

ANALISIS INPUT OUTPUT PERANAN JASA ANGKUTAN LAUT TERHADAP PEREKONOMIAN INDONESIA

R. Pramono Soedomo *)

Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan RI, Jakarta

ABSTRACT

As a maritime nation, sea transport sector plays an important role in all activities in society, both economic activity and other non-economic activities. Maritime transport sector play a crucial role in propelling the economy of Indonesia. This study is to analyze the role of marine transportation services to the Indonesian economy using the methodology Input - Output (Model Input - Output). Data used Input - Output Table 2005 17 sectors.

The survey results revealed that the actual sea transport services has great potential and advantages that can evolve with the development / population growth. Marine transportation services is the services sector, and therefore has a value of backward linkages of more than one. Meanwhile, the other has little value compared to other sectors. As the services sector, marine transportation services has a large output multiplier value, 1.6844. This indicates that the multiplier effects of marine transportation services categorized as high.

Key words; Sea freight services sector, the multiplier effects, backward linkages.

PENDAHULUAN

Wawasan pembangunan nasional merupakan wawasan nusantara sebagai satu kesatuan wilayah, politik dan ekonomi sehingga untuk membangun Indonesia yang 75% wilayahnya adalah laut diperlukan armada angkutan laut yang kuat untuk melancarkan arus masuk, barang dan jasa. Selain itu ekspor dan impor produk memerlukan jasa transportasi yang prima (Kusmayanto n.d). Hal ini penting mengingat transportasi jasa angkutan laut mampu memobilisasi penumpang dan barang dalam volume yang relatif cukup besar.

Saat ini sekitar 96% angkutan ekspor impor dan 55% angkutan domestik masih dilayani oleh kapal-kapal berbendera asing. Hal ini dikarenakan armada nasional tidak dapat melayaninya, salah satunya karena terbatasnya armada kapal yang handal, lemahnya dukungan lembaga keuangan, kemampuan manajemen dalam persaingan internasional, sehingga armada angkutan laut seperti menjadi tamu di negeri sendiri karena aktivitas transportasi lebih banyak ditangani perusahaan asing (Kusmayanto nd).

Oleh karena itu pemerintah dan dunia swasta harus segera mengantisipasi globalisasi perdagangan dengan membangun armada laut nasional, apabila bangsa Indonesia ingin mengembangkan perekonomian dan membangun jati-dirinya sebagai negara bahari terbesar di dunia.

Peran jasa angkutan laut semakin penting karena Indonesia merupakan Negara maritim dengan luas lautan mencapai 60 persen dari total wilayah Negara. Akibatnya laut memiliki arti strategis, baik secara keutuhan wilayah maupun bisnis.

Dalam pengertian keutuhan wilayah, laut merupakan alat pemersatu bangsa, sehingga jasa angkutan laut berperan besar dalam menghubungkan pulau-pulau di Indonesia termasuk pulau-pulau terpencil dan berbatasan langsung dengan Negara lain. Begitu pula dalam

pengertian bisnis, angkutan laut berperan besar dalam membawa dan mendistribusikan barang-barang dagangan dari daerah lain untuk diperdagangkan di daerah lain (Erwansyah dan Sukarna, 2003)

Oleh karena itu bisa dikatakan angkutan laut merupakan salah satu alat pemersatu bangsa. Tetapi jika tidak dikelola secara terintegrasi maka justru akan sebaliknya, dimana laut akan menjadi alat pemecah bangsa.

Tulisan ini akan menganalisis mengenai peranan dan kontribusi dari jasa angkutan laut terhadap perekonomian Indonesia dengan menggunakan pendekatan analisis input output.

PERMASALAHAN

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui peranan kontribusi jasa angkutan laut yang mencakup keterkaitan ke depan, keterkaitan ke belakang, nilai tambah dan indikator lainnya berdasarkan Tabel Input Output tahun 2005 di Indonesia.

TINJAUAN PUSTAKA

Studi tentang jasa angkutan laut telah dilakukan oleh beberapa orang, baik yang terkait dengan perusahaan maupun terkait dengan implementasi kebijakan. Denny Siahaan (2009) mengkaji peranan dari PT. Pelni dalam kaitannya dengan pemerataan pelayanan transportasi penumpang di Indonesia. Menurutnya keberadaan transportasi laut, khususnya yang diberikan oleh PT. Pelni, memberikan pengaruh nyata bagi meningkatnya pelayanan penumpang yang menggunakan jalur laut sebagai sarana transportasi.

