

MASA DEPAN EKONOMI ACEH

PENGEMBANGAN PELABUHAN KRUENG GEUKUEH
UNTUK MENUNJANG KAWASAN EKONOMI KHUSUS (KEK)

Iskandar Zulkarnaen, PhD
Ella Suzanna, S.Psi., MHSc

Diterbitkan Oleh:



2019

MASA DEPAN EKONOMI ACEH

PENGEMBANGAN PELABUHAN KRUENG GEUKUEH
UNTUK MENUNJANG KAWASAN EKONOMI KHUSUS (KEK)

Hak Cipta © 2019 pada Penulis

Oleh
Iskandar Zulkarnaen, PhD
Ella Suzanna, S.Psi., MHSc
Editor

-
Cover Design
Reza Rizki (SEFA)

Layout
T.M.siddiq (SEFA)

Pracetak dan Produksi

CV. Sefa Bumi Persada

Hak Cipta dilindungi undang-undang.

Dilarang memperbanyak atau memindahkan sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apapun, baik secara elektronis maupun mekanis, termasuk memfotokopi, merekam atau dengan sistem penyimpanan lainnya, tanpa izin tertulis dari Penulis

Penerbit:

SEFA BUMI PERSADA

Anggota IKAPI : No.021/DIA/2018

Jl. B. Aceh – Medan, Alue Awe - Lhokseumawe

email: sefabumipersada@gmail.com

Telp. 085260363550

Cetakan I : 2019

ISBN – 978-602-0768-60-1

1. Hal. 95 : 21,8 x 23 cm

I. Judul

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Salam Sejahtera, puji syukur kami panjatkan ke hadirat Allah SWT, atas kelancaran dan terlaksananya penulisan buku ini yang merupakan hasil penelitian yang berjudul "Modernisasi Pelabuhan Krueng Geukueh Dalam Mendukung Revitalisasi Kawasan Industri Lhokseumawe menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)". Penelitian ini merupakan penelitian yang didanai oleh Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi melalui skim Penelitian Produk Terapan Tahun anggaran 2017.

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPM-PTSP) Aceh, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Aceh dan PT. Pelindo 1 Lhokseumawe yang telah menjadi mitra bagi kegiatan penelitian ini.

Demikian pula ucapan terima kasih kepada Direktorat Riset dan Pengabdian kepada Masyarakat, Direktorat Jenderal Penguatan Riset dan Pengembangan Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi dan Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM) Universitas Malikussaleh yang telah memfasilitasi proses administrasi dan membiayai segala kebutuhan yang diperlukan untuk penelitian ini.

Kami menyadari bahwa hasil penelitian ini belumlah sempurna. Untuk itu, kami mempersilahkan kepada khalayak untuk memberikan saran dan masukan untuk perbaikannya.

Akhirnya, kami mengucapkan terima kasih kepada para pembaca sekalian, semoga buku ini dapat memberikan manfaat bagi memajukan ilmu pengetahuan dan memberikan kontribusi pemikiran bagi membangun pelabuhan di Kawasan Ekonomi Khusus di Lhokseumawe Aceh.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Lhokseumawe, 10 Oktober 2018

Penulis

DAFTAR ISI

	Hlm
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	iv
Daftar Tabel	v
Daftar Gambar	vi
BAB POTENSI DAN RENCANA PENGEMBANGAN	
I PELABUHAN KRUENG GEUKUEH	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Pembagian Isi Buku	6
BAB KAJIAN EKONOMI : PEMBANGUNAN PELABUHAN	
II	
2.1 Pembangunan	7
2.2 Pembangunan dan Pertumbuhan Ekonomi	8
2.3 Pembangunan Daerah	20
2.4 Pelabuhan	27
• Klasifikasi Pelabuhan	28
• Pelabuhan Laut	29
BAB KAWASAN EKONOMI KHUSUS ARUN LHOKSEUMAWE	
III	
3.1. Kawasan Ekonomi Khusus	31
3.2. Kawasan Ekonomi Khusus Indonesia	34
3.3. Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe	49
3.4. Sejarah Pengusulan Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe	52
BAB MODERNISASI PELABUHAN KRUENG GEUKUEH	
IV	
4.1 Signifikansi Pelabuhan	61
4.2 Kondisi Ideal Pelabuhan	65
4.3 Kondisi Krueng Geukueh	66
4.4 Modernisasi Krueng Geukueh	75
BAB PENUTUP	
V	
Lampiran	
- Daftar Pustaka	90
- Tentang Penulis	94

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perbedaan Pertumbuhan Ekonomi dan Pembangunan Ekonomi	13
Tabel 4.1 Beberapa Insentif dalam KEK Lhokseumawe	58
Tabel 5.1 Komoditas Aceh dan Proyeksinya	70
Tabel 5.2 Produksi Pupuk PT PIM dan proyeksinya	71
Tabel 5.3 Produk Konsumsi Masyarakat Aceh dan Proyeksinya	72
Tabel 5.4 Traffik Pelabuhan Krueng Geukueh	73
Tabel 5.5 Perdagangan Impor Melalui Pelabuhan Pelindo 1	74
Tabel 5.6 Ruang Penyimpanan Pelabuhan Krueng Geukueh	79
Tabel 5.7 Sarana Prasarana Pelabuhan Krueng Geukueh	80
Tabel 5.8 Jumlah SDM di Pelabuhan Pelindo 1	81

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Fasilitas dan Kemudahan di Kawasan Ekonomi Khusus	31
Gambar 3.2 Skema Pengusulan KEK	43
Gambar 3.3 Lokasi Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe	50
Gambar 3.4 Mekanisme Pengusulan KEK Lhokseumawe	52
Gambar 3.5 Infrastruktur Kawasan Ekonomi Khusus Lhokseumawe	58
Gambar 4.1 Lokasi Pelabuhan Krueng Geukueh	67
Gambar 4.2 Foto Pelabuhan Krueng Geueh dari Udara	68
Gambar 4.3 Lay Out Pelabuhan Krueng Geukueh	69
Gambar 4.4 Kawasan Hinterland Pendukung Pelabuhan	69
Gambar 4.5 Rencana Pengembangan Berdasarkan Potensi Pasar	71
Gambar 4.6 Traffik Kunjungan Kapal ke Pelabuhan Krueng Geukueh Tahun 2015	73
Gambar 4.7 Perbandingan Traffik Kunjungan Kapal ke Pelabuhan Krueng Geukueh Tahun 2015 dan Tahun 2016	74
Gambar 4.8 Level Standar Keamanan Pelabuhan Krueng Geukueh	76
Sumber:	
Gambar 4.9 Gambar Fasilitas Pelabuhan	76
Gambar 4.10 Gambar Peralatan Bongkar Muat	77
Gambar 4.11 Gambar Peralatan Forklift untuk Bongkar Muat	77
Gambar 4.12 Gambar Peralatan Bongkat Muat dan Mobil Pemadam Kebakaran	78
Gambar 4.13 Gambar Kapal Pandu untuk Pendukung	78
Gambar 4.14 Gambar Armada Kapal Pelabuhan Krueng Geukueh	79

BAB I
POTENSI DAN RENCANA PENGEMBANGAN PELABUHAN
KRUENG GEUKUEH

1.1 Pendahuluan

Aceh merupakan salah satu propinsi dengan pendapatan perkapita tertinggi, tetapi ironisnya juga merupakan salah satu wilayah dengan jumlah kemiskinan tertinggi di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa tidak selamanya pertumbuhan ekonomi berkorelasi positif dengan tingkat kesejahteraan. Jika dibandingkan dengan angka kemiskinan nasional, statistik kemiskinan Aceh masih jauh dari angka nasional. Berdasarkan data BPS, garis kemiskinan Aceh selalu berada di bawah garis kemiskinan Indonesia secara nasional. Setelah masa konflik dan bencana yang melanda Aceh, persoalan kemiskinan masih harus menjadi prioritas penting Pemerintah Aceh. Data yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan jumlah penduduk miskin Aceh tahun 2015 sebesar 851.590 jiwa atau 17 persen dari total penduduk Aceh.

Propinsi Aceh memiliki 23 Kabupaten/kota. Dua diantaranya adalah Aceh Utara dan Kota Lhokseumawe. Kawasan ini identik dengan kekerasan dan kemiskinan. Pada masa konflik merupakan wilayah pusat konflik. Selain dengan aparat TNI/Polri, kerap juga terjadi persinggungan antara kelompok separatis dan kelompok pro NKRI. Akibatnya, pada masa awal-awal implementasi perjanjian damai, khususnya ketika terjadi proses reintegrasi pasca kesepakatan damai, Aceh Utara dan Lhokseumawe adalah wilayah yang paling kerap terjadi konflik dalam masyarakatnya. Wilayah ini juga paling berat tantangan dalam persoalan penegakan hukum yang ditandai dengan tingginya angka kriminalitas dengan pemberatan. Kini, ketika perdamaian telah benar-benar dirasakan terjadi di Aceh dan konflik telah hilang, Aceh Utara dan Kota Lhokseumawe mulai menyusun strategi untuk mendorong laju pertumbuhan ekonomi yang lebih meningkat di masa yang akan datang.

Kabupaten Aceh Utara dan Kota Lhokseumawe tergolong sebagai kawasan industri terbesar di provinsi Aceh dan juga di luar Pulau Jawa, sebagai daerah yang pernah beroperasi dalam

pengolahan gas alam cair PT. Arun *Liquid Natural Gas* (LNG) pada tahun 1974 sampai izin terakhir pada 31 Desember 2014, di daerah ini juga terdapat pabrik-pabrik besar lainnya; Pabrik Kertas Kraft Aceh (KKA), Pabrik AAF (*Asean Aceh Fertilizer*) dan Pabrik Pupuk Iskandar Muda (PIM). Secara keseluruhan Aceh Utara dan Kota Lhokseumawe merupakan daerah yang paling potensial. Ladang gas dan minyak ditemukan sekitar tahun 1970-an. Kabupaten Aceh Utara sebagai salah satu kabupaten di Provinsi Aceh memiliki posisi yang strategis. Namun paska berakhirnya operasional PT. Arun LNG pemerintah Aceh dan pemerintahan Pusat ingin melakukan revitalisasi terhadap perusahaan-perusahaan besar tersebut kedalam Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe.

Berdasarkan UU Nomor 39 Tahun 2009 yang menegaskan bahwa untuk mempercepat pengembangan ekonomi di wilayah tertentu yang bersifat strategis bagi pengembangan ekonomi nasional dan untuk menjaga keseimbangan kemajuan suatu daerah dalam kesatuan ekonomi nasional, perlu dikembangkan Kawasan Ekonomi Khusus, dan atas dasar instruksi dari Presiden RI, saat kunjungan kerja ke Aceh pada tanggal 9-10 Maret 2015, kepada Kemenko. Kemaritiman & Sumber Daya, agar melakukan langkah terkait dengan revitalisasi aset yang ada di Lhokseumawe dan secara khusus ditugaskan untuk membangun Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Keluarnya Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Proyek Strategis Nasional dimana Kawasan Ekonomi Khusus Lhokseumawe Aceh menjadi bagian dari Perpres tersebut.

Presiden Republik Indonesia Joko Widodo pada saat meresmikan Pembangkit Listrik Tenaga Mesin gas (PLTMG) pada Bulan Mei 2016 menyampaikan kebijakan Pemerintah yang akan segera membangun kawasan Industri Lhokseumawe menjadi kawasan Ekonomi Khusus. Hadirnya beberapa industri di kawasan diharapkan dapat dapat menyerap tenaga kerja bagi masyarakat Lhokseumawe, Aceh Utara khususnya, dan Provinsi Aceh secara keseluruhan yang pada akhirnya akan mensejahterakan masyarakat.

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan Perusahaan Daerah Pembangunan Aceh (PDPA) membentuk konsorsium untuk

mengembangkan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe. Ketiga BUMN tersebut adalah; PT Pertamina, PT Pelabuhan Indonesia I (Pelindo I), dan PT Pupuk Iskandar Muda (PIM). Sinergi tiga BUMN ditambah satu perusahaan daerah ini, akan membuat Aceh menjadi daerah yang mampu memenuhi kebutuhan sektor energi, baik skala nasional hingga internasional. Aceh bisa menjadi daerah yang unggul dalam hal energi bersih. Aceh merupakan daerah yang sangat strategis dan ideal sebagai pintu gerbang melakukan ekspansi ke pasar internasional, khususnya Asean. Aceh akan menjadi gerbang ekspor dunia.

Kehadiran KEK Arun Lhokseumawe diharapkan akan mentransformasikan struktur ekonomi Aceh khususnya struktur ekonomi wilayah Lhokseumawe dan daerah-daerah penyangganya untuk memiliki nilai tambah yang lebih besar yang berbasis pada energi, industri pendukung ketahanan pangan dan logistik.

KEK Lhokseumawe terletak pada jalur pelayaran terpadat Selat Malaka, tempat melintasnya berbagai komoditas dunia termasuk minyak, gas, barang-barang logistik dan lain sebagainya. Lokasi strategis ini sangat berpotensi KEK Arun Lhokseumawe berkembang menjadi kawasan industri berskala besar dengan akses pasar internasional.

Pelindo I Lhokseumawe akan menjadi bagian dari pusat-pusat pertumbuhan di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe, Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, Kawasan Industri, dan pusat-pusat pertumbuhan penggerak ekonomi daerah pinggiran lainnya. Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan tersebut diantaranya untuk mendorong percepatan pembangunan ekonomi nasional berbasis maritim (kelautan) di kawasan pesisir dengan memanfaatkan sumber daya kelautan dan jasa kemaritiman, yaitu peningkatan produksi perikanan; pengembangan energi dan mineral kelautan; pengembangan kawasan wisata bahari dan kemampuan industri maritim dan perkapalan.

KEK Lhokseumawe juga berfungsi untuk menampung kegiatan industri, ekspor, impor, dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi dan daya saing internasional. Jenis kegiatan yang ada di zona KEK tersebut adalah zona pengolahan ekspor, logistik, industri, pengembangan teknologi, pariwisata,

energi dan/atau zona ekonomi lain. Sedangkan kriteria lokasi KEK (pasal 4, UU Nomor 39 Tahun 2009) adalah :

1. Sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah dan tidak berpotensi mengganggu kawasan lindung;
2. Mendapat dukungan pemerintah provinsi/kabupaten/kota yang bersangkutan;
3. Terletak pada posisi yang dekat dengan jalur perdagangan internasional atau dekat dengan jalur pelayaran internasional di Indonesia atau terletak pada wilayah potensi sumber daya unggulan; dan
4. Mempunyai batas yang jelas. Salah satu kawasan yang memiliki potensi serta kedudukan strategis yang mempunyai pengaruh besar serta dapat dijadikan pendorong bagi pembangunan Aceh adalah Kawasan Industri Lhokseumawe.

Hal ini merupakan langkah tepat dalam menumbuhkan mesin pertumbuhan ekonomi baru di Aceh. Transformasi struktur ekonomi yang memiliki nilai tambah yang lebih baik dan luas yang berbasis pada industri pengolahan, energi dan logistik merupakan landasan utama dalam pengembangan kawasan ekonomi khusus di Lhokseumawe. Selain itu Lhokseumawe merupakan salah satu dari indikasi KEK diluar Pulau Jawa yang akan dibentuk berdasarkan RPJMN 2015-2019.

Kegiatan Industri Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe memiliki luas 2.622, 48 Ha, yang terletak pada tiga lokasi yaitu : dalam kawasan Kilang Arun Kota Lhokseumawe seluas 1.840,8 Ha, Kawasan Dewantara Kabupaten Aceh Utara seluas 582,08 Ha, dan kawasan Jamuan Kabupaten Aceh Utara seluas 199,6 Ha.. Secara keseluruhan kegiatan KEK Lhokseumawe dibagi kedalam tiga katagori kegiatan industri, diantaranya Industri besar, Industri menengah dan industri kecil.

Pertama, kegiatan industri besar di Kota Lhokseumawe adalah industri pengolahan migas (LNG Arun). Kawasan ini terletak di Blang Lancang, Kecamatan Muara Satu. Kawasan ini merupakan bagian dari Kawasan Industri Lhokseumawe (KIL) yang meliputi wilayah Kota Lhokseumawe dan sebagian wilayah Kabupaten Aceh Utara. Kawasan industri besar lain yang menjadi bagian dari Kawasan Industri Lhokseumawe (KIL) yang terletak di Kabupaten Aceh Utara adalah industri Pupuk Iskandar Muda (PIM), Aceh Asean Fertilizer (AAF), dan Kertas Kraft Aceh (KKA). Keberadaan KIL

mendukung Kota Lhokseumawe dan sebagian wilayah Kabupaten Aceh Utara sebagai PKN. Luas lahan yang diperuntukkan untuk kawasan industri besar merupakan luasan instalasi pabrik, tidak termasuk lahan permukiman industri besar dan fasilitas lainnya.

Kedua, kawasan industri menengah diarahkan untuk pengembangan industri pengolahan. Sektor pendukung industri pengolahan adalah hasil pertanian, perkebunan, peternakan, dan lain-lain. Pengembangan sektor industri menengah diharapkan dapat melengkapi sektor industri untuk menggerakkan perekonomian Kota Lhokseumawe. Kawasan industri menengah ini terdiri dari kawasan industri di Jeulikat, Kecamatan Blang Mangat dan kawasan industri di Blang Naleung Mameh, Batuphat Barat, Batuphat Timur.

Ketiga, kawasan industri kecil, adapun Kawasan Industri Kecil letaknya menyisip pada kawasan lainnya. Kegiatan industri yang cukup berkembang adalah kegiatan pembuatan bordir khas Aceh dan pembuatan tikar. Industri bordir industri khas Aceh terletak di Batuphat, Kecamatan Muara Satu dan di Blang Cut, Kecamatan Blang Mangat. Sedangkan industri tikar terdapat di Jambo Mesjid, Kecamatan Blang Mangat.

Untuk menghidupkan ketiga kawasan tersebut yaitu kawasan industri besar, kawasan industri menengah dan kawasan industri kecil, sangat dibutuhkan peran Pelindo I sebagai pengelola pelabuhan Krueng Geukueh yang akan mengembangkan infrastruktur Logistik untuk mendukung input dan output dari industri oil & gas, Petrokimia dan agro industri, dengan mengupgrade Infrastruktur Pelabuhan dan Dermaga berstandar Internasional.

Pada kawasan KEK Arun Lhokseumawe memiliki empat pelabuhan yang masing-masing memiliki spesifikasi tersendiri, yaitu sebagai berikut :

1. Pelabuhan Umum Krueng Geukueh Lhokseumawe
2. Pelabuhan PT. Arun LNG
3. Pelabuhan PT. Asean Aceh Fertilizer (AAF)
4. Pelabuhan PT. Pupuk Iskandar Muda (PIM)

1.2. Pembagian Isi Buku

Setidaknya buku ini membahas bagaimana kondisi pelabuhan Krueng Geukueh yang ada saat ini dibandingkan dengan konsep pelabuhan yang ideal. Selain itu, dalam buku ini diulas pula strategi Pelindo dalam memodernisasi pelabuhan Krueng Geukueh sehingga dapat mengakselerasi pengembangan ekonomi baik lokal, nasional bahkan internasional;

Pada bagian lain, kajian buku ini termasuk kebijakan politik apa yang perlu dilakukan oleh para pemangku kepentingan untuk menjadikan Krueng Geukueh sebagai pelabuhan ideal.

Pelaksanaan penelitian yang dilakukan sepanjang tahun 2017 ini khususnya bertujuan untuk menghasilkan penelitian yang sesuai dengan prioritas nasional Tentang Rencana Strategis Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Tahun 2015-2019. Juga untuk mendukung Kebijakan pengembangan Kawasan Strategis Nasional (KSN), dalam RPJMN 2015-2019 bidang ekonomi disebutkan bahwa penetapan kawasan strategis nasional mempunyai upaya untuk memacu pusat-pusat pertumbuhan dalam rangka meningkatkan nilai tambah produk komoditas unggulan yang berasal dari desa-desa, wilayah-wilayah tertinggal, dan kawasan perbatasan serta melancarkan distribusi pemasaran.

Keutamaan dari penelitian ini adalah untuk memahami modernisasi Pelabuhan Krueng Geukueh dalam mendukung revitalisasi kawasan industri Lhokseumawe menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Adapun tujuannya adalah untuk memberikan rekomendasi dan alternatif rencana pengembangan Pelabuhan Krueng Geukueh sehingga menjadi Pelabuhan yang terkoneksi dengan Pelabuhan yang ada sehingga mampu menjalankan proyek strategis nasional sebagai Pelabuhan Ekspor-Import di Kawasan Ekonomi Khusus Lhokseumawe.

BAB II

KAJIAN EKONOMI : PEMBANGUNAN PELABUHAN

2.1. Pembangunan

Pembangunan merupakan suatu hal yang tidak dapat kita pisahkan dari perjalanan kehidupan manusia, hal ini dikarenakan keinginan manusia untuk selalu berkembang dan maju seiring berjalannya waktu. Proses pembangunan ini terjadi pada semua aspek kehidupan masyarakat, baik ekonomi, sosial, budaya, hingga politik dan berlangsung pada level mikro (daerah) hingga makro (nasional). Sejalan dengan hal itu, menurut Saptari dan Holzner (1997) pembangunan dalam arti luas diartikan segala usaha mencapai pemenuhan kebutuhan pokok, pembasmian kemiskinan, dan penciptaan taraf kehidupan yang lebih baik. Hal ini berarti pengertian pembangunan tidak hanya menyangkut dimensi ekonomi saja, tetapi juga sosial, politik, dan budaya.

Pembangunan dimaknai sebagai upaya secara sadar untuk meningkatkan kesejahteraan, biasanya secara terencana dan dalam lingkup yang lebih luas. Pemerintah saat ini masih dominan dalam memimpin proses pembangunan tersebut (Abdulkadir-Sunito dan Sumarti 2015:302). Pengertian yang lebih luas terkait pembangunan adalah bahwa pembangunan merupakan perubahan sosial yang direncanakan dan dikehendaki untuk masa datang (Abdulkadir-Sunito dan Sunito 2015:313).

Menurut Chozin et al. (2010) pembangunan pada hakekatnya adalah perubahan progresif yang berkelanjutan (*sustained progressive change*) untuk mempertahankan kepentingan individu maupun komunitas melalui pengembangan, intensifikasi dan penyesuaian terhadap pemanfaatan sumberdaya. Sedangkan secara konseptual, pembangunan adalah segala upaya yang dilakukan secara terencana dalam melakukan perubahan dengan tujuan utama memperbaiki dan meningkatkan taraf hidup masyarakat, meningkatkan kesejahteraan dan meningkatkan kualitas manusia.

Perbaikan taraf hidup memerlukan pra kondisi yaitu infrastruktur, sarana dan prasarana yang semua ini dapat memberi pengaruh terhadap peningkatan harkat dan martabat bangsa (Ali 2009). Perubahan yang diupayakan melalui pembangunan bukan

semata-mata mencakup aspek-aspek material saja, tetapi seluruh aspek kehidupan, termasuk mental-spiritual dan kemampuan dalam berbagai bidang. Oleh karena itu, masyarakat perlu didorong dan difasilitasi untuk dapat berpartisipasi dalam pembangunan, karena pihak utama yang menerima hasil pembangunan adalah masyarakat itu sendiri.

Todaro dan Smith (2006) menyimpulkan bahwa pembangunan harus dipandang sebagai suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, institusi-institusi nasional, di samping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan.

Pembangunan harus mencerminkan perubahan total suatu masyarakat atau penyesuaian sistem sosial secara keseluruhan, tanpa mengabaikan keragaman kebutuhan dasar dan keinginan individual maupun kelompok-kelompok sosial yang ada di dalamnya, untuk bergerak maju menuju suatu kondisi kehidupan yang serba lebih baik, secara material maupun spiritual.

2.2. Pembangunan dan Pertumbuhan Ekonomi

Pembangunan dan pertumbuhan ekonomi sebuah wilayah atau negara selalu dijadikan alat teropong untuk melihat kemajuan perekonomian sebuah wilayah atau negara tersebut. Dalam ilmu ekonomi banyak sekali indikator yang digunakan untuk mengukur pertumbuhan dan kinerja, menggambarkan kondisi, menjelaskan situasi tertentu, atau membuat bentuk dari suatu ketidakteraturan yang terjadi pada suatu dimensi tertentu. Abel dan Bernake (2001:60), misalnya, menyebut indikator-indikator pembangunan perekonomian adalah pertumbuhan ekonomi, produktivitas kerja, tenaga kerja, standar hidup, jumlah pengangguran, angka kemiskinan dan lain-lain. *Debt to service ratio* (DSR), PDB atau GDP, *foreign direct investment*, tingkat inflasi, dan bahkan sekarang ada istilah risiko sistemik, dan lain-lain adalah istilah-istilah yang juga sering digunakan untuk menggambarkan kondisi perekonomian (Samuelson dan Nordhaus, 2001:102).

