

**LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA**



**PEMENUHAN KEBUTUHAN TRANSPORTASI LAUT UNTUK
PENINGKATAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT
DI DAERAH TERTINGGAL
(Studi kasus pada daerah 3T di Provinsi Maluku Utara)**

**Oleh:
Dr. SALIM GANIRU, S.Pd., M.Pd
PEMBINA UTAMA MUDA, IV/c**

**KERTAS KARYA ILMIAH PERSEORANGAN (TASKAP)
PROGRAM PENDIDIKAN REGULER (PPRA) LXII
LEMHANNAS RI
TAHUN 2021**

KATA PENGANTAR

Assalamu Alaikum Wr.Wb. Salam Sejahtera bagi kita semua.

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa serta atas segala rahmat dan karunia-Nya, penulis sebagai salah satu peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXII Tahun 2021, telah berhasil menyelesaikan tugas dari Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia, sebuah Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) dengan judul : “Pemenuhan Kebutuhan Transportasi Laut Untuk Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat di Daerah Tertinggal”.

Penentuan Tutor dan judul Taskap ini, didasarkan oleh Keputusan Gubernur Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2021, tentang Penetapan Judul Taskap Peserta PPRA LXII 2021 Lemhannas RI untuk menulis Taskap dengan memilih judul yang telah ditentukan oleh Lemhannas RI.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Bapak Gubernur Lemhannas RI Letjen (Purn) Agus Widjojo yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti PPRA LXII di Lemhannas RI tahun 2021. Ucapan yang sama juga disampaikan kepada Pembimbing atau Tutor Taskap kami, Bapak. Dr. Yulianus Pongtuluran, S.E., M.Ed dan Tim Penguji Taskap serta semua pihak yang telah membimbing Taskap ini sampai terselesaikan sesuai waktu dan ketentuan yang dikeluarkan oleh Lemhannas RI.

Penulis menyadari bahwa kualitas Taskap ini masih jauh dari kesempurnaan akademis, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati mohon adanya masukan guna penyempurnaan naskah ini.

Besar harapan saya agar Taskap ini dapat bermanfaat sebagai sumbangan pemikiran penulis kepada Lemhannas RI, termasuk bagi siapa saja yang membutuhkannya.

Semoga Allah Swt, Tuhan yang Maha Esa senantiasa memberikan berkah dan bimbingan kepada kita semua dalam melaksanakan tugas dan pengabdian kepada Negara dan Bangsa Indonesia yang kita cintai dan banggakan.

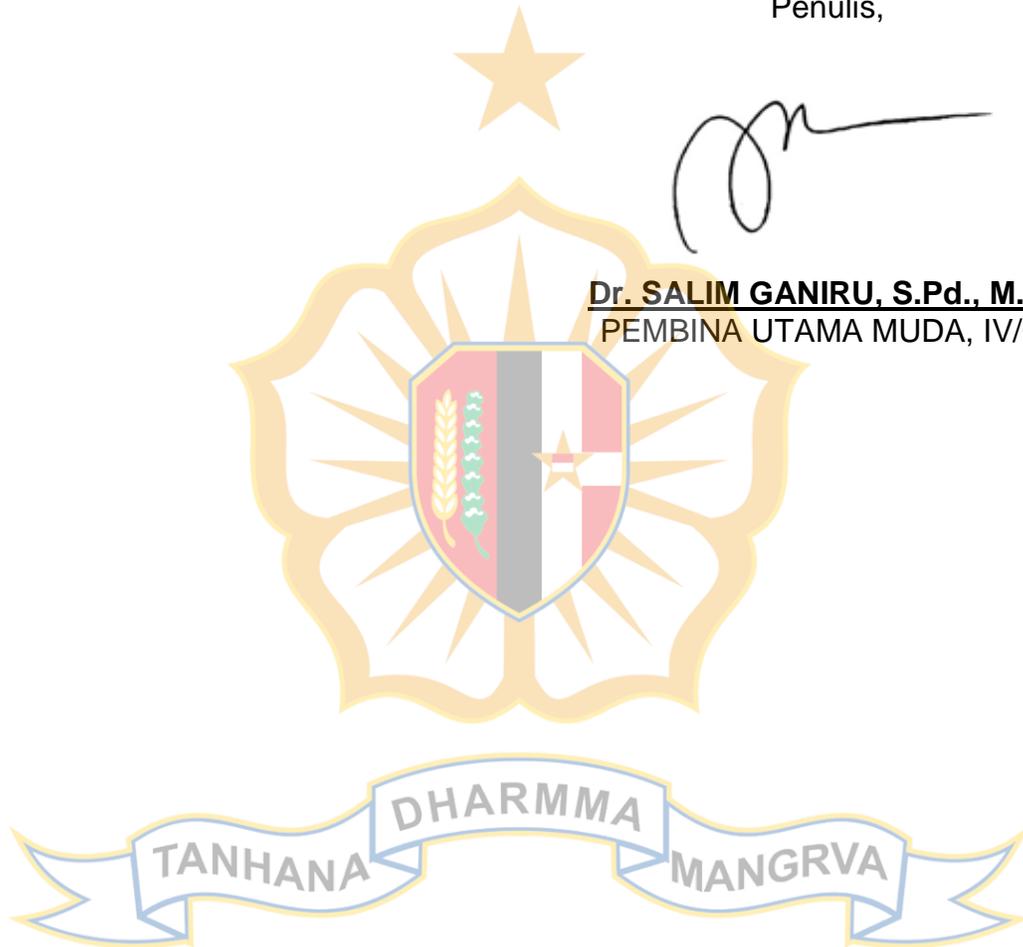
Sekian dan terima kasih. Wassalamualaikum Wr.Wb.

Jakarta, 09 Juli 2021.

Penulis,



Dr. SALIM GANIRU, S.Pd., M.Pd
PEMBINA UTAMA MUDA, IV/C.



PERNYATAAN KEASLIAN

1. Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dr. Salim Ganiru, S.Pd., M.Pd
Pangkat : Pembina Utama Muda, IV/c
Jabatan : Sekretaris Daerah Kabupaten Pulau Taliabu
Provinsi Maluku Utara
Instansi : Kabupaten Pulau Taliabu
Alamat : Desa Bobong, Kecamatan Taliabu Barat
Kabupaten Pulau Taliabu

Sebagai peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXII 2021, menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

- a. Kertas Karya Perseorangan (Taskap) yang saya tulis adalah asli.
- b. Apabila ternyata sebagian atau seluruhnya tulisan Taskap ini terbukti tidak asli atau plagiasi, maka saya bersedia dinyatakan tidak lulus pendidikan.

2. Demikian pernyataan keaslian ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya.



Jakarta, 12 Juli 2021.

Penulis,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Dr. Salim Ganiru', written over a white background.

Dr. SALIM GANIRU, S.Pd., M.Pd
PEMBINA UTAMA MUDA, IV/C.

LEMBAR PERSETUJUAN TUTOR TASKAP

Yang bertanda tangan di bawah ini Tutor Taskap dari :

Nama : Dr. Salim Ganiru, S.Pd., M.Pd
Peserta : Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXII
Judul Taskap : Pemenuhan kebutuhan transportasi laut untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat di daerah tertinggal

Taskap tersebut diatas telah di tulis sesuai dengan Juknis Taskap Peraturan Gubernur Lemhannas RI Nomor 04 tahun 2021, karena itu layak dan disetujui untuk di uji.