Sedangkan Elly Rasdiani Sudibyo (2009) mengamati kedudukan pelabuhan laut sebagai salah satu infrastruktur dalam sistem jasa angkutan laut yang memegang peran penting dalam era otonomi daerah. Menurutnya dalam sistem jasa angkutan laut, pelabuhan memegang peran penting dan strategis. Sistem jasa angkutan laut tidak akan bekerja secara optimal apabila tidak didukung oleh ketersediaan pelabuhan.

Sedangkan studi yang dilakukan oleh Tim Mappel, organisasi nirlaba di sektor transportasi laut, menyebutkan bahwa pelayaran sebagai suatu infrastruktur penggerak ekonomi dan sekaligus sebagai suatu industri dalam rangka membangun industri pelayaran khususnya dan maritim serta pendukungnya pada umumnya, perlu kebijakan yang terpadu dan lebih fokus untuk memberikan manfaat bagi Indonesia yang merupakan negara kepulauan.

METODOLOGI

Kajian ini menggunakan tabel input output Indonesia tahun 2005 sebagai perbandingan yang berfokus pada jasa angkutan laut. Tabel ini dibagi menjadi 17 sektor.

1. Kerangka Input-Output

Tabel Input Output (IO Tabel) merupakan suatu system informasi statistik yang disusun dalam model matriks yang menggambarkan transaksi dari barang dan jasa antara sektor-sektor di perekonomian. Tabel ini menggambarkan secara singkat hubungan antara setiap sektor dengan sektor lainnya. Sebagai ilustrasi dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Tabel Kerangka Input Output

Alokasi Output Input		Permintaan Antara			Permintaan akhir	Jumlah Output
		Sektor-sektor Produksi				
		1	2	3		
Sektor-sektor Produksi	1	X_{11}	X_{12}	X_{13}	F_1	X_1
	2	X_{21}	X_{22}	X_{23}	F_2	X_2
	3	X_{31}	X_{32}	X_{33}	F_3	X_3
Input Primer		V_1	V_2	V_3		

Sumber : Miller dan Blair, 1985

Garis horizontal atau baris merupakan jumlah dari variable yang menunjukkan bagaimana output dialokasikan pada suatu sektor, selain itu juga merupakan permintaan antara dan permintaan akhir. Permintaan antara merupakan suatu permintaan terhadap barang dan jasa yang digunakan untuk proses selanjutnya pada sektor produksi. Dimana, permintaan akhir merupakan permintaan untuk konsumsi akhir, yang terdiri dari konsumsi rumah tangga, pemerintah, investasi dan ekspor.

Kolom atau vertikal, menggambarkan penggunaan input antara atau input primer yang disediakan untuk sektor-sektor lain untuk produksi. Input primer terdiri dari nilai tambah, upah dan gaji, sewa lahan, suku bunga dan surplus usaha.

Secara umum, alokasi output dapat ditulis dalam bentuk aljabar sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 X_{11} + X_{12} + X_{13} + F_1 &= X_1 \\
 X_{21} + X_{22} + X_{23} + F_2 &= X_2 \dots\dots\dots (1) \\
 X_{31} + X_{32} + X_{33} + F_3 &= X_3
 \end{aligned}$$

Persamaan tersebut dapat dituliskan sebagai berikut:

$$X_i = \sum_{j=1}^n x_{ij} + F_i \quad X_i = \sum_{j=1}^n x_{ij} + F_i \dots\dots\dots (2)$$

dimana,

X_i : total output i

x_{ij} : input antara dari sektor i ke j

F_i : permintaan akhir

Untuk kolom atau vertikal, dalam sektor produksi, menunjukkan struktur dari output dalam suatu sektor. Secara aljabar dapat dituliskan sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 X_{11} + X_{12} + X_{13} + V_1 &= X_1 \\
 X_{21} + X_{22} + X_{23} + V_2 &= X_2 \dots\dots\dots (3) \\
 X_{31} + X_{32} + X_{33} + V_3 &= X_3
 \end{aligned}$$

