

PROSIDING SEMINAR NASIONAL KEWIRAUSAHAAN & INOVASI BISNIS VI



ISSN 2089 - 1040

SNKIB
UNTAR
2016



PROSIDING SEMINAR NASIONAL KEWIRAUSAHAAN & INOVASI BISNIS VI

Seminar ini diselenggarakan atas kerjasama
Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi,
UPT MKU dan Magister Manajemen Untar

Sekretariat
Fakultas Ekonomi Universitas Tarumanagara Kampus II
Jalan Tanjung Duren Utara No. 1 Grogol, Jakarta
Telp. : (021) 585.5507/08/20/24/25 ext 1213
E-mail : snkib@untar.ac.id
<http://snkib.tarumanagara.ac.id>



UNTAR, 12 MEI 2016

SAMBUTAN DEKAN FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS TARUMANAGARA

PERAN WIRAUSAHA MARITIM INDONESIA MEMBANGUN EKONOMI NASIONAL

Yang terhormat:

Bapak Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, Bapak Rektor Universitas Tarumanagara, para pembicara, para peserta dan hadirin semua.

Selamat Pagi.

Bapak, ibu dan saudara-saudara sekalian, hari ini kita berkumpul kembali dalam acara Seminar Nasional Kewirausahaan dan Inovasi Bisnis (SNKIB). Sebagai tuan rumah, tentu saya mengucapkan selamat datang di Fakultas Ekonomi Universitas Tarumanagara dan juga mengucapkan banyak terima kasih atas peran serta Bapak, Ibu dan Saudara sekalian.

Acara ini adalah yang keenam kalinya diselenggarakan Fakultas Ekonomi dan UPT MKU Universitas Tarumanagara. Saya, selaku Dekan FE UNTAR, menyambut baik acara ini dan berharap akan terus berlangsung di masa-masa mendatang. Sebab kegiatan seperti ini dapat menjadi ajang *sharing* diantara akademisi dengan praktisi bisnis. Sehingga mampu meningkatkan profesionalisme para akademisi dan kemajuan dunia bisnis di Indonesia.

Pada SNKIB kali ini, tema yang diusung adalah **Peran Wirausaha Maritim Indonesia Membangun Ekonomi Nasional**. Saya berpendapat tema ini amat penting untuk didiskusikan. Sebab, memang ada hal yang sangat urgen untuk diperhatikan dalam pembangunan maritim Indonesia.

Secara potensial, Indonesia memiliki peluang yang sangat besar untuk mendapatkan sumber ekonomi dari maritime. Secara geografis Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan dengan dua pertiga luas lautan lebih besar dari daratan. Garis pantai di setiap pulau di Indonesia mencapai 81.000 km, yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia.

Data FAO menunjukkan, Indonesia menempati peringkat ketiga terbesar dunia dalam produksi perikanan di bawah China dan India. Selain itu, perairan Indonesia menyimpan 70 persen potensi minyak karena terdapat kurang lebih 40 cekungan minyak. Dari angka ini hanya 10 persen yang telah dieksplorasi dan dimanfaatkan. Indonesia juga memiliki empat titik strategis yang dilalui 40% kapal-kapal perdagangan dunia yaitu : Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makasar, yang bisa memberikan peluang besar untuk memfasilitasi Indonesia menjadi pusat industri perdagangan serta pelayaran maritim dunia.

Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat Indonesia belum merasakan peran signifikan dari potensi maritim. Meski potensi kekayaan maritim menjanjikan harta yang bisa dimanfaatkan, namun sangat perlu untuk dipikirkan cara-cara untuk memanfaatkan harta tersebut. Jangan sampai tiga kesalahan sebelumnya akan menjadi yang keempat setelah laut dikelola. Kesalahan pertama terjadi ketika Indonesia memanfaatkan harta minyak. Hasil dari

Seminar Nasional Kewirausahaan dan Inovasi Bisnis VI 2016

Universitas Tarumanagara

Jakarta, 12 Mei 2016

ISSN NO: 2089-1040

eksploitasi minyak ini, tidak digunakan untuk kepentingan produktif, sehingga Indonesia memiliki fasilitas-fasilitas produksi untuk memproduksi produk-produk non minyak, jika kelak minyak telah habis ketersediaannya. Perilaku pengelolaan harta dengan cara dihabiskan

hanya untuk kepentingan konsumsi ini berulang ketika Indonesia memanfaatkan hutan. Hutan dibabat habis, tanpa memanfaatkan hasil pembabatan itu untuk membangun fasilitas produksi, sehingga pasca panen hutan, Indonesia kesulitan membangun infrastruktur. Kesalahan ketiga terjadi ketika Indonesia mendapat rizki *booming* batu bara. Dengan cara pengelolalan harta batu bara seperti dua kesalahan sebelumnya, maka hari ini, sampai kejayaan batu baru memudar (meskipun deposit batu bara belum habis), tetap saja Indonesia belum mampu memiliki fasilitas produksi untuk memproduksi produk-produk komersial yang bisa menggantikan produk alam.

Belajar dari pengalaman ketiga kesalahan tersebut, maka kali ini kita tidak boleh lagi terlena dengan kekayaan maritime yang akan dieklpoitasi. Seminar SNKIB kali ini diharapkan bisa memberikan kontribusi gagasan untuk tidak mengulang kesalahan yang sudah terjadi di darat, kelak beralih ke laut. Paling tidak dari sisi peran wirausaha maritim. Sehingga sektor maritim bisa menjadi harapan untuk membangun ekonomi nasional. Saya amat yakin banyak paper yang bisa menghadirkan gagasan-gagasan tersebut.

Demikianlah yang bisa saya sampaikan, mudah-mudahan bisa berkontribusi dalam seminar yang akan berlangsung nanti. Terima kasih atas perhatiannya.

Selamat Berseminar!

Jakarta, 12 Mei 2016

Dr. Sawidji Widoatmodjo, SE, MM, MBA

Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Tarumanagara

SAMBUTAN KETUA PANITIA

Selamat pagi, Bapak, Ibu dan saudara-saudara sekalian, puji dan syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkatNya Jurusan manajemen Fakultas Ekonomi bekerja sama dengan Mata Kuliah Umum (MKU) dan Magister Manajemen (MM) Universitas Tarumanagara dapat menyelenggarakan Seminar Nasional Kewirausahaan dan Inovasi Bisnis yang keenam.

Seminar kali ini mengangkat tema **“Peran Wirausaha Maritim Indonesia Membangun Ekonomi Nasional”**. Indonesia yang $\frac{2}{3}$ wilayahnya merupakan lautan dan juga berada di daerah equator antara dua benua Asia dan Australia. Kekayaan maritim yang dimiliki Indonesia sangat berpotensi untuk membangun perekonomian kita, hal tersebut tentunya harus didukung dengan jiwa wirausaha yang tangguh. Untuk itu kami mengundang pembicara yang sangat kompeten di bidangnya sehingga diharapkan seminar ini dapat memberikan kontribusi pada perkembangan kewirausahaan di Indonesia khususnya di sektor maritim.

Kami bersyukur bahwa acara ini mendapat respon yang sangat baik dengan jumlah makalah untuk presentasi *call for paper* sejumlah 58 tulisan. Di masa mendatang, kami berharap Seminar Nasional Kewirausahaan dan Inovasi Bisnis semakin dikenal lagi sebagai bentuk usaha penyebaran dan pengembangan ilmu khususnya dalam bidang kewirausahaan.

Terselenggaranya seminar ini merupakan hasil kerjasama dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini kami mengucapkan terima kasih kepada:

1. Para pembicara yang telah hadir dan meluangkan untuk acara ini
2. Para pemakalah dan peserta seminar
3. Ketua Pengurus Yayasan Tarumanagara, Bapak Gunardi, S.H., M.H.
4. Rektor Universitas Tarumanagara, Bapak Prof. Ir. Roesdiman Soegiarso, M.Sc., Ph.D
5. Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Tarumanagara, Bapak Dr. Sawidji Widodoatmodjo, S.E., M.M., M.B.A.
6. Kepala UPT MKU Universitas Tarumanagara, Bapak Rahaditya, S.H, M.H.
7. Ketua Program MM Universitas Tarumanagara, Bapak Dr. Indra Widjaja, S.E, M.M.
8. Ketua Program Studi S-1 Manajemen, Bapak Dr. Ignatius Roni Setyawan, S.E., M.Si.
9. Tim pengarah SNKIB VI
10. Seluruh anggota panitia SNKIB VI
11. Ikatan Mahasiswa Manajemen Tarumanagara (IMMANTA)
12. Serta seluruh pihak yang secara langsung maupun tidak langsung yang telah memberikan kontribusi dan dukungan untuk penyelenggaraan seminar ini.