Jakarta, 12 Juli 2021
Tutor Taskap,



Dr. YULIANUS PONGTULURAN, SE, M.Ed



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
LEMBAR PERSETUJUAN TUTOR TASKAP	iii
DAFTAR ISI	iv
BAB I PENDAHULUAN	
1. Latar Belakang	1
2. Rumusan Masalah	6
3. Maksud dan Tujuan	6
4. Ruang Lingkup dan Sistematika	7
5. Metode dan Pendekatan	8
6. Pengertian	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
7. Umum	12
8. Paradigma Nasional	12
9. Peraturan Perundang-Undangan	15
10. Landasan Teori	21
11. Data dan Fakta	25
12. Faktor-Faktor Lingkungan Strategis	27
BAB III PEMBAHASAN	
13. Umum	34
14. Pemenuhan Kebutuhan Transportasi Laut Untuk Kesejahteraan Masyarakat Ditinjau dari Aspek Kesiapan Pemerintah dalam Penyiapan Regulasi dan Alokasi Anggaran.	36

14.1 Kondisi Transportasi Laut Daerah Tertinggal.....	36
14.2 Regulasi dan Kebijakan Pendukung	39
14.3 Pendanaan.....	44
15 Peran Badan Usaha dalam Pemenuhan Kebutuhan Transportasi Laut Untuk Kesejahteraan Masyarakat.....	48
16 Kesiapan dan peran masyarakat tentang pemenuhan kebutuhan transportasi laut.....	52
17 Hasil Analisa Upaya Penyelesaian Konektivitas/Transportasi Laut antar Wilayah Indonesia Timur	59

BAB IV PENUTUP

18 Simpulan	63
19 Rekomendasi	64

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR LAMPIRAN

- 1 DAFTAR TABEL
- 2 DAFTAR GAMBAR
- 3 DAFTAR RIWAYAT HIDUP
- 4 DOKUMENTASI
- 5 ALUR PIKIR



BAB I

PENDAHULUAN

1. Latang Belakang

Indonesia dengan luas wilayah laut sebesar 2/3 dari total luasnya dinobatkan sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Dari luas tersebut, 2,95 jt km² terdiri atas perairan kepulauan yang membentang diseluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) dari Aceh (Sabang) sampai Papua (Merauke), dari pelosok Sulawesi Utara (Miangas) sampai ujung Nusa Tenggara Timur (Pulau Rote). Indonesia dengan 17.162 pulau sudah tentu menjadikan angkutan laut sebagai sarana utama dari sistem transportasi. Selain itu, jumlah Pulau yang berada di Kawasan Indonesia Timur (KTI) sebanyak 6.806 pulau juga menjadi beban berat bagi pemerintah untuk lebih mengedepankan pendekatan transportasi laut dalam upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat. Hal ini menjadi akses utama dalam mendistribusikan kebutuhan barang dan jasa kepada masyarakat yang membutuhkan yang tersebar di Nusantara. Disamping itu, bila dibandingkan dengan akses udara yang terbatas dengan akomodasi yang sulit dijangkau (mahal) juga dengan menggunakan transportasi darat yang tidak memungkinkan, maka hampir tidak mungkin Indonesia dapat dihubungkan dengan akses darat dan udara. Oleh karena itu, alternatif yang paling memungkinkan adalah dengan menggunakan transportasi laut.¹

Sektor pelayaran/ transportasi laut merupakan sektor yang krusial dalam kegiatan ekonomi, sosial, maupun politik Indonesia. Tidak hanya berperan menyatukan beribu-ribu pulau yang tersebar dikawasan nusantara tetapi juga berperan dalam menghubungkan Indonesia dengan negara-negara lain di dunia. Oleh sebab itu, transportasi laut tidak hanya menjadi andalan utama untuk transportasi penumpang tetapi juga sebagai tulang punggung jasa pelayaran niaga di Indonesia. Saat ini ketersediaan kebutuhan transportasi laut di Provinsi Maluku Utara baru mencapai 63 persen dari 100 persen kebutuhan transportasi laut untuk masyarakat. Dengan kondisi seperti ini maka potensi kelautan yang ada

¹Muh.Kadarisman, et.l. 2016, "Formulasi kebijakan sistem transportasi laut"

di Provinsi Maluku Utara sedapat mungkin dimaksimalkan untuk pengembangan transportasi laut untuk mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat.²

Berdasarkan data Kementerian PUPR tahun 2019 mencatat bahwa permintaan distribusi barang dan jasa mengalami kenaikan pada sektor penumpang yang sebesar 84% dan penumpang yang menggunakan akses jalan sebesar 90%. Sementara itu, potensi laut Indonesia hanya dimanfaatkan $\pm 7\%$ untuk lalu lintas barang dan jasa.³ Sebagai negara yang memiliki laut yang lebih luas dibanding daratan, Indonesia mestinya dapat memberdayakan itu sebagai kekuatan utama diberbagai bidang utamanya, ekonomi, geopolitik serta kebudayaan, bahari maupun pertahanan keamanan. Luas bentangan laut Indonesia juga dapat dimanfaatkan sebagai salah satu alternatif lalu lintas barang, jasa dan mobilitas penduduk yang selama ini hanya mengandalkan infrastruktur jalan.

Sementara itu, kebijakan dan strategi transportasi laut di Indonesia saat ini dituangkan dalam bentuk "NAWA CITA" sangat mendukung pengembangan transportasi laut yaitu dengan konsep TOL LAUT. Adapun sasaran bidang transportasi laut bertujuan untuk menambah kapasitas transportasi dan menambah konektivitas terpadu juga mendukung ketersediaan jaringan dan akses informasi dan komunikasi yang menghubungkan wilayah pedesaan serta wilayah yang sulit dijangkau lainnya.⁴

Pelayanan transportasi laut dalam negeri masih dipusatkan pada daerah dengan kemampuan ekonomi yang lebih tinggi yaitu di kawasan Indonesia Barat padahal Wilayah Timur Indonesia juga memiliki potensi yang jauh lebih besar dimana transportasi laut dijadikan sebagai moda utama dalam transportasi. Selain itu, pengembangan kawasan Indonesia Timur memerlukan dukungan layanan yang menghubungkan kawasan Barat dan Indonesia Timur sehingga akan dapat mengurangi distribusi logistik guna meningkatkan pemerataan perekonomian. Untuk melaksanakan dan menjalankan arah kebijakan percepatan pembangunan daerah tertinggal, diperlukan strategi yang tepat dan bermanfaat, yaitu antara lain dengan peningkatan aksesibilitas transportasi laut.