Dapat dirumuskan menjadi:

$$X_i = \sum_{j=1}^n x_{ij} + V_i \quad X_i = \sum_{j=1}^n x_{ij} + V_i \dots\dots\dots (4)$$

dimana,

X_i : total output i

x_{ij} : input antara dari sektor i ke j

V_i : permintaan akhir dari sektor i

Dalam analisis input output, persamaan tadi sangat penting sebagai dasar dari analisis ekonomi. Jika $a_{ij} = x_{ij}/X_j$ (a_{ij} = koefisien output) atau $x_{ij} = a_{ij} X_j$ sehingga persamaan (1) dapat disubstitusikan sebagai:

$$\begin{aligned} a_{11}X_1 + a_{12}X_2 + a_{13}X_3 + F_1 &= X_1 \\ a_{21}X_1 + a_{22}X_2 + a_{23}X_3 + F_2 &= X_2 \dots\dots\dots (5) \\ a_{31}X_1 + a_{32}X_2 + a_{33}X_3 + F_3 &= X_3 \end{aligned}$$

Dalam matriks, persamaan (5) menjadi;

$$\begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & a_{13} \\ a_{21} & a_{22} & a_{23} \\ a_{31} & a_{32} & a_{33} \end{bmatrix} \times \begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ X_3 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} F_1 \\ F_2 \\ F_3 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ X_3 \end{bmatrix}$$
$$A \times X + F = X$$
$$AX + F = X \text{ atau } (I-A)X = F \text{ or } X = (I-A)^{-1} F \dots\dots\dots (6)$$

Dari persamaan (6), menunjukkan bahwa output memiliki hubungan fungsional dengan permintaan akhir, $(I-A)^{-1}$ sebagai koefisien langsung. Selanjutnya $(I-A)^{-1}$ disebut sebagai matriks pengganda output dan ini merupakan basis untuk membangun model Input-Output.

2. Analisis Kontribusi

a. Analisis Kontribusi Output

Analisis ini digunakan untuk menentukan peranan output dari setiap sektor. Analisis ini digunakan untuk menentukan peran output dari setiap sektor untuk membentuk output secara keseluruhan. Dapat dirumuskan menjadi:

$$\text{Output share sektor ke } i = \frac{X_i}{\sum X_i}$$

dimana:

X_i : total output i
 $\sum X_i$: total output dari seluruh sektor

b. Kontribusi Permintaan akhir

Analisis permintaan akhir digunakan untuk melihat berapa besar kontribusi permintaan akhir terhadap pembentukan nilai output di suatu sektor, dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Permintaan akhir share sektor ke } i = \frac{FD_i}{X_i}$$

dimana:

X_i : total output i

FD_i : Permintaan akhir dari sektor ke- i

3. Input Antara

Analisis input antara digunakan untuk melihat seberapa besar peranan input antara. Input antara merupakan input di suatu sektor yang dihasilkan oleh sektor-sektor lainnya di dalam perekonomian terhadap pembentukan output di suatu sektor.

Rumusnya adalah:

$$\text{Input antara share sektor } i = \frac{IA_i}{X_j}$$

dimana:

X_j : total output sektor j

IA_i : total input antara sektor i

4. Analisis Keterkaitan

a. Keterkaitan ke Belakang

Analisis keterkaitan ke belakang digunakan untuk melihat dampak perubahan permintaan akhir suatu sektor terhadap output seluruh sektor ekonomi di suatu wilayah. Jumlah dampak keterkaitan ke belakang disebut juga daya penyebaran. Indeks yang digunakan untuk melihat dampak penyebaran sektor ke- j adalah :

$$\alpha_j = \frac{\sum_{i=1}^n b_{ij}}{(\frac{1}{n} \sum_i \sum_j b_{ij})}$$

α_j merupakan indeks daya kepekaan

b. Analisis Keterkaitan ke Depan

Analisis ini digunakan untuk melihat dampak yang terjadi terhadap output suatu sektor sebagai akibat dari perubahan permintaan akhir pada masing-masing sektor perekonomian. Besaran ini menjelaskan pembentukan output di suatu sektor yang dipengaruhi oleh permintaan akhir di masing-masing sektor perekonomian. Indeks yang digunakan untuk melihat daya kepekaan sektor ke- i adalah:

$$\beta_i = \frac{\sum_{j=1}^n b_{ij}}{(\frac{1}{n} \sum_i \sum_j b_{ij})}$$

β_j merupakan nilai daya kepekaan

5. Analisis Pengganda

a. Pengganda Output

Matriks pengganda output dari suatu Tabel Input Output merupakan kerangka dasar untuk berbagai analisis ekonomi dan pengembangan model I-O lebih lanjut. Matriks pengganda output merupakan suatu invers matriks yang pada prinsipnya digunakan sebagai suatu fungsi yang menghubungkan permintaan akhir dengan tingkat produksi. Oleh karena itu, matriks pengganda output ini dapat dipakai untuk menghitung pengaruh terhadap berbagai sektor dalam perekonomian yang disebabkan oleh perubahan permintaan akhir.