Perkembangan kegiatan ekonomi di sebuah negara dapat dinilai kinerjanya untuk satu tahun fiskal tertentu. Seperti halnya dengan analogi laporan rugi laba, para ekonom kemudian sering menggunakan konsep Produk Domestik Bruto (PDB) untuk melihat dan mengukur sejauh mana kinerja para pelaku ekonomi tersebut (produsen, konsumen, lembaga perbankan dan pemerintah) telah sukses menghasilkan nilai tambah atau memberikan kontribusi positif pada sistem perekonomian nasional dalam satu tahun, khususnya dalam kerangka sistem perekonomian tertutup. Disamping itu digunakan juga konsep Produk Nasional Bruto (*Gross National Product/ GNP*) yang mengukur seluruh kegiatan pelaku ekonomi dalam satu tahun pada sistem perekonomian terbuka. Untuk memahami lebih mendalam bagaimana bentuk struktur PDB dan GNP suatu sistem perekonomian, berikut komponen agregatnya masing-masing, dapat dipelajari dengan mengacu pada sistem pengukuran statistik pendapatan nasional yang dikeluarkan oleh masing-masing kantor statistik di suatu negara. Sebagai contoh di Indonesia, Biro Pusat Statistik (BPS) mengeluarkan secara rutin buku laporan pendapatan nasional ini dalam publikasi bulannya, Indikator Ekonomi. Para ahli ekonomi umumnya membaginya lebih lanjut komponen Pendapatan Nasional ke dalam komponen pengeluaran agregat dan penerimaan agregat.

Akurasi sistem penghitungan pendapatan nasional akan menjadi lebih baik jika Kantor Statistik memperkirakan tehnik perhitungannya atas dasar pendekatan penerimaan agregat, seperti yang dilakukan oleh sebagian besar negara-negara maju. Sedangkan di negara berkembang, termasuk Indonesia, pendapatan nasionalnya dihitung dengan menggunakan pendekatan pengeluaran agregat. Alasannya kita belum memiliki data yang lengkap tentang laporan pendapatan dari masing-masing rumah tangga di seluruh penjuru tanah air.

Sebagai kompromi, Biro Pusat Statistik melakukan proses penghitungan pendapatan nasional secara kasar dengan menjumlahkan nilai tambah dari lebih sepuluh sub-sektor ekonomi, seperti sub sektor pertanian, sub sektor perindustrian dan sub sektor jasa. Tehnik perhitungan Pendapatan Nasional seperti ini bukanlah tanpa cacat. Seringkali berbagai kegiatan-kegiatan

perekonomian di sektor informal untuk wilayah daerah perkotaan antara lain, seperti kegiatan jasa tukang cukur, jasa kegiatan para pembantu rumah tangga, para pemulung dan kegiatan industri rumah tangga di daerah pedesaan sering diabaikan dan tidak tercatat. Sehingga boleh dikatakan perkiraan (*estimate*) pendapatan nasional kita cenderung untuk *under estimated*.

Laporan Pendapatan Nasional ini sekarang telah dikembangkan oleh BPS dengan memecahnya lebih rinci menjadi Laporan Pendapatan Daerah (PDRB), yang merupakan hasil perkiraan pendapatan daerah pada Tingkat Propinsi. Bahkan Biro Pusat Statistik sekarang sedang dalam proses mengeluarkan laporan pendapatan wilayah untuk kabupaten/kota. Tetapi yang perlu diperhatikan adalah semakin detil estimasi pendapatan perekonomian suatu masyarakat, maka tingkat kesalahan pelaporan pendapatan tersebut akan menjadi semakin bias.

Persoalan lain dari catatan statistik adalah keadaan sebenarnya seringkali tidak sesuai dengan apa yang ditunjukkan oleh indikator-indikator tersebut. Beberapa kondisi kontradiksi kerap muncul. Sebagai contoh, ketika membicarakan pertumbuhan ekonomi tinggi sebuah negara, pada saat yang sama di negara tersebut jumlah kemiskinan atau pengangguran sangat tinggi. Atau, ketika pemerintah negara X menyatakan inflasinya rendah, tetapi di sisi lain harga-harga terus mengalami pergerakan naik. Indonesia pernah mengalami inflasi diatas tingkatan dua digit, sehingga apabila dibandingkan dengan angka PDB atau PDRB secara harga konstan maka dalam pengamatan ekonomi makro, seolah-olah inflasi tersebut hilang.

Terkait dengan hal tersebut, maka ukuran-ukuran makro yang sebelumnya disebutkan boleh-boleh saja digunakan sebagai indikator karena memang semua negara juga menggunakan itu. Tetapi perlu juga dibuat indikator-indikator untuk menilai kondisi di lapangan. Indikator yang digunakan juga sebaiknya sesederhana mungkin, misalnya jumlah sekolah rusak, jumlah penduduk miskin, panjang jalan yang rusak, lama pelayanan pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM) atau Kartu Tanda Penduduk (KTP), dan seterusnya.

Indikator-indikator tersebut selanjutnya digunakan untuk memotret kondisi masyarakat saat ini. Kemudian dilakukan analisa kesenjangan (*gap analysis*) dengan membandingkan kondisi ideal atau sasaran dengan kondisi sekarang. Dari gambaran riil tersebut dapat diidentifikasi permasalahan yang terjadi serta ditetapkan rencana tindakan dan jangka waktu untuk memperbaikinya. Tujuannya adalah agar masyarakat dapat memiliki informasi yang menyeluruh baik segi positif (kemajuan) maupun negatif (ketertinggalan) dari sebuah pembangunan yang tengah terjadi. Dari kondisi tersebut kemudian dapat dibuat sebuah rencana strategis dan realistis untuk memperbaiki atau meningkatkan capaian yang telah ada. Setelah itu barulah dilakukan pengukuran kinerja secara berkala menggunakan ukuran makro dan indikator tersebut di atas untuk mengetahui *progress* dari kegiatan yang dilakukan, mengidentifikasi permasalahan dalam pelaksanaannya, dan menentukan langkah perbaikan yang perlu.

Selama ini banyak negara sedang berkembang telah berhasil menunjukkan laju pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi, tetapi masih banyak permasalahan pembangunan yang belum terpecahkan, seperti tingkat pengangguran tetap tinggi, pembagian pendapatan tambah tidak merata, masih banyak terdapat kemiskinan absolut, tingkat pendidikan rata-rata masih rendah, pelayanan kesehatan masih kurang, dan sekelompok kecil penduduk yang sangat kaya cenderung semakin kaya sedangkan sebagian besar penduduk tetap saja bergelut dengan kemiskinan, yang terjadi bukan *trickle down* tapi *trickle up*. Keadaan ini memprihatinkan, banyak ahli ekonomi pembangunan yang mulai mempertanyakan arti dari pembangunan. Ini karena adanya kerancuan dalam membedakan antara pembangunan dan pertumbuhan ekonomi.

Pembangunan ekonomi adalah suatu proses kenaikan pendapatan total dan pendapatan per kapita dengan memperhitungkan adanya pertumbuhan penduduk dan disertai dengan perubahan fundamental dalam struktur ekonomi suatu negara dan pemerataan pendapatan bagi penduduk suatu negara. Pembangunan ekonomi tidak dapat lepas dari pertumbuhan ekonomi (*economic growth*); pembangunan ekonomi mendorong

pertumbuhan ekonomi, dan sebaliknya, pertumbuhan ekonomi memperlancar proses pembangunan ekonomi. Bannock, Baxter dan Davis (2004) mendefinisikan pertumbuhan ekonomi sebagai proses kenaikan kapasitas produksi suatu perekonomian yang diwujudkan dalam bentuk kenaikan pendapatan nasional. Suatu negara dikatakan mengalami pertumbuhan ekonomi apabila terjadi peningkatan GNP riil di negara tersebut. Adanya pertumbuhan ekonomi merupakan indikasi keberhasilan pembangunan ekonomi.

Perbedaan antara keduanya adalah pertumbuhan ekonomi keberhasilannya lebih bersifat kuantitatif, yaitu adanya kenaikan dalam standar pendapatan dan tingkat output produksi yang dihasilkan, sedangkan pembangunan ekonomi lebih bersifat kualitatif, bukan hanya penambahan produksi, tetapi juga terdapat perubahan-perubahan dalam struktur produksi dan alokasi input pada berbagai sektor perekonomian seperti dalam lembaga, pengetahuan, sosial dan teknik.

Selanjutnya pembangunan ekonomi diartikan sebagai suatu proses yang menyebabkan pendapatan perkapita penduduk meningkat dalam jangka panjang. Di sini terdapat tiga elemen penting yang berkaitan dengan pembangunan ekonomi.

1. Pembangunan sebagai suatu proses.

Artinya bahwa pembangunan merupakan suatu tahap yang harus dijalani oleh setiap masyarakat atau bangsa. Sebagai contoh, manusia mulai lahir, tidak langsung menjadi dewasa, tetapi untuk menjadi dewasa harus melalui tahapan-tahapan pertumbuhan. Demikian pula, setiap bangsa harus menjalani tahap-tahap perkembangan untuk menuju kondisi yang adil, makmur, dan sejahtera.

2. Pembangunan sebagai suatu usaha untuk meningkatkan pendapatan perkapita.

Pembangunan merupakan tindakan aktif yang harus dilakukan oleh suatu negara dalam rangka meningkatkan pendapatan perkapita. Dengan demikian, sangat dibutuhkan peran serta masyarakat, pemerintah, dan semua elemen yang terdapat dalam suatu negara untuk berpartisipasi aktif dalam proses pembangunan. Hal ini dilakukan karena kenaikan pendapatan perkapita mencerminkan perbaikan dalam

kesejahteraan masyarakat.

3. Peningkatan pendapatan perkapita harus berlangsung dalam jangka panjang.

Suatu perekonomian dapat dinyatakan dalam keadaan berkembang apabila pendapatan perkapita dalam jangka panjang cenderung meningkat. Hal ini tidak berarti bahwa pendapatan perkapita harus mengalami kenaikan terus menerus. Misalnya, suatu negara terjadi musibah bencana alam ataupun kekacauan politik, maka mengakibatkan perekonomian negara tersebut mengalami kemunduran. Namun, kondisi tersebut hanyalah bersifat sementara yang terpenting bagi negara tersebut kegiatan ekonominya secara rata-rata meningkat dari tahun ke tahun.

Tabel 2.1

Perbedaan Pertumbuhan Ekonomi dan Pembangunan Ekonomi

Pembangunan Ekonomi	Pertumbuhan Ekonomi
➤ Merupakan proses perubahan yang terus menerus menuju perbaikan termasuk usaha meningkatkan produk per kapita.	➤ Merupakan proses naiknya produk per kapita dalam jangka panjang.
➤ Memperhatikan pemerataan pendapatan termasuk pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya.	➤ Tidak memperhatikan pemerataan pendapatan.
➤ Memperhatikan penambahan penduduk.	➤ Tidak memperhatikan penambahan penduduk.
➤ Meningkatkan taraf hidup masyarakat.	➤ Belum tentu dapat meningkatkan taraf hidup masyarakat.
➤ Pembangunan ekonomi selalu dibarengi dengan pertumbuhan ekonomi.	➤ Pertumbuhan ekonomi belum tentu disertai dengan pembangunan ekonomi.
➤ Setiap input selain menghasilkan output yang lebih banyak juga terjadi perubahan – perubahan kelembagaan dan pengetahuan teknik.	➤ Setiap input dapat menghasilkan output yang lebih banyak.

Pembangunan ekonomi yang berlangsung di suatu negara membawa dampak, baik positif maupun negatif.

1. Dampak Positif Pembangunan Ekonomi

- Melalui pembangunan ekonomi, pelaksanaan kegiatan perekonomian akan berjalan lebih lancar dan mampu mempercepat proses pertumbuhan ekonomi.
- Adanya pembangunan ekonomi dimungkinkan terciptanya lapangan pekerjaan yang dibutuhkan oleh masyarakat, dengan demikian akan mengurangi pengangguran.
- Terciptanya lapangan pekerjaan akibat adanya pembangunan ekonomi secara langsung bisa memperbaiki tingkat pendapatan nasional.
- Melalui pembangunan ekonomi dimungkinkan adanya perubahan struktur perekonomian dari struktur ekonomi agraris menjadi struktur ekonomi industri, sehingga kegiatan ekonomi yang dilaksanakan oleh negara akan semakin beragam dan dinamis.
- Pembangunan ekonomi menuntut peningkatan kualitas SDM sehingga dalam hal ini, dimungkinkan ilmu pengetahuan dan teknologi akan berkembang dengan pesat. Dengan demikian, akan makin meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

2. Dampak Negatif Pembangunan Ekonomi

- Adanya pembangunan ekonomi yang tidak terencana dengan baik mengakibatkan adanya kerusakan lingkungan hidup.
- Industrialisasi mengakibatkan berkurangnya lahan pertanian.
- Hilangnya habitat alam baik hayati atau hewani

Pertumbuhan ekonomi (*Economic Growth*) adalah perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat. Masalah pertumbuhan ekonomi dapat dipandang sebagai masalah makro ekonomi dalam

jangka panjang. Perkembangan kemampuan memproduksi barang dan jasa sebagai akibat pertambahan faktor-faktor produksi pada umumnya tidak selalu diikuti oleh pertambahan produksi barang dan jasa yang sama besarnya. Pertambahan potensi memproduksi seringkali lebih besar dari pertambahan produksi yang sebenarnya. Dengan demikian perkembangan ekonomi adalah lebih lambat dari potensinya. (Sadono Sukirno, 2005;10).

Pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai proses kenaikan output per kapita dalam jangka panjang. Ada tiga aspek yang perlu diperhatikan dalam definisi tersebut, yaitu : (1) proses, (2) output per kapita, dan (3) jangka panjang. Pertumbuhan ekonomi adalah suatu proses, bukan suatu gambaran ekonomi pada suatu saat. Simon Kuznet mendefinisikan pertumbuhan ekonomi suatu negara sebagai “kemampuan negara itu untuk menyediakan barang-barang ekonomi yang terus meningkat bagi penduduknya, pertumbuhan kemampuan ini berdasarkan pada kemajuan teknologi dan kelembagaan serta penyesuaian ideologi yang dibutuhkannya”. Dalam analisisnya yang mendalam, Kuznet memisahkan enam karakteristik yang terjadi dalam proses pertumbuhan pada hampir semua negara:

1. Dua variabel ekonomi agregatif :
 - a. Tingginya tingkat pertumbuhan output per kapita dan populasi,
 - b. Tingginya tingkat kenaikan produktivitas faktor produksi secara keseluruhan atau terutama produktivitas tenaga kerja.
2. Dua transformasi struktural :
 - a. Tingginya tingkat transformasi struktur ekonomi
 - b. Tingginya tingkat transformasi sosial dan ideologi.
3. Dua faktor yang mempengaruhi meluasnya pertumbuhan ekonomi internasional :
 - a. Kecenderungan negara-negara maju secara ekonomi untuk menjangkau seluruh dunia untuk mendapatkan pasar (ekspor) dan bahan baku
 - b. Pertumbuhan ekonomi ini hanya dinikmati oleh sepertiga populasi dunia.

Dari pendapatnya tersebut di bawah ini terlihat bahwa salah satu faktor yang sangat penting untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yaitu perdagangan (ekspor). Hal ini sejalan dengan pendapat Krugman dan Obstfeld yang menyatakan secara teoritis, bahwa perdagangan internasional terjadi karena dua alasan utama, yaitu:

- a. Adanya keuntungan dalam melakukan perdagangan (*gains from trade*) bagi negara, dikarenakan adanya perbedaan diantara mereka mengenai faktor-faktor yang dimilikinya.
- b. Untuk mencapai skala ekonomi (*economies of scale*) dalam produksi.

Maksudnya, jika setiap negara hanya menghasilkan sejumlah barang-barang tertentu mereka dapat menghasilkan barang-barang tersebut dengan skala yang lebih besar dan karenanya lebih efisien dibandingkan jika negara tersebut mencoba untuk memproduksi segala jenis barang. Kenyataannya bahwa pola-pola perdagangan dunia yang mengakibatkan terjadinya pertumbuhan ekonomi, mencerminkan perpaduan dari dua motif tersebut diatas.

Disini nampak aspek dinamis dari suatu perekonomian, yaitu melihat bagaimana suatu perekonomian berkembang atau berubah dari waktu ke waktu. Selain itu pertumbuhan memiliki sifat *self-generating* yaitu proses pertumbuhan itu sendiri melahirkan kekuatan atau momentum bagi timbulnya kelanjutan pertumbuhan tersebut dalam periode selanjutnya. Sedangkan menurut teori, pertumbuhan ekonomi didefinisikan sebagai penjelasan mengenai faktor-faktor apa saja yang menentukan kenaikan output per kapita dalam jangka panjang dan penjelasan mengenai bagaimana faktor-faktor tersebut berinteraksi satu sama lain, sehingga terjadi proses pertumbuhan.

Pertumbuhan ekonomi yang dinyatakan dengan kenaikan output (Produk Domestik Bruto) dan pendapatan riil perkapita memang bukanlah satu-satunya sasaran di negara-negara berkembang, namun kebijakan ekonomi dalam meningkatkan pertumbuhan output perlu dilakukan karena merupakan syarat penting untuk memperbaiki kesejahteraan masyarakat dan untuk mendukung tujuan kebijakan pembangunan lainnya. Output atau PDB (Widodo, 1990) adalah nilai seluruh barang jadi dan jasa-jasa

yang diperoleh dan merupakan nilai seluruh produksi yang dibuat di dalam negeri, tanpa membedakan apakah produk tersebut dibuat dari faktor produksi yang berasal dari dalam negara tersebut atau faktor produksi yang berasal dari negara-negara lain yang digunakan negara tersebut. Perlu dicatat bahwa pertumbuhan ekonomi tidak mencerminkan kemakmuran suatu negara.

Oleh karena itu perlu kiranya mengukur tingkat pertumbuhan dengan menggunakan PDB perkapita sehingga tidak hanya mengukur kenaikan PDB, melainkan juga kenaikan jumlah penduduk. Pada zaman sekarang seringkali pembangunan disamakan dengan pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi karena orang percaya, hasil-hasil pembangunan akan dengan sendirinya menetes ke bawah (*trickle down*) sebagaimana yang terjadi di negara-negara yang sekarang tergolong maju. Jadi, yang perlu diusahakan dalam pembangunan adalah bagaimana caranya untuk mencapai tujuan pertumbuhan ekonomi yang tinggi tersebut. Bahwa pada tahap awal pembangunan (Todaro, 2003) terdapat tingkat kesenjangan pembagian pendapatan yang menyolok seperti yang ditulis oleh Simon Kuznet dalam penelitian empirisnya mengenai negara-negara maju, yang dikenal dengan kurva U terbalik, adalah suatu hal yang wajar. Keadaan ini juga akan dilalui oleh negara-negara sedang berkembang termasuk Indonesia dalam proses pembangunannya.

Pertumbuhan ekonomi umumnya didefinisikan sebagai kenaikan GDP riil per kapita. Produk Domestik Bruto (*Gross Domestic Product, GDP*) adalah nilai pasar keluaran total sebuah negara, yang merupakan nilai pasar semua barang jadi dan jasa akhir yang diproduksi selama periode waktu tertentu oleh faktor-faktor produksi yang berlokasi di dalam sebuah negara. Kenaikan GDP dapat muncul melalui:

1. Kenaikan penawaran tenaga kerja

Penawaran tenaga kerja yang meningkat dapat menghasilkan keluaran yang lebih banyak. Jika stok modal tetap sementara tenaga kerja naik, tenaga kerja baru cenderung akan kurang produktif dibandingkan tenaga kerja lama.

2. Kenaikan modal fisik atau sumber daya manusia
Kenaikan stok modal dapat juga menaikkan keluaran, bahkan jika tidak disertai oleh kenaikan angkatan kerja. Modal fisik menaikkan baik produktivitas tenaga kerja maupun menyediakan secara langsung jasa yang bernilai. Investasi dalam modal sumber daya manusia merupakan sumber lain dari pertumbuhan ekonomi.
3. Kenaikan produktivitas
Kenaikan produktivitas masukan menunjukkan setiap unit masukan tertentu memproduksi lebih banyak keluaran. Produktivitas masukan dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor termasuk perubahan teknologi, kemajuan pengetahuan lain, dan ekonomisnya skala produksi. (Case dan Fair, 2008:326)

Manfaat Pertumbuhan Ekonomi antara lain sebagai berikut (Dornbusch, dan Fischer, 1994:649-651):

1. Laju pertumbuhannya untuk mengukur kemajuan ekonomi sebagai hasil pembangunan nasional. Pendapatan perkapitanya dipergunakan untuk mengukur tingkat kemakmuran penduduk, sebab semakin meningkat pendapatan perkapita dengan kerja konstan semakin tinggi tingkat kemakmuran penduduk dan juga produktivitasnya.
2. Sebagai dasar pembuatan proyeksi atau perkiraan penerimaan negara untuk perencanaan pembangunan nasional atau sektoral dan regional. Sebagai dasar penentuan prioritas pemberian bantuan luar negeri oleh Bank Dunia atau lembaga internasional lainnya.
3. Sebagai dasar pembuatan prakiraan bisnis, khususnya persamaan penjualan bagi perusahaan untuk dasar penyusunan perencanaan produk dan perkembangan sumber daya (tenaga kerja dan modal).

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pertumbuhan dan pembangunan ekonomi, namun pada hakikatnya faktor-faktor tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu faktor ekonomi dan faktor non-ekonomi.

1. Faktor ekonomi yang mempengaruhi pertumbuhan dan pembangunan ekonomi diantaranya adalah sumber daya

alam, sumber daya manusia, sumber daya modal, dan keahlian atau kewirausahaan. Sumber daya alam, yang meliputi tanah dan kekayaan alam seperti kesuburan tanah, keadaan iklim/cuaca, hasil hutan, tambang, hasil laut, sangat mempengaruhi pertumbuhan industri suatu negara, terutama dalam hal penyediaan bahan baku produksi. Sementara itu, keahlian dan kewirausahaan dibutuhkan untuk mengolah bahan mentah dari alam, menjadi sesuatu yang memiliki nilai lebih tinggi (disebut juga sebagai proses produksi). Sumber daya manusia juga menentukan keberhasilan pembangunan nasional melalui jumlah dan kualitas penduduk. Jumlah penduduk yang besar merupakan pasar potensial untuk memasarkan hasil-hasil produksi, sementara kualitas penduduk menentukan seberapa besar produktivitas yang ada. Sementara itu, sumber daya modal dibutuhkan manusia untuk mengolah bahan mentah tersebut. Pembentukan modal dan investasi ditujukan untuk menggali dan mengolah kekayaan. Sumber daya modal berupa barang-barang modal sangat penting bagi perkembangan dan kelancaran pembangunan ekonomi karena barang-barang modal juga dapat meningkatkan produktivitas.

2. Faktor non ekonomi mencakup kondisi sosial kultur yang ada di masyarakat, keadaan politik, kelembagaan, dan sistem yang berkembang dan berlaku.

Kesalahan fatal acapkali dilakukan oleh para pemakai data statistik agregat termasuk para analis keuangan di pasar modal. Misalnya saja, untuk mencari pendapatan daerah per kepala maka angka PDRB pada tahun tertentu oleh mereka secara matematis langsung dibagi dengan jumlah penduduk, sebagai proxy untuk mendapatkan estimasi pendapatan rumah tangga (*disposable income*) dari daerah tersebut. Tentunya angka ini menjadi sangat kasar. Pemecahannya akan jauh lebih baik jika kita mengurangi dahulu angka PDRB dengan arus uang keluar (*outflow*) yang berasal dari daerah dalam kurun waktu yang sama, misalnya dalam *capital outflow* dalam bentuk repatriasi keuntungan perusahaan asing,

pengiriman dana atau hasil pajak ke luar wilayah daerah dan sebagainya. Dengan demikian menjadi jelas bahwa suatu daerah yang memiliki PDRB per kapita yang tinggi tidak akan menjamin memberikan informasi yang akurat bahwa wilayah tersebut memiliki daya beli penduduknya atau konsumennya yang tinggi pula.

Biro Pusat Statistik disamping mengeluarkan perkiraan besaran pendapatan nasional dan pendapatan daerah, institusi ini melaporkan juga angka-angka agregat dari perekonomian Indonesia dan perekonomian daerah di propinsi di Indonesia, baik menurut nilai absolutnya maupun menurut tahun dasar. Konsep tahun dasar dipakai untuk memperbandingkan besaran angka-angka pendapatan nasional dan pendapatan daerah secara tahunan dalam rentang tahun yang panjang. Angka statistik yang menggunakan acuan tahun dasar tertentu disebut dengan PDB atau PDRB harga konstan.

Secara garis besar permasalahan kebijakan ekonomi makro mencakup dua permasalahan pokok yaitu masalah jangka pendek dan jangka panjang (Waluyo, 2002:6). Masalah jangka pendek terkait dengan stabilisasi. Masalah ini berkaitan dengan bagaimana mengendalikan perekonomian nasional dari waktu ke waktu agar terhindar dari tiga penyakit ekonomi yang paling utama, yaitu inflasi, pengangguran dan ketimpangan neraca pembayaran. Masalah jangka panjang adalah masalah pertumbuhan. Masalah ini adalah bagaimana kita mengendalikan perekonomian agar terjadi keserasian antara pertumbuhan penduduk, penambahan kapasitas produksi dan tersedianya dana untuk investasi. Pada dasarnya permasalahan juga berkisar pada bagaimana terhindar dari tiga penyakit ekonomi dalam jangka pendek. Hanya saja, permasalahan jangka panjang rentang waktunya adalah lima tahun, sepuluh atau dua puluh tahun.

