

UPAYA-UPAYA MENINGKATKAN DAYA SAING DAERAH

Tulus Tambunan
Kadin Indonesia-Jetro 2006

Pendahuluan

Dengan diterapkannya otonomi daerah di satu sisi, dan semakin pentingnya yang disebut sebagai wilayah pertumbuhan lintas negara-negara perbatasan, seperti Palembang, Malaysia (Johor) dan Singapura, di sisi lain, pembahasan mengenai daya saing wilayah, misalnya propinsi atau wilayah administrasi lebih rendah, di Indonesia saat ini menjadi sangat relevan. Persaingan tidak hanya dalam perdagangan eksternal tetapi juga dalam menarik investasi dari luar, dan persaingan juga tidak hanya antara suatu wilayah dengan wilayah di negara (tetangga) tetapi juga antar wilayah di Indonesia. Misalnya pertanyaan sekarang adalah apakah Palembang mampu menarik lebih banyak investor asing dibandingkan wilayah-wilayah lain di Sumatera atau di Indonesia. Juga, apakah Palembang mampu untuk lebih banyak mengeksport ke daripada mengimpor dari wilayah lain di dalam negeri atau luar negeri.

Tulisan ini akan membahas faktor-faktor utama penentu daya saing suatu wilayah, terutama fokus pada paradigma daya saing wilayah. dari Porter. Dengan diketahui faktor-faktor utama penentu daya saing suatu wilayah maka dapat diketahui upaya-upaya apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan daya saing daerah, dan dalam kasus ini, misalnya, Palembang.

Faktor-Faktor Penentu Daya Saing Wilayah

Daya saing suatu wilayah ditentukan terutama oleh daya saing dari sektor-sektor atau unit-unit kegiatan usaha, misalnya sektor industri dan sektor pertanian di daerah tersebut. Menurut Michael Porter (1985, 1986, 1990), dan beberapa pakar lainnya,¹ hal-hal yang harus dimiliki atau dikuasai oleh setiap perusahaan atau sektor, misalnya industri, untuk meningkatkan keunggulan kompetitifnya adalah terutama teknologi, kewirausahaan, dan efisiensi atau produktivitas yang tinggi, kualitas produk yang baik, promosi yang luas dan agresif, pelayanan purna jual (*service after sale*) yang baik, tenaga kerja dengan tingkat keterampilan/pendidikan, etos kerja, disiplin, komitmen, kreativitas dan motivasi yang tinggi, proses produksi dengan skala ekonomis, diferensiasi produk, modal dan prasarana serta sarana lainnya yang cukup, jaringan distribusi di dalam dan terutama di luar negeri yang luas serta diorganisasikan dan dikelola secara profesional, proses produksi dilakukan dengan sistem *just-in-time* (JIT). Semua faktor keunggulan kompetitif yang disebut ini dalam era globalisasi dan perdagangan bebas dunia saat ini menjadi sangat penting.

Pada tingkat nasional, menurut Porter, daya saing sebuah negara (atau dalam hal ini suatu wilayah misalnya

¹ Lihat juga, antara lain, Daniels dan Radebaugh (1989), Grossman dan Helpman (1993), dan Krugman (1988).

propinsi atau kota/kabupaten) sangat tergantung pada kapasitas masyarakatnya (terutama pengusaha) untuk berinovasi dan melakukan pembaharuan terus menerus, dan untuk ini diperlukan teknologi dan SDM. Oleh karena itu, berbeda dengan keunggulan komparatif, keunggulan kompetitif sifatnya sangat dinamis: teknologi berubah terus, demikian juga kualitas SDM berkembang terus. Perubahan-perubahan ini yang membuat keunggulan suatu negara di dalam persaingan global juga tidak selalu tetap, melainkan bisa di atas atau di bawah negara lain. Hal ini bisa dilihat dari menurunnya tingkat daya saing atau dominasi AS terhadap Jepang dalam spesialisasi internasional untuk produk-produk manufaktur tertentu di pasar global, seperti perabotan elektronik rumah tangga, dan kemajuan yang dicapai negara-negara industri baru di Asia dari kelompok NICs seperti Korea Selatan, Taiwan dan Singapura selama 4 dekade terakhir ini.²

Inti dari paradigma Porter ini adalah bahwa keunggulan kompetitif suatu negara ditentukan oleh keunggulan kompetitif dari perusahaan-perusahaan yang ada di negara tersebut, dan, seperti telah dibahas sebelumnya, keunggulan kompetitif suatu perusahaan tergantung pada kemampuannya dalam melakukan inovasi. Dalam kata lain, suatu perusahaan mencapai keunggulan kompetitif melalui tindakan inovasi, termasuk penciptaan teknologi baru maupun cara produksi, cara pemasaran, atau cara bersaing yang baru. Inovasi dapat juga diwujudkan dalam suatu rancangan produk baru, dan suatu cara yang baru dalam melaksanakan pelatihan atau pendidikan dalam usaha meningkatkan SDM di dalam perusahaan. Banyak inovasi menciptakan keunggulan kompetitif dengan kesempatan pasar baru atau dengan melayani suatu segmen pasar yang masih belum dimasuki oleh pesaing. Pada saat para pesaing lambat dalam memberikan respons terhadap perubahan pasar, inovasi seperti ini menghasilkan keunggulan kompetitif. Sebagai contoh, dalam industri otomotif dan perabotan elektronik rumah tangga, perusahaan-perusahaan Jepang mendapatkan keunggulan di pasar dunia dengan pembuatan model-model yang lebih kecil, lebih ringkas dan lebih murah daripada para pesaing dari negara-negara lain, termasuk AS. Keunggulan kompetitif dari perusahaan-perusahaan Jepang juga disebabkan oleh kemampuan yang tinggi dari perusahaan-perusahaan tersebut dalam mengantisipasi dan merespon kebutuhan pasar domestik maupun internasional.

Sekali sebuah perusahaan mencapai keunggulan kompetitif lewat suatu inovasi, misalnya memperkenalkan suatu produk baru, perusahaan tersebut dapat bertahan lama di pasar hanya jika dilakukan perbaikan terus menerus terhadap produk tersebut, sesuai perubahan permintaan pasar dan perubahan teknologi. Dengan inovasi, sebuah perusahaan bisa mengejar kealahannya, bahkan akhirnya menyamakan atau melebihi keunggulan kompetitif pesaingnya. Sebagai contoh, perusahaan-perusahaan Korea Selatan dalam industri otomotif, televisi berwarna, VCR, dan *handphone* (HP) telah berhasil menyamai kemampuan perusahaan-perusahaan Jepang. Perusahaan-perusahaan Brazilia telah mampu merakit teknologi dan rancangan produksi yang setara dengan para pesaingnya

² Pembahasan mengenai perubahan pola persaingan global dan semakin pentingnya spesialisasi internasional serta perubahan posisi AS dibandingkan

dari Italia dalam membuat alas kaki kasual dari kulit. Suatu perusahaan di suatu negara juga bisa mengalahkan pesaingnya di negara lain dengan melakukan inovasi produk ke tipe-tipe yang lebih canggih. Hal ini yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan mobil di Jepang. Pada awalnya di tahun 60-an mereka melakukan penetrasi pasar asing seperti AS dan Eropa dengan tipe-tipe mobil yang ringkas dan murah dengan kualitas yang memadai dan bersaing atas dasar biaya TK yang lebih murah. Walaupun pada saat itu memiliki keunggulan kompetitif dalam harga, perusahaan-perusahaan otomotif Jepang secara terus menerus melakukan inovasi dengan investasi yang sangat besar dan membangun pabrik-pabrik moderen dengan kapasitas produksi yang lebih luas untuk mendapatkan skala ekonomis. Inovasi ini akhirnya membuat mereka menjadi inovator dalam teknologi proses pembuatan mobil, merintis produksi JIT, dan praktik-praktik untuk mempertahankan/menyempurnakan kualitas dan produktivitas. Inovasi ini juga membuat perusahaan-perusahaan mobil Jepang saat ini dapat membuat berbagai maca model mobil dengan kualitas yang lebih baik dibandingkan 30 tahun lalu.

Di dalam modelnya Porter, ada empat variabel domestik penting yang secara individual dan sebagai suatu sistem menentukan daya saing suatu negara (Gambar 1), yakni sebagai berikut:

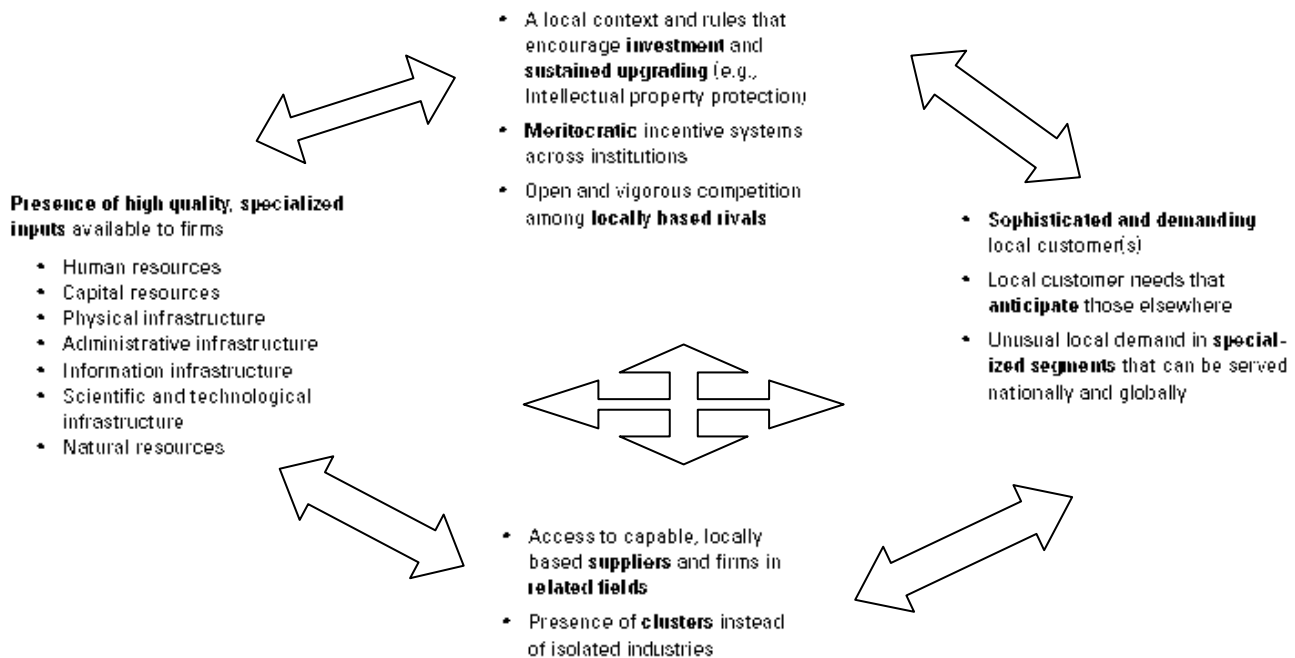
1. Kondisi faktor (tenaga kerja, modal, tanah, iklim, teknologi, kewirausahaan, faktor-faktor produksi lainnya, SDA dan infrastruktur).
2. Kondisi permintaan.
3. Kondisi industri terkait dan industri pendukung.
4. Strategi perusahaan, struktur dan persaingan.

Keempat faktor tersebut menciptakan lingkungan nasional yang mempengaruhi kinerja dan daya saing global dari suatu perusahaan di suatu negara. Perbedaan dalam faktor-faktor ini membuat mengapa suatu perusahaan/industri di suatu negara bisa berinovasi, mampu mengatasi hambatan substansial terhadap perubahan pasar dan teknologi atau lingkungan secara umum dibandingkan di negara lain. Selain keempat variabel tersebut, ada dua variabel tambahan tetapi di luar model tersebut (disebut variabel luar), yakni peluang dan pemerintah.

