

DAFTAR ISI

Pengantar Redaksi	iii – vi
Ringkasan Tulisan	vii– xxii
Dilema Kebijakan Subsidi Harga Bahan Bakar Minyak dan Alternatif Solusinya	
<i>Juli Panglima Saragih</i>	585 - 605
Desain Kebijakan Publik dalam Menghadapi Krisis Global	
<i>Telisa Aulia Falianty</i>	607- 626
Pemberlakuan Asas Kesetaraan Kepemilikan Saham Perbankan terhadap Pertumbuhan Industri Perbankan Indonesia	
<i>Rafika Sari dan Edmira Rivani</i>	627 - 655
Kebijakan Pengembangan Produksi Garam Nasional	
<i>Izzaty dan Sony Hendra Permana</i>	657 - 680
Pengaruh Investasi Asing dan Hutang Luar Negeri terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia	
<i>Niken Paramita Purwanto dan Dewi Restu Mangeswuri</i>	681 - 706
Hubungan Antara Pasar Modal dan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia: Analisis <i>Vector Auto Regressions</i> (VAR)	
<i>Lisnawati dan Eka Budiyaniti</i>	707 - 728
Masalah Kebijakan dalam Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Infrastruktur	
<i>Achmad Wirabrata dan T. Ade Surya</i>	729 - 752
Kebijakan Privatisasi dalam Upaya Profitisasi PT. Kereta Api	
<i>Sukarna Wiranta</i>	753 - 784
 Pedoman Penulisan	

PENGANTAR REDAKSI

Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik Edisi ke-2 bulan Desember 2011 ini, menampilkan 8 tulisan yang terdiri dari 6 tulisan dari penulis P3DI, 1 penulis dari LIPI, dan 1 penulis dari seorang dosen Universitas Indonesia (UI). Dengan terbitnya Jurnal Edisi Desember 2011 ini maka jurnal ini sudah 4 edisi hadir bagi pembaca. Jurnal ini pertama kali diterbitkan pada Juni 2010. Redaksi optimis tahun 2012 penerbitan jurnal akan terus berlanjut dan hadir bagi pembaca dengan topik dan ulasan lebih aktual, dengan analisa yang tajam serta disesuaikan dengan isu-isu yang berkembang di parlemen.

Mengawali pembabakan tulisan dalam jurnal, tulisan pertama berjudul *“Dilema Kebijakan Subsidi Harga Bahan Bakar Minyak dan Alternatif Solusinya”*, oleh saudara Juli Panglima Saragih. Tulisan ini mengulas argumentasi mengapa Pemerintah tetap mempertahankan kebijakan subsidi harga BBM. Padahal semakin besar konsumsi BBM oleh masyarakat maka semakin besar alokasi subsidi BBM di APBN. Penulis berpendapat bahwa harga BBM sebaiknya dinaikkan secara bertahap atau periodik pada saat harga minyak mentah melonjak di pasar internasional. Solusi lain adalah perlunya dikembangkan alternatif energi BBM lain yaitu pengembangan *biofuel* atau *biodiesel*.

Tulisan kedua adalah *“Desain Kebijakan Publik dalam Menghadapi Krisis Global”*, oleh Telisa Aulia Falianty. Tulisan ini mencoba menguraikan penyebab terjadinya krisis (finansial) global. Krisis (finansial) global tidak hanya melanda AS tetapi juga sebagian negara anggota Uni Eropa. Dikhawatirkan krisis global akan berpengaruh terhadap perekonomian Indonesia. Apabila Indonesia tidak mengantisipasinya dengan membuat ‘sistem pertahanan’ bidang keuangan, maka tidak lama lagi akan berdampak negatif terhadap pertumbuhan investasi, industri, dan ekspor-impor Indonesia. Perekonomian Indonesia merupakan sistem ekonomi terbuka, sehingga apabila krisis keuangan global terjadi seperti tahun 2008, maka akan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi.

Tulisan ketiga adalah *“Pemberlakuan Asas Kesetaraan Kepemilikan Saham Perbankan terhadap Pertumbuhan Industri Perbankan Indonesia”* oleh Rafika Sari dan Edmira Rivani. Tulisan ini mengulas tentang fenomena

kecenderungan kepemilikan saham perbankan nasional oleh warga asing atau perusahaan asing. Beberapa bank swasta nasional saat ini sebagian besar sahamnya sudah dimiliki oleh investor asing. Industri perbankan di Indonesia memang cenderung liberal dengan mengundang investor asing untuk memiliki sebagian saham bank nasional. Tetapi hal ini seharusnya juga berlaku bagi investor Indonesia. Asas kesetaraan inilah yang harus diperjuangkan agar WNI atau perusahaan Indonesia dapat memiliki saham bank-bank asing di luar negeri.

Tulisan keempat adalah "*Kebijakan Pengembangan Produksi Garam Nasional*" oleh Izzaty dan Sony Hendra Permana". Tulisan ini mengulas tentang persoalan industri garam dalam negeri, khususnya oleh BUMN PT. Garam. Di samping itu, Pemerintah perlu melindungi industri garam rakyat yang ada di beberapa daerah dengan membantu dari sisi teknis produksi dan modal agar Pemerintah tidak mengimpor garam dari luar negeri. Kebutuhan garam untuk industri memang cenderung meningkat dibandingkan kebutuhan garam rumah tangga. Tetapi kebijakan impor sebaiknya menjadi alternatif terakhir pada saat industri garam rakyat belum mampu mencukupi kebutuhan industri.

