

Kawasan Pembangunan
“SEMEJA”



Kawasan Pembangunan "SEMEJA"

Rahardjo Adisasmita

KAWASAN PEMBANGUNAN “SEMEJA” (SATU MEJA)

Oleh : Rahardjo Adisasmita

Edisi Pertama

Cetakan Pertama, 2008

Hak Cipta © 2008 pada penulis,

Hak Cipta dilindungi undang-undang. Dilarang memperbanyak atau memindahkan sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apapun, secara elektronis maupun mekanis, termasuk memfotokopi, merekam, atau dengan teknik perekaman lainnya, tanpa izin tertulis dari penerbit.



GRAHA ILMU

Candi Gebang Permai Blok R/6

Yogyakarta 55511

Telp. : 0274-882262 ; 0274-4462135

Fax. : 0274-4462136

E-mail : info@grahailmu.co.id

Adisasmita, Rahardjo

KAWASAN PEMBANGUNAN “SEMEJA” (SATU MEJA) / Rahardjo

Adisasmita

- Edisi Pertama - Yogyakarta: Graha Ilmu, 2008

x + 144 hlm, 1 Jil : 23 cm.

ISBN: 978-979-756-339-4

1. Ekonomi

1. Judul



KATA PENGANTAR

Pertama-tama kami mengucapkan rasa syukur yang setinggi-tingginya kepada Tuhan Yang Maha Kuasa atas karunia dan rahmat-Nya, sehingga buku ini telah dapat selesai ditulis. Buku ini menjelaskan gagasan konsep “Kawasan Pembangunan SEMEJA” atau Satu Meja, yaitu yang diderivasi dari konsep Pembangunan Ekonomi Archipelago (Kenusantaraan). Konsep Pembangunan Ekonomi Archipelago diturunkan dari Wawasan Nusantara. Wawasan Nusantara merupakan gagasan Nasional yang menganggap bahwa Indonesia merupakan satu kesatuan ekonomi, satu kesatuan sosial-budaya, satu kesatuan politik dan hankam.

Gagasan satu kesatuan ekonomi menginterpretasikan bahwa Nusantara Indonesia merupakan daratan pulau-pulau besar dan kecil yang dihubungkan oleh perairan dan laut, tetapi dapat pula dipandang sebagai kesatuan wilayah perairan laut yang ditaburi oleh daratan pulau-pulau. Dua interpretasi tersebut mengisyaratkan pentingnya pembangunan yang diorientasikan ke arah daratan dan ke arah perairan laut secara simultan. Dimaklumi bahwa selama ini pembangunan secara nasional masih lebih diorientasikan ke arah daratan karena

hampir seluruh penduduk berdiam di daratan, tetapi pada masa depan ketersediaan sumberdaya daratan semakin menipis, maka orientasi pembangunan harus diarahkan kepada pengolahan dan pemanfaatan sumberdaya kelautan. Pembangunan sumberdaya kelautan mempunyai potensi yang sangat besar dan memberikan prospek yang sangat cerah. Jadi pembangunan sumberdaya daratan dan sumberdaya kelautan seharusnya dilaksanakan secara proporsional sebagai upaya mewujudkan kesejahteraan ekonomi bangsa Indonesia.

Pidato Presiden R.I. Soeharto dalam Rapat Paripurna DPR-RI pada minggu pertama bulan Januari 1990, dalam pidato mengantarkan Rancangan APBN, yang mengemukakan terjadinya tingkat kesenjangan yang makin besar antara KBI dan KTI, selanjutnya mengajak untuk memberikan perhatian yang lebih besar kepada percepatan pembangunan KTI (*Go To East*). Kami sebagai Guru Besar dalam Pengembangan Wilayah dan Ekonomi Transportasi tersentak untuk memberikan respons (tanggapan). Apabila memperhatikan peta di KTI terlihat laut luas yang ditaburi oleh banyak sekali pulau, maka pembangunan daratan dan perairan laut secara bersama-sama dalam sistem Archipelago, yang berarti konsep Ekonomi Archipelago harus dikembangkan terutama untuk percepatan pembangunan KTI.

Selanjutnya gambar peta KTI menunjukkan terdapatnya banyak selat, teluk dan laut. Selat, teluk dan laut tersebut berfungsi sebagai meja pembangunan, mejanya adalah perairan laut, disekitarnya terdapat kota-kota pelabuhan yang masing-masing mempunyai daerah belakangnya (*hinterland*). Kota-kota pelabuhan tersebut dapat diibaratkan sebagai orang-orang yang duduk di sekeliling meja. Dari ungkapan tersebut, penulis mengembangkan konsep pembangunan Kawasan SEMEJA (Satu Meja). Konsep Kawasan SEMEJA diderivasi dari konsep Ekonomi Archipelago dan konsep Ekonomi Archipelago diangkat berdasarkan kondisi geografis KTI dan konsep Bumi Maritim Indonesia (BMI).

Kami sebagai staf pengajar dalam Ilmu Ekonomi Wilayah sangat tertarik untuk merumuskan konsep-konsep baru dalam pembangunan wilayah. Kami telah menulis buku “Ekonomi Archipelago”, dan sekarang kami terpanggil untuk menulis buku “Kawasan Pembangunan SEMEJA”. Kawasan Semeja merupakan meja-meja pembangunan yang berbentuk sebagai selat, teluk dan laut, masing-masing dikelilingi oleh kota-kota perdagangan yang memiliki fasilitas pelabuhan laut, yang memfasilitasi kegiatan-kegiatan interaksi dan interkoneksi perdagangan tersebut. Meja-meja pembangunan lebih banyak terdapat di Kawasan Timur Indoensia (KTI) dibandingkan di Kawasan Barat Indonesia (KBI). Kawasan “SEMEJA” merupakan salah satu konsep pembangunan untuk percepatan pembangunan KTI, yang perlu dan penting mendapat perhatian.

