

**PENGEMBANGAN PELABUHAN BERKELANJUTAN:  
INVESTASI SWASTA DAN  
PENINGKATAN DAYA SAING**

# **PENGEMBANGAN PELABUHAN BERKELANJUTAN**

## **Investasi Swasta dan Peningkatan Daya Saing**

Oleh:  
Hariyadi  
Juli Panglima Saragih  
Rafika Sari  
T. Ade Surya  
Izzaty  
Eka Budiyanti  
Iwan Hermawan  
Yuni Sudarwati

Editor: Prof. Dr. I Wayan Rusastra, APU

Yayasan Pustaka Obor Indonesia  
Jakarta, 2020

Judul:  
Pengembangan Pelabuhan Berkelanjutan:  
Investasi Swasta dan Peningkatan Daya Saing

Oleh:  
Hariyadi; Juli Panglima Saragih; Rafika Sari;  
T. Ade Surya; Izzaty; Eka Budiyantri;  
Iwan Hermawan; Yuni Sudarwati

Editor: Prof. Dr. I Wayan Rusastra, APU

xviii + 242 hlm; 15,5 x 23 cm  
ISBN 978-623-321-044-7 (PDF)

Copyright © 2020  
Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang  
*All rights reserved*

Penerbitan ini atas kerja sama  
Yayasan Pustaka Obor Indonesia dengan  
Pusat Penelitian Badan Keahlian  
Sekretariat Jenderal  
Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia

Cetakan pertama: Desember 2020  
YOI: 1940.38.197.2020  
Desain sampul: Masugeng

Yayasan Pustaka Obor Indonesia  
Jln. Plaju No. 10, Jakarta 10230  
Telepon: +62 (0)21-31926978, 31920114  
Faksimile: +62 (0)21-31924488  
Email: [yayasan\\_obor@cbn.net.id](mailto:yayasan_obor@cbn.net.id)  
Website: [www.obor.or.id](http://www.obor.or.id)

## KATA PENGANTAR

Buku dengan judul *Pengembangan Pelabuhan Berkelanjutan: Investasi Swasta dan Peningkatan Daya Saing* dinilai relevan dan kontekstual dalam upaya membangun konektivitas antarwilayah dan memosisikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Paradigma berkelanjutan diharapkan mampu mengoptimalkan kepentingan sosial-ekonomi-lingkungan dalam perspektif akselerasi pemerataan pembangunan antarwilayah dan mendorong pembangunan ekonomi nasional. Paradigma dan fakta empiris ini diharapkan menjadi acuan dalam implementasi rencana induk pelabuhan nasional (RIPN) dan menggalang peran investasi swasta. Di samping itu juga didedikasikan untuk memantapkan pelayanan publik jasa pelabuhan yang efektif dan efisien untuk peningkatan daya saing perekonomian nasional.

Buku dengan tema pembangunan pelabuhan berkelanjutan ini mencakup tiga bagian, yaitu (1) pengembangan pelabuhan berkelanjutan dan investasi swasta, (2) pengembangan sistem logistik dan tarififikasi untuk peningkatan daya saing, dan (3) dampak infrastruktur pelabuhan terhadap perdagangan dan pariwisata nasional. Buku ini didukung oleh delapan karya tulis ilmiah (KTI) dengan sekuensi dan konektivitas yang baik sejalan dengan bagian dan tema buku yang ditetapkan. Kedelapan KTI membahas aspek strategis terkait dengan paradigma, regulasi dan pengembangan, serta dampak infrastruktur pelabuhan terhadap perekonomian nasional.

Pada bagian pertama dibahas prinsip dasar pembangunan pelabuhan berkelanjutan, regulasi dan rencana induk, serta peluang dan perspektif investasi swasta. Bagian kedua, mengedepankan pengembangan pelabuhan berbasis sistem logistik dan mekanisme penetapan tarif untuk peningkatan daya saing. Pada bagian terakhir,

dikemukakan dampak pengembangan infrastruktur pelabuhan terhadap kinerja perdagangan ekspor di kawasan Asia Tenggara dan terhadap pariwisata nasional sebagai sektor andalan dalam perolehan devisa negara.

Pada kesempatan yang baik ini, saya menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada peneliti yang telah menunjukkan dedikasinya dan memberikan kontribusi pemikiran yang inovatif dalam upaya perumusan kebijakan pengembangan pelabuhan berkelanjutan. Kepada Prof. Dr. I Wayan Rusastra, APU dari Forum Komunikasi Profesor Riset (FKPR) Kementerian Pertanian RI, disampaikan terima kasih dalam upaya membangun struktur dan perbaikan editorial sehingga buku ini layak untuk diterbitkan dan disimak pembaca. Kita semua berharap invensi dan inovasi kebijakan yang ditawarkan bermanfaat dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan dan jasa publik kepelabuhanan untuk peningkatan daya saing dan pertumbuhan inklusif di tanah air.

Selamat membaca.

Jakarta, 30 Oktober 2020  
Kepala Pusat Penelitian-BK DPR-RI,

**Dr. Indra Pahlevi, S.IP., M.Si.**  
NIP: 19711117 199803 1 004

## PROLOG

# PENGEMBANGAN PELABUHAN BERKELANJUTAN: JUSTIFIKASI INVESTASI SWASTA DAN PENINGKATAN DAYA SAING

*Prof. Dr. I Wayan Rusastra, APU*

Buku dengan judul *Pengembangan Pelabuhan Berkelanjutan: Investasi Swasta dan Peningkatan Daya Saing* terdiri atas tiga bagian berikut aspek pendukungnya. *Pertama*, pengembangan pelabuhan berkelanjutan dan investasi swasta, yang membahas paradigma pengelolaan, dasar hukum dan rencana induk pelabuhan, serta tantangan dan perspektif investasi swasta. *Kedua*, pengembangan sistem logistik dan tarififikasi yang membahas penguatan sistem logistik dan tarififikasi jasa pelabuhan untuk peningkatan daya saing. *Ketiga*, dampak infrastruktur pelabuhan terhadap perdagangan dan pariwisata nasional. Aspek ini membahas kinerja dan dampak pelabuhan terhadap perdagangan ekspor pertanian dan manufaktur Indonesia di kawasan Asia Tenggara. Di samping pembelajaran pengembangan pelabuhan di negara lain serta perspektifnya bagi pembangunan pariwisata nasional.

### **Pengembangan Pelabuhan Berkelanjutan dan Investasi Swasta**

Dalam perspektif pengembangan ekonomi maritim maka pembangunan dan pengembangan pelabuhan berkelanjutan tidak dapat dilepaskan dari valuasi ekonomi lingkungan dan konservasi

ekosistem untuk mencapai sasaran pembangunan dan pertumbuhan inklusif. Optimalisasi dan harmonisasi kepentingan ekonomi, sosial, dan sumber daya alam maka daya dukung ekologis menjadi prasyarat pembangunan untuk mencapai manfaat ekonomi dan sosial. Pembangunan pelabuhan berkelanjutan tidak dapat dilepaskan dari strategi pembangunan dan pengelolaan, interdependensi aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan, serta pemenuhan hidup berkualitas lintas-generasi.