Dalam hal kondisi faktor, penekanan Porter adalah pada penciptaan faktor produksi berkualitas tinggi, seperti SDM yang berketerampilan atau suatu dasar ilmiah. Pemahaman Porter mengenai faktor produksi yang diperlukan sebuah perusahaan atau negara untuk mencapai keunggulan kompetitifnya dapat juga dikutip dari penjelasan di Cho dan Moon (2003) sebagai berikut: *Faktor produksi yang paling penting adalah yang melibatkan investasi yang bertahan lama.....dan terspesialisasi. Faktor-faktor dasar seperti kumpulan tenaga kerja atau sumber bahan mentah lokal, tidak menyatakan keunggulan dalam industri padat pengetahuan. Perusahaan dapat mengaksesnya*

secara mudah melalui strategi global atau memotongnya melalui teknologi.Untuk mendukung keunggulan kompetitif, suatu faktor harus sangat terspesialisasi pada kebutuhan tertentu dari sebuah industri – suatu lembaga ilmiah melakukan spesialisasi dalam hal optik, sekumpulan modal ventura mendanai perusahaan perangkat lunak. Faktor-faktor ini lebih langka, lebih sulit bagi para pesaing asing untuk mengawalnya – dan mereka perlu menciptakan investasi yang bertahan lama. Negara berhasil dalam industri di mana mereka secara khusus baik dalam penciptaan faktornya. Keunggulan kompetitif berasal dari keberadaan institusi kelas dunia yang pertama kali menciptakan faktor yang terspesialisasi dan selanjutnya secara terus-menerus bekerja untuk memperbaharunya. Denmark memiliki dua rumah sakit yang berkonsentrasi dalam mempelajari dan merawat diabetes – dan suatu posisi ekspor yang memimpin di dunia dalam bidang insulin. Belanda memiliki lembaga penelitian perdananya di dalam pengolahan, pengemasan, dan pengiriman bunga, di mana negara ini adalah pemimpin ekspor dunia (hal.83).

Gambar 1 Lingkungan Kompetitif Ekonomi Wilayah



Dalam hal kondisi permintaan dalam negeri, besarnya permintaan dan tuntutan mutu di dalam negeri untuk produk dari industri tertentu sangat penting bagi pengembangan kemampuan bersaing dari industri tersebut. Cho dan Moon (2003) menjelaskan peran dari kondisi permintaan di dalam negeri terhadap peningkatan daya saing

nasional sebagai berikut: *Negara memperoleh keunggulan kompetitif dalam industri di mana permintaan dalam negeri memberi perusahaan suatu gambaran yang lebih jelas atau lebih awal tentang kebutuhan pembeli yang mengemuka, dan di mana para pembeli yang mengajukan permintaan menekan perusahaan yang berinovasi lebih cepat dan mencapai keunggulan kompetitif yang lebih berpengalaman dibandingkan dengan para pesaing asingnya. Ukuran permintaan dalam negeri terbukti jauh kurang signifikan dibandingkan dengan karakter permintaan dalam negeri. Kondisi permintaan dalam negeri membantu membangun keunggulan kompetitif pada saat suatu segmen industri tertentu lebih besar atau lebih dapat dilihat dalam pasar domestik daripada dalam pasar asing. Segmen pasar yang lebih besar di dalam sebuah negara menerima sebagian besar perhatian dari perusahaan negara tersebut; perusahaan menganggap segmen yang lebih kecil atau kurang diinginkan sebagai suatu prioritas yang lebih rendah* (hal.85). Lebih lanjut Cho dan Moon mengatakan bahwa sifat dari pembeli domestik sangat penting. Suatu perusahaan di suatu negara akan mendapatkan keunggulan kompetitif jika para pembeli domestik bukan konsumen biasa melainkan masyarakat yang sering membeli barang-barang impor atau sering bepergian ke luar negeri (disebut pembeli dunia) yang paling berpengalaman soal kualitas dan paling membutuhkan barang atau jasa yang dibuat oleh perusahaan tersebut.

Dalam hal industri terkait dan pendukung, kemajuan dalam industri nasional dan perdagangan internasional dari negara-negara industri maju maupun negara-negara industri baru (NICs) menunjukkan bahwa mereka maju karena juga didukung oleh industri terkait dan industri pendukung mereka yang maju dan kompetitif. Pengalaman dari negara-negara ini memberi suatu kesan bahwa suatu industri hilir di suatu negara akan semakin kompetitif di pasar dunia jika industri-industri terkait dan pendukungnya di dalam negeri juga mempunyai keunggulan kompetitif di tingkat internasional. Manfaat ini bagi industri hilir dijelaskan oleh Cho dan Moon (2003) dengan contoh pengalaman dari beberapa negara maju sebagai berikut *Perusahaan di negara tersebut mendapatkan manfaat paling besar pada saat para pemasok,.....adalah pesaing global. Daya saingpada industri terkait akan memberikan manfaat yang serupa: aliran informasi dan saling tukar dalam hal teknis akan mempercepat tingkat inovasi..... Suatu industri terkait di dalam negeri juga akan meningkatkan kecenderungan bahwa perusahaan akan mencakup keterampilan baru, dan juga memberikan sumber pihak baru yang akan membawa suatu pendekatan yang baru untuk bersaing. Keberhasilan Swiss dalam bidang farmasi muncul dari keberhasilan internasional sebelumnya dalam bidang industri celup.....dominasi Jepang dalam bidang keyboard musik elektronik tumbuh dari keberhasilan dalam instrumen akustik yang digabungkan dengan posisi yang kuat dalam produk elektronik konsumen* (hal.89).

Menurut Cho dan Moon (2003), industri terkait dan industri pendukung sebagai pemasok industri hilir yang secara internasional kompetitif menciptakan keunggulan bagi industri hilir tersebut dalam beberapa cara.. Salah

satunya adalah bahwa para pemasok tersebut mensuplai input, mesin, atau komponen dengan biaya efektif yang lebih tinggi dalam cara yang lebih efisien, lebih cepat, dan lebih baik kualitasnya dibandingkan impor. Sebagai contoh, perusahaan perhiasan emas dan perak Italia memimpin dunia dalam industri tersebut sebagian karena 2/3 dari mesin pembuatan perhiasan dan mesin daur ulang logam mulia di dunia dipasok oleh perusahaan-perusahaan Italia. Industri terkait atau pendukung sering juga sebagai sumber inovasi dan pembaharuan dalam produk maupun proses produksi di industri hilir. Kerjasama dalam inovasi dan pembaharuan antara industri pemasok dan industri hilir akan semakin optimal jika hubungan kedua industri tersebut semakin erat, dan lebih lagi jika mereka berlokasi di tempat yang sama (kluster) sehingga jalur komunikasi pendek dan bisa memanfaatkan fasilitas R&D bersama.

Dalam hal strategi perusahaan, struktur, dan persaingan, kondisi nasional menciptakan kecenderungan kuat dalam hal bagaimana lahirnya perusahaan-perusahaan dan bagaimana pola dan struktur organisasi serta pengolaannya. Juga kondisi nasional sangat menentukan sifat persaingan domestik antara perusahaan-perusahaan yang ada. Di banyak negara, jumlah perusahaan didominasi oleh usaha skala kecil dan menengah yang lebih fleksibel dalam proses produksinya, menerapkan sistem organisasi dan manajemen yang lebih informal karena dan kebanyakan merupakan usaha keluarga; misalnya di Italia, dan Indonesia. Sedangkan, di Jerman dan Inggris, lebih dominan perusahaan-perusahaan besar dengan hirarki organisasi dan praktik manajemen yang lebih kaku. Persaingan bebas antar sesama perusahaan lokal juga membuat perusahaan-perusahaan tersebut semakin kompetitif. Salah satu contoh, persaingan antar sesama perusahaan farmasi di Swiss memberikan kontribusi yang besar pada posisi Swiss sebagai pemimpin dunia dalam perdagangan dan industri farmasi.

Dalam hal peran pemerintah, menurut Porter, peran yang tepat bagi pemerintah adalah sebagai suatu katalis dan penantang, dengan maksud untuk merangsang atau mendorong para pelaku usaha meningkatkan kinerjanya, melakukan inovasi, dan hal-hal lainnya yang diperlukan untuk meningkatkan daya saing mereka. Menurut Porter, pemerintah harus mengeluarkan kebijakan-kebijakan yang terfokus pada penciptaan faktor terspesialisasi; menghindari campur tangan dalam proses pasar, termasuk kebijakan penentuan harga faktor dan kurs nilai tukar (seperti kebijakan devaluasi); memperkuat standar produk, keamanan, dan lingkungan yang ketat; secara tajam membatasi kerja sama langsung di antara para pesaing industri; mempromosikan tujuan yang mengarah pada investasi yang bertahan lama; melakukan deregulasi persaingan; dan menjalankan kebijakan *antitrust* domestik yang kuat. Sementara, agenda perusahaan antara lain adalah melakukan inovasi dan pembaharuan secara agresif dan terus menerus; mencari pesaing yang paling kapabel sebagai *motivator*; menciptakan persaingan domestik; melakukan globalisasi untuk membuka jalan keunggulan selektif di negara lain; membangun aliansi dengan perusahaan lain secara selektif, hanya yang betul-betul strategis (disebut aliansi strategis); dan menempatkan *home base* untuk mendukung keunggulan kompetitif.

Dari keempat kondisi utama penentu daya saing menurut model Porter, dapat dikatakan bahwa hanya kondisi permintaan/pasar domestik yang dapat dikatakan sebagai sumber utama pertumbuhan industri di dalam negeri selama ini. Sedangkan ketiga kondisi lainnya, khususnya kondisi faktor dan industri pendukung masih sangat lemah. Saat ini faktor-faktor utama penyebab masih rendahnya daya saing industri Indonesia diilustrasikan di Gambar 1. Khususnya kondisi infrastruktur dan SDM merupakan dua penghambat besar peningkatan daya saing industri nasional.

Keunggulan Komparatif dan Kompetitif

Dalam perdagangan eksternal (atau internasional), kemampuan suatu wilayah/daerah untuk menembus pasar eksternal (global) atau meningkatkan eksportnya ditentukan oleh suatu kombinasi dari sejumlah faktor keunggulan relatif yang dimiliki masing-masing perusahaan di dalam negeri atas pesaing-pesaingnya dari wilayah/negara lain. Dalam konteks ekonomi/perdagangan internasional pengertian daripada keunggulan relatif dapat didekati dengan keunggulan komparatif dan keunggulan kompetitif. Suatu wilayah memiliki keunggulan bisa secara alami (*natural advantages*) atau yang dikembangkan (*acquired advantages*). Keunggulan alami yang dimiliki Indonesia adalah jumlah tenaga kerja, khususnya dari golongan berpendidikan rendah dan bahan baku yang berlimpah. Kondisi ini membuat upah tenaga kerja dan harga bahan baku di Indonesia relatif lebih murah dibandingkan di negara-negara lain yang penduduknya sedikit dan miskin SDA. Keunggulan alamiah ini sangat mendukung perkembangan ekspor komoditas-komoditas primer Indonesia seperti minyak dan pertanian dan sebagian besar ekspor manufaktur khususnya yang padat karya dan berbasis SDA (seperti produk-produk dari kulit, bambu, kayu dan rotan) hingga saat ini. Sedangkan yang dimaksud dengan keunggulan yang dikembangkan adalah misalnya tenaga kerja yang walaupun jumlahnya sedikit memiliki pendidikan atau keterampilan yang tinggi dan penguasaan teknologi sehingga mampu membuat bahan baku sintesis yang kualitasnya lebih baik daripada bahan baku asli, atau memproduksi secara lebih efisien dibandingkan negara lain yang kaya SDA.