Dalam bentuk persamaan, matriks pengganda output dalam Miller dan Blair, 1985 adalah:

$$\Delta X = (I-A)^{-1} \Delta F \text{ or } X = (I-A)^{-1} (F-M)$$

dimana:

X : matriks output

I : matriks identitas

A : matriks koefisien input total

F : matriks permintaan akhir total

M : matriks import

b. Pengganda Pendapatan

Komponen pendapatan merupakan salah satu unsur dari input primer melalui upah dan gaji. Karena adanya hubungan linier antara perubahan output maupun pendapatan terhadap perubahan nilai tambah, maka jika permintaan akhir berubah maka besar kecilnya dampak langsung atau tidak langsung terhadap perubahan pendapatan sektor itu sendiri atau sektor lain tergantung pada pengganda pendapatan.

Pengganda pendapatan dapat dirumuskan sebagai:

$$m = v (I-A)^{-1}$$

dengan

m : pengganda pendapatan

v : koefisien pendapatan (rasio antara pendapatan dan total input)

$$v_j = \frac{Y_j}{x_j}$$

$(I-A)^{-1}$ = pengganda output

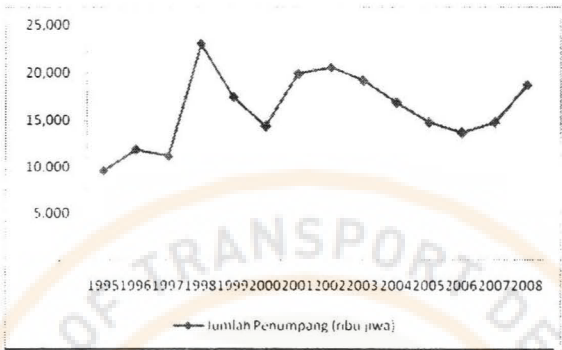
Dampak permintaan akhir terhadap perubahan pendapatan menjadi :

$$\Delta M = m \Delta F \text{ or } \Delta M = v (I-A)^{-1} \Delta F$$

ΔM : perubahan pendapatan

PERKEMBANGAN JASA ANGKUTAN LAUT DI INDONESIA

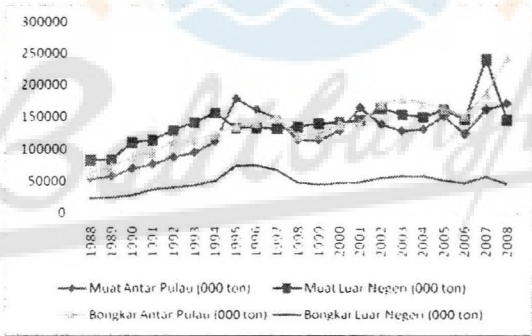
Peranan jasa angkutan laut di Indonesia sangatlah penting karena sektor ini merupakan salah satu sektor yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi. Namun kinerja jasa angkutan laut ini kurang memiliki daya saing dibandingkan dengan armada asing di pasar global. Ini ditunjukkan dengan pangsa armada nasional yang hanya 5 persen dari total muatan barang ekspor dan impor di pasar global. Tetapi untuk pasar dalam negeri, angkutan ini masih mampu bersaing.



Sumber: BPS, 2009

Grafik 1. Jumlah Penumpang Kapal di Pelabuhan Yang Diusahakan dan Tidak Diusahakan Tahun 1995 - 2008 (000)

Berdasarkan pada Gambar 1, jumlah penumpang jasa angkutan laut dari tahun 1995 hingga 2008 mengalami fluktuatif, tetapi dengan tren yang meningkat. Jumlah penumpang tertinggi adalah pada tahun 1998, kemudian menurun terus hingga tahun 2000. Selanjutnya naik dan turun hingga tahun 2008. Hal ini salah satunya dikarenakan adanya persaingan dengan moda lain, khususnya jasa angkutan udara. Saat ini banyak angkutan udara yang memberikan tarif yang murah, selain itu dengan tarif yang murah, waktu sampai ke tempat tujuan pun lebih singkat dibandingkan dengan jasa angkutan laut.