Selamat mengikuti seminar ini, semoga bermanfaat untuk kita semua.

Jakarta, 12 Mei 2016

Ketua Panitia SNKIB VI

Tommy Setiawan Ruslim, SE, MM

SCIENTIFIC COMITTEE

| | |
|--|---------|
| Prof. Dr. Carunia Mulya Firdausy, MA, APU | (Untar) |
| Prof. Dr. Gunawan Sumodiningrat | (UGM) |
| Prof. Dr. Ir. H. Musa Hubeis, MS, Dipl. Ing, DEA | (IPB) |
| Dr. Rizal Edy Halim, M.Si | (UI) |
| Dr. Fitri Ismiyanti, SE, M.Si | (Unair) |
| Dr. Keni, SE, MM | (Untar) |
| Dr. Ir. Chairy, SE, MM | (Untar) |
| Dr. Indra Widjaja, SE, MM | (Untar) |
| Dr. Lerbin Aritonang, MM | (Untar) |
| Dr. Sawidji Widoatmodjo, SE, MM, MBA | (Untar) |
| Dr. Ignatius Roni Setyawan, SE., Msi | (Untar) |
| Dr. Hetty Karunia Tunjungsari, SE, Msi | (Untar) |

Seminar Nasional Kewirausahaan dan Inovasi Bisnis VI 2016

Universitas Tarumanagara

Jakarta, 12 Mei 2016

ISSN NO: 2089-1040

DAFTAR UNIVERSITAS PESERTA SNKIB VI 2016

| No Urut | Universitas | Kota |
|---------|--|------------|
| 1 | Universitas Tarumanagara | Jakarta |
| 2 | Universitas Padjajaran | Bandung |
| 3 | Syarif Hidayatullah Islamic State University | Jakarta |
| 4 | Universitas Bunda Mulia | Jakarta |
| 5 | STIE Manajemen Bisnis Indonesia | Depok |
| 6 | Universitas Nusantara PGRI Kediri | Kediri |
| 7 | Universitas Kristen Duta Wacana | Yogyakarta |
| 8 | Universitas Kristen Petra | Surabaya |
| 9 | Universitas Wijaya Putra | Surabaya |
| 10 | Universitas Atma Jaya | Jakarta |
| 11 | Universitas Muhammadiyah Purwokerto | Purwokerto |
| 12 | Universitas 45 Surabaya | Surabaya |
| 13 | Universitas Musamus Merauke | Merauke |
| 14 | Universtas Widyatama | Bandung |
| 15 | Universitas Atma Jaya | Yogyakarta |
| 16 | Universitas Mercu Buana | Jakarta |
| 17 | Universitas Pakuan | Bogor |
| 18 | Universitas Terbuka | Jakarta |
| 19 | Universitas Sahid | Jakarta |
| 20 | Universitas Jember | Jember |
| 21 | Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya | Surabaya |
| 22 | Universitas Maranatha | Bandung |
| 23 | Universitas Telkom | Bandung |
| 24 | Universtas Widyatama | Bandung |
| 25 | Akademi Sekretari dan Manajemen Bina Insani | Bekasi |
| 26 | Universitas Katolik Widya Mandala | Surabaya |
| 27 | Universitas Islam Indonesia | Yogyakarta |
| 28 | Universitas Bina Nusantara | Jakarta |
| 29 | Universitas Mulawarman | Samarinda |
| 30 | Universitas Hang Tuah | Surabaya |
| 31 | Universitas Kediri | Kediri |
| 32 | Universitas Airlangga | Surabaya |
| 33 | Universitas Ciputra | Surabaya |

Seminar Nasional Kewirausahaan dan Inovasi Bisnis VI 2016

Universitas Tarumanagara

Jakarta, 12 Mei 2016

ISSN NO: 2089-1040

| DAFTAR ISI | HALAMAN |
|--|----------------|
| ERA PERSAINGAN PASAR BEBAS USAHA MIKRO KECIL MENENGAH (UMKM) INDONESIA SIAP ATAU TIDAK? ARDAN GANI ASALAM, SABIRIN | 1 |
| TINJAUAN PEMBINAAN DAN PENGEMBANGAN USAHA KECIL (STUDI KASUS PADA PEDAGANG KAKI LIMA DI JAKARTA FAHMI KAMAL | 14 |
| TINJAUAN ASPEK KREATIVITAS TERHADAP WIRAUSAHAWAN YANG TERGABUNG DALAM KOMUNITAS ORGANIK INDONESIA (KOI) ARISTO SURYA GUNAWAN | 24 |
| PENYEBARAN PENDIDIKAN KEWIRAUSAHAAN MELALUI PROGRAM PENGABDIAN PADA MASYARAKAT UNTUK KALANGAN SISWA SMA DI JABODETABEK MEI IE, HETTY KARUNIA TUNJUNGSARI | 33 |
| ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG DOMINAN DALAM MEMILIH MENJADI WIRAUSAHA TOKO BUNGA DI TEBET, JAKARTA SELATAN CUT MUTIARA HASTRID DAYANTI, SUMARSONO, KANIA RATNASARI | 42 |
| KOMBINASI STRATEGI KEBIJAKAN PEMBINAAN UMKM KOTA KEDIRI LILIA PASCA RIANI | 53 |
| STRATEGI MENGATASI PERMASALAHAN ALIH GENERASI PADA USAHA BATIK KELUARGA: BERKACA PADA USAHA BATIK DI JATIM PUJI WAHONO | 62 |
| PENGARUH FAKTOR LINGKUNGAN, KETRAMPILAN, ORIENTASI DAN HAMBATAN BERWIRAUSAHA PADA MINAT BERWIRAUSAHA MAHASISWA SINGGIH SANTOSO, HETTY KARUNIA TUNJUNGSARI | 71 |
| ANALISA BCG'S GROWTH SHARE MATRIX & SWOT MATRIX SEBAGAI DASAR MENGEMBANGKAN STRATEGI PEMASARAN YANG DITERAPKAN OLEH PT. ASA WAHANA REKSA SIDOARJO WIRATNA, DIANA ZUHROH | 82 |
| PERAN WORKSHOP KEWIRAUSAHAAN DALAM UPAYA PENGEMBANGAN WIRAUSAHA MUDA HETTY KARUNIA TUNJUNGSARI, MEI IE | 94 |
| KEPERCAYAAN, KEPUASAN DAN NORMA SUBYEKTIF SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP INTENSI BERBELANJA SECARA ONLINE PADA MAHASISWI/A FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS TARUMANAGARA HERLINA BUDIONO, STEFANI, LERBIN R. ARITONANG R. | 104 |