² <https://jdih.go.id/files/489/Keputusan%20No.%2062.pdf>

³ Harry Boediarso, 2020, "Peluang dan tantangan Transportasi Laut serta Logistik Maritim di NKRI"

⁴ Kementerian Perhubungan, 2020. "Pengembangan Transportasi Laut di Indonesia"

Pemerataan daerah tertinggal mesti mendapat perhatian serius pemerintah pusat sebagai pengendali dan pemerintah daerah sebagai pelaksana kebijakan di daerah. Dengan dikeluarkannya Peraturan Presiden tentang Penetapan Daerah Tertinggal di Indonesia, sangat jelas bahwa pemerataan pembangunan masih dominan pada Kawasan Barat Indonesia. Meskipun demikian, beberapa daerah Kawasan Barat Indonesia yang termasuk dalam kategori daerah tertinggal juga mesti mendapat kesempatan dan perlakuan yang sama di hadapan pemerintah. Pemenuhan kebutuhan transportasi laut dalam hal ini penyediaan penguat konektivitas antar wilayah di daerah tertinggal (tol laut). Mengingat laut sebagai jalur transportasi yang ideal bagi daerah tertinggal yang sebagian besar terdiri atas daerah kepulauan.

Merujuk data Badan Pusat Statistik tahun 2019, menunjukkan terdapat 25 pelabuhan strategis yang menjadi pelabuhan bongkar muat barang pelayaran dalam negeri di Indonesia. Dari 25 pelabuhan kategori strategis tersebut hanya ada 5 pelabuhan yang terdapat di Kawasan Timur Indonesia, yakni Bitung, Makassar, Ambon, Sorong, Jayapura dan Biak. Sementara untuk daerah pulau-pulau lainnya hanya disinggahi oleh kapal-kapal pelayaran masyarakat dengan sangat rendah mobilitasnya, sementara tantangan geografis lebih besar, terutama di daerah-daerah kawasan tertinggal.⁵

Maluku Utara menjadi provinsi pemekaran (daerah otonom baru) pada tahun 1999 yang diputuskan melalui Undang-undang RI No: 46 Tahun 1999 dan UU RI No: 6 Tahun 2003. Provinsi Maluku Utara berada di wilayah Timur Indonesia seharusnya tercatat dalam salah satu daerah prioritas pengembangan transportasi laut, hal ini disebabkan Provinsi Maluku Utara adalah wilayah yang sebagian besar terdiri atas daerah kepulauan. BPS Maluku Utara mencatat wilayah Provinsi Maluku Utara terdiri daratan dengan luas 32.004,57 km² atau 30,92 %, sedangkan lautan seluas 113.796,53 km² atau 69,08% dengan 856 pulau yang tersebar di Kabupaten Kepulauan Sula sebanyak 22 pulau dan Kabupaten Pulau Taliabu sebanyak 3 pulau .⁶ Dengan bentangan laut yang luasnya lebih besar daripada luas daratan, juga kondisi wilayahnya yang terdiri atas daerah kepulauan, Provinsi Maluku Utara mestinya menjadi skala prioritas dalam

⁵BPS. " Statistik Transportasi Laut, 2019, hal. 15

⁶ BPS "Maluku Utara dalam Angka, 2020

pemetaan strategis pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi laut. Dengan demikian, pemenuhan kebutuhan ekonomi masyarakat segera dapat teratasi.

Pada sisi lain, pertumbuhan penduduk sebesar 2,24 % tidak merata dan terpusat pada wilayah atau pulau-pulau kecil pada tahun 2010-2013 sedangkan pada pulau besar dan sedang tidak mengalami kenaikan yang cukup besar. Hal ini sebagaimana terjadi di Pulau Taliabu, Kepulauan Sula, Halmahera secara keseluruhan dan beberapa pulau di Halmahera Selatan.⁷ Masyarakat cenderung menempati pulau-pulau kecil sebenarnya sudah menunjukkan bahwa Provinsi Maluku Utara sangat memiliki keterbatasan pada aspek transportasi. Minimnya sarana dan prasarana transportasi laut sangat berdampak besar terhadap mobilitas penduduk di daerah-daerah kepulauan yang didiami sebagian besar penduduk. Hal ini dapat dibuktikan dengan data BPS Maluku Utara yang mencatat angka kemiskinan terus mengalami peningkatan dari tahun ketahun yang tersebar diseluruh kabupaten wilayah Provinsi Maluku Utara.⁸

Pada tahun 2020, pemerintah menerbitkan Perpres tentang penetapan daerah tertinggal yang terdiri atas 62 Kabupaten dari 9 Provinsi, dan dua (2) diantaranya terdapat di Maluku Utara yaitu Kabupaten Pulau Taliabu dan Kabupaten Kepulauan Sula. Kabupaten Kepulauan Sula resmi menjadi daerah otonom baru pada tahun 2013 berdasarkan Undang-undang RI No: 1 Tahun 2003 sedangkan Kabupaten Kepulauan Taliabu menjadi daerah otonom baru pada tahun 2013 berdasarkan Undang-undang RI No: 6 Tahun 2013.

Sebagai daerah tertinggal di Indonesia, Kepulauan Sula dan Pulau Taliabu terletak dan berbatasan langsung dengan Laut Banda, Laut Maluku, Selat Capalulu dan Kabupaten Banggai laut, Sulawesi Tengah dan Sulawesi Tenggara. Kedua daerah ini merupakan daerah sentra perekonomian yang berada di tengah-tengah wilayah Timur Indonesia.⁹ Posisi Kabupaten Kepulauan Sula dan Pulau Taliabu sebagai daerah kepulauan memiliki resiko yang cukup besar pada mobilitas penduduk, pengangkutan barang serta jasa. Kondisi geografis dan cuaca yang tidak menentu menjadi kendala mobilitas penduduk sehari-hari. Dalam kurun waktu satu tahun terdapat beberapa bulan dengan tingkat curah hujan dan

⁷ BKPM Prov. Maluku Utara, "Potensi Maluku Utara, 2021

⁸ Ibid

⁹ BPS "Pulau Taliabu Regency in Figures, 2020

gelombang laut yang tinggi sehingga memberikan dampak negatif pada aksesibilitas penduduk antar desa di Kepulauan Sula dan Pulau Taliabu. Dalam catatan Basarnas Provinsi Maluku Utara, dalam sebulan saja terjadi 10 (sepuluh) kecelakaan kapal yang menelan korban jiwa dan kerugian materi yang tidak sedikit.

Seiring dengan berkembangnya mobilitas penduduk antar wilayah yang memiliki konektivitas laut dengan Pulau Taliabu, ternyata tidak ditunjang dengan moda transportasi yang memadai. Karena selama ini mobilitas kapal angkut barang dan jasa menggunakan kapal-kapal kecil yaitu kapal KM. Fungsi Permata milik swasta yang tentu memiliki kapasitas angkut sedikit karena kondisi kapal yang sempit. Dengan kondisi kapal yang sempit tentu tidak layak untuk angkutan barang dan jasa membuat mobilitas masyarakat berkurang pada masa Pandemi Covid-19 karena ini akan beresiko tinggi terhadap penularan virus Covid-19.

Selain itu, pertimbangkan kondisi geografis dan cuaca yang ekstrim, maka Kabupaten Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu harus ada penambahan armada transportasi laut yang lebih aman dari kondisi cuaca yang tidak menentu, keselamatan untuk mobilitas penduduk dengan kapasitas angkutan yang optimum. Sebab, dengan tidak adanya sarana transportasi memadai maka harapan sebagaimana yang dicita-citakan dan diharapkan yakni meningkatkan kesejahteraan masyarakat daerah tertinggal. Sebagaimana yang dikatakan Abraham Maslow yaitu salah satu kebutuhan manusia yakni keamanan dan 5 (lima) kebutuhan dasar lainnya.