Pengembangan pelabuhan berkelanjutan terkait dengan aspek regulasi dan penguatan pelayanan publik, dan peningkatan peran investasi swasta. Bagi Indonesia sebagai negara kepulauan, pelabuhan memegang peran multifungsi sebagai infrastruktur strategis pendukung kegiatan ekonomi, mobilitas penduduk dan konektivitas spasial antarwilayah, serta pemerataan pembangunan. Sampai saat ini (2020), belum ada undang-undang (UU) yang mengatur tentang pelabuhan, sebagai komplementasi kegiatan pelayaran yang sudah diatur dalam UU No. 7 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pelayanan publik di pelabuhan di antaranya mencakup pengaturan sistem transportasi laut, keselamatan pelayaran, dan pengaturan aktivitas di pelabuhan. Di lain pihak, RIPN (Rencana Induk Pelabuhan Nasional) memuat tentang kebijakan pelabuhan, rencana lokasi, dan hierarki pelabuhan secara nasional, sebagai pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, dan pengembangan pelabuhan.

Di Indonesia peran pelabuhan dinilai strategis mengingat transportasi laut dan penyeberangan menjadi moda penghubung lebih dari 90 persen perdagangan domestik dan internasional. Berdasarkan *World Shipping Council*, Indonesia menduduki peringkat ke-22 dari 50 pelabuhan laut kontainer terbesar dunia. Menurut *The Global Competitiveness Report*, pada tahun 2019 peringkat infrastruktur pelabuhan Indonesia menempati peringkat 61 (dari 141 negara), jauh di bawah Singapura (peringkat 1) dan Malaysia dengan peringkat 19, dalam kesamaan karakteristik sebagai negara kepulauan. Pem-

bangunan pelabuhan membutuhkan investasi yang sangat besar. Kebijakan pemerintah untuk mendorong partisipasi investasi swasta dinilai sangat tepat untuk mengatasi keterbatasan anggaran dan sekaligus mendorong persaingan usaha melalui peningkatan efisiensi.

### **Pengembangan Sistem Logistik dan Tarifikasi untuk Peningkatan Daya Saing**

Pelabuhan merupakan mesin pembangunan ekonomi daerah mengingat perannya dalam penciptaan lapangan kerja, kesempatan berusaha, kesejahteraan dan pendapatan masyarakat, serta sumber pajak daerah. Aktivitas pelabuhan yang efektif dan efisien memiliki kontribusi nyata dalam mendukung kinerja perekonomian nasional, khususnya dalam peningkatan daya saing perdagangan domestik dan ekspor. Kinerja pelabuhan berimplikasi terhadap kelancaran aktivitas logistik, biaya logistik, dan daya saing perekonomian. Pemerintah telah menetapkan kebijakan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, sebagai panduan dalam perumusan strategi, program, *road map*, dan program aksi pengembangan logistik yang efektif dan efisien.

Tol laut merupakan bagian integral dari reorientasi pembangunan dari daratan ke laut melalui keterpaduan rute pelayaran nasional. Rute pelayaran diharapkan dapat memfasilitasi pergerakan logistik dan meningkatkan kinerja konektivitas antarwilayah menuju inklusivitas pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Penilaian indeks pembangunan inklusif didasarkan pada tiga indikator, yaitu pembangunan dan pertumbuhan, inklusivitas, serta keadilan dan keberlanjutan antargenerasi. Dari ketiga indikator tersebut, tingkat inklusivitas, seperti ketimpangan kekayaan dan pendapatan, yang merefleksikan pemerataan pembangunan relatif tertinggal. Pengembangan tol laut perlu mendapatkan prioritas penanganan, seperti rute yang kurang efektif, ketidakpastian jadwal kapal, kurangnya sosialisasi kepada pemerintah daerah, dan inklusivitas kebijakan.

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kegiatan perusahaan di pelabuhan mencakup tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta fasilitasi keselamatan dan keamanan pelayaran. Di samping itu juga termasuk kegiatan penunjang pelabuhan dan sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Dalam pelayanan jasa pelabuhan dibutuhkan sistem dan mekanisme penetapan tarif yang efektif dan efisien sebagai basis bagi pengguna jasa dalam penentuan pilihan penggunaan pelabuhan. Bagi pengguna jasa pelabuhan juga akan mempertimbangkan biaya tidak langsung, seperti penundaan, kehilangan pangsa pasar dan kepercayaan pelanggan, serta pelayanan jasa kepelabuhanan lainnya yang tidak efisien.

### **Dampak Infrastruktur Pelabuhan terhadap Perdagangan dan Pariwisata Nasional**

Pelabuhan memiliki peranan penting dalam membangun konektivitas negara dalam kawasan terkait pengembangan perdagangan internasional. Pelayanan pelabuhan yang tidak efisien akan berdampak terhadap ekonomi biaya tinggi yang pada akhirnya akan berdampak negatif terhadap kinerja ekspor dan impor. Pelayanan pelabuhan yang kurang kondusif akan berdampak buruk terhadap keunggulan kompetitif dan pertumbuhan ekonomi, dan pada gilirannya akan kehilangan peluang untuk memetik manfaat dari keterbukaan ekonomi kawasan. Pengembangan efektivitas dan efisiensi pelayanan pelabuhan bukan saja berdampak positif terhadap sektor perdagangan dan pertumbuhan ekonomi tetapi juga akan mendorong akselerasi pembangunan infrastruktur pelabuhan nasional dan kawasan. Indonesia dengan keunggulan potensi pasar yang besar di kawasan Asia Tenggara, sepatutnya memberikan prioritas tinggi dalam pengembangan pelabuhan mengingat masih rendahnya efisiensi jasa pelayanan kepelabuhanan serta jumlah dan

kapasitas pelabuhan yang kurang memadai sehingga belum mampu memberikan jasa pelayanan yang optimal.

Pada tahun 2020 sektor pariwisata diharapkan menjadi sektor prioritas utama dalam perolehan devisa. Target perolehan devisa akan dicapai melalui optimalisasi jumlah wisatawan manca negara (wisman) dan kualitas kunjungan yang mencakup wisman berpenghasilan tinggi dengan rentang waktu tinggal yang lebih lama. Pembangunan infrastruktur dan konektivitas (darat, laut, dan udara) memegang peranan strategis dalam mengintegrasikan setiap destinasi pariwisata di tanah air. Akselerasi pertumbuhan infrastruktur pendukung pariwisata, seperti jalan, pelabuhan, bandara, dan akomodasi hotel memegang peranan penting dan perlu terus ditingkatkan. Peran penting pelabuhan dalam pembangunan pariwisata sangat terasa bagi destinasi wisata kepulauan. Beberapa keterbatasan yang perlu dibenahi adalah sarana menuju dan di lokasi objek wisata, sarana transportasi laut, serta jumlah dan kualitas sarana transportasi lainnya yang dapat menjamin kemudahan akses bagi wisatawan.