Sumber: BPS, 2009

Gambar 2. Bongkar Muat Barang Antar Pulau dan Luar Negeri di Pelabuhan Indonesia Tahun 1988-2008 (000 tons)

Jika dilihat dari bongkar dan muat dari jasa angkutan laut, dibagi menjadi dua, yaitu antar pulau dan luar negeri. Nilai muat untuk dibawa ke luar negeri jumlahnya lebih tinggi dari bongkar ke dalam negeri (dari luar negeri), dengan tren yang meningkat untuk muat, sedangkan untuk bongkar memiliki tren relatif konstan. Sedangkan bongkar dan muat antar pulau memiliki tren yang meningkat dari tahun 1988 hingga 2008.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Kontribusi

Analisis ini terbagi menjadi beberapa bagian, seperti nilai tambah, output, permintaan antara dan permintaan akhir. Nilai tambah jasa angkutan laut menempati tempat ke -14 dengan nilai 0,54 persen. Dibandingkan sektor-sektor lainnya, nilai tambah jasa angkutan laut relatif rendah. Misalnya untuk nilai tambah sektor industri non migas memiliki kontribusi tertinggi pada tahun 2005, yaitu sebesar 17,80 persen. Selanjutnya adalah sektor pertambangan dan ketiga adalah sektor perdagangan, restoran dan hotel.

Tabel 2. Share dari Nilai Tambah, Output, Permintaan Akhir dan Permintaan Antara Setiap Sektor, Tahun 2005

No	Sektor	Nilai Tambah	Output	Permintaan Akhir	Permintaan Antara
1.	Pertanian	0.1306	0.0863	0.3981	0.6019
2.	Pertambangan	0.1574	0.1090	0.4845	0.5155
3.	Industri Pengolahan Makanan dan Minuman	0.0514	0.0837	0.6417	0.3583
4.	Industri Non Migas	0.1780	0.2494	0.5796	0.4204
5.	Listrik, air dan gas	0.0094	0.0156	0.3100	0.6900
6.	Bangunan dan Infrastruktur	0.0719	0.1017	0.9145	0.0855
7.	Perdagangan, Restoran dan Hotel	0.1506	0.1285	0.6531	0.3469
8.	Jasa angkutan kereta api	0.0005	0.0008	0.6572	0.3428
9.	Jasa angkutan jalan raya	0.0223	0.0272	0.5382	0.4618
10.	Jasa angkutan laut	0.0054	0.0094	0.6441	0.3559
11.	Jasa angkutan sungai dan danau	0.0014	0.0016	0.5543	0.4457
12.	Jasa angkutan udara	0.0046	0.0075	0.7129	0.2871
13.	Jasa penunjang angkutan	0.0076	0.0067	0.4534	0.5466
14.	Jasa komunikasi	0.0258	0.0167	0.5694	0.4306
15.	Keuangan, persewaan dan jasa perusahaan	0.0832	0.0619	0.3786	0.6214
16.	Pemerintahan umum dan pertahanan	0.0669	0.0599	0.9527	0.0473
17.	Jasa-jasa	0.0331	0.0338	0.5203	0.4797

Sumber: BPS - diolah.

Sedangkan untuk kontribusi output dari jasa angkutan laut menempati tempat ke-13 terhadap perekonomian di Indonesia, dengan 0,08 persen. Sektor non migas memiliki kontribusi output terbesar yaitu 24,94 persen. Kontribusi output yang relatif rendah ini mencerminkan bahwa sebagai negara maritim, kegiatan ekonomi belum optimal menggunakan jasa angkutan laut.

Permintaan antara untuk jasa angkutan laut ini memiliki nilai 35,59 persen, sehingga permintaan akhir dari jasa angkutan laut adalah 64,41 persen. Ini dikarenakan sektor ini merupakan sektor jasa, sehingga nilai permintaan akhirnya lebih tinggi dari nilai permintaan antara.