Data BPS Kabupaten Kepulauan Sula dan Pulau Taliabu menunjukkan bahwa angka kemiskinan terus mengalami peningkatan 3 tahun terakhir yakni sejak tahun 2018 sampai tahun 2020 meningkat sebesar 3.849 jiwa atau 1,38%. Peningkatan kemiskinan di Kabupaten Kepulauan Sula dan Pulau Taliabu tentu sangat erat kaitannya dengan pembangunan infrastruktur, utamanya pada aspek transportasi laut sebagai pilar utama mobilitas penduduk Kabupaten Kepulauan Sula dan Pulau Taliabu.¹⁰ Selain itu, kebutuhan lain yang merupakan bagian dari akses persinggahan transportasi laut adalah adanya pelabuhan peti kemas sebagai pelabuhan terpusat untuk memudahkan angkut barang dan jasa bagi masyarakat Kabupaten Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu. Oleh karena itulah,

¹⁰ cit

negara dan pemerintah harus hadir di tengah-tengah kesenjangan dan ketertinggalan Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu. Integritas dan sinergitas antar pusat, daerah dan badan usaha/aspek yang terkait seharusnya ditingkatkan sebagai upaya terpadu pengembangan dan peningkatan transportasi laut. Pemerintah punya tanggung jawab besar terhadap keberlanjutan kehidupan sosial ekonomi masyarakat dan kesejahteraan penduduk

Berdasarkan fakta empirik di atas maka kiranya perlu pengkajian yang mendalam mengenai pemenuhan kebutuhan transportasi laut untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat di daerah tertinggal (Kawasan Timur Indonesia) khususnya di Kepulauan Sula dan Pulau Taliabu. Oleh karena itu, rumusan masalahnya adalah Bagaimana memenuhi kebutuhan transportasi laut pada daerah tertinggal agar dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Hal ini dilakukan demi peningkatan kesejahteraan masyarakat dan dapat melepaskan Kepulauan Sula dan Kabupaten pulau Taliabu dari belenggu ketertinggalan. Andai kata hal ini tidak teratasi dengan baik dan tanpa campur tangan pemerintah pusat maka akan berimplikasi pada tingkat rendahnya kesejahteraan masyarakat.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, adalah: **“Bagaimana Upaya Pemenuhan Kebutuhan Transportasi Laut Untuk Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Di Daerah Tertinggal?”** Berdasarkan rumusan masalah tersebut, penulis akan menganalisis pokok bahasan, yaitu :

- a. Bagaimana kebijakan pemerintah dalam menyiapkan regulasi dan alokasi pendanaan untuk pemenuhan kebutuhan transportasi laut ?
- b. Bagaimana peran dan kesiapan badan usaha dalam mendukung pemenuhan kebutuhan transportasi laut ?
- c. Bagaimana kesiapan masyarakat tentang pemenuhan kebutuhan transportasi laut?

3. Maksud dan Tujuan

- a. Maksud penyusunan Taskap ini adalah untuk menerangkan keadaan

secara universal mengenai pemenuhan kebutuhan transportasi laut yang ada di Indonesia bagian timur dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat daerah tertinggal

- b. Tujuan penulisan Taskap adalah untuk memberikan sumbangan pemikiran, ide dan gagasan solutif bagi Pemerintah dan Pemerintah daerah serta segenap pemangku kepentingan untuk menyampaikan konsep dan gagasan tentang pemenuhan kebutuhan transportasi terutama transportasi laut masyarakat Provinsi Maluku Utara terkhusus daerah tertinggal Kabupaten Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu dalam upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

4. Ruang lingkup dan Sistematika

a. Ruang lingkup

Penulisan taskap tentang pemenuhan kebutuhan transportasi laut ini berupa studi kasus yakni metode pengumpulan data dengan mengambil beberapa elemen untuk diteliti lalu ditarik kesimpulan pada beberapa elemen tersebut. Penulisan taskap ini melingkupi Kawasan Timur Indonesia khususnya Provinsi Maluku Utara yakni fokus pada dua daerah tertinggal Kabupaten Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu. Hal ini dikarenakan Provinsi Maluku Utara yang terdiri dari daerah kepulauan. Karena itulah, kebutuhan akan armada transportasi laut sangat prioritas di Maluku Utara mengingat mobilitas penduduk antar wilayah masih sangat terbatas menggunakan transportasi laut khususnya Kabupaten Pulau Taliabu dan Kabupaten Kepulauan Sula yang sampai saat ini masih tergolong daerah tertinggal. Selain itu, pemenuhan kebutuhan transportasi laut juga mesti menjangkau 62 daerah tertinggal yang ada di Indonesia, utamanya berkaitan dengan pemenuhan alat transportasi laut seperti Tol Laut di seluruh wilayah NKRI.

b. Sistematika Penulisan

Taskap ini akan ditulis dan dianalisis menurut Petunjuk Teknis Penulisan Ilmiah Peserta Diklat Lemhannas, dengan sistematika sebagai berikut :

- 1) **BAB I : Pendahuluan.** Bagian ini diawali dengan penulisan latar belakang, yang menjelaskan tentang alasan mengapa memilih judul, Kemudian dijelaskan maksud dan tujuan penulisan Taskap, ruang lingkup dan sistematika pembahasan serta metode dan pendekatan yang dipilih dan beberapa pengertian untuk istilah yang dianggap penting.
- 2) **BAB II : Tinjauan Pustaka.** Bagian ini akan menjelaskan rujukan pustaka terhadap faktor yang berpengaruh pada pertanyaan kajian, yaitu bagaimana upaya pemenuhan kebutuhan transportasi laut untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat di daerah tertinggal menggunakan kerangka teori yang relevan serta berbagai aturan terkait, termasuk referensi internet dengan data dan fakta yang mendukung pengembangan transportasi laut di daerah tertinggal.
- 3) **Bab III : Pembahasan.** Bagian ini membahas setiap pertanyaan kajian berdasarkan data/fakta yang dielaborasi dengan teori yang relevan, kemudian menemukan faktor-faktor penyebab permasalahan dan mengajukan beberapa alternatif sebagai solusi atas permasalahan yang ditemui.
- 4) **Bab IV : Penutup,** yang menjelaskan kesimpulan tentang temuan jawaban atas permasalahan yang dibahas dan kemudian memberikan saran yang solutif sebagai strategi pemenuhan kebutuhan transportasi laut untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat di daerah tertinggal.

5. Metode dan Pendekatan

a. Metode

Penulisan Taskap ini menggunakan metode analisis kualitatif/deskriptif, yang menitikberatkan pada pengumpulan dan analisis penyajian data dan fakta, dengan metode penelitian literatur dari data sekunder.

b. Pendekatan

Adapun pendekatan yang dipakai untuk menganalisis data pada tulisan berikut dilakukan dalam perspektif kepentingan nasional yaitu

tinjauan berdasarkan pendekatan kesejahteraan, dengan analisis multidisiplin ilmu sesuai kerangka teoritis yang digunakan.

