

III. KERANGKA KONSEP PENELITIAN

3.1. Kerangka Pikir Penelitian

Kebijaksanaan pembangunan nasional di sektor transportasi adalah untuk memperlancar arus barang dan jasa serta meningkatkan mobilitas manusia, terutama di daerah yang terpencil. Kelancaran arus pembangunan tersebut akan mempercepat pencapaian sasaran pembangunan. Kelancaran transportasi akan berakibat positif terhadap seluruh aspek baik aspek pembangunan perekonomian nasional maupun regional. Pembangunan sektor transportasi secara langsung akan memperlancar hubungan antar daerah, memperlancar hubungan produsen dan konsumen, memperlancar hubungan antar daerah maju dengan daerah yang agak terbelakang dan memperlancar hubungan antar tempat proses produksi dengan sumberdaya-sumberdaya sebagai faktor produksi (input).

Dalam proses perkembangan wilayah, sistem transportasi merupakan faktor yang sangat penting dalam mengalirkan barang dan jasa untuk perkembangan dari kota yang berfungsi sebagai pusat pertumbuhan wilayah. Di samping itu memperluas pemasaran dan pelayanan dalam menunjang berbagai sektor kegiatan sosial ekonomi di setiap simpul/ pusat atau daerah. Dengan kata lain bahwa sistem transportasi (sarana dan prasarana) mempunyai fungsi sebagai elemen yang menghubungkan titik-titik yang terpisah dalam ruang dengan berbagai mekanisme kegiatan yang terdapat di dalamnya dan saling tergantung antar sesamanya.

Perencanaan pembangunan transportasi menurut Siregar (1995) adalah untuk menciptakan Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) yang efisien dan

efektif. Transportasi dikatakan efisien jika biaya operasi adalah wajar (*reasonable*) dilihat dua sudut kepentingan; yaitu dari penghasil jasa (perusahaan angkutan) yang menghendaki tarif yang tinggi, dari kepentingan pengguna jasa angkutan tarif angkutan adalah wajar jika terjangkau daya beli masyarakat, yang berarti sebanding dengan tingkat harga umum yang berlaku. Selanjutnya transportasi dikatakan efektif kalau pelayanan sistem transportasi dapat menjangkau ke seluruh wilayah di tanah air dimana jasa pelayanan transportasi diperlukan dan dalam hubungan dengan luar negeri. Transportasi terselenggara melalui kerjasama antara dua unsurnya yang utama yaitu prasarana (*basic facilities*) dan sarana (*operating facilities*).

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”.

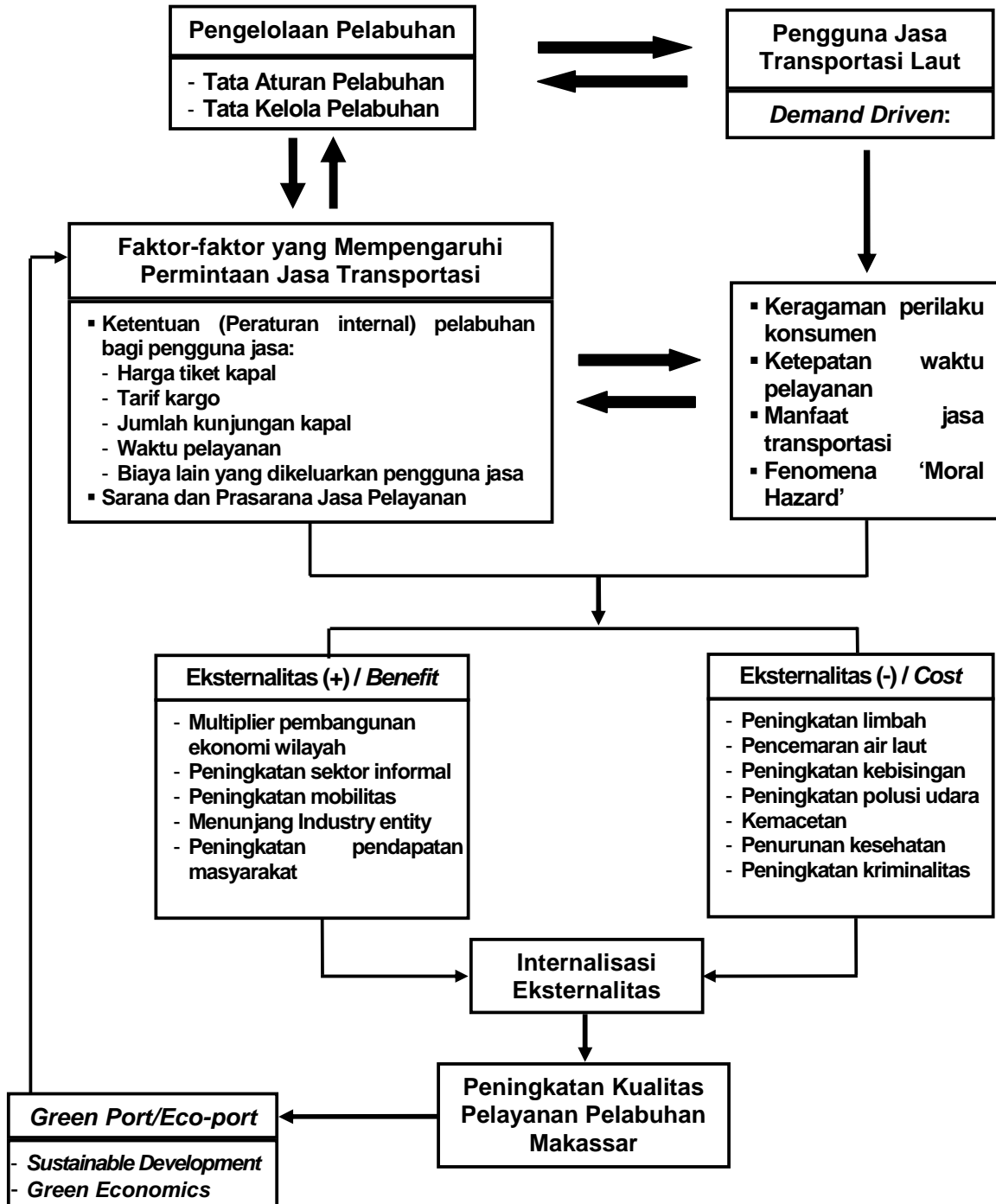
Infrastruktur suatu pelabuhan merupakan suatu faktor yang sangat menentukan efisiensi kinerja pelabuhan. Berkaitan dengan hal diatas, maka digunakan luas gudang, panjang dermaga, luas lapangan penumpukan dan luas terminal penumpang. Hipotesisnya adalah dengan infrastruktur yang semakin baik dan lengkap akan memiliki kinerja pelabuhan yang semakin efisien.