Seminar Nasional Kewirausahaan dan Inovasi Bisnis VI 2016

Universitas Tarumanagara

Jakarta, 12 Mei 2016

ISSN NO: 2089-1040

| | |
|---|-----|
| PERFORMA KELAYAKAN BISNIS PADA PERENCANAAN USAHA (STUD KASUS CAFÉ KULINER DI KOTA SURABAYA) HERI T PRASETIA, ACHMAD DAENGS, GS, HARSONO TEGUH | 127 |
| DETERMINAN PROSES SUKSESI BISNIS KELUARGA SARWO EDY HANDOYO, STEFANIE | 145 |
| ORIENTASI KEWIRAUSAHAAN USAHA MIKRO: TANTANGAN PENERAPANNYA DJOKO POERNOMO | 157 |
| ANALISIS STUDI KELAYAKAN BISNIS PENANGKARAN BURUNG MURAI BATU SUMATRA (SURVEI TERHADAP PENANGKAR BURUNG MURAI BATU SUMATRA DI KOTA BANDUNG) FADHLAN RIDHWANA SUJANA | 166 |
| URGENSI PENGENALAN KONSEP SPIRITUAL MARKETING DALAM MATA KULIAH MANAJEMEN PEMASARAN ARIDHA PRASSETYA | 175 |
| PERENCANAAN BISNIS BURGER IKAN APRIANI SIMATUPANG, KRISTIANA WIDIAWATI | 184 |
| TANTANGAN START UP BUSINESS MENGHADAPI PELEMAHAN EKONOMI UKI YONDA ASEPTA, WENDRA HARTONO | 194 |
| MENDUKUNG MAHASISWA BERWIRAUSAHA MELALUI PENDEKATAN INKUBATOR BISNIS F. ANITA HERAWATI, ELISABET DITA SEPTIARI, ANNA PURWANINGSIH, ANNA PUDIANTI | 204 |
| PENGARUH ATMOSFIR TOKO TERHADAP INTENSI PEMBELIAN KONSUMEN TOKO BUKU DI JAKARTA OLIVIA WIJAYA, FRANKY SLAMET | 213 |
| MENGUJI MODEL KARAKTERISTIK PEKERJAAN TERHADAP HASIL PEKERJAAN MAHASISWA YANG MENGIKUTI PROYEK KWU 3 HENGKY WIDHIANDONO, HERMIN ENDRATNO | 227 |
| PENGARUH INOVASI KEPERCAYAAN, INOVASI POLA PIKIR DAN INOVASI KEYAKINAN TERHADAP KEINGINAN BERPRESTASI BAGI WIRAUSAHA WANITA DI MANGGA DUA IVANG IMELDA, OEY HANNES WIDJAYA, ANDI WIJAYA | 243 |
| PENGARUH BUDAYA ORGANISASI DAN SISTEM KOMPENSASI TERHADAP MOTIVASI KERJA SERTA DAMPAKNYA PADA KINERJA STYLIST (STUDI KASUS PADA LANANG BARBERSHOP) ARIEF BOWO PRAYOGA KASMO, OKI JULIYANTO | 256 |
| IDENTIFIKASI INTENSI KEWIRAUSAHAAN PADA MAHASISWA NON KONSENTRASI KEWIRAUSAHAAN DENGAN BASIS ORANG TUA BUKAN PELAKU WIRAUSAHA DANET A. PATRIA, YOHANA F. CAHYA PALUPI MEILANI | 276 |
| | |

| | |
|--|-----|
| ANALISIS FAKTOR AGAMA, TEKNOLOGI DAN FASILITAS YANG BERPENGARUH TERHADAP KEPUTUSAN NASABAH DALAM PENGGUNAAN PRODUK KARTU SHAR-E ABDUL ROZAK, WIEN DYAHIRINI, IBNU RACHMAN | 291 |
| PENGARUH INTUISI TERHADAP KREATIVITAS INDUSTRI KREATIF MARITIM DI INDONESIA STUDI KASUS: MASYARAKAT KOMUNITAS NELAYAN SUKARAJA, BANDAR LAMPUNG OKTAFALIA MARISA M | 301 |
| PENGARUH COLLABORATIVE DAN PROJECT BASED LEARNING DALAM PENDIDIKAN KEWIRAUSAHAAN TERHADAP PEMBENTUKAN SIKAP BERORIENTASI PADA TINDAKAN (STUDI PADA MAHASISWA S1 AKUNTANSI UNIVERSITAS WIDYATAMA BANDUNG) MEIRYANI, SUPRIYANTO ILYAS, HAFIED NOOR BAGJA | 310 |
| DETERMINAN PERILAKU MOTIVASI WANITA MENJALANKAN USAHA JAMU TRADISIONAL DI KOTA DEPOK KARTIKA NURINGSIH | 320 |
| MANAJEMEN MUTU USAHA JAMU GENDONG SEBAGAI MODEL MENINGKATKAN KINERJA KUALITAS KOMUNITAS JAMU GENDONG KARTIKA NURINGSIH, RODHIAH | 331 |
| PREFERENSI KONSUMSI MAKANAN LAUT GENERASI Y MAHASISWA UNIVERSITAS HANG TUAH DI SURABAYA FEBRINA HAMBALAH, CHASAN AZARI | 342 |
| BUSINESS ANALYSIS OF MURABAHA FINANCING IN ISLAMIC BANKING INDUSTRY MUHAMAD NADRATUZZAMAN HOSEN, FITHRAH KAMALIYAH | 352 |
| MENGELOLA RISIKO USAHA BAGI PELAKU UKM DALAM BINGKAI PERENCANAAN KEUANGAN ZARAH PUSPITANINGTYAS | 365 |
| EVALUASI IMPLEMENTASI SAK ETAP PADA UMKM KERAJINAN KULIT BUAYA DI KABUPATEN MERAUKE LADY ANGGELA DAMANIK, ALI SYAHID, ANGELINE LESTARI DWI PUTRI, INDAH MEGA SARI, M. V. IRENE HERDJIONO | 374 |
| MODEL PENDANAAN UNTUK INTEGRASI JALUR KERETA API DAN MARITIM DALAM MENUNJANG PEREKONOMIAN, PELESTARIAN LINGKUNGAN DAN PARIWISATA DI SELATAN JAWA BARAT BENNY BUDIAWAN TJANDRASA | 396 |
| MENDORONG SPIRIT ECO ENTREPRENEURSHIP DI KALANGAN MAHASISWA KARTIKA NURINGSIH, CLAUDIA GITA HAPSARI | 407 |

| | |
|---|-----|
| IMPLEMENTASI SISTEM INFORMASI KREDIT PENSIUN TERHADAP PEMBERIAN KREDIT TERHADAP EFEKTIVITAS PENGENDALIAN INTERNAL DINI ARWATI, REGINA DESTIANA PUTRI | 419 |
| PENINGKATAN KINERJA KEUANGAN MELALUI PENGUNGKAPAN PENERAPAN GCG PADA BUMN GO PUBLIK MAILANI HAMDANI | 433 |
| PENGARUH PERPUTARAN MODAL KERJA TERHADAP PROFITABILITAS BADAN USAHA KOPERASI MOCHAMMAD KOHAR MUDZAKAR, RUDY LIZWARIL SJAIFUL | 443 |
| EKSPANSI KREDIT BANK ASING DAN DAMPAKNYA TERHADAP KINERJA KEUANGAN BANK DI INDONESIA RIZKY YUDARUDDIN | 473 |
| KAJIAN BISNIS KELUARGA TENUN IKAT BERBASIS KEARIFAN LOKAL RINO SARDANTO | 483 |
| PENINGKATAN KUALITAS SDM DI KAWASAN TRANSMIGRASI (STUDI KASUS PADA SATUAN KIMTRANS TANGGUL HARAPAN DI KABUPATEN SERUYAN, KALIMANTAN TENGAH) NOVITA WAHYU | 493 |
| IDENTIFIKASI POSTURAL STRESS PADA UKM UNTUK PENINGKATAN PERFORMA DAN MENGHINDARI RESIKO CEDERA PEKERJA SUYOGO JEFTON, JANI RAHARDJO | 507 |
| ANALISIS KUALITATIF TINJAUAN KEPEMIMPINAN WIRAUSAHA PADA WIRAUSAHA MUDA DI DKI JAKARTA ATI CAHAYANI | 516 |
| MOTIVASI PELUANG USAHA DAN PEMILIHAN TEMPAT KOS BAGI MAHASISWA SEKITAR KAMPUS DI JAKARTA M. TONY NAWAWI | 531 |
| PENGARUH PENGAMBILAN KEPUTUSAN STRATEGIS, KEPEMIMPINAN PARTISIPATIF, ORIENTASI JANGKA PANJANG, DAN SUMBER DAYA MANUSIA TERHADAP KEWIRAUSAHAAN PERUSAHAAN BISNIS KELUARGA RASMI, LOUIS UTAMA, OEY HANNES WIDJAYA | 544 |
| ANALISIS FAKTOR PEMBENTUK TALENTA PEGAWAI DI UNIVERSITAS TERBUKA IRMAWATY | 561 |
| STUDI GAYA KEPEMIMPINAN WIRAUSAHA PADA WIRAUSAHA MUDA DI DKI JAKARTA RUSMINTO WIBOWO | 570 |
| PENGARUH FAKTOR STRATEGI TERHADAP ORGANIZATIONAL LEARNING UMKM DI JAKARTA BARAT LYDIAWATI SOELAIMAN, SANNY EKAWATI, IDA PUSPITOWATI | 578 |