Inti daripada paradigma keunggulan kompetitif adalah bahwa keunggulan suatu negara atau industri di dalam persaingan global selain ditentukan oleh keunggulan komparatif yang dimilikinya, yang diperkuat dengan proteksi atau bantuan dari pemerintah, juga sangat ditentukan oleh keunggulan kompetitifnya. Faktor-faktor keunggulan kompetitif yang harus dimiliki oleh setiap perusahaan/pengusaha nasional dan Brebes pada khususnya untuk dapat unggul dalam persaingan di pasar dunia adalah diantaranya yang paling penting:

- 1) Penguasaan teknologi dan *know-how*;
- 2) SDM (pekerja, manajer, insinyur, saintis) dengan kualitas tinggi, dan memiliki etos kerja, kreativitas dan motivasi yang tinggi, dan inovatif;

- 3) Tingkat efisiensi dan produktivitas yang tinggi dalam proses produksi;
- 4) Kualitas serta mutu yang baik dari barang yang dihasilkan;
- 5) Promosi yang luas dan agresif;
- 6) Sistem manajemen dan struktur organisasi yang baik;
- 7) Pelayanan teknikal maupun non-teknikal yang baik (*service after sale*);
- 8) Adanya skala ekonomis dalam proses produksi;
- 9) Modal dan sarana serta prasarana lainnya yang cukup;
- 10) Memiliki jaringan bisnis di dalam dan terutama di luar negeri yang baik;
- 11) proses produksi yang dilakukan dengan sistem *just in time*;
- 12) tingkat *entrepreneurship* yang tinggi, yakni seorang pengusaha yang sangat inovatif, inventif, kreatif dan memiliki visi yang luas mengenai produknya dan lingkungan sekitar usahanya (ekonomi, sosial, politik, dll.), dan bagaimana cara yang tepat (efisien dan efektif) dalam menghadapi persaingan yang ketat di pasar global.
- 13) Pemerintahan yang solid dan bersih, serta sistem pemerintahan transparan dan efisien.

Industri Sebagai Sektor Kunci

Sektor yang sebaiknya dijadikan sektor kunci bagi perkembangan dan pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah adalah industri dengan tiga alasan utama. Pertama, industri adalah satu-satunya sektor ekonomi yang bisa menghasilkan nilai tambah (NT) paling besar. dan berarti penyumbang terbesar terhadap pertumbuhan produk domestik regional bruto (PDRB). Kedua, industri bisa sebagai penarik (lewat keterkaitan produksi ke belakang) dan pendorong (lewat keterkaitan produksi ke depan) terhadap perkembangan dan pertumbuhan output di sektor-sektor ekonomi lainnya. Dalam kasus Palembang, industri-industri berbasis pertanian (termasuk perkebunan, peternakan dan perikanan) bisa sebagai sumber utama pertumbuhan dan perkembangan sektor pertanian di daerah tersebut. Ketiga, industri merupakan sektor terpenting bagi pengembangan teknologi yang selanjutnya bisa disebarkan lewat *spillover effects* ke sektor-sektor lainnya. Sejarah menunjukkan bahwa negara-negara yang sekarang disebut negara-negara maju seperti Amerika Serikat, Jepang, Jerman, Perancis dan banyak lagi, dulunya memulai pembangunan dengan mengembangkan sektor industri; negara-negara tersebut adalah negara-negara yang secara langsung dan tidak langsung terlibat dalam revolusi industri pada abad ke 19.

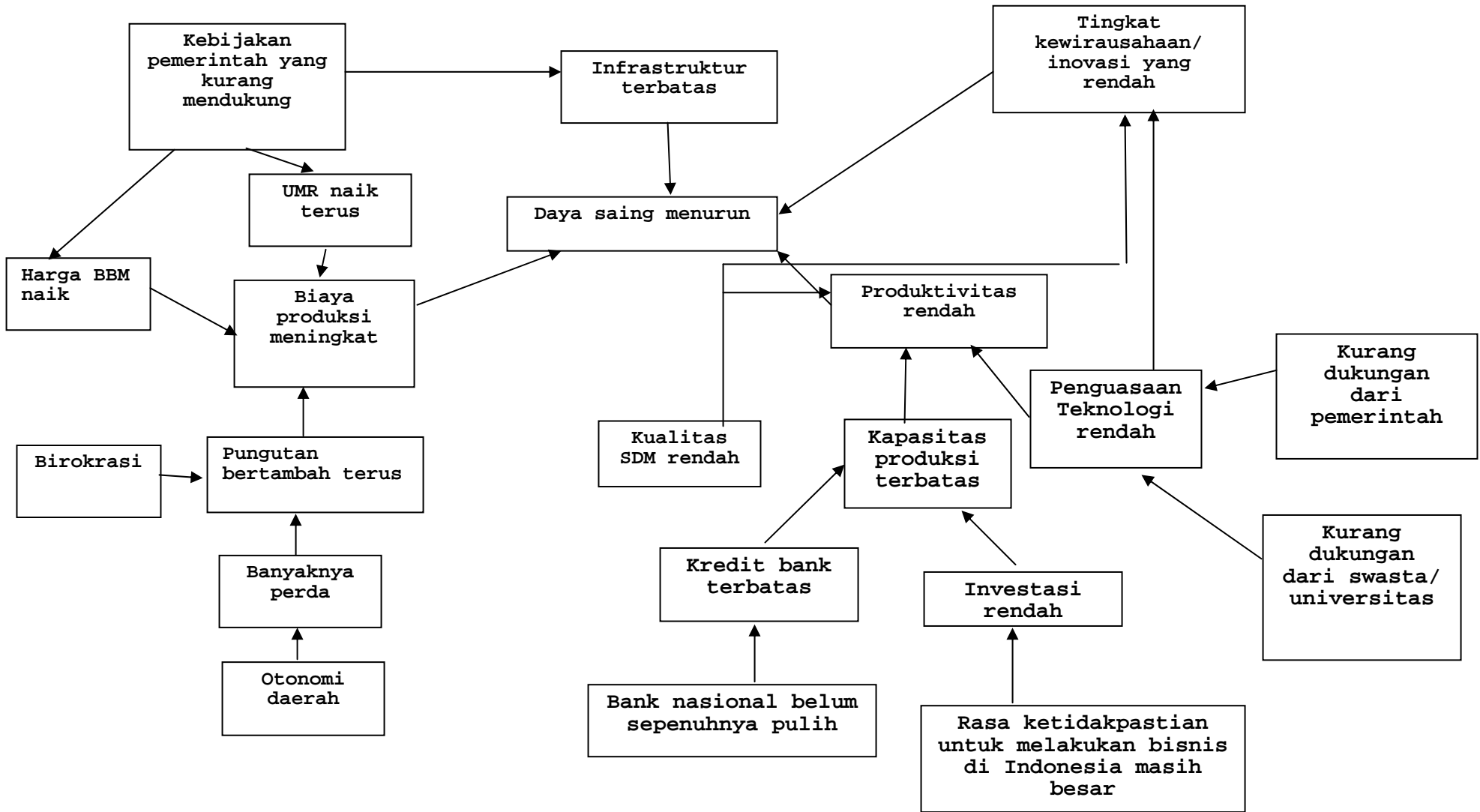
Tetapi agar industri bisa berfungsi optimal sesuai tiga peranan tersebut di atas, industri itu sendiri harus berkembang dengan baik, dan untuk itu, industri itu sendiri harus memiliki daya saing yang tinggi. Sayangnya, daya saing industri Indonesia yang mencerminkan daya saing industri-industri di daerah-daerah semakin merosot.

Pengamatan selama ini sejak krisis ekonomi 1997/98 menunjukkan ada sejumlah faktor penting yang membuat kemerosotan daya saing industri di Indonesia (Gambar 2). Diantaranya yang terpenting adalah buruknya infrastruktur, rendahnya kualitas sumber daya manusia (SDM), termasuk *entrepreneurship*, lemahnya penguasaan teknologi yang selanjutnya membuat posisi Indonesia lemah dalam inovasi baik produk maupun proses produksi, dan ekonomi biaya tinggi, yang semakin parah disebabkan oleh banyaknya perda-perda yang mengharuskan pembayaran berbagai macam retribusi.

Sekarang pertanyaan: jenis-jenis industri apa yang tepat untuk dikembangkan (diunggulkan) di suatu daerah? Ini adalah masalah membangun portofolio industri suatu daerah. Untuk menjawab pertanyaan ini, mengikuti metodologi (kerangka pemikiran) dari Kotler dkk.(1997), ada sejumlah faktor penentu pembangunan industri di suatu daerah, yang terdiri dari faktor-faktor daya tarik industri dan faktor-faktor daya saing daerah. Faktor-faktor daya tarik antara lain terdiri dari:

- (1) NT tinggi per pekerja (produktivitas). Ini berarti industri tersebut memiliki sumbangan yang penting tidak hanya terhadap peningkatan pendapatan masyarakat tetapi juga terhadap pembentukan PDRB.
- (2) Industri-industri kaitan. Ini berarti (seperti yang telah dibahas sebelumnya) perkembangan industri-industri tersebut akan meningkatkan total NT daerah, atau mengurangi 'kebocoran ekonomi' dan ketergantungan impor.
- (3) Daya saing di masa depan. Hal ini sangat menentukan prospek daripada pengembangan industri yang bersangkutan.
- (4) Spesialisasi industri. Sesuai dasar pemikiran dari teori-teori klasik mengenai perdagangan internasional, suatu daerah sebaiknya berspesialisasi pada industri-industri di mana daerah tersebut memiliki keunggulan komparatif, dan berarti daerah tersebut akan menikmati keuntungan dari perdagangan.
- (5) Potensi ekspor. Dasar pemikirannya sama dengan butir (4) atau (3).
- (6) Prospek bagi permintaan domestik. Dasar pemikirannya pada prinsipnya sama seperti butir (1): memberikan suatu kontribusi yang berarti bagi peningkatan pertumbuhan ekonomi daerah melalui konsumsi lokal.

Gambar 2. Beberapa faktor penghambat daya saing industri Indonesia



Sedangkan faktor-faktor penyumbang pada daya tarik industri dapat dikelompokkan kedalam 4 kelompok (Kotler dkk., 1997), yakni:

- (1) faktor-faktor pasar. Faktor-faktor ini antara lain ukuran pasar, ukuran segmen kunci, laju pertumbuhan pasar, keragaman pasar, kepekaan terhadap harga dan faktor eksternal, siklus dan musim, dan kemampuan tawar-menawar.
- (2) Faktor-faktor persaingan. Faktor-faktor ini antara lain tingkat pemusatan, substitusi disebabkan oleh progres teknologi, tingkat dan jenis integrasi, dan banyaknya perusahaan-perusahaan baru yang masuk ke pasar dan perusahaan-perusahaan yang keluar dari pasar.
- (3) Faktor-faktor keuangan dan ekonomi. Faktor-faktor ini antara lain NT, kesempatan kerja, keamanan, stabilitas ekonomi, pemanfaatan kapasitas produksi, skala ekonomis, dan ketersediaan infrastruktur keuangan.
- (4) Faktor-faktor teknologi. Faktor-faktor ini antara lain kompleksitas, diferensiasi, paten dan hak cipta, dan proses teknologi manufaktur yang diperlukan.

Selanjutnya, berdasarkan dasar pemikiran dari Doz dan Prohalad (1987), keunggulan kompetitif yang ada atau yang potensial dari suatu daerah, yang menentukan kemampuan industri di daerah tersebut, tergantung pada: (1) daya saing faktor-faktornya, yakni kekuatan relatif faktor-faktor produksinya, yang mencakup sumber daya fisik, SDM dan teknologinya; dan (2) daya saing atau kekuatan relatif perusahaan-perusahaan di daerah tersebut.

Menurut Doz dan Prohalad, ketika daya saing tinggi dari faktor-faktor dari suatu daerah dan perusahaan-perusahaan lokalnya sangat kompetitif, maka industri di daerah tersebut akan berkembang pesat. Apabila daya saing perusahaan-perusahaan yang ada di daerah tinggi, namun daya saing faktor-faktornya rendah, maka akan timbul tekanan bagi investasi ke luar daerah, yakni investasi ke daerah-daerah lain yang memiliki daya saing faktor yang tinggi. Hal ini yang terjadi selama ini antara Jawa dengan propinsi-propinsi lainnya di Indonesia. Apabila daya saing perusahaan-perusahaan di suatu daerah rendah sementara faktor-faktor yang dimiliki daerah tersebut tinggi, maka akan timbul investasi ke dalam untuk industri-industri di mana perusahaan-perusahaan tersebut berada.

Beberapa Prioritas Kebijakan

Dari penjelasan di atas (Gambar 2), jelas banyak sekali yang harus dilakukan dalam upaya

meningkatkan daya saing daerah. Dalam bagian tulisan ini, dua prioritas kebijakan yang akan dibahas, yakni menyangkut pengembangan SDM dan infrastruktur.

