

**ANALISIS PENGARUH INDUSTRI MARITIM MELALUI TRANSPORTASI  
PERHUBUNGAN LAUT, PARIWISATA BAHARI, PERIKANAN TANGKAP  
TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH DAN PERTUMBUHAN ASET  
(Studi di Propinsi KEPRI melalui Pendekatan Analisis Jalur)**

**Tumpal Manik, M.Si  
Inge Lengga Sari M, SE., Ak., M.Si  
Universitas Maritim Raja Ali Haji**

**Abstract**

*This research is to aims the influence of direct and indirect effect exogenous variable marine transportation, marine tourism, capture fisheries to endogenous variable assets growth through own source revenue at Riau Islands province, with a secondary data as much as 42 data, during in yeras 2008 to 2013 in two cities and five districts of Riau Islands Province. This research analysis through path analysis model was tested through 1) the classical assumption, 2) the value of the correlation coefficient, regression coefficient, the residual path coefficient, 3) analysis of interpretation through the F-test and T-test. Interpretation of the study results showed that the model of the first lines that have a significant effect in the first lane of the revenue is capture fisheries production is 93.3%, but the second path directly only exogenous marine tourism significant is 81.4% and direct effect is not significan. Simultaneously affect growth of 48.6% to the value of assets with a residual coefficient ( $p\epsilon 1$ ) of 0.341 and a value of 0.366  $p\epsilon 2$ .*

*Keywords : Marine Transportation, Marine Tourism, Capture Fisheries, Own Source Revenue And Assets Growth*

**PENDAHULUAN**

Latar Belakang Masalah

Provinsi Kepulauan Riau (Kepri) salah satu wilayah kepulauan maritim yang ada di Indonesia karena luas laut 95% sedangkan luas daratannya 5% dari total luas wilayah sebesar 252.601 Km<sup>2</sup> laut lebih luas daripada daratan, sehingga disebut wilayah maritim. Selain letak geografis yang sangat strategis berada pada pintu masuk Selat Malaka dari sebelah Timur, juga berbatasan langsung dengan pusat bisnis dan keuangan di Asia Pasifik yakni Singapura sekitar 40% dilalui oleh perdagangan seluruh dunia, meningkatkan kemajuan dan pembangunan Provinsi Kepulauan Riau sebagai wilyah maritim harus lebih dominan pada sumber daya kelautan dan perairan.

**ANALISIS PENGARUH INDUSTRI MARITIM MELALUI TRANSPORTASI PERHUBUNGAN LAUT,  
PARIWISATA BAHARI, PERIKANAN TANGKAP TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH DAN  
PERTUMBUHAN ASET**

Strategi kebijakan untuk mendorong kinerja sektor kelautan, hasil penelitian adalah persoalan hutang ekonomi Indonesia dapat terbantu melalui pembangunan sektor kelautan (Achmad Rizal, 2007). Sedangkan Mandala Harefa (2009), kebijakan-kebijakan bidang pajak daerah wilayah maritim merupakan daya tarik PMA, namun kebijakan tersebut menghadapi kendala setelah adanya pemerintah daerah otonomi baru, hal ini sangat berpengaruh terhadap jumlah investasi yang masuk, karena hal ini kurang kondusif, perubahan struktur ekonomi dari tahun ke tahun, potensi ekonomi belum tergalai secara serius.

Dinamika kebijakan kelautan dan perikanan di Kabupaten Rembang mengalami dinamika sejalan dengan transisi demokrasi dan kebijakan ini secara kronologis telah menunjukkan arah perubahan cukup signifikan dalam paradigma pembangunan maritim di Kabupaten Rembang Menurut Salim (2010).

Penelitian ini berbeda dengan penelitian terdahulu di atas, dalam penelitian terdahulu berfokus pada strategi, kebijakan ekonomi ditinjau dari badan hukum dan peraturan otonomi daerah dan belum meneliti pembangunan industri maritim. Sedangkan dalam penelitian ini, mengkaji dan menganalisis industri maritim melalui transportasi perhubungan laut, pariwisata bahari, perikanan tangkap terhadap pendapatan asli daerah dan pertumbuhan aset studi di Propinsi Kepulauan Riau melalui Pendekatan Analisis Jalur.

Perumusan masalah dalam penelitian adalah apakah variabel eksogen transportasi perhubungan laut, pariwisata bahari, produksi perikanan tangkap berpengaruh secara langsung terhadap pendapatan asli daerah secara langsung dan tidak langsung dan secara tidak langsung berpengaruh terhadap variabel endogen pertumbuhan aset.

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui pengaruh signifikansi secara langsung variabel eksogen transportasi perhubungan laut, pariwisata bahari, produksi perikanan tangkap berpengaruh secara langsung terhadap pendapatan asli daerah secara langsung dan tidak langsung dan secara tidak langsung berpengaruh terhadap variabel endogen pertumbuhan aset.

## **KAJIAN LITERATUR DAN PEGEMBANGAN HIPOTESIS**

### **Industri Maritim**

Indonesia salah satu negara maritim terbesar di dunia, sebagai negara kepulauan dengan 80% wilayah laut dan 20%, laut lebih luas dibandingkan dengan luas daratan Indonesia, sehingga potensi-potensi sumber daya alam dan industri maritim masih tersimpan dan sangat potensial untuk segera dikembangkan dalam meningkatkan pendapatan asli daerah dan meningkatkan

pertumbuhan aset. Sebagai negara kepulauan dengan 80% wilayah laut dan 20% wilayah darat, maka potensi ekonomi bersumber dari sumberdaya alam laut sebagai industri maritim. Industri maritim yang teliti dalam penelitian ini adalah transportasi perhubungan laut, pariwisata bahari, produksi perikanan tangkap dalam meningkatkan pendapatan asli daerah dan pertumbuhan aset pemerintah daerah Kepri.