| | |
|---|-----|
| PERAN WIRUSAHA MARITIM INDONESIA MEMBANGUN EKONOMI NASIONAL ROBERT GUNARDI, YUNIARWATI | 587 |
| SUKA BERSAMA TETAPI SULIT BEKERJA SAMA (STUDI KASUS MOTIVASI DAN PENGEMBANGAN USAHA PADA WIRUSAHA PERANTAU MINANGKABAU DI YOGYAKARTA) ILHAM SETIAWAN, TRIAS SETIAWATI | 592 |
| PENGARUH KOMITMEN PROFESIONAL DAN MOTIVASI KERJA TERHADAP PRESTASI KERJA AUDITOR DENGAN TINDAKAN SUPERVISI SEBAGAI MODERATING BAMBANG LEO HANDOKO | 614 |
| ANALISA PENGARUH E-SERVICE QUALITY TERHADAP CUSTOMER LOYALTY, DENGAN CUSTOMER SATISFACTION DAN CUSTOMER TRUST SEBAGAI VARIABEL MEDIASINYA. (STUDI KASUS PADA WEBSITE ZALORA.CO.ID) MERISA, HENILIA YULITA | 624 |
| PENGARUH CELEBRITIES ENDORSER TERHADAP MINAT BELI DI KALANGAN REMAJA ANDHI SUKMA | 639 |
| ANALYZING THE FEATURES OF E-COMMERCE WEBSITE USING CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT (A CASE STUDY OF BHINNEKA.COM) YUGOWATI PRAHARSI, WIRANTO HERRY UTOMO, MAEREL HERENZ MATATULA | 649 |
| ANALISIS FAKTOR MINAT PENGGUNA PRODUK PEMBERSIH WAJAH ATAS DORONGAN CELEBRITY ENDORSER (STUDI KASUS PONDS' MEN) MAHIR PRADANA | 657 |
| HUBUNGAN PERCEIVED CUSTOMER DENSITY, WAIT EXPECTATIONS DAN STORE ATMOSPHERE EVALUATION TERHADAP PURCHASE INTENTION : SEBUAH TINJAUAN PADA FORMAT SPECIALTY STORE DI SURABAYA VERONIKA RAHMAWATI | 669 |
| HUBUNGAN BRAND IMAGE TERHADAP LOYALITAS KONSUMEN DALAM PERANAN JASA LOGISTIK PIPIN SUKANDI, YELLI EKA SUMADHINATA | 681 |
| IDENTIFIKASI FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB LEMAHNYA DAYA SAING USAHA DENGAN PENDEKATAN CONFIRMATORY FACTOR ANALYSIS MODELS DALAM UPAYA MENANGGULANGI MELEMAHNYA TINGKAT PERTUMBUHAN USAHA (STUDI KASUS PADA INDUSTRI KREATIF DI KOTA BANDUNG-JAWA BARAT) DEDEN SUTISNA MN, ANDHI SUKMA | 690 |

| | |
|---|-----|
| <p align="center">SISTEM INFORMASI PEMASARAN BERBASIS WEB PADA UMKM BINAAN DINAS PARIWISATA, PERINDUSTRIAN, PERDAGANGAN, KOPERASI DAN UMKM KABUPATEN PANGANDARAN (STUDI KASUS : UMKM ELIN PONDOK SENI) IWAN RIJAYANA</p> | 702 |
| <p align="center">FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENINGKATAN PENJUALAN PERUSAHAAN MELALUI MEDIA <i>CELEBRITY ENDORSEMENT ADVERTISING</i> PADA DUNIA <i>E-BUSINESS</i> WENDRA HARTONO, UKI YONDA ASEPTA</p> | 712 |
| <p align="center">PENGARUH KUALITAS JASA TERHADAP LOYALITAS ANGGOTA FITNESS VIEW BANDUNG YELLI EKA SUMADHINATA, REANGGA PRAZIENDO</p> | 720 |
| <p align="center">MODEL PENGEMBANGAN STRATEGI PEMBANGUNAN NEGARA MARITIM MELALUI ELEMEN AKTIVASI DAN PENGEMBANGAN TEKNOLOGI MARITIM UNTUK MENINGKATKAN DAYA SAING KEMARITIMAN DAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT MARITIM DALAM ASEAN ECONOMIC COMMUNITY 2016 CHANDRA KARTIKA, SOENARMI</p> | 731 |
| <p align="center">KINERJA USAHA DAN DAYA SAING EKSPOR OLAHAN IKAN TUNA KABUPATEN PACITAN, PROPINSI JAWA TIMUR MAHJUDIN, FADJAR BUDIANTO</p> | 752 |
| <p align="center">PERKEMBANGAN POTENSI WIRAUSAHA ANALISIS KATAGORI PENGANGGUR TERBUKA BERDASARKAN DATA SAKERNAS AGUSTUS TAHUN 2011- 2015 SAPTO SETYODHONO</p> | 763 |
| <p align="center">PENGEMBANGAN USAHA WISATA BAHARI DI PULAU NOKO SELAYAR HEVY MARYANI, CHOIRON ANISA AFRIYANTI ABDILLAH</p> | 774 |
| <p align="center">PENGEMBANGAN PARIWISATA BAHARI SEBAGAI UPAYA MENINGKATKAN EKONOMI MASYARAKAT PESISIR (KAJIAN TEORITIS KEPUSTAKAAN) SUHARSONO, AGNES HARNADI</p> | 780 |
| <p align="center">CARA PENGEMBANGAN BUDIDAYA IKAN TUNA DENGAN CARA KERAMBA JARING APUNG MAHFUROH, SITI FATIMAH</p> | 790 |
| <p align="center">PEMANFAATAN TERIPANG UNTUK PENINGKATAN GIZI MASYARAKAT MELALUI KEWIRAUSAHAAN USAHA MAKANAN FIGRIAWAN RISTANTO, DIDAH ELIA, LUTHFY OCTAVIANI PUTRI</p> | 797 |
| <p align="center">PERAN WIRAUSAHA MANDIRI DALAM UPAYA MENINGKATKAN EKONOMI DAERAH DI BIDANG MARITIM (PENELITIAN TERHADAP UMK NELAYAN IKAN DI PANGANDARAN, JAWA BARAT) R. ADJENG MARIANA FEBRIANTI</p> | 805 |

Seminar Nasional Kewirausahaan dan Inovasi Bisnis VI 2016

Universitas Tarumanagara

Jakarta, 12 Mei 2016

ISSN NO: 2089-1040

| | |
|---|-----|
| PEMBERDAYAAN IKAN SIDAT SEBAGAI PERWUJUDAN KEWIRAUSAHAAN MARITIM IKA RACHMATIKA, MERISA RG | 816 |
| PERAN WIRUSAHA MARITIM KOTA SURABAYA DALAM MEMBANGUN PEREKONOMIAN DAN PERTAHANAN NEGARA NURUL ISTIFADAH, ANDRYS DAUD | 823 |

**MODEL PENDANAAN UNTUK INTEGRASI JALUR KERETA API
DAN MARITIM DALAM MENUNJANG PEREKONOMIAN,
PELESTARIAN LINGKUNGAN DAN PARIWISATA DI SELATAN
JAWA BARAT**

Benny Budiawan Tjandrasa

Universitas Kristen Maranatha, Bandung

(benny.tjandrasa@gmail.com)

ABSTRAK

Problem utama mobilitas di Pulau Jawa adalah semakin bertambahnya jumlah mobil dan motor pribadi namun tidak dibarengi dengan pertumbuhan luas jalan raya yang tersedia. Jawa Barat bagian selatan memiliki berbagai keunggulan seperti pemandangan alam yang indah, hasil bumi yang melimpah, hasil perikanan serta potensi pariwisata yang menjanjikan. Di balik semua keunggulan itu masalah transportasi menjadi kendala utama bagi para pelaku bisnis dan para wisatawan. Selain menyebabkan terjadinya pemborosan energi dan pencemaran lingkungan, kemacetan juga mengakibatkan tersendatnya perkembangan wilayah bagian selatan Jawa Barat dan hilangnya potensi kunjungan wisatawan ke wilayah tertentu. Untuk mengatasi masalah transportasi tersebut diperlukan adanya integrasi antara jalur kereta api dan maritim untuk memperlancar pendistribusian barang dan jasa serta meningkatkan mobilitas para wisatawan menuju tempat-tempat wisata yang sangat potensial di Jawa Barat bagian selatan. Model pendanaan yang tepat diperlukan untuk tercapainya integrasi jalur kereta api dan maritim tersebut. Model pendanaan yang dapat dijadikan pilihan adalah model pendanaan yang seluruhnya didanai oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah, atau model pendanaan antar pemerintah (G to G), atau model pengusaha dengan pemerintah (B to G). Dari ketiga alternatif tersebut dibuat TOWS analysis untuk memilih alternatif terbaik.

