francou, B., Carrera-Gómez, G., Coto-Millán, P., Castanedo-Galán, J. dan Pesquera, M.A. (2007) Studi dampak ekonomi: Aplikasi ke port. Dalam: P. Coto-Millán dan V. Inglada del Turismo de Cruceros 2012. Málaga, Spanyol: Sociedad de Planificación y Desarrollo (SOPDE) dan Otoritas Pelabuhan Málaga.
- [23] Gripaios, P. dan Gripaios, R. (1995) Dampak dari sebuah pelabuhan terhadap ekonomi lokalnya: Kasus Plymouth. *Kebijakan & Manajemen Maritim* 22 (1): 13–24.
- [24] Guarnido-Rueda, A. (Ed.) (2010) Estudio de impacto económico del Puerto deAlmería. Departamento de Economía Aplicada, Universidad de Almería (mimeo). statistik trafik pelabuhan, http://www.puertos.es/en-us/estadisticas/Pages/estadistica_mensual.aspx, diakses 20 Januari 2015.
- [25] INE. (2010) La productividad industri en [36] Verbeke, A. dan Dooms, M.(2008) España. En *Panorámica de la Industria*. Madrid, Spanyol: Instituto Nacional de Estadística.
- [26] Martin Associates. (2014) Dampak ekonomi 2013 dari Port of Seattle, [http://www.portseattle.org / Mendukung-Our-Community / Economic-Development / Mengintegrasikan konsep gateway diperpanjang dalam perencanaan pelabuhan strategis jangka panjang: Sebuah studi kasus Eropa. Acara Konferensi Meja Bundar Gateway Pasifik 2007 dari Van Horne Institute. Calgary, Kanada: Universitas Calgary. Documents / 2014_economic_impact_](http://www.portseattle.org/Mendukung-Our-Community/Economic-Development/Mengintegrasikan-konsep-gateway-diperpanjang-dalam-perencanaan-pelabuhan-strategis-jangka-panjang-Sebuah-studi-kasus-Eropa-Acara-Konferensi-Meja-Bundat-Gateway-Pasifik-2007-dari-Van-Horne-Institute.Calgary,Kanada:UniversitasCalgary.Documents/2014_economic_impact_) [37] Villaverde-Castro, J. dan Coto-Millán, P. report_martin.pdf, diakses 20 Januari 2015.
- [27] Miller, R.E. dan Blair, P.D. (2009) Analisis Input-Output: Yayasan dan Ekstensi. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- [28] Moglia, F. dan Sanguineri, M. (2003) (1997) Analisis dampak ekonomi dari pelabuhan Santander di daerah pedalamannya. *Jurnal Internasional Transportasi Ekonomi / Rivista internazionale di economia dei trasporti* 24 (2): 259-277.
- [29] Otoritas Pelabuhan Cartagena. (berbagai tahun) Laporan Tahunan, <http://www.apc.es>, diakses 20 Januari 2015.
- Corridors. Laporan Kemajuan dari [32] Otoritas Pelabuhan Malaga. (2013) *Análisis*

- Koordinator Eropa. Brussels: Komisi Eropa.
- [30] Rodrigue, J.P. dan Notteboom, T. (2009) The terminalisation rantai pasokan: Menilai kembali hubungan logistik porthinterland. *Kebijakan dan Manajemen Maritim* 36 (2): 165–183.
- (eds.) Esai tentang Ekonomi Transportasi.
- [34] Otoritas Pelabuhan Negara. (Berbagai tahun) Berlin dan Santander: Physica-Verlag, pp. 147–157.
- [31] TEMA. (1994) Puertos Del Estado. Elaboración de una metodología para la evaluación de los impactos de la actividad portuaria sobre la economía (informes parciales) .Madrid, Spanyol: Puertos del Estado.
- [32] Villaverde-Castro, J. and Coto-Millán, P. (1998) Dampak ekonomi: Metodologi dan aplikasi ke pelabuhan Santander. *Jurnal Internasional Transportasi Ekonomi / Rivista internazionale di economia dei trasporti* 25 (2): 159–179.
- [33] Yochum, G.R. dan Agarwal, V.B. (1987) Dampak ekonomi dari sebuah pelabuhan pada ekonomi regional: Catatan. *Pertumbuhan dan Perubahan* 18 (3): 74–87.