



Analisis Sektor Perikanan dan Angkutan Laut Sebagai Pendorong Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten/ Kota Pesisir Provinsi Jawa Tengah

*Analysis of the Fisheries and Sea Transportation Sector as a Driving Force for the
Economic Growth in the Coastal Districts/ Cities of Central Java Province*

Riyan Zulmaniar Vinahari

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kendal, Jl. Pramuka Kompleks Perkantoran Kendal,
Kabupaten Kendal 51351, Indonesia

Corresponding author: riyanzv@gmail.com

Riwayat Artikel: Dikirim; Diterima; Diterbitkan

Abstrak

Indonesia merupakan negara maritim karena 2/3 luas wilayah Indonesia merupakan lautan. Potensi kekayaan maritim di Indonesia mampu memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB), terutama sumber daya alam yang berkelanjutan, seperti perikanan serta transportasi laut. Provinsi Jawa Tengah merupakan salah satu provinsi yang memiliki potensi sektor maritim yang besar karena 17 dari 35 kabupaten/kotanya merupakan daerah pesisir. Pembangunan ekonomi maritim memiliki 7 spektrum ekonomi strategis, namun dalam penelitian ini dibatasi hanya meneliti 2 dari 7 spektrum sektor maritim yaitu potensi sektor perikanan dan angkutan laut di kabupaten/kota pesisir Provinsi Jawa Tengah. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui potensi sektor perikanan dan angkutan laut di kabupaten/kota pesisir Jawa Tengah dengan menggunakan analisis deskriptif *Location Quotient (LQ)*, *Dynamic Location Quotient (DLQ)*, analisis Shift Share, dan Tipologi Klassen. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder yang bersumber dari BPS Provinsi Jawa Tengah dan analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif. Hasil analisis LQ dan DLQ menunjukkan bahwa subsektor perikanan merupakan sektor unggulan di Kabupaten Wonogiri, Pati dan Pemalang, sementara sektor angkutan laut menjadi sektor unggulan hanya di Kabupaten Cilacap. Berdasarkan Tipologi Klassen, subsektor perikanan merupakan sektor maju di Kabupaten Wonogiri, Pati, Kendal, Pemalang, Brebes dan Kota Tegal, sementara sektor angkutan laut merupakan sektor berkembang di Kabupaten Jepara.

Kata kunci: Perikanan, angkutan laut, location quotient, shift share, tipologi klassen

Abstract

Indonesia called maritime country because 2/3 of Indonesia's land area is ocean. The potential of maritime resources in Indonesia can create a significant contribution to the Gross Domestic Product (GDP), especially sustainable natural resources, such as fisheries and sea transportation. Central Java Province is one of the provinces that has a abundant potential in maritime sector because 17 of 35 districts / cities are coastal areas. Maritime economic development has 7 strategic economic spectrums, but this study examining 2 of 7 maritime sector spectrums which is the potential of the fisheries and sea transportation sectors in the coastal regencies / cities of Central Java Province. The purpose of this study was to determine the potential of the fisheries and marine transportation sectors in the coastal regencies / cities in Central Java by using descriptive Location Quotient (LQ) analysis, Dynamic Location Quotient (DLQ), Shift Share analysis, and Klassen Typology. The data used in this study are secondary data obtained from BPS Central Java Province and the descriptive analysis was used to describe the data analysis. The results of the LQ and DLQ analysis show that the fisheries subsector is the leading sector in the districts of Wonogiri, Pati and Pemalang, while the sea transportation sector is the leading sector only in Cilacap Regency. Based on the Klassen Typology, the fisheries subsector is a developed sector in the districts of Wonogiri, Pati, Kendal, Pemalang, Brebes and Tegal City, while the sea transportation sector is a developing sector in Jepara Regency.

Keywords: Fisheries, sea transportation, location quotient, shift-share, klassen typology



PENDAHULUAN

Salah satu agenda prioritas pembangunan wilayah oleh presiden melalui Konsep Nawacita adalah pembangunan kemaritiman. Pembangunan kemaritiman tidak lagi diposisikan sebagai sector pinggiran (*peripheral sector*) tetapi dipandang sebagai motor penggerak perekonomian nasional sekaligus menjadi sumber kemajuan dan kemakmuran masyarakat. Fakta menunjukkan bahwa 75 persen dari total wilayah Indonesia merupakan wilayah perairan dan mempertegas bahwa potensi kemaritiman Indonesia sangat besar. Terdapat tujuh spektrum ekonomi kelautan strategis dalam pembangunan ekonomi maritim yakni perikanan, pariwisata bahari, pertambangan dan energi kelautan, industri kelautan/maritim, transportasi laut, bangunan kelautan dan jasa kelautan. Potensi sumber daya alam kelautan yang melimpah harus dikembangkan seoptimal mungkin dan menjadi agenda prioritas pembangunan. Dua sektor ekonomi kelautan yang menjadi unggulan Indonesia sebagai negara kepulauan adalah subsektor perikanan dan transportasi / angkutan laut. Subsektor perikanan merupakan mata pencaharian sebagian besar penduduk yang tinggal di daerah pesisir pantai dan daerah kepulauan, sehingga harus menjadi perhatian pemerintah untuk memajukan dan mensejahterakan rakyatnya, sedangkan transportasi laut merupakan bagian terpenting sebagai sarana penghubung dan alat transportasi laut dalam menunjang kegiatan perekonomian bahari.

