

Pusat Kajian Anggaran | Badan Keahlian DPR RI

Buletin APBN

Vol. IV, Edisi 9, Mei 2019

Delegated Act: Dampak dan Alternatif Kebijakan

p. 3

Potensi dan Tantangan Wisata Halal Indonesia

p. 8

Menakar Pemindahan Ibukota di Luar Jawa

p. 12

ISO 9001:2015
Certificate No. IR/QMS/00138



ISSN 2502-8685

Dewan Redaksi

Penanggung Jawab

Dr. Asep Ahmad Saefuloh, S.E.,
M.Si.

Pemimpin Redaksi

Dwi Resti Pratiwi

Redaktur

Dahiri
Ratna Christianingrum
Martha Carolina
Rendy Alvaro

Editor

Ade Nurul Aida
Marihot Nasution

Delegated Act: Dampak dan Alternatif Kebijakan

p.3

PENERAPAN delegated act oleh Uni Eropa akan berdampak besar bagi perekonomian negara, baik terhadap PDB, ekspor, neraca perdagangan, penerimaan devisa, penerimaan negara, ketenagakerjaan hingga kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, upaya mempercepat pengembangan hilirisasi industri berbasis kelapa sawit di Indonesia sangat diperlukan. Percepatan tersebut dapat dilakukan melalui pemberian insentif fiskal hingga percepatan penggunaan biodiesel sebagai bahan bakar PLTD-PLTD yang dimiliki PLN.

p.8

Potensi dan Tantangan Wisata Halal Indonesia

WISATA halal adalah pariwisata yang dijalankan sesuai dengan prinsip-prinsip Islam dengan tujuan memberikan fasilitas dan layanan yang ramah terhadap wisatawan Muslim. Wisata halal menjadi tren baru dalam segmen pariwisata dunia dimana perkembangannya didorong oleh jumlah wisatawan muslim yang terus mengalami peningkatan. Hal ini pula terjadi di Indonesia yang mengalami peningkatan wisatawan muslim setiap tahunnya. Dengan mayoritas penduduk muslim, menjadikan Indonesia berpotensi mengembangkan wisata halal.

Menakar Pemindahan Ibukota di Luar Jawa

p.12

PEMINDAHAN ibukota menjadi salah satu isu strategis yang akan dibahas dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Pemerintah memilih memindahkan ibukota dengan alternatif pilihan di luar Pulau Jawa. Diharapkan melalui pilihan ini dapat menjawab permasalahan ketimpangan pembangunan yang selama ini bertumpu pada Pulau Jawa. Ibukota yang berpindah pada wilayah bagian tengah diharapkan mampu menciptakan pusat-pusat pertumbuhan dan pembangunan ekonomi baru.

Kritik/Saran

puskajianggaran@dpr.go.id



Terbitan ini dapat diunduh di halaman website www.puskajianggaran.dpr.go.id

Delegated Act: Dampak dan Alternatif Kebijakan

oleh

Robby Alexander Sirait*)

Abstrak

Penerapan delegated act oleh Uni Eropa akan berdampak besar bagi perekonomian negara, baik terhadap PDB, ekspor, neraca perdagangan, penerimaan devisa, penerimaan negara, ketenagakerjaan hingga kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, upaya mempercepat pengembangan hilirisasi industri berbasis kelapa sawit di Indonesia sangat diperlukan. Percepatan tersebut dapat dilakukan melalui pemberian insentif fiskal hingga percepatan penggunaan biodiesel sebagai bahan bakar PLTD-PLTD yang dimiliki PLN.

Dua bulan lalu, Komisi Eropa telah menerbitkan regulasi yang bertajuk *Delegated Regulation Supplementing Directive of The EU Renewable Energy Directive II (RED II)* atau *Delegated Act*. Inti dari regulasi ini adalah pelarangan secara bertahap penggunaan bahan bakar berbasis *Crude Palm Oil (CPO)* di Uni Eropa (UE), yang dimulai pada tahun ini dan sama sekali dilarang pada tahun 2030. Keputusan ini belum final karena masih menunggu pembahasan dan persetujuan Parlemen Eropa. Jika keputusan Komisi Eropa ini disetujui oleh Parlemen Eropa, maka sekitar 50 persen minyak sawit (*palm oil*) Indonesia yang selama ini diekspor ke UE sudah tidak bisa masuk lagi ke UE per tahun 2030. Penerapan kebijakan ini akan menimbulkan dampak negatif bagi perekonomian Indonesia. Tulisan ini akan mencoba mengulas potensi dampak negatif tersebut dan alternatif kebijakan apa yang dapat dipilih pemerintah untuk memitigasi dampak negatif tersebut.

Kontribusi Minyak Sawit Terhadap Perekonomian Negara

Minyak sawit merupakan salah satu komoditas utama yang memberikan kontribusi signifikan bagi perekonomian negara, yang terlihat dari kontribusinya terhadap beberapa indikator makroekonomi. Pertama, kontribusi minyak sawit terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) pada 2018 cukup besar yakni 1,58 persen dan lima tahun

terakhir sebesar 1,74 persen tiap tahunnya. Demikian juga interaksi dagang dengan UE yang berkontribusi 0,22 persen terhadap PDB dan rata-rata 0,26 persen per tahun dalam lima tahun terakhir. Kedua, ekspor minyak sawit berkontribusi sebesar 11,35 persen terhadap total ekspor non migas nasional dalam setengah dekade terakhir. Untuk 2018, kontribusinya sebesar 10,15 persen, yang 13,85 persennya bersumber dari ekspor ke UE.

Ketiga, pada saat neraca perdagangan Indonesia mengalami defisit sebesar USD8,49 miliar di 2018, neraca perdagangan minyak sawit masih mampu mencatatkan surplus sebesar USD16,53 miliar, yang hampir 14 persennya berasal dari neraca dagang dengan UE. Kondisi ini menunjukkan bahwa minyak sawit merupakan salah satu komoditas utama yang menjadi penopang neraca perdagangan Indonesia agar tidak defisit terlalu dalam. Kondisi ini tidak hanya terjadi pada tahun 2018 saja, tetapi juga terjadi pada 2012-2014. Demikian juga dengan neraca dagang ke UE yang masih surplus pada saat neraca dagang nasional defisit. Dalam lima tahun terakhir terus mencatatkan surplus rata-rata sebesar USD2,41 miliar per tahun dan berkontribusi 14,61 persen terhadap surplus neraca minyak sawit secara keseluruhan. Artinya, kontribusi ekspor ke benua biru terhadap kinerja neraca perdagangan nasional juga cukup besar.