Kata Kunci: model pendanaan, mobilitas, pariwisata, kereta api, maritim

ABSTRACT

The main problem of mobility in Java is the increasing number of private cars and motorcycles and the lack of growth of highway. The southern part of West Java has various advantages such as a beautiful natural views, abundant crops, fisheries and tourism potential. Behind all of those advantages, the transportation issues are the main obstacles for business people and tourists. Several problems such as energy wasting increase air pollution, congestion cause delays in the development of the southern region of West Java and the loss of potential tourists to visit certain regions. To solve the transportation problems, it required the integration between railways and maritime to facilitate the distribution of goods and services as well as increasing the mobility of tourists to certain tourist destinations in the southern part of West Java. Appropriate funding model is needed to achieve the integration of railways and maritime. Funding models that can be selected are: entirely funded by the central government and local government, or intergovernmental funding model (G to G), or business to government funding model (B to G). TOWS analysis is used to select the best alternative among the three alternatives.

Keywords: funding models, mobility, tourism, railways, maritime

PENDAHULUAN

Pertumbuhan jumlah penduduk yang sebagian besar menumpuk di Pulau Jawa telah memberikan dampak berupa pengalihan fungsi lahan untuk menanam bahan makanan menjadi pemukiman dan problem mobilitas di dalam kota, antar kota serta antar daerah. Telah diketahui secara umum bahwa problem utama mobilitas di Pulau Jawa adalah semakin bertambahnya jumlah mobil dan motor pribadi namun tidak dibarengi dengan pertumbuhan luas jalan raya yang tersedia. Data terakhir menunjukkan bahwa rata-rata pertumbuhan jumlah kendaraan adalah 12% setiap tahun sedangkan pertumbuhan jalan hanya 0,01% (Ramadhan, 2015). Dari data tersebut bisa dibayangkan bahwa sekian tahun mendatang Pulau Jawa akan mengalami kemacetan total dan mobilitas penduduk serta distribusi barang akan terganggu. Penelitian ini membahas pemecahan masalah mobilitas tersebut dan menawarkan suatu model alternatif sebagai bahan pertimbangan para pengambil keputusan dan kebijakan di level pemerintah.

Pertumbuhan tingkat perekonomian di perkotaan juga berkorelasi terhadap perkembangan tingkat pendapatan penduduk perkotaan. Tingkat pendapatan yang meningkat disertai dengan tingkat stress yang tinggi bagi penduduk perkotaan membuat sebagian besar penduduk kota mencari peluang untuk menikmati hari libur ke tempat-tempat wisata. Fenomena yang dapat ditemukan adalah pengendara mobil dan motor rela mengalami banjir musiman di daerah Rancaekek dan kemacetan berjam-jam untuk mencapai tempat tujuan wisata yang mereka idamkan. Contoh yang penulis ambil di sini adalah para wisatawan domestik yang menuju daerah selatan Jawa Barat menggunakan mobil pribadi, motor, dan juga menggunakan angkutan umum.

TINJAUAN LITERATUR

Jawa Barat merupakan salah satu propinsi yang terbanyak jumlah penduduknya, selain karena kesuburan tanahnya Jawa Barat juga memiliki sejumlah perguruan tinggi ternama di Indonesia. Namun sangat disayangkan terjadi ketimpangan perekonomian yang sangat besar antara Jawa Barat bagian utara dan Jawa Barat bagian selatan (untuk selanjutnya disebut utara Jawa Barat dan selatan Jawa Barat). Kota Garut pernah dikategorikan sebagai salah satu kota dengan indeks kemiskinan tertinggi se Indonesia, pembangunan di kota Garut dan kota-kota di selatan Jawa Barat pun secara kasat mata bisa terlihat jauh tertinggal dibanding pembangunan kota-kota di utara Jawa Barat seperti Tangerang dan Depok. Menurut Sjafrizal (2008) salah satu penanggulangan ketimpangan pembangunan wilayah, antara lain, dilakukan dengan penyebaran pembangunan prasarana perhubungan, termasuk pembangunan infrastruktur transportasi. Permana dan Asmara (2010) juga berpendapat dampak dari infrastruktur mempunyai signifikansi yang besar terhadap multiplier dalam bidang ekonomi. Pembangunan infrastruktur di selatan Jawa Barat sebaiknya juga menunjang 3P yaitu *People, Planet, and Profit*, jadi selain menguntungkan secara finansial juga mengembangkan sumber daya manusia sekaligus menjaga kelestarian alam. Pengembangan sektor pariwisata di selatan Jawa Barat dirasa cocok untuk mendukung 3P tersebut karena selatan Jawa Barat memiliki alam yang asri serta sejumlah obyek wisata yang terkenal. Menurut Ekayani et al (2014) selain manfaat ekonomi, pengembangan wisata juga dapat meningkatkan kesadaran dan peran serta masyarakat dalam kegiatan konservasi, khususnya apabila kegiatan wisata alam telah

memberikan manfaat ekonomi yang besar bagi mereka. Selain itu pengembangan wisata alam dapat memberikan pemasukan bagi pengelola yang dananya dapat dialokasikan untuk biaya konservasi, serta dapat memberikan dampak ekonomi bagi masyarakat sekitar (Suprayitno 2008). Pariwisata berkelanjutan didefinisikan secara luas sebagai pariwisata yang memberikan manfaat ekonomi tetapi tidak merusak sumber daya dan masa depan pariwisata, terutama lingkungan fisik dan struktur sosial masyarakat setempat (Saarinen, 2006). Sedangkan menurut World Tourism Organization pariwisata berkelanjutan pengembangan pariwisata berkelanjutan hadir memenuhi kebutuhan wisatawan dan daerah setempat sekaligus melindungi dan meningkatkan peluang untuk masa depan. Hal ini dipertimbangkan untuk mengarah pada pengelolaan semua sumber daya sedemikian rupa baik agar kebutuhan ekonomi, sosial dan estetika dapat terpenuhi dengan tetap menjaga integritas budaya, proses ekologi penting, keanekaragaman hayati dan sistem pendukung kehidupan. Menurut Liu (2003) pariwisata berkelanjutan membutuhkan baik pertumbuhan berkelanjutan dari kontribusi pariwisata terhadap perekonomian dan masyarakat serta pemanfaatan berkelanjutan sumber daya dan lingkungan. Kemampuan kapasitas menjadi masalah utama di masa lalu dan tetap menjadi salah satu masalah dengan timbulnya gagasan mengenai pariwisata berkelanjutan saat ini (McCool and Lime, 2001). Dengan demikian, meski pariwisata telah fokus untuk berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan terutama pada skala lokal, tetapi mungkin juga gagal untuk memaksimalkan manfaat dan meminimalkan dampak negatif lokal (Burns 1999). Pembangunan jalur KA di selatan Jawa Barat adalah solusi terbaik untuk mengatasi kemacetan dan meningkatkan perekonomian, namun sayangnya Indonesia belum memiliki lembaga penyalur bantuan pembangunan khusus. Meski demikian telah terbentuk South-South Cooperation Coordinating Team (SSCT) sebagai lembaga koordinasi kerjasama pembangunan Internasional. Penyaluran bantuan ke negara-negara berkembang dilakukan oleh kementerian-kementerian secara terpisah-pisah seperti kementerian pertanian, kementerian luar negeri, kementerian pendidikan. Menurut Grand Design Kerjasama Selatan-Selatan dan Triangular, lembaga khusus yang nantinya berfungsi secara otoritatif dalam penyaluran bantuan luar negeri Indonesia baru akan dibentuk pada tahun 2025 (Hermawan dan Indraswati, 2015). Sehubungan dengan keterbatasan dana dalam pembangunan maka Pemerintah melakukan suatu kerjasama yang erat dan sinergis dengan pihak swasta. Dari perspektif swasta, investasi akan menarik bila bersifat menguntungkan (menghasilkan profit yang wajar) dan adanya jaminan ketentraman berinvestasi dari pemerintah. Pada proyek jalan tol misalnya, umumnya kerja-sama dilandasi dengan kemitraan secara BOT (*Build Operate Transfer*), artinya pemerintah memberikan hak kepada investor untuk membangun termasuk membiayai, mengoperasikan proyek dan setelah masa konsesinya berakhir, aset proyek diserahkan kepada pemerintah (Fitriani et al, 2006). Menurut Joesoef (2015) Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) merupakan suatu kerjasama antara Pemerintah dan swasta dimana swasta menjalankan fungsi Pemerintah untuk periode tertentu (konsesi) dengan imbalan kompensasi atas pelaksanaan fungsi tersebut dan tanggungjawab atas risiko-risiko yang timbul dari pelaksanaan fungsi tersebut. Pemanfaatan tanah milik pemerintah tidak mengubah status kepemilikan barang milik Negara. Sebagai barang milik negara, tanah tersebut dapat digunakan pihak lain sepanjang menunjang penyelenggaraan tugas