### **Tujuan dan Sasaran**

Berdasarkan pada latar belakang dan permasalahan pembangunan pelabuhan saat ini maka perlu dikedepankan paradigma pembangunan berkelanjutan dan mendorong peran investasi swasta. Semua *stakeholder* terkait termasuk investor, perlu mempertimbangkan secara optimal kepentingan ekonomi, sosial, dan lingkungan untuk kepentingan lintas-generasi. Paradigma ini sepatutnya menjadi basis perumusan regulasi, rencana induk pembangunan pelabuhan, dan pelayanan publik kepelabuhanan. Pengembangan pelabuhan berkelanjutan berbasis sistem logistik dan tarififikasi yang efektif dan efisien diarahkan untuk membangun konektivitas antarwilayah untuk mendukung pembangunan ekonomi inklusif dan berdaya saing. Dalam konteks negara kepulauan, konektivitas antarwilayah

*Prof. Dr. I Wayan Rusastra, APU*

dan kawasan sangat dibutuhkan untuk mendorong peningkatan daya saing perekonomian nasional, termasuk keunggulan kompetitif sektor perdagangan dan pengembangan pariwisata nasional.

Jakarta, 1 Oktober 2020

Editor

## DAFTAR ISI

Kata Pengantar	v
Prolog	vii
Daftar Isi	xiii

<b>PENGEMBANGAN PELABUHAN BERKELANJUTAN DAN INVESTASI SWASTA</b>	<b>1</b>
--	----------

### *Bagian Pertama*

<b>Pembangunan Pelabuhan Berkelanjutan: Perspektif Ekonomi Politik dan Pengelolaan Pelabuhan Nasional</b> <i>Hariyadi</i>	<b>3</b>
I. Pendahuluan	3
II. Pengelolaan Pelabuhan dan Pembangunan Berkelanjutan	6
III. Misi Pembangunan Berkelanjutan Kepelabuhanan	10
3.1. Prinsip Pembangunan Berkelanjutan	10
3.2. Dukungan Negara dan Kemauan Politik Pemerintah	13
IV. Ekonomi Politik Pengembangan Pelabuhan Nasional	16
4.1. Komitmen Politik Pembangunan Pelabuhan	16
4.2. Prasyarat Dasar Peningkatan Daya Saing	18
4.3. Basis Regulasi dan Optimalisasi Pengelolaan Dampak	19
V. Pengelolaan Pelabuhan Nasional Berkelanjutan	22
5.1. Kerangka Hukum dan Kelembagaan Pengelolaan	22
5.2. Isu Lingkungan dalam Pengembangan Pelabuhan	24
5.3. Dampak Pembangunan dan Penguatan Peran Negara	26
VI. Penutup	29

Daftar Pustaka	31
----------------	----

### ***Bagian Kedua***

<b>Kebijakan Pengelolaan Pelabuhan Nasional: Dasar Hukum, Rencana Induk Pelabuhan, dan Pelayanan Publik</b>	35
---	----

*Juli Panglima Saragih*

I. Pendahuluan	35
II. Dasar Hukum dan Regulasi	37
III. Rencana Induk Pelabuhan dan Program Tol Laut	39
3.1. Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN)	39
3.2. Program Tol Laut	44
IV. Pengembangan Pelabuhan Strategis	45
V. Pelayanan Publik di Pelabuhan	48
VI. Penutup	54
Daftar Pustaka	55

### ***Bagian Ketiga***

<b>Investasi Swasta dalam Pengembangan Pelabuhan Nasional: Peluang dan Perspektif Kebijakan</b>	57
---	----

*Rafika Sari*

I. Pendahuluan	57
II. Kebijakan Pengembangan Pelabuhan di Indonesia	62
2.1. Basis Regulasi dan Jenis Pelabuhan	62
2.2. Pengalihan Pengelolaan kepada Pemerintah Daerah	65
2.3. Perspektif Pengembangan dalam Era Desentralisasi	69
2.4. Kebijakan Subsidi dan Peran Swasta	71
III. Kebijakan Investasi Pelabuhan Pro-Swasta	75
3.1. Peluang bagi Investasi Swasta	75
(1) Kebijakan Pro-Swasta Investasi Pelabuhan	77
(2) Kesempatan Berkompetisi dan Skema Kebijakan Kerja Sama Investasi	79

(3) Kendala dan Hambatan bagi BUP	82
3.2. Implikasi dan Tantangan bagi Investasi Swasta	86
(1) Peningkatan Partisipasi Investasi Swasta	86
(2) Tantangan bagi Investasi Swasta	88
IV. Penutup	91
Daftar Pustaka	92

## **PENGEMBANGAN SISTEM LOGISTIK DAN TARIFIKASI UNTUK PENINGKATAN DAYA SAING** 97

### ***Bagian Keempat***

#### **Pengembangan Pelabuhan Berbasis Logistik:**

<b>Permasalahan dan Perspektif Peningkatan Daya Saing</b>	99
<i>T. Ade Surya</i>	
I. Pendahuluan	99
II. Eksistensi Pelabuhan dan Peningkatan Daya Saing	103
III. Permasalahan Logistik dan Perspektif Peningkatan Daya Saing	105
3.1. Jenis, Hierarki, dan Klasifikasi Pelabuhan Nasional	106
3.2. Permasalahan Logistik dan Peningkatan Daya Saing	109
IV. Pengembangan Pelabuhan Berbasis Logistik	114
V. Penutup	117
Daftar Pustaka	118

### ***Bagian Kelima***

#### **Kebijakan Pemanfaatan Tol Laut:**

<b>Kinerja Program dan Penguatan Konektivitas Daerah</b>	121
<i>Izzaty</i>	
I. Pendahuluan	121
II. Kinerja Program dan Konektivitas Daerah	124
2.1. Rute dan Kinerja Program Tol Laut	124
2.2. Konektivitas Baru Daerah Terpencil	128
III. Peningkatan Pemanfaatan Kebijakan Tol Laut	131

IV. Penutup	135
Daftar Pustaka	136

### ***Bagian Keenam***

#### **Kegiatan Usaha dan Tarifkasi Jasa Pelabuhan:**

<b>Permasalahan dan Perspektif ke Depan</b>	139
---	-----

*Eka Budiyantri*

I. Pendahuluan	139
II. Kegiatan Usaha dan Tarif Jasa Pelabuhan	141
2.1. Kegiatan Usaha Pelabuhan	141
2.2. Tarif Jasa Pelabuhan	143
III. Mekanisme Penentuan Tarif Jasa Pelabuhan	147
IV. Permasalahan dan Perspektif Pengenaan Tarif Jasa Pelabuhan	151
V. Penutup	154
Daftar Pustaka	155