Kami menyadari bahwa perumusan gagasan dan konsep “kawasan semeja” dalam buku ini masih bersifat garis besar dan hipotetik, belum disertai hasil kajian empirik, namun yang lebih diutamakan adalah ditampilkannya suatu konsep pengembangan wilayah yang dapat dimplementasikan khususnya untuk pembangunan KTI meskipun belum mendapat perhatian secara luas oleh para perencana pembangunan, baik di tingkat Pusat maupun di tingkat regional.

Akhirnya, diucapkan terima kasih kepada para khalayak pembaca buku ini telah berkenan untuk memahami dan menyikapinya secara positif.

Makassar, Feb 2008

Penulis



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	1
BAB 2 “MENGAPA”, “APA”, “BAGAIMANA” DAN “UNTUK SIAPA” KONSEP KAWASAN PEMBANGUNAN “SEMEJA”	5
2.1 Pengantar	5
2.2 “Mengapa” Perlu Konsep Kawasan Pembangunan SEMEJA?	6
2.3 “Apa” Itu Kawasan Pembangunan SEMEJA?	11
2.4 “Bagaimana” Mengembangkan Kawasan Pembangunan SEMEJA	16
2.5 “Untuk Siapa” Dikembangkan Konsep Kawasan Pembangunan “SEMEJA”	18
BAB 3 LANDASAN TEORETIK	21
3.1 Pengantar	21
3.2 Keterhubungan dan Ketergantungan antar Wilayah	23
3.3 Teori Basis Ekspor (<i>Export Base Theory</i>)	29

3.4	Teori Keseimbangan Spasial Antar Daerah	31
3.5	Titik Pindah Muat (<i>Transshipment Point</i>) Mempunyai Peran Penting dalam Perdagangan Antar Pulau/Daerah	32
3.6	Teori Kutub Pertumbuhan (Perroux)	35
3.7	Dampak Tetesan ke Bawah (Hirschman vs Suntikan Dana dan Investasi kepada Wilayah Pengaruh Rahardjo Adisasmita).	37
3.8	Teori Simpul Jasa Distribusi	42
3.9	Pelabuhan Laut Sebagai Nodal Transportasi Modern	46
BAB 4	LANDASAN KONSEPSIONAL	53
4.1	Pengantar	53
4.2	Konsep Pembangunan Ekonomi Archipelago	54
4.3	Konsep Kawasan Pembangunan "Semeja"	62
4.4	Pemanfaatan Jalur Pelayaran Selat Lombok Melewati Selat Makassar Sebagai <i>Life Line</i> untuk Mengembangkan Pusat-pusat Pertumbuhan dalam Kerangka Memperkuat Otonomi Daerah dan Kemandirian Wilayah KTI	74
4.5	Peranan dan Fungsi Pelabuhan Laut	80
4.6	Transportasi dan Pembangunan Merupakan Proses Interaksi Dua Arah	84
5.1	Faktor-faktor Internal dan Eksternal	89
BAB 5	ANALISIS <i>STRENGTH, WEAKNESS,</i> <i>OPPORTUNITY, AND THREAT (SWOT) DAN</i> STRATEGI TOWS	89
5.2	Kekuatan dan Kelemahan	90
5.3	Peluang dan Ancaman/Hambatan	92
5.4	Strategi TOWS	94

BAB 6	ALUR UTAMA TRANSPORTASI LAUT MERUPAKAN <i>LIFE LINE</i> PENGEMBANGAN EKONOMI	99
6.1	Selat Makasar – Lombok dan laut Jawa – Banda – Arafura merupakan <i>Life Line</i> Pengembangan Ekonomi	99
6.2	Dua Alur Utama Transportasi Laut	104
BAB 7	LAUT SEBAGAI MEDIA INTERAKSI EKONOMI DAN PEMBANGUNAN	109
7.1	Konsep Negara Kepulauan dan Wilayah Perairan Kepulauan	109
7.2	Mengembangkan Konsep Ekonomi Archipelago (Archipelagic Economy)	111
7.3	Laut sebagai Fasilitator dan Dinamisator Pembangunan	115
BAB 8	WACANA PEMINDAHAN IBUKOTA JAKARTA	119
8.1	Geostrategi dan Geoekonomi Indonesia	119
8.2	Pembangunan Tidak Berkeseimbangan	122
8.3	Pemindahan Ibukota Jakarta	126
BAB 9	PENUTUP	135
	DAFTAR PUSTAKA	139
	TENTANG PENULIS	143



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kawasan Semeja di Kawasan Timur Indonesia (KTI)	12
Gambar 3.1	Matriks Interaksi Antar Wilayah	25
Gambar 3.2	Ketergantungan atau interaksi antar titik-titik spasial	26
Gambar 3.3	Jaringan Transportasi Nasional	28
Gambar 3.4	Keseimbangan Perdagangan antara Daerah Pengekspor dan Daerah Pengimpor	32
Gambar 3.5	Struktur Biaya Transportasi per Unit Jarak Menurut Tiga Jenis Moda Transportasi, yaitu Truk, Kereta Api dan Kapal Laut.	33
Gambar 3.6	Pemilihan Lokasi Industri yang menguntungkan jika Bahan Baku dan Produk akhirnya diangkut oleh lebih dari satu moda transportasi (Truck dan Kapal Laut).	34
Gambar 3.7	Pemilihan Lokasi Industri yang menguntungkan jika Bahan Baku dan Produknya diangkut oleh lebih dari satu moda transportasi (Truck dan Kapal Laut).	34
Gambar 6.1	Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)	100