Berdasarkan Undang – Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa transportasi laut bertujuan untuk memperlancar arus perpindahan orang dan / atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional serta menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional. Subsektor perikanan dan angkutan laut merupakan potensi ekonomi yang sangat potensial dan harus menjadi sektor unggulan untuk bisa menggerakkan roda perekonomian dan mendorong laju pertumbuhan ekonomi nasional. Menurut Rustiadi (2011), kemampuan memacu pertumbuhan suatu wilayah atau negara sangat tergantung dari keunggulan atau daya saing sektor-sektor ekonomi di wilayahnya. Potensi subsektor perikanan dan angkutan / transportasi laut yang ada harus diberdayakan demi terwujudnya sektor kemaritiman yang handal.

Jawa tengah adalah salah satu provinsi di pulau jawa yang merupakan daerah pesisir dengan luas wilayah pesisir sebesar 122.739,79 hektar, panjang pantai mencapai 828,82 km terdiri dari 540,27 km panjang garis pantai utara yang meliputi Kabupaten Brebes, Kota Tegal, Kabupaten Tegal, Kabupaten Pemalang, Kota Pekalongan, Kabupaten Pekalongan, Kabupaten Batang, Kabupaten Kendal, Kota Semarang, Kabupaten Demak, Kabupaten Jepara, Kabupaten Pati dan Kabupaten Rembang, dan 288,55 km panjang garis pantai selatan yang meliputi Kabupaten Cilacap, Kabupaten Kebumen, Kabupaten Purworejo dan Kabupaten Wonogiri. Provinsi Jawa Tengah terdiri dari 35 kabupaten/ kota dan 17 kabupaten/kota merupakan daerah pesisir dengan wilayah yang sangat strategis untuk pembangunan kelautan khususnya di subsektor perikanan dan angkutan laut. Sebagian besar penduduk daerah pesisir pantai Jawa Tengah bekerja di subsektor perikanan baik perikanan tangkap maupun perikanan budidaya di perairan laut maupun air tawar. Dengan potensi kelautan yang melimpah menjadi tantangan bagi pemerintah Jawa Tengah untuk terus berinovasi mengembangkan subsektor perikanan agar dapat mendorong naiknya laju pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan pendapatan nasional. Sektor angkutan / transportasi laut merupakan bagian terpenting yang tidak dapat dipisahkan dalam kegiatan kemaritiman. Angkutan laut merupakan alat penghubung antar daerah pesisir / kepulauan dalam proses



kegiatan ekonomi kemaritiman dan dapat membantu menumbuhkan perekonomian rakyat khususnya daerah pesisir. Adisasmita (2011) mengemukakan bahwa transportasi adalah sarana penghubung antara daerah produksi dan pasar, atau sering kala dikatakan menjembatani produsen dan konsumen. Saat ini pemerintah Jawa Tengah telah membuka jalur tol laut di selatan Jawa Tengah yang terpusat di Kabupaten Cilacap, ini merupakan salah satu dari usaha pemerintah untuk mewujudkan salah satu dari lima pilar kemaritiman yaitu mewujudkan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, untuk memperlancar dan mempermudah arus barang dan penumpang khususnya di daerah pesisir.

Nilai PDRB Provinsi Jawa Tengah Atas Dasar Harga Berlaku menunjukkan bahwa subsektor perikanan dan angkutan laut selalu mengalami peningkatan setiap tahunnya, dapat di lihat dalam Tabel 1. Kenaikan total nilai tambah di subsektor perikanan dan angkutan laut ini sangat berpotensi menjadi sektor unggulan di Jawa Tengah yang sebagian besar wilayahnya adalah daerah pesisir. Sektor unggulan daerah pada dasarnya adalah sektor tersebut dapat memberikan kontribusi yang besar pada daerah, bukan hanya untuk daerah itu sendiri namun juga untuk memenuhi kebutuhan daerah lain (Ghufron 2008). Subsektor perikanan dan angkutan laut merupakan modal dasar untuk membangun dan mengembangkan potensi kemaritiman yang kuat di wilayah kabupaten pesisir pantai utara dan selatan Provinsi Jawa Tengah. Potensi ekonomi suatu daerah adalah kemampuan ekonomi yang ada di daerah yang mungkin dan layak dikembangkan, sehingga akan terus berkembang menjadi sumber penghidupan rakyat setempat, bahkan dapat menolong perekonomian daerah secara keseluruhan untuk berkembang dengan sendirinya dan berkesinambungan (Suparmoko, 2002).