<b>DAMPAK INFRASTRUKTUR PELABUHAN TERHADAP PERDAGANGAN DAN PARIWISATA NASIONAL</b>	159
--	-----

### ***Bagian Ketujuh***

#### **Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Indonesia:**

<b>Kinerja dan Dampaknya terhadap Perdagangan di Kawasan Asia Tenggara</b>	161
--	-----

*Iwan Hermawan*

I. Pendahuluan	161
II. Kinerja Infrastruktur Pelabuhan dan Aliran Perdagangan Indonesia di Wilayah Asia Tenggara	166
2.1. Kinerja Infrastruktur Pelabuhan Indonesia	166
2.2. Pelabuhan Indonesia dan Aliran Perdagangan di Wilayah Asia Tenggara	171
III. Dampak Infrastruktur Pelabuhan Indonesia terhadap Aliran Perdagangan di Wilayah Asia Tenggara	176
3.1. Perspektif Ulasan Literatur	176

3.2. Hasil Empiris dengan Menggunakan Model Gravitasi	178
IV. Penutup	185
Daftar Pustaka	186

***Bagian Kedelapan***

<b>Peran Pelabuhan dalam Pengembangan Pariwisata: Pembelajaran dari Negara Lain dan Perspektifnya bagi Indonesia</b>	193
<i>Yuni Sudarwati</i>	
I. Pendahuluan	193
II. Kebijakan Pengembangan Pariwisata	198
III. Pengembangan Pelabuhan dan Wisata	202
3.1. Pembelajaran dari Negara Lain	202
3.2. Kinerja dan Perspektif Pengembangan Pelabuhan dan Wisata di Indonesia	206
IV. Penutup	219
Daftar Pustaka	221
Epilog	225
Indeks	231
Biografi Penulis	235
Biografi Editor	241

## EPILOG

### **PENGEMBANGAN PELABUHAN BERKELANJUTAN: PERSPEKTIF INVESTASI SWASTA DAN PENINGKATAN DAYA SAING**

*Prof. Dr. I Wayan Rusastra, APU*

Buku ini mengusung tema pengembangan pelabuhan berkelanjutan dengan mendorong peran investasi swasta yang lebih besar dalam upaya peningkatan produktivitas dan efisiensi pelayanan kepelabuhanan nasional. Terdapat tiga sasaran pokok yang hendak dicapai, yaitu (1) pengembangan pengelolaan pelabuhan berkelanjutan berbasis regulasi dan peningkatan peran investasi swasta, (2) pengembangan sistem logistik dan tarififikasi pengelolaan kepelabuhanan yang semakin efisien untuk peningkatan daya saing, dan (3) perumusan strategi dan kebijakan peningkatan kinerja perdagangan dan pengembangan pariwisata nasional.

#### **Pengembangan Pelabuhan Berkelanjutan dan Investasi Swasta**

Dalam makalahnya berjudul “Pembangunan Pelabuhan Berkelanjutan: Perspektif Ekonomi Politik dan Pengelolaan Pelabuhan Nasional”, Hariyadi menyatakan bahwa dalam pengembangan dan pengelolaannya dibutuhkan keseimbangan tujuan ekonomi, sosial, dan lingkungan sejalan dengan kepentingan lintas-generasi. Dalam konteks ini dibutuhkan kemauan politik yang kuat dan dukungan aspek kelembagaan untuk merealisasikannya. Paradigma yang mengusung inklusivitas ini mempertimbangkan secara harmoni

pengarusutamaan sosial, ekonomi, dan lingkungan dalam pemenuhan keadilan prosedural, distributif, dan *trust* sosial menuju peningkatan daya saing dan kesejahteraan masyarakat.

Juli P. Saragih dalam makalahnya “Kebijakan Pengelolaan Pelabuhan Nasional: Dasar Hukum, Rencana Induk Pelabuhan, dan Pelayanan Publik”, mengemukakan pengembangan pelabuhan nasional perlu didukung UU tentang kepelabuhanan sebagai pelengkap UU tentang pelayaran. Di samping itu, pengembangannya agar sejalan dengan pengelolaan pelabuhan di negara maju. Peningkatan daya saing sangat ditentukan oleh efisiensi waktu pelayanan, kelancaran pergerakan kapal, produktivitas sumber daya manusia, dan peralatan pelabuhan. Tantangan lainnya adalah penentuan tarif jasa pelayanan publik pelabuhan dengan sasaran mengurangi biaya logistik untuk peningkatan daya saing pelabuhan nasional.

Temuan strategis disampaikan oleh Rafika Sari dalam makalahnya “Investasi Swasta dalam Pengembangan Pelabuhan Nasional: Peluang dan Perspektif Kebijakan”, yaitu dalam keterbatasan APBN, pemerintah mendorong partisipasi investasi swasta dalam perspektif memacu persaingan usaha untuk menciptakan efisiensi. Kebijakan dan tekad pemerintah ini belum direspons dengan baik oleh pihak swasta. Beberapa faktor penyebabnya adalah kompleksitas masalah perizinan (konsesi dan kerja sama lainnya), pilihan investasi skala besar dengan kebutuhan modal yang tinggi, masalah birokrasi, dan efektivitas pengawasan pelaksanaan konsesi di lapangan. Jadi terdapat sejumlah permasalahan yang perlu dicarikan solusinya untuk meningkatkan partisipasi investasi swasta dalam pengembangan pelabuhan di tanah air.

### **Pengembangan Sistem Logistik dan Tarififikasi untuk Peningkatan Daya Saing**

Dalam makalahnya, “Pengembangan Pelabuhan Berbasis Logistik: Permasalahan dan Perspektif Peningkatan Daya Saing”, T. Ade

## *Epilog*

Surya menunjukkan bahwa biaya logistik di pelabuhan masih relatif tinggi di tingkat kawasan. Konsekuensinya adalah sektor logistik belum memberikan kontribusi signifikan dalam perekonomian nasional dan peningkatan daya saing. Pelaksanaan Sistem Logistik Nasional perlu terus dimantapkan sebagai panduan dalam mengatasi tingginya biaya logistik nasional. Pengembangan pelabuhan berbasis logistik dirancang dengan mengadaptasi konsep sistem logistik mutakhir, serta realisasinya dilakukan dalam cakupan pengelolaan pelabuhan, yaitu dengan membangun dan meningkatkan kualitas infrastruktur serta meningkatkan kualitas, efektivitas, dan efisiensi layanan pelabuhan pada aktivitas logistik.