Sumber Daya Manusia

Salah satu indikator yang umum digunakan untuk mengukur kualitas masyarakat atau SDM di suatu wilayah/negara adalah Indeks Pembangunan Manusia (IPM), atau dikenal dengan sebutan *Human Development Index* (HDI) dari UNDP. IPM adalah suatu indeks komposisi yang didasarkan pada tiga indikator, yakni (a) kesehatan; (b) pendidikan yang dicapai, dan (c) standar kehidupan. Tiga unsur ini sangat penting dalam menentukan tingkat kemampuan suatu propinsi untuk meningkatkan IPM-nya. Ketiga unsur tersebut tidak berdiri sendiri, melainkan saling mempengaruhi satu dengan yang lainnya, selain juga dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti ketersediaan kesempatan kerja, yang pada gilirannya ditentukan oleh banyak faktor, terutama pertumbuhan ekonomi, infrastruktur dan kebijakan pemerintah. Jadi, IPM di suatu propinsi akan meningkat apabila ketiga unsur tersebut dapat ditingkatkan, dan nilai IPM yang tinggi menandakan keberhasilan pembangunan ekonomi di propinsi tersebut. Dalam perkataan lain, terdapat suatu korelasi positif antara nilai IPM dengan derajat keberhasilan pembangunan ekonomi. Tetapi hubungan antara kedua variabel ini tidak satu arah melainkan saling mempengaruhi. IPM yang tinggi membuat proses pembangunan lebih pesat, dan yang terakhir ini pada gilirannya membuat IPM meningkat.

Hasil perhitungan dari BPS, dkk. (2001, 2004) yang disajikan di Tabel 1, menunjukkan bahwa DKI Jakarta berada pada tingkat teratas dalam pembangunan manusia dengan IPM tertinggi; walaupun selama periode yang diteliti terjadi penurunan, seperti yang juga dialami oleh banyak propinsi lainnya. Selain DKI Jakarta, banyak juga propinsi lain yang IPM-nya di atas tingkat nasional, yang dapat dikatakan sebagai propinsi-propinsi di Indonesia dengan pembangunan manusia yang relatif baik.

Tabel 1. IPM menurut Propinsi: 1996, 1999, 2002

Propinsi	IPM*			Peringkat		
	1996	1999	2002	1996	1999	2002
Aceh	69	65	66	9	12	15
Sumut	71	67	69	7	8	7
Sumbar	69	66	68	11	9	8
Riau	71	67	69	6	4	5
Jambi	69	65	67	10	11	10
Sumsel	68	64	66	15	16	16
Bengkulu	68	65	66	12	13	14
Lampung	68	63	66	16	18	18

Bangka Belitung			65			20
Jakarta	76	73	76	1	1	1
Jabar	68	65	66	14	15	17
Jateng	67	65	66	17	14	13
Yogyakarta	72	69	71	2	2	3
Jatim	66	62	64	22	22	25
Banten			67			11
Bali	70	66	68	8	10	9
NTB	57	54	58	26	26	30
NTT	61	60	60	24	24	28
Kalbar	64	61	63	23	23	27
Kalteng	71	67	69	5	7	6
Kalsel	66	62	64	19	21	23
Kaltim	71	68	70	4	3	4
Sulut	72	67	71	3	6	2
Sulteng	66	63	64	18	20	22
Sulsel	66	64	65	21	17	21
Sultenggara	66	63	64	20	19	26
Gorontalo			64			24
Maluku	68	67	67	13	5	12
Maluku Utara			66			19
Irian Jaya (Papua)	60	59	60	25	25	29
Indonesia	68	64	66			

Keterangan: *= dibulatkan
Sumber: BPS dkk. (2001, 2004).

Dalam BPS dkk. (2001, 2004), kesehatan diukur dengan harapan hidup pada saat lahir (lihat *appendiks*). Sebagai alternatif, kesehatan dapat juga diukur dengan angka kematian bayi per 1000 bayi yang lahir. Hipotesanya adalah sebagai berikut: semakin baik pembangunan ekonomi di suatu wilayah yang dicerminkan oleh semakin tingginya pendapatan riil per kapita-nya, semakin besar angka harapan hidup yang diukur dengan semakin lama umur orang rata-rata, dan semakin rendah angka kematian bayi di wilayah tersebut. Pendidikan diukur dengan angka melek huruf dewasa sebagai suatu persentase dari total populasi dewasa dan rata-rata lama sekolah. Hipotesanya adalah sebagai berikut: semakin baik pembangunan ekonomi di suatu propinsi semakin tinggi tingkat pendidikan rata-rata masyarakat atau semakin tinggi angka melek huruf (semakin rendah angka buta huruf) dan semakin lama rata-rata lama sekolah. Tetapi, sama halnya dengan hubungan timbal balik antara tingkat IPM dan pembangunan ekonomi seperti yang telah dibahas sebelumnya, hubungan antara pembangunan ekonomi dan pendidikan di suatu wilayah juga dua arah, dalam arti saling berpengaruh satu dengan lainnya.

Pendapatan, diukur dengan tingkat pendapatan riil per kapita berdasarkan kemampuan belanja dari suatu nilai mata uang, atau tingkat pengeluaran konsumsi rata-rata per kapita. Hipotesanya adalah bahwa semakin baik pembangunan ekonomi di suatu daerah semakin tinggi tingkat pendapatan riil masyarakat rata-rata per kapita yang berarti semakin baik standar hidup

masyarakat di daerah tersebut. Hubungan antara kedua variabel ini juga dua arah: pembangunan ekonomi yang pesat dan berkelanjutan berdampak positif terhadap pendapatan lewat efek pasar input, khususnya pasar tenaga kerja (pembangunan yang pesat menciptakan banyak kesempatan kerja baru dan peningkatan produktivitas atau pendapatan dari tenaga kerja yang bekerja), dan pendapatan yang meningkat, pada gilirannya, mendorong pembangunan lebih pesat lagi atau pertumbuhan ekonomi lebih tinggi lagi lewat efek pasar output: pendapatan meningkat menciptakan peningkatan permintaan atas barang dan jasa yang selanjutnya mendorong peningkatan pertumbuhan produksi.

Berdasarkan hasil penemuan BPS dkk (2001, 2004), perkembangan dari indikator-indikator dari dua unsur pertama tersebut disajikan di Tabel 2. Dapat dilihat bahwa ada suatu korelasi yang kuat antara keempat indikator tersebut dengan derajat pembangunan. Misalnya, DKI Jakarta yang memiliki tingkat pendapatan per kapita tertinggi, angka harapan hidup masyarakat di Ibu Kota juga sudah mencapai rata-rata 70-72 tahun, angka kematian bayi antara 20-26 bayi per 1000 bayi yang lahir, angka melek huruf antara 96%-98%, dan rata-rata lama sekolah antara 7,9-10 tahun. Sedangkan, Nusa Tenggara Timur (NTT), salah satu propinsi di Kawasan Indonesia Timur (KIT) yang terbelakang dengan tingkat pendapatan per kapita yang sangat rendah, rata-rata umur hidup seseorang tidak sampai 65 tahun, angka kematian bayi tinggi namun cenderung menurun dari 64 bayi pada awal tahun 90-an ke 51 bayi, angka buta huruf relatif tinggi tetapi juga cenderung menurun dari 25% tahun 1990 ke 16% dari jumlah penduduk (dari kategori umur yang relevan) pada tahun 2002, dan rata-rata lama sekolah relatif pendek namun cenderung meningkat selama periode yang diteliti dari 4,4 tahun ke 6 tahun. Dari indikator terakhir ini menunjukkan bahwa jumlah penduduk yang tidak menapati sekolah dasar (SD) di NTT jauh lebih banyak daripada di DKI Jakarta.

Tabel 2. Perkembangan Unsur-Unsur Penting dalam Pembangunan Manusia menurut Propinsi:

Propinsi	Angka harapan hidup (tahun)*				Angka kematian bayi (anak)*				Angka melek huruf (%)*				Rata-rata lama sekolah (tahun)			
	1990	1996	1999	2002	1990	1996	1999	2002	1990	1996	1999	2002	1990	1996	1999	2002
Aceh	66	66	68	68	46	37	39	36	85	90	93	96	5,7	7,0	7,2	7,8
Sumut	66	66	67	67	46	37	41	40	91	95	96	96	6,2	7,5	8,0	8,4
Sumbar	61	64	66	66	64	51	48	47	90	92	95	95	6,0	6,9	7,4	8,0
Riau	66	67	68	68	43	33	38	37	89	93	96	97	5,6	6,9	7,3	8,3
Jambi	64	66	67	67	51	39	43	43	88	92	94	95	5,4	6,5	6,8	7,4
Sumsel	65	64	66	66	48	34	48	46	89	90	93	94	5,4	6,1	6,6	7,1
Bengkulu	64	64	65	65	52	36	49	48	87	92	93	93	5,6	6,6	7,0	7,6
Lampung	66	65	66	66	46	34	46	43	88	90	92	93	5,0	5,9	6,4	6,9

Bangka B.				66				42				92				6,6
Jakarta	71	70	71	72	26	20	24	22	96	97	98	98	7,9	9,5	9,7	10,
Jabar	62	63	64	65	64	47	53	47	85	90	92	93	5,3	6,4	6,8	7,2
Jateng	67	65	68	69	40	29	36	34	78	81	85	86	4,8	5,5	6,0	6,5
Yogyakarta	72	70	71	72	22	17	25	23	77	80	85	86	6,0	6,9	7,9	8,1
Jatim	62	64	66	66	61	52	48	47	74	78	81	83	4,7	5,5	5,9	6,5
Banten				62				55				94				7,9
Bali	67	68	70	70	40	30	31	29	73	79	83	84	5,3	6,3	6,8	7,6
NTB	54	55	58	59	101	75	81	78	64	68	73	78	4,1	4,6	5,2	5,8
NTT	61	62	64	64	64	51	56	51	75	79	81	84	4,4	5,2	5,7	6,0
Kalbar	62	63	64	64	61	50	54	52	74	80	83	87	4,2	5,2	5,6	6,3
Kalteng	67	68	69	69	39	30	32	31	90	94	95	96	5,6	6,6	7,1	7,6
Kalsel	60	60	61	61	72	55	67	57	88	90	93	93	5,4	6,1	6,6	7,0
Kaltim	65	68	69	69	47	38	33	32	88	90	94	95	6,1	7,2	7,8	8,5
Sulut	67	67	68	71	40	31	37	25	95	97	97	99	6,2	7,3	7,6	8,6
Sulteng	60	61	63	63	72	57	60	58	88	90	93	93	5,6	6,6	7,0	7,3
Sulsel	65	65	68	69	49	35	36	33	75	80	83	84	5,0	6,1	6,5	6,8
Sultengg	65	64	65	65	48	34	50	45	79	86	87	88	5,2	6,6	6,8	7,3
Gorontalo				64				45				95				6,5
Maluku	63	63	67	66	58	47	40	47	91	93	96	96	5,9	7,1	7,6	8,0
Maluku U.				63				57				96				8,4
Irian Jaya/ Papua	63	63	65	65	58	51	52	51	65	67	71	74	4,4	5,0	5,6	6,0
Indonesia	63	66	66	66	56	44	45	44	82	86	88	90	5,3	6,3	6,7	7,1

Keterangan: *=dibulatkan

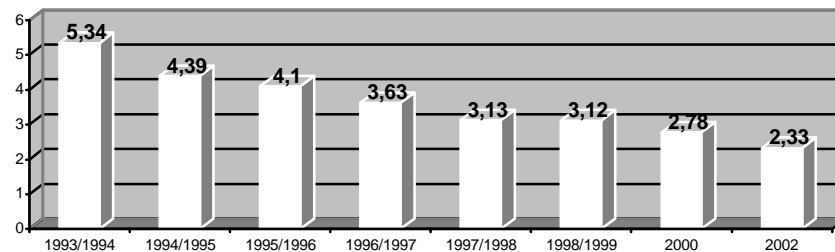
Sumber: BPS dkk. (2001, 2004)

Tentu ada alasan kuat kenapa untuk perkembangan dari 4 unsur tersebut, DKI Jakarta menunjukkan prestasi paling baik diantara propinsi-propinsi di Indonesia. Pembangunan fasilitas-fasilitas publik untuk pelayanan kesehatan dan pendidikan, ditambah lagi dengan peran swasta dalam penyediaan fasilitas-fasilitas yang sama seperti rumah sakit-rumah sakit swasta dan sekolah-sekolah (dari taman kanak-kanak hingga SMA) dan perguruan tinggi-perguruan tinggi swasta (PTS), serta pembangunan infrastruktur memang lebih baik di Jakarta dibandingkan di kawasan lainnya di dalam negeri, terutama di KIT. Perbedaan dalam pembangunan fasilitas-fasilitas penunjang IPM ini mencerminkan bahwa pembangunan selama ini tidak merata antar wilayah di Indonesia. Hal ini juga yang merupakan penyebab utama terpusatnya kegiatan ekonomi, khususnya sektor-sektor dengan NT tinggi seperti industri manufaktur dan sektor-sektor sekunder lainnya dan sektor-sektor tersier, di Jawa pada umumnya dan di Jakarta dan daerah sekitarnya (Jabotabek) pada khususnya. Juga akibat ini, investasi termasuk dari luar (PMA), yang masuk ke Indonesia lebih banyak ke Jawa, terkecuali investasi di kegiatan-kegiatan produksi yang sangat tergantung pada SDA seperti pertambangan.