2.3. Pembangunan Daerah

Pembangunan tidak hanya milik pusat, tetapi juga milik daerah. Pembangunan yang terkonsentrasi pada pusat akan melahirkan kesenjangan sosial antara wilayah perkotaan dan pemerintah pusat dengan wilayah pedesaan, pinggiran atau

pemerintah daerah. Ada perbedaan signifikan antara konsep pembangunan Indonesia rezim Orde Baru dengan konsep pembangunan rezim Reformasi. Di era Orde Baru, pembangunan bersifat sentralistik dimana pusat memiliki kewenangan dalam mengatur segala arah, sistem, pola maupun anggaran pembangunan di semua daerah. Kebijakan ini melahirkan banyak ketidakpuasan di daerah dimana daerah merasa dieksploitasi oleh pusat. Seiring dengan perubahan rezim yang ditandai oleh mundurnya Soeharto, tuntutan terhadap konsep pembangunan yang menitikberatkan pada kebebasan daerah secara lebih luas (desentralisasi) menjadi semakin kuat.

Pada rezim Orde Baru, cita-cita Undang-Undang Dasar 1945 yang sangat mulia belum semuanya bisa dilaksanakan. Sejarah menunjukkan setelah merdeka selama 64 tahun dengan berbagai bentuk pemerintahan telah dicoba, yang pada intinya sentralisasi tidak berhasil meningkatkan kesejahteraan rakyat dan mengurangi kemiskinan yang menurut PBB berjumlah 70 juta orang di seluruh wilayah Indonesia. Selama itu pula telah terjadi ketidakstabilan dan ketidakcocokan antara Pemerintah Pusat dengan Daerah dalam pembagian "kue ekonomi" yang adil dan merata seperti yang diamanahkan oleh Undang Undang Dasar tersebut. Baru setelah Undang-Undang Otonomi Daerah No. 22 tahun 1999 dilanjutkan dengan Undang-Undang No. 32/2004 dengan beberapa revisi, dan Undang-Undang 25/1999 bagi desentralisasi diperkenalkan pada tahun 1999 akan dapat memenuhi impian UUD 1945 tersebut. Berikut adalah beberapa landasan hukum terkait otonomi dan pembangunan daerah:

- Undang-Undang No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah;
- Undang-Undang No. 18 Tahun 2001 tentang Otonomi Khusus bagi Propinsi Aceh Darussalam;
- Undang-Undang No. 21 Tahun 2002 tentang Otonomi Khusus bagi Propinsi Papua;
- Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

Ketidakpuasan daerah selama ini dimanifestasikan dengan timbulnya rasa apatis dari pemerintah daerah dengan tidak melakukan kegiatan pemerintahan yang baik (*good local governance*) dan tidak membangun perekonomian rakyat dengan maksimal karena hasil pendapatan daerah selalu dibawa ke pusat dan dari pusat baru dikembalikan/dibagikan kembali ke daerah-daerah. Keadaan ini tidak mendidik dan membuat daerah pasif dan tidak kreatif karena selalu menunggu kucuran dana dari pusat. Namun sebaliknya, kekayaan negara yang berasal dari daerah banyak disalahgunakan oleh pejabat-pejabat pemerintah di pusat untuk memperkaya diri. Sehubungan dengan hal tersebut, pemerintah pusat akhirnya memberikan otonomi daerah meskipun masih ada rasa kekuatiran. Pembangunan daerah yang berbasis otonomi dimaksudkan untuk mendorong peningkatan dan pemerataan kesejahteraan masyarakat (Abdullah, 2007:7; Sujamto, 2000: 93; Widjaja, 2008).

Menurut Basri (2002:174) hakekat otonomi daerah adalah mengembangkan manusia-manusia Indonesia yang otonom, yang memberikan keleluasaan bagi terkuaknya potensi-potensi terbaik yang dimiliki oleh setiap individu secara optimal. Otonomi daerah dapat diartikan sebagai kewenangan yang diberikan kepada daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut aspirasi masyarakat untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna penyelenggaraan pemerintahan dalam rangka pelayanan terhadap masyarakat dan pelaksanaan pembangunan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Kewajiban pelaksana otonomi daerah adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah yang berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat.

Pelaksanaan otonomi daerah selain berlandaskan pada acuan hukum, juga sebagai implementasi tuntutan globalisasi yang harus diberdayakan dengan cara memberikan daerah kewenangan yang lebih luas, lebih nyata dan bertanggung jawab, terutama dalam mengatur, memanfaatkan dan menggali sumber-sumber potensi yang ada di daerahnya masing-masing. Otonomi daerah membuka

kesempatan yang seluas-luasnya bagi daerah untuk mengaktualisasikan segala potensi terbaiknya secara optimal. Tujuan dari pemberian otonomi daerah sebagaimana dijelaskan dalam UU No. 32 Tahun 2004 adalah untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan dan peran serta masyarakat. Disamping itu melalui otonomi yang luas, daerah diharapkan mampu meningkatkan daya saing dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan kekhususan serta potensi dan keanekaragaman daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Keuntungan otonomi bagi seluruh provinsi di Indonesia ialah setiap propinsi dalam mengembangkan potensi ekonominya, terutama memaksimalkan *economic advantage* yang dimilikinya dan melakukan kerjasama dengan propinsi –propinsi lain guna meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) masing-masing. Sebagai perbandingan California di Amerika Serikat adalah salah satu negara bagian yang menikmati tingkat pertumbuhan ekonomi yang tertinggi di negara tersebut, bahkan kalau dibandingkan dengan negara-negara lain. Seandainya California dianggap sebuah negara maka GDP-nya tertinggi ketujuh dibandingkan dengan negara-negara seluruh dunia, yaitu US\$ 1.812.968. juta. Hal ini tidak lain karena adanya otonomi yang luas bagi negara bagian tersebut sehingga dapat mengembangkan potensi ekonominya secara maksimal. Sementara itu, dengan iklim demokrasi dan hubungan ekonomi yang interdependensi, setiap propinsi tidak lagi sungkan untuk meningkatkan pembangunan ekonomi mereka, yang pada akhirnya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat di wilayah tersebut melalui peningkatan pendapatan asli daerah atau PAD-nya.

Pada umumnya pendapatan asli daerah terdiri dari:

- hasil pajak daerah
- hasil retribusi daerah
- hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan antara lain berupa bagian laba dari BUMD, hasil kerja sama dengan pihak ketiga;

- lain-lain PAD yang sah antara lain penerimaan daerah di luar pajak dan retribusi daerah seperti jasa giro, hasil penjualan aset daerah

Dengan diberikannya Otonomi ke daerah-daerah, diharapkan Pemerintah Daerah bisa membangun wilayahnya bersumberkan dana yang dapat digali di wilayah daerah tersebut, sehingga semua potensi kekayaan daerah dapat dimanfaatkan untuk kesejahteraan rakyat yang tinggal di propinsi-propinsi dan kabupaten kota. Hal ini sejalan dengan Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 yang menekankan :

1. Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan
2. Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.
3. Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.
4. Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi, berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional

Penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah didanai dari dan atas beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah. Dalam pengelolaan keuangan daerah, kepala daerah adalah pemegang kekuasaan pengelola keuangan daerah. Dalam melaksanakan kekuasaannya, kepala daerah melimpahkan sebagian atau seluruh kekuasaannya yang berupa perencanaan, pelaksanaan, penatausahaan, pelaporan dan pertanggungjawaban, serta pengawasan keuangan daerah kepada pejabat perangkat daerah.

Pengukuran kinerja Pemerintah Daerah (Pemda) harus mencakup pengukuran kinerja keuangan dan non keuangan. Indikator Kinerja Pemda, meliputi indikator input, indikator proses, indikator output, indikator outcome, indikator benefit dan indikator impact.

- 1) **Indikator Masukan (Inputs)**, misalnya:
 - a. Jumlah dana yang dibutuhkan;
 - b. Jumlah pegawai yang dibutuhkan;
 - c. Jumlah infra struktur yang ada;
 - d. Jumlah waktu yang digunakan.
- 2) **Indikator Proses (Process)**, misalnya:
 - a. Ketaatan pada peraturan perundangan;
 - b. Rata-rata yang diperlukan untuk memproduksi atau menghasilkan layanan jasa.
- 3) **Indikator keluaran (Output)**, misalnya:
 - a. Jumlah produk atau jasa yang dihasilkan;
 - b. Ketepatan dalam memproduksi barang atau jasa.
- 4) **Indikator hasil (outcome)**, misalnya:
 - a. Tingkat kualitas produk dan jasa yang dihasilkan;
 - b. Produktivitas para karyawan atau pegawai.
- 5) **Indikator manfaat (benefit)**, misalnya:
 - a. Tingkat kepuasan masyarakat;
 - b. Tingkat partisipasi masyarakat.
- 6) **Indikator impact**, misalnya:
 - a. Peningkatan kesejahteraan masyarakat
 - b. Peningkatan pendapatan masyarakat.

Karakteristik Pemda sebagai *pure non profit organization* menempatkan organisasi ini mempunyai keunikan yang sangat berbeda dengan perusahaan bisnis. Pemda mempunyai tanggung jawab besar di bidang ekonomi dan sosial secara bersama. Pengukuran kinerja Pemda harus mempertimbangkan indikator-indikator ekonomi dan sosial secara komprehensif yang mencakup:

1. **Kondisi Ekonomi Nasional:**
 - a. Tingkat pertumbuhan produk domestik bruto
 - b. Produk domestik bruto riil per kapita
 - c. Tingkat tabungan
 - d. Defisit/surplus keuangan daerah.
 - e. Utang dalam dan luar negeri.
 - f. Cadangan emas dan devisa.

2. **Lingkungan Bisnis:**
 - a. Indeks kebebasan ekonomi.
 - b. Perlindungan hak milik
 - c. Indeks persepsi korupsi.
 - d. Kebebasan bank.
3. **Stabilitas dan Pengembangan**
 - a. Sebaran pendapatan.
 - b. Paritas upah tenaga kerja pria/wanita.
 - c. Tingkat pengangguran.
 - d. Partisipasi politik.
 - e. Jumlah pengungsi.
 - f. Kepastian hukum.
 - g. Jumlah kendaraan pribadi dan umum.
 - h. Kondisi keamanan daerah.
4. **Kesehatan**
 - a. tingkat kelahiran.
 - b. Harapan hidup.
 - c. Tingkat kematian.
 - d. Program pemeliharaan kesehatan.
 - e. Pengeluaran untuk kesehatan.
 - f. Perbandingan penduduk dengan dokter/tenaga medis.
 - g. Kecukupan gizi penduduk.
5. **Pendidikan**
 - a. Tingkat partisipasi pendidikan.
 - b. Anggaran pendidikan.
 - c. Kualitas tenaga pengajar.
 - d. Kecukupan sarana dan prasarana pendidikan.
 - e. Rata-rata tingkat pendidikan masyarakat.
 - f. Pemerataan pendidikan.

Penilaian kinerja ekonomi daerah ini dibuat berdasarkan variabel ekonomi makro. Analisis dilakukan dengan pendekatan obyektif dan komparatif. Cara ini diharapkan memberi hasil yang lebih obyektif dan implementasi kebijakannya bisa dirumuskan sesuai kebutuhan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Beberapa variable yang lazim digunakan untuk mengukur kinerja ekonomi dikenal sebagai indikator ekonomimakro. Pertama ialah inflasi, yakni kenaikan harga-harga secara umum. Indikator ini biasanya

digunakan untuk mengukur kestabilan ekonomi dan perubahan daya beli masyarakat. Kedua adalah PDRB yang digunakan untuk melihat pendapatan per kapita. Ketiga ialah kinerja perdagangan luar negeri atau ekspor dikurangi dengan impor. Keempat mengenai lapangan kerja.

2.4. Pelabuhan

Pelabuhan merupakan salah satu simpul dalam jaringan transportasi, di situlah transportasi laut bertemu dengan transportasi darat. Pelabuhan sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal, diharapkan merupakan suatu tempat yang terlindung dari gangguan laut, sehingga bongkar muat dapat dilaksanakan untuk menjamin keamanan barang (Kramadibrata 2002).

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 1 Ayat 16 menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan 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.

Pelabuhan menurut kegiatannya, sebagaimana yang dijelaskan dalam Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional No. KM 53 Tahun 2002 Pasal 6 adalah melayani kegiatan:

- a) Angkutan Laut Yang Selanjutnya Disebut Pelabuhan Laut;
- b) Angkutan Sungai Dan Danau Yang Selanjutnya Disebut Pelabuhan Sungai Dan Danau;
- c) Angkutan Penyeberangan Yang Selanjutnya Disebut Pelabuhan Penyeberangan.

Selanjutnya pada Pasal 7 dijelaskan peran pelabuhan antara lain merupakan:

- a) Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya;

- b) pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, nasional, dan internasional;
- c) tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d) penunjang kegiatan industri dan perdagangan;
- e) tempat distribusi, konsolidasi, dan produksi.

Menurut Susilowati (2003), berdasarkan definisi-definisi tersebut dapat mencirikan bahwa: (1) pelabuhan adalah spasial yang diorganisir; (2) pelabuhan mempunyai pusat-pusat penggerak; (3) pelabuhan mempunyai wewenang pengelolaan; (4) pelabuhan menghasilkan pendapatan; (5) pelabuhan berhubungan erat dengan lingkungan kotanya.

- ***Klasifikasi Pelabuhan***

Menurut Kramadibrata (2002), pelabuhan dikelompokkan berdasarkan empat hal, yakni segi teknis, jenis perdagangan, jenis kegiatan khusus dan jenis pungutan jasa. Lebih lanjut, Kramadibrata (2002) menjelaskan bahwa dari segi teknis, pelabuhan dikategorikan menjadi tiga. Pertama, pelabuhan alam, adalah suatu daerah yang menjorok ke dalam terlindungi oleh suatu pulau atau terletak di suatu teluk sehingga kapal dapat bernavigasi dan berlabuh. Terkadang suatu lokasi pantai dapat memenuhi keadaan ini dan kedalaman air/besaran kolam pelabuhannya memenuhi persyaratan bagi suatu kapal tertentu, sehingga hanya dibutuhkan dibangun suatu tambatan (wharf) guna merapatnya kapal agar bongkar muat dapat dilaksanakan.

Kedua, pelabuhan buatan, adalah suatu daerah perairan hasil bentukan manusia agar terlindung terhadap ombak, badai dan arus sehingga memungkinkan kapal untuk merapat. Misalnya dalam pengembangan suatu daerah dibutuhkan dibangun suatu pelabuhan, kolam pelabuhannya dibangun dengan cara mengeruk tanah dan dibangun pula bangunan pelindung, yaitu pemecah gelombang agar kapal-kapal dapat berlabuh dengan aman. Ketiga, pelabuhan semi alam, adalah pelabuhan yang sifatnya juga pelabuhan alam atau juga pelabuhan buatan, atau tidak memenuhi kedua persyaratan ekstrim seperti di atas.

Berdasarkan jenis perdagangannya, pelabuhan dapat dikategorikan menjadi empat. Pertama, pelabuhan laut, adalah

pelabuhan yang terbuka untuk jenis perdagangan dalam dan luar negeri. Kedua, pelabuhan pantai, adalah pelabuhan yang terbuka bagi jenis perdagangan dalam negeri. Ketiga, pelabuhan sungai, adalah pelabuhan yang cenderung untuk perdagangan antar daerah yang dihubungkan oleh sungai. Sedangkan yang keempat, pelabuhan khusus, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan-kegiatan tertentu. Pelabuhan khusus dibangun oleh suatu perusahaan (pemerintah/swasta) yang berfungsi sebagai prasarana untuk pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut, misalnya pelabuhan minyak, pertambangan, perikanan, dan sebagainya.

Pengklasifikasian pelabuhan dapat dikelompokkan dengan bervariasi bergantung kepada sudut peninjauannya. Berdasarkan jenis kegiatannya, pelabuhan dapat dibagi menjadi lima. Pertama, pelabuhan umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan masyarakat umum. Kedua, pelabuhan militer, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan militer. Ketiga, pelabuhan penumpang, adalah pelabuhan yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang menempuh perjalanan melalui lautan. Keempat, pelabuhan sport, adalah pelabuhan yang berfungsi untuk tempat berlabuh atau bertambahnya kapal yang umumnya berkaitan dengan wisata atau olahraga air. Jenis kelima yaitu pelabuhan perikanan, yang berfungsi untuk berlabuh dan bertambahnya kapal yang hendak bongkar muat hasil tangkapan ikan atau mengisi bahan perbekalan untuk melakukan penangkapan ikan di laut.

Klasifikasi pelabuhan yang terakhir adalah berdasarkan jenis pungutan jasa, yang terbagi menjadi empat, yaitu pelabuhan yang diusahakan, pelabuhan yang tidak diusahakan, pelabuhan otonom dan pelabuhan bebas (Kramadibrata 2002).

- ***Pelabuhan Laut***

Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang terbuka untuk jenis perdagangan dalam dan luar negeri. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional, hirarki peran dan fungsi pelabuhan laut terdiri dari:

- a) pelabuhan internasional hub merupakan pelabuhan utama primer;
- b) pelabuhan internasional merupakan pelabuhan utama sekunder;
- c) pelabuhan nasional merupakan pelabuhan utama tersier;
- d) pelabuhan regional merupakan pelabuhan pengumpan primer; dan
- e) pelabuhan lokal merupakan pelabuhan pengumpan sekunder.

Penetapan hirarki peran dan fungsi pelabuhan laut, selain menggunakan kriteria teknis juga mempertimbangkan pula hal-hal sebagai berikut:

- a) jenis pelabuhan;
- b) potensi pelabuhan masa datang;
- c) kedekatan lokasi pelabuhan dengan daerah perbatasan;
- d) posisi strategis pelabuhan ditinjau dari aspek pertahanan dan keamanan negara; dan
- e) lokasi pelabuhan di daerah terpencil yang berpotensi sebagai areal terisolasi, terbelakang guna keseimbangan perkembangan wilayah nasional.

Demi tercapainya tujuan tatanan kepelabuhan nasional, yakni terjalinnnya suatu jaringan infrastruktur pelabuhan secara terpadu, selaras dan harmonis agar bersaing dan tidak saling mengganggu yang bersifat dinamis untuk terciptanya efisiensi transportasi laut secara nasional dan terwujudnya penyelenggaraan pelabuhan yang handal dan berkemampuan tinggi dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan daerah, untuk pelabuhan laut dilakukan proses pembangunan, pendayagunaan, pengembangan dan pengoperasian.

Pembangunan pelabuhan laut ini juga untuk mendukung terbentuknya tol laut dan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Hal ini sebagaimana yang diprioritaskan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, yakni salah satu infrastruktur yang harus dibangun periode 2015-2019 adalah pembangunan 24 pelabuhan baru bertaraf internasional yang tersebar dari Pulau Sumatera hingga Pulau Papua.

BAB III KAWASAN EKONOMI KHUSUS

3.1. Kawasan Ekonomi Khusus

Kawasan ekonomi khusus/KEK atau *Special Economic Zone/SEZ* adalah wilayah di mana regulasi terkait hukum bisnis dan perdagangan dalam suatu wilayah negara, berbeda dari wilayah yang lain. KEK itu sendiri adalah suatu kawasan yang secara geografis dan yurisdiktif merupakan kawasan perdagangan bebas, termasuk kemudahan dan fasilitas bebas pajak atas impor barang-barang modal untuk bahan baku komoditas sebagai ekspor, dan dibuka seluas-luasnya.



Gambar 3.1

Fasilitas dan Kemudahan di Kawasan Ekonomi Khusus

Sumber: <http://kek.go.id>

Tujuan dibentuknya KEK adalah untuk peningkatan perdagangan, peningkatan investasi, penciptaan lapangan kerja dan administrasi yang efektif. Untuk mendorong bisnis untuk didirikan di zona tersebut, kebijakan keuangan dan administrasi yang relatif longgar dan berbeda dengan wilayah lain diperkenalkan. Kebijakan ini biasanya mempertimbangkan peraturan investasi, perpajakan, perdagangan, kuota, bea cukai dan ketenagakerjaan. Selain itu, perusahaan mungkin ditawarkan bebas pajak, di mana pada saat

membangun di zona mereka diberi masa perpajakan yang lebih rendah. Tujuannya tidak lain adalah untuk menarik investasi asing sebanyak mungkin masuk ke wilayah ini (Woolfrey, 2013:4; Farole and Akinci, 2011:7). Manfaat yang diperoleh perusahaan dengan berada di zona ekonomi khusus dapat berarti dapat menghasilkan dan memperdagangkan barang dengan harga lebih rendah, yang ditujukan untuk bersaing secara global. Sederhananya, Pembentukan KEK diharapkan akan mampu meningkatkan investasi atau usaha yang mendorong pertumbuhan ekonomi, yang berdampak pada peningkatan lapangan pekerjaan dan penurunan tingkat kemiskinan.

Tanpa disadari, praktek KEK telah berabad-abad lamanya dipraktikkan dalam dunia internasional. Zona bebas dan entrepots telah digunakan selama berabad-abad untuk menjamin penyimpanan gratis dan pertukaran sepanjang rute perdagangan. Dalam sejarahnya, pembentukan kawasan ekonomi khusus atau KEK tidak terlepas dari sejarah industrialisasi yang terjadi di berbagai negara yang berkembang pesat pada abad 19. Seperti diketahui, sejarah industrialisasi bermula di Inggris, maka demikian pula awal pembangunan atau konsep KEK terjadi di Inggris. (Mulyadi dan Monstiska dalam Maramis, 2013:9). Pada tahun 1876, Inggris mengembangkan sebuah kawasan khusus dengan luas lahan mencapai 500 hektar untuk dikembangkan sebagai kawasan industri. Tempat itu berlokasi di Trafford Park, yang hingga pertengahan abad 20, menjadi kawasan industri terluas. Kemudian pada abad 20, Amerika Serikat turut mengembangkan kawasan industri di kota Chicago seperti *Central Manufacturing District* (1909) seluas 215 hektar dan *The Pershing Road District* (1910) dengan luas 40 hektar. Namun hingga periode ini, nama kawasan ekonomi khusus belum digunakan.

Seiring kemajuan teknologi, pembangunan kawasan industri ini semakin berkembang di Amerika dimana pada tahun 1960-an dibangun *science park* atau *technology park* untuk tujuan penelitian dan pengembangan. Pada tahun 1970-an, dikembangkan konsep *business park* dimana dalam suatu kawasan terdapat berbagai kegiatan seperti perkantoran dan industri yang ditunjang oleh kegiatan perdagangan dan rekreasi. Kemudian pada tahun 1980-an

kawasan perumahan juga dimasukkan dalam kawasan *business park*.

Istilah KEK sendiri muncul pertama kali pada pertengahan abad 20, tepatnya tahun 1947 di Puerto Rico. Tujuan pembangunan KEK saat itu adalah untuk menarik para investor dari luar negeri, khususnya Amerika Serikat. Konsep ini kemudian diadopsi oleh Irlandia dan Taiwan pada tahun 1960-an. Tetapi bukan tiga negara itulah yang mempopulerkan istilah KEK ke seluruh dunia, melainkan China.

Istilah KEK sendiri bukanlah sebuah istilah tunggal yang disepakati bersama oleh seluruh negara. Setiap negara memiliki penamaan khusus terkait wilayah yang diperuntukkan bagi peningkatan pertumbuhan ekonomi tersebut. Ada yang menamainya KEK, tetapi ada juga yang menamainya secara berbeda seperti *Free Economic Zones*, *Free Trade Zones*, *Enterprise Free Zones*, *Enterprise Trade Zones*, *Export Processing Zones*, *Free Ports*, *Foreign Trade Zones*, *New Export Distribution Centers* dan *Regional Foreign Trade Zones*. Namun pada dasarnya, meski berbeda kata semuanya memiliki makna dan tujuan yang sama. Sebagai contoh ; di India, awalnya kawasan industri yang ada disebut *Export Processing Zones (EPZ)* atau zona pemrosesan export, yang telah ada sejak tahun 1965. Namun kemudian ada delapan EPZ dikonversi menjadi KEK, ditahun 2000 (Kumar dalam Maramis, 2013).

KEK mulai mengalami *booming* pada tahun 1990-an. Awal tahun 1990-an, hanya ada 80 buah KEK di 30 negara, yang menghasilkan US\$ 6 billion (milyar) ekspor dan memperkerjakan sekitar 1 juta tenaga kerja. Kemudian pada tahun 1995, terdapat 500 KEK yang dibangun di 73 negara. Tetapi tujuh tahun kemudian jumlahnya meningkat fantastis mencapai 500% atau menjadi sekitar 3.000 buah di 120 negara. Pembangunan KEK tersebut menghasilkan perputaran ekspor import senilai US\$ 600 billion dan menyerap 50 juta pekerja. Ini menunjukkan bahwa KEK telah berkembang dalam lingkup negara dan bahkan dalam lingkup global saat ini (Maramis, 2013). Salah satu hal yang memicu perkembangan KEK yang fantastis belakangan ini adalah adanya globalisasi ekonomi. Yang diiringi dengan masuknya FDI (*foreign*

direct investment), khususnya dari negara maju ke negara-negara industri baru seperti Taiwan dan China, di awal tahun 1990-an.