Izzaty dari hasil analisisnya, “Kebijakan Pemanfaatan Tol Laut: Kinerja Program dan Penguatan Konektivitas Daerah”, memberikan informasi tentang kuatnya kemauan politik pemerintah dan arti strategis tol laut dalam membangun konektivitas dan mengurangi ketimpangan ekonomi dalam perspektif pemerataan pembangunan wilayah. Disebutkan bahwa dibutuhkan optimalisasi anggaran dan sumber daya lainnya dalam pengembangan tol laut dengan sasaran mengurangi disparitas harga serta memperbaiki kesetaraan upah dan kesejahteraan sosial. Dalam realisasinya dibutuhkan penguatan kapasitas sumber daya manusia, digitalisasi, kapal dan pelabuhan, serta sistem logistik.

Dalam makalahnya, “Kegiatan Usaha dan Tarififikasi Jasa Pelabuhan: Permasalahan dan Perspektif Ke depan”, Eka Budiyantri menyatakan terdapat kesan bahwa pelabuhan itu sebagai tempat yang keras, kotor, dan kumuh karena belum dikelola dengan baik dan modern. Pelabuhan perlu dikembangkan dengan fungsi multiguna yang efektif dan efisien yang mencakup bongkar muat barang, menaikkan menurunkan penumpang, dan juga sebagai destinasi wisata dengan tata kelola modern. Perbaikan tata kelola ini termasuk mekanisme penetapan tarif dari sejumlah kegiatan usaha kepelabuhanan. Dalam konteks ini dibutuhkan partisipasi pihak terkait dan efisiensi dalam

pengenaan tarif serta dalam merumuskan solusi dari sejumlah permasalahan tersebut.

### **Dampak Infrastruktur Pelabuhan terhadap Perdagangan dan Pariwisata Nasional**

Dalam makalahnya berjudul “Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Indonesia: Kinerja dan Dampaknya terhadap Perdagangan di Kawasan Asia Tenggara”, Iwan Hermawan menunjukkan bahwa infrastruktur pelabuhan pada dasarnya memiliki peran dalam memberikan dukungan terhadap aliran perdagangan di kawasan. Namun demikian, ternyata jumlah, kapasitas, dan kualitas infrastruktur pelabuhan nasional relatif terbatas dan dikhawatirkan berdampak terhadap kinerja perdagangan nasional di tingkat kawasan. Hal tersebut dikonfirmasi melalui hasil analisis empiris yang menunjukkan bahwa infrastruktur pelabuhan berdampak positif terhadap aliran perdagangan produk pertanian dan manufaktur nasional. Selain itu, faktor pendorong lainnya yang juga berdampak positif terhadap aliran perdagangan tersebut adalah GDP, jarak antarnegara, dan kualitas sistem pendidikan.

Yuni Sudarwati dalam makalahnya “Peran Pelabuhan dalam Pengembangan Pariwisata: Pembelajaran dari Negara Lain dan Perspektifnya bagi Indonesia”, menunjukkan pembelajaran dari negara lain bahwa pelabuhan dikelola secara modern dan juga dipersiapkan sebagai destinasi wisatawan. Pelabuhan dipersiapkan dengan kekhasan seperti kapal tradisional, rumah nelayan, dan kehidupan desa nelayan dengan keunikan budayanya. Bagi Indonesia, penggunaan kapal nelayan akan sangat sesuai untuk pelabuhan yang mempertahankan orisinalitas, sedangkan penggunaan kapal pesiar sebaiknya untuk pelabuhan utama. Pilihan wisata dengan kapal tradisional menjadi salah satu pilihan terbaik mengingat kecenderungan wisata lebih *customized* dan dalam skala kecil.

## **Saran Tindak Lanjut**

Dalam perspektif pengembangan pelabuhan berkelanjutan menuju pelabuhan modern dan efisien untuk mendukung perekonomian nasional (termasuk perdagangan dan pariwisata), terdapat beberapa aspek yang perlu dipertimbangkan:

- 1) Pengembangan pelabuhan berkelanjutan dan investasi swasta:  
(a) pengembangan pelabuhan berkelanjutan membutuhkan dukungan partisipasi publik serta penguatan kelembagaan dan modal sosial; (b) pengaturan kegiatan pengerukan alur laut dan kolam pelabuhan guna mendukung kelancaran pergerakan kapal; dan (c) peningkatan partisipasi investasi swasta membutuhkan solusi terkait dengan penyederhanaan perizinan, penawaran proyek yang layak kelola (*manageable*), serta transparansi dan kejelasan operasional pelabuhan.
- 2) Pengembangan sistem logistik dan tarififikasi untuk peningkatan daya saing: (a) kebijakan pengembangan pelabuhan berbasis logistik dirancang dengan mengadaptasi konsep sistem logistik mutakhir yang teruji dalam mengatasi banyak persoalan di sektor logistik; (b) optimalisasi kebijakan dan program tol laut dalam mendukung perekonomian nasional dan menjadikan tol laut sebagai kawasan yang aman, murah, dan nyaman; dan (c) penetapan kriteria, fungsi, dan status pelabuhan secara dinamis sehingga dapat diantisipasi kebijakan tarififikasi sejalan dengan perkembangan kegiatan usaha di pelabuhan.
- 3) Dampak infrastruktur pelabuhan terhadap perdagangan dan pariwisata nasional: (a) peningkatan kontribusi sektor perdagangan Indonesia di kawasan Asia Tenggara membutuhkan pemantapan kualitas sumber daya manusia melalui pelatihan dan sertifikasi, serta perluasan dan penguatan perangkat keras dan lunak infrastruktur pelabuhan; dan (b) pembenahan kota pelabuhan dan pertimbangan mendatangkan kapal pesiar

*Prof. Dr. I Wayan Rusastra, APU*

membutuhkan sinergi dan kerja sama pihak terkait mengingat kemungkinan dampaknya terhadap lingkungan.

## **Penutup**

Temuan pokok pengembangan pelabuhan berkelanjutan yang mencakup aspek yang dinilai komprehensif dan dikomplemen dengan langkah antisipatif pengembangan ke depan diyakini akan mampu membangun pelabuhan dan jasa pelayanan kepelabuhanan yang modern, efisien, dan berdaya saing. Infrastruktur pelabuhan dengan segala kelengkapannya diharapkan dapat menjadi prasyarat dasar peningkatan daya saing ekonomi nasional dalam arti luas, termasuk dalam pengembangan sektor perdagangan dan pariwisata nasional.