Tabel 1:
PDRB Atas Dasar Harga Berlaku Subsektor perikanan dan Angkutan Laut Provinsi Jawa Tengah Tahun 2011 – 2017 (Miliar Rupiah)

Sektor	2013	2014	2015	2016	2017
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Perikanan	8,691.41	9,582.41	10,519.42	11,422.62	12,240.36
Angkutan Laut	1,809.75	2,113.02	2,275.41	2,436.45	2,626.23
Total PDRB ADHB	830,016.02	922,471.18	1,010,986.64	1,093,120.99	1,187,048.81

Sumber : BPS Provinsi Jawa Tengah

Oleh karena itu, peneliti ingin meneliti potensi subsektor perikanan dan angkutan laut kabupaten/ kota pesisir di Provinsi Jawa Tengah. Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk (1) mengetahui nilai share dan pertumbuhan ekonomi subsektor perikanan dan angkutan laut kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah (2) mengetahui besaran nilai LQ dan DLQ subsektor perikanan dan angkutan laut kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah, (3) mengetahui besar total share subsektor perikanan dan angkutan laut kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah melalui analisis shift share (4) mengklasifikasikan subsektor perikanan dan angkutan laut kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah menggunakan Tipologi Klassen.



METODE

Metode dasar yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif analisis. Tujuan dari analisis ini adalah untuk membuat deskripsi atau gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antarfenomena yang diselidiki (Nazir, 2011). Penelitian dilakukan di Kabupaten Kendal dengan menggunakan data tahun 2009 – 2017. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang bersumber dari BPS Provinsi Jawa Tengah. Adapun data yang dianalisis meliputi data PDRB Kabupaten Kendal dan Provinsi Jawa Tengah ADHB dan ADHK 2010 tahun 2009 – 2017. Adapun analisis data dilakukan dengan cara sebagai berikut:

Location Quotient (LQ) merupakan suatu pendekatan yang digunakan untuk mengukur kinerja basis ekonomi suatu daerah, artinya digunakan untuk pengujian sektor-sektor ekonomi yang termasuk dalam kategori sektor unggulan. LQ dihitung dengan mengukur konsentrasi dari suatu kegiatan sektor ekonomi dalam suatu daerah dibandingkan dengan peranannya dalam perekonomian daerah tersebut dengan peran kegiatan sektor ekonomi sejenis dalam perekonomian regional atau nasional (Arsyad, 2010).

$$LQ = \frac{y_i/y_j}{Y_i/Y_j} \quad (1)$$

Keterangan:

y_i = PDRB sektor/ subsektor i di kabupaten/ kota

y_j = PDRB total kabupaten/ kota j

Y_i = PDRB sektor/ subsektor j di provinsi

Y_j = PDRB total di provinsi

Kriteria: $LQ > 1$, berarti sektor/ subsektor di daerah tersebut merupakan sektor basis. $LQ < 1$, berarti sektor/ subsektor di daerah tersebut merupakan sektor non basis. $LQ = 1$, berarti produk domestik yang dimiliki daerah tersebut habis dikonsumsi oleh daerah tersebut (swasembada).

Dynamic Location Quotient (DLQ) adalah modifikasi dari LQ dengan mengakomodasi faktor laju pertumbuhan keluaran sektor ekonomi dari waktu ke waktu. Nilai DLQ dihitung menggunakan rumus sebagai berikut (Nugroho, 2010):

$$DLQ = \left[\frac{(1 + g_{ij}) / (1 + g_i)}{(1 + G_j) / (1 + G)} \right]^t \quad (2)$$

Keterangan:

g_{ij} = rerata laju pertumbuhan PDRB sektor/ subsektor i di kabupaten/ kota j

g_j = rerata laju pertumbuhan PDRB kabupaten/ kota j

G_i = rerata laju pertumbuhan PDRB sektor/ subsektor i di provinsi

G_j = rerata laju pertumbuhan PDRB total provinsi

t = tahun penelitian

Kriteria: $DLQ > 1$, berarti potensi perkembangan sektor/ subsektor di daerah lebih cepat dibandingkan sektor yang sama di daerah referensi. $DLQ < 1$, berarti potensi perkembangan sektor/ subsektor di daerah lebih lambat dibandingkan sektor yang sama di daerah referensi. $DLQ = 1$, berarti potensi perkembangan sektor/ subsektor di daerah sama dengan sektor yang sama di daerah referensi. Gabungan antara nilai LQ dan DLQ dijadikan kriteria dalam menentukan apakah sektor ekonomi tersebut tergolong unggulan, prospektif, andalan, dan tertinggal (Kuncoro, 2012).



Tabel 2:
Klasifikasi Sektor/ Subsektor Berdasarkan Gabungan Nilai LQ dan DLQ

Nilai	LQ > 1	LQ < 1
(1)	(2)	(3)
DLQ > 1	Unggulan	Andalan
DLQ < 1	Prospektif	Tertinggal

Sumber: Kuncoro, 2012

Analisis *Shift Share* digunakan untuk menganalisis perubahan struktur ekonomi di suatu daerah terhadap struktur ekonomi wilayah yang lebih tinggi sebagai pembanding (provinsi/ nasional). Komponen analisis *shift Share* terdiri dari pertumbuhan ekonomi referensi provinsi atau nasional (*national growth effect*), unsur *Industry Mix* (bauran industri) dan unsur *Regional Shift* (keunggulan kompetitif). Analisis *Shift Share* menggunakan rumus sebagai berikut:

$$y_{it} - y_{i0} = \Delta y = y_{i0} [(Y_t/Y_0) - 1] + y_{i0} [(Y_{it}/Y_{i0}) - (Y_t/Y_0)] + y_{i0} [(y_{it}/y_{i0}) - (Y_{it}/Y_{i0})] \quad (3)$$