### **1. Transportasi Perhubungan Laut**

Kondisi alam geografis Kepri terdiri dari pulau-pulau sehingga transportasi perhubungan laut sebagai armada penghubung antar pulau, Selain itu posisi relatif Provinsi Kepulauan Riau berada di tengah lintasan perhubungan laut internasional menyebabkan perairan wilayah Kepri menjadi sangat potensial dalam bidang jasa perhubungan laut untuk masa sekarang dan yang akan datang. Segi ekonomi global, wilayah maritim memiliki nilai aset sumberdaya alam kelautan yang dapat andalkan untuk ekonomi dunia, karena ekonomi dunia atau global telah bergeser dari Eropa Amerika menuju ke Asia dan pusat-pusat perekonomian dunia yang ada di Jepang, Korea, Taiwan, Cina, India, Rusia, yang kesemuanya itu dicapai oleh pedagang-pedagang dari Eropa maupun Amerika lewat laut tidak bisa tidak harus melewati selat malaka, dan begitu juga sebaliknya (Dimiyati Hartono, 2009).

Transportasi perhubungan laut menggunakan kapal menjadi komoditi yang penting dan vital, sehingga kapal dapat juga dikategorikan sebagai bagian dari infrastruktur pembangunan nasional, penyokong industri perkapalan dan galangan kapal menjadi salah satu industri strategis di masa depan yang penting untuk ditumbuh kembangkan (Mahudori 2007).

Transportasi perhubungan laut hampir 90% proses perpindahan barang dan jasa antar pulau menggunakan jasa perhubungan laut di wilayah Provinsi Kepulauan Riau. Berdasarkan hal tersebut dapat kita bayangkan bahwa sektor kegiatan perhubungan laut merupakan salah satu penunjang utama dalam pergerakan ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan suatu kawasan.

Transportasi jasa kelautan yang terdiri dari segala jenis kegiatan yang bersifat menunjang dan mempelancar kegiatan sektor kelautan seperti jasa pelayan pelabuhan, keselamatan pelayaran, perdagangan, pengembangan sumberdaya kelautan. Berdasarkan teori diatas, maka hipotesis yang akan diteliti dari teori diatas adalah:

H1 : Diduga transportasi perhubungan laut berpengaruh signifikan terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau.

H5 : Diduga transportasi perhubungan laut berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan aset melalui pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau.

## **2. Pariwisata Bahari**

Kepri berbatasan dengan pusat bisnis dan keuangan di Asia Pasifik yakni Singapore. Batas wilayah terdiri dari : Utara dengan Vietnam dan Kamboja; Selatan dengan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dan Jambi; Barat dengan Singapore, Malaysia, dan Provinsi Riau. Timur dengan Malaysia, Brunei, dan Provinsi Kalimantan Barat. Dari posisi tersebut, KEPRI sangat berpotensi untuk pengembangan pariwisata bahari berbagai obyek dan daya tarik wisata yang dapat dimanfaatkan adalah wisata alam (pantai), keragaman flora dan fauna (*biodiversity*), seperti taman laut wisata alam (*ecotourism*), wisata budaya, maupun wisata olah raga.

Menurut Bustanul Arifin (2011), Salah satu tonggak perbedaan strategi pembangunan ekonomi Indonesia yang dicanangkan pemerintah saat ini adalah pergeseran paradigma dari ekonomi berbasis daratan (kontinen) menjadi berbasis benua maritim. Pemilihan kata-kata benua maritim juga cukup cerdas, karena di sana terkandung semangat baru, melihat lautan atau dunia maritim sebagai penghubung, bukan sebagai pemisah, gugusan kepulauan yang tersebar di seantero Nusantara. Perubahan paradigma yang dimaksudkan tentu masih akan memerlukan waktu yang panjang, bahkan melampaui satu generasi.

Menurut Salim (2010), Sebagai negara kepulauan, sudah keniscayaan bila konsep pembangunan bahari ditempatkan pada posisi yang utama dengan keberpihakan yang jelas oleh setiap pengambil keputusan, juga menjelaskan bahwa lintasan sejarah telah mencatat bahwa bangsa Indonesia memiliki akar budaya maritim yang kuat dan pernah berjaya pada masa-masa kerajaan di nusantara.

Sektor pariwisata bahari merupakan sektor yang paling efisien dalam bidang kelautan, sehingga pengembangan kepariwisataan bahari perlu mendapatkan prioritas. Pembangunan wisata bahari dapat dilaksanakan melalui pemanfaatan obyek dan daya tarik wisata secara optimal. Berbagai obyek dan daya tarik wisata yang dapat dimanfaatkan adalah wisata alam (pantai), keragaman flora dan fauna (*biodiversity*). seperti taman laut wisata alam (*ecotourism*), wisata bisnis wisata budaya, maupun wisata olah raga. Dengan potensi wisata bahari yang tersebar di hampir sebagian besar kabupaten atau kota yang memiliki pesisir akan membawa dampak langsung yang sangat besar (Kusumastanto 2009). Berdasarkan teori diatas, maka hipotesis yang akan diteliti dari teori diatas adalah:

H2 : Diduga pariwisata bahari berpengaruh signifikan terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau.

H6 : Diduga pariwisata bahari berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan aset melalui pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau.

### 3. Produksi Perikanan Tangkap

Menurut Arif (2005), fungsi produksi perikanan jangka pendek adalah hubungan antara tangkapan (*catch*) dan upaya-upaya (*effort*) sedangkan dalam jangka panjang merupakan hubungan antara penangkapan dan rata-rata penangkapan yang dapat diperoleh pada waktu tertentu tanpa mempengaruhi stok ikan.