pokok dan fungsi kementerian/lembaga pemerintah. Pemanfaatan barang milik Negara hanya dilakukan dalam bentuk:

a. Sewa; b. Pinjam pakai; c. Kerjasama pemanfaatan; d. Bangun guna serah (BOT) dan bangun serah guna (BTO);

Skema Kerjasama Pemerintah–Swasta (KPS) diyakini merupakan sebagai alternative pembiayaan pembangunan infrastruktur yang dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan pembangunan beserta peningkatan kualitas dari produk dan pelayanan public melalui pembagian modal, risiko, dan kompetensi atau keahlian sumber daya manusia secara bersama-sama untuk menghasilkan *value for money* bagi pembangunan infrastruktur di Indonesia (Susantono dan Berawi, 2012).

METODE PENELITIAN

Tulisan ini lebih mengarah pada pendeskripsian masalah yang dihadapi di selatan Jawa Barat khususnya dari sisi potensi ekonomi, potensi pariwisata, dan masalah polusi. Untuk itu pada bagian ini peneliti memaparkan subyek yang menjadi fokus pembahasan serta pokok permasalahan:

Potensi Pariwisata Pegunungan dan Maritim serta Potensi Ekonomi di Selatan Jawa Barat.

Jawa Barat bagian selatan memiliki berbagai keunggulan seperti pemandangan alam yang indah, hasil bumi yang melimpah, hasil perikanan serta potensi pariwisata yang menjanjikan. Namun di balik semua keunggulan itu masalah transportasi menjadi kendala utama bagi para pelaku bisnis dan para wisatawan. Masalah transportasi yang bisa dirasakan dan kasat mata adalah masalah banjir dan pasar tumpah di jalan raya di daerah Rancaekek Jawa Barat, ironisnya jalan raya tersebut merupakan jalan utama dan satu-satunya menuju daerah bagian selatan Jawa Barat. Masalah banjir dan pasar tumpah di daerah Rancaekek telah berlangsung lebih dari 10 tahun lamanya dan sampai saat ini belum tampak solusi apa yang akan diambil oleh pemerintah daerah Jawa Barat. Selain jalur yang rawan macet tersebut, jalur Bandung-Tasikmalaya juga rawan longsor sehingga berkali-kali jalur menuju Pangandaran dialihkan melalui kota Garut.

Potensi dan Kendala Kota Garut

Kota Garut yang pada jaman dahulu sangat terkenal dan pernah dikunjungi oleh aktor kelas dunia Charlie Chaplin saat ini potensinya belum digarap secara baik. Potensi pariwisata di Garut meliputi Candi Cangkuang, Gunung Papandayan, Kawah Kamojang, pemandian air panas yang mengandung sulfur, Situ Bagendit, hotel Ngamplang dan wisata kuliner makanan khas kota Garut. Potensi hasil pertanian pun sangat potensial seperti hasil bumi tanaman teh, kopi, dan beras. Namun kendala yang dihadapi kota Garut adalah sering tersendatnya arus mobilitas penduduk dan barang akibat kemacetan panjang di beberapa titik seperti Leles, Kadungora, dan Rancaekek karena untuk menuju Bandung dari Garut harus melalui rute tersebut.

Potensi dan Kendala daerah Pangandaran

Wisata daerah Pangandaran selalu menjadi magnet bagi wisatawan domestik dan wisatawan asing. Hal itu dikarenakan daerah Pangandaran tidak hanya menawarkan wisata pantai namun juga wisata alam lainnya seperti wisata sungai di Green Canyon, wisata pemandangan Batu Hiu dan wisata pantai lainnya seperti Batu Karas yang cocok untuk olahraga selancar air (surfing).

Permasalahan yang Dihadapi dan Tujuan Penelitian

Namun seperti halnya kota Garut, kendala yang dihadapi oleh tempat wisata ini jarak perjalanan yang jauh dari kota besar dan kemacetan yang terjadi beberapa tempat sepanjang perjalanan. Perjalanan dari Bandung ke Pangandaran bisa mencapai 6 jam pada saat kondisi lalu lintas lengang dan bisa mencapai 12 jam ketika terjadinya puncak kemacetan lalu lintas saat libur panjang. Selain melalui jalan raya Rancaekek dan Tasikmalaya tidak ada lagi akses alternatif bagi wisatawan untuk berkunjung ke Pangandaran.

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengusulkan pembangunan jalur kereta api dalam mengembangkan potensi perekonomian, pariwisata dan pelestarian lingkungan di selatan Jawa Barat.
2. Mengidentifikasi dan mendesain model pembiayaan pembangunan jalur kereta api yang terintegrasi dengan potensi ekonomi dan maritim di selatan Jawa Barat.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Usulan Pembangunan Jalur Kereta Api dalam Mengembangkan Potensi Perekonomian, Pariwisata dan Pelestarian Lingkungan di Selatan Jawa Barat

Kota Garut sebenarnya sudah memiliki jalur Kereta Api Cibatug-Garut, namun patut disayangkan sejak tahun 1982 jalur ini dinon-aktifkan sehingga stasiun Kereta Api Garut saat ini menjadi markas salah satu ormas. Sebenarnya banyak turis dari Belanda yang mengunjungi kota Garut dan ingin melihat keindahan alam di sekitar kota Garut dan bernostalgia menempuh jalur KA Garut-Cibatu namun mereka kecewa karena Kereta Api di Garut telah punah. Untuk mengatasi masalah kemacetan, pengembangan potensi ekonomi dan pariwisata, serta menanggulangi polusi perlu dihidupkan kembali jalur-jalur KA di selatan Jawa Barat serta membangun beberapa jalur lainnya.

Identifikasi keunggulan dan kelemahan potensi pembangunan jalur kereta api:

Keunggulan jalur kereta api adalah:

1. Lebih sedikit menghasilkan polusi bila dibandingkan dengan polusi kendaraan bermotor terlebih lagi saat kendaraan bermotor mengalami kemacetan yang lama.
2. Menekan pemborosan BBM karena mengurangi kemacetan di jalan raya.
3. Relatif lebih dapat diandalkan ketepatan waktunya dibanding kendaraan bermotor terutama jika menggunakan rel ganda sehingga para komuter yang bekerja di suatu daerah bisa mengandalkannya untuk pergi dan pulang dari tempat kerja ke tempat tinggalnya.