Dimana komponen:

$$\begin{aligned} \text{National Growth Effect (NG)} &= y_{i0} [(Y_t/Y_0) - 1] \\ \text{Industry Mix (IM)} &= y_{i0} [(Y_{it}/Y_{i0}) - (Y_t/Y_0)] \\ \text{Competitive Share (CS)} &= y_{i0} [(y_{it}/y_{i0}) - (Y_{it}/Y_{i0})] \end{aligned}$$

Keterangan:

Δy = Pertumbuhan total PDRB daerah penelitian periode t (rupiah)
 y_{i0} = Jumlah PDRB sektor i daerah penelitian di tahun awal
 y_{it} = Jumlah PDRB sektor i daerah penelitian di tahun akhir
 Y_{i0} = Jumlah PDRB sektor i provinsi di tahun awal
 Y_{it} = Jumlah PDRB sektor i provinsi di tahun akhir
 Y_0 = Total PDRB provinsi di tahun awal
 Y_t = Total PDRB provinsi di tahun akhir

Berdasarkan *matrix klassen*, suatu sektor ekonomi dapat diklasifikasikan menjadi sektor maju dan berkembang, sektor berkembang tapi tertekan, sektor potensial dan sektor tertinggal.

Tabel 3:
Matriks Tipologi Klassen

Rata-rata Laju Pertumbuhan Sektoral	Rata-rata Kontribusi Sektoral	
	$y_i > Y_i$	$y_i < Y_i$
$r_i > R_i$	Tipe I Sektor Maju	Tipe II Sektor Berkembang
$r_i < R_i$	Tipe III Sektor Maju Tapi Tertekan	Tipe IV Sektor Relatif Tertinggal

Sumber: Widodo, 2006

Keterangan:

r_i = rata-rata laju pertumbuhan sektor i Kabupaten/ Kota
 R_i = rata-rata laju pertumbuhan sektor i Provinsi



y_i = rata-rata kontribusi sektor i Kabupaten/ Kota
 Y_i = rata-rata kontribusi sektor i Provinsi

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Location Quotient (LQ)

Hasil analisis LQ untuk subsektor angkutan laut, dari 17 kabupaten/ kota pesisir di Jawa Tengah hanya 6 kabupaten/ kota yang memiliki subsektor angkutan laut yaitu Kabupaten Cilacap, Kabupaten Rembang, Kabupaten Pati, Kabupaten Jepara, Kota Semarang dan Kota Tegal. Hasil analisis LQ menunjukkan bahwa dari keenam kabupaten/ kota tersebut hanya 2 kabupaten/ kota yang memiliki nilai $LQ > 1$ dan menjadikan subsektor angkutan laut sebagai subsektor basis di wilayah tersebut yaitu Kabupaten Cilacap dan Kota Semarang. Hal ini sangat mungkin terjadi karena Kabupaten Cilacap memiliki Pelabuhan Tanjung Intan yang merupakan gerbang logistik penting untuk pengangkutan laut di pantai selatan Jawa, sedangkan Kota Semarang memiliki Pelabuhan Laut Tanjung Emas yang merupakan pelabuhan utama di Jawa Tengah dan mempunyai peran penting bagi perkembangan wilayah Jawa Tengah. Menurut Morissey (2013) kegiatan di sektor kelautan tidak hanya mempengaruhi industri di sektor ini, namun juga mempengaruhi sektor lain melalui keterkaitan antarsektor, dimana sejumlah sektor kelautan, terutama sektor transportasi maritim, memiliki peran penting dalam perekonomian yang lebih luas.

Tabel 4:
Nilai LQ Subsektor Angkutan Laut Kabupaten/ Kota Pesisir Provinsi Jawa Tengah Tahun 2011-2017

No	Kab/ Kota	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	RATA-RATA
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
1	Kabupaten Cilacap	2,83	2,93	3,08	3,15	3,11	2,98	3,05	3,02
2	Kabupaten Rembang	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	Kabupaten Pati	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08
4	Kabupaten Jepara	0,11	0,10	0,10	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11
5	Kota Semarang	4,99	4,96	4,86	4,82	4,82	4,76	4,75	4,85
6	Kota Tegal	0,26	0,25	0,23	0,24	0,26	0,26	0,26	0,25

Sumber: BPS Provinsi Jawa Tengah, diolah

Sementara hasil analisis LQ untuk subsektor perikanan di kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah menunjukkan hasil bahwa dari 17 kabupaten/ kota yang merupakan daerah pesisir di Jawa Tengah, 10 kabupaten/ kota selama tahun 2011 – 2017 memiliki nilai $LQ > 1$ yang berarti bahwa subsektor perikanan merupakan subsektor basis di 10 kabupaten/ kota tersebut. Kesepuluh kabupaten/ kota tersebut yaitu Kabupaten Wonogiri, Rembang, Pati, Demak, Kendal, Batang, Pemalang, Brebes, Kota Pekalongan, dan Kota Tegal. Berdasarkan hasil analisis LQ ini menunjukkan bahwa subsektor perikanan merupakan subsektor cepat tumbuh, maju dan memiliki daya saing. Sektor cepat tumbuh maksudnya adalah sektor tersebut memiliki pertumbuhan yang cepat secara perhitungan jika dibandingkan dengan pertumbuhan rata-rata Provinsi Jawa Tengah sebagai wilayah pembanding, sektor dengan pertumbuhan yang cepat berarti memiliki efisiensi waktu (waktu yang lebih singkat) untuk dapat menempuh apa yang ditargetkan. Sektor yang maju dapat timbul karena adanya



