

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Mengingat luas wilayah Indonesia didominasi oleh wilayah kepulauan dengan dibatasi perairan yang sangat luas sehingga untuk menumbuh dan menggerakkan pembangunan nasional, sektor perhubungan laut memegang peran yang sangat penting dalam mendekatkan suatu wilayah dengan wilayah lain, suatu daerah dengan pulau terpencil serta wilayah perbatasan dalam rangka perwujudan wawasan nusantara, sehingga dapat menggairahkan tumbuhnya perdagangan umumnya (Trisalyono, 1996).

Pembangunan sub sektor perhubungan atau transportasi merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan pembangunan ekonomi yang antara lain mencakup aktivitas perdagangan, industri ataupun aktivitas dari sistem transportasi lainnya. Hal ini bertolak dari pandangan para ahli bahwa sektor perhubungan atau transportasi pada umumnya mempunyai korelasi yang positif dengan pembangunan ekonomi, sehingga semakin maju tingkat kegiatan perekonomian suatu negara, tuntutan akan kebutuhan jasa perhubungan atau transportasi akan semakin besar pula (Morlok, 1995; Schumer, 1974). Dengan demikian tidak diragukan lagi bahwa seiring dengan jalannya pembangunan ekonomi, secara khusus sektor perhubungan akan memainkan peran yang semakin besar dan penting dalam posisinya sebagai faktor penunjang proses pembangunan.

Transportasi berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial politik dan mobilitas penduduk yang tumbuh mengikuti

perkembangan yang terjadi di berbagai sektor tersebut. Karena keterkaitannya yang erat dengan sektor-sektor ekonomi itu, transportasi sering dikatakan sebagai *derived demand*. Peran transportasi juga penting dalam pembangunan wilayah. Di daerah yang berpotensi tetapi belum berkembang, transportasi berperan sebagai penggerak bagi pembangunan. Di daerah yang kurang berpotensi, peran keberintisan dari transportasi terlihat lebih menonjol, dimana biasanya tidak seluruh biaya dapat dibebankan pada pemakai jasa, sehingga diperlukan subsidi, baik yang berbentuk subsidi langsung maupun subsidi silang.

Transportasi menjalankan fungsinya sebagai penggerak pembangunan (*the promoting function*) dan sebagai pemberi jasa (*the serving function*), seperti melayani kegiatan-kegiatan nyata, terutama ekonomi yang sudah berjalan. Peran ganda ini selalu tercermin dalam perencanaan pembangunan sektor transportasi. Unsur-unsur dari transportasi yang harus ada bagi kelancaran dan keselamatan pelayaran diantaranya adalah kapal, pelabuhan, pelayaran, peralatan navigasi, dan peralatan telekomunikasi (Widawati, 2002).

Kontribusi sektor transportasi cukup besar dalam penguatan pertumbuhan ekonomi maupun menjaga stabilitas makroekonomi nasional. Kontribusi sektor transportasi dalam pembentukan PDB Nasional pada rentang tahun 2005 – 2011 cukup stabil, dengan kisaran 3,5 – 3,8 persen. Namun, ke depannya diproyeksikan akan naik hingga mencapai 4,4 persen pada 2014 (Susantono, 2013).

Data Kementerian Perhubungan (Kemenhub) juga mencatat bahwa pertumbuhan sektor transportasi, berdasarkan harga konstan 2000, secara umum trennya positif sejak tahun 2007. Pada tahun 2010, bertumbuh hingga 8,25 persen. Angka tersebut kemudian terus menggeliat menjadi 9 persen pada tahun 2011.

Sekalipun terus membumbung angka pertumbuhannya, masih ada sejumlah tantangan di berbagai bidang pelayanan jasa sarana dan prasarana transportasi. Masalah utama berkuat pada upaya meningkatkan kualitas dan jangkauan pelayanan transportasi dalam kondisi pendanaan pemerintah yang terbatas, termasuk upaya meningkatkan keselamatan pengguna jasa transportasi. Indikator hal itu bisa dilihat dari belum memadai dan tercapainya tingkat keandalan, keselamatan, serta kepuasan pengguna jasa. Hal itu disebabkan oleh beberapa faktor, baik karena faktor perilaku manusia, kelaikan armada, kondisi teknis sarana dan prasarana, manajemen operasional, maupun kualitas penegakan hukum.