3.2. Kawasan Ekonomi Khusus Indonesia

Dibandingkan India dan China, Indonesia relatif terlambat dalam pembangunan atau pengembangan kawasan ekonomi khusus. Sejarah Kawasan Ekonomi Khusus Indonesia dimulai pada sekitar awal tahun 1970-an. Kendati tidak langsung menggunakan istilah kawasan ekonomi khusus, pembangunan atau pengembangan kawasan yang dilakukan oleh pemerintah saat itu pada intinya sama dengan tujuan pembangunan kawasan ekonomi khusus, yaitu meningkatkan pertumbuhan ekonomi dengan cara menarik investasi dan menciptakan iklim ekonomi yang kondusif. Pada tahun 1970, Presiden Soeharto mulai membangun pengembangan kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas. Kemudian pada tahun 1972, dibangun sebuah kawasan berikat batu bara atau *bounded warehouse*.

Pada tahun 1973, di DKI Jakarta dibangun PT Jakarta Industrial Estate Pulogadung (PT. JIEP) dengan luas kawasan 570 hektar, yang merupakan upaya dari pemerintah untuk mengendalikan pertumbuhan industri yang jumlahnya semakin meningkat saat itu. Selanjutnya, pada tahun 1989 dibangun kawasan industri dan tahun 1996 dibangun Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET). Penggunaan nama kawasan ekonomi khusus dilakukan pada era Soesilo Bambang Yudhoyono pada tahun 2009 dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 39 tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus.

Sebetulnya, sebelum lahirnya UU 39/2009, penggunaan istilah atau nomenklatur KEK telah disebut dalam Undang-Undang Nomor 25 tahun 2007 tentang Penanaman Modal. Bab XIV UU 25/2007 secara khusus membahas tentang Kawasan Ekonomi Khusus (Setneg, 2007). Bahkan sebelum UU 25/2007 lahir, praktek KEK sendiri telah dilaksanakan pada tahun 2006. Hal ini dapat dilihat pada tanggal 25 Juni 2006, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, melakukan penandatanganan kerja sama pembentukan *Special Economic Zone* (SEZ) bersama Perdana Menteri Singapura Lee Hsien Loong di Turi *Beach Resort*. Jadi sebelum pengatur

KEK tersebut, sebenarnya cikal bakal terbentuknya KEK sudah dilakukan oleh pemerintah RI dengan pemerintah Singapura. Jadi UU 25/2007 dan UU 39/2009 adalah justifikasi legal dari kegiatan tersebut. Saat ini KEK dikembangkan melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategi dan berfungsi untuk menampung kegiatan industri, ekspor, import dan kegiatan ekonomi lainnya yang memiliki nilai ekonomi tinggi dan daya saing internasional.

Dalam Undang-Undang 39 tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus disebutkan bahwa KEK merupakan kawasan dengan batas tertentu dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu. KEK dibentuk untuk membuat lingkungan kondusif bagi aktivitas investasi, ekspor dan perdagangan guna mendorong laju pertumbuhan ekonomi (Setneg, 2009).

Penetapan KEK diyakini mampu memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap perkembangan dan pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Penetapan KEK ini akan diikuti dengan penetapan fasilitas pajak oleh Dewan Nasional KEK. Fasilitas pajak yang akan ditetapkan mengacu kepada fasilitas pajak di sejumlah KEK di luar negeri dengan harapan fasilitas ini dapat bersaing untuk menarik investor. Fasilitas pajak yang diberikan dalam KEK adalah pembebasan bea masuk sesuai sektornya dan insentif lainnya yang berlaku umum, tetapi diberi kelonggaran tertentu. Tujuan utama dari pembentukan kawasan khusus ini adalah pengintegrasian perusahaan-perusahaan yang beroperasi di dalamnya dengan ekonomi global, dengan cara melindungi mereka terhadap berbagai distorsi seperti tarif dan birokrasi yang berbeli-belit.

Pada umumnya, sasaran penerapan KEK adalah untuk meningkatkan investasi asing di suatu negara dengan menyediakan berbagai insentif berupa: insentif perpajakan (PPN, PPnBM, PPh Pasal 22, Tax Holiday), insentif kepabeanan (pembebasan, pengurangan tarif, atau penyederhanaan prosedur cukai atau bea masuk), insentif penanaman modal (menyederhanakan syarat dan prosedur), serta insentif perlindungan lingkungan hidup.

Pengambilan keputusan pemerintahan suatu negara dalam menetapkan suatu wilayah sebagai KEK didasari kepada keunggulan yang dimiliki oleh kawasan yang terdiri dari letak strategis geografis, sumber daya alam, lokalitas, pelabuhan bebas, ekonomi yang bebas, dan lain sebagainya. Faktor geografi menjadi sangat penting karena menyangkut aksesibilitas para pelaku ekonomi dari negara-negara lain yang akan menggunakan jalur atau kawasan tersebut. Sumber daya alam adalah daya tarik yang kuat bagi para investor untuk mau menginvestasikan dana sehingga para investor dapat memanfaatkan sumber yang tersedia tersebut.

Lokalitas menjadi sangat penting bahwa menjadi salah satu kunci keberhasilan KEK ke depan. Tanpa dukungan lokal, baik kebijakan maupun masyarakatnya, KEK kemungkinan tidak akan pernah bisa menyelenggarakan kegiatan perekonomiannya dengan baik. Karena itu, adalah sangat penting untuk menjadikan lokalitas sebagai salah satu stakeholder penting. Demikian juga, salah satu tujuan utama dari pengembangan kawasan KEK adalah untuk meningkatkan perekonomian lokal. Keunggulan suatu wilayah baik keunggulan komparatif maupun kompetitif ditimbang dari potensi alam dan potensi geografisnya merupakan nilai tambah yang sulit diimbangi oleh daerah lain maupun negara lain. Potensi alam misalnya, ada baiknya jika daerah yang memiliki Sumber Daya Alam (SDA) tertentu memiliki KEK sesuai dengan SDA maupun kondisi yang dimiliki, sehingga daya saing wilayah tersebut sangat sulit untuk disetarakan dengan wilayah lain di bidang SDA yang sama. Dan kegiatan yang dikembangkan dalam wilayah itu mencakup industri hulu hingga hilir yang terpadu (*integrated*).

Keberadaan pelabuhan sangat penting dalam KEK. Pelabuhan adalah gerbang perekonomian suatu wilayah atau negara dimana terdapat arus barang dan orang yang melakukan aktifitas ekonomi. Kelancaran arus barang dan orang tergantung kepada regulasi dan prosedur serta fasilitas yang disediakan di dalam kawasan pelabuhan tersebut. Aktifitas pelabuhan bisa dijadikan indikasi tentang kondisi perekonomian suatu wilayah. Penetapan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), selalu dikaitkan dengan pemberian status pada pelabuhan tertentu yang bertujuan untuk mendukung KEK tersebut dengan menentukan suatu pelabuhan menjadi Pelabuhan

Bebas. Tanpa diikutsertakannya penetapan status pelabuhan di dalam KEK akan menghambat aktifitas yang dinamis di dalam kawasan.

Adapun yang dimaksud dengan ekonomi bebas adalah diterapkannya sistem perdagangan ekonomi lintas batas yang bersifat global. Artinya keberadaan KEK haruslah menjadi basis perdagangan Internasional bagi daerah yang akan dibentuk KEK. Dengan harapan KEK dapat memicu terjadinya percepatan ekonomi di wilayah/daerah dimana KEK berada secara khusus dan memicu terjadinya percepatan ekonomi secara nasional. Untuk itu pada UU 39/2009, pasal 2, dikatakan bahwa KEK dikembangkan melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategi dan berfungsi untuk menampung kegiatan industri, ekspor, impor, dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi dan daya saing internasional.

Kombinasi faktor geoekonomi dan geostrategi yang baik, akan memberikan dampak keberlanjutan atas existing KEK di masa depan. Menurut penjelasan UU 39/2009, yang dimaksud dengan "geoekonomi" adalah kombinasi factor ekonomi dan geografi dalam perdagangan internasional. Sedangkan "geostrategi" adalah kombinasi factor geopolitik (pengaruh faktor geografi, ekonomi, dan demografi dalam politik luar negeri suatu negara) dan strategi yang memberikan peran tertentu pada suatu kawasan geografis. KEK dikembangkan melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategik dan berfungsi untuk menampung kegiatan industri, ekspor, impor, dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi dan daya saing internasional.

Pembentukan KEK, didasari pada konsep *cluster*, atau *zoning*. Zona adalah area di dalam KEK dengan batas tertentu yang pemanfaatannya sesuai dengan peruntukannya. Oleh karena bersifat *zoning* maka dibutuhkan peraturan untuk mengaturnya. Menurut penjelasan UU 39/2009, Yang dimaksudkan dengan "peraturan zonasi" adalah ketentuan yang mengatur persyaratan pemanfaatan ruang dan ketentuan pengendaliannya dan disusun untuk setiap zona peruntukkan yang penetapan zonanya dilakukan dengan rencana rinci tata ruang. Menurut UU 39/2009, pasal 3,

bahwa aspek zoning dalam KEK dapat diklasifikasikan menjadi 7 (tujuh) zona, yaitu:

- a. pengolahan ekspor;
- b. logistik;
- c. industri;
- d. pengembangan teknologi;
- e. pariwisata;
- f. energi; dan/atau
- g. ekonomi lain.

“Zona pengolahan ekspor” adalah area yang diperuntukkan bagi kegiatan logistik dan industri yang produksinya ditujukan untuk ekspor. “Zona logistik” adalah area yang diperuntukkan bagi kegiatan penyimpanan, perakitan, penyortiran, pengepakan, pendistribusian, perbaikan, dan perekondisian permesinan dari dalam negeri dan dari luar negeri. “Zona industri” adalah area yang diperuntukkan bagi kegiatan industri yang mengolah bahan mentah, bahan baku, barang setengah jadi, dan/atau barang jadi, serta agroindustri dengan nilai yang lebih tinggi untuk penggunaannya, termasuk kegiatan rancang bangun dan perekayasa industri yang produksinya untuk ekspor dan/atau untuk dalam negeri. “Zona pengembangan teknologi” adalah area yang diperuntukkan bagi kegiatan riset dan teknologi, rancang bangun dan rekayasa, teknologi terapan, pengembangan perangkat lunak, serta jasa di bidang teknologi informasi. “Zona pariwisata” adalah area yang diperuntukkan bagi kegiatan usaha pariwisata untuk mendukung penyelenggaraan hiburan dan rekreasi, pertemuan, perjalanan insentif dan pameran, serta kegiatan yang terkait. “Zona energi” adalah area yang diperuntukkan antara lain untuk kegiatan pengembangan energi alternatif, energi terbarukan, teknologi hemat energi, dan pengolahan energi primer. Dan “Zona ekonomi lain” antara lain dapat berupa Zona industri kreatif dan Zona olahraga.

KEK dapat terdiri atas satu atau beberapa zona, didalam kawasan KEK, harus ada fasilitas pendukung dan perumahan bagi pekerja. Dan di dalam setiap KEK disediakan lokasi untuk usaha mikro, kecil, menengah (UMKM), dan koperasi, baik sebagai Pelaku

Usaha maupun sebagai pendukung kegiatan perusahaan yang berada di dalam KEK.

Secara umum, Tujuan pengembangan KEK adalah :

- a. Peningkatan investasi
- b. Penyerapan tenaga kerja
- c. Penerimaan devisa sebagai hasil dari peningkatan ekspor
- d. Meningkatkan keunggulan kompetitif produk ekspor
- e. Meningkatkan pemanfaatan sumberdaya local, pelayanan dan modal bagi peningkatan ekspor
- f. Mendorong terjadinya peningkatan kualitas SDM melalui transfer teknologi

Sedangkan maksud pengembangan KEK antara lain :

- a. Memberikan peluang bagi peningkatan investasi melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan dan siap menampung kegiatan industry, ekspor import serta kegiatan ekonomi yang memiliki nilai ekonomi tinggi;
- b. Meningkatkan pendapatan devisa bagi Negara melalui perdagangan internasional;
- c. Meningkatkan kesempatan kerja, kepariwisataan dan investasi

Pembangunan KEK tidak dapat dilakukan tanpa pertimbangan matang dan sesuai peraturan yang ada. Mengacu pada Peraturan Pemerintah Tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus, PP No.2 Tahun 2011 (Setneg, 2011). Lokasi KEK yang diusulkan dapat merupakan area baru atau perluasan KEK yang sudah ada dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah dan tidak berpotensi mengganggu kawasan lindung;
- b. Pemerintah provinsi/kabupaten/kota yang bersangkutan mendukung KEK. Dukungan ini diwujudkan dengan:
 - Komitmen rencana pemberian insentif berupa pembebasan atau keringanan pajak daerah dan retribusi daerah serta kemudahan; dan
 - Pendelegasian kewenangan di bidang perizinan, fasilitas, dan kemudahan.

- c. Terletak pada posisi yang dekat dengan jalur perdagangan internasional atau dekat dengan jalur pelayaran internasional di Indonesia atau terletak pada wilayah potensi sumber daya unggulan.

Posisi yang dekat dengan jalur perdagangan internasional merupakan lokasi yang memiliki akses ke pelabuhan atau bandar udara atau tempat lain yang melayani kegiatan perdagangan internasional. Kemudian posisi yang terletak pada wilayah potensi sumber daya unggulan merupakan lokasi yang berdekatan dengan sumber bahan baku industri pengolahan yang dikembangkan. Sementara itu, posisi yang dekat dengan jalur pelayaran internasional di Indonesia merupakan lokasi yang memiliki akses ke:

- Alur laut kepulauan Indonesia
- Jaringan pelayaran yang menghubungkan antar pelabuhan internasional hub dan pelabuhan internasional dengan pelabuhan internasional di negara lain, dan
- Jaringan pelayaran yang menghubungkan antara pelabuhan internasional hub dan pelabuhan internasional dengan pelabuhan internasional di negara lain.

- d. Mempunyai batas yang jelas, meliputi batas alam atau batas buatan.

Pada batas KEK harus ditetapkan pintu keluar atau masuk barang untuk keperluan pengawasan barang yang masih terkandung kewajiban kepabeanan. Penetapan pintu keluar atau masuk barang dilakukan dengan berkoordinasi dengan kantor pabean setempat.

Yang dimaksud dengan "mempunyai batas yang jelas" adalah batas alam (sungai atau laut) atau batas buatan (pagar atau tembok). Juga menurut PP 2/2011, pasal 11, pada batas KEK harus ditetapkan pintu keluar dan masuk barang untuk keperluan pengawasan barang yang masih terkandung kewajiban kepabeanan. Menurut PP 2/2011, pasal 6, lokasi KEK yang diusulkan, bisa berupa lokasi KEK yang baru atau lokasi perluasan KEK yang telah ada.

Masalah lokasi kawasan industri dinilai penting untuk dibahas dikarenakan dua hal penting yaitu :

1. Warga yang bekerja di dalam kawasan industri tersebut akan membina keluarganya, mendidik anaknya, membeli rumah, bertempat tinggal, dan menetapkan hidupnya secara jangka panjang, kesemuanya itu berhubungan erat dengan keberlangsungan kawasan industrinya. Kalau sesuatu terjadi dengan kegiatan industri yang berada di dalam kawasan (misalnya ditutup) atau malah kawasannya kemudian ditinggalkan oleh para penggunanya karena alasan alasan lokasional, maka warga tersebut akan kehilangan pekerjaan. Betul mereka bisa pindah ke tempat lain, tetapi asset yang ditinggalkan (rumah,pekarangan dan asset kawasan seperti klinik, sekolah, taman dll) tidak mudah untuk dipindahkan.
2. Kegiatan industri, yang lebih banyak berada di dalam kawasan-kawasan, akan menghasilkan kesempatan kerja bagi penduduk, memberikan pemasukan bagi Negara berupa pajak, tetapi dari sisi lain, dapat memberikan ancaman seperti pencemaran lingkungan.

Dalam menyelenggarakan pengembangan KEK, dibentuk Dewan Nasional KEK dan Dewan Kawasan. Berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 8 Tahun 2010 tentang Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus, susunan keanggotaan Dewan Nasional KEK adalah sebagai berikut:

Ketua merangkap Anggota: Menteri Koordinator Bidang Perekonomian
Anggota : 1. Menteri Keuangan
2. Menteri Perdagangan
3. Menteri Perindustrian
4. Menteri Dalam Negeri
5. Menteri Pekerjaan Umum
6. Menteri Perhubungan
7. Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi
8. Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional
9. Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal

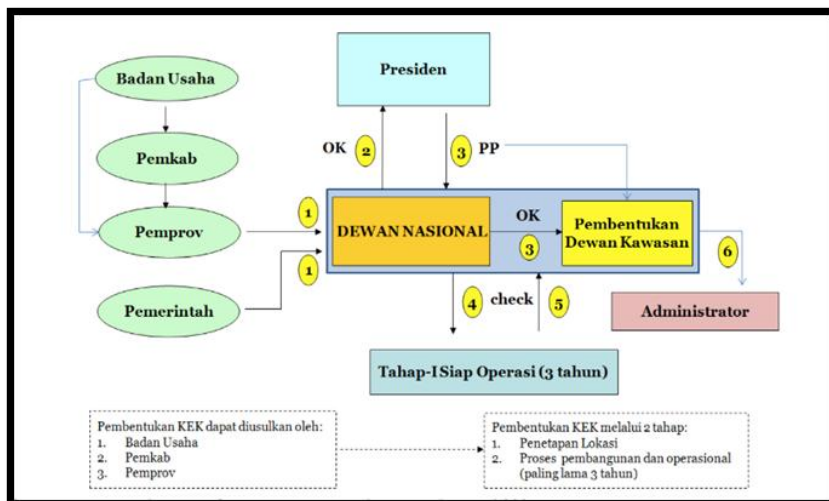
Dewan Nasional KEK bertanggung jawab kepada Presiden dan bertugas membantu Presiden dalam:

1. Menyusun Rencana Induk Nasional KEK;
2. Menetapkan kebijakan umum serta langkah strategi untuk mempercepat pembentukan dan pengembangan KEK;
3. Menetapkan standar infrastruktur dan pelayanan minimal dalam KEK;
4. Melakukan pengkajian atas usulan suatu wilayah untuk dijadikan KEK;
5. Memberikan rekomendasi pembentukan KEK;
6. Mengkaji dan merekomendasikan langkah pengembangan di wilayah yang potensinya belum berkembang;
7. Menyelesaikan permasalahan strategis dalam pelaksanaan, pengelolaan, dan pengembangan KEK; dan
8. Memantau dan mengevaluasi keberlangsungan KEK serta merekomendasikan langkah tindak lanjut hasil evaluasi kepada Presiden, termasuk mengusulkan pencabutan status KEK.

Selain Dewan Nasional KEK, dibentuk pula Dewan Kawasan. Dewan Kawasan dibentuk pada setiap provinsi yang sebagian wilayahnya ditetapkan sebagai KEK. Dewan Kawasan bertanggung jawab kepada Dewan Nasional KEK. Dewan Kawasan mempunyai tugas membantu Dewan Nasional KEK dalam:

1. Melaksanakan kebijakan umum yang telah ditetapkan oleh Dewan Nasional KEK untuk mengelola dan mengembangkan KEK di wilayah kerjanya;
2. Membentuk administrator KEK di setiap KEK;
3. Mengawasi, mengendalikan, mengevaluasi, dan mengoordinasikan pelaksanaan tugas administrator KEK dalam penyelenggaraan sistem pelayanan terpadu satu pintu dan operasionalisasi KEK;
4. Menetapkan langkah strategis penyelesaian permasalahan dalam pelaksanaan kegiatan KEK di wilayah kerjanya;
5. Menyampaikan laporan pengelolaan KEK kepada Dewan Nasional KEK setiap akhir tahun;
6. Menyampaikan laporan insidental dalam hal terdapat permasalahan strategis kepada Dewan Nasional KEK.

Berikut adalah gambar mekanisme pengusulan KEK yang bersumber dari Tim Nasional Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus tahun 2009.



Gambar 3.2
Skema Pengusulan KEK

Berdasarkan skema di atas, dapat dijelaskan bahwa pembentukan KEK diusulkan kepada Dewan Nasional KEK oleh badan usaha, pemerintah kabupaten/kota, atau pemerintah provinsi. Adapun usulan yang disampaikan harus memenuhi yang telah disebutkan sebelumnya dilengkapi dengan persyaratan minimum:

1. Peta lokasi pengembangan serta luas area yang diusulkan yang terpisah dari permukiman penduduk;
2. Rencana tata ruang KEK yang diusulkan dilengkapi dengan peraturan zonasi;
3. Rencana dan sumber pembiayaan;
4. Analisis mengenai dampak lingkungan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
5. Hasil studi kelayakan ekonomi dan finansial; dan
6. Jangka waktu suatu KEK dan rencana strategis.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor

100 Tahun 2012 dipaparkan lebih detail terkait dengan dokumen yang perlu disampaikan dalam pengusulan pembentukan KEK oleh badan usaha, yaitu:

- a. Surat kuasa otorisasi, jika pengusul merupakan konsorsium;
- b. Akta pendirian badan usaha;
- c. Profil keuangan selama 3 (tiga) tahun terakhir yang sudah diaudit, atau dalam hal perusahaan baru maka profil keuangan 3 (tiga) tahun terakhir dari para pemegang saham yang sudah diaudit kecuali untuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD);
- d. Persetujuan dari pemerintah kabupaten/kota terkait dengan lokasi KEK yang diusulkan;
- e. Surat pernyataan mengenai kepemilikan nilai ekuitas paling sedikit 30% (tiga puluh perseratus) dari nilai investasi KEK yang diusulkan;
- f. Deskripsi rencana pengembangan KEK yang diusulkan, paling sedikit memuat rencana dan sumber pembiayaan serta jadwal pembangunan KEK;
- g. Peta detail lokasi pengembangan serta luas area KEK yang diusulkan;
- h. Rencana peruntukan ruang pada lokasi KEK yang dilengkapi dengan peraturan zonasi;
- i. Studi kelayakan ekonomi dan finansial;
- j. Analisis mengenai dampak lingkungan hidup yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- k. Usulan jangka waktu beroperasinya KEK dan rencana strategis pengembangan KEK;
- l. Izin lokasi;
- m. Rekomendasi dari otoritas pengelola infrastruktur pendukung dalam hal untuk pengoperasian KEK memerlukan dukungan infrastruktur lainnya; dan
- n. Pernyataan kesanggupan melaksanakan pembangunan dan pengelolaan KEK.

Pembentukan KEK dimana pengusulan dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota, maka harus dilengkapi dengan dokumen berupa:

1. Deskripsi rencana pengembangan KEK yang diusulkan, paling sedikit memuat rencana dan sumber pembiayaan serta jadwal pembangunan KEK;
2. Peta detail lokasi pengembangan serta luas area KEK yang diusulkan;
3. Rencana peruntukan ruang pada lokasi KEK yang dilengkapi dengan peraturan zonasi;
4. Studi kelayakan ekonomi dan finansial;
5. Analisis mengenai dampak lingkungan hidup yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
6. Usulan jangka waktu beroperasinya KEK dan rencana strategis pengembangan KEK;
7. Penetapan lokasi atau bukti hak atas tanah;
8. Rekomendasi dari otoritas pengelola infrastruktur pendukung dalam hal untuk pengoperasian KEK memerlukan dukungan infrastruktur lainnya;
9. Pernyataan kesanggupan melaksanakan pembangunan dan pengelolaan KEK; dan
10. Komitmen pemerintahan kabupaten/kota mengenai rencana pemberian insentif berupa pembebasan atau keringanan pajak daerah dan retribusi daerah serta kemudahan.

Usulan ini nantinya akan dikaji oleh Dewan Nasional KEK untuk kemudian dipertimbangkan dalam rapat penetapan KEK. Dalam penetapan suatu kawasan menjadi KEK, Dewan Nasional KEK akan melakukan kajian terlebih dahulu atas usulan KEK yang telah diterima. Pengkajian akan dilakukan dalam waktu paling lama 45 (empat puluh lima) hari kerja sejak diterimanya dokumen usulan secara lengkap. Adapun kajian yang dilakukan meliputi:

1. Pemenuhan kriteria lokasi KEK; dan
2. Kebenaran dan kelayakan isi dokumen yang dipersyaratkan.

Dewan Nasional KEK memiliki wewenang untuk dapat menyetujui atau menolak usulan pembentukan KEK setelah melakukan pengkajian atas usulan yang telah diterima. Dalam hal Dewan Nasional KEK menyetujui pembentukan KEK, Dewan Nasional KEK mengajukan rekomendasi pembentukan KEK kepada Presiden. Kemudian, jika Dewan Nasional KEK menolak usulan pembentukan KEK, penolakan disampaikan kepada pengusul disertai dengan alasan penolakan. Pembentukan KEK akan ditetapkan dengan suatu Peraturan Pemerintah. Dalam hal tertentu, Pemerintah dapat menetapkan suatu wilayah sebagai KEK tanpa melalui proses pengusulan.