4. Menunjang perekonomian daerah, dengan cara menggunakan rangkaian kereta barang untuk mengangkut peti kemas dan hasil bumi yang bertonase besar, sehingga kerusakan jalan raya pun tidak cepat terjadi.
5. Dapat digunakan untuk rangkaian kereta api wisata.

Kelemahan jalur kereta api adalah:

1. Perlu konstruksi khusus dan pengalaman dalam membangun jalur baru apalagi bila jalur KA tersebut melewati medan baru yang sulit seperti jurang dan pegunungan.
2. Masalah pada pembebasan lahan yang akan dilalui jalur KA tersebut.
3. Biaya pembangunan rel KA yang mahal bila ditanggung sendiri oleh pemerintah pusat (dan daerah) karena APBN RI belum memprioritaskan pembangunan rel KA baru sebagai prioritas teratas.

Masalah perenkayasaan konstruksi dan pembebasan lahan tidak dibahas dalam penelitian ini karena hal tersebut merupakan bidang keahlian teknik sipil dan tata ruang, namun penelitian ini lebih memfokuskan pada model biaya pembangunan rel KA agar layak untuk dilaksanakan.

Identifikasi dan Desain Model Pembiayaan Pembangunan Jalur Kereta Api yang Terintegrasi dengan Potensi Ekonomi dan Maritim di Selatan Jawa Barat

Salah satu alternatif pemecahan masalah mobilitas di selatan Jawa Barat adalah membangun jalur kereta api Bandung –Garut – Tasikmalaya – Ciamis – Pantai Pangandaran dengan memanfaatkan jalur kereta api yang telah lama “tidur” dan membangun beberapa jalur baru untuk mencapai Pantai Pangandaran.

Disarankan pembangunan jalur KA tersebut berupa jalur ganda yang dapat menghemat waktu tempuh sehingga dapat pula digunakan secara efektif oleh para komuter yang bekerja di pinggiran kota atau kota lainnya, seperti komuter yang tinggal di Garut namun bekerja di Bandung. Waktu tempuh yang efisien juga diperlukan untuk mendukung industri perikanan laut dan budidaya hasil laut karena waktu pengiriman yang terlalu lama untuk mencapai kota-kota besar seperti Tasikmalaya, Garut, dan Bandung akan menyebabkan hasil laut tidak lagi segar.

Beberapa model pembiayaan yang dapat dijadikan alternatif adalah:

- a. Operation, Maintenance, and Service Contract
Di sini pemerintah yang membangun jaringan rel KA namun kegiatan operasional, perawatan dan pelayanan diserahkan pada pihak swasta dengan sistem kontrak.
- b. Build, Operate, and Transfer
Pada model pembiayaan ini pihak swasta dilibatkan dalam investasi pembangunan jaringan rel KA dengan imbalan pihak swasta dapat mengoperasikan jaringan sampai masa waktu tertentu kemudian setelah masa tersebut berakhir jaringan rel KA tersebut dikembalikan pada pihak pemerintah. Pemerintah hanya berfungsi sebagai regulator.
- c. Joint Venture
Pada model pembiayaan ini pihak pemerintah dan pihak swasta bekerjasama membangun jaringan rel KA dimana masing-masing pihak memiliki porsi tertentu dalam pengelolaan tergantung kesepakatan di awal kontrak.

d. Government to Government

Di sini pemerintah suatu negara bekerjasama dengan pemerintah negara lain dalam bentuk pinjaman lunak untuk membangun jaringan rel KA.

Illustrasi Perhitungan:

Dengan asumsi-asumsi sbb:

1. biaya pembangunan rel KA ganda sebesar Rp 30 Milyar per km (Nurhayat, 2014) dan panjang rel KA dari Bandung-Garut-Tasik-Pangandaran adalah 210 km, maka diperlukan biaya investasi sebesar Rp 6,3 Triliun.
2. SBI bulan Maret 6.75% (Segara, 2016)
3. Suku bunga pinjaman kredit untuk infrastruktur 10% (Kamaludin, 2016)
4. Masa operasionalisasi rel KA adalah 30 tahun (Sukmana, 2016)
5. Pendapatan PT KAI per tahun 13,5 Triliun per tahun (Praditya, 2016)
6. Suku bunga obligasi pemerintah 10% (Kamaludin, 2016)
7. Pinjaman lunak dari China 2% (Simanjuntak, 2105)
8. Pinjaman lunak dari Jepang 0,1% (Simanjuntak, 2105)

Maka dapat dibuat tabel simulasi sbb:

Tabel 1. Target Pendapatan PT KAI per hari dengan Berbagai Alternatif Sumber Pendanaan

| Pendanaan Oleh: | Sumber Dana | Proporsi | Cost of Capital | Target Pendapatan PT KAI per Hari (Rp) |
|---------------------|----------------------------|----------|-----------------|--|
| Pemerintah RI semua | SBI 6.75% | 100% | 6.75% | 45,205,897.34 |
| Swasta semua | Pinjaman ke Bank | 100% | 10% | 61,031,896.25 |
| B to G | SBI 6.75% dan Obligasi 10% | 25% 75% | 9.19% | 56,947,682.27 |
| G to G China | SBI 6.75% dan China 2% | 50% 50% | 4.38% | 34,824,130.59 |
| G to G Japan | SBI 6.75% dan Japan 0.1% | 50% 50% | 3.43% | 31,008,386.81 |

Sumber: hasil pengolahan perhitungan

Dari tabel di atas terlihat bahwa pendanaan yang paling murah adalah pinjaman lunak kepada pemerintah Jepang sehingga target pendapatan PT KAI per hari untuk mengembalikan dana pinjaman tersebut juga yang paling rendah, sekitar Rp 31 juta per hari. Sedangkan yang paling besar pembiayaannya adalah jika jaringan rel dibangun oleh swasta dengan sistem BOT dimana target pendapatan per harinya sekitar Rp 61 juta, tentunya ini akan berdampak pada mahalnya harga tiket. Sedangkan bila dibangun sendiri oleh pemerintah pusat bekerjasama dengan pemerintah daerah target pendapatan per hari adalah sekitar Rp 45 juta. Dari sisi pelestarian lingkungan, biaya investasi pembangunan rel KA yang mencapai Rp 6,3 triliun per tahun dan berusia 30 tahun akan terkompensasi dengan penghematan dari pemborosan BBM dan polusi yang diakibatkan kendaraan bermotor yang mencapai Rp 14,8 Triliun per tahun (Kur,2011). Bila ditinjau dari aspek keuangan saja maka pendanaan dalam bentuk G to G dengan pemerintah Jepang yang lebih layak, namun ada aspek lainnya yang juga perlu dipertimbangkan.

Analisa TOWS Jika Jaringan Rel KA Didanai Seluruhnya Oleh Pemerintah Pusat Dan Daerah.

Threat: Jika jaringan rel KA didanai seluruhnya oleh pemerintah pusat dan daerah maka triliunan dana pembangunan akan tersedot, sedangkan daerah-daerah lain juga masih membutuhkan dana untuk pembangunan. Hal ini akan menimbulkan polemik dan kecemburuan dari daerah lain yang beranggapan pemerintah hanya membangun di Pulau Jawa saja. Risiko politik juga menjadi besar bagi pemerintah pusat.

Opportunity: Pembangunan rel KA ini akan menyerap banyak tenaga kerja lokal dan memberikan nilai tambah pada berbagai bidang perekonomian.

Weakness: Kurangnya pengalaman dalam pembangunan rel KA secara efisien dan efektif serta rawan tindak penyelewengan.

Strenght: Lebih mengenai budaya lokal sehingga minim konflik saat pembebasan lahan .

Analisa TOWS Jika Jaringan Rel KA Didanai Seluruhnya Oleh Pihak Swasta.

Threat: Di kemudian hari pihak swasta akan terus menerus menaikkan tarif KA seperti halnya yang terjadi dengan tarif jalan tol sehingga tujuan utama untuk mengadakan alat transportasi masal yang murah tidak tercapai.