Tulisan kelima adalah "*Pengaruh Investasi Langsung dan Hutang Luar Negeri terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia*", oleh Niken Paramitha dan Dewi Restu Mangeswuri. Tulisan ini mengulas tentang pentingnya investasi langsung dan hutang luar negeri (*foreign direct investment*) bagi memacu pertumbuhan ekonomi (PDB). Di samping berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, investasi asing (langsung) juga dapat menciptakan lapangan kerja baru guna mengurangi tingkat pengangguran di Indonesia. Pertumbuhan ekonomi (PDB) yang positif dan berkualitas adalah apabila didukung oleh investasi asing dan net-ekspor.

Tulisan keenam adalah "*Perkembangan Pasar Modal dan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia: Analisis Vector Auto Regressions (VAR)*" oleh Lisnawati dan Eka Budiyaniti. Tulisan ini mengulas keterkaitan antara variabel pasar modal dengan variabel pertumbuhan (PDB) ekonomi Indonesia melalui analisis *Vector Autoregressions*. Kemajuan atau kinerja pasar modal yang dilihat dari IHSG akan mempengaruhi tingkat pertumbuhan ekonomi dalam suatu periode. Model *Vector Autoregressions* menunjukkan tingkat akurasi dari analisis variabel pasar modal terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Sedangkan tulisan ketujuh adalah *“Masalah Kebijakan dalam Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Infrastruktur”* oleh Achmad Wirabrata dan T. Ade Surya. Tulisan ini mengulas perlunya campur tangan Pemerintah dalam hal pengadaan tanah untuk kepentingan pembangunan, termasuk pembangunan infrastruktur. Keterlambatan pembangunan infrastruktur salah satunya disebabkan oleh lambatnya pembebasan tanah, karena belum adanya payung hukum dalam bentuk Undang-Undang yang dapat ‘memaksa’ publik untuk menyerahkan tanahnya untuk pembangunan, seperti jalan, jembatan, bandar udara, pelabuhan laut, proyek pembangkit listrik, dan lain-lain.

Tulisan yang kedelapan adalah *“Kebijakan Privatisasi Dalam Upaya Profitisasi PT. Kereta Api”*, oleh Prof. (Riset) Sukarna (LIPI). Tulisan ini mengulas tentang kebijakan Pemerintah dalam melakukan privatisasi terhadap BUMN PT. Kereta Api. Salah satu alasan Pemerintah untuk melakukan privatisasi adalah guna meningkatkan laba BUMN yang diprivatisasi. Padahal privatisasi BUMN tidak sepenuhnya dapat menciptakan profitisasi. Bisa saja privatisasi BUMN dilakukan tetapi apabila kinerja usaha tidak efisien, khususnya kinerja keuangannya, maka BUMN sulit menghasilkan laba. Laba BUMN ini sangat penting dalam menambah pendapatan dalam APBN dari bagian laba BUMN. Privatisasi BUMN PT. Kereta Api dapat saja dilakukan apabila ada tujuan dan target yang dapat diukur dan jelas, serta kapan PT. Kereta Api dapat menghasilkan laba setelah proses privatisasi dilakukan.

Tulisan dalam Jurnal EKP kali ini adalah dengan topik yang beragam. Namun demikian tetap dalam koteks bidang ekonomi dan kebijakan publik. Redaksi mengucapkan terima kasih kepada para penulis Jurnal EKP Edisi Desember 2011 yang secara konsisten terus memiliki ide-ide dan pemikiran yang dituangkan dalam tulisan-tulisan.

Redaksi juga mengucapkan terima kasih khususnya kepada Redaksi Ahli Jurnal EKP yaitu Bapak Dr. Achmad Kemal Hidayat, SE., (Dosen Senior UNPAD), dan kepada Prof. (Riset) Sukarna, SE., MA. (LIPI), memberikan masukan dan penyempurnaan seluruh tulisan yang ada.

Redaksi juga mengucapkan terima kasih kepada beberapa mitra bestari yang sudah mendukung dalam penyempurnaan tulisan-tulisan dalam Jurnal EKP ini antara lain kepada: Bapak Prof. Dr. Carunia Mulya

Firdausy, Dr. Pantjar Simatupang, Prof. Dwi Purwoko, Prof. (Riset) Wajan Rusastra, dan Dr. Indria Samego.

Redaksi Jurnal EKP Edisi Desember 2011 mengharapkan tulisan-tulisan dalam Jurnal EKP ini dapat menjadi referensi dan bahan masukan bagi para pembaca, khususnya bagi Anggota Dewan dalam rangka tugas-tugas konstitusional sebagai Anggota DPR RI dalam pembuatan kebijakan dan pengambilan keputusan politik bagi bangsa dan negara.

Sebagai akhir, Redaksi mengucapkan terima kasih atas terbitnya Jurnal EKP ini. Sekian.

Jakarta, 19 Desember 2011

Hormat Kami,

Redaksi

Ringkasan Tulisan

Dilema Kebijakan Subsidi Harga Bahan Bakar Minyak dan Alternatif Solusinya

Juli Panglima Saragih

Kebijakan Pemerintah di sektor energi saat ini antara lain dilakukan dengan penerapan subsidi harga terhadap beberapa jenis bahan bakar minyak (BBM) yaitu jenis Premium, Solar, dan Minyak Tanah. Sebelumnya terdapat lima jenis bahan bakar minyak yang disubsidi. Salah satu alasan Pemerintah memberikan subsidi harga tersebut adalah karena sebagian besar masyarakat miskin dan berpendapatan sangat rendah tidak mampu membeli BBM tersebut apabila harganya diserahkan kepada mekanisme pasar bebas.

Di samping itu, Pemerintah berpendapat, apabila harga BBM tersebut diserahkan kepada mekanisme pasar maka, kenaikan harga akan menyebabkan efek berantai terhadap kenaikan harga barang-barang di pasar, khususnya harga kebutuhan pokok masyarakat. Pemerintah menilai kenaikan harga barang di pasar tidak dapat dicegah dan dihindari, sehingga menyebabkan inflasi yang relatif tinggi.