Infrastruktur

Pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur selama tahun 1993 hingga tahun 2002 mengalami tren yang menurun. Pada tahun 1993/1994, rasio pengeluaran untuk infrastruktur terhadap PDB sekitar 5,34%, sementara tahun 2002 hanya 2,33% (Gambar 3). Besarnya rasio belanja infrastruktur terhadap PDB kurang dari 4% menempatkan Indonesia dalam jajaran negara dengan rasio investasi infrastruktur terhadap PDB terendah diantara negara-negara berkembang lainnya (Tabel 3).

Gambar 3. Pengeluaran Pemerintah untuk Infrastruktur (% PDB)



Sumber: Bank Dunia (2004)

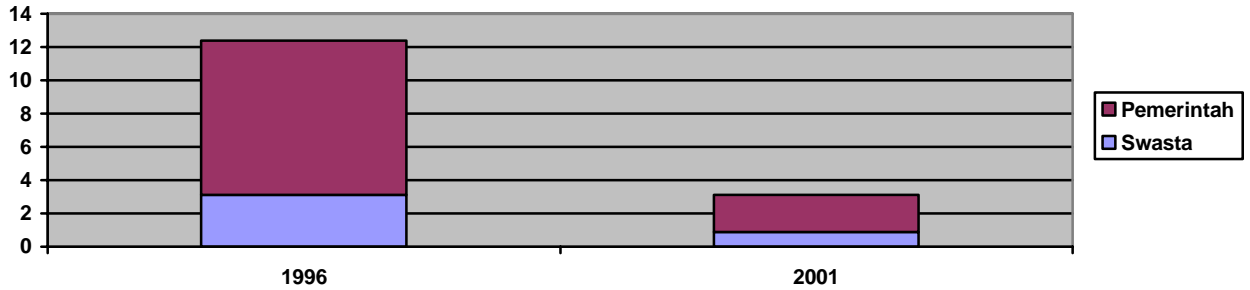
Tabel 3. Rasio Investasi Infrastruktur Terhadap PDB Dalam 5 Tahun Terakhir

0-4 persen	4-7 persen	D atas 7 persen
Kamboja	Laos	Cina
Indonesia	Mongolia	Thailand
Filipina		Vietnam

Sumber. Raden Pardede dalam Infrastructure Financing: the Indonesian Challenges, 2005, dikutip dari Winoto (2005).

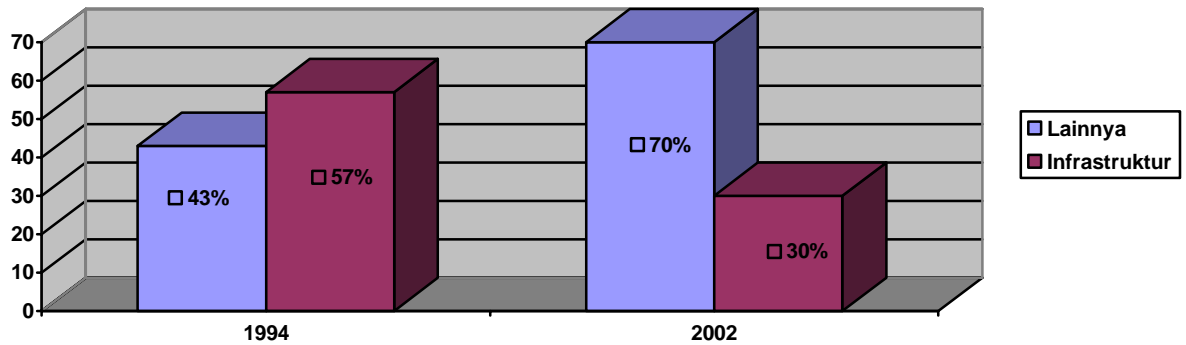
Krisis ekonomi 1997/98 membuat kondisi infrastruktur di Indonesia menjadi sangat buruk. Bukan saja pada saat krisis, banyak proyek-proyek infrastruktur baik yang didanai oleh swasta maupun dari APBN ditangguhkan, tetapi setelah krisis, pengeluaran pemerintah pusat untuk pembangunan infrastruktur berkurang drastis. Secara total, porsi dari APBN untuk sektor ini telah turun sekitar 80% dari tingkat pra-krisis. Menurut laporan Bank Dunia (2004), pada tahun 1994, pemerintah pusat membelanjakan hampir 14 milyar dolar AS untuk pembangunan, 57% diantaranya untuk infrastruktur. Pada tahun 2002 pengeluaran pembangunan menjadi jauh lebih sedikit yakni kurang dari 5 milyar dolar AS, dan hanya 30%-nya untuk infrastruktur (Gambar 4 & 5).

Gambar 4: Total Pengeluaran Infrastruktur (nominal, milyar dolar AS)



Sumber: Bank Dunia (2004)

Gambar 5: Pengeluaran Pembangunan Pemerintah Pusat (% dari jumlah pengeluaran)

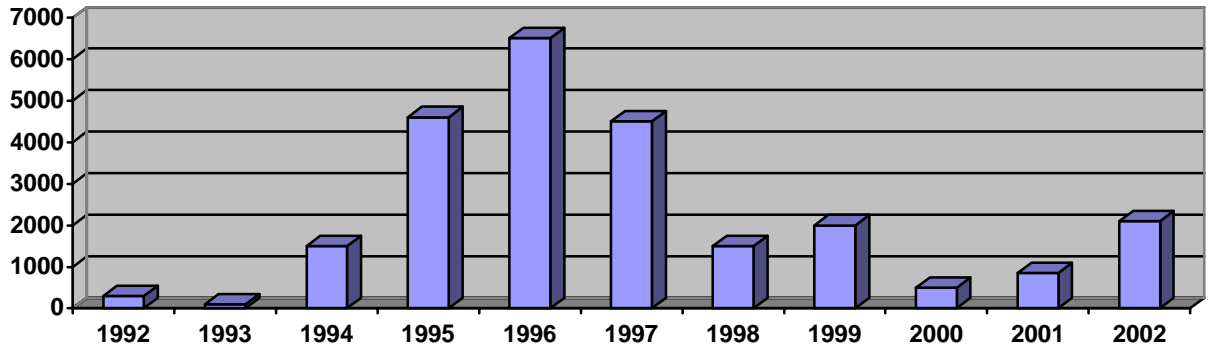


Keterangan: infrastruktur terdiri dari postel, perumahan/pemukiman, irigasi, transportasi, meteorologi & geofisika dan pembangunan daerah.

Sumber: Departemen Keuangan

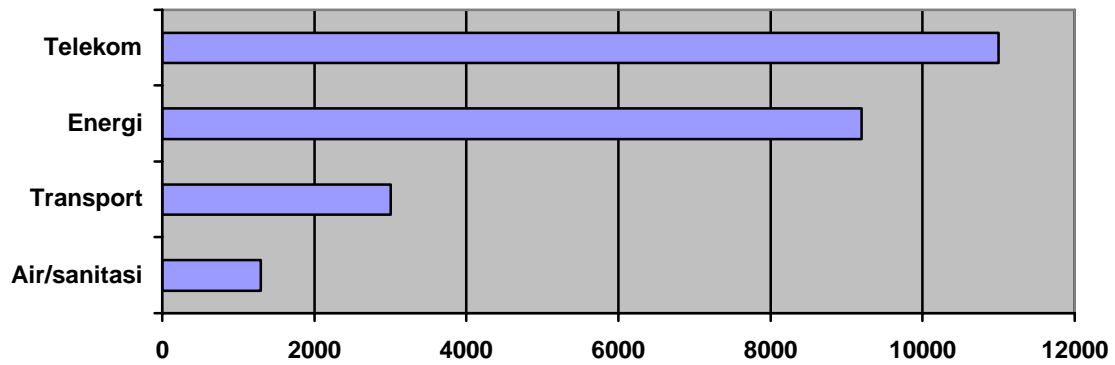
Khususnya menjelang pertengahan 90-an hingga tahun 1996 investasi swasta dalam pembangunan infrastruktur di dalam negeri cukup besar dan meningkat setiap tahunnya. Namun, setelah krisis, akibat banyak perusahaan-perusahaan swasta, khususnya skala besar dan di sektor konstruksi yang mengalami krisis keuangan/hutang, investasi non-pemerintah di sektor ini juga mengalami pengurangan yang drastis lebih dari 90% dari tingkat tertingginya pada tahun 1996, sampai titik terendahnya pada tahun 2000 (Gambar 6). Selama ini peran swasta dalam investasi di infrastruktur lebih terfokus pada sektor telekomunikasi dan energi (Gambar 7).

Gambar 6: Partisipasi Swasta di sektor infrastruktur (juta dolar AS)



Sumber: Bank Dunia PPI database

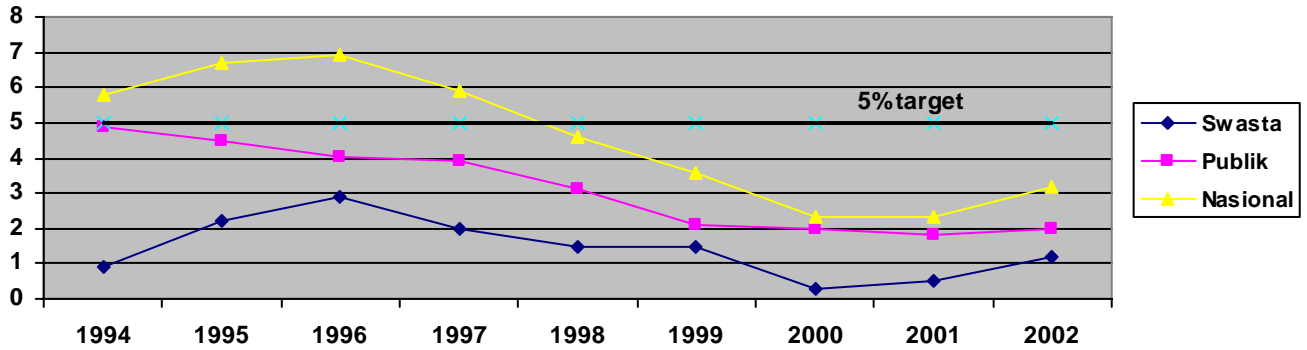
Gambar 7: Partisipasi Swasta dalam infrastruktur menurut sektor, 1990-2002 (juta dollar AS)



Sumber: WB PPI database

Pemerintah menargetkan pertumbuhan PDB tahun 2006 mencapai 6% atau lebih. Menurut laporan Bank Dunia (2004), berdasarkan perbandingan internasional maupun dengan pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur sebelum krisis ekonomi, maka untuk mencapai target pertumbuhan tersebut diperlukan tambahan investasi di infrastruktur sebesar 5 milyar dolar AS, atau harus mencapai 5% dari PDB (Gambar 8).