*) *Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: alexandersirait@gmail.com*

Keempat, sawit merupakan komoditas penyumbang devisa terbesar hingga saat ini, yakni USD20,54 miliar pada 2018 (Kompas, 2019). Sedangkan untuk minyak sawitnya saja menyumbangkan devisa sebesar USD16,53 miliar dan rata-rata per tahun sebesar USD16,45 miliar dalam lima tahun terakhir. Untuk ekspor ke UE, menyumbangkan devisa sebesar USD2,29 miliar atau 13,85 persen dari devisa minyak sawit secara keseluruhan. Kelima, industri sawit menyerap 7,1 juta jiwa tenaga kerja langsung di perkebunan sawit pada 2018 atau setara 5,29 persen jumlah pekerja nasional dan setara 19,98 persen jumlah pekerja di sektor pertanian, perkebunan dan perikanan. Jumlah serapan tenaga kerja di industri sawit ini jauh lebih besar jika ditambah dengan tenaga kerja tidak langsung. Total jumlah pekerja yang terlibat dalam

rantai pasok sawit mencapai 16,2 juta jiwa (detik.com, 2019) atau setara 13,06 persen pekerja nasional. Terakhir, rata-rata penerimaan negara dari sektor sawit berkisar sebesar Rp34,28 triliun atau setara 2,1 persen dari total pendapatan negara, yang bersumber dari penerimaan pajak Rp20 triliun per tahun (Gimni, 2018) dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) sebesar Rp14,28 triliun (BPK, 2018).

Dampak Pemberlakuan *Delegated Act* Terhadap Perekonomian Negara¹

Penerapan *Delegated Act* dan besarnya kontribusi ekspor CPO ke Uni Eropa terhadap perekonomian negara sebagaimana dibahas pada bagian sebelumnya, akan memberikan dampak yang cukup besar terhadap perekonomian nasional di masa mendatang. Potensi tekanan pada

Tabel 1. Kontribusi Minyak Sawit Terhadap Perekonomian Negara

Kontribusi terhadap	Minyak Sawit Keseluruhan	Minyak Sawit ke Uni Eropa
Produk Domestik Bruto (PDB)	<ul style="list-style-type: none"> Menyumbang Rp235,48 triliun atau 1,58 persen terhadap PDB 2018. Dalam 5 tahun terakhir, rata-rata sumbangan terhadap PDB sebesar 1,74 persen per tahun. 	<ul style="list-style-type: none"> Menyumbang Rp32,60 triliun atau 0,22 persen terhadap PDB 2018. Dalam lima tahun terakhir, rata-rata sumbangan terhadap PDB sebesar 0,26 persen per tahun.
Neraca Perdagangan	<ul style="list-style-type: none"> Surplus USD16,53 miliar pada tahun 2018. Selalu mencatatkan surplus dalam lima tahun terakhir, dengan rata-rata surplus sebesar USD16,45 miliar per tahun. Pada saat neraca perdagangan nasional defisit pada 2012-2014 dan 2018, masih mampu mencatatkan surplus, rata-rata 6 kali dari nilai defisit neraca perdagangan nasional. 	<ul style="list-style-type: none"> Surplus USD2,29 miliar pada tahun 2018. Selalu mencatatkan surplus dalam lima tahun terakhir, dengan rata-rata surplus sebesar USD2,41 miliar per tahun. Pada saat neraca perdagangan nasional defisit USD8,49 miliar pada 2018, interaksi dengan UE masih mampu mencatatkan surplus, USD2,29 miliar. Pada 2012-2014, mampu mencatatkan surplus rata-rata 1,13 kali dari nilai defisit neraca perdagangan nasional.
Ekspor Non Migas	<ul style="list-style-type: none"> Kontribusi terhadap ekspor non migas Indonesia sebesar 10,15 persen di tahun 2018. Rata-rata kontribusi terhadap ekspor non migas Indonesia sebesar 11,35 persen per tahun. 	<ul style="list-style-type: none"> Kontribusi terhadap ekspor non migas Indonesia sebesar 1,41 persen di tahun 2018. Rata-rata kontribusi terhadap ekspor non migas Indonesia sebesar 1,66 persen per tahun.
Devisa	<ul style="list-style-type: none"> Menyumbang devisa sebesar USD16,53 miliar di tahun 2018. Dalam 5 tahun terakhir, rata-rata sumbangan devisa sebesar USD16,45 miliar per tahun 	<ul style="list-style-type: none"> Menyumbang devisa sebesar USD2,29 miliar di tahun 2018. Dalam 5 tahun terakhir, rata-rata sumbangan devisa sebesar USD2,41 miliar per tahun
Ketenagakerjaan	Industri sawit menyerap 7,1 juta jiwa tenaga kerja langsung di perkebunan sawit pada 2018 atau 5,29 persen jumlah pekerja nasional dan setara 19,98 persen jumlah pekerja di sektor pertanian, perkebunan, dan perikanan.	(tidak ada data)
Penerimaan Negara	Rata-rata penerimaan negara dari sektor sawit berkisar Rp34,28 triliun atau setara 2,1 persen dari total pendapatan negara.	(tidak ada data)

Sumber: International Trade Center, Ditjen Perkebunan Kementerian Pertanian dan Badan Pusat Statistik, diolah.

1) Perhitungan besaran/nilai dampak terhadap PDB, ekspor dan kelebihan pasokan menggunakan asumsi: pengurangan bertahap 10 persen tiap tahunnya, 50 persen impor UE untuk bahan bakar (Transport & Environment, 2019) dan ceteris paribus.

kinerja PDB, ekspor dan neraca perdagangan, berkurangnya sumber devisa negara dan penerimaan negara, hingga tekanan pada ketenagakerjaan dan kemiskinan merupakan dampak yang akan timbul di masa mendatang. Penerapan *Delegated Act* akan berimplikasi pada hilangnya sumbangan minyak sawit terhadap PDB yang sekurang-kurangnya dapat mencapai sebesar 0,01 persen atau setara Rp1,63 triliun per tahun, serta hilangnya kontribusi ekspor dan penerimaan devisa sebesar USD104,55 juta per tahun. Selain itu, juga akan mengurangi penerimaan negara, baik dari perpajakan maupun PNB. Dengan asumsi kontribusi ekspor ke UE terhadap total ekspor minyak sawit keseluruhan linier dengan besarnya sumbangsih terhadap penerimaan negara, potensi penerimaan negara dapat berkurang sebesar Rp218,18 miliar per tahunnya.

Kelebihan pasokan minyak sawit di pasar dunia juga merupakan potensi dampak yang timbul akibat dari pemberlakuan *Delegated Act*. Dengan menggunakan data impor UE di lima tahun terakhir, pemberlakuan regulasi ini akan berdampak pada kelebihan pasokan minyak sawit di pasar dunia yang dapat mencapai 10,05 persen dari total yang diperdagangkan saat ini (setara 4,55 juta ton) atau sekitar 413,36 ribu ton tiap tahunnya. Kelebihan pasokan ini akan berpotensi memberikan tekanan pada harga sawit yang sedang mengalami penurunan dalam dua tahun terakhir. Artinya, kelebihan pasokan ini akan menimbulkan potensi tekanan penurunan harga minyak sawit yang lebih buruk di masa mendatang. Bagi Indonesia, kelebihan pasokan ini akan memberikan tekanan yang lebih besar lagi terhadap kinerja ekspor dan neraca perdagangan nasional, yang ekspor non migas nasional ditopang dari interaksi dagang minyak sawit dengan UE sebesar 1,66 persen per tahunnya.