Setelah usulan KEK ditetapkan, pemerintah provinsi atau pemerintah kabupaten/kota menetapkan Badan Usaha untuk membangun KEK sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Penetapan ini dilaksanakan oleh pemerintah provinsi dalam hal lokasi KEK berada pada lintas kabupaten/kota dan pemerintah kabupaten/kota dalam hal lokasi KEK berada pada satu kabupaten/kota.

Pembangunan KEK meliputi kegiatan:

1. Pembebasan tanah untuk lokasi KEK dilakukan oleh yang mengusulkan pembentukan KEK;
2. Pelaksanaan pembangunan fisik KEK.

Terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam tahap ini, yaitu:

1. KEK harus siap beroperasi dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak ditetapkan;
2. Dalam jangka waktu 3 (tiga) tahun tersebut, Dewan Nasional KEK melakukan evaluasi setiap tahun;
3. Hasil evaluasi Dewan Nasional KEK disampaikan kepada pengusul untuk ditindaklanjuti;

Dalam hal setelah 3 (tiga) tahun setelah ditetapkan KEK belum siap beroperasi, Dewan Nasional KEK:

1. Melakukan perubahan atas usulan sebelumnya;

2. Memberikan perpanjangan waktu paling lama 2 (dua) tahun; dan/atau
3. Mengambil langkah penyelesaian masalah pembangunan KEK;

Dalam hal perpanjangan waktu 2 tahun yang diberikan KEK belum siap beroperasi karena bukan dari kelalaian atau karena force majeure, Dewan Nasional dapat memberikan perpanjangan waktu setelah mendapat pertimbangan dari Dewan Kawasan. Kemudian, pembiayaan untuk pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur di dalam KEK dapat berasal dari beberapa sumber, yaitu:

1. Pemerintah dan/atau pemerintah daerah;
2. Swasta;
3. Kerja sama antara Pemerintah, pemerintah daerah, dan swasta;
4. Sumber lain yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Tahap pengelolaan KEK dilakukan oleh administrator dan badan usaha pengelola. Administrator dibentuk oleh Dewan Kawasan. Adapun tugas administrator KEK adalah:

1. Memberikan izin usaha dan izin lain yang diperlukan bagi pelaku usaha untuk mendirikan, menjalankan, dan mengembangkan usaha di KEK;
2. Melakukan pengawasan dan pengendalian operasionalisasi KEK yang dilakukan oleh Badan Usaha pengelola KEK; dan
3. Menyampaikan laporan operasionalisasi KEK secara berkala dan insidental kepada Dewan Kawasan.

Sedangkan badan usaha pengelola KEK bertugas menyelenggarakan kegiatan usaha KEK. Bentuk badan usaha pengelola KEK dapat berupa:

1. BUMN/BUMD;
2. Badan usaha koperasi;
3. Badan usaha swasta;

4. Badan usaha patungan antara swasta dan/atau koperasi dengan pemerintah, pemerintah provinsi, dan/atau pemerintah kabupaten/kota.

Badan usaha pengelola KEK ini ditetapkan pada masa pelaksanaan pembangunan KEK dan paling lambat sebelum KEK dinyatakan siap beroperasi oleh Dewan Nasional KEK. Badan usaha pengelola KEK melaksanakan pengelolaan KEK berdasarkan perjanjian pengelolaan KEK yang ditandatangani bersama antara badan usaha dengan pemerintah kabupaten/kota, pemerintah provinsi, atau kementerian/lembaga pemerintah non kementerian sesuai dengan kewenangannya.

Perjanjian antara badan usaha pengelola KEK dengan pihak berwenang paling sedikit memuat:

1. Lingkup pekerjaan;
2. Jangka waktu;
3. Standar kinerja pelayanan;
4. Sanksi;
5. Pelaksanaan pelayanan KEK dalam hal terjadi sengketa;
6. Pemutusan perjanjian oleh pemerintah kabupaten/kota, pemerintah provinsi, atau kementerian/lembaga pemerintah non kementerian dalam hal tertentu;
7. Manajemen operasional KEK;
8. Pengakhiran perjanjian;
9. Pertanggungjawaban terhadap barang milik negara/daerah;
10. Serah terima aset atau infrastruktur oleh badan usaha pengelola kepada kementerian/lembaga pemerintah non kementerian, pemerintah provinsi, atau pemerintah kabupaten/kota setelah kerjasama pengelolaan berakhir; dan
11. Kesanggupan penyediaan ruang kantor untuk kegiatan pelayanan kepebeanaan dan cukai.

Pengelolaan KEK yang dilakukan oleh BUMN/BUMD yang dilakukan dengan mekanisme penyertaan modal negara/daerah kepada suatu BUMN/BUMD, maka pengelolaan KEK tidak memerlukan perjanjian pengelolaan KEK.

Evaluasi pengelolaan KEK dilakukan oleh Dewan Kawasan berdasarkan laporan yang disampaikan oleh administrator. Hasil evaluasi akan disampaikan kepada administrator dan Dewan Nasional KEK. Hasil evaluasi Dewan Kawasan akan menjadi bahan penilaian Dewan Nasional KEK terhadap operasionalisasi KEK.

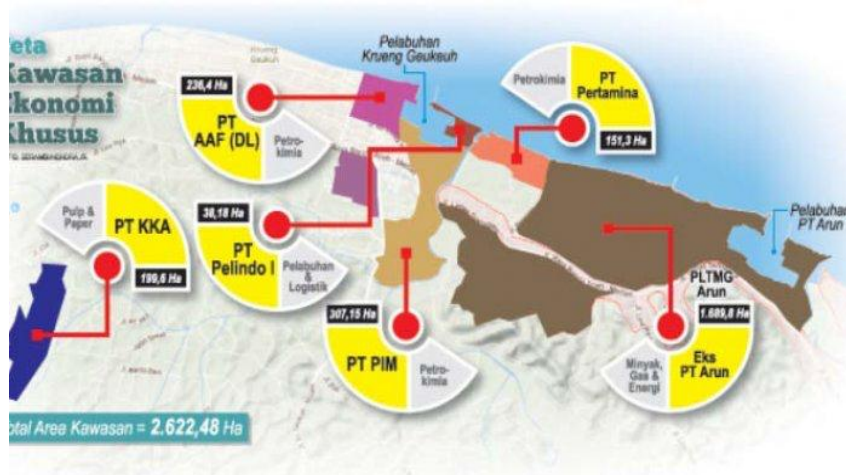
Penilaian dari Dewan Nasional KEK dapat memberikan arahan kepada Dewan Kawasan untuk peningkatan kinerja operasionalisasi KEK, melakukan pemantauan terhadap operasionalisasi KEK, dan/atau memberikan rekomendasi mengenai langkah tindak lanjut operasionalisasi KEK berupa pemutusan perjanjian pengelolaan KEK, perbaikan manajemen operasional KEK, atau pengusulan pencabutan penetapan KEK.

Saat ini, dukungan Pemerintah kepada KEK diwujudkan dalam beberapa program infrastruktur seperti Jalan, Pelabuhan, Bandara dan Kereta Api yang mana dukungan tersebut tertuang dalam RPJMN 2015-2019. Hingga saat ini setidaknya ada 12 KEK yang tersebar barat hingga timur wilayah Indonesia didukung dengan penyelenggaraan infrastruktur, pemberian fasilitas dan insentif serta kemudahan berinvestasi. KEK itu adalah Sei Mangkei, Tanjung Api-Api, Tanjung Kelayang, Tanjung Lesung, Mandalika, Maloy Butata Trans Kalimantan, Palu, Bitung, Morotai, Sorong, Galang Batang, dan Arun Lhokseumawe.

3.3 Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe

KEK Arun Lhokseumawe terletak di Kabupaten Aceh Utara dan Kota Lhokseumawe, Provinsi Aceh dan dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2017. KEK ini bertumpu pada lokasi geografis Aceh yang dilintasi oleh *Sea Lane of Communication (SLoC)*, yaitu Selat Malaka dan mempunyai keunggulan komparatif untuk menjadi bagian dari jaringan produksi global atau rantai nilai global. Luas KEK Arun Lhokseumawe adalah 2.622,48 ha (dua ribu enam ratus dua puluh dua koma empat puluh delapan hektar) yang terletak dalam Kawasan Kilang Arun Kota Lhokseumawe Provinsi Aceh seluas 1.840,8 ha (seribu delapan ratus empat puluh koma delapan hektar), Kawasan Dewantara Kabupaten Aceh Utara Provinsi Aceh seluas 582,08 ha (lima ratus delapan puluh dua koma nol delapan

hektar), dan Kawasan Jamuan Kabupaten Aceh Utara Provinsi Aceh seluas 199,6 ha (seratus sembilan puluh sembilan koma enam hektar).



Gambar 3.3
Lokasi Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe

Sumber: <http://kek.go.id>

KEK Arun Lhokseumawe berfokus pada beberapa sektor yaitu energi, petrokimia, agro industri pendukung ketahanan pangan, logistik serta industri penghasil kertas kraft. Dari sektor energi (minyak dan gas) akan dikembangkan regasifikasi LNG, LNG Hub/ Trading, LPG Hub/ Trading, Mini LNG Plant PLTG dengan pengembangan pembangkit listrik yang ramah lingkungan atau clean energy solution provider. Infrastruktur logistik juga dikembangkan untuk mendukung input dan output dari industri minyak dan gas, petrokimia dan agro industri, melalui peningkatan infrastruktur pelabuhan dan dermaga berstandar Internasional.

Selain itu, Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe berpotensi menjadi salah satu ekosistem perairan yang kaya dan produktif dan memungkinkan menjadi basis pengembangan industri perikanan tangkap. Dengan potensi yang dimiliki, Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe juga akan menjadi kawasan basis industri pertanian dengan dukungan komoditas unggulan seperti sawit, kopi, kakao, karet, kelapa, minyak atsiri dan lain-lain.

KEK Arun Lhokseumawe akan berkembang bersamaan dengan pengembangan wilayah beberapa negara di kawasan Asia Selatan melalui revitalisasi ekonomi laut jalur sutra (*Maritime Silk Road*). Dengan demikian maka Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe berada pada pasar perdagangan ASEAN dan Asia Selatan. Dengan potensi dan peluang yang dimiliki, KEK Arun Lhokseumawe diproyeksikan akan mencapai nilai investasi sebesar Rp 3,8 miliar dan menyerap tenaga kerja sebanyak 40.000 orang pada tahun 2021

Dengan adanya Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe diharapkan akan mentransformasikan struktur ekonomi Aceh terutama struktur ekonomi Lhokseumawe dan daerah-daerah penyangganya untuk memiliki nilai tambah yang lebih besar yang berbasis pada industri pengolahan, energi dan logistik. Disamping itu dengan adanya KEK Lhokseumawe akan mendorong laju pertumbuhan ekonomi yang lebih meningkat di masa mendatang. Ketiga komponen industri yang berbasis pada pengolahan, energi dan logistik ini adalah sangat layak untuk menjadi sumber mesin pertumbuhan ekonomi (*economic growth driver*) di kawasan Lhokseumawe dan sekitarnya.

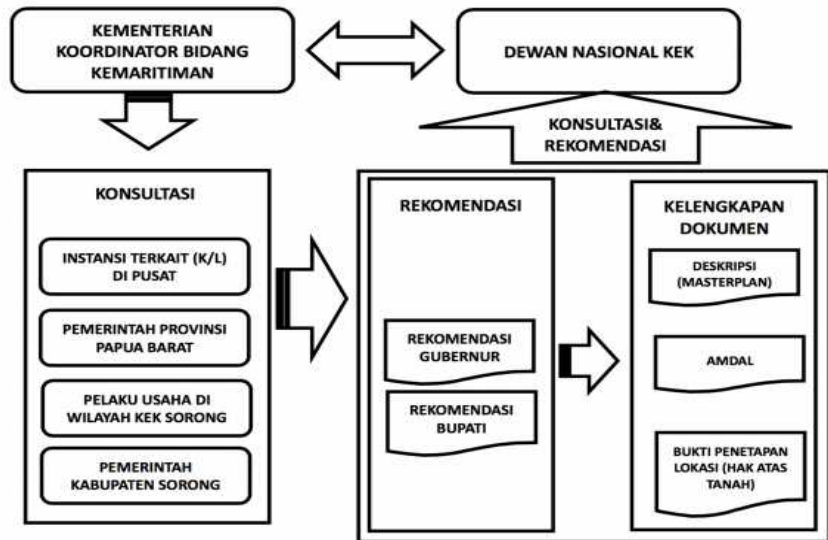
Kementerian Perindustrian adalah instansi yang menginisiasi pengusulan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe. Di tingkat pusat, keinginan ini disambut baik oleh Kementerian Koordinator Bidang Maritim, sementara itu di tingkat daerah, Gubernur Aceh, Pemerintah Kabupaten Aceh Utara dan juga Pemerintah Kota Lhokseumawe mendukung penuh upaya revitalisasi kawasan industri Lhokseumawe ini.

Proses Pengusulan KEK Lhokseumawe Sesuai dengan Peraturan Menko Perekonomian Nomor 2 Tahun 2011 tentang Pedoman Pengusulan KEK, maka pengusulan KEK Lhokseumawe perlu dilengkapi oleh beberapa dokumen antara lain:

- 1) Deskripsi rencana pengembangan KEK yang memuat rencana pembiayaan dan jadwal pembangunan KEK Lhokseumawe
- 2) Peta detail lokasi pengembangan serta luas area KEK yang diusulkan
- 3) Rencana peruntukan ruang pada lokasi KEK yang dilengkapi dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

- 4) Sumber pembiayaan
- 5) Studi kelayakan ekonomi dan finansial
- 6) Analisis mengenai dampak lingkungan hidup yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
- 7) Usulan jangka waktu beroperasinya KEK dan rencana strategis pengembangan KEK
- 8) Penetapan lokasi atau bukti hak atas tanah

Bagan alir proses pengajuan KEK Lhokseumawe seperti yang telah dijelaskan di atas dapat dilihat pada gambar



Gambar 3.4.

Mekanisme Pengusulan KEK Lhokseumawe

Sumber: Bappeda Aceh, 2015: 163

3.4. Sejarah Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe

Pembentukan KEK Arun Lhokseumawe merupakan tindak lanjut dari instruksi langsung Bapak Presiden RI Joko Widodo pada saat berkunjung ke Aceh tanggal 9-10 Maret 2015, kepada Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman agar melakukan langkah strategis terkait dengan revitalisasi aset eks Arun Lhokseumawe yang ada di Lhokseumawe dan secara khusus Bapak Presiden menugaskan untuk membangun Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) berbasis kawasan industri yang sudah ada.

Sepanjang tahun 2015, Kemenko Kemaritiman membangun koordinasi dengan Kementerian Perindustrian, Pemerintah Propinsi Aceh serta Pemerintah Kabupaten Aceh Utara dan Kota Lhokseumawe dalam rangka menyiapkan dokumen untuk pengusulan KEK. Koordinasi juga dilakukan dengan beberapa perusahaan industri yang beroperasi dalam kawasan tersebut seperti PT. Pertamina, PT. Pupuk Iskandar Muda dan PT. Pelindo I.

Pada akhir tahun 2015, Kemenko Kemaritiman menyampaikan usulan kepada Kementerian Perindustrian agar dokumen pengusulan KEK Arun Lhokseumawe diajukan oleh Kementerian Perindustrian dengan alasan bahwa kawasan tersebut merupakan kawasan industri yang masih tumbuh, dan dengan pertimbangan lain pada saat yang bersamaan Kemenko Kemaritiman sedang mengurus pengusulan KEK Sorong di Papua. Pengalihan pengusul kepada Kementerian Perindustrian semata-mata untuk memudahkan koordinasi dengan perusahaan industri yang sedang beroperasi di kawasan Lhokseumawe.

Pada tanggal 1 Maret 2016, Kementerian Perindustrian bersama Kemenko Kemaritiman dan sejumlah BUMN mengadakan rapat evaluasi terhadap usulan KEK Arun Lhokseumawe di Kantor Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. Rapat tersebut dipimpin langsung oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua Dewan KEK Nasional, Darmin Nasution. Dari hasil evaluasi terhadap dokumen pengusulan KEK, rapat memutuskan agar pengusul KEK tidak dilakukan oleh Pemerintah tetapi oleh Badan Usaha. Hal ini dengan pertimbangan bahwa dari hasil evaluasi terhadap KEK yang sudah ada, KEK dijalankan oleh Pemerintah menghadapi banyak kendala dalam pelaksanaannya. Sebaliknya, KEK yang diusulkan dan dijalankan oleh badan usaha cenderung lebih hidup dan lebih operasional sesuai dengan harapan Pemerintah. Menteri merekomendasikan agar Kementerian Perindustrian melakukan pembicaraan lebih lanjut dengan BUMN Eksisting dikawasan tersebut seperti PT. Pertamina (Persero), PT. Pelindo I (Persero), PT. Pupuk Iskandar Muda, PT. Kertas Kraft Aceh, PT. Asean Aceh Fertilizer serta dengan Pemerintah Aceh.

Menindaklanjuti hasil Rapat tersebut, Kementerian Perindustrian mengadakan Rapat Percepatan Pembangunan

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Arun Lhokseumawe di Direktorat Jenderal Pengembangan Perwilayahan Industri Kementerian Perindustrian tanggal 18 April 2016 dan 21 April 2016, salah satu hasil keputusan rapat tersebut adalah menunjuk 3 (tiga) BUMN yaitu PT. Pertamina (Persero), PT. Pupuk Iskandar Muda (PT.PIM), PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) sebagai pengusul dan pengelola KEK Arun Lhokseumawe. Rapat tersebut juga menyepakati agar pengusulan KEK Arun Lhokseumawe juga mengikutsertakan Pemerintah Aceh yang nantinya akan diwakili oleh salah satu Perusahaan Daerahnya. Dengan demikian KEK Arun Lhokseumawe telah berubah lagi pengusulnya yaitu Badan Usaha yang diwakili oleh BUMN dan BUMD.

Hasil rapat tersebut kemudian disampaikan oleh Direktur Utama PT. PIM Achmad Fadhiel kepada Gubernur Aceh dr. Zaini Abdullah yang didampingi oleh Kepala Badan Investasi dan Promosi Aceh Iskandar Zulkarnaen pada tanggal 24 April 2016 bertempat di Pendopo Gubernur Aceh di Banda Aceh.

Selanjutnya Gubernur Aceh Aceh mengundang Direktur Utama PT.Pertamina, Direktur Utama PT. Pupuk Iskandar Muda dan Direktur Utama PT. Pelindo I menyelenggarakan Rapat Pembahasan Rencana Percepatan KEK Arun Lhokseumawe tanggal 10 Mei 2016 di Pendopo Gubernur Aceh. Pada rapat ini diputuskan bahwa 3 (tiga) BUMN akan bekerjasama dengan Badan Usaha Milik Daerah Perusahaan Daerah Pembangunan Aceh (PDPA) sebagai entitas mewakili Pemerintah Aceh.

Pada perkembangan selanjutnya, Pemerintah Aceh menyampaikan keinginannya untuk menjadi pengusul KEK, Pada tanggal 12 Agustus 2016 Pemerintah Aceh mengadakan Rapat Koordinasi dengan Kemenko Kemaritiman dan Sumber Daya, Kementerian Perindustrian dan Dewan Nasional KEK dan menyampaikan keinginan Pemerintah Aceh Sebagai pengusul KEK Arun Lhokseumawe. Dua bulan selanjutnya tepatnya pada tanggal 12 Oktober 2016 Pemerintah Aceh menyampaikan dokumen pengusulan kepada Sekretariat Dewan Nasional KEK.

Pada tanggal 21 Oktober 2016 bertempat di Sekretariat Dewan Nasional KEK, dilakukan evaluasi terhadap dokumen usulan yang disampaikan oleh Pemerintah Aceh, dimana Dewan Nasional

KEK memberikan catatan perbaikan. Sekretaris Dewan KEK Nasional menyampaikan hasil evaluasi kepada Kepala Badan Investasi dan Promosi (Bainprom) Aceh Iskandar Zulkarnaen, PhD Kepala Dinas Perindustrian dan Perdagangan (Disperindag) Aceh Ir. Arifin dan Kepala Dinas Pendapatan dan Kekayaan Aceh (DPKA) Muhammad, SE., MM dan Tim KEK Aceh, bahwa usulan KEK yang disampaikan Pemerintah Aceh tidak dapat diteruskan karena Pemerintah Aceh bukan pemilik atas lahan kawasan yang diusulkan. Dewan KEK menyarankan agar usulan KEK sebaiknya diusulkan oleh Badan Usaha yang memiliki aset di kawasan tersebut. Selanjutnya, jika Pemerintah Aceh tetap ingin menjadi pengusul, maka Pemerintah Aceh perlu mendapatkan persetujuan tertulis dari pemilik lahan pada kawasan yang diusulkan. Namun dalam perkembangannya, Pemerintah Aceh tidak mendapatkan persetujuan dari pemilik lahan pada kawasan tersebut.

Pada tanggal 17 November 2016 Pemerintah Aceh mengadakan pertemuan dengan Direktur Jenderal Pengembangan Perwilayahan Industri (Dirjen PPI) Kementerian Perindustrian Bapak Imam Haryono, PhD dan Sekretariat Nasional KEK serta Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) Kementerian Keuangan di ruang rapat Direktorat Jenderal Pengembangan Perwilayahan Industri Kementerian Perindustrian, untuk membahas kembali evaluasi pengusulan KEK Arun Lhokseumawe. Rapat tersebut dipimpin oleh Dirjen PPI, sementara rombongan Pemerintah Aceh dipimpin langsung oleh Plt. Gubernur Aceh Soedarmo yang didampingi Asisten II Setda Aceh Drs. Zulkifli, MM, Kepala Bainprom Iskandar Zulkarnaen, PhD, Kadis Perindag Ir. Arifin, Kepala DPKA Muhammad, SE, MM, Staf Ahli Gubernur Aceh Azhari Hasan, SE., MM dan Dr. M. Jakfar, M.Hum.

Dengan mempertimbangkan evaluasi Sekretariat Nasional KEK dan masukan Direktur Jenderal Pengembangan Perwilayahan Industri Kementerian Perindustrian dimana pengusulan KEK oleh Pemerintah umumnya kurang optimal bila dibandingkan dengan pengusulan oleh Badan Usaha seperti; Sei Mangkei (pengusul Badan Usaha) lebih cepat pembangunannya dibandingkan dengan KEK Maloy Batuta Trans Kalimantan (MBTK), KEK Tanjung Api-Api, KEK Morotai dan lain-lain yang diusulkan oleh Pemerintah.

Belajar dari beberapa pengalaman KEK lain yang diusulkan oleh Pemerintah, dan dengan mempertimbangkan beberapa kendala lain seperti; KEK harus melalui proses lelang, proses anggaran yang kurang fleksibel, kendala hambatan bisnis Pemerintah, maka hasil pertemuan menyimpulkan bahwa akan lebih baik jika Pengusulan KEK Arun Lhokseumawe diusulkan oleh BUMN, dengan tetap melibatkan Pemerintah Aceh dengan menunjuk salah satu entitas bisnis yaitu BUMD (Perusahaan Daerah Pembangunan Aceh/PDPA).

Hasil pertemuan juga merekomendasikan bahwa konsep pengusulan KEK Arun Lhokseumawe adalah Badan Usaha berbentuk konsorsium yang didirikan oleh 3 (tiga) BUMN yaitu PT. Pertamina (Persero), PT. Pupuk Iskandar Muda dan PT. Pelindo I (Persero) bersama Perusahaan Daerah Pembangunan Aceh.

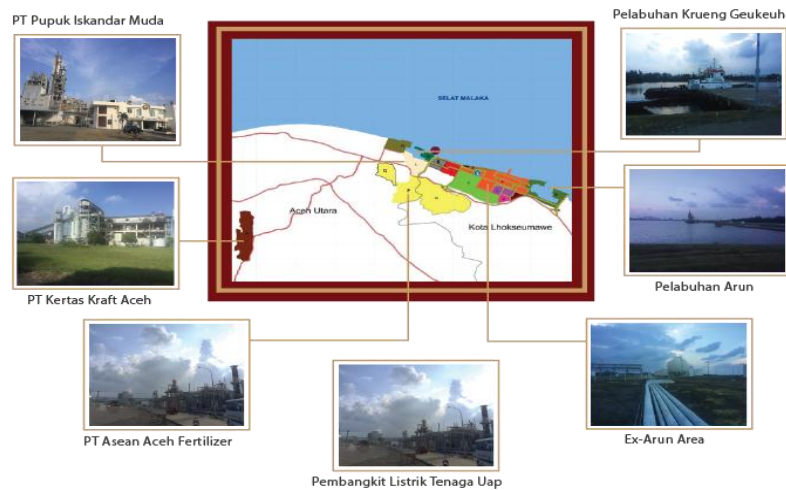
Berdasarkan hasil pertemuan tersebut, selanjutnya Kementerian Koordinator Perekonomian bersama Sekretariat Dewan Nasional KEK secara marathon menyelenggarakan sejumlah pertemuan dengan mengundang sejumlah pihak diantaranya Kementerian Perindustrian yang sering diwakili oleh Ditjen PPI, Perwakilan Pemerintah Aceh yang diwakili oleh Kaban Inprom Iskandar Zulkarnaen, Kadisperindag Arifin, Kadis DPKKA Muhammad, dan Staf Ahli Gubernur Aceh M. Jafar sertatim Ahli Bapak Mawardi Ismail, serta perwakilan dari Konsorsium BUMN; Pertamina, PT. PIM dan Pelindo serta PDPA. Dalam beberapa pertemuan, perwakilan dari Pemerintah Kabupaten Aceh Utara dan Kota Lhokseumawe juga sering hadir dan ikut memberi kontribusi dalam beberapa pertemuan tersebut. Pada tahap ini, semua pihak sepakat agar mendorong keluarnya Peraturan Pemerintah tentang KEK Arun Lhokseumawe. Untuk itu, selama sekitar dua bulan semua pihak bersinergi melakukan berbagai pembahasan dan melengkapi persyaratan usulan KEK.