Keberhasilan pembangunan saat ini dan di masa datang, peran sektor transportasi sangat menentukan. Terhadap peran tersebut baik fungsinya sebagai unsur penunjang pembangunan maupun sebagai pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Peranan transportasi tidak hanya memperlancar arus barang dan mobilitas manusia tetapi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu, jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat (Saudi, 2003).

Dalam perencanaan dan pengembangan suatu wilayah, Transportasi merupakan salah satu unsur penting dalam menunjang perdagangan antar daerah dan pengembangan ekonomi suatu wilayah. Keterkaitan antar proses transportasi dan pembangunan ekonomi adalah cukup kompleks, sehingga kajian tentang pembangunan sarana transportasi bukan hanya dari dimensi ekonomi dan teknik saja tetapi juga dimensi sosial, kualitas sumberdaya manusia, politik, kelembagaan dan antar disiplin. Jika pendekatan dan pengkajiannya dilakukan secara tepat, maka strategi dan langkah-langkah pengembangannya akan lebih mudah dan terarah (Adisasmita, 1992).

Pembangunan infrastruktur oleh pemerintah dapat menekan *marginal cost of production* dari pelaku bisnis. Infrastruktur yang sering dibutuhkan pelaku bisnis adalah dalam arti fisik seperti jalan, telekomunikasi, saluran pembuangan, dan pelabuhan. Akan tetapi infrastruktur sesungguhnya dapat diperluas hingga enam bidang, yaitu pendidikan, teknologi, finansial, komunikasi dan transportasi, perlindungan sumberdaya alam, dan infrastruktur sosial. Semuanya memberi dasar yang kuat bagi pertumbuhan ekonomi wilayah (Stiglitz, 1997).

Pelabuhan dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan kegiatan industri, perdagangan, dan kegiatan ekonomi dari wilayah yang dilayaninya. Oleh karena itu pelabuhan disebut sebagai penggerak ekonomi dan perdagangan daerah. Ferdinand (2000) menjelaskan bahwa pelabuhan sesuai dengan fungsinya yaitu sebagai titik/terminal perpindahan barang dari moda darat ke laut atau sebaliknya (*interface*), sebagai salah satu mata rantai dalam proses transportasi mulai dari tempat asal barang sampai ke tujuan (*link*), sebagai pintu gerbang suatu daerah/negara (*gateway*), dan mempunyai sifat yang dinamis sehingga dapat menyediakan berbagai fasilitas termasuk *industrial Estate/ Zona* di lingkungan pengembangan pelabuhan (*industrial entity*), sehingga diperlukan suatu upaya efisiensi pengelolaan dan pengembangan pelabuhan.

Masalah kepelabuhanan menyangkut hubungan antara kapal, muatan, dan jasa kepelabuhanan. Kapal memerlukan tempat bersandar di dermaga dan berbagai pelayanan selama berada di pelabuhan dan untuk melanjutkan pelayarannya. Pelabuhan menyediakan berbagai jasa bagi kapal dan muatan agar terjamin kelancaran pelayaran kapal dan kelancaran arus barang yang diangkut melalui pelabuhan. Untuk itu diperlukan alur bagi kapal merapat ke pelabuhan dan dermaga untuk bertambat. Juga harus ada alat-alat bongkar muat, gudang dan lapangan penumpukan, truk, atau alat angkutan lain dan

gedung perkantoran untuk bea cukai, imigrasi, dan karantina yang terlibat dalam proses pengaliran barang melalui pelabuhan.