Dengan adanya kebijakan subsidi harga terhadap 3 jenis BBM tersebut, maka akan menambah beban terhadap anggaran negara (APBN). Semakin besar jumlah konsumsi ketiga jenis BBM tersebut, semakin bertambah anggaran yang dibutuhkan untuk subsidi harga. Oleh karena itu sampai akhir Desember 2011, misalnya, jumlah konsumsi BBM sudah melebihi kuota BBM yang ditetapkan dalam APBN untuk setiap provinsi. Dampaknya terjadi peningkatan subsidi pada APBN - Perubahan Tahun Anggaran 2011. Kenaikan anggaran subsidi tersebut jelas menambah beban bagi APBN. Padahal anggaran non-subsidi sangat dibutuhkan dalam pembangunan, terutama anggaran belanja modal. Setiap tahun, kebijakan subsidi harga BBM ini merupakan dilemma bagi Pemerintah.

Sebagaimana diketahui bahwa harga BBM yang berlaku saat ini berbeda dengan harga keekonomian BBM. Harga BBM yang disubsidi sudah

termasuk Pajak Bahan Bakar Minyak (PBBM), dan biaya distribusi dan margin untuk PT. Pertamina. Sebenarnya mekanisme penetapan harga BBM yang dipasarkan di dalam negeri masih berdasarkan kepada MOPS + *Alpha*.

Sampai saat ini Pemerintah masih belum mengambil kebijakan baru mengenai subsidi harga BBM ke depan. Penulis berpendapat bahwa kebijakan subsidi harga BBM ini sebaiknya dievaluasi dengan merencanakan beberapa solusinya antara lain dengan menaikkan harga BBM secara periodik (bertahap) seiring dengan kenaikan harga minyak mentah di pasar internasional. Pada saat harga minyak mentah turun di pasar internasional, maka harga BBM yang dipasarkan di dalam negeri juga harus turun.

Berdasarkan ketentuan dalam APBN Tahun Anggaran 2011, pada saat harga minyak di atas USD90 per barel, maka Pemerintah harus mengevaluasi harga BBM. Pertimbangan Pemerintah untuk tidak menaikkan harga BBM pada saat harga minyak mentah di atas USD90 per barel, maka Pemerintah terpaksa menambah alokasi anggaran subsidi harga BBM dalam APBN. Pemerintah seharusnya dapat memutuskan kapan subsidi harga BBM dikurangi atau dihapus pada saat dikisaran berapa harga minyak mentah di pasar internasional.

Pada tahun 2012 mendatang, kecenderungan fluktuasi harga minyak mentah di pasar internasional dapat terjadi. Persoalan subsidi harga BBM ini dipastikan akan terus berulang selama Pemerintah tidak melakukan berbagai solusi alternatif yang tidak menimbulkan gejolak ekonomi dan sosial di masyarakat. Padahal seharusnya ketika harga minyak mentah di pasar internasional naik, maka sudah sewajarnya harga BBM juga naik. Sebaliknya ketika harga minyak mentah turun di pasar internasional, maka harga BBM juga akan ikut turun. Inilah yang dinamakan harga sesuai dengan kondisi pasar atau mekanisme persaingan di pasar.

Himbauan Pemerintah kepada masyarakat untuk mengurangi konsumsi BBM bersubsidi sangat sulit dilakukan, ketika harga BBM tidak naik. Wacana atau rencana Pemerintah untuk mewajibkan kendaraan pribadi mengkonsumsi BBM non-subsidi juga masih belum efektif dan dipertanyakan masyarakat. Pertanyaannya adalah bagaimana pengawasan kebijakan ini apabila diterapkan? Kebijakan ini diperkirakan tidak efektif dan masih saja ada celah untuk disalahgunakan apabila tidak ada pengawasan yang sangat ketat dari Pemerintah.

Ketika Pemerintah masih menghadapi persoalan subsidi harga BBM dalam APBN, seharusnya Pemerintah sudah merencanakan secara baik dan komprehensif kebijakan pengembangan energi alternatif seperti pengembangan *biofuel*, *biodiesel* dalam kerangka kebijakan bio-energi. Kebijakan *biofuel* adalah kebijakan yang bertujuan untuk mengurangi pemanfaatan energi BBM dari energi *fossil* dikombinasikan dengan menggunakan produk-produk pertanian untuk bahan bakar. Beberapa negara sudah mulai mengembangkannya seperti Brasil, India, Uni Eropa, AS, dan lain-lain.

Pemerintah seharusnya tidak menunggu sampai sumber daya alam migas habis dari perut bumi baru mengembangkan energi alternatif berbahan dasar produ-produk pertanian. Diprediksikan sangat sulit untuk melarang masyarakat mengurangi atau tidak mengkonsumsi BBM karena energi BBM sangat penting bagi kehidupan dan kesejahteraan masyarakat. Tetapi menghimbau masyarakat untuk menghemat pemakaian energi BBM adalah tepat. Penghematan energi BBM harus pula seiring dengan pengembangan energi alternatif seperti *biofuel* dan *biodiesel*.