Kelebihan pasokan tersebut juga akan berimplikasi pada potensi turunnya kesejahteraan/pendapatan masyarakat, pengurangan tenaga kerja serta bertambahnya angka kemiskinan.

Saat ini, 40,56 persen atau setara 5,8 juta hektar lahan perkebunan sawit di Indonesia merupakan perkebunan rakyat yang melibatkan 2,67 juta petani dan berkontribusi sebesar 34,51 persen terhadap produksi minyak sawit nasional. Artinya, perkebunan (petani) rakyat merupakan penopang terbesar produksi minyak sawit nasional, selain perkebunan swasta. Dengan demikian, dampak kelebihan pasokan akan membebani petani-petani rakyat dan mengurangi kesejahteraan, yang dapat berimplikasi pada bertambahnya angka kemiskinan. Dari sisi ketenagakerjaan, potensi kelebihan pasokan juga akan berpotensi menimbulkan pengurangan tenaga kerja. Dengan menggunakan total produksi, jumlah tenaga kerja langsung di perkebunan, jumlah yang diekspor ke UE pada tahun 2018, serta asumsi *Average Product of Labor (APL)* sebesar 5,72 ton, penerapan *Delegated Act* akan berpotensi menimbulkan pengurangan tenaga kerja langsung sekurang-kurangnya 330 ribu tenaga kerja.

Rekomendasi: Perluasan Pasar Minyak Sawit Domestik Melalui Pengembangan Hilirisasi Industri Sawit

Mengingat besarnya potensi dampak negatif yang ditimbulkan oleh penerapan *Delegated Act*, upaya menggagalkan penerapan aturan tersebut melalui jalur diplomasi (khususnya bilateral dengan Belanda, Italia dan Spanyol) dan litigasi harus terus dilakukan pemerintah. Di samping itu, pemerintah juga harus memikirkan langkah strategis lainnya jika regulasi tersebut benar-benar diterapkan oleh UE. Menciptakan perluasan pasar minyak sawit domestik merupakan langkah strategis yang dapat dilakukan pemerintah. Perluasan pasar tersebut, sekurang-kurangnya harus mampu menyerap kelebihan

pasokan akibat kebijakan UE tersebut. Dalam jangka panjang, perluasan pasar domestik ini juga dibutuhkan untuk menguatkan ketahanan ekonomi nasional di masa mendatang.

Salah satu langkah perluasan pasar yang dapat ditempuh oleh pemerintah adalah mempercepat pengembangan hilirisasi industri berbasis kelapa sawit di Indonesia. Memang, sejak 2011 pemerintah sudah mulai mendorong pengembangan hilirisasi melalui berbagai regulasi yang memberikan relaksasi bagi industri hilir kepala sawit. Akan tetapi, pengembangan hilirisasi *oleofood complex*, *oleochemical complex* dan *biofuel complex* masih belum optimal dan perlu menjadi perhatian pemerintah. Dari sisi produk, ada beberapa jenis yang dapat menjadi perhatian pertama dan utama pemerintah, yakni:

1. Biofuel/Biodiesel. Pengembangan produk ini diperlukan untuk mengurangi defisit migas yang disebabkan oleh tingginya impor bahan bakar minyak fosil akibat tingginya konsumsi bahan bakar nasional dan untuk memenuhi target penerapan biodiesel (B20) yang memiliki potensi pasar sebesar 11 juta ton Bahan Bakar Nabati (BBN).
2. Margarin. Permintaan dunia dalam lima tahun terakhir memiliki tren meningkat dengan pertumbuhan 2,11 persen per tahun dan Indonesia baru menguasai 30,46 persen.
3. Sabun dan detergen. Permintaan dunia dalam lima tahun terakhir memiliki tren meningkat dengan pertumbuhan 0,47 persen dan penguasaan pasar Indonesia baru 14,15 persen.
4. *Fatty Acid* dan *Fatty Alcohol* (oleokimia dasar). Permintaan dunia dalam lima tahun terakhir memiliki tren meningkat dengan pertumbuhan 4,80 persen per tahun dan penguasaan pasar Indonesia masih bisa dioptimalkan dari 39,15 persen pada 2018.
5. Pelumas (*biolubricant*). Ketergantungan Indonesia atas impor pelumas masih tinggi dan impor pada 2018 mencapai USD281 juta (CNBC Indonesia, 2019).
6. Kosmetik kecantikan. Permintaan dunia dalam lima tahun terakhir memiliki tren meningkat dengan pertumbuhan 10,74 persen dan defisit perdagangan Indonesia pada 2018 mencapai USD206,34 juta.

Untuk mempercepat pengembangan hilirisasi industri sawit, khususnya enam produk yang disebutkan di atas, ada beberapa langkah strategis yang dapat dilakukan oleh pemerintah. **Pertama**, memberikan relaksasi kepada industri melalui insentif fiskal yang dapat berupa *tax allowance*, *tax holiday*, penyesuaian pungutan ekspor sawit dan pembebasan bea masuk impor barang modal/mesin, yang disesuaikan dengan kondisi pasar. **Kedua**, perlunya upaya pengembangan dan perluasan pembangunan kawasan industri hilir sawit. **Ketiga**, mempercepat terwujudnya *mandatory biodiesel* (B20) dan upaya percepatan perluasan menjadi B30, melalui *law enforcement* terkait kewajiban Badan Usaha BBM untuk melakukan pencampuran B20 dan menyelesaikan berbagai kendala seperti rantai pasokan dan distribusi, infrastruktur pendukung dan lain sebagainya. **Keempat**, perlu ada regulasi *Domestic Market Obligation (DMO)* minyak sawit yang memberikan kepastian pasokan bagi industri hilir. **Kelima**, mempercepat penggunaan B20 atau di atasnya oleh pembangkit-pembangkit listrik tenaga diesel (PLTD) yang dimiliki oleh PLN.

Daftar Pustaka

Badan Pemeriksa Keuangan (BPK). (2018). Laporan Hasil Pemeriksaan atas Laporan Keuangan Pemerintah Pusat Tahun 2017. Jakarta: BPK RI.

CNBC Indonesia. (2019). Menperin: Ketergantungan RI Terhadap Pelumas Impor Tinggi. Diakses dari <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190318171521-4-61381/menperin-ketergantungan-ri-terhadap-pelumas-impor-tinggi> pada 9 Mei 2019.

Detik.com. (2019). Jutaan Pekerja Industri Sawit Terancam Kebijakan Uni Eropa. Diakses dari <https://finance.detik.com/industri/d-4523488/jutaan-pekerja-industri-sawit-terancam-kebijakan-uni-eropa> pada 6 Mei 2019.

Direktorat Jenderal Perkebunan Kementerian Pertanian. (2018). Statistik Perkebunan Indonesia Komoditas Kelapa Sawit 2017 – 2019. Jakarta: Direktorat Jenderal Perkebunan, Kementerian Pertanian.