Pelabuhan telah meningkatkan peluang kerja yang luas bagi tenaga kerja, yang berimplikasi pada adanya perbaikan struktur pendapatan masyarakat dan pemerintah daerah. Pelabuhan juga berperan dalam mendorong pertumbuhan dan pemerataan kegiatan ekonomi masyarakat. Selain itu pelabuhan telah meningkatkan interaksi budaya berekonomi antar wilayah. Meskipun demikian, memang harus diakui bahwa sesuai mapping kondisi infrastruktur pelabuhan yang ada saat ini, memang masih belum berfungsi secara optimal. Beberapa faktor yang menyebabkan kondisi tersebut, diantaranya infrastrukturnya sebagian besar masih sederhana, sehingga hanya mampu melayani kapal dengan ukuran terbatas dan umumnya sangat sedikit dan masih konvensional sehingga tingkat kecepatan pelayanan rendah dan menjadi tidak efisien.

Fasilitas standar, perawatan, dan fasilitas penunjang di berbagai pelabuhan di Indonesia begitu buruknya. Jumlah kapal feri yang melayani jalur-jalur penyeberangan padat juga minim, sebagian bahkan sudah rongsokan sehingga rawan kecelakaan. Hal ini masih ditambah lagi dengan prosedur keluar masuk pelabuhan yang serba berbelit, aneka pungutan resmi maupun liar, serta kualitas pelayanan personalia yang tidak memuaskan, sehingga hadirilah Indonesia sebagai negara pemilik fasilitas infrastruktur pelabuhan yang buruk dan inefisien. Sungguh ironis kalau diingat Indonesia sesungguhnya adalah negara kepulauan terbesar di dunia, sekaligus menjadi kawasan perlintasan antar benua yang semestinya akrab dan ramah dengan dunia pelayaran.

Penyebab utama keteringgalan tersebut salah satunya terletak pada ketidaktersediaan kelembagaan yang memadai. Kinerja perekonomian hanya

bisa lebih baik jika aspek kelembagaan berdinamika sesuai kebutuhan, karena tanpa perkembangan kelembagaan tersebut, mustahil kebijakan ekonomi bahkan yang ideal secara teknis dan keilmuan sekalipun mampu menyelesaikan berbagai permasalahan. Pentingnya kelembagaan sebagai determinan utama keberhasilan pembangunan (termasuk pengelolaan infrastruktur publik pelabuhan) juga jauh-jauh telah disinyalir oleh Veblen. Menurutny, pemikiran klasik dan neo-klasik mengenai perilaku manusia di bidang ekonomi terlalu simplistik (sederhana dan terbatas) dan kadang jauh dari kenyataan serta mengabaikan eksistensi kelembagaan sehingga sulit diperoleh penyelesaian yang holistik. Ekonom klasik dan neoklasik berpandangan seolah-olah manusia dalam kegiatan ekonominya terdorong oleh hasrat untuk mengejar utilitas secara maksimal, sehingga perilakunya menjadi *homo-economicus* yaitu didorong oleh nafsu untuk mencari nikmat dan kesenangan (prinsip hedonisme) dalam kehidupannya sambil menghindarkan segala yang dirasakan sebagai tantangan atau kesukaran (Djoyohadikusumo, 1991).

Perkembangan transportasi laut nasional memiliki prospek yang positif sejalan dengan pergeseran kekuatan ekonomi dari Barat ke Timur, yang ditandai antara lain dengan meningkatnya *sea-borne trade* melalui *Sea Lane of Communication* (SLOC) di Indonesia, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Makassar. Arus perdagangan dari dan ke, serta intra-Asia Pasifik diproyeksikan tetap meningkat pada dekade mendatang. Indonesia harus berbenah agar dapat mengukuhkan posisinya sebagai salah satu kekuatan ekonomi di Asia Tenggara, dan untuk itu Indonesia perlu memperkuat transportasi lautnya.