B. Analisis Keterkaitan

Pada tabel 3 dapat dilihat sektor kunci perekonomian Indonesia pada tahun 2005 hanya sektor industri non migas. Sedangkan jasa angkutan laut hanya memiliki keterkaitan ke belakang yang memiliki nilai lebih dari 1. Ini karena jasa laut merupakan sektor yang dapat menarik bagian hulunya. Dengan kata lain sektor ini penting bagi sektor-sektor di pasar input.

Analisis keterkaitan terdiri dari keterkaitan ke depan dan keterkaitan ke belakang. Suatu sektor disebut sebagai sektor kunci jika sektor tersebut memiliki nilai untuk kedua keterkaitan tersebut lebih dari 1.

Tabel 3. Keterkaitan diantara Sektor Tahun 2005

No	Sektor	Keterkaitan	
		ke Belakang	ke Depan
1.	Pertanian	0.8259	1.1945
2.	Pertambangan	0.7522	1.8903
3.	Industri Pengolahan Makanan dan Minuman	1.2411	0.9865
4.	Industri Non Migas	1.0450	1.9041
5.	Listrik, air dan gas	1.1659	0.9538
6.	Bangunan dan Infrastruktur	1.1133	0.8915
7.	Perdagangan, Restoran dan Hotel	0.9855	1.2760
8.	Jasa angkutan kereta api	1.2429	0.6180
9.	Jasa angkutan jalan raya	1.0834	0.7736
10.	Jasa angkutan laut	1.0306	0.6621
11.	Jasa angkutan sungai dan danau	0.9239	0.6314
12.	Jasa angkutan udara	1.0018	0.6647
13.	Jasa penunjang angkutan	0.9518	0.8034
14.	Jasa komunikasi	0.7776	0.8093
15.	Keuangan, persewaan dan jasa perusahaan	0.8667	1.3058
16.	Pemerintahan umum dan pertahanan	0.9983	0.6725
17.	Jasa-jasa	0.9942	0.9627

Sumber: BPS - diolah.

C. Analisis Pengganda Output dan Pendapatan

Analisis pengganda diterapkan untuk mencari pengganda output dan pendapatan. Nilai pengganda output jasa angkutan laut pada tahun 2005 adalah sebesar 1,6844. Jika dirinci berdasarkan sektor yang ada, maka dari jasa angkutan, jasa angkutan laut memberikan pengganda output senilai 1.6844. Terbesar di antara jasa angkutan transportasi lainnya. Misalnya jasa angkutan sungai dan danau sebesar 1.5100, dan udara 1.6373.

Sektor-sektor yang menggunakan jasa angkutan laut terutama, sektor pertambangan, sektor ini banyak menggunakan jasa angkutan laut untuk mengangkut dan mendistribusikan hasil tambang maupun hasil olahan tambangnya. Seperti yang dilakukan oleh beberapa perusahaan tambang batubara di Pulau Kalimantan yang mengirimkan batubara ke Pulau Jawa dan untuk tujuan ekspor ke berbagai negara di dunia.

Tabel 4. Pengganda Output dan Pendapatan, Tahun 2005

No	Sektor	Pengganda		Rincian
		Pendapatan	Output	Pengganda Output
1.	Pertanian	1.1081	1.3499	0.0219
2.	Pertambangan	0.9374	1.2294	0.2334
3.	Industri Pengolahan Makanan dan Minuman	1.1695	2.0285	0.0380
4.	Industri Non Migas	2.1537	1.7080	0.0569
5.	Listrik, air dan gas	0.6890	1.9055	0.0183
6.	Bangunan dan Infrastruktur	1.5934	1.8195	0.0198
7.	Perdagangan, Restoran dan Hotel	1.6792	1.6107	0.0792
8.	Jasa angkutan kereta api	0.8363	2.0315	0.0003
9.	Jasa angkutan jalan raya	0.7990	1.7707	0.0130
10.	Jasa angkutan laut	0.5178	1.6844	1.0086
11.	Jasa angkutan sungai dan danau	0.3591	1.5100	0.0006
12.	Jasa angkutan udara	0.5551	1.6373	0.0023
13.	Jasa penunjang angkutan	0.4348	1.5557	0.0820
14.	Jasa komunikasi	0.3068	1.2709	0.0223
15.	Keuangan, persewaan dan jasa perusahaan	0.8113	1.4165	0.0647
16.	Pemerintahan umum dan pertahanan	2.0415	1.6316	0.0038
17.	Jasa-jasa	1.0078	1.6249	0.0195
	Total			1.6844

Sumber: BPS - diolah.