perbedaan subsektor dalam permintaan produk akhir, ketersediaan bahan mentah dan kebijakan industri (misalnya kebijakan pemasaran, kelembagaan, perpajakan, subsidi, price support, dan lain-lain). Sektor yang maju juga memiliki arti bahwa sektor tersebut berkembang dengan baik dan pesat, sektor tersebut sudah menuju keadaan yang lebih baik. Sementara sektor yang memiliki daya saing tinggi di wilayahnya memiliki arti bahwa sektor tersebut dianggap memiliki kemampuan bersaing dengan produk-produk yang dihasilkan dari luar yang masuk ke wilayah tersebut.

Tabel 5:
Nilai LQ Subsektor Perikanan Kabupaten/ Kota Pesisir Provinsi Jawa Tengah Tahun 2011-2017

No	Kabupaten/ Kota	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	RATA-RATA
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
1	Kabupaten Cilacap	0,63	0,66	0,66	0,67	0,67	0,68	0,72	0,67
2	Kabupaten Kebumen	0,42	0,44	0,46	0,46	0,54	0,45	0,51	0,47
3	Kabupaten Purworejo	0,88	0,89	0,90	0,91	0,91	0,90	0,91	0,90
4	Kabupaten Wonogiri	1,47	1,45	1,49	1,48	1,52	1,51	1,55	1,49
5	Kabupaten Rembang	6,60	6,55	6,43	6,40	6,34	6,20	6,01	6,36
6	Kabupaten Pati	3,73	3,68	3,68	3,90	4,01	4,04	4,02	3,87
7	Kabupaten Jepara	0,94	0,96	0,94	0,93	0,94	0,94	1,03	0,95
8	Kabupaten Demak	2,96	2,88	2,91	2,94	2,93	2,86	2,77	2,89
9	Kabupaten Kendal	2,30	2,38	2,34	2,30	2,23	2,22	2,23	2,29
10	Kabupaten Batang	3,21	3,20	3,22	3,17	3,18	3,20	2,77	3,13
11	Kabupaten Pekalongan	0,96	0,94	0,91	0,89	0,89	0,87	0,91	0,91
12	Kabupaten Pemalang	1,72	1,72	1,74	1,88	1,99	1,95	1,98	1,85
13	Kabupaten Tegal	0,63	0,62	0,61	0,61	0,60	0,59	0,59	0,61
14	Kabupaten Brebes	2,45	2,54	2,58	2,52	2,58	2,45	2,49	2,51
15	Kota Semarang	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02	0,02	0,03
16	Kota Pekalongan	3,89	4,00	3,65	3,56	3,54	3,48	3,29	3,63
17	Kota Tegal	2,18	2,21	2,22	2,15	2,15	2,14	2,20	2,18

Sumber: BPS Provinsi Jawa Tengah, diolah



Analisis Dynamic Location Quotient (DLQ)

Berdasarkan hasil perhitungan DLQ subsektor perikanan, dari 17 kabupaten/ kota pesisir, yang memiliki nilai DLQ > 1 hanya 7 kabupaten yaitu Kabupaten Cilacap, Kebumen, Purworejo, Wonogiri, Pati, Jepara, dan Pemalang. Sementara untuk subsektor angkutan laut, dari 6 kabupaten/ kota yang memiliki subsektor angkutan laut di wilayahnya, hanya 1 kabupaten yang memiliki nilai DLQ > 1 yaitu Kabupaten Cilacap. Hal ini menunjukkan bahwa laju pertumbuhan PDRB subsektor perikanan dan angkutan laut di tingkat kabupaten/ kota tersebut yang memiliki nilai DLQ > 1 lebih cepat dibandingkan laju pertumbuhan PDRB sektor yang sama di Provinsi Jawa Tengah. Subsektor perikanan berpotensi menjadi sektor basis di Kabupaten Cilacap, Kebumen, Purworejo, Wonogiri, Pati, Jepara, dan Pemalang dan subsektor angkutan laut berpotensi menjadi sektor basis di Kabupaten Cilacap pada masa yang akan datang. Sedangkan untuk kabupaten/ kota yang memiliki nilai DLQ < 1, baik subsektor perikanan maupun subsektor angkutan laut tidak dapat diharapkan di masa yang datang karena subsektor tersebut termasuk subsektor non basis.

Tabel 6:
Rata-Rata Nilai LQ dan DLQ Subsektor Perikanan dan Angkutan Laut Kabupaten/ Kota Pesisir Provinsi Jawa Tengah.