Pemerintah Indonesia melalui MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) telah menetapkan beberapa prioritas termasuk dalam bidang konektivitas laut dan pembangunan fasilitas

pelabuhan di Indonesia. Sejalan dengan MP3EI, MPAC (*Master Plan ASEAN Connectivity*) akan mengembangkan jaringan ferry *roll on roll off* (Roro), *short sea shipping*, dan *electronic data interchange* (EDI) di beberapa pelabuhan utama di Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2011 tentang “Perubahan Atas PP Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan”, selain sebagai amanah dari UU No. 17/2008, juga dimaksudkan sebagai salah satu tindak lanjut dari Instruksi Presiden Nomor 5 tahun 2005 tentang “Pemberdayaan Armada Pelayaran Nasional”.

Sistem kepelabuhanan Indonesia diatur dalam sistem hirarki yang terdiri atas sekitar 1.700 pelabuhan. Terdapat 111 pelabuhan, termasuk 25 pelabuhan strategis, yang dianggap sebagai pelabuhan komersial dan dikelola oleh empat perusahaan milik negara yaitu PT. Pelabuhan Indonesia I sampai IV. Pelabuhan tersebut memiliki peran penting dalam distribusi orang, barang, dan jasa antar pulau serta pada tingkat nasional, regional Asia, dan internasional (Sutomo dan Soemardjito, 2012).

Antisipasi terhadap perkembangan wilayah bagi Indonesia adalah sangat perlu dengan menyiapkan prasarana transportasi khususnya jasa penunjang transportasi laut yaitu pelabuhan, agar dapat berperan aktif dalam kancah perdagangan internasional. Dalam tatanan pelabuhan saat ini telah terbentuk 4 pelabuhan utama yaitu pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, dan Makassar yang diharapkan mampu menyelenggarakan pelayanan pelabuhan yang efisien dan efektif sehingga dapat diperoleh tingkat persaingan yang tinggi. Data statistik menunjukkan sepanjang tahun 2002-2006, transportasi barang yang melalui laut untuk tujuan domestik meningkat sekitar 11,5 persen per tahun, sedangkan jumlah barang yang diangkut ke luar negeri hanya meningkat 4,1 persen pada periode yang sama (Dirjen Perhubungan Laut, 2007).

Pelabuhan Makassar merupakan pintu gerbang di wilayah timur Indonesia dan juga berfungsi sebagai katalisator (penghubung) dengan wilayah bagian barat Indonesia. Sebagai pelabuhan ekspor dan impor, volume arus barang dan penumpang yang melalui Pelabuhan Makassar tidak saja menjadikan Sulawesi Selatan sebagai daerah tujuan tetapi juga sebagai tempat persinggahan yang selanjutnya diteruskan ke daerah tujuan. Barang yang dibongkar ataupun dimuat tidak hanya barang yang diperdagangkan saja, melainkan juga termasuk untuk komponen barang rumah tangga. Sehingga jika pelabuhan Makassar menjadi salah satu pelabuhan utama internasional, diharapkan dapat berperan efektif dalam menunjang perekonomian di Sulawesi Selatan (Turunbua, 2011).

Tabel 1.1.
Total Jumlah Penumpang dan Barang di Pelabuhan Makassar
Tahun 2006 – 2012

Tahun	Jumlah Penumpang (Orang)		Jumlah Barang (Ton)	
	Datang	Berangkat	Bongkar	Muat
2006	326202	416093	3183440	2552865
2007	386203	418823	3461109	2707219
2008	384438	552041	4992781	3294072
2009	360750	506444	6673336	3711557
2010	309705	387623	7978107	4601508
2011	364137	469812	6427027	3989637
2012	387600	475689	6875559	4946087

Sumber: BPS Provinsi Sulawesi Selatan, Kantor Adpel, dan PT. Pelindo IV Makassar

Sebagai negara kepulauan, pelabuhan memegang peranan dalam menunjang pertumbuhan perekonomian Indonesia, karena hampir 90 persen baik arus barang antar pulau maupun ekspor dan impor dilakukan melalui pelabuhan laut. Sebagai kota maritim, Makassar didukung infrastruktur Pelabuhan Makassar yang terbesar di Kawasan Timur Indonesia. Pelabuhan Makassar juga merupakan pelabuhan utama sekunder yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muat angkutan nasional dan internasional dalam jumlah besar

dan jangkauan pelayanan yang luas serta merupakan simpul dalam jaringan laut transportasi internasional. Beberapa negara yang menjadi tujuan ekspor impor non migas Sulawesi Selatan diantaranya Cina, Jepang, Malaysia, Amerika Serikat, dan Singapura (Pirade, 2011).