RINGKASAN TULISAN

DESAIN KEBIJAKAN PUBLIK DALAM MENGHADAPI KRISIS GLOBAL

Telisa Aulia Falianty

Krisis global telah menyebar ke seluruh dunia dan menimbulkan pesimisme di berbagai belahan dunia. Krisis di Amerika Serikat dan Eropa telah menyebabkan pertumbuhan ekonomi dunia secara rata-rata melambat. Krisis global ini harus ditangani dengan menggunakan kebijakan publik yang tepat. Makalah ini akan membahas desain kebijakan publik untuk menangani krisis baik dari kebijakan moneter, kebijakan fiskal, dan kebijakan sektoral. Metode penelitian yang digunakan adalah analisis deskriptif dilengkapi dengan metodologi kuantitatif di beberapa bagian. Analisis dari kajian menunjukkan bahwa Indonesia harus mengambil serangkaian kebijakan baik di kebijakan fiskal, moneter, maupun sektoral untuk menangani dan memitigasi krisis.

Dari sisi kebijakan moneter diperlukan kebijakan untuk memperkuat *macroprudential* dan *microprudential*, kebijakan untuk memperkuat sistem deteksi dini (*early warning system*), memperkuat protokol manajemen krisis, memanfaatkan arus modal masuk dengan meningkatkan *Initial Public Offering* (IPO), serta memanfaatkan peluang penurunan inflasi dengan penurunan suku bunga. Sedangkan dari sisi kebijakan fiskal diperlukan kebijakan untuk memperbaiki penyerapan anggaran, mempersiapkan dana darurat pengendalian krisis, serta menciptakan insentif fiskal seperti *tax holiday* dalam rangka memanfaatkan dana asing yang banyak masuk ke Indonesia akibat krisis global.

Kebijakan moneter dan fiskal saja tidak cukup di dalam menghadapi krisis. Diperlukan kebijakan struktural. Dampak krisis terhadap sektor-sektor di Indonesia tidak sama. Untuk itu stimulus sektoral diperlukan. perlu desain kebijakan sektoral yang melengkapi kebijakan moneter dan fiskal di level makro. Untuk sektor *tradables*, diperlukan kebijakan untuk menjaga daya saing dari sektor *tradables* ini. Di dalam ranking daya saing dunia menurut *World Economic Forum*, pada tahun 2011-2012 Indonesia menempati peringkat ke 46 dunia turun dari posisi 44 pada tahun 2010-2011. Penurunan ini terjadi karena ranking Indonesia menurun jauh dalam masalah *public institutions*, birokrasi, dan infrastruktur. Salah satu

terobosan yang telah dibuat adalah adanya *Masterplan* Percepatan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia (MP3EI) untuk memperbaiki infrastruktur. Perbaikan infrastruktur dan konektivitas ini memang sangat diperlukan untuk membantu sektor-sektor *tradables* untuk lebih berdaya saing di tengah kompetisi global yang semakin ketat.

Adanya krisis yang sering terjadi dan berulang-ulang mengingatkan kita pentingnya memiliki *crisis policy framework* yang kuat. Mitigasi krisis dan manajemen krisis perlu terus diperkuat. Di dalam jangka panjang, *sense of crisis* juga perlu disosialisasikan sejak dini. Intinya kita harus memiliki kebijakan publik yang kuat untuk menghadang krisis, mulai dari *crisis prevention, crisis mitigation and control*, serta *crisis resolution*.

RINGKASAN TULISAN

PEMBERLAKUAN ASAS KESETARAAN KEPEMILIKAN SAHAM PERBANKAN TERHADAP PERTUMBUHAN INDUSTRI PERBANKAN INDONESIA

Rafika Sari
Edmira Rivani

Berawal dari krisis finansial pada tahun 1997-1998, yang terjadi di banyak negara di Asia, Amerika Serikat dan *International Monetary Fund* (IMF) mendapat kesempatan untuk mengintervensi dalam menjawab permasalahan efisiensi atas model pembangunan negara Asia Timur. Jatuhnya nilai mata uang, saham dan pasar *real estate* menyebabkan kreditor tidak mau menyalurkan uangnya untuk bisnis di negara Asia. IMF menyalurkan bantuan kepada negara Asia yang terkena dampak krisis dengan *structural adjustment programs* di mana yang termasuk dalam reformasi ini adalah liberalisasi perdagangan, pasar keuangan yang deregulasi dan terbuka, "*western accounting*", finansial, dan *legal practices* yang mendukung bank-bank dan korporasi negara-negara maju. Reformasi sistem finansial juga berdampak pada penutupan beberapa lembaga keuangan yang bangkrut dan peningkatan kepemilikan asing pada bisnis dan lembaga keuangan domestik.

Demikian halnya dengan Indonesia, krisis finansial yang melanda Asia Timur dan Asia Tenggara memberikan kesempatan IMF melakukan intervensi dengan tujuan untuk memulihkan kepercayaan masyarakat terhadap Pemerintah melalui bantuan keuangan dalam mengatasi masalah neraca pembayaran selama masa program tiga tahun, yaitu mulai tahun 1997 hingga 2000. Namun, dana *recovery* yang diberikan oleh IMF kepada Pemerintah Indonesia tersebut disertai dengan berbagai persyaratan ketat yang harus dipenuhi kewajibannya oleh Pemerintah Indonesia, di antaranya adalah liberalisasi perdagangan dan restrukturisasi sektor keuangan. Kebijakan perizinan kepemilikan saham perbankan melalui PP Nomor 29 Tahun 1999 tentang Pembelian Saham Bank Umum membuka kesempatan pihak asing untuk memiliki saham perbankan hingga 99 persen proporsi saham industri bank.