Menurut Kusumastanto (2009), potensi pembangunan wilayah pesisir dan laut Indonesia dipandang dari segi pembangunan adalah sebagai berikut: a) Sumberdaya yang dapat diperbaharui seperti; Perikanan (Tangkap, Budidaya, dan Pascapanen), Hutan mangrove, Terumbu karang, Industri Bioteknologi Kelautan dan Pulau-pulau kecil. b) Sumberdaya yang tidak dapat diperbaharui seperti; Minyak bumi dan Gas, Bahan tambang dan mineral lainnya serta Harta Karun. c) Energi Kelautan seperti; Pasang-surut, Gelombang, Angin, OTEC (*Ocean Thermal Energy Conversion*). d) Jasa-jasa Lingkungan seperti; Pariwisata, Perhubungan dan Kepelabuhanan serta Penampung (Penetralisir) limbah.

Penjelasan lanjut Kusumastanto (2009), pemanfaatan industri perikanan dan bioteknologi tersebut melalui ekstraksi natural produk atau *bioactive substances* dari biota laut untuk industri makanan dan minuman, farmasi, kosmetika dan bioenergi. Pembangunan ekonomi maritim untuk bidang ekonomi perikanan tangkap dan pengolahan hasil perikanan ini terlihat jelas ujung tombak yang dikembangkan oleh Departemen Perikanan dan Kelautan dan menjadi tolok ukur keberhasilan pembangunan ekonomi maritim nasional (Kent, 2009).

Menurut Arif (2005), kombinasi faktor-faktor produksi tersebut mempengaruhi produksi perikanan tangkap, dengan efisiensi alat tangkap perikanan maka diharapkan dapat meningkatkan produksi perikanan. Efisiensi alat tangkap perikanan diukur dengan analisa fungsi produksi frontier, yang dilihat dari efisiensi teknis dan efisiensi harga (alokatif). Tercapainya efisiensi teknis dan efisiensi harga berarti tercapai juga efisiensi ekonomi. Berdasarkan teori diatas, maka hipotesis yang akan diteliti dari teori diatas adalah:

H3: Diduga produksi perikanan tangkap berpengaruh signifikan terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau.  
H7: Diduga produksi perikanan tangkap berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan aset melalui pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau.

### 4. Asli Daerah

Sumber penghasilan yang diterima setiap pemerintah daerah maupun pusat mengharapkan peningkatan dari pendapatan asli daerah (PAD) untuk membiayai kebutuhan dan pengeluaran yang dianggarkan dalam belanja modal. Sesuai dengan pengertian

pendapatan daerah adalah semua hak daerah yang diakui sebagai penambah nilai kekayaan bersih dalam periode anggaran tertentu (UU.No 32 Tahun 2004 tentang pemerintahan daerah), pendapatan daerah berasal dari penerimaan dari dana perimbangan pusat dan daerah, juga yang berasal daerah itu sendiri yaitu pendapatan asli daerah serta lain-lain pendapatan yang sah.

Menurut Sumarjo (2010), bahwa peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) merupakan faktor pendukung dari kinerja ekonomi makro dan peningkatan kualitas layanan publik, dimana kualitas layanan publik yang baik akan mencerminkan kinerja pemerintah daerah, sedangkan menurut Indah (2010), peranan pendapatan asli daerah dalam membiayai kebutuhan pengeluaran daerah sangat kecil dan bervariasi antar daerah, yaitu kurang dari 10% hingga 50%. Sebagian besar wilayah Provinsi dapat membiayai kebutuhan pengeluaran kurang dari 10%.

Pembangunan infrastruktur industri mempunyai dampak yang nyata terhadap kenaikan Pendapatan Asli Daerah (PAD), dengan kata lain, pembangunan berbagai fasilitas ini akan berujung pada peningkatan kemandirian daerah (Adi, 2006), sedangkan menurut Mahmudi (2007), mengukur kinerja pendapatan daerah dapat diukur melalui rasio keuangan dari pertumbuhan pendapatan asli daerah. Pengeluaran belanja modal pemerintah daerah, baik rutin maupun pembangunan dibiayai dari dana pendapatan asli daerah dan dana perimbangan, terutama dana alokasi umum maka alternatif jangka pendek dalam meningkatkan penerimaan pemerintah daerah dengan cara menggali dan meningkatkan sumber penghasilan dari pendapatan asli daerah (Pratiwi, 2007). Berdasarkan teori diatas, maka hipotesis yang akan diteliti dari teori diatas adalah:

H4: Diduga transportasi perhubungan laut, pariwisata bahari, produksi perikanan tangkap berpengaruh signifikan terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau.

## **5. Pertumbuhan Aset Pemerintah Daerah**

Kemakmuran wilayah (Pemerintah Daerah) kadang diukur berdasarkan jumlah banyaknya pertumbuhan aset yang dimiliki setiap pelaporan keuangan pemerintahan, namun jumlah secara ril, bahwa kemakmuran harus dikaji berdasarkan faktor yang mempengaruhi kinerja dan kemajuan pemerintah daerah tersebut berdasarkan laporan keuangan daerah. Keuangan daerah merupakan faktor strategis yang turut menentukan kualitas penyelenggaraan pemerintahan daerah, mengingat kemampuannya akan mencerminkan daya dukung manajemen pemerintahan daerah terhadap penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi tanggungjawabnya.