Sektor publik dapat dipahami sebagai segala sesuatu yang berhubungan dengan kepentingan umum dan penyediaan barang dan jasa kepada publik yang dibayar melalui pajak atau pendapatan negara lainnya yang diatur dengan hukum. Dalam kerangka pemahaman sektor publik maka barang publik yang dimaksud tidak hanya berupa dalam bentuk barang secara fisik namun juga mengandung makna non fisik yaitu pelayanan publik (Mahsun, 2009).

Dari berbagai literatur publik, secara umum barang publik dapat dikategorisasikan menjadi dua jenis, yaitu *pertama*, barang publik murni (*pure public goods*) dimana pengadaan barang publik murni ini biayai dari pajak. Contohnya pertahanan nasional (*defense*) dan layanan pemadam kebakaran (*fire service*). Dengan demikian terdapat empat karakteristik barang publik murni yaitu *non rivalry in consumption, non exclusive, low excludability*, dan *low competitive*. Jenis *kedua*, yaitu barang semi publik (*quasi public goods*) atau biasa juga disebut *common pool goods* adalah barang-barang atau jasa kebutuhan masyarakat yang manfaat barang atau jasa dapat dinikmati oleh seluruh masyarakat, namun apabila dikonsumsi oleh individu tertentu akan mengurangi konsumsi orang lain akan barang tersebut. Barang atau jasa ini sebetulnya mempunyai daya saing yang tinggi tetapi *non excludable*, maksudnya penyedia atau konsumen barang atau pelayanan publik ini tidak bisa menghalangi/mengecualikan orang lain untuk menggunakan serta memperoleh manfaat dari barang tersebut, meskipun konsumsi seseorang akan mengurangi keberadaan

barang atau jasa tersebut. Penyediaan barang atau jasa semi publik ini sebagian dapat dibiayai oleh sektor publik dan sebagian lainnya dibiayai oleh sektor privat. Contohnya adalah pelayanan pendidikan, pelayanan kesehatan, dan pelayanan transportasi, termasuk infrastruktur pelabuhan (Stiglitz, 2000).

Walaupun barang publik (dalam hal ini adalah pelabuhan) dibutuhkan dalam ekonomi pasar, penyediaan barang publik memberikan tantangan yang sulit untuk pasar tersebut. Satu cara untuk memahami kesulitan yang dihadapi pasar dalam memproduksi barang publik murni adalah untuk mengidentifikasi mekanisme-mekanisme yang dapat membuat pasar memproduksi barang privat murni secara efektif, dan untuk mengidentifikasi bagaimana perbedaan-perbedaan antara barang privat murni dan publik murni mempengaruhi mekanisme pasar tersebut (Stiglitz, 2000).

Beberapa alasan mengapa menyediakan barang publik tidak akan efektif disediakan oleh pasar adalah tidak adanya persaingan yang mendorong individu tidak menunjukkan kemampuan sesungguhnya, selalu tersedianya barang publik mendorong keengganan memberi kontribusi terhadap barang publik, *free rider* sebagai kekurangan dari sifat manusia, *free rider* sebagai individu rasional yang memaksimalkan manfaat, dan *free rider* mencegah *pareto efficiency* ketika barang publik tidak banyak tersedia (Stiglitz, 2000).