6. Pengertian

Guna memberikan batasan kajian dan menghindari kesamaan persepsi mengenai konsep dan teori yang digunakan dalam pembahasan, maka selanjutnya dalam Taskap ini akan menguraikan beberapa pengertian sebagai berikut:

a. Kebutuhan

Ada 5 (lima) hirarki atau tingkat kebutuhan yang disusun oleh Abraham Maslow. Selain itu, masih ada kebutuhan lain yang lebih tinggi yakni apresiasi estetik dan spiritual kebutuhan murni. Pada hirarki kebutuhan dasar tersebut, biasanya orang akan merasa puas apabila kebutuhan pertama telah terpenuhi, sampai seterusnya hingga terpenuhi semua kebutuhan. Berikut gambaran hirarki kebutuhan yang dikembangkan tersebut yakni : kebutuhan fisiologis, kebutuhan keamanan, kebutuhan rasa Cinta, kasih sayang disertai dengan rasa memiliki, Kebutuhan pengaktualisasi dirinya.¹¹

b. Transportasi Laut

Dalam bahasa latin, transportasi berarti "*transportare*", yang kemudian dipilah menjadi *trans* artinya seberang dan *portare* berarti mengangkut. Jadi, transportasi berarti mengangkut sesuatu barang ketempat lainya. Transportasi laut dapat didefinisikan sebagai suatu usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya melalui akses laut.

c. Kesejahteraan, atau Kesejahteraan Sosial

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial, Kesejahteraan Sosial adalah kondisi terpenuhinya

¹¹ Abraham H. Maslow. (2013). *Motivasi dan Kepribadian (Teori Motivasi dengan Pendekatan Hierarki Kebutuhan Manusia)*. diakses 16 Februari 2021 pkl. 10.00

kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri. ¹² Menurut Sunarti (2012), Kesejahteraan merupakan proses tata nilai yang terdapat dalam interaksi sosial yakni terjadi antar individu dan masyarakat secara umum yang meliputi nilai-nilai material, spiritual yang mengutamakan keselamatan, ketertiban dan ketentraman yang dapat memungkinkan setiap warga negara dapat melaksanakan kegiatan-kegiatan untuk pemenuhan kebutuhan jasmani dan rohani bagi diri sendiri, rumah tangga serta lingkungan masyarakat. Kesejahteraan merupakan titik ukur bagi masyarakat yang berarti bahwa telah berada pada kondisi yang sejahtera. Pengertian sejahtera itu sendiri adalah kondisi manusia dimana orang-orangnya dalam keadaan makmur, dalam keadaan sehat, dan damai, sehingga untuk mencapai kondisi itu orang tersebut memerlukan suatu usaha sesuai kemampuan yang dimilikinya. Para ahli ekonomi melihat kesejahteraan sebagai indikasi dari pendapatan individu (*flow of income*) dan daya beli (*purchasing of power*) masyarakat. Berdasarkan pemahaman ini, konsep kesejahteraan memiliki pengertian yang sempit karena dengan hanya melihat pendapatan sebagai indikator kemakmuran ekonomi berarti kesejahteraan dilihat sebagai lawan dari kondisi kemiskinan.¹³

Sebagai gagasan atau cita-cita kebangsaan “kesejahteraan sosial” pertama kali dikemukakan oleh Bung Karno dalam pidato 1 Juni 1945 , sebagai sila ke- 4 Pancasila. Kesejahteraan sosial pada prinsipnya adalah keadilan dan kemakmuran atau kemakmuran yang berkeadilan yang dijelaskan juga sebagai kemakmuran yang merata diantara semua warga.¹⁴

¹²Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial

¹³Sunarti, 2012 dikuti dari Kadhyta, 2014,” Tingkat Kesejahteraan dan Analis Rumah Tangga Nelayan

MiniKabupatenRembangJawaTengah”.http://repository.uma.ac.id/bitstream/123456789/453/5/118220017_file5.pdf diakses tanggal 16 Februari 2021 pkl 10.58

¹⁴ <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/35311/1/MAMUR%20RIZKI-FDK.pdf>

d. Daerah Tertinggal

Undang-undang tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024 mengatakan bahwa daerah tertinggal adalah daerah kabupaten yang wilayah serta masyarakatnya kurang berkembang dibandingkan dengan daerah lain dalam skala nasional yang ditetapkan berdasarkan kriteria berikut :

1. Ekonomi masyarakat;
2. Manusia dan sumber dayanya;
3. Sarana penunjang;
4. Kondisi keuangan
5. Akses kewilayahan; dan
6. Identitas daerah. ¹⁵

e. Konsep Kemiskinan

Kemiskinan menurut Supriatna (1997:90) adalah suatu kondisi yang menjadikan seseorang memiliki keterbatasan kebutuhan yang terjadi bukan atas permintaan dan kehendaknya. Kemiskinan tersebut ditandai dengan pendidikan yang rendah, minim produktivitas dalam bekerja, menurunnya pendapatan, kesejahteraan dan kesehatan menurun dan hidup dengan ketidakberdayaan. Selain itu, kemiskinan juga dapat diakibatkan karena kondisi Sumber daya manusia yang terbatas baik yang melalui pendidikan formal maupun non formal. Selanjutnya karakteristik penduduk miskin dapat dikelompokkan dalam lima kategori yakni:

- 1) Tidak memiliki faktor produksi sendiri
- 2) Tidak mempunyai kemungkinan untuk memperoleh aset produksi dengan kekuatan sendiri
- 3) Tingkat pendidikan pada umumnya rendah
- 4) Banyak di antara mereka yang tidak mempunyai fasilitas, dan
- 5) Di antara mereka berusia relatif muda dan tidak mempunyai keterampilan atau pendidikan yang memadai.¹⁶

¹⁵cit

¹⁶ Supriatna, 1997 dikuti dari Yulianto Kadji, 2018," Konsep Teoritis Kemiskinan ".<http://repository.ung.ac.id/bitstream/file5.pdf> diakses tanggal 16 Februari 2021 pkl 11.29

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

7. Umum

Indonesia adalah Negara yang mempunyai pulau sebanyak 1.620 terdiri atas yang berpenghuni dipisahkan dan tersebar oleh perairan membuat peran transportasi laut sangat vital yang bisa mendorong pertumbuhan kesejahteraan masyarakat dengan aktivitas perekonomiannya. Keberhasilan transportasi laut akan dilihat sejauh mana memberikan kontribusi terhadap distribusi barang, jasa dan dapat menekan biaya logistik.

Di Kawasan Timur Indonesia, transportasi laut dianggap sebagai prasarana yang paling utama dan sangat potensial untuk pengganti jembatan yang merubah jaringan jalan raya dengan segala sistemnya atau akses kereta api yang terkendala oleh perairan. Sehingga dengan tingkat kebutuhan masyarakat atas transportasi laut yang tinggi, maka dianggap perlu untuk meningkatkan penyediaan sarana dan prasarana secara memadai dan berkesinambungan.¹⁷

8. Paradigma Nasional

a. Pancasila sebagai Landasan Idiil

Pancasila sebagai landasan idiil merupakan konsensus nasional sejak proklamasi kemerdekaan di deklarasikan. Pancasila sebagai ideologi dimaknai bahwa dalam mencapai tujuan dan visi misi nasional harus berlandaskan Pancasila, yaitu mewujudkan kehidupan yang berketuhanan, berprikemanusiaan, bersatu, berkerjasama dan berkeadilan sosial.

Sebagai dasar negara, Pancasila mengandung arti bahwa segenap kehidupan berbangsa, bernegara, bermasyarakat harus berlandaskan Pancasila. Peraturan Perundang-undangan yang telah ditetapkan baik isi maupun materi seharusnya tidak bertentangan dengan Pancasila.