Menurut Kartini (2008), pertumbuhan aset didefinisikan sebagai perubahan tahunan dari total aktiva, sedangkan menurut Tasdi Priyono (2006), menyatakan bahwa pertumbuhan aset

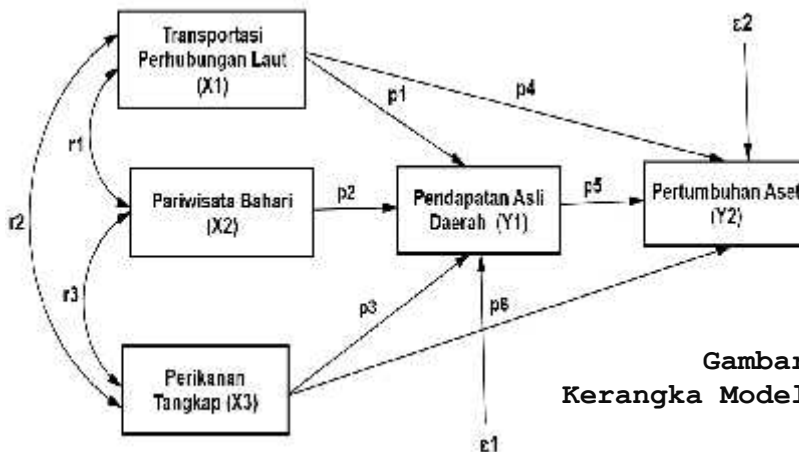
adalah rasio antara total aset (t) sekarang dikurangi dengan total aset sebelumnya (t-1) terhadap total aset sebelumnya (t-1). Aset terdiri dari beberapa kelompok aset, antara lain : aset lancar, aset investasi, aset tetap, semuanya dicatat dalam laporan posisi keuangan.

**METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian menggunakan data kuantitatif untuk menguji hipotesis pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Variabel penelitian ini adalah transportasi perhubungan laut, pariwisata bahari, perikanan tangkap dan pertambangan dan energi sebagai variabel bebas dan pertumbuhan ekonomi sebagai variabel terikat. Penelitian ini dilakukan di Kepri yaitu Kabupaten Karimun, Kabupaten Bintan, Kabupaten Natuna, Kota Batam, Kota Tanjung Pinang, Kabupaten Lingga, Kabupaten Kepulauan Anambas.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder penelitian yang dikumpulkan adalah data *times series* (runtun waktu) dari tahun 2008 sampai 2013 dalam semester untuk masing-masing wilayah kota dan kabupaten Provinsi Kepulauan Riau.

Model penelitian yang diusulkan dalam penelitian ini merupakan model yang dibangun oleh peneliti melalui dua analisis jalur antara lain model analisis secara tidak langsung dan analisis model secara langsung. Hubungan model penelitian yang digunakan penelitian ini adalah sebagai berikut :



**Gambar 1.**  
**Kerangka Model Penelitian**

bar 1, penulis membangun sebuah model dasar yang mencoba menjelaskan hubungan tersebut. Model dasar yang dibangun adalah model ini akan menghasilkan regresi berganda secara langsung dan tidak langsung disederhanakan sebagai berikut :

**Model Persamaan Regresi Pertama :**

$$Y_1 = \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \varepsilon_1$$

$$PAD = P_1 TPL + P_2 PWB + P_3 PPT_2 + \varepsilon_1$$

**Model Persamaan Regresi Kedua :**

$$Y_2 = P_4 X_1 + P_5 Y_1 + P_6 X_3 + \varepsilon_2$$

$$PTA = P_4 TPL + P_5 PWB + P_8 PPT_2 + \varepsilon_2$$

Keterangan :

- PAD = Pendapatan Asli Daerah
- TPL = Transportasi Perhubungan Laut
- PWB = Pariwisata Bahari
- PPT = Perikanan Tangkap
- PTA = Pertumbuhan Aset

**Variabel Penelitian.**

**Variabel Terikat (*Dependent Variabel*)**

**1. Pendapatan Asli Daerah**

Rumus menghitung pendapatan asli daerah menurut Mardiasmo (2009), UU.No 32 Tahun 2004 dan PP RI No.71 tahun 2010 adalah berikut ini :

$$PAD = \text{Pajak Daerah} + \text{Retribusi Daerah} + \text{Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan} + \text{Lain - lain PAD yang Sah}$$

**2. Pertumbuhan Aset**

Variabel pertumbuhan aset dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan persentase kenaikan atau penurunan aset dari suatu periode ke periode berikutnya (PP RI No.71 tahun 2010 tentang SAP). Menurut Heru (2011), untuk mengukur besarnya pertumbuhan aset dihitung sebagai persentasi perubahan aset pada tahun tertentu terhadap tahun sebelumnya juga Mardiasmo (2009), Prihadi (2010) dan Subramayam (2008) , digunakan formulasi dengan ukuran persentase (%) dan skala rasio, antara lain :

$$\text{Pertumbuhan Aset} = \frac{\text{TotalAsetTahun}_t - \text{TotalAsetTahun}_{t-1}}{\text{TotalAsetTahun}_{t-1}} \times 100\%$$

**3. Transportasi Perhubungan Laut**

Pertumbuhan Ekonomi Transportasi Perhubungan Laut

$$g = \frac{\sum_{i=1}^n g_i}{n-1}$$

Dengan  $g_i$  = pertumbuhan tahun ke-i +1 terhadap tahun ke i

$$g_i = \frac{Y_{i+1} - Y_i}{Y_i} \times 100\%$$

$Y_i$  = data tahun ke-i

$i$  = 1,2,3 ..... $Y_{i+1} - Y_i$

$g$  = rata-rata pertumbuhan

**4. Pariwisata Bahari**

Nilai variabel pariwisata bahari diperoleh dengan menghitung nilai ekonomi total benefit pariwisata bahari yang



diperoleh di Provinsi Kepulauan Riau dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{NET} = \text{CSi} \times \text{TV}$$

Keterangan :