Gambar 8: Gap dalam pengeluaran untuk infrastruktur (% dari PDB)

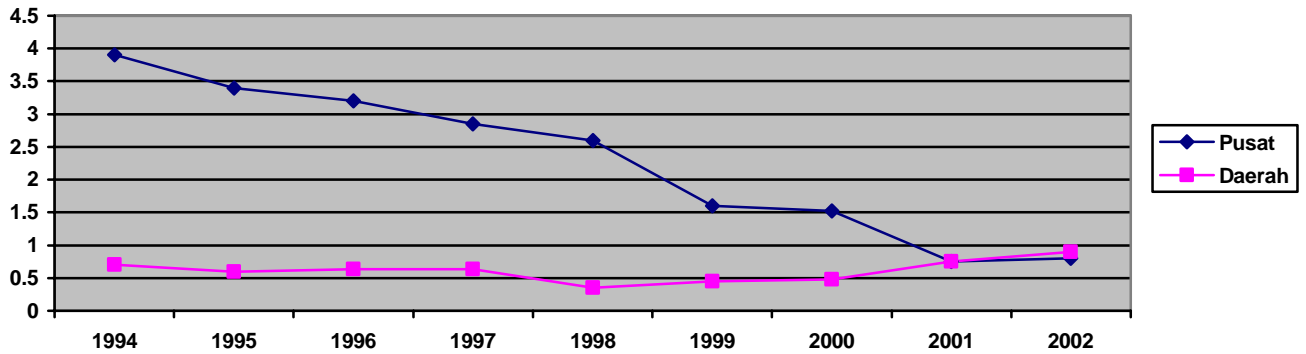


Sumber: World Bank (2004)

Menurut pemerintah, untuk merehabilitasi infrastruktur yang rusak dan membangun yang baru perlu Rp 1.000 triliun dalam 5 tahun. Jadi, rata-rata setahun Rp 200 triliun. Hanya 20% yang dibiayai oleh pemerintah lewat APBN. Oleh karena itu, pemerintah akan membentuk lembaga pembiayaan yang akan menampung seluruh aliran dana untuk pembangunan dan perbaikan infrastruktur. Rencana ini termasuk salah satu dari 153 kebijakan yang masuk dalam Paket Kebijakan Infrastruktur yang harus diselesaikan pada tahun 2006 (Kompas, 2006).

Belanja infrastruktur di daerah juga dapat dikatakan sangat kecil, walaupun sejak dilakukannya desentralisasi/otonomi daerah, pengeluaran pemerintah daerah untuk infrastruktur meningkat, sementara pengeluaran pemerintah pusat untuk infrastruktur mengalami penurunan yang drastis (Gambar 9). Berdasarkan kelompok kapasitas fiskal seperti yang dijabarkan di Tabel 4, diperoleh gambaran bahwa pada tahun 2003 propinsi hanya membelanjakan maksimal sekitar 14,7% untuk belanja infrastruktur dari total belanja daerah. Sedangkan kabupaten dan kota masing-masing membelanjakan maksimal 16% dan 20% belanja infrastruktur dari total belanja daerahnya. Gambaran kasar porsi belanja infrastruktur di daerah dapat dilihat pada Tabel 5.

Gambar 9: Pengeluaran Pemerintah Daerah dan Pusat untuk Infrastruktur (% dari PDB)



Keterangan: tanda titik diantara angka di sumbu vertikal artinya koma dalam pengertian Indonesia
 Sumber: Bank Dunia (2004)

Tabel 4. Peta Kapasitas Fiskal Daerah Dalam Rangka Penerusan Pinjaman Luar Negeri Pemerintah Kepada Daerah Dalam Bentuk Hibah

Daerah	Jumlah Daerah Menurut Kapasitas Fiskal		
	Tinggi (%)	Sedang (%)	Rendah (%)
Propinsi	20,00	30,00	50,00
Kabupaten	12,69	27,61	59,70
Kota	45,00	37,50	17,50

Sumber KMK Mo.538/KMK.07/2003 dalam Alien Pakpahan, 2005.

Tabel 5. Gambaran Kasar Belanja Infrastruktur Tahun 2003

Kapasitas Fiskal	Propinsi		Kota		Kabupaten	
	% dari Belanja Publik	% dari Balanja Daerah	% dari Belanja Publik	% dari Belanja Daerah	% dari Belanja Publik	% dari Belanja Daerah
Tinggi	39,52	10,48	20,24	15,59	26,45	19,86
Sedang	20,77	14,70	13,01	7,24	33,02	12,12
Rendah	18,24	9,06	11,14	9,06	9,18	6,66
Rata-rata	26,18	11,41	14,08	10,63	22,88	12,88

Keterangan: Belanja publik merupakan bagian dari belanja daerah dalam APBD.

Sumber. Bapekki, Departemen Keuangan, dikutip dari Pakpahan (2005).

Ini merupakan suatu persoalan serius, karena walaupun pemerintah pusat meningkatkan porsi pengeluarannya untuk pembangunan infrastruktur, sementara pemerintah-pemerintah daerah tidak menambah pengeluaran mereka untuk pembangunan infrastruktur di daerah masing-masing, maka akan terjadi kepincangan pembangunan infrastruktur antara tingkat nasional dan daerah, yang pada akhirnya akan menghambat kelancaran investasi dan pembangunan ekonomi antar wilayah di dalam negeri.

Jalan, khususnya jalan raya merupakan infrastruktur yang penting untuk memperlancar distribusi barang dan faktor produksi antar daerah serta meningkatkan mobilitas penduduk. Dalam konteks pembangunan pertanian dan ekonomi perdesaan secara umum, jaringan jalan

sangat dibutuhkan untuk kelancaran arus faktor produksi maupun pemasaran hasil.

Secara umum kondisi infrastruktur jalan di Indonesia adalah sebagai berikut (ISEI, 2005; Winoto, 2005). Pertama, pembangunan infrastruktur jalan di Indonesia masih sangat lambat dibandingkan dengan di negara-negara tetangga lainnya. Pembangunan jalan tol di Indonesia telah dimulai sejak 26 tahun lalu, namun total panjang jalan tol yang telah dibangun hingga saat ini hanya 570 kilometer (km). Padahal di Malaysia - yang baru memulai pembangunan jalan tol 20 tahun lalu – total panjang jalan tol yang berhasil dibangun sudah mencapai 1.230 km. Di China, panjang jalan tol mencapai lebih dari 100.000 km dan jalan arteri sekitar 1,7 juta km dengan tingkat kepadatan jalan 1.384 km/1 juta penduduk. Sedangkan di Indonesia tingkat kepadatan jalan hanya 126 km/1 juta penduduk.

Rendahnya tingkat pembangunan jalan tol di Indonesia terutama sejak krisis ekonomi pada tahun 1997 disebabkan antara lain oleh: (1) belum adanya perencanaan sistem jaringan jalan tol yang dapat mendorong terjadinya kompetisi antar operator; (2).belum adanya regulasi, tata cara dan aturan yang mengatur penyelenggaraan jalan tol oleh pihak swasta; dan (3) selama ini belum ada prosedur pemilihan investor yang kompetitif, pengadaan lahan, *cost sharing*, masa konsesi, dan dasar pembagian pendapatan (Bappenas, 2005). Sementara itu, panjang jaringan jalan non-tol di Indonesia telah mencapai 310.029 km (Tabel 6). Sejak pra Pelita hingga tahun 2002, panjang jalan kabupaten mencapai lebih dari 50% dan total panjang jalan. Sedangkan panjang jalan propinsi rata-rata 18,96% dari total panjang jalan non-tol, sisanya merupakan jalan nasional dan jalan kota.

Tabel 6: Panjang Jaringan Jalan (non-Tol) di Indonesia

PERIODE	Status Jalan				Total (Km)
	Nasional (Km)	Propinsi (Km)	Kabupaten (Km)	Kota (Km)	
PRA PELITA Sampai dengan 1968	9.780	21.116	48.717	2.314	81.927
PELITA I Tahun 1 969 s/d Tahun 1974	10.167	22.682	49.134	2.314	84.297
PELITA II Tahun 1974 s/d Tahun 1979	10.945	25.878	58.159	6.276	101.258
PELITA III Tahun 1979 s/d Tahun 1984	11.500	27.500	81.696	10.080	130.776
PELITA IV Tahun 1984 s/d Tahun 1989	12.594	33.398	113.631	11.080	170.703
PELITA V Tahun 1989 s/d Tahun 1994	17.800	32.250	168.600	25.514	244.164
PELITA VI Tahun 1994 s/d Tahun 1999	26.853	39.746	172.030	26.102	264.730
PROPENAS 2002	26.271	38.914	223.318	21.526	310.029

Sumber: Ditjen Prasarwil, 2002 (dikutip dari Siregar, 2005).

Kedua, penyebaran pembangunan jaringan jalan tidak merata, cenderung lebih terpusat di

Sumatera dan Jawa. Meskipun pembangunan jaringan jalan non-tol terus dilakukan, namun selama ini pembangunan tersebut lebih terfokus di Kawasan Barat Indonesia (KBI) khususnya di Sumatera dan Jawa. Hal ini terlihat dari total panjang jalan yang dibangun di Sumatera dan Jawa mencapai lebih dari 60% dari total panjang secara keseluruhan (Tabel 7). Selain rendahnya tingkat pembangunan jaringan jalan di Kawasan Timur Indonesia (KTI), sistem jaringan jalan yang merupakan lintas utama di masing-masing pulau di KTI -terutama Kalimantan dan Sulawesi belum terhubung. Jika hal ini terus berlanjut maka hal ini dapat mengganggu kegiatan investasi di sektor ekonomi lainnya yang memerlukan dukungan jasa prasarana, yang pada akhirnya dapat menghambat pertumbuhan ekonomi.

Tabel 7: Panjang Jaringan Jalan Menurut Wilayah di Indonesia, 2000 (km)

Wilayah	Status Jalan				Total	
	Nasional	Propinsi	Kabupaten	Kota	Km	%
Sumatera	7.622	14.654	75.470	7.106	104.852	33,8
Jawa	4.373	8.498	60.445	9.714	83.030	26,8
Kalimantan	4.804	3.557	20.560	1.307	30.228	9,8
Ball & Nusa Tenggara	2.069	4.724	20.507	1.020	28.320	9,1
Sulawesi	5.235	4.631	32.028	2.019	43.913	14,2
Maluku & Papua	2.167	2.848	14.308	360	19.683	6,3
Total	26.270	38.912	223.318	21.526	310.026	100

Sumber: Siregar (2005) (data dari Ditjen Praswil, 2000)

Ketiga, pemeliharaan infrastruktur jalan yang ada kurang baik. Selain masalah pembangunan jaringan jalan, pemeliharaan jaringan jalan yang sudah ada juga merupakan hal yang penting. Kurangnya pemeliharaan mengakibatkan kondisi jalan mudah mengalami kerusakan. Pada tahun 2004, kondisi jalan yang masih layak digunakan hanya 54% dari total jalan. Sisanya 28,1% dalam kondisi rusak berat dan 18,2% mengalami rusak ringan. Jika dibandingkan dengan kondisi jalan kabupaten dan propinsi, persentase kondisi jalan nasional yang layak digunakan relatif lebih baik. Di kabupaten 35% jalan dalam kondisi rusak berat (Tabel 8). Gambar 10, 11 dan 12 menunjukkan kondisi jalan di Indonesia di tingkat nasional, provinsi dan kabupaten untuk periode 1997-2003.