Oleh sebab itu, peningkatan pelayanan transportasi laut harus mampu mewujudkan semua nilai yang termuat dalam Pancasila itu sendiri. Artinya, peningkatan pelayanan transportasi laut selain untuk mendukung

¹⁷ <http://faudhul.blogspot.com/2011/12/bab-ii.html>

kegiatan ekonomi masyarakat, juga harus menjadi pendorong terciptanya persatuan dan kesatuan yang kokoh, melalui pembangunan transportasi laut yang berkeadilan dan merata diseluruh wilayah Indonesia khususnya di Kawasan Timur Indonesia (daerah tertinggal), sehingga tidak ada satupun pulau yang tidak terhubung dengan pulau yang lain dan pada akhirnya laut tidak lagi menjadi pemisah melainkan sebagai penghubung antar daratan.¹⁸

b. Undang-Undang Dasar 1945 sebagai Landasan Konstitusional

UUD 1945 sebagai sumber hukum nasional yang juga merupakan keputusan politik yang dimuat kedalam norma-norma konstitusional yang secara teknis pengaturannya disusun dalam bentuk peraturan perundang-undangan. Dalam UUD 1945, Pasal 25A menyatakan bahwa NKRI adalah negara kepulauan yang bercirikan Nusantara dengan batas-batas dan wilayahnya, hak-haknya ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan. Di samping itu, pasal 33 ayat 4 mengatakan bahwa ekonomi nasional dilaksanakan berdasar pada demokrasi ekonomi, dengan prinsip kebersamaan, berkelanjutan, efisiensi berkeadilan, kemandirian, berwawasan lingkungan serta dengan menjaga kesatuan ekonomi nasional dan keseimbangan kemajuan.

Terkait dengan pasal 25A dan pasal 33 ayat 4, mengisyaratkan bahwa wilayah NKRI sebagai Negara Kepulauan memerlukan peningkatan pelayanan transportasi laut sebagai pendukung tercapainya cita-cita dan tujuan nasional serta mewujudkan tercapainya demokrasi ekonomi di Indonesia secara merata.¹⁹

c. Wawasan Nusantara sebagai Landasan Visional

Sebagai landasan visional, Wawasan Nusantara merupakan cara pandang bangsa Indonesia berdasarkan sejarah perjuangan bangsa, Pancasila dan UUD 1945, berkaitan dengan individu dan lingkungan sekitarnya yang serba beragam dan strategis terhadap daratan, serta

¹⁸ <http://faudhul.blogspot.com/2011/12/bab-ii.html>

¹⁹ <https://kuliah-manajemen1.blogspot.com/2019/01/makalah-ketahanan-nasional.html>

semua sumber daya alam yang tersedia. Wawasan Nusantara telah menjadi geopolitik Nasional yang memandang bahwa daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang tidak dapat terpisahkan.

Berdasarkan landasan visional di atas, maka peningkatan pelayanan transportasi laut selain mampu mendukung ekonomi masyarakat, juga diarahkan untuk mampu berperan sebagai pemersatu wilayah NKRI. Laut bukan hanya sebagai pemisah melainkan untuk menyatukan pulau-pulau baik besar maupun kecil, sehingga diperlukan penyediaan jaringan pelayanan transportasi laut secara efektif dan berkelanjutan serta layak secara kemanusiaan.²⁰

d. Ketahanan Nasional sebagai Landasan Konsepsional

Ketahanan Nasional Indonesia merupakan suatu kondisi bangsa yang meliputi seluruh aspek kehidupan bangsa yang terintegrasi, berisi ketangguhan dan keuletan untuk menumbuhkan kekuatan nasional dan dalam menghadapi dan mengatasi segala ancaman, tantangan, hambatan, dan gangguan baik yang datang dari luar maupun dari dalam untuk menjamin identitas, integritas, dan kelangsungan hidup bangsa dan negara mencapai tujuan negara Indonesia. Tannas (Ketahanan Nasional) harus tersusun berdasarkan UUD, Pancasila, 1945 dan Wasantara, juga berarti ketahanan nasional harus mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan keamanan nasional secara seimbang terhadap seluruh lini kehidupan bangsa secara lengkap, terintegrasi serta terpadu.

Berdasarkan uraian di atas, maka pelayanan transportasi laut harus mampu mewujudkan rasa aman dan kesejahteraan masyarakat yang tersebar di 1.620 pulau besar dan kecil. Selain itu, pelayanan transportasi laut harus dapat menjadi prasarana pendukung untuk menumbuh kembangkan kekuatan nasional dalam menghadapi berbagai, tantangan, hambatan dan ancaman gangguan terhadap bangsa dan NKRI baik dari dalam maupun dari luar.²¹

²⁰ <https://fhukum.unpatti.ac.id/strategi-penataan-ruang-guna-pembangunan-ekonomi-dalam-rangka-ketahanan-nasional/>

²¹ Ibid

9. Peraturan Perundang-Undangan

Keberhasilan penyelenggara kegiatan ekonomi bagi masyarakat yang bermukim dinegara maritim seperti Indonesia, memiliki korelasi yang sangat erat dengan ketersediaan infrastruktur transportasi laut. Semakin tinggi tingkat efektivitas dan efisiensi pelayanan transportasi laut, maka semakin besar pula kemungkinan berhasilnya pengembangan ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, peningkatan pelayanan transportasi laut harus selalu berdasarkan pada berbagai ketentuan yang terdapat di dalam Undang-undang.

Beberapa peraturan perundang-undangan sebagai landasan operasional pengembangan transportasi laut dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional, antara lain:

a. UU No. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJMN)

Dalam peraturan perundang-undangan ini tentu akan dilaksanakan secara menyeluruh dan bertahap, yakni Indonesia Maju, Mandiri, makmur dan adil. Berbagai sasaran utama dibidang ekonomi, wilayah dan transportasi telah dicetuskan untuk mewujudkan visi misi pembangunan infrastruktur sesuai dengan nawa cita Presien Jokowi pada periode pertama dan kedua ini, antara lain:

1. Terpenuhinya pengembangan ekonomi berkesinambungan dan berkualitas yang dapat menambah *income* dari perekonomian dalam jangka panjang sehingga dapat sejajar dengan negara lain yang sedang berkembang.
2. Dapat membangun sistem perekonomian yang unggul dan kompetitif diberbagai wilayah NKRI.
3. Terkoneksinya sistem perhubungan yang terintegrasi untuk seluruh wilayah NKRI.
4. Dapat mewujudkan mandiri dan berdaya saing serta berdasar pada visi dan misi bangsa dan negara, dimana salah satunya ditandai dengan terkoneksinya infstrakstruktur, sarana serta prasarana sebagai penghubung daerah kepulauan.

Berdasarkan uraian di atas, ternyata peningkatan pelayanan transportasi laut dalam mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat tertinggal sejalan dengan sasaran tujuan pembangunan bangsa Indonesia yang ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJMN) 2005-2025.²²

b. UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Penyelenggaraan transportasi laut yang diatur di dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 menyatakan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan diperairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim. UU Nomor 17 Tahun 2008 diselenggarakan dengan tujuan sebagai berikut:

1. Memperlancar arus perpindahan orang dan atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan diperairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
2. Menjunjung kedaulatan negara.
3. Menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional.
4. Memperkokoh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.
5. Meningkatkan ketahanan nasional.