NET = Total manfaat ekonomi lokasi wisata

CS = *Consumer*

TV = Total kunjungan pertahun

##### 5. **Produksi Perikanan Tangkap**

Produksi perikanan tangkap yaitu kegiatan/aktivitas ekonomi menangkap atau mengumpulkan ikan, binatang air lainnya, tanaman air yang hidup di laut maupun perairan umum secara bebas dan bukan milik perseorangan. Tingkat produksi merupakan indikator kinerja ekonomi. Perhitungan potensi sumber daya ikan di perairan, berdasarkan produksi hasil tangkap (*catch*) dan upaya penangkapan setiap jenis alat tangkap untuk mendapatkan produktivitasnya setiap tahun sebagai berikut

$$P_{at} = \frac{C_{at}}{E_{at}}$$

$P_{at}$  = produktivitas alat tangkap a pada periode t (kg/alat tangkap)

$C_{at}$  = hasil tangkapan alat tangkap a pada periode t (kg)

$E_{at}$  = upaya penangkapan alat tangkap a pada periode t (trip)  
Kemampuan penangkapan atau *fishing power index* (FPI) dihitung dengan membandingkan produktivitas penangkapan masing-masing alat tangkap terhadap produktivitas alat tangkap standar.

$$\text{FPI} = \frac{P_{at}}{P_{at(\text{standar})}}$$

#### **HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN**

Setelah memenuhi kriteria uji asumsi klasik, kemudian dilanjutkan menguji hipotesis penelitian berdasarkan kerangka model penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya. Sebelum pengujian pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen terlebih dahulu dilakukan pengujian tingkat signifikansi dari masing-masing variabel independen tersebut untuk memberikan keyakinan apakah P Transportasi Perhubungan Laut ( $X_1$ ), Pariwisata Bahari ( $X_2$ ) dan Perikanan Tangkap ( $X_3$ ) secara langsung berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan Asli Daerah ( $Y_1$ ) dan tidak langsung terhadap Pertumbuhan Aset ( $Y_2$ ) melalui Pendapatan Asli Daerah ( $Y_1$ ) di Provinsi Kepulauan Riau

##### **Hipotesis Jalur Pertama (H1,H2,H3,H4)**

Hipotesis analisis jalur pertama (I) adalah hipotesis untuk menguji variabel eksogen terhadap variabel endogen, yaitu diduga bahwa Transportasi Perhubungan Laut ( $X_1$ ), Pariwisata Bahari ( $X_2$ ) dan Perikanan Tangkap ( $X_3$ ) secara

langsung berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan Asli Daerah ( $Y_1$ ) di Provinsi Kepulauan Riau. Berikut ini hasil pengolahan statistik SPSS dan Amos V.20

**Tabel 1**  
**Nilai R Square Hipotesis Jalur Pertama (H1,H2,H3,H4)**

Keterangan		Nilai	
R Square		0,893	
Adjusted R Square		0,884	
F Hitung Anova		105,511	
F Hitung Probabilitas (Sig)		0,000 <sup>b</sup>	
Keterangan Variabel	Koefisien (B)	T <sub>hitung</sub>	Probabilitas
(Constant)	3,816	3,828	0,000
Log_TPL (X1)	0,030	0,267	0,791
Log_PWB (X2)	0,006	0,068	0,946
Log_PPT (X3)	0,958	14,752	0,000

Tabel 1, nilai  $R^2$  (koefisien determinasi) sebesar 0,884 atau 88,4% artinya hipotesis jalur pertama (H1, H2, H3) mempunyai pengaruh sebesar 88,4% terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau, sedangkan pengaruh lainnya sebesar 11,60% tidak terdapat dalam penelitian ini atau diluar variabel penelitian ini.

Kriteri pengujian Uji-F, jika nilai sig  $F_{hitung} < \alpha.0,05$  maka hipotesis jalur pertama adalah signifikan dan tidak dapat ditolak. Uji hipotesis jalur pertama (H1, H2, H3) secara simultan melalui Uji-F menunjukkan nilai signifikan sebesar 0,000 masih dalam batas uji signifikansi  $\alpha.0,05$  yaitu nilai  $F_{hitung} 0,000 < \alpha.0,05$ . Kesimpulan uji hipotesis secara simultan adalah signifikan, artinya secara bersamaan hipotesis jalur pertama (H1, H2, H3) berpengaruh signifikan terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau, maka hasil uji hipotesis adalah sebagai berikut :

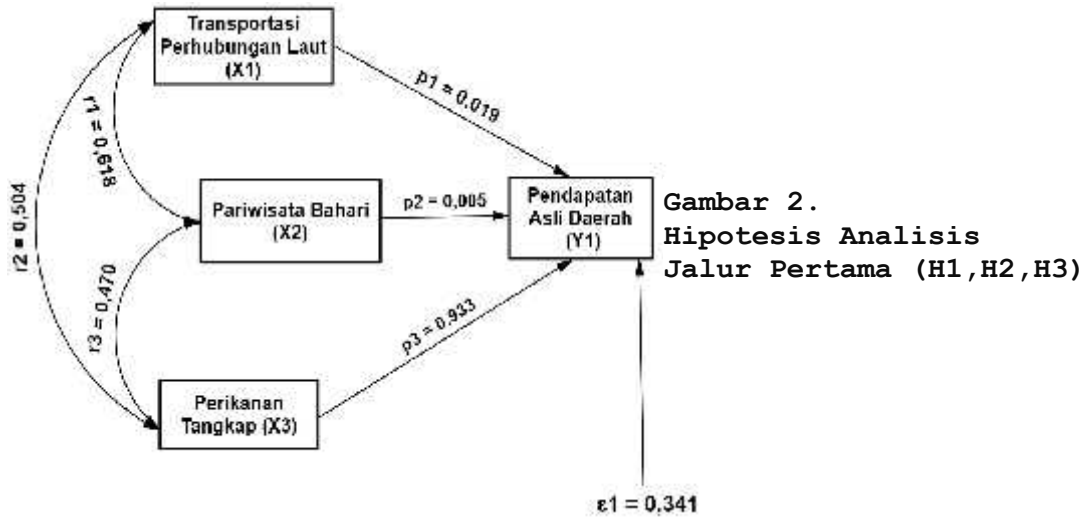
**H1** :Transportasi Perhubungan Laut (Log\_TPL) tidak berpengaruh signifikan terhadap Pertumbuhan Aset di Provinsi Kepulauan Riau tahun 2008-2013 dibuktikan melalui hasil Uji-T yaitu nilai sig.  $T_{hitung} 0,791 > 0,05$ .