Tabel 8. Kondisi Jaringan Jalan di Indonesia, 2002-2004

Jenis Jalan	Panjang (km)	Kondisi Jalan (%)			
		Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
Jalan Nasional	34.629	37,4	44,0	7,7	10,9
Jalan Propinsi	46.499	27,5	35,3	14,4	22,7
Jalan Kabupaten	250.946	17,0	26,4	21,9	34,7

Jalan Kota	25.518	9,0	87,0	4,0	0,0
Jalan Tol	606	100,0	0,0	0,0	0,0
Total	348.148	20,0	33,7	18,2	28,1

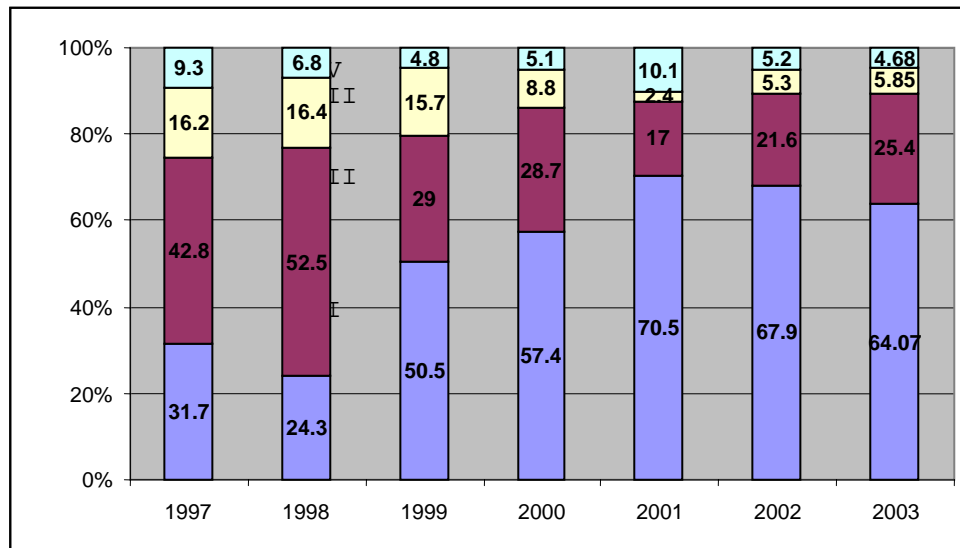
Keterangan: data Jalan Nasional & Propinsi berdasarkan hasil survei IRMS 2003, diramalkan ke 2004. Data Jalan Kab/Kota bsrdasarkan hasil survei IRMS 2003.

Sumber: Bappenas (2005) (data dari hasil survei IRMS dari Ditjen Praswil, 2004).

Menurunnya kondisi jalan yang terjadi sekarang ini sebabkan antara lain oleh belum optimalnya kualitas konstruksi jalan, pembebanan berlebih, bencana alam seperti longsor, banjir, dan gempa bumi, serta menurunnya kemampuan pembiayaan pembangunan dan pemeliharaan jalan oleh pemerintah setelah masa krisis (Winoto, 2005).

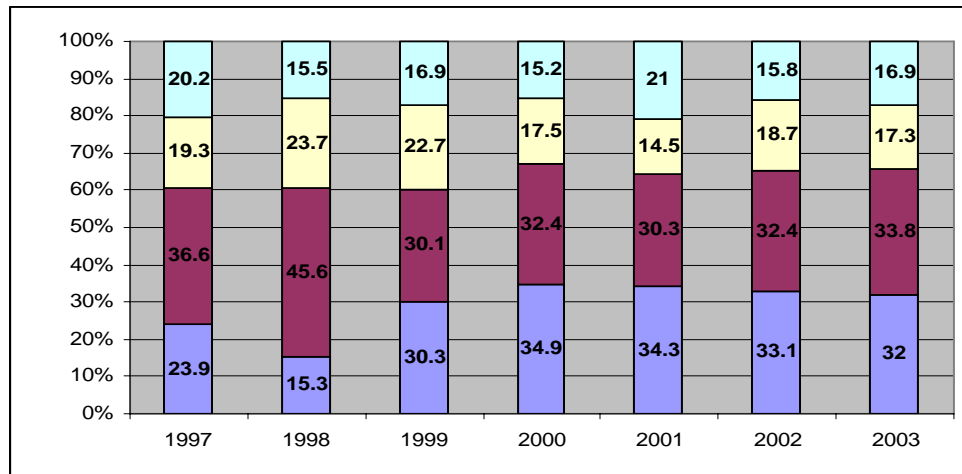
Cara paling sederhana untuk mengukur tingkat kemajuan dalam pembangunan jalan dapat dilihat dari proporsi dari jumlah panjang jalan yang ada yang sudah diaspal, terutama di perdesaan. Di desa-desa yang pembangunan infrastrukturnya sudah maju, jalan yang sudah diaspal lebih panjang dari desa-desa yang masih terbelakang. Di Gambar 13 dapat dilihat bahwa walaupun ada peningkatan sejak dekade 70-an, besarnya jalan yang diaspal di Indonesia masih belum mencapai 60% dari jumlah panjang jalan yang ada. Salah satu langkah yang harus diambil segera dalam perbaikan kondisi jalan di dalam negeri tentu adalah mengaspal semua jalan yang belum diaspal, tidak hanya jalan nasional tetapi juga hingga jalan-jalan kecil di antara perumahan penduduk di perdesaan. Karena jalan-jalan kecil tersebut sangat krusial bagi kelancaran kegiatan ekonomi rakyat di perdesaan.

Gambar 10: Kondisi jalan nasional 1997-2003



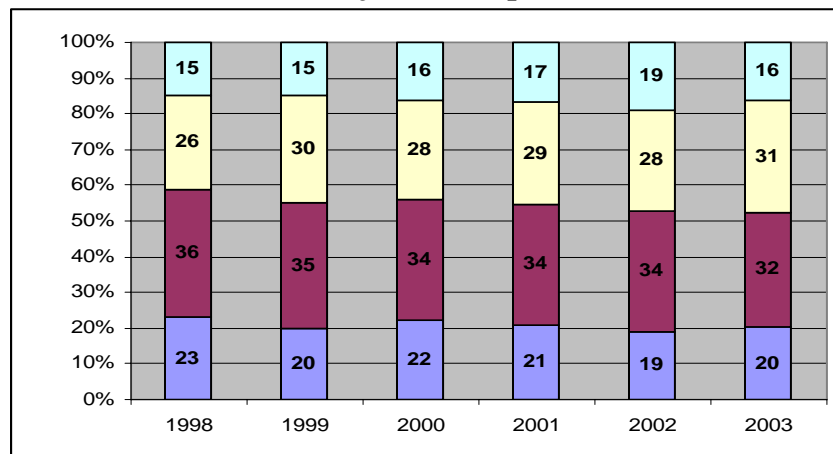
Keterangan: I = baik; II = sedang; III = rusak ringan; IV = rusak berat
 Sumber: Bappenas (2005).

Gambar 11: Kondisi jalan provinsi 1997-2003



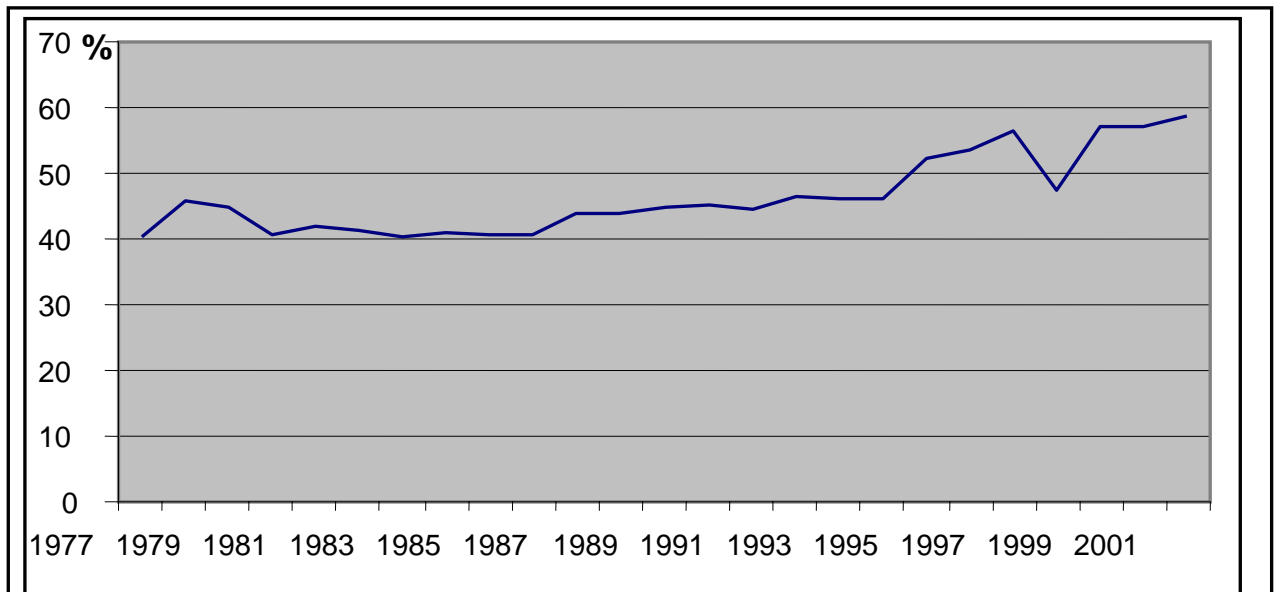
Keterangan dan sumber: lihat Gambar 10

Gambar 12: Kondisi jalan kabupaten 1998-2003



Keterangan dan sumber: lihat Gambar 10

Gambar 13: Persentase dari Jumlah Panjang Jalan yang diaspal di Indonesia



Sumber : BPS

Daftar Pustaka

- Bank Dunia (2004), *Indonesia Averting an Infrastructure Crisis: A Framework for Policy and Action*, Second ed., East Asia and Pacific Region Infrastructure Development, Washington, D.C. and Jakarta.
- Bank Dunia (2005), "Averting an Infrastructure Crisis", Infrastructure Policy Brief, January, Jakarta.
- Bappenas (2005), "Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2004-2009", Jakarta
- BPS, BAPPENAS dan UNDP (2001), *Menuju Consensus Baru. Demokrasi dan Pembangunan manusia di Indonesia*, Laporan Pembangunan Manusia 2001, Oktober, Jakarta: Biro Pusat Statistik, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional dan United Nations Development Programme.
- BPS, Bappenas dan UNDP (2004), *The Economics of Democracy*, Indonesia Human Development Report 2004, Jakarta
- Cho, Dong-Sung dan Hwy-Chang Moon (2003), *From Adam Smith to Michael Porter. Evolusi Teori Daya Saing*, Jakarta: Salemba Empat.
- Daniels, John D. dan Radebaugh, Lee H. (1989), *International Business, Environments and Operation*, Edisi ke 5, Addison-Wesley Publishing Company.
- Dollar, David dan E.N. Wolf (1993), *Competitiveness, Convergence, and International Specialization*, Cambridge, Mass.: the MIT Press
- Doz, Yves L. dan C.K. Prahalad (1987), *Multinational Mission*, New York: The Free Press.
- Grossman, G.M. dan E. Helpman (1993), *Innovation and Growth in the Global Economy*, Cambridge, Mass.: the MIT Press
- ISEI (2005), "Rekomendasi ISEI. Langkah-Langkah Strategis Pemulihan Ekonomi Indonesia", Jakarta: Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia.

- Kompas (2006), “Paket Kebijakan Infrastruktur”, *Bisnis & Keuangan*, Sabtu, 18 Februari, hal. 17.
- Kotler, Philip, Somkid Jatusripitak, dan Suvit Maesincee (1997), *Pemasaran Keunggulan Bangsa*, Jakarta: PT Prenhallindo.
- Krugman, P.R. (1988), “Introduction: New Thinking about Trade Policy”, dalam Krugman, P.R. dkk. (ed.), *Strategic Trade Policy and New International Economics*, Cambridge, Mass.: the MIT Press
- Pakpahan, Arten T. (2005), “Gambaran Belanja Modal Daerah, Dana Alokasi Khusus dan Hibah Pinjaman Luar Negeri Pemerintah untuk Pembansunan Infrastruktur”, makalah FGD, Jakarta: ISEI.
- Pardede, Raden (2005), “Infrastructure Financing: Indonesia Challenges”, makalah FGD, Jakarta: ISEI.
- Porter, Michael E. (1980), *Competitiveness Strategy: Techniques for analyzing industries and companies*, New York: Free Press.
- Porter, M.E. (1985), *Competitive Advantage*, New York: Free Press.
- Porter, M.E. (ed.)(1986), *Competition in Global Industries*, Boston: Harvard Business School Press.
- Porter, M.E. (1990), *The Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press.
- Porter, M.E. (1998a), *The Competitive Advantage of Nations: With a New Introduction*, New York: The Free Press.
- Porter, M.E. (1998b), *On Competition*, Boston: Harvard Business School Press.
- Siregar, Hermanto (2005), “Penyediaan dan Pembiayaan Infrastruktur Dasar”, makalah FGD, Jakarta: ISEI Pusat.
- Tambunan, Tulus (2006), “Kondisi Infrastruktur di Indonesia”, April, Jakarta: Kadin Indonesia
- Winoto, Joyo (2005), “Peranan Pembangunan Infrastruktur Dalam Menggerakkan Sektor Riil”, makalah dalam Sidang Pleno ISEI XI, 22-23 Maret, Jakarta.