Opportunity: Pihak pemerintah bisa belajar dari pihak swasta cara membangun jaringan rel KA secara efisien dan efektif.

Weakness: Rawan timbulnya kolusi dengan pengambil kebijakan terutama saat berlangsungnya tender.

Strenght: Dana APBN dan APBD pemerintah tidak terganggu

Analisa TOWS Jika Jaringan Rel KA Didanai Secara Patungan Baik Dengan Pihak Swasta.

Threat: timbul masalah dalam koordinasi pihak kontraktor swasta dengan pihak pemerintah.

Opportunity: dapat saling mempelajari keahlian satu sama lain.

Weakness: kesulitan dalam pembagian hasil kerja maupun bagian pekerjaan.

Strenght: dana APBD dan APBN tidak banyak terserap namun pemerintah dapat ikut mengawasi jalannya pekerjaan.

Analisa TOWS Jika Jaringan Rel KA Didanai Secara Patungan Baik Dengan Pihak Pemerintah Negara Lain.

Threat: Kebijakan pemerintah yang tidak leluasa karena pemerintah negara lain akan ikut campur tangan.

Opportunity: Alih teknologi dari negara maju.

Weakness: Tenaga ahli dan para pekerja dalam negeri kurang terserap ke dalam proyek tersebut.

Strength: Mendapatkan dana pembangunan yang murah.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Pengembangan potensi ekonomi dan pariwisata daerah selatan Jawa Barat selama ini terhambat masalah transportasi. Jalan raya Rancaekek yang menjadi satu-satunya jalan raya utama yang menghubungkan daerah utara dan daerah selatan Jawa Barat kerap kali dilanda kemacetan parah, banjir, dan proyek rutin perbaikan jalan yang semakin menghambat arus mobilitas penduduk dan barang. Meninjau hal tersebut perlu solusi jangka panjang untuk mengatasinya, salah satu solusi yang memungkinkan adalah menghidupkan kembali jalur-jalur KA yang pernah ada dan menambah jalur baru ke beberapa tempat yang potensial untuk tujuan wisata dan pertumbuhan ekonomi. Penelitian ini telah mengemukakan berbagai potensi ekonomi dan wisata di selatan Jawa Barat dan juga mengemukakan berbagai alternatif model pendanaan yang dapat dilaksanakan serta analisa TOWS dari berbagai model pendanaan tersebut. Kesimpulannya model pendanaan dengan sumber dana kemitraan antar pemerintah RI dan Jepang adalah yang paling efisien, sedangkan dari analisa TOWS semua bentuk model pendanaan memiliki manfaat dan kendalanya masing-masing.

Saran

Penelitian ini hanya mendeskripsikan secara umum model pendanaan untuk integrasi jalur kereta api dan maritim bagi pengembangan potensi ekonomi, pariwisata serta upaya pelestarian lingkungan yang akan terjadi di selatan Jawa Barat. Ada pun studi kelayakan yang lebih mendalam yang mencakup aspek teknis, aspek amdal, serta aspek sosial dapat dilakukan pada penelitian selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Burns, P.1999. *Paradoxes in Planning: Tourism Elitism or Brutalism?* Annals of Tourism Research 26:329–348.
- Ekayani, Meti & Nuva & Yasmin, Rizqiyyah & Sinaga, Fernando & Maaruf, La Ode M. 2014. *Natural tourism at Gunung Halimun Salak National Park: A solution for ecological and economic interest.* Jurnal Ilmu Pertanian Indonesia (JIPI), April 2014 Vol. 19 (1): 29 37 ISSN 0853 – 4217
- Fitriani, Heni dan Farida, Puti dan Wibowo, Andreas. *Kajian Penerapan Model NPV-at-Risk Sebagai Alat Untuk Melakukan Evaluasi Investasi Pada Proyek Infrastruktur Jalan Tol.* Jurnal Infrastruktur dan Lingkungan Binaan Infrastructure and Built Environment Vol. II No. 1, Juni 2006
- Hermawan, Yulius Purwadi dan Indraswari, Ratih. 2015. *Analisis Struktural-Fungsional Model-model Kelembagaan Penyaluran Bantuan Pembangunan Internasional dari*

- Emerging Economies Anggota G20*. Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Katolik Parahyangan
- Joesoef, Iwan Erar. 2015. *Tanah Dan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Oleh Swasta: Public Goods Atau Private Goods*. Jurnal Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta Vol.1 no.1, 2015
- Kamaludin, Arief. 2016. *Jusuf Kalla: Bunga Kredit Indonesia Tertinggi di Asia* [online]. (diupdate 25 Februari 2016) Tersedia di: <http://katadata.co.id/berita/2016/02/25/jusuf-kalla-bunga-kredit-indonesia-tertinggi-di-asia> [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Kur.2011.*pemborosan-bbm-mencapai-rp-148-triliuntahun* [online]. (diupdate 1 Agustus 2011) Tersedia di: <http://www.pikiran-rakyat.com/nasional> . [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Liu, Z. (2003). *Sustainable tourism development: a critique*. Journal of Sustainable Tourism, 11 (6). pp. 459-475. ISSN 0966-9582
- McCool, S., and D. Lime. 2001. *Tourism Carrying Capacity: Tempting Fantast or Useful Reality*. Journal of Sustainable Tourism 9:372–388.
- Nurhayat, Wiji.2014. *Ini Ongkos Bikin Rel KA Tiap 1 Kilometer Versi Kemenhub* [online]. (diupdate 8 Mei 2014) Tersedia di: <http://finance.detik.com>. [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Permana, Chandra Darma dan Asmara, Alla. 2010. *Analisis Peranan Dan Dampak Investasi Infrastruktur Terhadap Perekonomian Indonesia: Analisis Input-Output*. Jurnal Management & Agribisnis. 7 (1). Maret: 48-58.
- Praditya, Ilyas Istianur. 2016. *PT KAI Raup Pendapatn Rp 13,5 Triliun di 2015* [online]. (diupdate 06 Jan 2016) Tersedia di: <http://bisnis.liputan6.com/read/2405377/pt-kai-raup-pendapatan-rp-13,5-triliun-di-2015>. [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Ramadhan, Aditya.2015. *Jumlah motor dan mobil di Jakarta tumbuh 12 persen tiap tahun* [online]. (diupdate 9 Januari 2015) Tersedia di: <http://www.antaranews.com/berita/473169/> [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Saarinen, Jarkko. 2006. *Traditions Of Sustainability In Tourism Studies* Annals of Tourism Research, Vol. 33, No. 4, pp. 1121–1140, 2006. Elsevier Ltd. All rights reserved.
- Simanjuntak, Johnson.2015. *Jepang Bingung Mengapa Indonesia Memilih Shinkansen China*. [online]. (diupdate 24 September 2015) Tersedia di: <http://m.tribunnews.com/internasional>. [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Segara, Tirta.2016. *BI Rate Turun 25 bps menjadi 6,75%* [online]. (diupdate 17 Maret 2016) Tersedia di: http://www.bi.go.id/id/ruang-media/siaran-pers/Pages/sp_182316.aspx. [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Sjafrizal. 2008. *Ekonomi Regional: Teori dan Aplikasi*. Padang: Penerbit Baduose Media.
- Sukmana, Yoga. 2016. *Prasarana KA Cepat Ternyata Hanya 60 Tahun, bukan 100 Tahun* [online]. (diupdate 3 Februari 2016) Tersedia di: <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/02/03/174236526>. [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]



**Seminar Nasional Kewirausahaan
& Inovasi Bisnis VI**
Universitas Tarumanagara, Jakarta



- Suprayitno. 2008. *Teknik Pemanfaatan Jasa Lingkungan dan Wisata Alam*. Departemen Kehutanan. Pusat Diklat Kehutanan. Bogor (ID).
- Susantono, Bambang dan Berawi, Mohammed Ali. 2012. *Perkembangan Kebijakan Pembiayaan Infrastruktur Transportasi*. Jurnal Transportasi Vol. 12 No. 2 Agustus 2012: 93-102
- WTO. *The concept of sustainable tourism*. On WWW at <http://www.worldtourism.org/sustainable/concepts.htm>. [Diakses pada tanggal 2 February 2015]