Direktorat Jenderal Perkebunan Kementerian Pertanian. (2018). Statistik Perkebunan Indonesia Komoditas Kelapa Sawit 2015 – 2017. Jakarta: Direktorat Jenderal Perkebunan, Kementerian Pertanian.

Gabungan Industri Minyak Nabati Indonesia (Gimni). (2018). Penerimaan Pajak Dari Industri Sawit Akan Dioptimalkan. Diakses dari <http://gimni.org/penerimaan-pajak-dari-industri-sawit-akan-dioptimalkan/> pada 6 Mei 2019.

Kompas. (2019). Sumbangan Devisa dari Kelapa Sawit Turun Selama 2018. Diakses dari <https://ekonomi.kompas.com/read/2019/02/06/201000126/sumbangan-devisa-dari-kelapa-sawit-turun-selama-2018> pada 6 Mei 2019.

Kontan. (2018). Selesai Berdiplomasi Sawit Dengan Eropa, Darmin Ceritakan Protes Indonesia. Diakses dari <https://nasional.kontan.co.id/news/selesai-berdiplomasi-sawit-dengan-eropa-darmin-ceritakan-protes-indonesia> pada 3 Mei 2019.

Transport & Environment. (2019). EU classifies palm oil diesel as unsustainable but fails to cut its subsidised use and associated deforestation. Diakses dari <https://www.transportenvironment.org/press/eu-classifies-palm-oil-diesel-unsustainable-fails-cut-its-subsidised-use-and-associated> pada 14 Mei 2019

Potensi dan Tantangan Wisata Halal Indonesia

oleh

Martha Carolina*)

Dyah Maysarah**)

Abstrak

Wisata halal adalah pariwisata yang dijalankan sesuai dengan prinsip-prinsip Islam dengan tujuan memberikan fasilitas dan layanan yang ramah terhadap wisatawan Muslim. Wisata halal menjadi tren baru dalam segmen pariwisata dunia dimana perkembangannya didorong oleh jumlah wisatawan muslim yang terus mengalami peningkatan. Hal ini pula terjadi di Indonesia yang mengalami peningkatan wisatawan muslim setiap tahunnya. Dengan mayoritas penduduk muslim, menjadikan Indonesia berpotensi mengembangkan wisata halal. Namun hal itu tidak terlepas dari berbagai tantangan yang dihadapi dalam pengembangan wisata halal. Perlu adanya kolaborasi yang kuat antara pemerintah dan pelaku wisata untuk menghadapi tantangan tersebut.

Sektor pariwisata memegang peranan penting dalam perekonomian, melalui penerimaan devisa, penerimaan perpajakan, dan sumbangsih terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Kegiatan pariwisata di Indonesia berkontribusi 4,11 persen terhadap PDB Nasional atau setara Rp537,69 triliun (Nesparnas, 2019). Berbagai upaya dilakukan pemerintah Indonesia untuk mengoptimalkan potensi pariwisata. Dalam implementasinya kompetisi pariwisata dunia semakin ketat, maka dibutuhkan inovasi dan strategi yang tepat serta produktif untuk merebut pasar pariwisata. Salah satu segmentasi pariwisata yang tumbuh cukup pesat dan menjadi tren di dunia adalah wisata halal.

Indonesia mempunyai potensi besar untuk mengembangkan wisata halal. Saat ini Indonesia telah menjadi salah satu destinasi wisata halal yang mulai dilirik oleh wisatawan muslim mancanegara, karena selain memiliki banyak tempat wisata yang indah, Indonesia juga tercatat sebagai salah satu negara dengan populasi muslim terbesar di dunia. Persentase muslim Indonesia mencapai 12,7 persen dari populasi dunia dan 88,1 persen dari populasi di Indonesia (*The Pew Forum on Religion & Public Life*, 2018).

Konsep Wisata Halal

Global Muslim Travel Index (GMTI)

*) Analis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: tha_caroline03@yahoo.com

**) Analis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: dyahmaysarah@gmail.com

sebagai lembaga yang berfokus pada pengembangan wisata halal dunia menjelaskan bahwa wisata halal adalah pariwisata yang dijalankan sesuai dengan prinsip-prinsip Islam dengan tujuan memberikan fasilitas dan layanan yang ramah terhadap wisatawan muslim. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam wisata halal, yaitu terpenuhinya layanan ibadah yang memadai seperti fasilitas shalat, tersedianya makanan dan jaminan dengan label halal, fasilitas umum yang memadai seperti toilet dengan air bersih, layanan maupun fasilitas saat bulan Ramadhan, serta tidak adanya aktivitas minuman beralkohol dan layanan privat yang dapat membedakan antara perempuan dan laki-laki.

Sebagai bentuk dukungan, pemerintah membentuk Tim Percepatan Pembangunan Pariwisata Halal (TP3H) sebagai tim khusus yang diberikan kewenangan dalam membantu pemerintah memetakan, mengembangkan dan memberikan pedoman bagi daerah yang memiliki potensi untuk mengembangkan wisata halal. Tim ini kemudian membentuk tiga kriteria umum dalam mengembangkan wisata halal, seperti yang tertera pada Gambar 1.

Dari kriteria yang disusun TP3H dapat disimpulkan bahwa wisata halal merupakan bentuk pemberian layanan dan fasilitas wisata kepada

Gambar 1. Kriteria Umum Pariwisata Halal

Destinasi Wisata (alam, Budaya Buatan)	Hotel	Biro Perjalanan
<ul style="list-style-type: none"> Tersedia pilihan aktivitas wisata, seni dan budaya yang tidak mengarah pada pornoaksi dan kemusyrikan Bila memungkinkan menyelenggarakan minimal satu festival halal <i>life style</i> Pramuwisata berpakaian dan berperampilan sopan Tersedia pilihan daya tarik wisata pantai dan pemandian yang terpisah untuk pria dan wanita dan/atau mempunyai aturan pengunjung tidak berpakaian minim 	<ul style="list-style-type: none"> Tersedia makanan halal Tersedia fasilitas yang memudahkan untuk beribadah Tersedia pelayanan saat bulan Ramadhan untuk memenuhi kebutuhan sahur dan berbuka Tidak ada aktivitas non-halal seperti perjudian, minuman beralkohol dan kegiatan diskotik Tersedia fasilitas rekreasi kolam renang dan fasilitas kebugaran/<i>gym</i> yang terpisah antara pria dan wanita Bila hotel menyediakan fasilitas spa, maka pelayanan perlu memperhatikan gender pelanggan. Terapi juga tidak menggunakan bahan yang mengandung babi, alkohol maupun produk turunannya 	<ul style="list-style-type: none"> Menyediakan paket wisata yang sesuai dengan kriteria umum pariwisata halal Tidak menawarkan aktivitas non-halal Memiliki daftar usaha penyedia makanan dan minuman halal Pemandu wisata memahami dan mampu melaksanakan nilai-nilai syariah dalam bertugas Berperampilan sopan dan menarik sesuai dengan etika Islam

Sumber: TP3H dalam Widhasti, et al, 2017

wisatawan muslim yang juga dapat dinikmati oleh wisatawan non-muslim, dimana setidaknya memenuhi tiga kebutuhan dasar wisatawan muslim. Seperti konsumen lain, wisatawan muslim tidak homogen dalam kepatuhan mereka terhadap kebutuhan berbasis agama. GMTI mengidentifikasi delapan kebutuhan utama berbasis agama yang mempengaruhi perilaku konsumsi para wisatawan muslim untuk membantu penyedia layanan memprioritaskan implementasi. Kebutuhan tersebut dikelompokkan dalam *need to have* yang terdiri dari makanan halal, fasilitas sholat, kamar mandi dengan air bersih, bebas *Islamophobia*; *good to have* yang terdiri dari permasalahan sosial, layanan Ramadhan, pengalaman muslim lokal, dan *nice to have* yang terdiri dari tidak ada kegiatan non-halal serta fasilitas dan layanan rekreasi dengan privasi.