Namun yang terjadi kemudian sekitar pertengahan tahun 1998, negara-negara di Asia memutuskan hubungan dengan IMF dan menolak program IMF yang memiliki kepentingan tersendiri dengan mengharuskan sejumlah persyaratan. Namun tidak demikian halnya dengan Indonesia. Indonesia justru dirasakan begitu semakin terbuka terhadap masuknya saham asing dibandingkan negara-negara lain. Peningkatan kepemilikan asing yang cukup besar di Indonesia disebabkan oleh pelonggaran terhadap hambatan investasi pada sektor perbankan di negara ini. Hal ini memberikan dampak positif dan dampak negatif terhadap pertumbuhan industri perbankan Indonesia.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui perkembangan kepemilikan asing saham perbankan di Indonesia, dan mengetahui pemberlakuan asas kesetaraan kepemilikan saham perbankan terhadap pertumbuhan industri perbankan yang perlu diterapkan di Indonesia, dengan melakukan perbandingan atas kebijakan pembatasan kepemilikan di negara lain.

Kebijakan perizinan kepemilikan asing atas saham perbankan melalui PP Nomor 29 Tahun 1999 sudah saatnya ditinjau kembali. Belajar dari negara lain, pembatasan kepemilikan asing atas saham perbankan dapat dilakukan dengan berbagai cara yaitu dengan melalui persyaratan atas status badan hukum pada bank asing yang beroperasi di negara tersebut, penetapan jumlah modal minimum pada bank asing, pembatasan kepemilikan saham mayoritas dan pembatasan jangka waktu kepemilikan saham asing.

Sampai saat ini, Bank Indonesia belum memutuskan dan menetapkan strategi pembatasan kepemilikan saham perbankan nasional oleh asing. Dan sudah saatnya Bank Indonesia yang memiliki otoritas perbankan, melindungi perbankan nasional dari dampak liberalisasi bank-bank asing dengan menyusun suatu kebijakan pembatasan asing atas kepemilikan saham perbankan di Indonesia.

RINGKASAN TULISAN
KEBIJAKAN PENGEMBANGAN PRODUKSI GARAM NASIONAL

Izzaty
Sonny Hendra Permana

Garam merupakan komoditas penting karena selain merupakan kebutuhan pokok untuk konsumsi, juga merupakan kebutuhan untuk industri dan farmasi. Salah satu komoditas strategis yang perlu mendapatkan perhatian serius adalah usaha pergaraman. Idealnya, Indonesia dapat memenuhi kebutuhan garam dari hasil produksi dalam negeri, mengingat sebagai negara bahari beriklim tropis dengan dua pertiga wilayahnya laut dan garis pantai mencapai 18.000 km. Tapi kenyataannya tidak demikian karena produksi garam masih Indonesia tahun 2007-2010 sangat rendah, yaitu hanya 1,4 juta ton per tahun. Produksi ini tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan garam dalam negeri yang pada tahun 2010 mencapai 3 juta ton. Adanya *gap* ketersediaan garam di dalam negeri dan kebutuhan mengharuskan pemenuhannya dari sumber lain yaitu dari impor. Kondisi ini merupakan salah satu alasan penting betapa perlunya swasembada garam.

Kebutuhan garam ditentukan oleh dua sektor pemakaian, yaitu konsumsi dan industri. Garam untuk kebutuhan industri sepenuhnya diimpor karena persyaratan kandungan NaCl yang tinggi (minimal 98 persen), sementara kandungan NaCl garam produksi dalam negeri baru mencapai 70-80 persen. Saat ini produksi garam rakyat yang dihasilkan rendah yaitu 60 ton/hektar/musim. Produktivitas dan kualitas garam yang rendah, menyebabkan harga garam di Indonesia setelah dilakukan pengolahan (pencucian, *refinery*) tidak dapat bersaing dengan garam impor.

Permasalahan yang dihadapi usaha garam rakyat ternyata cukup kompleks dan memerlukan penanganan yang terpadu. Rendahnya produktivitas dan kualitas garam rakyat antara lain disebabkan oleh infrastruktur yang tidak memadai, sumber daya dan tata ruang (luas lahan dan produksi garam), masyarakat dan bisnis, kelembagaan dan kebijakan serta tata Pemerintahan.

Daya saing produksi garam dalam negeri semakin rendah karena lokasi pegaraman yang terpencar-pencar, sehingga biaya distribusi cukup

tinggi. Distribusi dan pemasaran garam khususnya garam konsumsi selama ini dirasakan kurang efisien, hal ini disebabkan oleh karena pergaraman berada di pinggir pantai yang lokasinya terpencil sedang prasarana menuju lokasi pergaraman rakyat sangat terbatas, sehingga menjadi salah satu penyebab rendahnya harga yang diterima petani garam, jauh lebih rendah dibandingkan harga di tingkat konsumen. Rendahnya harga di tingkat petani garam akan menurunkan daya tarik petani garam dalam memproduksi garam sehingga ketergantungan Indonesia kepada garam impor akan semakin tinggi, ketergantungan pada garam impor khususnya untuk keperluan garam konsumsi sangat tidak mendukung ketahanan nasional karena garam adalah komoditas yang secara terus menerus dibutuhkan oleh seluruh masyarakat sehingga dapat dikategorikan sebagai komoditas strategis.

Dalam rangka mencapai target swasembada garam tahun 2014, Pemerintah berencana akan meningkatkan produksi garam dan di lain pihak akan menurunkan impor garam secara bertahap. Perbedaan pandangan soal impor garam antara Kementerian Perdagangan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan terjadi karena di satu sisi Kemendag terus melakukan impor, disisi lain KKP tidak optimal untuk meningkatkan produksi garam dalam negeri. Kemendag dan KKP perlu melakukan koordinasi yang tepat dalam hal kebijakan impor garam. Diketahui masalah impor garam disebabkan banyak hal, sehingga Indonesia masih mengalami ketergantungan terhadap garam impor. Salah satunya karena pertumbuhan penawaran dan permintaan yang masih berada dalam rasio 1:3. Selain itu, tidak semua wilayah di Indonesia mampu dijadikan tempat pengolahan garam, mengingat kondisi yang kurang memenuhi syarat

Untuk mencapai swasembada garam sangat diperlukan upaya peningkatan produksi melalui inovasi teknologi dan rekayasa kelembagaan. Strategi dengan berbagai pendekatan yaitu intensifikasi, ekstensifikasi, dan revitalisasi lahan tambak garam. Strategi lainnya melalui pemberdayaan masyarakat petambak garam, penataan tata niaga, dan pengembangan kelembagaan usaha garam. Dengan strategi-strategi tersebut diharapkan memberikan insentif bagi petambak garam untuk berproduksi secara optimal.