Nilai pengganda pendapatan dari jasa angkutan laut memiliki nilai 0,5178. Berarti untuk setiap kenaikan permintaan akhir jasa angkutan laut sebesar Rp 1 juta maka akan meningkatkan total pendapatan seluruh perekonomian 0,5178 juta kali dari pendapatan sebelumnya atau Rp 0,5178 juta. Sedangkan secara keseluruhan, sektor yang memiliki nilai pengganda pendapatan terbesar adalah sektor industri non migas, sebesar 2,1537.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Jasa angkutan laut sebenarnya memiliki potensi dan keuntungan yang besar dapat berkembang dengan adanya perkembangan/pertumbuhan penduduk, selain itu juga memiliki keuntungan yang tidak terlihat, yaitu untuk menjaga keutuhan bangsa dan Negara Indonesia.
2. Jasa angkutan laut merupakan sektor jasa, oleh karena itu memiliki nilai keterkaitan ke belakang lebih dari 1. Sementara itu nilai lainnya memiliki nilai yang kecil jika dibandingkan dengan sektor lainnya. Sebagai sektor jasa, jasa angkutan laut memiliki nilai pengganda output yang besar, 1,6844. Sedangkan untuk pengganda pendapatan, sektor jasa angkutan laut memberikan kontribusi 0.5178 yang artinya untuk setiap kenaikan permintaan akhir jasa angkutan laut sebesar Rp 1 juta maka akan meningkatkan total pendapatan seluruh perekonomian 0,5178 juta kali dari pendapatan sebelumnya atau Rp 0,5178 juta.

B. Saran

Peluang usaha jasa angkutan laut masih sangat besar, karena hingga belum dapat dipenuhi oleh operator lokal. Begitu pula oleh operator dari luar negeri yang hanya menjalani trayek-trayek tertentu saja. Oleh karena itu sebaiknya pemerintah lebih memperhatikan jasa angkutan laut dengan serius, karena bukan saja keuntungan bisnis yang di dapat, tetapi juga keuntungan lainnya seperti akan terjaganya keutuhan Negara dan bangsa Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

BPS. 2009. Statistik Indonesia 2009. Badan Pusat Statistik. Jakarta.

Erwansyah dan Sukarna Wiranta. 2003. Kinerja dan Upaya Pengembangan jasa Angkutan Laut Nasional. Jurnal Ekonomi dan Pembangunan (JEP)XI (2) 2003. LIPI. Jakarta.

<http://www.mappel.org/rekomendasi-mappel/kajian-ilmiah-untuk-inpres-ii>.

Kusumastanto, Tridoyo. n.d. Pengembangan Sumberdaya Kelautan dalam Memperkokoh Perekonomian Nasional Abad 21

Miller, Ronald E, and Peter d. Blair, 1985. Input-Output Analisis: Foundations and Extension. Prentice Hall, Inc. New Jersey.

Norhayati Shuja', Yap Bee Wah, Mohd. Alias Lazim and Nobuhiro Okamoto. *Identifying Key Sectors of Malaysian Economy: A Comparison of Unweighted and Weighted Approaches* www.statistiks.gov.my/portal/images/stories/.../ArticleIIVol12008.pdf, diakses 12 Maret 2010)

Sari, Dessy Firstya. 2007. Analisa Dampak Pengganda Ekonomi Sektor Pariwisata dalam Perekonomian Provinsi Jawa Tengah dengan Pendekatan Input-Output. Skripsi. Program Studi Ekonomi Pertanian dan Sumberdaya. Fakultas Pertanian. Institut Pertanian Bogor.

Siahaan L. Denny. 2009. "Kajian Peranan Kapal Penumpang PT. Pelni Dalam Pemerataan Pelayanan Transportasi Penumpang di Indonesia Dihadapkan Pada PT Pelni sebagai Persero". Warta Penelitian Perhubungan 21 (1): 96 -108.

Sudibyoy, Elly Rasdiani. Pelabuhan Dalam Era Otonomi Daerah - Fakta dan Penjelasan, Pelabuhan dalam era otonomi daerah - Fakta dan Penjelasan; <http://www.mappel.org/rekomendasi-mappel>, diakses 02 januari 2010

*) Peneliti Pertama pada Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan RI.