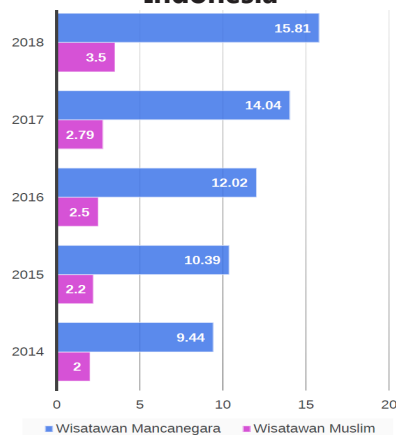
Potensi Wisata Halal

Wisata halal menjadi tren baru dalam segmen pariwisata dunia, yang perkembangannya didorong oleh jumlah wisatawan muslim yang terus mengalami peningkatan. Terlihat sejak 2016, sebanyak 121 juta wisatawan muslim melakukan perjalanan wisata, meningkat di tahun 2017 sebesar 131 juta wisatawan muslim dan hingga tahun 2018 tercatat sebanyak 140 juta wisatawan muslim melakukan perjalanan wisata (GMTI 2019). Nilai perjalanan wisatawan Muslim secara global diproyeksikan mengalami peningkatan dari USD145 miliar pada tahun 2014 menjadi USD300 miliar pada tahun 2026 (GMTI, 2018). Hal ini juga dialami Indonesia yang mencatatkan kunjungan wisatawan muslim meningkat dari tahun

ke tahun (Gambar 2).

Pertumbuhan yang cukup signifikan pada segmen ini disebabkan oleh beberapa hal, diantaranya adalah pertumbuhan populasi muslim yang paling cepat mengalami peningkatan, pertumbuhan *middle class income* dari populasi muslim yang cukup besar, populasi muslim dengan usia rata-rata 24 tahun pada tahun 2017 juga menjadi peluang karena usia muda ini yang sering melakukan perjalanan wisata, meningkatnya akses informasi dengan berbagai media yang menjadikannya cepat diketahui oleh masyarakat luas, fasilitas dan pelayanan yang ramah terhadap wisatawan muslim yang juga meningkat, maraknya layanan pada bulan Ramadhan membuat wisatawan muslim tertarik untuk berkunjung, dan perjalanan bisnis yang semakin beragam dengan cepat menangkap peluang untuk

Gambar 2. Kunjungan Wisatawan Mancanegara dan Wisatawan Muslim Ke Indonesia



Sumber: BPS dan Kementerian Pariwisata

melayani wisatawan muslim (GMTI 2018).

Selain itu, *branding* wisata halal tidak hanya untuk pasar muslim. Wisata halal memiliki target pasar yang lebih luas yaitu pasar wisatawan mancanegara yang menginginkan *value creation* dari penyelenggaraan wisata halal. Wisata berbasis halal memberikan *value creation* yang lebih baik dari konsep wisata pada umumnya yang terjadi melalui berbagai pengalaman yang menyentuh (*experiential touch point*). Hal inilah yang diharapkan dapat diberikan daerah-daerah yang berpotensi untuk dikembangkan sebagai daerah wisata halal untuk para wisatawan muslim yang berkunjung ke Indonesia.

Kota Lombok yang berada di Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) tercatat sebagai kota wisata halal nomor satu di Indonesia dalam laporan GMTI 2018. Berbagai upaya dilakukan Lombok sebagai destinasi wisata halal Indonesia untuk menarik kunjungan wisatawan. NTB melakukan pemenuhan dalam hal layanan dan fasilitas yang dapat memudahkan wisatawan muslim dalam melakukan kegiatan wisatanya. Pemenuhan tersebut diantaranya tempat ibadah, produk dengan jaminan halal, hotel syariah, dan paket perjalanan wisata halal. NTB sendiri memiliki payung hukum dalam menjalankan pengembangan wisata halal, yaitu Peraturan Daerah Nusa Tenggara Barat No. 2 Tahun 2016 Tentang Pariwisata Halal.

Ketersediaan berbagai kebutuhan dasar wisatawan muslim seperti tempat ibadah dan makanan halal dapat dengan mudah ditemukan di pusat perbelanjaan atau masjid di sekitar tempat wisata. Julukan Kota Seribu Masjid juga menjadi salah satu daya tarik yang baik dengan jumlah 4.500 masjid yang tersebar di 598 desa di NTB (Baskoro, 2014). Berbagai produk yang ditawarkan di NTB juga memenuhi unsur wisata halal. Pemenuhan unsur ini dilakukan melalui pemberian sertifikasi halal oleh Lembaga Pengkajian Pangan, Obat-Obatan, dan Kosmetik Majelis Ulama Indonesia (LPPOM-MUI) kepada restoran hotel, restoran non-hotel, rumah makan, produk Usaha Kecil Mikro dan Menengah (UMKM). Sedangkan hotel syariah dan paket perjalanan wisata halal dikelola oleh

Dinas Pariwisata Nusa Tenggara Barat, Badan Promosi Pariwisata Daerah (BPPD) Nusa Tenggara Barat, Dewan Syariah Nasional (DSN) dan Asosiasi Perusahaan Perjalanan Wisata Indonesia (ASITA). Bagi Indonesia berbagai potensi yang dimiliki Lombok dan 9 Destinasi Halal Prioritas Nasional lainnya yang sudah ditetapkan sejak 2018 dapat menjadi peluang untuk terus mengembangkan wisata halal di Indonesia.

Tantangan Wisata Halal di Indonesia

Berbagai upaya yang dilakukan Pemerintah Indonesia dalam mengembangkan wisata halal masih menghadapi beberapa tantangan. Tantangan yang dihadapi justru diperoleh dari potensi wisata halal di Indonesia. Menjadi salah satu negara dengan mayoritas muslim membuat penduduk muslim Indonesia menganggap segala sesuatu di sekitarnya sudah termasuk ke dalam kategori halal. Persepsi ini terus tumbuh dan membuat masyarakat Indonesia tidak sadar akan pentingnya sertifikasi halal untuk restoran ataupun hotel dan menganggap wisatawan muslim mancanegara akan tetap berkunjung ke Indonesia. Beberapa persepsi tersebut bisa memperlambat perkembangan wisata halal di Indonesia (Kompas.com, 2016). Berbeda halnya dengan negara tetangga Malaysia. Meskipun Malaysia mayoritas penduduknya beragama Islam, upaya untuk meningkatkan wisata halal tetap dilakukan dengan menyediakan berbagai macam fasilitas tersertifikasi untuk memikat wisatawan muslim mancanegara.