Pada tanggal 31 Januari 2017, bertempat di Ruang rapat Menteri Koordinator Bidang Perekonomian diadakan Rapat Evaluasi usulan KEK Arun Lhokseumawe sekaligus mengundang 17 (tujuhbelas) menteri yang terkait dalam rangka sinkronisasi sekaligus meminta dukungan dari seluruh kementerian terkait untuk KEK Arun Lhokseumawe. Kepala BKPM Thomas Lembong

menyampaikan dukungan untuk menyiapkan pelimpahan perizinan dan semua dukungan yang diharapkan, Menteri Perhubungan menyampaikan komitmen untuk membangun infrastruktur diantaranya peningkatan status Bandara Malikussaleh menjadi bandara internasional dan peningkatan status Pelabuhan Krueng Geukueh menjadi Pelabuhan Internasional serta dukungan lainnya. Sementara Wakil menteri Keuangan juga menyampaikan rencana optimalisasi aset eks Arun dan kebijakan fiskal dan insentif di dalam kawasan. Demikian juga kementerian lain yang hadir, seluruhnya akan memberikan dukungan bagi operasionalisasi KEK Arun Lhokseumawe.

Pada tanggal 17 Februari 2017, Presiden Republik Indonesia Bapak Joko Widodo menandatangani Peraturan Pemerintah Nomor 05 Tahun 2017 tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Arun Lhokseumawe sebagai landasan yuridis bagi pelaksanaan era baru industrialisasi di Aceh dan dikawasan barat Indonesia.

Di dalam bagian penjelasan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2017 tentang Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe disebutkan bahwa dalam mempercepat pembangunan perekonomian di wilayah Kota Lhokseumawe, Kabupaten Aceh Utara dan Propinsi Aceh serta untuk menunjang percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional, perlu mengembangkan wilayah Kota Lhokseumawe dan wilayah Kabupaten Aceh Utara sebagai Kawasan Ekonomi Khusus. Wilayah Arun memiliki potensi dan keunggulan secara geoekonomi dan geostrategis.



Gambar 3.5
Infrastruktur Kawasan Ekonomi Khusus Lhokseumawe

Sumber: <http://kek/go.id>

Sedangkan beberapa insentif dalam KEK Lhokseumawe dapat dilihat dalam tabel di bawah ini

Tabel 4.1
Beberapa Insentif dalam KEK Lhokseumawe

Kegiatan KEK Arun Lhokseumawe	Insentif
Investasi di kegiatan utama: 1. Industri kelapa sawit 2. Industri karet	<i>Tax Holiday</i> <ul style="list-style-type: none"> • Pengurangan PPh sebesar 20-100% selama 10-25 tahun untuk nilai investasi lebih dari Rp 1 triliun. • Pengurangan PPh sebesar 20-100% selama 5-15 tahun untuk nilai

investasi lebih dari Rp
500 miliar.

Tax Allowance

Kegiatan Lainnya: Logistik
Pariwisata Aneka Industri
(antara lain: Elektronika,
Pupuk)

- Pengurangan penghasilan netto sebesar 30% selama 6 tahun;
- Depresiasi dan amortisasi yang dipercepat;
- PPh atas deviden sebesar 10%
- Kompensasi kerugian 5-10 tahun

Khusus Kegiatan Pariwisata,
mendapatkan fasilitas:

1. Pengembalian PPN (*duty free shop*).

Insentif lainnya adalah

- PPh Pasal 22 Impor tidak dipungut
- PPN atau PPN dan PPnBM tidak dipungut
- Pembebasan bea masuk
- Penangguhan bea masuk
- Kemudahan perizinan keimigrasian
- Kemudahan perizinan pertanahan
- Kemudahan perizinan ketenagakerjaan
- Fasilitas lalu lintas barang
- Kemudahan perizinan penanaman modal (3 jam) meliputi : Izin investasi, Akta Perusahaan dan Pengesahan, NPWP, Tanda Daftar Perusahaan (TDP), Rencana Penggunaan Tenaga Kerja Asing (RPTKA),Izin Mempekerjakan Tenaga Kerja Asing (IMTA), Angka Pengenal Importir Produsen (API-P) Nomor Induk Kepabeaan (NIK), dan Surat Keterangan Peta Informasi Ketersediaan Lahan (jika diperlukan)

BAB IV

REVITALISASI KAWASAN EKONOMI KHUSUS LHOKSEUMAWE

Bukan hanya sebagai tempat transportasi laut semata, pelabuhan telah lama menjadi titik fokus pembangunan ekonomi dan sosial lokal, regional, nasional dan internasional dan bahkan perubahan sosial (Polónia, 2010:17). Posisi yang strategis membawa pelabuhan menjadi bidang penelitian yang signifikan untuk mendukung studi mengenai pengembangan jaringan perdagangan, serta perkembangan teknologi dan industri dan perubahan sosial dan perkotaan. Pelabuhan tidak lagi dipelajari secara eksklusif sebagai infrastruktur atau pusat ekonomi, namun sebagai sistem yang kompleks, yang dihasilkan oleh kekuatan ekonomi, politik, sosial dan budaya; gerbang antara darat dan laut, antara daerah pedalaman dan daerah pedalaman, poros nodal dengan dampak pada struktur teritorial, ekonomi, sosial dan mental. Juga agen aktif dalam proses modernisasi dan perubahan, memiliki peran dalam bidang inovasi teknologi dan dalam proses urbanisasi.

Semua pelabuhan memiliki peran dan fungsi yang sama seperti di atas. Hanya kapasitasnya saja yang berbeda. Semakin penting pelabuhan, semakin besar juga peranannya dalam melakukan perubahan dan pembangunan. Persoalannya adalah bagaimana peran tersebut dibangun. Berdasarkan sejarah, ada dua hal yang menjaditolak ukur standar besar kecilnya peran pelabuhan. Pertama adalah kondisi alam, dan yang kedua (yang paling penting) adalah kebijakan politik. Dukungan pemerintah ini bukanlah sebuah konsep tunggal, melainkan terdiri dari rangkaian kebijakan yang integratif meliputi politik, sosial, dan (kemampuan) ekonomi.

Apabila keduanya terlengkapi, maka pelabuhan yang ada akan memiliki peran yang sangat besar sekali dampaknya bagi pembangunan ekonomi nasional. Kondisi alam yang tidak mendukung dapat direkayasa apabila pemerintah setempat memiliki keinginan politik untuk menjadikan pelabuhan yang semula kecil dan tidak strategis menjadi besar dan signifikan. Umpamanya, dilakukan upaya pengerukan, pembangunan sarana

prasarana dan penerbitan peraturan yang afirmatif. Sebaliknya, kondisi alam yang mendukung akan sia-sia apabila pemerintahan yang ada tidak optimal dalam memberikan dukungan. Tanpa dukungan pemerintah, jalan menuju optimalisasi pelabuhan akan sangat terjal. Tetapi upaya akan menemui jalan buntu apabila baik secara alami maupun secara politik, tidak terpenuhi.

Seperti layaknya pelabuhan lain, Krueng Geukung juga diharapkan dapat menjadi bagian dari pusat-pusat pertumbuhan ekonomi. Secara geografis, kondisi alam Pelabuhan Krueng Geukung menjanjikan tidak hanya dalam skala lokal, tetapi juga pertumbuhan ekonomi dan sosial di tingkat nasional, regional bahkan internasional. Sejak ditetapkan sebagai Kawasan Ekonomi Eksklusif (KEK), Kota Lhokseumawe diharapkan mampu mempercepat pengembangan ekonomi yang bersifat strategis bagi pengembangan ekonomi nasional.

Dalam konteks KEK ini, pengembangan ekonomi di Lhokseumawe dibagi dalam tiga tahapan lima tahunan. Tahap pertama (2016-2020) akan tertuju pada revitalisasi fasilitas yang ada. Salah satu mitra yang digandeng oleh Pemerintah Lhokseumawe adalah PT Pelindo I, yaitu Badan Usaha Milik Negara yang mengelola pelabuhan umum (diantaranya) di Nanggroe Aceh. Pelindo dengan demikian bertugas merevitalisasi pelabuhan yang berada di wilayah Lhokseumawe yaitu Krueng Geukueh.

4.1 Signifikansi Pelabuhan

Seperti dikatakan Polónia di atas terkait posisi signifikan dan strategisnya pelabuhan, dalam sejarah kemajuan peradaban manusia, pelabuhan telah lama menjadi titik fokus pembangunan ekonomi dan sosial lokal, regional, nasional dan internasional dan perubahan sosial. Pelabuhan tidak lagi dipelajari secara eksklusif sebagai infrastruktur atau pusat ekonomi, namun sebagai sistem yang kompleks, yang dihasilkan oleh kekuatan ekonomi, politik, sosial dan budaya; Gerbang antara darat dan laut, antara daerah pedalaman dan daerah pedalaman, poros nodal dengan dampak pada struktur teritorial, ekonomi, sosial dan mental. Mereka juga agen aktif dalam proses modernisasi dan perubahan, memiliki

peran dalam bidang inovasi teknologi dan dalam proses urbanisasi (Polónia, 2010:17).

Pada periode-periode awal modernisasi peradaban Barat, khususnya Eropa, peran yang dimainkan oleh pelabuhan tidak terbantahkan. Keberadaan mereka penting untuk penataan ruang ekonomi dan efisiensi pengiriman logistik atau bahan kebutuhan pokok lainnya. Pelabuhan-pelabuhan yang ada berperan dalam membangun jaringan perdagangan dan rute maritim, peningkatan tonase kapal, ekonomi dunia, semuanya bekerja untuk meningkatkan kepentingan dan kepentingan aktivitas maritim dan pentingnya pelabuhan laut (Unger, 2006) Mereka menjadi sangat strategis dalam pembentukan struktur politik dan ekonomi. Pada saat itulah kemudian dirasakan bahwa pelabuhan memainkan peran baru. Sebagai dampaknya, di era awal modernisasi Eropa, pelabuhan telah nyata nyata memberikan kontribusi bagi sejarah dan dinamika Eropa. Interaksi yang terjadi di pelabuhan menghasilkan fenomena demografis, sosial dan mental yang secara jelas membuktikan bahwa zona pelabuhan terpisah dari daerah pedalaman.

Saat ini pelabuhan memiliki fungsi yang sangat kompleks sekali. Karenanya, berbagai definisi pelabuhan dapat dilihat dari beragam sudut pandang seperti dalam praktik hukum, ekonomi dan teknologi. Secara sederhana pelabuhan adalah tempat pertukaran barang atau penumpang antar kapal, atau antara kapal dan kendaraan pengangkut darat. Pelabuhan merupakan sebuah fasilitas di samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Dundovic dan Kesic (Jakomin, 2003:2) mendefinisikan pelabuhan sebagai pelabuhan alami atau buatan manusia di laut, sungai, kanal atau danau, di mana kapal menemukan tempat berlindung dari ombak, arus, pasang surut, dan es; Berlindung dari tindakan atau serangan yang bermusuhan; Tempat yang menyediakan perlindungan, air tawar dan bekal; Tempat untuk perbaikan pada lambung kapal, mesin dan peralatan, atau untuk membersihkan semua bagiannya; Tempat untuk keluar yang aman dan cepat, pemuatan atau pemuatan muatan dan penumpang; Dan tempat yang memungkinkan kru untuk beristirahat dan bersantai.

Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. Pelabuhan juga merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu daerah tertentu dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau, bahkan antar negara. (Triatmodjo, 2009). Dengan adanya pelabuhan maka kegiatan ekonomi suatu wilayah akan dapat menjadi lebih lancar, karena berdasarkan pada fakta yang ada pada beberapa negara, barang – barang ekspor impor sebagian besar dikirim melalui jalur laut meskipun rute perjalanan yang dituju dapat dilalui oleh moda transportasi lain. ini karena dengan menggunakan laut, walau relatif memakan waktu lebih lama, tetapi kuantitas yang dapat dipenuhi jauh lebih banyak dan biaya perjalanannya pun lebih murah.

Secara tradisional, pelabuhan memiliki tiga fungsi yaitu sebagai aurs lalu lintas atau transportasi, perdagangan dan industri. Namun fungsi tradisional pelabuhan laut berubah hari ini (Jakomin, 2003:2). Di era globalisasi, tidak ada satu tujuan pun di dunia yang tidak dapat diakses yang menyebabkan mudahnya pengiriman informasi ke setiap tujuan. Perkembangan ini membawa perubahan fungsi tradisional pelabuhan yang selama ini berlaku. Menurut Jakomin lebih lanjut, dalam masa modern ini, pelabuhan memiliki fungsi lain yaitu sebagai fungsi logistik dan distribusi. Pelabuhan laut bertindak tidak hanya sebagai titik penanganan, atau mengembalikan barang ke jalur transportasi mereka, tetapi juga sebagai pusat logistik dan distribusi yang berfungsi sebagai hub intermodal dalam rantai pasokan, yang menawarkan layanan dari pintu ke pintu ke pelanggan.

Dalam pengembangan ekonomi, pelabuhan memiliki beberapa fungsi yang sama – sama dapat meningkatkan ekonomi suatu negara. Pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor impor dan kegiatan ekonomi lainnya yang saling berhubungan sebab akibat (Bintarto, 1968:33). Dengan adanya kegiatan di pelabuhan, maka keuntungan secara ekonomi yang langsung dapat dirasakan adalah terbukanya banyak lapangan kerja bagi masyarakat sekitar, karena dalam segala bidang kegiatan di pelabuhan tenaga kerja manusia akan sangat dibutuhkan seperti contohnya tenaga kerja sebagai kuli (untuk mengangkat barang –

barang), pengatur lalu lintas pelabuhan (terutama pengatur lalu lintas kendaraan yang akan masuk ke kapal), dan petugas kebersihan pelabuhan.

Infrastruktur pelabuhan berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja, serta peningkatan kemakmuran masyarakat sekitar. Dengan adanya pelabuhan maka barang – barang dagang banyak masuk ke sebuah negara, hal ini juga bertujuan untuk memenuhi keinginan masyarakat untuk mengkonsumsi barang tersebut. Mengingat sekarang ini merupakan jaman pasar global, maka tingkat keinginan untuk mengkonsumsi barang – barang yang sedang menjadi *trend-center* pun meningkat, walaupun barang tersebut bukan berasal dari negaranya. Selain sebagai prasarana transportasi pelabuhan juga dapat dimanfaatkan sebagai tempat pariwisata karena juga dapat membawa keuntungan baik bagi negara maupun masyarakat sekitar (Indriyanto, 2005).

Dalam konteks Indonesia secara lebih spesifik, pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara. Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan, baik itu perdagangan antar pulau maupun internasional. Sebagai titik temu antar transportasi darat dan laut, peranan pelabuhan menjadi sangat vital dalam mendorong pertumbuhan perekonomian, terutama daerah strategis menjadi tempat perpindahan barang dan manusia dalam jumlah banyak. Sebagai bagian dari sistem transportasi, pelabuhan memegang peranan penting dalam perekonomian.

Dengan demikian, dapatlah disimpulkan bahwa pelabuhan memiliki peranan yang sangat penting dan sangat strategis dalam menunjang pertumbuhan perekonomian dan perdagangan kota dan provinsi secara khusus, serta negara secara umum. Demikian juga keberadaan pelabuhan Krueng Geukueh di Lhokseumawe diciptakan dengan maksud mengemban fungsi sebagaimana tersebut di atas dengan tujuan akhir adalah untuk meningkatkan pengembangan ekonomi yang bersifat strategis bagi pengembangan ekonomi nasional.

4.2 Kondisi Ideal Pelabuhan

Pelabuhan secara ideal harus dapat memainkan banyak fungsi dan peran. Peran ekonomi, sosial budaya, dan juga politik. Karena itu, beragamnya fungsi dan layanan yang disediakan pelabuhan membuat pelabuhan sering dianalogikan sebagai sebuah sistem. Begitu strategisnya posisi pelabuhan, maka penanganannya pun harus dilakukan secara serius dan maksimal. Pelabuhan adalah sebuah proyek berbiaya tinggi. Investasi yang tidak ditindaklanjuti secara sungguh-sungguh dan berkesinambungan hanya akan membuang-buang anggaran besar saja.

Bagaimanakah pelabuhan yang ideal itu? Dari beberapa definisi dan definisi yang dipaparkan sebelumnya, pelabuhan memainkan beragam peran mulai dari peran akselerasi pertumbuhan ekonomi, sosial budaya, politik hingga yang sifatnya rekreatif. Karena itu, pelabuhan yang ideal adalah pelabuhan yang dapat mencakup semuanya. Perkembangan yang terjadi di dalam industri jasa kepelabuhan di dunia saat ini telah meningkatkan fungsi pelabuhan yang semula hanya sebagai tempat sandungan dan link mata rantai transportasi, telah berkembang menjadi pusat pelayanan yang mampu menawarkan paket pelayanan komprehensif (*Service Centre, Distribution and Value added*) dan berfungsi sebagai *Trade Logistic Platform*. Hal ini dikarenakan adanya perubahan pola pikir konsumen dan perdagangan dunia yang menginginkan adanya solusi total dengan pelayanan pelanggan yang diutamakan (Sudjanadi, 2010).

Pada umumnya, menurut Sudjanadi (2010) pelabuhan dengan standar internasional dalam pelayanan dan pengelolaan pelabuhan (*Port Management and Operation*) berorientasi pada pendekatan *The Marketing Mix to Service* mempunyai ciri-ciri umum sebagai berikut: Biaya jasa pelabuhan yang wajar (*lower costs*); Sistem dan prosedur pelayanan yang sederhana (*single documentation and procedures*); Kemudahan dalam transaksi bisnis di pelabuhan (*paperless transaction*); Kelancaran dalam kegiatan transshipment dan re-export (*less Restriction on transshipment and reexport*), dan; Mampu menawarkan jasa pelayanan lainnya yang lebih menarik (*offers more than just storage*).

Beberapa contoh pelabuhan yang dapat dikategorikan ideal dan sesuai dengan standar internasional antara lain adalah Rotherdam (Belanda), Felixtow (U.K), New York (USA), (PSA-Singapore), Antwerp (Belgia) dan lain sebagainya. Di Indonesia, satu-satunya pelabuhan yang dapat dikategorikan bertaraf internasional adalah Pelabuhan Teluk Lamong, sebuah terminal multipurpose yang dikembangkan oleh PT Pelindo III. Pelabuhan tersebut memiliki keamanan atau sekuritas yang andal. Tidak ada orang yang tidak berkepentingan masuk di wilayah lapangan kontainer, begitu juga di tempat pemeriksaan fisik barang. Lapangan kontainer atau Container Yard (CY) menggunakan crane yang dikendalikan dari jarak jauh untuk memindahkan kontainer-kontainer yang ada. Selain itu, di sebelahnya juga sudah ada hanggar untuk pemeriksaan fisik bea-cukai dan badan karantina. Untuk jalan keluar masuk kendaraan juga sudah dibuat dua lajur sehingga memudahkan mobilitas. Tak cukup hanya di infrastruktur pelabuhannya saja, Teluk Lamong juga menyediakan truk-truk yang ramah lingkungan untuk pengangkutan dimana mesinnya terletak di bawah. Apabila truk tersebut mogok, yang dicopot mesinnya saja diganti baru sehingga dapat berjalan kembali (Kompas, 2015). Namun demikian, karena baru diresmikan pada Mei 2015, pelayanan dan operasional peran dan fungsi pelabuhan ini masih perlu diuji keberlanjutannya.

4.3 Kondisi Krueng Geukueh

Bagaimana dengan kondisi Pelabuhan Krueng Geukueh? Berdasarkan catatan *Logistic Capacity Assesment*, Pelabuhan Krueng Geukueh atau disebut juga Pelabuhan Lhokseumawe telah memenuhi ketentuan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code dalam pengelolaan keamanan fasilitas di pelabuhan. Pelabuhan ini telah ditetapkan sebagai pelabuhan impor produk tertentu melalui Peraturan Menteri Perdagangan RI.

Berada di bawah kendali PT Pelindo I (persero) Cabang Lhoksemauwe, pelabuhan laut Kelas II ini melayani pelayaran dalam negeri maupun internasional (ekspor-impor). Krueng Geukueh juga kerap dipakai sebagai 'supply base' bagi perusahaan tambang minyak yang melakukan eksplorasi di lepas pantai

Lhokseumawe. Altus Logistics, misalnya, pernah menyiapkan sebagian area pelabuhan ini untuk supply base bagi ENI Krueng Mane Limited yang melakukan eksplorasi di dekat sana.

Pelabuhan Krueng Geukueh Lhokseumawe terletak di pantai Timur Propinsi Aceh, tepatnya lokasi pelabuhan berada pada jarak ± 20 km dari Kota Lhokseumawe. Pelabuhan Krueng Geukueh Lhokseumawe memiliki kedalaman 10 meter, bisa disandari kapal dengan ukuran 20.000 Dead Weight Ton/DWT (bobot mati kapal) x panjangnya 100 meter. Pelabuhan ini juga memiliki dermaga seluas 267 x 25 meter yang memungkinkan dua kapal bersandar sekaligus. Juga ditunjang dengan dua gudang permanen masing-masing berukuran 2.000 dan 600 meter persegi, serta lima gudang terpal berukuran 32 x 10 dan 24 x 10 meter. Untuk peralatan pendukung, Pelabuhan ini mempunyai dua unit mobil crane dengan muatan masing-masing 45 dan 25 ton. Untuk mengangkut barang dari kapal ke gudang, pihaknya memiliki enam unit forklift (garpu ungkit) dengan bobot masing-masing 7,5 ton, 5 ton, dan 3 ton. Hingga kuartal pertama 2014 aktivitas ekspor lewat pelabuhan di Aceh Utara itu tercatat hanya sebanyak 384.473 ton (Bappeda Aceh, 2015:149-152).

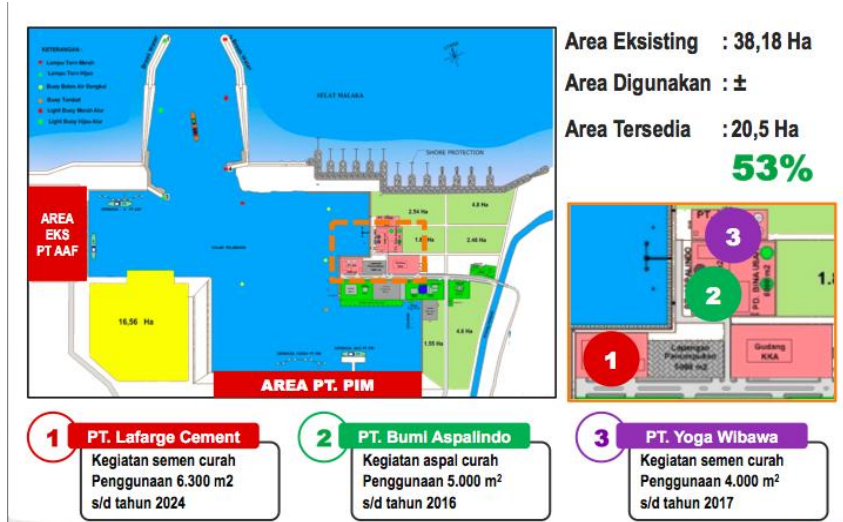


**Gambar 4.1 Lokasi Pelabuhan Krueng Geukueh
(Sumber: Pelindo I)**

Beberapa keunggulan lain dari pelabuhan ini adalah kondisi air yang relatif tenang dibandingkan dengan laut lainnya di daerah yang beriklim sedang. Cuaca bebas dari angin yang kuat maupun topan. Hinterland Pelabuhan Krueng Geukueh Lhokseumawe meliputi wilayah Pemerintahan Kabupaten Aceh Utara. Lokasi Pelabuhan Krueng Geukueh Lhokseumawe yang berada di antara jalur transportasi lintas Timur dan menghadap ke Selat Malaka menyebabkan pelabuhan ini ber-potensi untuk melayani produksi komoditi utama di hinterlandnya di luar sektor migas.