No	Kabupaten/ Kota	Subsektor Perikanan			Subsektor Angkutan Laut		
		LQ	DLQ	Keterangan	LQ	DLQ	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1	Kabupaten Cilacap	0,67	1,59	Andalan	3,02	2,91	Unggulan
2	Kabupaten Kebumen	0,47	2,01	Andalan	-	-	-
3	Kabupaten Purworejo	0,90	1,13	Andalan	-	-	-
4	Kabupaten Wonogiri	1,49	1,30	Unggulan	-	-	-
5	Kabupaten Rembang	6,36	0,70	Prospektif	0,00	-9,14	Tertinggal
6	Kabupaten Pati	3,87	1,45	Unggulan	0,08	-8,51	Tertinggal
7	Kabupaten Jepara	0,95	1,33	Andalan	0,11	-14,09	Tertinggal
8	Kabupaten Demak	2,89	0,75	Prospektif	-	-	-
9	Kabupaten Kendal	2,29	0,83	Prospektif	-	-	-
10	Kabupaten Batang	3,13	0,49	Prospektif	-	-	-
11	Kabupaten Pekalongan	0,91	0,79	Tertinggal	-	-	-
12	Kabupaten Pemalang	1,85	1,65	Unggulan	-	-	-
13	Kabupaten Tegal	0,61	0,76	Tertinggal	-	-	-
14	Kabupaten Brebes	2,51	0,90	Prospektif	-	-	-
15	Kota Semarang	0,03	0,68	Tertinggal	4,85	0,28	Prospektif
16	Kota Pekalongan	3,63	0,44	Prospektif	-	-	-
17	Kota Tegal	2,18	0,94	Prospektif	0,25	-18,64	Tertinggal

Hasil analisis gabungan antara nilai LQ dan DLQ dapat dijadikan kriteria dalam menentukan klasifikasi sektor/ subsektor yaitu unggulan, prospektif, andalan, dan kurang prospektif. Hasil analisis gabungan antara nilai LQ dan DLQ subsektor perikanan menunjukkan bahwa di Kabupaten Wonogiri, Kabupaten Pati, dan Kabupaten Pemalang, subsektor perikanan merupakan subsektor unggulan karena memiliki nilai LQ dan DLQ > 1. Hal ini berarti bahwa subsektor perikanan tetap menjadi sektor basis baik saat ini maupun masa yang akan datang. Subsektor angkutan laut menjadi subsektor unggulan hanya di



Kabupaten Cilacap dan menjadi subsektor yang prospektif di Kota Semarang. Subsektor angkutan laut memiliki peran basis di Kota Semarang selama tahun 2011 – 2017 namun kedepannya subsektor ini tidak memiliki potensi untuk tetap menjadi subsektor basis.

Analisis Shift Share

Berdasarkan hasil analisis shift share subsektor perikanan, dampak riil pertumbuhan ekonomi subsektor perikanan di seluruh kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah bernilai positif. Artinya pertumbuhan riil sektor perikanan mengalami peningkatan di hampir seluruh subsektornya di 17 kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah. Selama kurun waktu 2011 – 2017, kabupaten yang mengalami kenaikan kinerja perekonomian pada subsektor perikanan terbesar yaitu Kabupaten Pati sebesar Rp. 300,44 miliar, Kabupaten Brebes sebesar Rp. 163,59 miliar, dan Kabupaten Cilacap sebesar Rp. 147, 15 miliar. Pertumbuhan ekonomi subsektor perikanan Provinsi Jawa Tengah berpengaruh terhadap pertumbuhan subsektor perikanan di kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah. Hal ini terlihat dari nilai national growth masing-masing kabupaten/ kota yang bernilai positif. Pengaruh pertumbuhan ekonomi subsektor perikanan Provinsi Jawa Tengah terhadap subsektor perikanan di kabupaten/ kota terbesar berada di Kabupaten Pati sebesar Rp. 265,76 miliar, Kabupaten Rembang Rp 208,19 miliar dan Kabupaten Brebes Rp. 188,64 miliar. Subsektor perikanan tidak menjadi spesialisasi di seluruh kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah dalam pendapatan daerah. Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai industry mix yang negatif. Berdasarkan nilai competitive share, subsektor perikanan di Kabupaten Cilacap, Kebumen, Purworejo, Wonogiri, Pati, Jepara, Pemalang, Brebesa, dan Kota Tegal memiliki keunggulan kompetitif atau daya saing yang lebih tinggi dibandingkan subsektor yang sama di daerah lain di tingkat Provinsi Jawa Tengah.

Tabel 7:

Analisis Shift Share Subsektor Perikanan Kabupaten/ Kota Pesisir Provinsi Jawa Tengah Tahun 2011 – 2017 (Juta Rupiah)

No	Kabupaten/ Kota	National Growth	Industry Mix	Competitive Share	Total Share
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Kabupaten Cilacap	177.030,45	-36.020,38	6.141,19	147.151,26
2	Kabupaten Kebumen	19.650,46	-3.998,28	14.007,64	29.659,83
3	Kabupaten Purworejo	28.206,86	-5.739,25	1.815,98	24.283,59
4	Kabupaten Wonogiri	72.292,85	-14.709,42	14.929,77	72.513,19
5	Kabupaten Rembang	208.188,73	-42.360,16	-59.757,17	106.071,41
6	Kabupaten Pati	265.761,92	-54.074,57	88.755,35	300.442,69
7	Kabupaten Jepara	47.216,10	-9.607,06	15.215,14	52.824,18
8	Kabupaten Demak	129.902,49	-26.431,26	-33.695,21	69.776,02
9	Kabupaten Kendal	165.164,47	-33.606,01	-12.972,46	118.586,00
10	Kabupaten Batang	115.153,63	-23.430,31	-56.898,89	34.824,43
11	Kabupaten Pekalongan	37.293,91	-7.588,19	-7.619,59	22.086,13
12	Kabupaten Pemalang	72.833,44	-14.819,42	42.116,37	100.130,39
13	Kabupaten Tegal	36.091,73	-7.343,58	-5.623,33	23.124,81
14	Kabupaten Brebes	188.636,41	-38.381,85	13.334,06	163.588,62
15	Kota Semarang	8.258,26	-1.680,31	-2.206,30	4.371,65
16	Kota Pekalongan	67.934,08	-13.822,55	-34.761,62	19.349,92
17	Kota Tegal	57.209,62	-11.640,44	1.384,68	46.953,86