PROPOSAL

**PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN DAN UPAYA MENINGKATKAN
DAYA SAING DAERAH**

Latar Belakang

Pembangunan pada dasarnya merupakan serangkaian aktivitas yang terkait satu sama lain untuk mengadakan perubahan dan pengembangan di berbagai sektor. Pembangunan ekonomi yang dimaksudkan untuk menghasilkan materi kesejahteraan merupakan bagian dari pembangunan tersebut. Meskipun demikian, pembangunan ekonomi ini penting sifatnya karena rekayasa apapun untuk pengembangan sektor perekonomian dalam kerangka pembangunan nasional tidak akan terlepas dari daya dukung perekonomian negara yang bersangkutan, baik menyangkut teknologi, tenaga kerja, modal, letak geografis, jumlah dan kualitas sumberdaya alam (SDA) dan manusia (SDM), kondisi sosial dan budaya, politik dan peran pemerintah dalam perekonomian maupun keamanan. Untuk itu pembangunan ekonomi seyogyanya dapat memanfaatkan sumber-sumber yang ada, terutama sumber daya alam, khususnya sumberdaya alam-hayati dan non-hayati. Idealnya pemanfaatan sumberdaya alam itu berlangsung secara ekonomis, optimal dan efisien.

Era desentralisasi di Indonesia saat ini mendorong daerah-daerah di Indonesia untuk memanfaatkan potensi daerahnya secara optimal. Dengan memanfaatkan potensi tersebut, setiap daerah diharapkan dapat mengejar target pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan selanjutnya memiliki daya saing daerah yang tinggi baik di tingkat regional, nasional maupun internasional. Namun demikian, seringkali dalam melakukan aktivitas pembangunannya khususnya pembangunan ekonomi, suatu daerah kurang memperhatikan atau bahkan mengabaikan masalah keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi, sosial dan lingkungan, yang menjadi dasar untuk suatu pembangunan yang berkelanjutan, sehingga menimbulkan permasalahan-permasalahan dasar seperti kerusakan lingkungan, kemiskinan struktural dan inefisiensi. Dampak selanjutnya adalah sulitnya daerah tersebut untuk meningkatkan daya saingnya.

Oleh karenanya, pembangunan haruslah diupayakan dengan semakin mendalami dan meyakini program pembangunan berkelanjutan yang menjamin keberlanjutan ekonomis dan sosial-budaya secara menyeluruh dan terpadu. Harus ada wawasan program yang menyeluruh (*holistic program oriented*), yang mampu menyeimbangkan pertumbuhan ekonomi, sosial dan lingkungan secara maksimal.

Tujuan dan Manfaat

Adapun tujuan utama dari diselenggarakannya kegiatan ini adalah:

“Menemukan suatu pola yang ideal untuk meningkatkan daya saing daerah dalam wahana pembangunan berkelanjutan”

Sedangkan manfaat kegiatan ini:

- a. **Akademis:**
Menemukan suatu kerangka fikir teoritis yang mendukung tersusunnya strategi dan pola pemanfaatan sumberdaya alam dan manusia yang ekonomis, optimal dan efisien dalam kaitannya dengan pembangunan yang berkelanjutan serta upaya meningkatkan daya saing daerah
- b. **Operasional:**
 1. Menawarkan sumbang saran kepada DPR, DPRD dan Pemerintah sebagai pembuat kebijakan dalam mengambil berbagai jenis kebijakan untuk berbagai sektor;
 2. Memberikan format yang jelas dan tegas kepada seluruh pelaku ekonomi, sehingga memiliki keselarasan dalam melakukan aktivitas bisnis berkaitan dengan tujuan pembangunan yang menjamin keberlanjutan ekologis, ekonomis, sosial-budaya, politik dan pertahanan keamanan.

III. Topik dan Pembicara

Secara umum, topik (tema) yang akan dibahas dalam kegiatan ini adalah: **“PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN DAN UPAYA MENINGKATKAN DAYA SAING DAERAH”**.

Keynote Speech:

Ir. Syahrial Oesman (Gubernur Provinsi Sumatera Selatan)*

Ket: *) Sedang dalam Konfirmasi

Pembicara/Pemakalah:

1. Prof. Dr. H. Emil Salim
2. Dr. Aslim Tadjuddin (Deputi Gubernur Bank Indonesia)
3. Ir. Ansari Bukhari, M.B.A. (Dirjen Industri Logam Mesin Tekstil dan Aneka Departemen Perindustrian Republik Indonesia)
4. Dr. Tulus T. H. Tambunan (Dosen Pascasarjana Trisakti dan Sekretaris Eksekutif KADIN)

IV. Metode

- A. Tempat dan Waktu
Kegiatan akan diadakan di Gedung Program Pascasarjana Universitas Sriwijaya, Jl. Padang Selasa No.524 Bukit Besar Palembang pada tanggal 27 April 2006
- B. Metode Pelaksanaan
Seminar akan diselenggarakan selama satu hari dalam dua sesi
- C. Peserta
Peserta seminar diharapkan dari Aparat Pemerintahan, Pelaku Ekonomi dan Bisnis, Organisasi Sosial-Politik, Dosen dan mahasiswa dari berbagai disiplin Ilmu serta dari Perguruan Tinggi Negeri dan Swasta se-Indonesia

V. Organisasi Kepanitiaan

- | | |
|-------------------------|---|
| 1. Penanggung Jawab | : Direktur Program Pascasarjana Universitas Sriwijaya |
| 2. Koordinator | : Ketua Program Studi Ilmu Ekonomi Program Pascasarjana Universitas Sriwijaya |
| 3. Ketua Pelaksana | : Eddy Roflin |
| 4. Sekretaris | : Indri Ariyanti |
| 5. Bendahara | : Aslamia Rosa, S.E., M.Si
Yuni Purnamasari |
| 6. Kesekretariatan | |
| Koordinator | : Mukhlis, S.E., M.Si |
| Anggota | : Sukanto
M. Fitri Adhiansyah
Muhammad Joni |
| 7. Seksi Acara | |
| Koordinator | : Drs. Zulkarnain Ishak, M.A |
| Anggota | : Ana Yulianita, S.E., M.Si |
| M.Si | : Yunisvita, S.E.,
Neneng Miskiyah
Bobby M. P. Endey |
| 8. Seksi Dana dan Usaha | |
| Koordinator | : M. Djakfar Abdullah |
| Anggota | : Agoes Pramusinto
Ferdinan Riza
Syarifudin
Nursyawalina, S.E., M.Si
Fadhli |
| | : Hendri Wijaya
Selly S. Tobing
Nurul Komalasari
Edward Kenn
Paula Henny. S
Yudha
Daud, S.Ip., M.Si
Marta Edison |

9. Seksi Transportasi

Koordinator : Sholahudin
Anggota : Deni Veriadi
Gagan Kuswara
Rudi Sutomo

10. Seksi Humas/Publikasi

Koordinator : Eflianti Analisa, S.P., M.Si
Anggota : Lizferina, S.E., M.Si Lesi Hertati
Etanon Yuniar Mastullah
Yulius

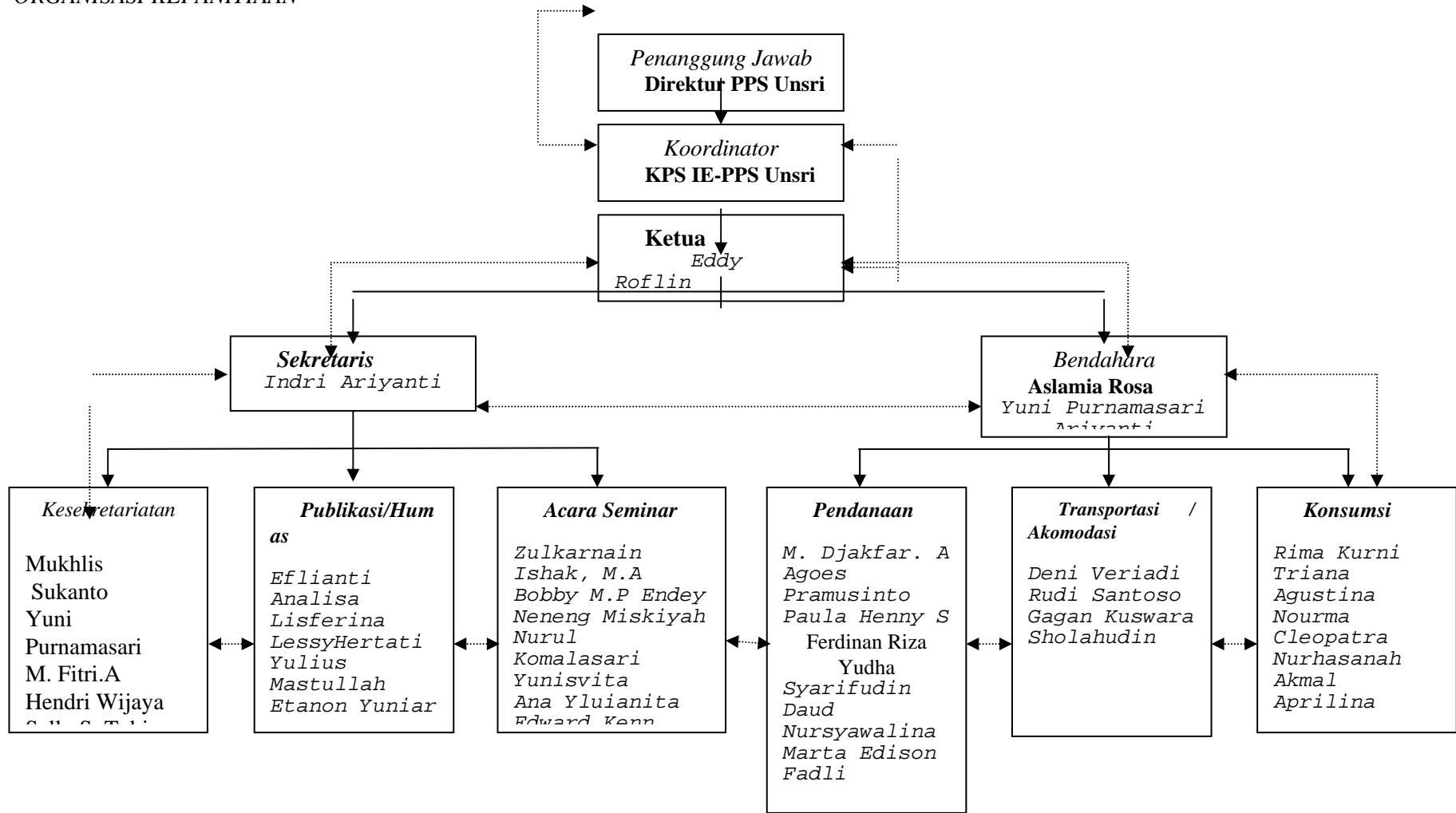
11. Seksi Konsumsi



Koordinator : Nurhasanah Akmal
Anggota : Rima Kurnia Triana Agustina
Nourma Cleopatra Aprilina
Ristikasari

Alamat Panitia:

PROGRAM STUDI ILMU EKONOMI PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS SRIWIJAYA
Jln. Padang Selasa No. 524, Bukit Besar Palembang 30139
Telp: (0711) 354222, 352132 Fax: (0711)317202, 320310, 357790
Email: kpsie@pps.unsri.ac.id ; Homepage: www.pps.unsri.ac.id

ORGANISASI KEPANITIAAN



Keterangan:  Garis Instruksi
 Garis Koordinasi