**H2** :Pariwisata Bahari (Log\_PWB) tidak berpengaruh signifikan terhadap Pertumbuhan Aset di Provinsi Kepulauan Riau tahun 2008-2013 dibuktikan melalui hasil Uji-T yaitu nilai sig.  $T_{hitung} 0,946 > 0,05$ .

**H3** :Produksi Perikanan Tangkap (Log\_PPT) berpengaruh signifikan terhadap Pertumbuhan Aset di Provinsi Kepulauan Riau tahun 2008-2013 dibuktikan melalui hasil Uji-T yaitu nilai sig.  $T_{hitung} 0,000 > 0,05$ .

**H4** :Transportasi Perhubungan Laut, Pariwisata Bahari, Produksi Perikanan Tangkap secara simultan berpengaruh signifikan dibuktikan melalui Uji  $F_{hitung}$  Sig  $\alpha.0,000 < 0,05$ .

Nilai signifikansi koefisien korelasi menunjukkan angka yang signifikan yaitu Sig.(2-tailed) > 0,005 artinya data koefisien berdistribusi normal, sedangkan angka korelasi  $r_1$  sebesar 61,8%,  $r_2$  sebesar 50,4% dan  $r_3$  sebesar 47% . Model hipotesis jalur pertama (H1, H2, H3) akan diuraikan dalam gambar analisis jalur berikut;



Gambar 2.  
Hipotesis Analisis Jalur Pertama (H1,H2,H3)

Model persamaan regresi analisis jalur pertama (I) digunakan untuk menguji hipotesis (H1, H2, H3) yaitu pengaruh Transportasi Perhubungan Laut (Log\_TPL), Pariwisata Bahari (Log\_PWB) dan Perikanan Tangkap (Log\_PPT) terhadap Pendapatan Asli Daerah (Log\_PAD) diuraikan dalam persamaan berikut :

$$Y_1 = P_1 X_1 + P_2 X_2 + P_3 X_3 + \epsilon_1$$

$$\text{Log\_PAD} = P_1 \text{Log\_TPL} + P_2 \text{Log\_PWB} + P_3 \text{Log\_PPT}_2 + \epsilon_1$$

$$\text{Log\_PAD} = 0,019 \text{Log\_TPL} + 0,05 \text{Log\_PWB} + 0,933 \text{Log\_PPT}_2 + 0,341$$

**Hipotesis Jalur Kedua (H5, H6, H7, H8)**

Hipotesis jalur kedua (II) adalah hipotesis untuk menguji variabel eksogen terhadap variabel endogen, yaitu diduga bahwa Transportasi Perhubungan Laut (X<sub>1</sub>), Pariwisata Bahari (X<sub>2</sub>) dan Perikanan Tangkap (X<sub>3</sub>) pengaruh secara signifikan secara langsung terhadap pendapatan Asli Daerah (Y<sub>1</sub>) dan tidak langsung terhadap Pertumbuhan Aset (Y<sub>2</sub>) melalui Pendapatan Asli daerah (Y<sub>1</sub>) Provinsi Kepulauan Riau tahun 2008 - 2013.

Berdasarkan output pengelpan data SPSS dan Amos, nilai adjusted R Square (R<sup>2</sup>) atau nilai koefisien determinasi sebesar 0,468 atau 46,8% artinya semua variabel bebas (eksogen) secara simultan dalam hipotesis jalur kedua mempunyai pengaruh sebesar 46,8% terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau, sedangkan pengaruh lainnya sebesar 53,20% tidak terdapat dalam penelitian ini atau diluar variabel penelitian ini. Wilayah Provinsi kepulauan Riau adalah wilayah maritim, lebih luas laut dibandingkan dengan daratan, sehingga kekayaan sumberdaya maritim yaitu Perikanan Tangkap, Transportasi Perhubungan Laut, Pariwisata

**ANALISIS PENGARUH INDUSTRI MARITIM MELALUI TRANSPORTASI PERHUBUNGAN LAUT,  
PARIWISATA BAHARI, PERIKANAN TANGKAP TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH DAN  
PERTUMBUHAN ASET**

Bahari mampu mempengaruhi peningkatan pendapatan asli daerah. Berikut ini gabungan output statistik data.

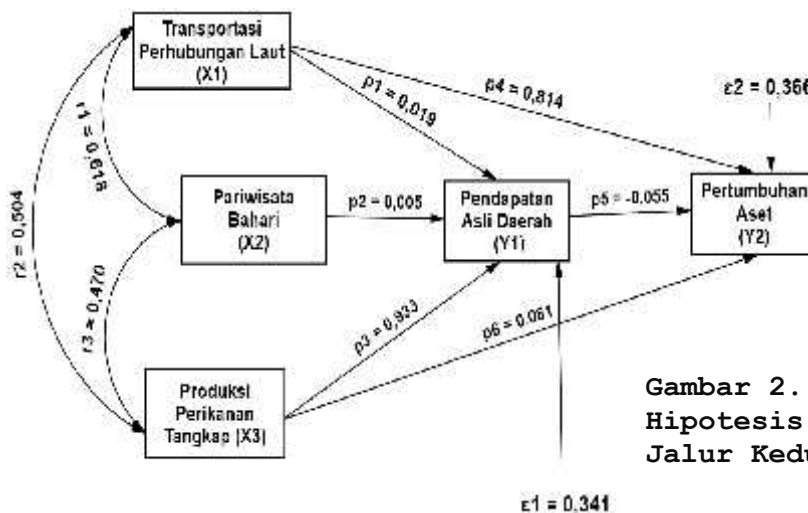
**Tabel 2**  
**Uji Determinasi Hipotesis Jalur II (H5,H6,H7)**