Peranan infrastruktur dalam pembangunan sangat terkait dengan keberhasilan pertumbuhan ekonomi suatu negara (Estache, 2004). Infrastruktur yang memadai akan menunjang peningkatan kualitas hidup masyarakat. Pertumbuhan ekonomi sangat tergantung pada ketersediaan infrastruktur dalam mendistribusikan sumber-sumber ekonomi dan pelayanan di bidang ekonomi kepada masyarakat. Permintaan pelayanan infrastruktur dan jasa publik lainnya akan meningkat seiring dengan meningkatnya harapan masyarakat untuk

memperoleh pelayanan publik sebagai bentuk dari peningkatan kualitas kesejahteraan masyarakat (Hudson, et. al., 1997).

Penilaian ekonomi jasa lingkungan bagi pengguna (*users*) dilakukan berdasarkan besarnya tambahan biaya lingkungan (*environmental marginal cost*) yang harus dikeluarkan oleh pengguna sebagai akibat penurunan kualitas jasa lingkungan yang diterima (biaya eksternalitas). Pendekatan teori (*grand theory model*) yang digunakan adalah pembentukan fungsi permintaan (*demand function*), yang merupakan turunan (derivasi) dari utilitas yang diterima oleh pengguna pada tingkat pendapatan tertentu. Pada tahapan ini dilakukan identifikasi jenis jasa lingkungan (*environmental services*) yang menyebabkan tambahan biaya. Penetapan besarnya biaya marjinal lingkungan atau biaya eksternalitas untuk setiap output pelayanan bagi para pengguna jasa di pelabuhan. Nilai tersebut merupakan nilai ekonomi jasa lingkungan yang dapat dijadikan sebagai biaya pengganti (*replacement cost*) bagi perbaikan lingkungan di wilayah pelabuhan, dengan penggunaan harga bayangan (*shadow price*). Penggunaan harga pasar memang akan menyebabkan *underprice* bagi perhitungan nilai jasa lingkungan, tetapi sangat berguna dalam memberikan *willingness to pay* para pengguna jasa lingkungan pelabuhan. Proses ini merupakan umpan balik (*causal loop*) ke lingkungan pelabuhan.

Beberapa kelompok ekonom seperti Little and Mirrless (1969, 1974), Dasgupta, Marglin and Sen (1972), Harberger (1973), dan Squire and Van der Tak (1975) mengembangkan metode untuk menilai suatu investasi pada sektor publik. Mereka menggunakan pendekatan *social cost benefit analysis* (SCBA), dimana biaya atau *cost* yang dipergunakan untuk proyek publik dan keuntungan atau *benefit* yang diperoleh dari proyek tersebut dievaluasi dalam konteks seberapa besar kontribusi proyek tersebut terhadap kesejahteraan masyarakat.

Konsep *social cost benefit analysis* (SCBA) memiliki beberapa aturan dalam memberikan penilaian atas harga atau biaya, diantaranya adalah aturan harga bayangan/ *shadow price* (Devarajan, 1996).

Penilaian manfaat biaya sosial (*social benefit cost*) dari suatu proyek memiliki fungsi yang lebih daripada penilaian ekonomi dalam memutuskan proyek manakah yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat saat pengaruh keberadaannya dipertimbangkan. Dalam menentukan keputusan, penganalisis tidak hanya memperhatikan besarnya manfaat (*benefit*) dan biaya (*cost*) yang dapat disumbangkan dari suatu proyek, melainkan harus memperhatikan pula mengenai siapa yang menerima manfaat dan siapa pula yang membayar atau menanggung biaya dari proyek atau kebijakan tersebut. Oleh karena itu, penilaian sosial mencakup dilemma moral atau teoritis, seperti yang diperkenalkan dalam kriteria pilihan Hicks-Kaldor, bahwa suatu proyek berharga untuk dilaksanakan jika memiliki potensi untuk menghasilkan suatu *Pareto optimality* dalam kesejahteraan masyarakat. *Pareto optimality* hanya akan terjadi apabila tidak ditemukannya kebijakan baru yang dapat membuat kondisi kesejahteraan setiap individu masyarakat menjadi lebih baik atau sama dengan keadaannya seperti pada kondisi kebijakan yang lama (Perkins, 1994).