Efektifitas kinerja pelabuhan dapat ditunjukkan melalui output yang dihasilkan dari seluruh kegiatan jasa yang diberikan bagi para pengguna pelabuhan serta arus pergerakan barang dan penumpang pada pelabuhan tersebut. Semakin efektif kinerjanya, maka diharapkan output yang dihasilkan dan arus pergerakan barang dan penumpang pada pelabuhan tersebut akan semakin efisien.

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.

Untuk mendapatkan gambaran mengenai penelitian yang akan dilaksanakan, maka alur pikir dibangun berdasarkan literatur teoritis dan literatur empiris hingga mencapai tujuan akhir yang ingin dicapai dalam penelitian ini.

Kerangka pikir analisis internalisasi eksternalitas Pelabuhan Makassar dengan konsep *green port* disajikan pada gambar berikut:



Gambar 3.1. Kerangka Pikir Penelitian

3.2. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian, permasalahan, dan kerangka pemikiran, dapat dikemukakan hipotesis penelitian sebagai berikut:

- 3.2.1. Unsur-unsur *demand driven* pelabuhan yang menjadi input bagi konsep *green port* adalah keragaman perilaku konsumen, ketepatan waktu pelayanan, dan berbagai fenomena moral hazard.
- 3.2.2. Aktifitas transportasi laut di Pelabuhan Makassar memberikan dampak eksternalitas positif maupun negatif bagi pengguna jasa dan masyarakat.
- 3.2.3. Keberadaan Pelabuhan Makassar memiliki konsekuensi adanya manfaat biaya sosial bagi pengguna jasa dan masyarakat.

3.3. Definisi Operasional Variabel Penelitian

- 3.3.1. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.
- 3.3.2. Pelabuhan adalah tempat kapal-kapal melakukan bongkar muat barang dan penumpang yang ditujukan untuk memudahkan perpindahan barang dari angkutan laut ke angkutan darat dan sebaliknya.
- 3.3.3. Dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat barang dan menaik-turunkan penumpang.
- 3.3.4. Pelayanan Penumpang adalah jasa yang diberikan kepada pengguna jasa untuk memindahkan orang dari satu tempat ke tempat lain.
- 3.3.5. Pelayanan Barang adalah jasa yang diberikan kepada pengguna jasa untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain.

- 3.3.6. Eksternalitas adalah tindakan yang dilakukan seseorang atau perusahaan (konsumsi atau produksi) yang menimbulkan dampak bagi orang atau perusahaan lain tanpa kompensasi atau pembayaran.
- 3.3.7. Eksternalitas positif adalah dampak yang menguntungkan dari suatu tindakan yang dilakukan oleh suatu pihak terhadap orang lain tanpa adanya kompensasi dari pihak yang diuntungkan.
- 3.3.8. Eksternalitas negatif adalah dampak yang merugikan dari suatu tindakan yang dilakukan oleh suatu pihak terhadap orang lain tanpa adanya kompensasi atau bilamana dampaknya bagi orang lain yang tidak menerima kompensasi sifatnya negatif.
- 3.3.9. Analisis manfaat biaya sosial (*social cost benefit analysis*) adalah biaya yang dipergunakan untuk proyek publik dan manfaat yang diperoleh dari proyek tersebut dievaluasi dalam konteks seberapa besar kontribusi proyek tersebut (dalam hal ini adalah pengelolaan Pelabuhan Makassar) terhadap kesejahteraan masyarakat.
- 3.3.10. *Green Port* adalah pelabuhan yang ramah lingkungan (*friendly environment*), yaitu memanfaatkan sumber-sumber lingkungan yang ada dengan dampak kerusakan dan/atau gangguan lingkungan seminimal mungkin.
- 3.3.11. Internalisasi biaya eksternal merupakan upaya untuk menginternalkan dampak yang ditimbulkan dengan cara menyatukan proses pengambilan keputusan dalam suatu unit usaha.