RINGKASAN TULISAN
PENGARUH INVESTASI ASING DAN HUTANG LUAR NEGERI TERHADAP
PERTUMBUHAN EKONOMI INDONESIA

Niken Paramita Purwanto
Dewi Restu Mangeswuri

Pertumbuhan ekonomi dipengaruhi beberapa faktor yang merupakan indikator perekonomian atau disebut juga indikator ekonomi makro. Dari beberapa indikator yang sering menjadi sorotan dalam pengaruhnya terhadap pertumbuhan ekonomi di antaranya adalah penanaman modal asing (PMA) dan investasi portofolio. Sebagaimana halnya dengan hutang luar negeri, penanaman modal asing dan investasi portofolio merupakan salah satu sumber pembiayaan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi nasional. Penanaman modal asing, baik penanaman modal langsung maupun investasi portofolio, diarahkan untuk menggantikan peranan dari hutang luar negeri sebagai sumber pembiayaan pertumbuhan dan pembangunan perekonomian nasional. Dalam literatur ekonomi, investasi asing dapat dilakukan dalam bentuk investasi portofolio dan investasi langsung atau *foreign direct investment* (FDI). Investasi portofolio dilakukan melalui pasar modal dengan instrumen surat berharga seperti saham dan obligasi. Sedangkan investasi langsung yang dikenal dengan Penanaman Modal Asing (PMA) merupakan bentuk investasi dengan jalan membangun, membeli total atau mengakuisisi perusahaan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis kontribusi penanaman modal asing dan hutang luar negeri terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia dan untuk menganalisis besarnya pengaruh penanaman modal asing dan hutang luar negeri terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. Data yang digunakan dalam studi ini merupakan data sekunder berbentuk data time series tahunan dari tahun 1981 sampai dengan 2010. Data yang dipergunakan meliputi data pertumbuhan ekonomi (GDP), hutang luar negeri (AID), tabungan domestik (S) serta data investasi asing (PMA) dari *World Bank Data*. Sedangkan analisa yang digunakan menggunakan analisis regresi berganda. Pengujian kointegrasi dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode *Cointegration*

Regression Durbin Watson (CRDW) dan metode Dickey-Fuller (1981: 1057-1072) Setelah melakukan regresi terhadap model dasar, maka dapat diketahui nilai Durbin Watson Statistiknya.

Untuk hasil analisis regresi diperoleh bahwa variabel hutang luar negeri (AID), penanaman modal asing (FDI), dan tabungan domestik (S) mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel pertumbuhan ekonomi pada tingkat 5 persen. Koefisien hasil estimasi variabel hutang luar negeri dan penanaman modal asing memberikan tanda positif, yang berarti variabel hutang luar negeri dan penanaman modal asing berpengaruh positif terhadap variabel pertumbuhan ekonomi. Sedangkan hasil estimasi variabel tabungan domestik memberikan tanda positif, yang berarti mengindikasikan hubungan positif antara variabel tabungan domestik dengan pertumbuhan ekonomi. Hutang luar negeri memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia, bila hutang luar negeri meningkat maka akan mendorong PDB yang semakin tinggi. Hasil penelitian ini juga tidak berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa hutang luar negeri memiliki pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan dalam rangka peningkatan kontribusi hutang luar negeri, tabungan domestik serta investasi asing terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia, maka bisa dilakukan sebagai berikut:

- a. Upaya penarikan investasi asing ke Indonesia.
- b. Reorientasi proyek yang dibiayai dengan hutang luar negeri serta peran pengawasan baik oleh institusi yang berwenang melalui wakil-wakilnya agar pengalokasian bantuan luar negeri dapat optimal.
- c. Mobilisasi dana dari dalam negeri untuk mengurangi ketergantungan negara terhadap sumber-sumber pembiayaan pembangunan dari luar negeri, melalui:
 - Penggalakan pemungutan pajak (kekayaan dan barang mewah) yang bersifat progresif dan berdasar pada *ability to pay*.
 - Perlunya pendewasaan fungsi perbankan dan lembaga keuangan bukan bank agar mampu menciptakan iklim yang kondusif bagi perkembangan investasi.

RINGKASAN TULISAN**PERKEMBANGAN PASAR MODAL DAN PERTUMBUHAN EKONOMI
DI INDONESIA:
ANALISIS VECTOR AUTOREGRESSIONS (VAR)**