Jakarta, 1 Oktober 2020

Editor

## INDEKS

### A

akses, 18, 46, 49, 50, 71, 90, 181  
anggaran, 20, 74, 123, 227  
Asia Tenggara, 5, 58, 163, 164, 168,  
171, 174, 176

### B

badan usaha pelabuhan (BUP), 61,  
76  
barang, 16, 18, 36, 39, 63, 74, 99, 102,  
125, 129, 142, 159, 184  
biaya, 10, 12, 26, 50, 54, 70, 144, 148,  
155, 168  
angkut, 73, 133  
investasi, 26, 83  
logistik, 8, 13, 40, 50, 103, 109,  
115, 117, 141, 153, 227  
operasional, 67, 70, 87  
pelabuhan, 73, 140, 162  
transportasi, 50, 99, 105  
bongkar muat, 19, 48, 51, 53, 69, 79,  
106, 117, 142

### D

daerah, 39, 47, 58, 67, 104, 127  
daya saing, 17, 50, 77, 103, 109, 154  
destinasi wisata, 40, 195, 198, 206  
disparitas harga, 100, 121, 126, 132

### E

ekonomi, 4, 7, 10, 15, 26, 87, 90, 100,  
102, 104, 123, 131, 163, 182, 210,  
217  
emisi, 9, 12, 21

### F

fasilitas, 46, 62, 77, 106, 108, 142,  
168, 206

### G

Gas Rumah Kaca, 7, 9, 21

### H

Hak Asasi Manusia (HAM), 29  
hierarki, 39, 41, 44, 60, 63, 67, 75,  
105, 106, 107, 127, 141

### I

Indonesia, 5, 9, 13, 15, 20, 35, 36, 42,  
48, 50, 53, 57, 92, 99, 107  
*Indonesian National Shipowners'  
Association (INSA)*, 87, 149, 151  
infrastruktur, 3, 12, 15, 17, 18, 26,  
28, 36, 48, 60, 84, 102, 110, 116,  
135, 161, 166, 172, 176, 181, 195,  
199, 206, 230

inklusif, 25, 28, 135  
investasi, 12, 26, 54, 60, 71, 74, 75,  
76, 83, 88, 214

## **J**

jasa, 10, 55, 91, 102, 142, 147  
kepelabuhan, 22, 48, 52, 82, 108,  
117, 143, 146, 149, 152  
logistik, 43, 110

## **K**

kapal, 19, 25, 37, 50, 54, 62, 70, 73,  
103, 129, 150, 166, 204, 211  
pesiar, 208, 211, 213, 215, 217  
pinisi, 209  
tradisional, 204, 219, 220  
keadilan distributif, 26  
keadilan prosedural, 26, 29, 226  
kebijakan, 6, 9, 27, 40  
keadilan sosial, 11, 200  
kepelabuhanan, 6, 9, 12, 19, 37, 54,  
61, 76, 80, 86, 90, 146, 225  
kerja sama, 5, 16, 51, 76, 80, 84, 135,  
215  
kinerja, 51, 58, 68, 103, 110, 114,  
124, 161, 165, 169, 206  
konektivitas, 44, 91, 100, 121, 124,  
128, 131, 135, 195, 199, 200  
konsesi, 61, 80, 82, 92, 108, 226  
kota pelabuhan, 126, 178, 202, 203,  
207, 218  
KPBU, 81, 83, 84, 92

## **L**

laut, 5, 7, 23, 38, 46, 63, 79

lingkungan, 3, 4, 6, 9, 11, 17, 22, 23,  
26, 89, 115, 205, 210, 217  
*Logistics Performance Index*, 110  
logistik, 40, 43, 49, 50, 70, 99, 102,  
105, 109, 111, 114, 115, 124, 141,  
177, 226

## **M**

mekanisme, 74, 128, 133  
modal, 27, 51, 78, 88, 144  
Model Gravitasi, 178, 186

## **O**

otoritas, 38, 52, 108, 140, 178

## **P**

pariwisata, 40, 142, 184, 193, 194,  
196, 198, 200  
pariwisata bahari, 196  
pelabuhan, 3, 6, 9, 15, 16, 19, 22, 28,  
36, 40, 43, 48, 49, 62, 67, 75, 87,  
92, 101, 103, 106, 114, 125, 132,  
139, 141, 148, 161, 164, 169, 176,  
196, 202  
berbasis logistik, 99, 114, 115,  
117, 227  
daratan, 106, 146  
khusus, 106, 108  
kuno, 219  
laut, 38, 40, 54, 60, 106, 107, 178,  
217  
modern, 206, 211, 229  
pengumpan, 39, 41, 42, 60, 65, 67,  
70, 78, 107, 127  
pengumpul, 42, 45, 60, 63, 107,  
127

- strategis, 45, 125  
 umum, 40, 45, 49, 65, 79, 106  
 utama, 42, 46, 60, 63, 79, 80, 107,  
 127, 205  
 Pelabuhan Tanjung Perak, 126  
 pelayanan, 36, 52, 54, 63, 87, 107,  
 127, 140, 147  
 pelayanan publik, 38, 48, 55  
 pelayaran, 18, 37, 62, 100, 124, 129,  
 147  
 pembangunan, 3, 6, 13, 15, 20, 27, 71,  
 214  
 berkelanjutan, 5, 6, 9, 10, 21, 25,  
 28  
 pemerintah, 12, 16, 25, 38, 42, 47, 61,  
 71, 74, 79, 84, 89, 105, 109, 123,  
 127  
 pendidikan, 17, 179, 182, 185  
 pengarusutamaan, 12-14, 22-24, 27-  
 31, 226  
 pengembangan pelabuhan, 15, 23,  
 25, 28, 40, 45, 47, 57, 60, 70, 87,  
 90, 99, 105, 114, 116, 117, 202,  
 206, 213, 215  
 penumpang, 16, 19, 45, 62, 101, 103,  
 107, 142, 146, 166, 213, 227  
 penyediaan, 19, 70, 82, 84, 102, 108,  
 142, 200  
 penyelenggara, 38, 82, 107, 140, 144  
 peran negara, 12, 23, 25, 27, 28  
 perdagangan, 20, 36, 42, 53, 70, 92,  
 104, 128, 141, 163, 171, 175, 178,  
 184, 209, 228  
 perubahan iklim, 6, 12, 13, 21  
 planet, 3  
*Poisson Pseudo-Maximum-Likelihood*  
 (PPML), 184  
 Produk Domestik Bruto (PDB), 19,  
 109, 153, 163, 194  
 profit, 3, 69  
 provinsi, 35, 63, 67, 107, 149, 178  
**R**  
 regulasi, 18, 27, 37, 54, 62, 78, 79, 84,  
 110, 140, 225  
 Rencana Induk Pelabuhan Nasional  
 (RIPN), 8, 20, 36, 39, 42, 60  
 rute, 74, 121, 124, 127  
**S**  
 sistem logistik mutakhir, 115, 116,  
 118, 227  
 sistem logistik nasional, 45, 153, 227  
 sosial, 3, 7, 10, 24, 28, 90, 102, 147,  
 216  
 subsidi, 71, 73, 75, 123, 128  
 swasta, 12, 57, 61, 71, 74, 77, 79, 81,  
 85, 88, 91, 225  
**T**  
 tarif, 38, 48, , 55, 87, 133, 141, 143  
 terminal, 19, 52, 54, 62, 78, 102, 139,  
 166, 168, 213  
 Tol Laut, 39, 40, 43, 44, 72, 74, 75,  
 121, 123, 124, 126, 128, 130, 131,  
 152  
 transportasi, 19, 22, 36, 43, 45, 60,  
 73, , 87, 101, 110, 121, 139, 141,  
 167, 176, 181, 198  
 transportasi laut, 22, 37, 42, 44, 45,  
 57, 58, 91, 99, 100, 103, 121, 127,  
 129, 144, 196, 220  
**U**  
 usaha, 22, 51, 68, 76