Keterangan		Nilai	
R Square		0,520	
Adjusted R Square		0,468	
F Hitung Anova		105,511	
F Hitung Probabilitas (Sig)		0,000 <sup>b</sup>	
Keterangan Variabel	Koefisien (B)	T <sub>hitung</sub>	Probabilitas
(Constant)	-1,800	-0,629	0,533
Log_TPL (X1)	1,482	5,340	0,000
Log_PWB (X2)	-0,301	-1,343	0,188
Log_PPT (X3)	0,095	0,231	0,818
Log_PAD (Y1)	-0,062	-0,157	0,876

Kriteri pengujian Uji-F, jika nilai sig  $F_{hitung} < \alpha.0,05$  maka hipotesis jalur kedua adalah signifikan dan tidak dapat ditolak. Uji hipotesis jalur kedua secara simultan melalui Uji-F dalam tabel 5.12 diatas bahwa hasil uji hipotesis dari Anova menunjukkan nilai signifikan sebesar 0,000 masih dalam batas uji signifikansi  $\alpha.0,05$  yaitu nilai  $F_{hitung} 0,000 < \alpha.0,05$

Kesimpulan uji hipotesis secara simultan adalah signifikan, artinya secara simultan atau bersamaan dalam hipotesis jalur pertama (Perikanan Tangkap , Transportasi Perhubungan Laut dan Pariwisata Bahari) berpengaruh signifikan terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau.

Hasil pengujian melalui Uji T atau uji parsial dengan kriteri pengujian Uji-T, jika nilai sig  $T_{hitung} < \alpha.0,05$  maka, hipotesis berpengaruh signifikan dan tidak dapat ditolak. Uji hipotesis jalur kedua secara parsial atau masing-masing variabel melalui pengujian Uji-T digambarkan dalam analisis jalur berikut ini :



**Gambar 2.**  
**Hipotesis Analisis Jalur Kedua (H5,H6,H7)**

**Persamaan Regresi Analisis Jalur II (H5,H6,H7)**

$$Y_2 = P_4 X_1 + P_5 Y_1 + P_6 X_3 + \varepsilon_2$$

$$\text{Log\_PTA} = P_4 \text{Log\_TPL} + P_5 \text{Log\_PWB} + P_6 \text{Log\_PPT}_2 + \varepsilon_2$$

$$\text{Log\_PTA} = 0,814 \text{Log\_TPL} - 0,200 \text{Log\_PWB} + 0,081 \text{Log\_PPT} + 0,366$$

**Hipotesis Analisis Jalur II (H5,H6,H7):**

**H5 :Transportasi perhubungan laut berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan aset melalui pendapatan asli daerah di Pemprov Kepulauan Riau.**

**Pengaruh Langsung dan tidak langsung :**

1. Pengaruh langsung (*direct effect*) Transportasi Perhubungan Laut (Log\_X1) terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2) dilihat melalui nilai koefisien regresi Transportasi Perhubungan Laut terhadap Pertumbuhan Aset yakni : p4 sebesar 0,814
2. Pengaruh tidak langsung (*indirect effect*) Transportasi Perhubungan Laut (Log\_X1) terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2) dilihat perkalian antara nilai koefisien Transportasi Perhubungan Laut terhadap Pertumbuhan Aset yaitu  $p1 \times p5 = 0,030 \times (0,062) = -0,001045$
3. Total Pengaruh (*total effect*) Transportasi Perhubungan Laut (Log\_X1) terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2), dilihat dari nilai pengaruh langsung + pengaruh tidak langsung =  $0,814 - 0,001045 = 0,813$
4. Kesimpulan :Nilai koefisien pengaruh tidak langsung < pengaruh langsung ( $p1 \times p5 < p4$ ) yakni  $0,00186 < 1,482$ , maka H0 diterima, dengan demikian Transportasi Perhubungan Laut (Log\_X1) tidak berpengaruh terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2)

**H6 :Diduga pariwisata bahari secara tidak langsung berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan aset melalui pendapatan asli daerah di Pemprov Kepulauan Riau.**

**Pengaruh Langsung dan tidak langsung :**

1. Pengaruh langsung (*direct effect*) Pariwisata Bahari (Log\_X2) terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2) dilihat melalui nilai koefisien regresi Transportasi Perhubungan Laut terhadap Pertumbuhan Aset yakni sebesar - 0,200
2. Pengaruh tidak langsung (*indirect effect*) Pariwisata Bahari (Log\_X2) terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2) dilihat perkalian antara nilai koefisien Transportasi Perhubungan Laut terhadap Pertumbuhan Aset yaitu  $p2 \times p5 = 0,005 \times (-0,055) = -0,000275$
3. Total Pengaruh (*total effect*) Pariwisata Bahari (Log\_X2) terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2), dilihat dari nilai pengaruh langsung + pengaruh tidak langsung =  $-0,200 + (-0,000275) = -0,200275$
4. Kesimpulan :Nilai koefien pengaruh tidak langsung < pengaruh langsung yakni  $-0,00186 < 1,482$ , maka H0 diterima, dengan demikian Pariwisata Bahari (Log\_X2) tidak berpengaruh terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2)

**H7 : Diduga produksi perikanan tangkap secara tidak langsung berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan aset melalui pendapatan asli daerah di Pemprov Kepulauan Riau.**