Guna mewujudkan tujuan di atas, maka pemerintah melakukan pembinaan terhadap pelayaran meliputi pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Pembinaan pelayaran dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk memperlancar arus perpidahan orang dan atau barang dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, keselamatan, dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Pelayanan transportasi laut bagi masyarakat di daerah tertinggal dan wilayah terpencil, disediakan pelayaran perintis dan biayanya dibebankan kepada Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah melalui skema pemberian subsidi

²² Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional

c. UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah.

Peraturan perundang-undang ini, meletakkan pondasi bagi pengelolaan pemerintah daerah dalam memajemen daerahnya sendiri dalam hal pemerintahan berdasarkan asas kemandirian/otonom serta memberikan perbantuan dalam rangka mempercepat terlaksananya peningkatan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat melalui pelayanan yang baik serta berdaya saing tinggi.

Berdasarkan undang-undang ini, dijelaskan beberapa kelonggaran pemda antara lain:

1. Pemda melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya dalam mensejahterakan masyarakat secara utuh dengan mengedepankan prinsip-prinsip otonom dan menjunjung tinggi sistem NKRI.
2. Dalam melaksanakan pemerintah daerah tetap mengedepankan asa tugas perbantuan dengan berlandaskan pada daerah sebagai perpanjangan tangan pemerintah pusat.
3. Dalam hal pelaksanaan tugas-tugas umum yang menjadi kewenangan pemerintah pusat yang pelaksanaan kegiatannya dilimpahkan kepada pemerintah daerah (gubernur, Bupati/Walikota), dibiayai oleh APBN.

Bertitik tolak pada dasar hukum ini, maka kewajiban pelaksanaan kewenangan Presiden dalam aspek transportasi diserahkan kepada Pemerintah Daerah atas asas pembantuan. Penyelenggaraan urusan transportasi laut dalam pada wilayah administrasi pemerintah provinsi menjadi hak dan tanggungjawab gubernur dan jajarannya sedangkan dalam skala Kabupaten /Kota menjadi hak dan tanggungjawab Bupati dan Walikota beserta jajarannya.²³

d. Perpres No. 32 tahun 2011 tentang Rencana Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025

Pada *Masterplan* percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi ini, telah ditetapkan 3 langkah prioritas yakni:

²³ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah.

1. Mengembangkan berbagai keunggulan dibidang potensi ekonomi melalui jalur ekonomi.
2. Mengembangkan keterhubungan antar wilayah.
3. Memperkuat kualitas SDM untuk mengembangkan Ilmu pengetahuan serta teknologi modern.

Dalam rangka mewujudkan pembangunan serta keunggulan pada bidang ekonomi dan penguatan konektivitas fisik, maka dibutuhkan pengembangan berbagai infrastruktur transportasi, antara lain, pengembangan jaringan pelayaran dan jaringan prasarana transportasi laut, baik berupa perluasan trayek angkutan laut maupun peningkatan kapasitas dan pembangunan pelabuhan baru.

Dengan demikian, strategi dan rencana tersebut di atas harus menjadi pondasi atau landasan peningkatan pelayanan transportasi laut dalam mendukung kegiatan ekonomi masyarakat.²⁴

e. Peraturan Presiden 63 Tahun 2020 tentang Penetapan Daerah Tertinggal

Di dalam Perpres ini dapat dijelaskan bahwa daerah tertinggal merupakan daerah yang wilayah dan masyarakatnya tidak mengalami perkembangan berdasarkan evaluasi berkala apabila diperbandingkan dengan daerah lain di Indonesia. Adapun penetapan daerah tertinggal tersebut dilakukan dengan memperhatikan beberapa kriteria berikut ini:

1. Tingkat ekonomi masyarakat
2. Kualitas SDM
3. Pembangunan infrastruktur yang memadai
4. Beban APBD masing-masing daerah.

Berdasarkan uraian di atas, jika menelaah sarana dan prasarana di Kawasan Timur Indonesia khususnya prasarana transportasi laut, maka Kawasan Timur Indonesia masih banyak yang tergolong sebagai daerah tertinggal. Sebab, masih banyak tantangan dan masalah utama pada sektor transportasi laut antara lain masih pelabuhan yang digunakan secara

²⁴ Peraturan Presiden Nomor 32 tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025

bersamaan dengan daerah lain akibat dari pelabuhan yang tidak memadai pada daerah-daerah tertinggal, serta masih tingginya angka kecelakaan pelayaran yang disebabkan oleh kelalaian manusia, baik faktor teknis maupun faktor alam.

Olehnya itu, untuk menekan jumlah daerah tertinggal maka perlu dilakukan pengembangan infrastruktur transportasi laut tentu saja untuk memberikan dukungan terhadap kelancaran transportasi laut dengan memperhatikan asas-asas keterpaduan, keamanan dan keselamatan.²⁵

f. Daerah 3 T (Terdepan, Terluar, Tertinggal)

Peraturan Presiden RI Nomor 131 Tahun 2015 tentang daerah tertinggal tahun 2015-2019 Pasal 1 yaitu :

1. Daerah tertinggal adalah daerah kabupaten yang wilayah serta masyarakatnya kurang berkembang dibandingkan dengan daerah lain dalam skala nasional.
2. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pembangunan tertinggal.

Pasal 2 . 1. Suatu daerah ditetapkan sebagai daerah tertinggal berdasarkan criteria :

- a. Perekonomian masyarakat;
- b. Sumber daya manusia;
- c. Sarana dan prasarana;
- d. Kemampuan keuangan daerah;
- e. Aksesibilitas; dan
- f. Karakteristik daerah;²⁶

Menurut Rohmad Supriyadi strategi pengembangan kawasan perbatasan antara lain :

1. Penuntasan masalah kejelasan batas wilayah kedaulatan (teritorial) dan batas yuridiksi dengan Negara tetangga melalui penetapan

²⁵ Peraturan Presiden 63 Tahun 2020 tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024

²⁶ <https://media.neliti.com/media/publications/279967-model-pembangunan-daerah-3t-studi-kasus-1751c2df.pdf>

batas darat dan laut, (batas laut teritorial, landas kontinen, batas zona eksklusif) berdasarkan perjanjian internasional dengan Negara tetangga. Strategi ini dijabarkan melalui fokus prioritas. a. penyelesaian penetapan batas wilayah teritorial. b. Penegasan batas wilayah yuridiksi.