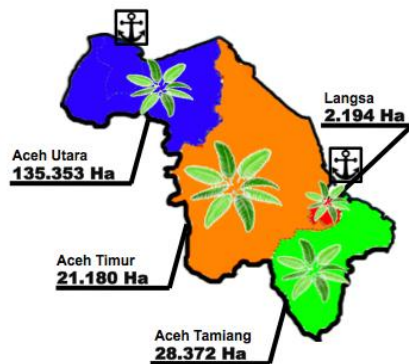


**Gambar 4.2: Foto Pelabuhan Krueng Gekeuh dari Udara
Sumber PT Pelindo I**



Gambar 4.3: Lay Out Pelabuhan Krueng Geukueh
 (Sumber: PT Pelindo I)

Peta sebaran **Kebun Kelapa Sawit** di
 4 (empat) Kabupaten/Kota pendukung
 *Data BPN Tahun 2014



65,3% dari **Total Luas**
 kebun kelapa sawit di seluruh
Provinsi Aceh



Gambar 4.4 Kawasan Hinterland Pendukung Pelabuhan
 (Sumber Pelindo I)

Dengan fasilitas yang ada, seharusnya Krueng Geukueh seharusnya dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi pertumbuhan ekonomi di Aceh. Minimal dalam tingkat lokal, yaitu perekonomian Lhokseumawe. Apalagi ditunjang dengan berbagai

komoditas yang dapat digali dari bumi Aceh. Sawit, misalnya, merupakan komoditas yang berkembang di beberapa wilayah hinterland KEK Lhokseumawe.

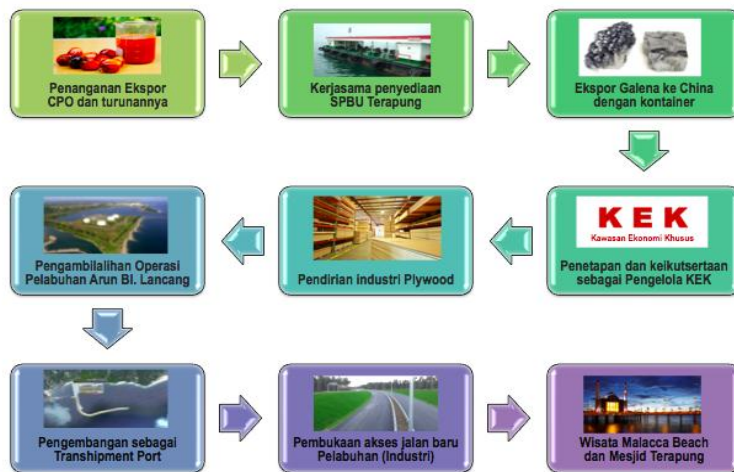
Di tahun 2012, untuk perkebunan rakyat, Aceh Utara memiliki luas lahan sebesar 16.829 ha dengan produksi 39.343 ton. Sementara perkebunan besarnya memiliki luas 7.766 ha dan produksi 76.632 ton. Bireuen memiliki potensi yang juga relatif besar, terutama untuk perkebunan besar, dengan luas lahan 2.071 ha dan produksi 21.261 ton. Sementara Pidie Jaya memiliki luas lahan perkebunan rakyat 2.000 ha dengan produksi 884 ton dan Bener Meriah memiliki luas lahan perkebunan rakyat 1.300 ha dengan produksi 144 ton (Bappeda Aceh, 2015: 123).

Selain Sawit, kawasan hinterland juga dipenuhi oleh komoditas lain seperti kopi dan kakau. Kopi merupakan andalan ekspor bagi Aceh, khususnya masyarakat yang tinggal di Kabupaten Aceh Tengah dan Bener Meriah dengan produksi sekitar 49.784 ton. Perkiraan nilai penjualan yang dihasilkan mencapai Rp 3,5 trilyun per tahun. Untuk Kakao, pada tahun 2012, produksinya mencapai 36.661 ton (Bappeda Aceh, 2015). Disamping masih banyak komoditas pertanian atau perkebunan lain yang proyeksi pertumbuhannya positif, juga ada ekonomi kreatif yang juga terus menunjukkan trend positif.

Tabel 5.1
Komoditas Aceh dan Proyeksinya

No	Jenis Produksi	Produksi Tahun 2012	Persentase Komoditas Keluar Aceh	Tahun				
				2016	2017	2018	2019	2020
1	Kakao	46.782	80%	39.297	40.083	40.884	41.702	42.536
2	Kopi	51.237	60%	32.279	32.925	33.583	34.255	34.940
3	Beras	398.045	30%	125.384	127.892	130.450	133.059	135.720
4	Jeruk keprok	35.000	80%	29.400	29.988	30.588	31.200	31.824
5	Alpokot	22.000	75%	17.325	17.672	18.025	18.385	18.753
6	Rotan	200.000	75%	157.500	160.650	163.863	167.140	170.483
7	Ikan		30%	-	-	-	-	-
8	Karet	6.000	80%	5.040	5.141	5.244	5.348	5.455
9	Kedelai	36.148	30%	11.387	11.614	11.847	12.084	12.325
				417.612	425.964	434.483	443.173	452.037

(Sumber: Bappeda Aceh, 2015)



**Gambar 4. 5 Rencana Pengembangan Berdasarkan Potensi Pasar
(Sumber: Pelindo I)**

Seperti diketahui, di Lhokseumawe terdapat perusahaan pupuk nasional yaitu PT Pupuk Iskandar Muda yang letaknya juga berada di kawasan hinterland. Produksi pupuk ini cukup besar sehingga apabila dipasarkan dengan menggunakan kapal, akan menjadikan pelabuhan yang dipilih menjadi cukup sibuk. Berdasarkan proyeksi, produksi pupuk PT. PIM juga dipredksi akan terus meningkat seperti yang ditampilkan dalam tabel berikut:

**Tabel 5.2
Produksi Pupuk PT PIM dan proyeksinya**

Pupuk	2016	2017	2018	2019	2020
Pupuk Urea	870.000	978.750	1.101.094	1.238.730	1.393.572
Amonia	383.000	430.875	484.734	545.326	613.492
Asam Sulfat	-	-	-	300.000	337.500
Asam Fosfat	-	-	-	100.000	112.500
NPK Chemical	-	-	-	500.000	562.500
NPK Fusion	-	-	-	50.000	56.250
Total Produksi Tahunan	2.044.228	1.411.647	1.587.846	2.736.075	3.077.834
Total Produksi Per bulan	170.352	117.637	132.321	228.006	256.486
Total produksi per minggu	40.885	28.233	31.757	54.722	61.557

(Sumber: Bappeda, 2015)

Selain komoditas yang dihasilkan dari bumi Aceh, Aceh sendiri memerlukan berbagai macam logistik untuk konsumsi masyarakatnya. Mengutip Data Susenas tahun 2014, proyeksi permintaan terhadap kebutuhan logistik oleh masyarakat Aceh terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun.

Dengan hanya komoditas tersebut saja, seharusnya sudah dapat membuat pelabuhan Krueng Geukueh menjadi pelabuhan yang cukup sibuk. Ini karena pengiriman barang akan lebih menguntungkan jika menggunakan kapal. Dengan asumsi setengah dari produksi pupuk yang dihasilkan PT PIM didistribusikan ke luar Sumatra, dengan menggunakan kapal yang berkapsitas 10.000-20.000 ton setidaknya satu sampai dua kapal seminggu akan merapat untuk mengangkut komoditas tersebut. Sementara dari komoditas kopi, kakau dan kebutuhan logistik, setidaknya satu kapal sampai dua kapal seminggu akan dibutuhkan untuk mengangkut barang kebutuhan tersebut.

Tabel 5.3
Produk Konsumsi Masyarakat Aceh dan Proyeksinya

No	Jenis Kebutuhan Logistik	Jumlah Konsumsi 2013*	Proyeksi Permintaan				
			2016	2017	2018	2019	2020
1	Tepung beras	0,261	1.357.606	1.389.102	1.421.330	1.454.304	1.488.044
2	Tepung terigu	1,251	6.507.146	6.658.112	6.812.580	6.970.632	7.132.351
3	Susu kental	3,024	15.729.504	16.094.429	16.467.819	16.849.873	17.240.790
4	Susu bubuk	0,73	3.797.136	3.885.229	3.975.366	4.067.595	4.161.963
5	Bawang merah	20,649	107.406.922	109.898.762	112.448.414	115.057.217	117.726.544
6	Bawang putih	12,045	62.652.737	64.106.281	65.593.546	67.115.317	68.672.392
7	Cabe merah	14,235	74.044.144	75.761.968	77.519.646	79.318.102	81.158.282
8	Cabe rawit	12,723	66.179.392	67.714.754	69.285.736	70.893.165	72.537.887
9	Gula pasir	66,482	345.809.820	353.832.608	362.041.524	370.440.887	379.035.116
10	Gula merah	5,475	28.478.517	29.139.219	29.815.248	30.506.962	31.214.724
11	Tahu	7,29	37.919.340	38.799.069	39.699.207	40.620.229	41.562.618
12	Tempe	7,91	41.144.305	42.098.853	43.075.546	44.074.899	45.097.436
13	Minyak goreng	8,916	46.377.070	47.453.018	48.553.928	49.680.379	50.832.964
Jumlah Total Permintaan Per Tahun			837.403.638	856.831.403	876.709.891	897.049.561	917.861.111
Jumlah Total Permintaan Per Bulan			69.783.637	71.402.617	73.059.158	74.754.130	76.488.426
Jumlah Total Permintaan Per Bulan 75%			52.337.727	53.551.963	54.794.368	56.065.598	57.366.319

(Sumber: Bappeda 2015)

Ini belum terhitung kebutuhan barang baku, barang modal dan barang konsumsi untuk masyarakat dan industri di Aceh lainnya yang akan membutuhkan jasa transportasi pelabuhan Krueng Geukueh. Lokasi pelabuhan yang lebih dekat aksesnya ke pelayaran internasional (dibandingkan pelabuhan Belawan yang

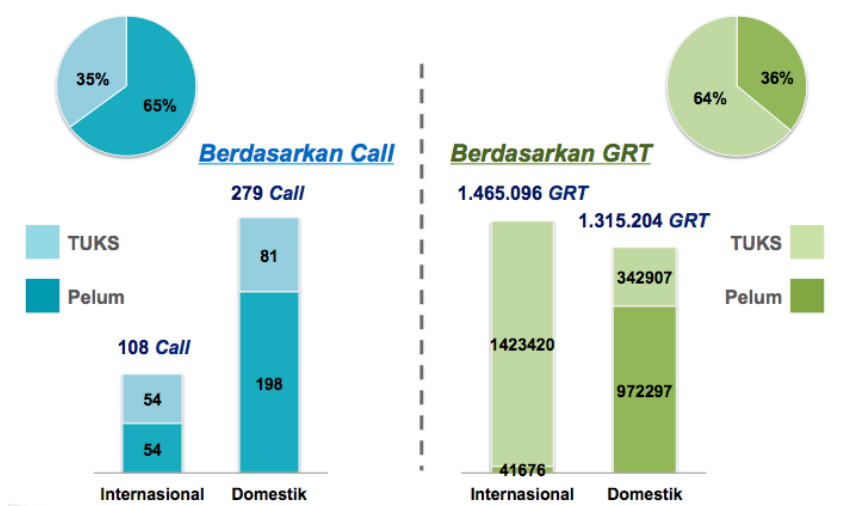
terletak di Medan) dapat menjadikan pilihan bagi para pelaku ekspor import untuk mengirim atau memasukkan barangnya dari dan ke Indonesia.

Dalam kenyataannya, kegiatan di pelabuhan Krueng Geukueh relatif sepi. Dengan berbagai fasilitas dan keterbatasan yang ada, hingga kwartal pertama 2014 aktivitas ekspor lewat pelabuhan di Aceh Utara itu tercatat hanya sebanyak 384.473 ton (Bappeda, 2015: 150). Di bawah adalah tabel traffik pelabuhan Krueng Geukueh dari tahun 2009 hingga 2014 dan juga perbandingan traffik 2015 dan 2016 berdasarkan data dari Pelindo 1

Tabel 5.4
Traffik Pelabuhan Krueng Geukueh

Jenis	Satuan	Lhokseumawe				
		2009	2010	2011	2012	2013
Kunjungan Kapal	Call	465	423	236	696	374
	GT	5.252.991	5.477.445	1.416.765	3.388.687	2.969.970
Bongkar Muat Barang	Ton	6.116.961	5.959.933	3.911.129	3.237.162	2.791.921
Bongkar Muat Peti Kemas	Teus	-	146	-	-	-

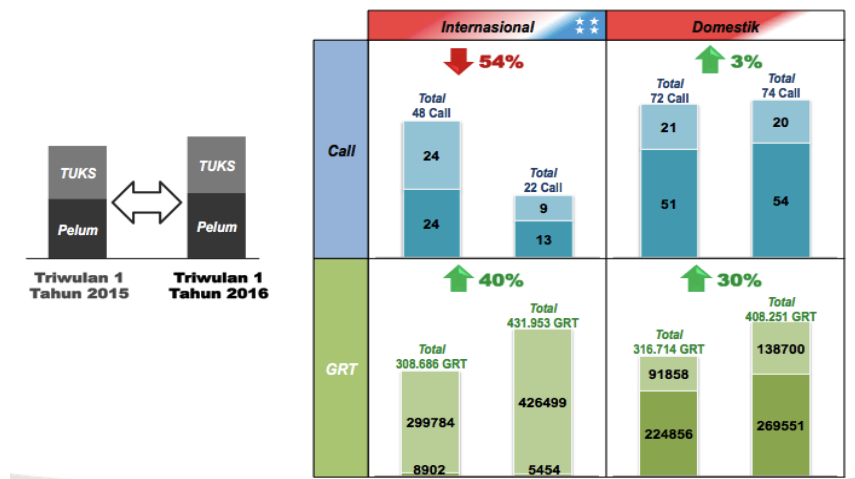
(Sumber Pelindo 1, 2013:81)



Gambar 4.6

Traffik Kunjungan Kapal ke Pelabuhan Krueng Geukueh Tahun 2015

(Sumber: Pelindo I)



Gambar 4.7
Perbandingan Traffik Kunjungan Kapal ke Pelabuhan Krueng Geukueh Tahun 2015 dan Tahun 2016
 (Sumber: Pelindo I)

Bandingkan misalnya aktivitas perdagangan (import) pelabuhan-pelabuhan yang berada di bawah pengelolaan Pelindo 1. Terjadi ketimpangan antara Krueng Geukueh dengan Belawan.

Tabel 5.5
Perdagangan Impor Melalui Pelabuhan Pelindo 1 (dalam satuan ton)

No	Pelabuhan Pelindo I	2014	2015
1	Belawan	3.596.689	2.326.510
2	BICT	2.860.107	3.137.095
3	Dumai	441.225	406.238
4	Pekanbaru	30.119	18.901
5	Tanjungpinang	40.328	22.521
6	Lhokseumawe	58.330	33.436
7	Malahayati	22.180	22.325
8	Tanjung Balai Asahan	357.340	282.725
9	Sei Pakning	164.470	151.115
Jumlah		7.570.788	6.400.866

(Sumber Pelindo 1: 2015)

Rendahnya aktivitas pelabuhan disebabkan karena transportasi komoditas yang dihasilkan dari Aceh dan barang

logistik kebutuhan masyarakat Aceh masih memanfaatkan fasilitas pelabuhan Belawan yang ada di Sumatra Utara. Pemilihan Belawan dilakukan karena Krueng Geukueh dinilai kurang didukung oleh fasilitas dan manajemen transportasi yang baik.

Banyak kapal dan pengusaha enggan memilih Krueng Geukueh karena menilai biaya transportasi komoditas ke Aceh terhitung tinggi. Sebagai contoh, biaya ekspedisi barang dengan menggunakan kontainer dari Jakarta ke Medan dikenakan biaya antara Rp. 8.000.000-Rp.10.000.000. Dengan menggunakan transportasi yang sama, biaya transportasi barang dari Jakarta ke Aceh mencapai Rp. 22.000.000- Rp.25.000.000. Biaya ini terhitung dua kali lipat biaya transportasi Jakarta ke Medan, jelas ini tidak sebanding dengan jarak yang ditempuh. Pengelolaan pelabuhan Krueng Geukueh tidak tersistem dengan baik. Kapal-kapal enggan masuk karena waktu pulang tidak tahu apa yang bisa dibawa dari Aceh. Selain itu, apabila melakukan pengiriman barang melalui pelabuhan Belawan, Sumatera Utara banyak memiliki kemudahan, seperti agency yang menawarkan kemudahan pengiriman barang dalam dan luar negeri.

4.4 Modernisasi Krueng Geukueh

Peran yang dimainkan pemeliharaan dan *upgrade* di pelabuhan sangat penting untuk menjaga agar aset tetap berjalan dengan baik dan muatan bergerak seefisien mungkin. Pelabuhan ditantang untuk memprioritaskan sumber daya terbatas mereka antara investasi modal utama yang dibutuhkan untuk kapal yang lebih besar, versus *upgrade* utama *siklik* dermaga dan fasilitas lainnya. Dan meskipun mendorong kemitraan dengan jalur pelayaran dan agen sektor publik dan swasta terus membantu mendukung infrastruktur rantai pasokan, diperlukan lebih banyak lagi (Smith, 2016)

Tanpa ada perubahan, maka pelabuhan Krueng Geukueh tidak akan pernah dapat mendukung revitalisasi kawasan industri Lhokseumawe menjadi kawasan ekonomi khusus. Karena itu, perlu dilakukan modernisasi terhadap pelabuhan tersebut. Menjadikan Pelabuhan Krueng Geukueh sebagai pelabuhan yang ideal memerlukan upaya dan kerja keras. Secara alam, pelabuhan ini

memang dapat memenuhi standar yang disyaratkan oleh ISPS. Namun demikian, *Logistic Capacity Assesment* dalam web nya hanya meletakkan pelabuhan ini dalam level 1. Level ideal adalah level 3.

Port Security

Lhokseumawe is the only port in Aceh that is ISPS compliant.

Security		
ISPS Compliant (Yes / No)	Yes	
Current ISPS Level	1	Level 1 = Normal, Level 2 = Heightened, Level 3 = Exceptional
Police Boats	N/A	
Fire Engines	N/A	

Gambar 4.8
Level Standar Keamanan Pelabuhan Krueng Geukueh Sumber:
<http://dlca.logcluster.org>

Menurut Pelindo, Pelabuhan Krueng Geuekuh telah memiliki fasilitas-fasilitas yang cukup seperti gudang dengan beberapa ukuran, lapangan langsir atau transportasi barang serta kapal dengan beberapa ukuran.

Fasilitas Pelabuhan

Dermaga (Berth)



Dermaga Umum	267 m	-10 MLWS
Dolphin Cr. Kering	44 m	-9 MLWS
Dolphin Cr. Cair	73 m	-8 MLWS
Dermaga Ro/Ro	11 m	-7 MLWS
Dermaga AAF	300 m	-9 MLWS
Dolphin AAF	150 m	-9 MLWS

Lapangan (Yard)



Lini 1	8.000 m ²	Conblock
Lini 1	5.000 m ²	Conblock
Lini 1	7.100 m ²	Asphalt
Lini 2	5.000 m ²	Conblock

Gudang (Warehouse)



Gudang 01	50mx40m	2.000 m ²
Gudang 02	30mx20m	600 m ²
Gudang KKA	70mx40m	2.800 m ²
Gudang Crane	20mx12m	240 m ²

Gambar 4.9 Gambar Fasilitas Pelabuhan
(Sumber Pelindo I)

Peralatan Bongkar/Muat



**Gambar 4. 10 Gambar Peralatan Bongkar Muat
(Sumber Pelindo I)**

Peralatan Bongkar/Muat



**Gambar 4.11 Gambar Peralatan Forklift untuk Bongkar Muat
(Sumber Pelindo I)**

Peralatan Bongkar/Muat dan Mobil Pemadam Kebakaran yang dibutuhkan



Crane terex 75 Ton



Mobil Pemadam Kebakaran

Gambar 4.12 Gambar Peralatan Bongkat Muat dan Mobil Pemadam Kebakaran (Sumber Pelindo I)



Gambar 4.13 Gambar Kapal Pandu untuk Pendukung (Sumber Pelindo I)

Armada Kapal



Gambar 4.14 Gambar Armada Kapal Pelabuhan Krueng Geukueh (Sumber Pelindo I)

Namun demikian, *Logistic Capacity Assesment* menilai fasilitas yang ada sangat kurang. Fasilitas yang belum ada di Pelabuhan Krueng Geukueh yaitu, belum mempunyai kapal kargo, serta tidak ada kontainer untuk menyimpan barang, belum ada gudang shipping, serta transportasi khusus untuk melansir barang. *Logistic Capacity Assesment* dalam web nya juga menulis data bahwa fasilitas ruang penyimpanan kargo di pelabuhan ini tidak ada sama sekali baik untuk kapasitas 20 ton maupun 40 ton

Tabel 5.6 Ruang Penyimpanan Pelabuhan Krueng Geukueh

Facilities	20 ft	40 ft
Container Facilities Available	Open storage	Open storage
Container Freight Station (CFS)	N/A	N/A
Refrigerated Container Stations	N/A	N/A
Other Capacity Details	N/A	N/A
Daily Take Off Capacity (Containers per day)	Rarely used	N/A
Number of Reefer Stations (connection points)	N/A	N/A
Emergency Take-off Capacity (Give an indication)	N/A	N/A
Off take capacity of gang shift (in Containers per shift)	N/A	N/A

(Sumber Logistic Capacity Assesment)

Tabel 5.7
Sarana Prasarana Pelabuhan Krueng Geukueh

Equipment	Available (Yes / No)	Total Quantity and Capacity Available	Comments on Current Condition and Actual Usage
Dockside Crane	No	n/a	n/a
Container Gantries	No	n/a	n/a
Mobile Cranes	Yes	2 units, 45 & 25 MT	n/a
Reach stacker	Yes	1 unit, 45 MT	n/a
RoRo Tugmaster (w/ Trailer)	No	n/a	n/a
Grain Elevator w/ Bagging Machines	No	n/a	n/a
Transtrainer	No	n/a	n/a
Forklifts	Yes	6 units, 6.5, 2x5, 3MT	n/a

(Sumber Logistic Capacity Assesment)

Krueng Geukueh juga tidak memiliki sarana seperti *grain and bulk*, yaitu fasilitas untuk menangani kargo curah dalam jumlah besar baik dalam bentuk kering maupun basah. Akibatnya, ekspor pupuk, amoniak maupun kebutuhan logistik lainnya seperti gandum, tepung dan lain lain tidak bisa dilakukan di pelabuhan ini. Sehingga PT Pelindo 1 dalam laporan tahunan 2016 melampirkan data bahwa kegiatan bongkar muat di pelabuhan ini mengalami penurunan. Pendapatan pelayanan Unit Bongkar Muat (UBM) tidak sesuai target, karena penurunan pendapatan cukup signifikan terdapat pada aktivitas receiving/delivery di Lhokseumawe, bongkar muat barang per paket di Tanjung Pinang, serta penyewaan alat di Belawan, Lhokseumawe dan Sibolga (Pelindo 1, 2016:103). Menurunnya bongkar muat ini tentu beimplikasi kepada rata-rata utilisasi kapal-kapal yang ada yang terus menurun (Pelindo, 2016:95).

Demikian pula mengenai sumber daya manusia (SDM) yang tersedia kurang memadai baik dalam konteks kuantitas maupun kualitas. Dibandingkan dengan pelabuhan lain yang berada di bawah kendali Pelindo 1, Krueng Geukueh termasuk sangat kurang dalam persoalan SDM yaitu hanya 13 orang. Bandingkan misalnya dengan jumlah SDM di Belawan yang mencapai ribuan.

Pemerintah Aceh dalam mendukung terealisasi KEK Lhokseumawe perlu melakukan peningkatan langkah dan strategi. Seperti mengawalinya dengan melakukan konsolidasi organisasi kedinasan secara internal. Tujuannya agar dapat diketahui secara

kongkrit kemana arah yang ingin dicapai. Terutama bagaimana produk-produk unggulan Aceh akan memiliki daya saing pada 2017. Yakni, demi mewujudkan peningkatan nilai tambah produksi masyarakat dan optimalisasi pemanfaatan sumberdaya alam. Selanjutnya menggerakkan perekonomian masyarakat dari berbagai sektor. Salah satunya menghidupkan fungsi pelabuhan Krueng Geukueh agar terjadi peningkatan nilai perdagangan, dengan cara berkoordinasi dengan Pelindo.