Seiring dengan perkembangan ekonomi saat ini, berkembang pula kebutuhan ekonomi yang berbasis sumberdaya alam (*resource base*). Meningkatnya kebutuhan ekonomi yang berbasis sumberdaya alam (*resource base*), sering menimbulkan dilema bagi kelestarian sumberdaya alam. Hal ini terjadi karena kebutuhan konsumsi masyarakat sering tidak didukung oleh perencanaan pengelolaan yang baik dan juga masih kurangnya pemahaman masyarakat akan pentingnya menjaga kelestarian sumberdaya alam, sehingga

penurunan kualitas lingkungan sering dianggap sebagai biaya yang harus dibayar dalam suatu proses pembangunan ekonomi (Adrianto, 2004).

Sejak beberapa dekade terakhir kesadaran masyarakat dunia akan pentingnya pelestarian lingkungan semakin meningkat, peningkatan ini dicetuskan oleh adanya kekuatiran besar kemungkinan terjadinya bencana lingkungan hidup yang mengancam, bukan hanya kesehatan, namun bahkan sampai pada kelangsungan hidup manusia dan keturunannya. Dalam situasi seperti itu akhirnya muncullah apa yang disebut *green consumerism*. *Green consumerism* adalah kelanjutan dari gerakan konsumerisme global yang dimulai dengan adanya kesadaran konsumen akan hak-haknya untuk mendapatkan produk yang layak, aman, dan produk yang ramah lingkungan (*environment friendly*) yang semakin kuat. Selanjutnya, produk yang diinginkan bukan yang benar-benar 'hijau', namun mengurangi tingkat kerusakan yang ditimbulkan (Wibowo, 2002).

Hal ini juga sesuai dengan meningkatnya perhatian pada isu lingkungan oleh pembuat peraturan publik dapat dilihat sebagai indikasi lain bahwa kepedulian lingkungan merupakan area yang potensial sebagai strategi bisnis (Menon and Menon, 1997). Pada penelitian yang dilakukan oleh Byrne (2003) dikatakan bahwa *environmental* atau *green marketing* (pemasaran hijau) merupakan fokus baru dalam usaha bisnis, yaitu sebuah pendekatan pemasaran strategik yang mulai mencuat dan menjadi perhatian banyak pihak mulai akhir abad 20 (Ottman and Hartman, 2006). Kondisi seperti ini menuntut pemasar untuk hati-hati ketika keputusan yang diambil melibatkan lingkungan. Perhatian terhadap isu-isu lingkungan terlihat nyata dari meningkatnya pasar yang peduli lingkungan (Laroche et. al., 2001).

Mengingat peran baru dari pelabuhan dalam kerangka konsep rantai suplai, mengubah harapan para pengirim dalam hal biaya dan pelayanan konsumen, dan menantang inisiatif logistik yang berkelanjutan, pelabuhan perlu menerapkan strategi yang berwawasan lingkungan yang dikenal dengan *green port strategies* (Esmer, Cetin, and Tuna; 2010).

Pemerintah turut mendukung pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan dan menghimbau penerapannya pada semua aktifitas masyarakat. Hanya saja konsep ramah lingkungan hingga saat ini belum dapat di terapkan secara merata baik oleh instansi maupun perusahaan-perusahaan yang ada.

1.2. Rumusan Masalah

Pelabuhan Makassar sebagai salah satu pelabuhan utama di Indonesia dihadapkan pada permasalahan yang cukup serius yaitu semakin padatnya arus penumpang dan barang. Selama ini telah banyak dilakukan usaha peningkatan kondisi fasilitas angkutan laut seperti pengembangan armada berupa pengadaan kapal baru dan kapal bekas dan dilakukan juga rehabilitasi, perluasan dan pembangunan fasilitas pelabuhan, yang meliputi perluasan dermaga, gudang, lapangan penumpukan, serta penambahan peralatan bongkar muat. Di samping itu juga dilaksanakan pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan. Keselamatan pelayaran juga ditambah sarana untuk membantu navigasi dan telekomunikasi pelayaran. Juga fasilitas kesyahbandaran ditingkatkan guna lebih menjamin keselamatan kapal-kapal dalam pelayaran.