Tantangan lainnya adalah masih banyaknya investor Indonesia yang belum memanfaatkan secara maksimal peluang tersebut karena masih ada kekhawatiran dalam pemikiran dari para investor bahwa identitas Islam yang dilekatkan pada produknya akan memperkecil sebaran produk atau pasar hanya kepada muslim bahkan masih ada pandangan bahwa label halal atau Islam akan membuat pelanggan yang bukan beragama Islam akan meninggalkan produk tersebut (Amrin, 2018). Kenyataannya, anggapan tersebut salah, karena banyak negara dengan minoritas muslim yang mengakomodasi wisata halal (Amrin, 2018). Jika ingin dibandingkan dengan negara lain

seperti Jepang, dengan keterbatasan pemahaman akan konsep wisata halal yang masih terbatas, Jepang mampu menyediakan fasilitas-fasilitas ramah muslim untuk memenuhi kebutuhan dasar wisatawan muslim sebagai bentuk *omotenashi*. Negara ini bersinergi dengan berbagai lembaga Islam di dalam Jepang maupun di luar Jepang misalnya untuk mendapatkan sertifikat halal bagi produk-produknya.

Tantangan lainnya adalah belum adanya regulasi yang mengatur secara komprehensif tentang wisata halal di Indonesia. Saat ini, dasar hukum aktivitas wisata halal masih hanya berdasarkan pada Undang-Undang No. 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata. Sebelumnya terdapat Peraturan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif No. 2 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyelenggaraan Usaha Hotel Syariah. Namun, peraturan tersebut dicabut dengan Peraturan Menteri Pariwisata Nomor 11 Tahun 2016. Di sisi lain, Dewan Syariah Indonesia Majelis Ulama Indonesia & DSN-MUI mengeluarkan Fatwa Nomor 108/DSN-MUI/X/2016 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pariwisata Berdasarkan Syariah pada tahun 2016 yang mengatur pedoman penyelenggaraan pariwisata syariah bagi lain: hotel, spa, sauna, dan *massage*, objek wisata, dan biro perjalanan. Akan tetapi, fatwa tersebut seharusnya diperkuat oleh berbagai regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah agar semakin menguatkan pengembangan potensi wisata halal di Indonesia.

Daftar Pustaka

Amrin, A. 2018. Peluang dan Tantangan Wisata Halal di Indonesia. Diakses dari [<https://minangkabaunews.com/artikel-16638-peluang-dan-tantangan-wisata-halal-di-indonesia.html>] pada Mei 2019

Widhasti, et al. 2017. Diplomasi Publik Pemerintah Republik Indonesia Melalui Pariwisata Halal. Jurnal Solidaritas: Ilmu-Ilmu Sosial 1(1)

Baskoro. 2014. Pesona Lombok Pulau Seribu Masjid. Diakses dari [<https://lifestyle.okezone.com/read/2014/12/07/406/1075832/pesona-lombok-pulau-seribu-masjid>] Mei 2019

Mastercard-CrescentRating. 2018. Global Muslim Travel Index 2018.

Rekomendasi

Dalam pelaksanaannya masih dibutuhkan beberapa perbaikan maupun dukungan untuk mengembangkan wisata halal di Indonesia. Adapun beberapa rekomendasi yang diberikan penulis antara lain: **pertama**, perlu adanya regulasi yang mengatur secara komprehensif tentang wisata halal di Indonesia seperti halnya Provinsi NTB yang mengeluarkan Peraturan Daerah tentang pariwisata halal. **Kedua**, perlu adanya sosialisasi baik ke pengusaha wisata maupun pihak lain yang terkait pentingnya sertifikasi halal dan besarnya peluang wisata halal di masa yang akan datang. Kurangnya pemahaman berbagai pihak yang terlibat dalam wisata halal menyebabkan kurangnya kesadaran akan peluang wisata halal di Indonesia, mulai dari sertifikasi restoran, hotel maupun pemasaran untuk wisata halal itu sendiri. **Ketiga**, perlunya kolaborasi yang kuat antara pemerintah pusat, pemerintah daerah dan pelaku industri dalam pengembangan pariwisata halal, baik terkait dengan promosi, *branding*, perbaikan sarana dan prasarana pendukung maupun upaya mengubah *mindset* masyarakat dan pelaku usaha terkait pentingnya pengembangan wisata halal. Secara khusus, kolaborasi ini diprioritaskan di 10 Destinasi Halal Prioritas Nasional yang sudah ditetapkan sejak 2018. **Keempat**, perlunya dukungan anggaran dari Pemerintah pusat dalam penyediaan sarana dan prasarana pendukung wisata halal, yang salah satunya dapat melalui optimalisasi Dana Alokasi Khusus Pariwisata.

BPS. 2017. Neraca Satelit Pariwisata Nasional 2017. ISBN 978-602-438-274-2 Jakarta

Kompas.com. 2016. Tiga Hambatan Pengembangan Wisata Halal di Indonesia. Diakses dari [<https://travel.kompas.com/read/2016/08/06/170400727/Tiga-Hambatan.Pengembangan.Wisata.Halal.di.Indonesia.pada.Mei.2019>]

Menakar Pemindahan Ibukota di Luar Jawa

oleh

Adhi Prasetyo SW.^{*)}

Fransina Natalia Mahudin^{**)}

Abstrak

Pemindahan ibukota menjadi salah satu isu strategis yang akan dibahas dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Pemerintah memilih memindahkan ibukota dengan alternatif pilihan di luar Pulau Jawa. Diharapkan melalui pilihan ini dapat menjawab permasalahan ketimpangan pembangunan yang selama ini bertumpu pada Pulau Jawa. Ibukota yang berpindah pada wilayah bagian tengah diharapkan mampu menciptakan pusat-pusat pertumbuhan dan pembangunan ekonomi baru. Namun untuk memastikan pemindahan ibukota dalam jangka waktu yang panjang dan berimplikasi pada keberlangsungan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi, terdapat beberapa tantangan sehingga pemerintah perlu menyiapkan grand design agar memastikan ibukota yang baru akan tetap bertumbuh dan tidak hanya menjawab permasalahan Jakarta saat ini.

Presiden memutuskan akan melanjutkan rencana pemindahan ibukota. Berdasarkan rilis Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) terdapat beberapa faktor yang menjadi alasan urgensi pemindahan ibukota, diantaranya mempertimbangkan kondisi Jakarta sebagai ibukota negara saat ini, mendorong pembangunan ke wilayah Indonesia bagian Timur dengan pendekatan Indonesia-*centris* yang tidak lagi bertumpu pada Pulau Jawa serta meningkatkan pengelolaan pemerintah pusat yang efektif dan efisien.