**W**

waktu, 54, 82, 117

wilayah, 3, 5, 7, 16, 57, 70, 87, 99,  
103, 163, 165, 171, 174, 177, 180,  
195

## BIOGRAFI PENULIS

**Hariyadi**, lahir di Banyumas 11 Desember 1970, peneliti madya bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik pada Pusat Penelitian, Badan Keahlian Setjen DPR RI, Jakarta, (1997-sekarang). Menyelesaikan pendidikan S-1 pada Fisipol HI UGM, Yogyakarta (1990-95), S-2 pada Program Kebijakan Publik, *Faculty of Economics, Business and Policy Studies*, UBD, Brunei Darussalam (2001-02), dan S-3 pada Program Ilmu Lingkungan, SIL-UI, Jakarta (2016-19). Serangkaian kursus yang pernah diikuti, antara lain, *Joint Training Program in Parliamentary Research and Information Service Provision, the Centre for Democratic Institutions*, Parlemen Australia, Canberra, 16-27 Agustus 1999, *Parliamentary Internship Program* (ITEC Plan Sponsorship), Lok Sabha Secretariat, New Delhi India, 1-30 November 2007, *Advanced Professional Training, Managing Global Governance*, Bonn, Republik Federal Jerman, Juni–Desember 2011, Project Phase MGG di *European Environmental Agency*, Denmark, Oktober-Desember 2011. Di samping aktif dalam kegiatan sosial, juga aktif menulis di beberapa media nasional dan lokal.

**Juli Panglima Saragih**, lahir di Kota Tebingtinggi, Sumatera Utara, tanggal 21 Juli 1964. Saat ini bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil Golongan IVC dengan jabatan Fungsional Peneliti Madya Bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik di Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI sejak tahun 1990. Pendidikan formal yang sudah ditempuh adalah Sarjana (S1) dari FISIP Universitas Negeri Padjadjaran Bandung Tahun 1988. Pascasarjana (S2) Magister Manajemen (MM) dari Universitas Nusantara Jakarta, tahun 1999. Aktif menulis di surat kabar nasional dan daerah, dan beberapa majalah dalam negeri sejak tahun 1992.

Menulis buku tentang: 'Desentralisasi fiskal ...' yang diterbitkan oleh Penerbit PT. Ghalia Indonesia (GI), Jakarta, April 2003, dan beberapa buku lainnya. Aktif melakukan penelitian di dalam negeri, dan mengikuti berbagai seminar, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan jabatan peneliti, keparlemenan, dan lain-lain. Terlibat dalam Tim Penyusun UU: (1) UU Anti Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, (2) UU Perlindungan Konsumen; (3) UU Pertambangan Mineral dan Batubara; (4) UU Perindustrian; (5) UU Pajak Daerah dan Retribusi Daerah; (6) UU Lembaga Keuangan Mikro; (7) UU Perasuransian; (8) UU Perubahan UU No. 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi; serta (9) RUU Energi Baru dan Terbarukan.

**Rafika Sari**, menyelesaikan studi S1 pada Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan (IESP), Fakultas Ekonomi, Universitas Diponegoro (1999) dan pendidikan Program Pasca Sarjana Ilmu Ekonomi Universitas Indonesia (2006). Bekerja sebagai Peneliti Bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik pada Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI mulai tahun 2009 dengan kepakaran Kebijakan Publik. Tulisan yang sudah dipublikasikan, antara lain, "Kondisi Ketahanan Pangan dan Sektor Pertanian Indonesia Dalam Rangka Kerja Sama Regional Asia dan Eropa", Bagian Buku Isu-Isu Internasional Kontemporer Dalam Diplomasi Parlemen (2015), "Sektor Transportasi Laut Dan BUMN: Upaya Menekan Inefisiensi Melalui Integrasi Usaha", Bagian Buku Kebijakan Ekonomi Maritim Indonesia (2015), "Pengelolaan Aset dan Penyertaan Modal Negara BUMN: Kondisi Eksisting dan Reformasi Kebijakan" (2016), "Implementasi Pengembangan Kawasan Industri Dalam Meningkatkan Daya Saing Industri Agro Indonesia" (2017); "Kemitraan dan Sinergi BUMN Mendukung Ekspor UMKM: Perspektif Konsolidasi dan Rumah Kreatif BUMN", Bagian Buku Paket Kebijakan Ekonomi dan Akuntansi Keuangan (2018); dan "Peran BUMN Dalam Pembangunan Infrastruktur Prioritas", Bagian Buku Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan: Perspektif Kebijakan Menuju Pertumbuhan

Berkualitas (2019). Penulis dapat dihubungi melalui email: rafika.sari@dpr.go.id.

**T. Ade Surya**, menyelesaikan pendidikan S1 Teknik Industri di Fakultas Teknologi Industri Universitas Islam Indonesia dan pendidikan S2 *General Management* di Magister Manajemen Universitas Gadjah Mada. Penulis bekerja sebagai peneliti bidang ekonomi dan kebijakan publik pada Pusat Penelitian-Badan Keahlian DPR RI. Beberapa tulisan yang telah dipublikasikan antara lain, yaitu “Dampak Pembangunan Kawasan Industri terhadap Akselerasi Pembangunan Infrastruktur Daerah kepulauan”, Bagian Buku Penguatan Industri Nasional, “*Domestic Market Obligation* Batu Bara dalam Konteks Kebijakan Energi Nasional”, Bagian Buku Pengelolaan Sumber Daya Pertambangan dan Energi: Kasus Panas Bumi dan Batu Bara, “Kebijakan Pembangunan Infrastruktur: Optimalisasi Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Menuju Pertumbuhan Berkualitas, Bagian Buku Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan: Perspektif Kebijakan Menuju Pertumbuhan Berkualitas.