Lisnawati
Eka Budiyaniti

Hubungan antara sektor finansial dan pertumbuhan ekonomi telah diteliti sejak awal abad ke 20 dan telah menjadi bahan perdebatan di antara para ahli ekonomi. Pasar modal merupakan salah satu dari sektor finansial yang berkembang sangat pesat. Perkembangan pasar modal di Indonesia sangat pesat. Modal merupakan komponen yang tidak dapat dipisahkan dari aktivitas pembangunan ekonomi. Bagi negara berkembang, kecukupan modal cenderung menjadi masalah. Untuk mendapatkan modal, perusahaan dapat menerbitkan dan menjual sekuritas pasar modal untuk menjangkau dana dari masyarakat. Perkembangan kapitalisasi pasar modal terus mengalami peningkatan secara signifikan, hal ini mengindikasikan bahwa kepercayaan asing terus tumbuh. Pertumbuhan pasar modal yang demikian pesat telah membuat investor asing tertarik menanamkan modalnya di Indonesia. Maka hal ini menunjukkan terdapat kemungkinan adanya hubungan antara kondisi perekonomian dengan pasar modal.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan menganalisis bagaimana hubungan antara pasar modal dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Data yang digunakan adalah data IHSG dan pertumbuhan ekonomi kuartalan dari tahun 1999 sampai tahun 2011. Teknik analisis yang digunakan adalah *Vektor Autoregressions (VAR)*. Berdasarkan hasil penelitian didapatkan bahwa pasar modal mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Indonesia secara signifikan, variabel yang mempengaruhi PDB_t secara signifikan yaitu variabel $IHSG_{t-3}$, PDB_{t-2} , PDB_{t-3} , dan PDB_{t-4} . Namun pertumbuhan ekonomi tidak mempengaruhi perkembangan pasar modal di Indonesia, Variabel yang mempengaruhi $IHSG_t$ secara signifikan hanya variabel $IHSG_{t-1}$.

RINGKASAN TULISAN

MASALAH KEBIJAKAN DALAM PENGADAAN TANAH UNTUK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR

Achmad Wirabrata

T. Ade Surya

Terkait dengan pembangunan, khususnya pembangunan infrastruktur, tentu tidak terlepas dari persoalan tanah, karena hampir di setiap kegiatan usaha pembangunan memerlukan tanah sebagai sarannya. Kegiatan pembangunan tersebut baru dapat dilakukan jika tanah sebagai tempat untuk menyelenggarakan kegiatan pembangunan tersebut telah tersedia. Dengan semakin maraknya pembangunan tentunya kebutuhan akan tanah akan semakin meningkat pula.

Perlu kiranya meninjau kebijakan yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah selama ini terkait pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur, yang sangat erat kaitannya dengan kepentingan umum. Baik itu rumusan dari bentuk kebijakan tersebut, ataupun dari sisi implementasinya di lapangan. Pemerintah perlu melakukan perbaikan regulasi terkait masalah pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur, guna merumuskan suatu aturan atau kebijakan yang dapat memberi manfaat bagi kedua belah pihak yang berseberangan, karena regulasi atau bentuk-bentuk kebijakan yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah sejauh ini dirasa belum mampu menyelesaikan permasalahan pengadaan tanah tersebut.

Isu kebijakan yang ternyata belum mampu memecahkan permasalahan pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur. Penelitian ini difokuskan pada aspek ketentuan normatif dan implementasi kebijakan pengadaan tanah.

Peran infrastruktur dalam pembangunan dapat dilihat dari sumbangannya terhadap pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kualitas hidup. Secara ekonomi makro, ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur mempengaruhi *marginal productivity of private capital*. Sedangkan dalam tingkat ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi.

Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi sehingga dapat mempercepat proses pembangunan nasional. Untuk itu, sektor ini harus sejalan dengan perkembangan ekonomi secara makro. Pembangunan infrastruktur juga dibutuhkan karena merupakan hal mendasar bagi terciptanya pemerataan pembangunan. Luasnya wilayah Indonesia dan terdiri dari ribuan pulau mutlak membutuhkan pembangunan di sektor ini untuk menjamin hasil pembangunan dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat. Pembangunan infrastruktur akan menciptakan keterhubungan atau konektivitas antar wilayah yang lebih baik sehingga dapat mempermudah arus barang dan manusia dalam hal kegiatan ekonomi di masyarakat.

Masalah ganti rugi merupakan isu sentral yang paling rumit penanganannya dalam upaya pengadaan tanah oleh Pemerintah dengan memanfaatkan tanah-tanah hak. Dalam kaitannya dengan masalah ganti rugi, tampaknya bahwa menentukan keseimbangan antara kepentingan perseorangan dengan kepentingan umum itu tidak mudah. Dibandingkan dengan ganti rugi untuk bangunan dan tanaman, maka ganti rugi untuk tanah lebih rumit perhitungannya karena ada berbagai faktor yang dapat mempengaruhi harga tanah

Dalam kegiatan pengadaan tanah tersangkut kepentingan dua pihak, yaitu instansi Pemerintah yang memerlukan tanah dan masyarakat yang tanahnya diperlukan untuk kegiatan pembangunan. Karena tanah sebagai kebutuhan dasar manusia merupakan perwujudan hak ekonomi, sosial dan budaya, maka pengadaan tanah harus dilakukan melalui suatu proses yang menjamin tidak adanya pemaksaan kehendak satu pihak terhadap pihak lain. Di samping itu, mengingat bahwa masyarakat harus merelakan tanahnya untuk suatu kegiatan pembangunan, maka harus dijamin bahwa kesejahteraan sosial ekonominya tidak akan menjadi lebih buruk dari keadaan semula, paling tidak harus setara dengan keadaan sebelum tanahnya digunakan oleh pihak lain.

Sebagian akar masalah dari beberapa pembangunan infrastruktur yang terkendala pembebasan tanah di atas termasuk ke dalam indikator nilai/harga tanah dan luas tanah yang dibebaskan. Jika akar masalah termasuk ke dalam indikator ini maka pembebasan tanah akan cenderung sulit dilakukan, dan hal itu memang terbukti. Selain itu, Indikator potensi campur tangan pihak luar yang mempengaruhi negosiasi juga turut berperan dalam menghambat pembangunan infrastruktur.