Jakarta sebagai ibukota negara dalam menjalankan fungsi pemerintahan dan ekonomi dinilai sudah tidak mumpuni dengan daya kepadatan penduduk, lingkungan, dan permasalahan sosial lainnya sehingga menurunkan peran dan fungsi ibukota menjadi tidak efisien (Bappenas, 2019). Badan Pusat Statistik menunjukkan jumlah kepadatan Provinsi DKI Jakarta sejak tahun 2015 hingga tahun 2017 bertambah 269 jiwa setiap hari atau 11 orang per jam dan menjadi provinsi dengan tingkat kepadatan tertinggi dibanding provinsi lainnya.

Pemindahan ibukota tidak hanya dikarenakan Jakarta dinilai sudah tidak mumpuni menjadi ibukota negara karena faktor kepadatan dan lainnya. Alasan lain

dari wacana pemindahan ibukota adalah pemerataan pembangunan yang bukan hanya terpusat di Jawa. Pemindahan ibukota diharapkan dapat menjawab persoalan ketimpangan antara kawasan Indonesia bagian barat dengan kawasan bagian tengah dan timur Indonesia.

Hingga saat ini, disparitas regional atau kesenjangan antar daerah/wilayah secara signifikan terlihat dalam peta regional pembangunan yang masih bertumpu pada wilayah barat. Tahun 2018, *output* perekonomian nasional terkonsentrasi di Jawa yakni sebesar 58,5 persen, sekitar 21,5 persen di Sumatera dan sisanya (sekitar 20 persen) di kawasan tengah dan timur Indonesia. Kesenjangan ini tidak terpecah dari pilihan investor untuk menginvestasikan modalnya yang masih dikonsentrasikan di Jawa dan Sumatera. Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) di kawasan tengah dan timur Indonesia hanya sebesar 28,55 persen dan Penanaman Modal Asing (PMA) sebesar 25,33 persen. Sedangkan, sekitar 71,45 persen PMDN dan 74,67 persen PMA berada di Jawa dan Sumatera.

Pemindahan ibukota dinilai akan dapat menstimulus pergeseran aktivitas ekonomi yang selama ini bertumpu di kawasan barat bergeser ke kawasan

^{*)} *Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: adhiprasw@gmail.com*

^{**)} *Analisis APBN, Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan DPR RI. e-mail: mahudindessynathalia@gmail.com*

tengah dan timur Indonesia. Dengan berkembangnya lokasi tujuan akan menjadi stimulus terbentuknya pusat pertumbuhan nasional sehingga menjadi solusi mengatasi ketimpangan wilayah yang masih terjadi saat ini.

Alternatif Pemindahan Ibukota

Hasil kajian Bappenas menyodorkan tiga alternatif kebijakan pemindahan ibukota untuk diputuskan oleh presiden. Alternatif pertama adalah pemisahan pusat pemerintahan dengan pusat ekonomi dengan menetapkan distrik pemerintahan (*Government District*) tetap di Jakarta dan kawasan khusus pemerintahan di sekitar istana seperti yang telah dilakukan oleh Vientiane (Laos) Jurong Gateway (Singapore) Pudong (Shanghai) HafenCity (Hamburg). Alternatif kedua adalah dengan memindahkan ibukota ke wilayah lebih dekat dengan jarak 50-70 km dari Jakarta. Opsi inilah yang dipakai Pemerintah Malaysia dalam memindahkan fungsi ibukota dari Kuala Lumpur ke Putrajaya serta Kotte (Srilanka), New Kabul (Afghanistan).

Alternatif ketiga yang menjadi pilihan pemerintah adalah memindahkan ibukota ke luar Jawa/kawasan timur Indonesia. Negara lain yang memilih opsi ini adalah Brasilia (Brazil), Sejong (Korea), Canberra (Australia), Washington DC (USA), Islamabad (Pakistan), Astana (Kazakhstan), dan Naypyidaw (Myanmar). Brazil memindahkan ibukota dari Salvador, kemudian ke Rio de Janeiro, dan sejak 1960 di Brasilia. Pemindahan ini dilakukan untuk memisahkan urusan politik dan perekonomian, serta menghidupkan ekonomi di wilayah pedalaman yang berada pada tengah-tengah negara. Pemindahan ibukota pada awalnya membuat Brazil terliit hutang, kurangnya akses ke infrastruktur publik serta tidak tersedianya perumahan yang layak bagi kelompok menengah ke bawah menjadi masalah yang harus dihadapi, tetapi pada akhirnya kebijakan pemindahan ini berhasil mendorong dan menghidupkan kegiatan ekonomi di wilayah-wilayah yang tertinggal dan menjadikan pembangunan di seluruh Brazil menjadi merata, saat ini Brasilia adalah salah satu kota terbaik di Brazil.

Tantangan Pemindahan Ibukota Ke Luar Pulau Jawa

Dalam rapat terbatas, presiden memutuskan alternatif ketiga. Pilihan ini menjadi keputusan pemerintah karena dipandang sebagai salah satu langkah mendorong pemerataan pembangunan antara wilayah barat, tengah dan timur. Wilayah yang berada secara geografis pada tengah-tengah negara merupakan pilihan paling tepat karena dapat memberikan kesempatan bagi wilayah kepulauan lainnya untuk dapat meningkatkan perekonomiannya. Potensi besar terbentuknya pusat-pusat industri berskala nasional baru akan terjadi seiring dengan pertumbuhan lokasi baru. Meskipun demikian, pemindahan ibukota ke wilayah tengah yang relatif jauh dari lokasi awal yaitu di luar Pulau Jawa memiliki tantangan besar baik dari berbagai faktor.

Tantangan pertama adalah **skema pembiayaan**. Dalam kajian Bappenas (2019) disebutkan bahwa pemindahan ibukota membutuhkan dana anggaran yang cukup besar, yakni hingga Rp446 triliun dan Rp323 triliun dengan dua skenario kebutuhan lahan dan pemindahan Aparatur Sipil Negara (ASN). Untuk memenuhi kebutuhan anggaran tersebut, pembiayaan pemindahan ibukota akan ditempuh melalui skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU), pembiayaan melalui swasta, Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) serta intervensi Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD). Pembiayaan tersebut dibutuhkan untuk membangun infrastruktur utama dan fasilitas sosial, properti perumahan dan fasilitas komersial serta kebutuhan infrastruktur dasar.

Tantangannya adalah kesiapan dan kemauan pihak swasta untuk terlibat dalam pembiayaan pemindahan ibukota tersebut. Berkaca pada kesulitan pemerintah mengejar *gap* pembiayaan infrastruktur yang hampir Rp5.000 triliun dalam RPJMN 2014-2019 (Kontan, 2018), mengandalkan skema KPBU, pembiayaan swasta dan APBD juga rasanya akan menjadi hambatan dan tantangan besar. Jika kondisinya relatif sama, maka pemindahan ibukota akan

bertumpu pada APBN.