**Izzaty**, menyelesaikan studi S1 pada Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Andalas (2000) dan pendidikan Magister Perencanaan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia (2009). Bekerja sebagai Peneliti Bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik pada Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI mulai tahun 2009. Beberapa karya tulis ilmiah yang telah ditulis, antara lain, Kebijakan *Feed-in Tariff* di Indonesia: Studi Kasus Energi Panas Bumi dan Energi Surya, Kebijakan Penetapan Upah Minimum di Indonesia, Kebijakan Pengembangan Produksi Garam Nasional, dan Pengembangan Wilayah Pesisir: Kinerja dan Prospek Pengelolaan Pesisir Terpadu. Penulis dapat dihubungi melalui email: izzatym@yahoo.com atau izzaty@dpr.go.id.

**Eka Budiyaniti**, menempuh studi S1 pada Jurusan Matematika–Fakultas MIPA, Universitas Padjadjaran pada tahun 2001 dengan kekhususan matematika terapan. Kemudian melanjutkan pendidikan Pascasarjana pada Jurusan Ilmu Ekonomi–Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia pada tahun 2006 dengan kekhususan kebijakan moneter dan perbankan. Bekerja di Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI mulai tahun 2009 sebagai Peneliti Bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik dengan kepakaran Ekonomi Kebijakan. Beberapa topik jurnal dan buku yang telah ditulis antara lain adalah *time inconsistency* dalam kebijakan moneter, *inflation targeting*, subsidi pajak, pinjaman luar negeri, stabilitas sistem keuangan, krisis Eropa, sektor keuangan, *green banking*, *twin deficit*, bank khusus industri, industri manufaktur, investasi, *e-commerce*, industri 4.0, perdagangan beras, skema pembiayaan infrastruktur, dan industri keuangan syariah. Penulis dapat dihubungi melalui email: eka.budiyaniti@dpr.go.id.

**Iwan Hermawan**, menyelesaikan pendidikan doktoral Ilmu Ekonomi di Universitas Indonesia pada tahun 2020. Saat ini bekerja sebagai peneliti di Pusat Penelitian, Badan Keahlian-Setjen DPR RI dengan fokus pada isu-isu ekonomi makro, ekonomi internasional, dan ekonomi pertanian. Beberapa karya tulis ilmiah yang telah dipublikasikan melalui jurnal terakreditasi, prosiding, dan buku, antara lain, yaitu “Measuring ASEAN Rice Non-Tariff Measures (NTMs) and Its Impact on Indonesian Food (Rice) Security” (ICAME, 2018), “Indonesian Readiness for Digital Economy: Case on Trade Flows in ASEAN Region” (ICOT 2019), “The Impact of ASEAN Economy Community on Indonesian Food Security: Rice Case” (bagian buku dari *Challenges of the Global Economy: Some Indonesian Issues*, 2019), dan “Integrasi Harga Beras Era Perdagangan Terbuka dan Dampaknya terhadap Swasembada dan Kesejahteraan Pelaku Ekonomi Beras” (Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan, 2020).

### *Biografi Penulis*

**Yuni Sudarwati**, menempuh Pendidikan S1 dengan jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik-Universitas Gadjah Mada diselesaikan pada tahun 2000, setelah itu jenjang pendidikan dilanjutkan ke S2 pada Program Studi Manajemen, Magister Sains Ilmu Ekonomi-Universitas Gadjah Mada dan lulus pada tahun 2003. Pekerjaan sebagai peneliti di bagian Ekonomi dan Kebijakan Publik, Pusat Penelitian, Badan Keahlian Dewan-DPR RI dimulai sejak tahun 2009. Adapun kepakaran yang dikuasai adalah manajemen dan kebijakan, dengan kekhususan di bidang manajemen pemasaran dan manajemen sumber daya manusia. Surat elektronik dapat dialamatkan ke: [yuni.sudarwati@dpr.go.id](mailto:yuni.sudarwati@dpr.go.id).

## BIOGRAFI EDITOR

**I Wayan Rusastra**, lahir di Denpasar, 31 Desember 1951. Ia menyelesaikan pendidikan *Ph.D Agricultural Economics* dari Universitas Filipin di Los Banos (UPLB) tahun 1995. Dalam perkembangan karirnya selama 37 tahun (1979-2016) sebagai Aparatur Sipil Negara (ASN) di Pusat Sosial Ekonomi dan Kebijakan Pertanian (PSEKP), ia ditetapkan sebagai Ahli Peneliti Utama (APU) pada tahun 2001 (Keppres RI No. 68/M/2002). Pada 30 Desember 2010 ia dikukuhkan sebagai Profesor Riset Agroekonomi dan Kebijakan Pertanian dengan orasi: Reorientasi Paradigma Pengentasan Kemiskinan dalam Mengatasi Dampak Krisis Ekonomi Global. Orasi purna bakti dilakukan Desember 2016 dengan judul, SDG dan Nawacita: Implikasinya terhadap Penelitian dan Pembangunan Pertanian Berkelanjutan.

Dalam perjalanan karirnya, ia menerbitkan tidak kurang dari 150 karya tulis ilmiah (KTI), sebagai editor 36 buku/prosiding, Ketua Dewan Redaksi 3 jurnal ilmiah, yaitu Forum Agro Ekonomi (FAE), Jurnal Penelitian dan Pengkajian Teknologi Pertanian (JPPTP), dan Jurnal Analisis Kebijakan Pertanian (JAKP), serta sebagai Anggota Dewan Redaksi dan Mitra Bestari 10 jurnal ilmiah lainnya. Suatu kehormatan baginya sebagai Editor tunggal 11 buku unggulan di Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI, dan Editor 13 buku/prosiding unggulan di PSEKP dengan lembaga mitra (nasional dan internasional) seperti IAARD Press/Balitbangtan, Puslitbangnak, DPP Perhepi, ACIAR, UNESCAP-CAPSA, APEC, dan FAO. Penugasan yang sempat diemban di antaranya adalah sebagai Kepala Bidang Publikasi dan Kerjasama Penelitian PSEKP, Deputy Direktur R&D UNESCAP-CAPSA, Tim Penilai Peneliti Pusat (TP3)-LIPI, Widyaiswara Luar Biasa

Pusbindiklat-LIPI, Tim Penilai naskah orasi Profesor Riset di PSEKP dan LIPI, Sekretaris Pokja Ahli Dewan Ketahanan Pangan Nasional, serta pembimbing dan promotor program doktor di IPB, UNPAD, dan UGM. Atas pengabdianannya dalam penelitian dan pengembangan iptek bidang agroekonomi dan kebijakan pembangunan, ia dianugerahi penghargaan: Ahli Peneliti Utama (APU) Berprestasi dari Menteri Pertanian (2002), Satyalancana Karya Satya X Tahun (1998), Satyalancana Karya Satya XX Tahun (2004), dan Satyalancana Karya Satya XXX Tahun (2015) dari Presiden Republik Indonesia. Ia dapat dihubungi melalui email: [wrusastra@yahoo.com](mailto:wrusastra@yahoo.com).