**Pengaruh Langsung dan tidak langsung :**

1. Pengaruh langsung (*direct effect*) produksi perikanan tangkap (Log\_X3) terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2) dilihat melalui nilai koefisien regresi Transportasi Perhubungan Laut terhadap Pertumbuhan Aset yakni :  $p_6$  sebesar 0,081
2. Pengaruh tidak langsung (*indirect effect*) produksi perikanan tangkap (Log\_X3) dilihat perkalian antara nilai koefisien Transportasi Perhubungan Laut terhadap Pertumbuhan Aset yaitu  $p_3 \times p_5 = 0,933 \times (-0,062) = -0,051315$
3. Total Pengaruh (*total effect*) Transportasi Perhubungan Laut (Log\_X1) terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2), dilihat dari nilai pengaruh langsung + pengaruh tidak langsung =  $0,081 + 0,051315 = 0,0297$
4. Kesimpulan : Nilai koefisien pengaruh tidak langsung < pengaruh langsung yakni  $-0,051315 < 0,081$ , maka  $H_0$  diterima, dengan demikian produksi perikanan tangkap (Log\_X3) tidak berpengaruh terhadap Pertumbuhan Aset (Log\_Y2)

## **KESIMPULAN IMPLIKASI DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Kesimpulan hasil Hasil penelitian ini adalah :

1. Transportasi perhubungan laut secara langsung dan tidak langsung tidak berpengaruh terhadap pendapatan asli daerah di Provinsi Kepulauan Riau.
2. Pariwisata Bahari secara langsung dan tidak langsung tidak berpengaruh signifikan terhadap Pertumbuhan Aset di Provinsi Kepulauan Riau.
3. Perikanan Tangkap secara langsung berpengaruh signifikan terhadap Pertumbuhan Aset, sedangkan secara tidak langsung tidak berpengaruh

### **Keterbatasan Penelitian**

Penelitian ini masih memiliki keterbatasan yang mungkin dapat mempengaruhi hasil penelitian dan karenanya masih perlu dikembangkan lagi pada penelitian berikutnya. Penelitian ini hanya menggunakan tujuh variabel. Keterbatasan lainnya adalah Keterbatasan data, keterbatasan dalam metodologi penelitian, Jangka waktu penelitian sangat pendek sehingga mungkin konsisten dari penelitian masih harus di uji lagi.

### **Implikasi Penelitian**

Hasil penelitian ini kiranya dapat dijadikan sebagai sumber-sumber bahan kajian bidang akuntansi pemerintahan dan akuntansi, ekonomi maritim dan akuntansi sektor publik yang

berhubungan dengan industri maritim melalui transportasi perhubungan laut, pariwisata bahari, perikanan tangkap, pertumbuhan aset dan pendapatan asli daerah, Bahan untuk penelitian lebih lanjut dan memberikan rekomendasi dan masukan informasi dalam menyusun kebijakan dan strategi industri maritim melalui transportasi perhubungan laut, pariwisata bahari, perikanan tangkap, pertumbuhan aset dan pendapatan asli daerah pemerintah Provinsi Kepulauan Riau.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Arifin, Bustanul (2011), *Ekonomi Berbasis Benua Maritim*. Universitas Lampung, Fakultas Pertanian.
- Arif, Himawan Sutanto (2005), *Nalisis Efisiensi Alat Tangkap Perikanan Gillnet Dan Cantrang (Studi di Kabupaten Pemalang Jawa Tengah)* Program Studi Magister Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Universitas Diponegoro Semarang
- Harefa Mandala (2009), *Analisis Potensi Ekonomi Batam, Bintan Dan Karimun Provinsi Kepulauan Riau Sebagai Kawasan Ekonomi*. Kajian, Vol 14 No.2
- Hartono Dimiyati (2009), *Membangun Negara Maritim Dalam Perspektif Ekonomi, Sosial, Budaya, Politik, Dan Pertahanan*. Indonesia Maritim Institute (IMI)
- Indah, Nur Rahmawati (2010), *Pengaruh Pendapatan Asli Daerah (Pad) Dan Dana Alokasi Umum (Dau) Terhadap Alokasi Belanja Daerah (Studi Pada Pemerintah Kabupaten/Kota Di Jawa Tengah)*
- Mahmudi (2007), *Analisis Laporan Keuangan Pemerintah Daerah*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Mardiasmo (2009), *Akuntansi Sektor Publik*, Penerbit Andi Yogyakarta
- Prihadi, Toto (2010), *Analisis Laporan Keuangan, Teori dan Aplikasi*. PPM Manajemen Jakarta.
- Kent, Bernard Sondakh (2009), *Sejarah Maritim Indonesia Meretas Sejarah, Menegakkan Martabat Bangsa*. Institute for Maritim Studies.
- Kusumastanto, Tridoyo (2009), *Pengembangan Sumberdaya Kelautan Dalam Memperkokoh Perekonomian Nasional Abad 21*. Fakultas Ekonomi Universitas Unitomo Semarang.
- Pratiwi, Novi. 2007. *Pengaruh Dana Alokasi Umum (DAU) Dan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Terhadap Prediksi Belanja Daerah Pada Kabupaten/Kota di Indonesia*. Skripsi Sarjana (dipublikasikan). Fakultas Ekonomi UII: Yogyakarta.
- Rizal Achmad(2007), *Strategi Kebijakan untuk Mendorong Kinerja Sektor Kelautan*. FPIU Universitas Padjadajran Bandung
- Salim Moch. (2010), *Dinamika Kebijakan Kelautan Dan Perikanan Kabupaten Rembang Pada Masa Reformasi Dan Otonomi Daerah Tahun 1998-2008*. Magister Humaniora dalam Ilmu Sejarah, Universitas Diponegoro, Semarang
- Subramayam. K.R (2008), *Analisis Laporan Keuangan, Financial Statement Analysis*, edisi terjemahan Baha. Salmeba Empat, Jakarta.