Di sisi lain, APBN Indonesia hingga saat ini masih memiliki keterbatasan, yang artinya tumpuan pada APBN pada akhirnya akan bersumber dari pembiayaan utang. Jika ini yang menjadi pilihan pemerintah, beban utang dalam APBN akan semakin membengkak. Bank Indonesia (BI) mencatat, posisi utang luar negeri (ULN) Indonesia pada akhir Januari 2019 sebesar USD383,3 miliar sekitar setara dengan Rp5.366,2 triliun (kurs Rp14.000/USD). Beban utang yang semakin membengkak tersebut, nantinya akan berpotensi mengorbankan alokasi anggaran untuk peningkatan layanan publik dasar dan utama bagi masyarakat serta prioritas pembangunan infrastruktur yang masih belum terselesaikan.

Tantangan berikutnya adalah **sarana dan prasarana pendukung**. Perlunya pembangunan infrastruktur di daerah yang dijadikan ibukota baru menjadi urgensi tersendiri. Pembangunan infrastruktur di ibukota baru harus berdimensi jangka panjang, dimana pembangunan infrastruktur di ibukota baru harus mampu menciptakan dampak positif bagi peningkatan kegiatan bisnis pada wilayah baru. Dengan hanya memindahkan pusat pemerintahan ke wilayah baru, pertumbuhan ekonomi sudah pasti hanya bersumber dari pemerintahan saja.

Untuk mewujudkan lokomotif ekonomi baru, wilayah yang dipilih sebagai ibukota baru membutuhkan infrastruktur yang mampu mendukung dan memperlancar distribusi faktor produksi. Pembangunan pelabuhan-pelabuhan, bandara, dan akses lainnya tidak hanya digunakan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas aktifitas fungsi pemerintahan, tetapi dapat memberikan kemudahan konektivitas penyaluran logistik dalam menunjang mata rantai distribusi dan produktifitas. Artinya, pemerintah harus benar-benar memperhatikan ketersediaan infrastruktur pendukung kegiatan ekonomi agar tujuan penciptaan sumber pertumbuhan baru melalui pemindahan ibukota menjadi sebuah kenyataan. Pemindahan ibukota baru tidak boleh hanya sebatas memindahkan ibukota dari Jakarta ke ibukota baru.

Tantangan ketiga adalah **konsistensi pembangunan**. Selain itu, mitigasi resiko atas dampak lingkungan dan sosial juga harus menjadi satu bagian dari desain besar yang harus disusun pemerintah. Artinya, desain besar pemindahan ibukota tersebut harus komprehensif. Persoalan lingkungan di Jakarta tidak terjadi pada ibukota baru. Dengan adanya aktivitas ibukota baru tidak mereduksi sumber daya alam dan mengancam kerusakan lingkungan. Di samping itu penyiapan daya dukung untuk menunjang kapasitas manusia juga menjadi tantangan. Persoalan urbanisasi yang terus meningkat dan penduduk terus bertambah melampaui daya dukung di Jakarta menjadi salah satu akar timbulnya permasalahan sosial. Persoalan yang sama tidak harus menjadi beban ibukota yang baru.

Rekomendasi

Pemindahan ibukota pada wilayah tengah/kawasan timur Indonesia membutuhkan persiapan besar pemerintah dari berbagai sisi. Jakarta baru diharapkan dapat menciptakan inklusi perekonomian Indonesia yang kuat di masa mendatang dan tidak hanya menjadi solusi masalah dalam jangka yang pendek.

Untuk membantu pemerintah dalam memenuhi pembiayaan yang besar atas pembangunan dan persiapan ibukota baru, pemerintah dapat melakukan optimalisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari pemanfaatan barang milik negara (BMN), aset gedung pemerintah yang berada di Jakarta dapat dikelola sebagai penerimaan negara kepada swasta. Efisiensi anggaran melalui rencana pembangunan yang tepat dan terencana yang secara langsung berpengaruh dan terkoneksi antara infrastruktur dan faktor penting lainnya merupakan langkah yang dapat dipertimbangkan.

Untuk memastikan ibukota baru berdimensi jangka panjang dalam mendukung pembangunan

dan pertumbuhan ekonomi, pemerintah sebaiknya sudah memiliki desain komprehensif yang sekurang-kurangnya harus memenuhi beberapa hal, antara lain adalah ketersediaan infrastruktur utama yang memadai, konektivitas ekonomi antar wilayah di sekitar ibukota baru, sarana dan prasarana publik yang memadai, efektifitas layanan publik (khususnya berkaitan dengan investasi), pembangunan kawasan industri sebagai dorongan penciptaan mata rantai ekonomi di ibukota baru, dan rancangan pengembangan ekonomi lokal harus menjadi poin utama yang harus diperhatikan oleh pemerintah.

Selain itu, harus adanya strategi pelindung kawasan secara konsisten. Meski datang sektor ekonomi, pembangunan dan pemukiman, tata ruang harus dibangun secara berkelanjutan baik dari sisi ekonomi, sosial maupun lingkungan. Pembangunan ibukota baru harus berparadigma baru sehingga tidak ada lagi kota seperti Jakarta.

Daftar Pustaka

Joga, Nirwono. 2019. Jalan Panjang Menuju Ibukota Baru. Diakses dari <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190511/45/921337/opini-jalan-panjang-menuju-ibu-kota-baru> pada 12 Mei 2019.

Taufiq, Muhammad. 2017. Pemindahan Ibukota dan Potensi Konektivitas Pemerataan Ekonomi. Prosiding Seminar Nasional Pemindahan Ibukota Negara 2017.

Kompas. 2017. Memindahkan Ibukota. Diakses dari <https://kompas.id/baca/opini/2017> pada 19 Juli 2017.

Seminar Nasional Palangka Raya. 2017. Prosiding Seminar Nasional Pemindahan Ibukota Negara 2017. Diakses dari <http://semnas-palangkaraya.org/web/liputan-kegiatan>. 10 Mei 2019.

Bappenas. 2018. Siaran Pers Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional: Rencana Pemindahan Ibukota Negara Tahun 2019. Pemindahan Ibukota Negara/ Pemerintah Indonesia.

Tim Visi Indonesia 2033. Pemindahan Ibu Kota ke Kalimantan: Lorong Keluar dari Berbagai Paradoks Pembangunan, Menuju Indonesia yang Tertata. Diakses dari http://www.visi2033.or.id/news_8.htm pada 11 Mei 2019.

Kontan. 2018. Pemerintah Sulit Kejar Gap Pembiayaan Infrastruktur. Diakses dari <https://nasional.kontan.co.id/news/pemerintah-sulit-kejar-gap-pembiayaan-infrastruktur> pada 11 Mei 2019

*"Siap Memberikan
Dukungan Fungsi Anggaran Secara Profesional"*

Buletin APBN
Pusat Kajian Anggaran
Badan Keahlian DPR RI
www.puskajianggaran.dpr.go.id
Telp. 021-5715635, Fax. 021-5715635
e-mail puskajianggaran@dpr.go.id



9 772502 868006