Pelabuhan Makassar mempunyai arti yang sangat penting bagi pembangunan Sulawesi Selatan, karena merupakan pusat distribusi barang dalam dan luar negeri. Untuk itu prasarana sumberdaya ini seharusnya siap dimanfaatkan. Dengan kondisi yang demikian, diharapkan pelabuhan tersebut

dapat memberikan sumbangan nyata terhadap pendapatan wilayah ini dan kesejahteraan masyarakat pada umumnya.

Penilaian ekonomi jasa lingkungan bagi pengguna (*users*) dilakukan berdasarkan besarnya tambahan biaya lingkungan (*environmental marginal cost*) yang harus dikeluarkan oleh pengguna sebagai akibat penurunan kualitas jasa lingkungan yang diterima (biaya eksternalitas). Pendekatan teori (*grand theory model*) yang digunakan adalah pembentukan fungsi permintaan (*demand function*), yang merupakan turunan (derivasi) dari utilitas yang diterima oleh pengguna pada tingkat pendapatan tertentu. Pada tahapan ini dilakukan identifikasi jenis jasa lingkungan (*environmental services*) yang menyebabkan tambahan biaya. Penetapan besarnya biaya marjinal lingkungan atau biaya eksternalitas untuk setiap output pelayanan bagi para pengguna jasa di pelabuhan. Nilai tersebut merupakan nilai ekonomi jasa lingkungan yang dapat dijadikan sebagai biaya pengganti (*replacement cost*) bagi perbaikan lingkungan di wilayah pelabuhan dengan penggunaan harga bayangan (*shadow price*). Penggunaan harga pasar memang akan menyebabkan *underprice* bagi perhitungan nilai jasa lingkungan, tetapi sangat berguna dalam memberikan *willingness to pay* para pengguna jasa lingkungan pelabuhan. Proses ini merupakan umpan balik (*causal loop*) ke lingkungan pelabuhan.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

1. Apakah unsur-unsur *demand driven* pelabuhan yang menjadi input bagi konsep *green port*?
2. Apakah dampak eksternalitas yang muncul dari aktifitas transportasi laut di Pelabuhan Makassar?

3. Apakah manfaat biaya sosial dari keberadaan Pelabuhan Makassar bagi pengguna jasa dan masyarakat?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang ada, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui unsur-unsur *demand driven* pelabuhan yang menjadi input bagi konsep *green port*.
2. Untuk mengetahui dampak eksternalitas yang muncul dari aktifitas transportasi laut di Pelabuhan Makassar.
3. Untuk mengetahui besarnya manfaat biaya sosial (*social benefit cost*) dari keberadaan Pelabuhan Makassar bagi pengguna jasa dan masyarakat.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dalam aspek Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan verifikasi bahkan pengembangan teori peran transportasi laut dan pengembangan wilayah (manfaat teoritis) dan hal lain yang akan dapat memberikan pertimbangan bagi masyarakat dalam mengintegrasikan peran kepelabuhanan. Studi ini juga diharapkan akan dapat menjadi referensi pengembangan keilmuan khususnya dalam bidang Ekonomi Transportasi. Selain itu dapat menjadi sumber pengetahuan dan menjadi acuan bagi peneliti-peneliti sejenis di masa yang akan datang.

Manfaat dalam aspek Praktis

Sebagai masukan dalam memberi gambaran strategi pengelolaan pelabuhan yang efisien sesuai dengan kondisi wilayah dan arah pembangunan dan kesejahteraan masyarakat.

Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah kota sebagai pihak pengambil keputusan dalam melaksanakan kebijakan pembangunan ekonomi, terutama dalam bidang sarana dan prasarana transportasi laut yang lebih tepat sasaran dan memberi manfaat bagi rakyat.