RINGKASAN TULISAN

KEBIJAKAN PRIVATISASI DALAM UPAYA PROFITISASI PT. KERETA API

Sukarna Wiranta

Perkeretaapian di Indonesia berawal dengan dibangunnya jalan rel sepanjang 26 km antara stasiun Kemijen dan Tanggung di Jawa Tengah mulai tahun 1864 oleh *Naamlooze Venootschap Nederlandch-Indische Spoorweg-Maatsschappij* (NISM), yang diikuti pembangunan jaringan jalan rel di Jawa dan Sumatera. Sejak tahun 1945 atau setelah proklamasi kemerdekaan, Pemerintah Indonesia mengambil alih penguasaan atas sistem jaringan prasarana, sarana dan perusahaan perkeretaapian dengan menasionalisasinya menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Statusnya pun berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) pada tahun 1963, serta pada tahun 1971 berubah lagi menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Seiring dengan perkembangan waktu, perkeretaapian di Indonesia diharapkan menjadi lebih maju dan mandiri sehingga dengan terbitnya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 57/1991 tanggal 2 Januari 1991, PJKA berubah status menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA). Akhirnya, pada tahun 1999, Perumka berubah status menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) berdasarkan PP Nomor 19 tahun 1998 tanggal 3 Februari 1998 dan Akte Notaris Imas Fatimah, SH Nomor 2 tanggal 1 Juni 1999 tentang "Pendirian PT. Kereta Api (Persero)".

Sejatinya, kondisi perkeretaapian Indonesia masih memprihatinkan di mana panjang rel kereta api di Indonesia hingga tahun 2010 sekitar 6.714 km, namun hanya 4.678 km yang beroperasi, dan ada tambahan 300 km rel baru, tetapi ini pun berupa rel ganda bukan jalur baru. Ada rencana atau wacana jalur utara (pantura) pulau Jawa untuk menambah kapasitas angkut kereta api dengan nilai proyek Rp.6 triliun atau proyek sepanjang 727 km dari Surabaya ke Jakarta yang direncanakan selesai tahun 2013. Namun demikian, dalam hal ini, Indonesia masih jauh tertinggal dibandingkan dengan negara Asia lainnya, misalnya China yang memiliki rel sepanjang 91.000 km dan India yang mempunyai rel sekitar 65.000 km. Ironisnya, walaupun panjang rel terbatas, lahan peruntukkan rel kereta api terus diokupasi. Tiang pancang jalan layang (*flyover*) jalan Diponegoro-Pasar Kembang di Surabaya misalnya, akan menggusur sebagian lahan trem Karangpilang-Dermaga Ujung. Trem ini pernah dioperasikan hingga tahun 1978.

Privatisasi diharapkan dapat memperkenalkan iptek baru kepada PT. KAI sehingga akan mampu memberikan sarana kepada para karyawan untuk terus melakukan pembelajaran dan terus mengembangkan diri, sehingga mampu menghasilkan produk yang berkualitas, dengan harga yang kompetitif. Masuknya investor baru dari proses privatisasi diharapkan dapat menimbulkan suasana kerja baru yang lebih produktif, dengan visi, misi, dan strategi yang baru. Perubahan suasana kerja ini diharapkan menjadi pemicu adanya perubahan budaya kerja, perubahan proses bisnis internal yang lebih efisien, dengan memanfaatkan iptek baru yang diadopsi PT. KAI setelah proses privatisasi.

Selain itu privatisasi PT. KAI diharapkan dapat menutup defisit anggarannya. Hal ini berarti, harga saham dan waktu merupakan 2 variabel yang perlu mendapatkan perhatian besar dalam proses privatisasi PT. KAI. Harga saham harus diperhatikan dalam kaitannya untuk mengejar target perolehan dana dalam rangka menutup defisit keuangannya, namun di sisi lain terdapat kendala waktu, di mana privatisasi harus segera dilaksanakan. Dengan adanya privatisasi diharapkan PT. KAI akan mampu beroperasi secara lebih profesional lagi. Logikanya, dengan privatisasi di atas 50 persen, maka kendali dan pelaksanaan kebijakan PT. KAI akan bergeser dari Pemerintah ke investor baru. Sebagai pemegang saham terbesar, investor baru tentunya akan berupaya untuk bekerja secara profesional, dan efisien sehingga mampu menciptakan laba yang optimal, mampu menyerap tenaga kerja yang lebih banyak, serta mampu memberikan kontribusi yang lebih besar kepada Pemerintah melalui pembayaran pajak dan pembagian dividen. Untuk itu, tidak ada alasan lagi untuk melakukan privatisasi PT. KAI.

Sudah saatnya PT. KAI diprivatisasi sebab privatisasi membantu terbentuknya pasar yang kompetitif sehingga bisa memberikan harga tiket yang lebih kompetitif kepada publik. Namun, perlu dijaga, jangan sampai dianggap mengobral aset publik (saham PT. KAI) pada asing, tetapi perlu diprioritaskan dari dalam negeri dahulu, terutama karyawan perusahaan PT. KAI dan masyarakat untuk membeli saham PT. KAI. Sebabnya, banyak orang menganggap bahwa privatisasi melihatnya dari kaca mata politik dan/atau uang (komisi). Padahal tujuan utama privatisasi adalah membuat usaha itu menjadi lebih sehat, karyawannya lebih sejahtera dan usahanya tidak lagi menjadi beban negara. Sudah selayaknya pula, PSO diberikan pada awal tahun guna membiayai ongkos-ongkos operasional PT. KAI dalam upaya memperbaiki signal dan gerbong-gerbong kereta api serta alat-alat prasarana lainnya rusak. Selain itu, sudah saatnya pula, PT. KAI bekerja secara profesional guna mencapai efisiensi, kenyamanan, keamanan, serta waktu keberangkatan dan kepulangan kereta api tepat waktu.