Berdasarkan hasil analisis shift share subsektor angkutan laut, dampak riil pertumbuhan ekonomi subsektor angkutan laut di 6 kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah bernilai positif. Artinya pertumbuhan riil sektor angkutan laut mengalami peningkatan di hampir seluruh subsektornya di 6 kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah. Selama kurun waktu 2011 – 2017, kabupaten yang mengalami kenaikan kinerja perekonomian pada subsektor angkutan laut terbesar yaitu Kabupaten Cilacap sebesar Rp. 254,09 miliar. Pertumbuhan ekonomi subsektor angkutan laut Provinsi Jawa Tengah berpengaruh terhadap pertumbuhan subsektor angkutan laut di kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah. Hal ini terlihat dari nilai national growth masing-masing kabupaten/ kota yang bernilai positif. Pengaruh pertumbuhan ekonomi subsektor angkutan laut Provinsi Jawa Tengah terhadap subsektor angkutan laut di kabupaten/ kota terbesar berada di Kota Semarang sebesar Rp. 357,28 miliar dan Kabupaten Cilacap Rp 183,65 miliar. Berdasarkan hasil industry mix yang positif menunjukkan bahwa subsektor angkutan laut dapat tumbuh dengan baik pada keenam kabupaten/ kota pesisir Jawa Tengah. Artinya pertumbuhan subsektor angkutan laut di Provinsi Jawa Tengah lebih cepat dibandingkan pertumbuhan ekonomi total di Provinsi Jawa Tengah. Berdasarkan nilai competitive share, subsektor angkutan laut di Kabupaten Jepara memiliki keunggulan kompetitif atau daya saing yang lebih tinggi dibandingkan subsektor yang sama di daerah lain di tingkat Provinsi Jawa Tengah.

Tabel 8:
Analisis Shift Share Subsektor Angkutan Laut Kabupaten/ Kota Pesisir Provinsi Jawa Tengah Tahun 2011 – 2017 (Juta Rupiah)

No	Kabupaten/ Kota	National Growth	Industry Mix	Competitive Share	Total Share
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Kabupaten Cilacap	183.652,39	100.787,22	-30.352,44	254.087,17
2	Kabupaten Rembang	10,87	-3,63	-2,33	4,90
3	Kabupaten Pati	1.343,46	737,28	-202,69	1.878,06
4	Kabupaten Jepara	1.223,46	671,42	282,44	2.177,32
5	Kota Semarang	357.282,50	196.074,29	-18.087,94	535.268,84
6	Kota Tegal	1.609,84	883,47	-229,70	2.263,61

Analisis Tipologi Klassen

Berdasarkan klasifikasi Tipologi Klassen, kabupaten dengan subsektor perikanan masuk pada kategori maju antara lain Kabupaten Wonogiri, Pati, Kendal, Pemalang, Brebes dan Kota Tegal. Hal ini berarti bahwa subsektor perikanan memiliki kontribusi besar dan laju pertumbuhan yang cepat pada keenam kabupaten/ kota tersebut. Lain halnya dengan Kabupaten Pekalongan, Tegal dan Kota Semarang yang subsektor perikananannya masuk ke dalam kategori relatif tertinggal. Perlu ada tindakan dari pemerintah berupa kebijakan dalam pengelolaannya untuk mengembangkan subsektor perikanan di ketiga kabupaten/ kota tersebut agar bisa menjadi subsektor yang potensial untuk dikembangkan. Subsektor yang potensial bagi daerahnya diharapkan dapat memberikan nilai tambah yang besar sehingga berdampak positif bagi pertumbuhan subsektor tersebut.



Tabel 9:
Klasifikasi Subsektor Perikanan di Kabupaten/ Kota Pesisir Jawa Tengah Menurut Tipologi Klassen

Laju Pertumbuhan Sektoral (r)	Kontribusi Sektoral (y)	
	$y_i > Y_i$	$y_i < Y_i$
$r_i > R_i$	Kab. Wonogiri, Kab. Pati, Kab. Kendal, Kab. Pemalang, Kab. Brebes, Kota Tegal (Sektor Maju)	Kab. Cilacap, Kab. Kebumen, Kab. Purworejo, Kab. Jepara (Sektor Berkembang)
$r_i < R_i$	Kab. Rembang, Kab. Demak, Kab. Batang, Kota Pekalongan (Sektor Maju Tapi Tertekan)	Kab. Pekalongan, Kab. Tegal, Kota Semarang (Sektor Relatif Tertinggal)