Tabel 5.8
Jumlah SDM di Pelabuhan Pelindo 1

No	Unit kerja	Jumlah SDM
1	Kantor Pusat	498
2	Cabang Belawan	409
3	Cabang Dumai	76
4	BICT	245
5	Cabang Tanjungpinang	34
6	Cabang Pekanbaru	74
7	Cabang Lhokseumawe	13
8	Cabang Tanjung Balai Karimun	20
9	Cabang Sibolga	13
10	Cabang Tembilahan	7
11	Cabang Malahayati	9
12	Cabang Sei Pakning	17
13	Cabang Tanjung Balai Asahan	16
14	Cabang Kuala Tanjung	15
15	Rumah Sakit Pelabuhan Medan	18
16	Unit Galangan Kapal	8
17	Belawan Logistic Center	12
18	Cabang Batam	13
19	Cabang Gunung Sitoli	2
	Total	1499

(Sumber Pelindo 1; 2013)

Untuk mendukung Lhokseumawe sebagai KEK, maka Krueng Geukueh mutlak harus direvitalisasi dalam semua sektor, mulai dari fasilitas, sumberdaya manusia hingga kebijakannya. Seperti dipaparkan sebelumnya di atas bahwa kondisi alam yang mendukung tidak akan berfungsi apapun apabila tidak didukung oleh kebijakan yang afirmatif. Upaya revitalisasi ini tidak hanya terkait dengan peningkatan kelengkapan dan kapasitas infrastruktur melainkan juga peningkatan jenis pelayanan yang diberikan termasuk meliputi:

1. Transportasi produksi industri yang ada di kawasan industri KEK Lhokseumawe dan daerah hinterlannya;
2. Transportasi komoditas pertanian, perkebunan, perikanan dan holtikultura yang dihasilkan di daerah hinterland kawasan KEK Lhokseumawe;
3. Transportasi kebutuhan logistik masyarakat Aceh;
4. Pergudangan komoditas;
5. Jasa packaging;
6. Jasa distribusi pengiriman barang lokal (ekspedisi);
7. Jasa konsultasi transportasi;
8. Jasa asuransi transportasi;
9. Jasa fasilitas pembiayaan;

BAB 5

PENUTUP

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) adalah kawasan tertentu dimana diberlakukan ketentuan khusus di bidang kepabeanan, perpajakan, perijinan, keimigrasian dan ketenagakerjaan. Maksud pengembangan KEK adalah untuk memberi peluang bagi peningkatan investasi melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan dan siap menampung kegiatan industri, ekspor-impor serta kegiatan ekonomi yang mempunyai nilai ekonomi tinggi.

Nomenklatur Kawasan Ekonomi Khusus secara formal berlaku di Indonesia sejak tahun 2007, tepatnya sejak ditetapkannya Undang-Undang Nomor 25 tahun 2007 tentang Penanaman Modal. Nomenklatur ini kemudian dipertegas dengan Undang-Undang Nomor 39 Tentang Kawasan Ekonomi Khusus. Praktek penerapan Kawasan Ekonomi Khusus di Indonesia sendiri dilakukan pada Era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono tepatnya ketika perjanjian kerjasama pembentukan *special economic zone* (SEZ) disepakati dan ditandatangani bersama Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan antara Perdana Menteri Singapura Lee Hsien Loong di Turi *Beach Resort*.

Namun demikian, bukan berarti praktek pemberlakuan kawasan ekonomi khusus tidak pernah dilakukan sebelumnya. Era Suharto, KEK sebenarnya telah banyak ditumbuh kembangkan tetapi dengan nama berbeda seperti kawasan perdagangan atau pelabuhan bebas, kawasan industri, kawasan berikat batu bara dan lain sebagainya. Contohnya adalah didirikannya PT Jakarta Industrial Estate Pulogadung (PT. JIEP) dengan luas kawasan 570 hektar pada tahun 1973 di Jakarta, dibangunnya kawasan industri pada tahun 1989, atau pembangunan Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) pada tahun 1996. Tujuan atau inti dari pembentukan kawasan-kawasan tersebut yaitu sama dengan pembentukan kawasan ekonomi khusus, yaitu meningkatkan pertumbuhan nasional dengan cara menarik investor asing melalui berbagai tawaran dan fasilitas ringan atau mudah atau *foreign direct investment* (FDI).

Jika dibandingkan dengan negara-negara lain di kawasan Asia Tenggara (khususnya ASEAN), peningkatan investasi langsung di Indonesia atau FDI relatif sangat rendah. Hal ini disebabkan oleh banyak faktor, diantaranya adalah regulasi yang tidak mendukung seperti panjangnya alur birokrasi untuk perijinan atau lain sebagainya. Panjang alur tersebut, selain melahirkan ketidakpastian bagi para investor, juga mengakibatkan bengkaknya biaya tidak terduga (baca: marak pungli). Dengan adanya pembentukan kawasan ekonomi khusus, diharapkan berbagai macam regulasi yang dinilai kurang mendukung, dapat dipangkas.

Pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) merupakan salah satu strategi Indonesia dalam mendorong investasi dan meningkatkan daya saing Indonesia. Untuk itu diperlukan suatu kebijakan yang mencakup penetapan kriteria pokok pemilihan lokasi suatu daerah yang memenuhi persyaratan pembangunan KEK; menyetujui kebijakan-kebijakan yang diperlukan oleh kawasan-kawasan itu; dan yang paling penting adalah untuk menyediakan pelayanan investasi dan kelembagaan yang memiliki standar internasional

Pembentukan KEK diharapkan akan mampu meningkatkan investasi atau usaha yang mendorong pertumbuhan ekonomi, yang berdampak pada peningkatan lapangan pekerjaan dan penurunan tingkat kemiskinan. Secara nasional, tujuan yang ingin dicapai meliputi pemerataan ekonomi, terutama dari sudut pandang pendapatan, dan daya saing produk nasional. Sesuai dengan konsep pembentukan kawasan ekonomi khusus, dibutuhkan persiapan yang menyeluruh serta komitmen dari seluruh yang berkepentingan dalam mendukung pelaksanaan kegiatan di dalam kawasan tersebut. Persiapan yang meliputi kebijakan dan kelembagaan, insentif dan pembiayaan serta dukungan infrastruktur yang sesuai dengan tata ruang wilayah.

KEK dengan demikian menjadi sangat penting dalam peningkatan investasi asing di Indonesia. Masalah tersebut merupakan hal penting dalam artikel ini, yang bertujuan untuk

1. Mengidentifikasi permasalahan pada kawasan ekonomi yang ada dan,

2. Melakukan analisis dampak pembentukan KEK terhadap pertumbuhan investasi, perdagangan dan tenaga kerja

Untuk menjadi wilayah KEK, ada syarat dan ketentuan tersendiri yang telah ditetapkan dalam undang-undang maupun peraturan pemerintah lainnya. Saat ini di Indonesia telah ada belasan wilayah yang telah disahkan menjadi kawasan ekonomi khusus, salah satunya adalah kawasan ekonomi khusus Lhokseumawe. Salah satu kawasan yang memiliki potensi serta kedudukan strategis yang mempunyai pengaruh besar serta dapat dijadikan pendorong bagi pembangunan Aceh adalah Kawasan Industri Lhokseumawe.

Kota Lhokseumawe merupakan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) di wilayah Aceh yang melayani arus orang, barang dan jasa dari luar ke dalam wilayah Kota Lhokseumawe ataupun sebaliknya dalam lingkup domestik maupun dalam lingkup internasional. PKN dipusatkan di Kota Lhokseumawe dan sebagian wilayah Kabupaten Aceh Utara yang berperan sebagai pusat pelayanan skala nasional, regional dan internasional yang didukung oleh Kawasan Industri Lhokseumawe, Pelabuhan Lhokseumawe, dan Bandar Udara Malikussaleh (berada di wilayah Kabupaten Aceh Utara yang merupakan wilayah pendukung PKN Lhokseumawe). Dukungan lain diberikan dengan adanya Perguruan Tinggi yaitu Universitas Malikussaleh dan Politeknik Lhokseumawe yang mencetak sumber daya manusia yang terampil dan siap untuk terlibat dalam pengembangan Lhokseumawe untuk menjadi suatu kawasan ekonomi khusus.

Dalam kaitannya dengan pengembangan kawasan ekonomi khusus, maka Pemerintah Kota Lhokseumawe dan Kabupaten Aceh Utara bersama-sama dengan Pemerintah Aceh dan Pemerintah Pusat telah mengajukan kawasan ini agar dapat ditetapkan menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe. Kawasan Ekonomi Khusus Lhokseumawe ini diharapkan pada masa mendatang akan menjadi sumber pertumbuhan baru di Aceh. Sejalan dengan berakhirnya produksi gas di Lhokseumawe, pemerintah memiliki inisiasi untuk menggunakan fasilitas industri yang telah terbangun sebelumnya. Hal ini merupakan langkah tepat dalam menumbuhkan

mesin pertumbuhan ekonomi baru di Aceh. Transformasi struktur ekonomi yang memiliki nilai tambah yang lebih baik dan luas yang berbasis pada industri pengolahan, energi dan logistik merupakan landasan utama dalam pengembangan kawasan ekonomi khusus di Lhokseumawe.

Dengan adanya Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe diharapkan akan mentransformasikan struktur ekonomi Aceh terutama struktur ekonomi Lhokseumawe dan daerah-daerah penyangganya untuk memiliki nilai tambah yang lebih besar yang berbasis pada industri pengolahan, energi dan logistik. Disamping itu dengan adanya KEK Lhokseumawe akan mendorong laju pertumbuhan ekonomi yang lebih meningkat di masa mendatang. Ketiga komponen industri yang berbasis pada pengolahan, energi dan logistik ini adalah sangat layak untuk menjadi sumber mesin pertumbuhan ekonomi (*economic growth driver*) di kawasan Lhokseumawe dan sekitarnya.

Dengan diberlakukannya Kawasan Ekonomi Khusus Lhokseumawe sektor industri akan memiliki porsi yang lebih besar. Struktur ekonomi Aceh akan bergeser secara mendasar dengan diberlakukannya kawasan ekonomi khusus. Dalam waktu 15 tahun kedepan sejak diberlakukannya kawasan ekonomi khusus Lhokseumawe, di perkirakan struktur ekonomi Aceh akan bertopang pada industri dan sektor tersier, sekarang tercatat sebesar 14 persen dan akan menjadi sekitar 30 persen pada akhir tahun 2030.

Dengan adanya kawasan ekonomi khusus Lhokseumawe, laju pertumbuhan ekonomi diperkirakan akan meningkat cukup signifikan di masa mendatang. Kawasan ekonomi khusus ini akan bertitik tolak pada tiga komponen utama, yaitu; sebagai kawasan yang memiliki industri pengolahan migas dan energi, industri pengolahan pupuk dan produk pertanian, serta industri logistik. Ketiga komponen ini akan menjadi sumber mesin pertumbuhan ekonomi di kawasan Aceh Utara dan Lhokseumawe.

Agar program kawasan ekonomi khusus Lhokseumawe berhasil, maka beberapa wilayah yang menjadi hinterland-nya harus juga mendapatkan fasilitas dalam rangka mendukung konsep kota Lhokseumawe sebagai kawasan industri nantinya. Salah satu

hinterland yang harus mendapat perhatian adalah Pelabuhan Krueng Geukueh.

Modernisasi pelabuhan Krueng Geukueh mutlak diperlukan guna mendukung revitalisasi Lhokseumawe sebagai kawasan ekonomi khusus. Berdasarkan data yang ada, modernisasi pelabuhan tersebut akan memiliki banyak tantangan dan rintangan serta upaya yang keras, namun bukan sesuatu yang mustahil. Sebagai wilayah yang memiliki banyak keunggulan dan komoditas, pengembangan dan modernisasi pelabuhan Krueng Geukueh memiliki prospek yang sangat baik.

Saat ini Aceh merupakan wilayah yang didominasi oleh komoditas sektor primer seperti pertanian, perkebunan dan perikanan. Diantara komoditas yang ada tersebut, karet, kelapa sawit, kopi kakao dan hasil perkebunan lainnya beserta seluruh turunan produknya merupakan intensitas ekspor yang paling tinggi. Komoditas lainnya, seperti sektor perikanan, walaupun belum menunjukkan intensitas yang tinggi, tetapi apabila kran ekspor dan peluang pertumbuhannya dibuka oleh pemerintah, maka dapat juga mengalami pertumbuhan signifikan, apalagi jika modernisasi pelabuhan Krueng Geukueh diwujudkan.

Pelabuhan Krueng Geuekeuh memiliki banyak kelemahan dan tantangan tetapi sekaligus juga memiliki banyak potensi dan peluang.

Pemanfaatan peluang dan potensi yang dimiliki pelabuhan Krueng Geukueh secara maksimal dapat membuat pelabuhan ini tidak dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi lokal, tetapi juga nasional. Bahkan letaknya yang strategis dapat menjadikannya sebagai pelabuhan terbesar di kawasan regional dan juga internasional.

Beberapa hal yang perlu dilakukan terkait modernisasi pelabuhan ini adalah *pertama*, adanya kebijakan politik negara (khususnya pemerintah pusat) yang mendukung terhadap pelabuhan ini. Termasuk di dalamnya adalah penciptaan iklim investasi yang ramah bagi para investor.

Kedua, kelengkapan soal sarana prasarana. Krueng Geukueh seharusnya tidak hanya puas berada dalam level 1 ISPS tetapi harus masuk dalam level 3. Ini berarti semua persyaratan yang ada harus

dipenuhi, khususnya terkait soal kelengkapan sarana prasana. Contohnya adalah soal angkutan darat yang terintegrasi. Misal, angkutan dari mobil truk dapat dipindahkan ke angkutan rel kereta api yang telah tersedia di pelabuhan.

Keempat yang tidak kalah pentingnya adalah peningkatan sumber daya manusia baik secara kualitas maupun kuantitas. Untuk menghandle pelabuhan dengan trafik yang sangat padat, dibutuhkan jumlah yang banyak serta orang-orang yang profesional.

Berdasarkan analisa yang ada, rekomendasi yang kami ajukan adalah, *pertama*, kepada pihak Pemerintah Daerah, harus mampu membuat sebuah regulasi yang mendukung atau menguntungkan bagi pelaku ekspor impor sebagai daya tarik bagi pelaku bisnis untuk melakukan kegiatan atau transaksi perdagangan melalui pelabuhan Krueng Geukueh.

Sebagaimana diatur dalam UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan, pemerintah daerah tidak hanya sebagai pelaksana (membangun dan mengoperasikan), tetapi berkewenangan mengelola pelabuhan laut, yaitu jenis pelabuhan pengumpan, dan pelabuhan sungai/danau. Adapun tujuan otonomi daerah, yakni mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan, pelayanan, pemberdayaan, peran serta masyarakat, dan peningkatan daya saing daerah. Hal itu diwujudkan dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, serta prinsip dalam otonomi/desentralisasi. Karena itu tidak adil apabila pemerintah daerah tidak diberdayakan dengan adanya kewenangan pengelola pelabuhan, khususnya perikanan.

Pengelolaan pelabuhan daerah dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), sehingga pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut maju. Permasalahan lain adalah belum adanya anggaran dari APBN yang dikeluarkan pemerintah pusat, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan yang diotonomikan. Padahal, sesuai UU Otonomi Daerah, seharusnya sudah dianggarkan.

Kedua, kepada pihak pengusaha, dibutuhkan komitmennya untuk memberikan kontribusi dan komitmen tinggi dalam hal mencari mitra dagang, melakukan kerjasama dan aktivitas

bisnis dengan pihak lain, khususnya pihak asing, dan mencari peluang masuk bagi komoditas-komoditas unggulan daerah ke pasar internasional melalui pelabuhan Krueng Geukeung.

Terakhir, kepada masyarakat yang merupakan pemangku kepentingan terpenting, adalah perlunya dukungan masyarakat terhadap kebijakan pemerintah dalam membuka jalur ekspor import melalui pelabuhan Krueng Geukeuh. Pembangunan dan modernisasi pelabuhan Krueng Geukeung dalam rangka mendukung revitalisasi kawasan industri Lhokseumawe menjadi kawasan ekonomi khusus harus dipahami oleh masyarakat sebagai salah satu sektor yang dapat memberikan *multiplier effect* yang cukup besar bagi masyarakat. Setidaknya, modernisasi akan melahirkan serapan tenaga kerja, kesejahteraan ekonomi, peningkatan dan pembangunan ekonomi lokal serta jembatan bagi pasar-pasar komoditas yang dimiliki Aceh.

DAFTAR PUSTAKA

- Abel, A.B. And Bernanke, B.S. 2001. *Macroeconomics*. 4th ed. Boston: Addison Wesley Longman.
- Abdullah, Rozali, 2007, *Pelaksanaan Otonomi Luas dengan Pemilihan Kepala Daerah Langsung*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Perkasa
- Abdulkadir-Sunito M, Sumarti T. 2015. *Gender dan Pembangunan*. Nasdian FT, editor. Jakarta (ID): Yayasan Pustaka Obor Indonesia. hlm 291-312
- Ali M. 2009. *Pendidikan untuk Pembangunan Nasional*. Bandung (ID): Imperial Bhakti Utama.
- Bannock, Graham and Baxter, Ronald and Davis, Evan. 2004. *A Dictionary of Economics*. Inggris: Penguin Books Ltd
- Bappeda Aceh, 2015, *Materplan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhoseumawe*, Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam
- Basri, Faisal. 2002. *Perekonomian Indonesia*. Jakarta: Erlangga.
- Bintarto, 1968, *Beberapa Aspek Geografi*, Yogyakarta: Penerbit Karya**
- Case, Karl E. dan Fair, Ray C., 2008. *Prinsip-Prinsip Ekonomi* jilid 1, Alih bahasa: Y. Andri Zaimur ; Editor: Wibi Hardani, Devri Barnadi, Jakarta, Erlangga**
- Chozin MA, Sumardjo, Poerwanto R, Purbayanto A, Khomsan A, Fauzi A, Toharmat T, Hardjanto, Suminar KB. 2010. *Pembangunan Perdesaan Dalam Rangka Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat*. Bogor (ID): IPB Press.
- Dornbusch, Rudiger and Fischer, Stanley 1994. *Macroeconomics*, McGraw-Hill Book Company
- Farole, Thomas and Akinci, Gokhan (2011), Special Economic Zones Progress, Emerging Challenges, and Future Directions*, The World Bank

- Indriyanto, 2005. ***Peran Pelabuhan Dalam Menciptakan Peluang Usaha Pariwisata***, Makalah Pengabdian Masyarakat, UNDIP
- Jakomin, Igor. 2003. "New Function of Seaports: Logistics and Distribution" dalam *Promet- Traffic- Traffico*, Vol. 15, 2003, No. 1, hlm. 1-5
- Kramadibrata S. 2002. Perencanaan Pelabuhan. [Internet]. [diunduh 2016 Nov 10]. Tersedia pada:
http://www.mediafire.com/file/szpjka3a4d8s2kx/399_Perencanaan+pelabuhan+Soedjono.pdf
- Kompas, 2015, *Ini Pelabuhan Bertaraf Internasional Satunya di Indonesia* dalam
<http://ekonomi.kompas.com/read/2015/07/03/202800526/Ini.Pelabuhan.Bertaraf.Internasional.Satunya.di.Indonesia>
- Maramis, Joubert B. 2013. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dan Perekonomian Daerah. Manado. Fakultas Ekonomi Universitas Sam Ratulangi dalam
<http://joubertbmaramis.blogspot.co.id/2013/02/sejarah-defenisi-keuntungan-dan.html>
- Pelindo 1, 2013, *Laporan Tahunan PT Pelindo 1*
- Pelindo 1, 2014, *Laporan Tahunan PT Pelindo 1*
- Pelindo 1, 2015, *Laporan Tahunan PT Pelindo 1*
- Pelindo 1, 2016, *Laporan Tahunan PT Pelindo 1*
- Polónia, Amélia. 2010, "European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis", *Cahiers de la Mediterranee*, No.80, June, hlm 17-39.
- Samuelson, Paul A. and Nordhaus, William D. 2001.
Macroeconomics, 17th ed., Boston, Mass McGraw-Hill/Irwin
- Saptari R, Holzner B. 1997. *Perempuan, Kerja, dan Perubahan Sosial: Sebuah Pengantar Studi Perempuan*. Jakarta (ID): Pustaka Utama Grafiti.

- Sekretariat Negara, 2007. *Undang-Undang Nomor 25 tahun 2007 tentang Penanaman Modal*.
- Sekretariat Negara, 2009. *Undang-Undang Tentang Kawasan Ekonomi Khusus*, UU No.39 Tahun 2009, LN No. 147 Tahun 2009, TLN No. 5066
- Sekretariat Negara, 2011. *Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 2011, Tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus*
- Smith, Kathy A. 2016. "Seaports Maintenance and Modernization" dalam *AAPASEaports Media*,
<http://www.aapaseaports.com/index.php/2016/03/03/seaports-maintenance-and-modernization/>
- Sudjanadi, 2010. "Ciri-Ciri Dan Karakteristik Pelabuhan Kelas Dunia" dalam Pertamina Shipping Transportation,
<https://shippingtransformation.wordpress.com/2010/02/05/ciri-ciri-dan-karakteristik-pelabuhan-kelas-dunia>
- Sujamto, 2000, *Otonomi Daerah, yang nyata dan Bertanggungjawab*, Jakarta: Ghalia Indonesia
- Sukirno, Sadono. 2005. *Makrekonomi Modern: Perkembangan Pemikiran dari Klasik hingga Keynesian Baru*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Todaro, Michael P. and Smith, Stephen C. 2003. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*, terjemahan Haris Munandar dkk, Buku 1, Jakarta: Erlangga.
- Todaro MP, Smith SC. 2006. *Pembangunan Ekonomi*. Munandar H, penerjemah. Jakarta (ID): Erlangga. Terjemahan dari: *Economic Development*.
- Triatmodjo, Bambang. 2009, *Perencanaan Pelabuhan*, Yogyakarta: Beta Offset
- Unger, Richard W. "Shipping and Western European Economic Growth in the Late Renaissance: Potential Connections", *International Journal of Maritime History*, XVIII, 2, 2006, hlm. 85-104

- Waluyo, Dewi Eko, 2002, *Teori Ekonomi Makro*, Malang: Universitas Muhammadiyah Malang
- Widjaja, 2008, *Otonomi Desa, Merupakan Otonomi yang Asli, Bulat dan Utuh*, Jakarta: Rajawali Press
- Widodo, HG Suseno Triyanto. 1990. Indikator Ekonomi Dasar Perhitungan Perekonomian Indonesia. Kanisius. Yogyakarta.
- Woolfrey, Sean (2013). "Special economic zones and regional integration in Africa" in Trade Law Center Working Paper, July, No. S13WP10

TENTANG PENULIS



Iskandar Zulkarnaen, Ph.D,

Lahir di Samalanga-Aceh pada tanggal 23 November 1973. Penulis adalah Staf Pengajar pada Program Pascasarjana Ilmu Administrasi Negara dan Program Studi Ilmu Politik pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) Universitas Malikussaleh, Lhokseumawe-Aceh. Menyelesaikan pendidikan sarjana pada Fakultas Ekonomi Universitas Syiah Kuala Banda Aceh tahun 1999 dan mendapatkan gelar magister pada Program Pascasarjana Ilmu Hubungan Internasional FISIP Universitas Indonesia tahun 2004. Lalu tahun 2006 penulis mengikuti Fellowship pada Research School of Pacific and Asian Studies (RSPAS), The Australian National University (ANU) dalam program Partnership in Education and Training for Regional Islamic Institution (PETRII). Dari program tersebut, penulis menyelesaikan manuskrip buku dengan judul *Perdamaian Aceh: Studi tentang peran HDC dan CMI sebagai Pihak Ketiga dalam Penyelesaian Konflik Aceh*.

Penulis mendapatkan gelar PhD bidang politik dari National University of Malaysia tahun 2014. Minat penelitiannya adalah mengenai konflik etnis, konflik internal, resolusi konflik, pembangunan perdamaian, demokrasi, pemilu, demokratisasi pasca-konflik, serta politik Aceh dan Indonesia.

Sepanjang karir sebagai pegawai negeri sipil beberapa jabatan pernah diembannya yaitu Wakil Rektor Bidang Kerjasama pada Universitas Malikussaleh (2011-2015), Kepala Dinas Pemuda dan Olahraga Propinsi Aceh (2015-2016). Dan menjadi bagian dari tim pengusul Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Arun Lhokseumawe, pada saat menjabat sebagai Kepala Badan Investasi dan Promosi Aceh yang kemudian berganti nama menjadi Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPSTP) pada tahun 2016-2017. Penulis dapat di hubungi melalui Email: (iskandar.zulkarnaen@unimal.ac.id.)

TENTANG PENULIS



Ella Suzanna, S.Psi., M.HSc. lahir di Banda Aceh, pada tanggal 14 Juli 1981. Penulis menyelesaikan pendidikan sarjana pada Fakultas Psikologi Universitas Islam Bandung (UNISBA) pada tahun 2004. Setelah memperoleh gelar sarjana, ia bekerja sebagai dosen luar biasa di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Malikussaleh. Kemudian penulis melanjutkan studi

pada program *Master in Clinical and Counseling Psychology* di International Islamic University Malaysia (IIUM) dan memperoleh gelar Master of Human Science pada tahun 2014. Saat ini penulis tinggal di kota Lhokseumawe dan bekerja sebagai dosen tetap di Universitas Malikussaleh sejak tahun 2008. Penulis juga saat ini menjabat sebagai Sekretaris Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Malikussaleh. Sebagai dosen, penulis tertarik pada isu-isu yang berhubungan dengan psikologi klinis, kesehatan mental, dan masalah-masalah sosial kemasyarakatan. Mata kuliah yang diampu antara lain Psikologi Klinis, Psikologi Kepribadian, Teori Perkembangan Manusia, Psikologi Kognitif, dan Psikologi Komunikasi. Pada tahun 2015 penulis pernah menulis buku yang berjudul "Pencegahan Penyalahgunaan Narkoba" bersama tiga penulis lainnya.