Klasifikasi Tipologi Klassen untuk subsektor angkutan laut menunjukkan bahwa dari keenam kabupaten/ kota yang memiliki subsektor tersebut di wilayahnya, subsektor angkutan laut di Kabupaten Jepara masuk kedalam kategori subsektor berkembang. Hal ini berarti bahwa laju pertumbuhan subsektor angkutan laut di Kabupaten Jepara lebih cepat jika dibandingkan dengan laju pertumbuhan subsektor angkutan laut di Provinsi Jawa Tengah. Subsektor angkutan laut Kabupaten Cilacap dan Kota Semarang masuk kedalam kategori sektor maju dan tertekan, subsektor angkutan laut relatif maju pada kedua wilayah tersebut, kontribusinya terhadap nilai tambah kabupaten relatif besar dibandingkan kontribusi subsektor angkutan laut terhadap nilai tambah Provinsi Jawa Tengah namun pertumbuhannya pada beberapa tahun terakhir cenderung menurun. Sementara subsektor angkutan laut di 3 kabupaten/ kota lainnya masuk kedalam kategori relatif tertinggal.

Tabel 10:
Klasifikasi Subsektor Angkutan Laut di Kabupaten/ Kota Pesisir Jawa Tengah Menurut Tipologi Klassen

Laju Pertumbuhan Sektoral (r)	Kontribusi Sektoral (y)	
	$y_i > Y_i$	$y_i < Y_i$
$r_i > R_i$	- (Sektor Maju)	Kabupaten Jepara (Sektor Berkembang)
$r_i < R_i$	Kabupaten Cilacap, Kota Semarang (Sektor Maju Tapi Tertekan)	Kab. Rembang, Kab. Pati, Kota Tegal (Sektor Relatif Tertinggal)

KESIMPULAN

Hasil analisis LQ, DLQ, Shift Share dan Tipologi Klassen menunjukkan bahwa subsector perikanan sangat potensial dikembangkan di Kabupaten Wonogiri, Pati dan Pemalang. Karena di ketiga kabupaten tersebut, subsector perikanan telah mampu menjadi sector basis dan unggulan untuk meningkatkan perekonomian wilayahnya. Sementara dari hasil analisis subsector angkutan laut menunjukkan bahwa Kabupaten Cilacap dan Kota Semarang berpotensi terhadap subsector ini meskipun masih membutuhkan perhatian ekstra dari pemerintah karena subsector angkutan laut belum mampu menjadi sector unggulan di kedua wilayah tersebut yang merupakan wilayah pesisir dan memiliki pelabuhan besar di Provinsi Jawa Tengah.



DAFTAR PUSTAKA

- Morrissey, K., & O'Donoghue, C. (2013). The role of the marine sector in the Irish national economy: an input-output analysis. *Marine policy*, 37, 230-238.
- Rustiadi, E., & Junaidi, J. (2011). *Transmigrasi dan Pengembangan Wilayah*.
- Widianingsih, W., Suryantini, A., & Irham, I. (2015). Kontribusi Sektor Pertanian Pada Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Jawa Barat. *Agro Ekonomi*, 26(2), 206-218.
- Adisasmita, S. A. (2011). *Perencanaan pembangunan transportasi*. Graha Ilmu.
- Ghufron, M. (2008). *Analisis Pembangunan Wilayah Berbasis sektor Unggulan Kabupaten Lamongan Propinsi Jawa Timur*. [Skripsi]. Institut Pertanian Bogor. Tidak dipublikasikan.
- Suparmoko, M. (2002). *Ekonomi Publik untuk Keuangan dan Pembangunan Daerah*. Andi Offset.
- Nazir, M. (2011). *Metode Penelitian*. Penerbit Ghalia Indonesia, Bogor
- Arsyad, L. (2010). *Pembangunan ekonomi*. Edisi Kelima. UPP STIM YKPN. Yogyakarta.
- Nugroho, A.D. (2010). Komoditas Unggulan Tanaman Pangan di Pulau Jawa. *Jurnal Agro Ekonomi Vol. 17 No. 1*: hal. 67-72.
- Kuncoro, M. (2012). *Perencanaan Daerah: Bagaimana Membangun Ekonomi Lokal, Kota, dan Kawasan?*. Jakarta: Salemba Empat.
- Jusna, J., & Nempung, T. (2016). Peranan Transportasi Laut Dalam Menunjang Arus Barang Dan Orang Di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna. *Jurnal Ekonomi UHO*, 1(1): 189-200.
- Kadar, A. (2015). Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Keamanan Nasional*, 1(3), 427-442.
- Purwanto, B. (2015). Perkembangan Industri Maritim Nusantara (Kenyataan Dan Harapan). *Ilmu Manajemen*, 4(2), 169-182.
- Martahadi, M. (2017, October). Potensi Ekonomi Perikanan Dan Kontribusinya Terhadap Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Simeulue. In *Prosiding Seminar Nasional USM (Vol. 1, No. 1)*.
- Sofyani, T. (2013). Peranan Sektor Perikanan dan Kelautan Dalam Perekonomian Wilayah Propinsi Riau. *Ilmu Perairan (Aquatic Science)*, 8(1), 46-57.