2. Peningkatan pertahanan dan keamanan untuk menjaga kedaulatan dan keutuhan wilayah Negara kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Strategi ini dijabarkan melalui fokus prioritas : a. Peningkatan upaya pertahanan b. Peningkatan upaya keamanan c. Penegakan hukum.
3. Mempercepat pembangunan melalui pengembangan ekonomi local dengan diciptakan keterkaitan pengembangan wilayah antara kotan utama dikawasan perbatasan (PKSN) dengan desa-desa disekitarnya dan Negara tetangga. Strategi ini dijabarkan melalui fokus prioritas : a. Pengembangan ekonomi lokal. b. Peningkatan ekonomi daerah berbasis sektor unggulan, c. Penyediaan dan peningkatan fasilitas perekonomian, d. Pengembangan kesempatan kerja,
4. Penyediaan sarana dan prasarana wilayah untuk mendukung keberlanjutan percepatan pembangunan kawasan perbatasan. Strategi ini dijabarkan melalui fokus prioritas : a. Peningkatan aksesibilitas melalui penyediaan infrastruktur transportasi, b. Penyediaan sarana dan prasarana telekomunikasi dan informasi, c. Penyediaan dan peningkatan orang listrik.
5. Mengembangkan kualitas sumber daya manusia melalui peningkatan kualitas pelayanan public diwilayah-wilayah yang berbatasan langsung dengan Negara tetangga termasuk di pulau-pulau kecil terluar. Strategi ini dijabarkan melalui fokus prioritas ; a. Peningkatan pelayanan kesehatan, b. Peningkatan pelayanan pendidikan, c. Penyediaan pemukiman dan perumahan.
6. Meningkatkan pelestarian kawasan lindung untuk menunjang keberlanjutan pembangunan yang berwawasan lingkungan. Strategi ini dijabarkan melalui fokus prioritas ; a. Peningkatan kegiatan rehabilitasi lingkungan hidup, b. Pemeliharaan lingkungan hidup.

7. Membentuk dan mengembangkan kapasitas kelembagaan pemerintahan dalam pengelolaan kawasan perbatasan. Strategi ini dijabarkan melalui fokus prioritas; a. Penyediaan sarana penunjang pemerintah, b. Peningkatan kapasitas aparatur pemerintah,

10. Landasan Teori

a. Teori Manajemen Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan memindahkan/mengangkut penumpang serta barang dari suatu objek ke objek lain. Ada lima unsur penting dalam sistem transportasi yaitu : (1) kebutuhan orang dan barang; (2) adanya kendaraan sebagai alat utama dalam pengangkutan; (3) infrastruktur jalan sebagai sarana penunjang; (4) adanya dermaga dan terminal; serta (5) pengelolaan angkutan berupa organisasi.

Transportasi juga dianggap sebagai penunjang pembangunan ekonomi. Dengan tidak adanya transportasi laut sebagai penunjang utama, maka usaha untuk mengembangkan perekonomian dan pemerataan bangsa akan sulit dicapai. Cita-cita untuk melakukan pemerataan pembangunan hanya sebatas visi yang sulit dicapai. Karena itulah usaha untuk mengembangkan transportasi laut sebagai konektivitas utama antar daerah tertinggal khususnya menjadi sangat penting untuk dilakukan.

Peranan transportasi laut sangatlah penting dan utama pada pelaksanaan kegiatan ekonomi, produksi, distribusi untuk sampai pada konsumen dengan melihat fakta Indonesia sebagai daerah yang terdiri atas kepulauan yang harus dihubungkan dengan transportasi laut. Kebermanfaatannya transportasi laut pada segi ekonomi dapat dirincikan sebagai berikut: (1) Dapat memperluas pasar (2) dapat menstabilkan harga pasar dengan ketentuan transportasi laut lancar beroperasi dan (3) dengan semangat konektivitas antar daerah dapat juga mendorong pembangunan ekonomi nasional.

Pelayanan transportasi laut dalam meningkatkan kegiatan perdagangan memiliki dua manfaat ekonomi, yakni: faktor penunjang (*servicing facilities*) dan faktor pendorong (*promoting facilities*). Sebagai faktor penunjang, maka kapal mengikuti kegiatan perdagangan dalam arti bahwa pelayanan kapal dilakukan setelah muatan tersedia atau dengan kata lain, pelayanan jasa transportasi

laut lebih dominan sebagai faktor penunjang terhadap sektor ekonomi yang telah berkembang. Sebaliknya sebagai faktor pendorong, pelayanan kapal dilakukan meskipun muatan belum tersedia, dengan maksud mempromosikan daerah tertentu agar dapat berkembang atau dengan kata lain, transportasi laut berfungsi sebagai faktor pendorong pembangunan dan membuka daerah yang terisolir, terpencil dan tertinggal.

Berdasarkan uraian di atas, maka manajemen transportasi dan indikator manajemen transportasi dapat di deskripsikan sebagai kegiatan yang dilakukan oleh sekelompok orang yang meliputi perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian dalam rangka meningkatkan kualitas sistem transportasi sebagaimana yang diinginkan, serta arus dan sistem kontrol pengangkutan barang atau orang dari tempat satu ketempat yang dimana tujuan perpindahannya.²⁷

b. Teori Kebutuhan

Ada 5 (lima) jenis tipe kebutuhan dasar menurut Abraham Maslow yang menjadi motivasi dan terjadi karena respon atas pandangan pribadi individu. Menurutnya kebutuhan dasar terdiri atas (lima) macam yang kesemuanya terjadi pada setiap individu. Kebutuhan-kebutuhan dasar manusia tersebut kemudian digambarkan dalam hirarki yang oleh Maslow menyebutnya sebagai sintesis atau perpaduan teori yang holistik dinamis. Dasar penyebutannya karena teori Maslow didasarkan pada tradisi fungsional James dan Dewey, kemudian disatukan dengan unsur-unsur kepercayaan beberapa ahli-ahli psikologi.

Dalam penentuan kebutuhan setiap individu, Maslow begitu menekankan pada terpenuhinya kebutuhan yang bersifat rahasia bagi setiap individu. Hal ini didasari atas privasi masing-masing orang menjadi tanggungjawab individu tersebut. Ini sangat jelas terlihat pada masing-masing kebutuhan fisiologis yang harus terpenuhi tanpa pandang bulu. Selain itu, kebutuhan dasar yang bersifat eksternal setiap individu ditempatkan pada bagian pokok. Setelah itu, setiap kebutuhan pengaktualisasi diri masing-masing individu dibiarkan untuk bergerak ditempat untuk berhubungan dengan dunia eksternal.

²⁷Abbas Salim, S.E., M.M, 2020. *Manajemen Transportasi*. Depok: PT Raja Grafindo Persada.

Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa teori kebutuhan Maslow merupakan konsep utama juga merupakan awalan atas pengembangan dibidang psikologis yang lebih besar lagi. Struktur kebutuhan dasar setiap manusia Abraham Maslow ini seringkali dimanfaatkan dalam bidang ilmu lain dan menjadi dasar terpenuhinya kebutuhan setiap manusia. Dalam piramida Abraham Maslow dapat dilihat terpenuhinya kebahagiaan dan kesempurnaan kebutuhan setiap individu. Terpenuhinya kebutuhan dasar manusia ini berdasarkan teori Abraham Maslow bukan hanya berasal dari diri sendiri tetapi merupakan sekumpulan integrasi hasil dari hubungan individu dengan lingkungan disekitarnya, selain itu, terdiri atas kebutuhan hubungannya dengan setiap manusia dan interaksinya yang baik.²⁸

c. Teori Ketahanan Nasional

Ketahanan Nasional adalah suatu keadaan yang tidak menentu sebuah negara yang bermuatan ketelitian serta ketahanan yang berisikan kapasitas dalam pengembangan kekuatan nasional untuk menghadapi tantangan serta mengurai segelumit persoalan, hambatan dan ide-ide yang baik datangnya dari luar hingga dalam internal dapat membahayakan keutuhan dan kesatuan bangsa, negara dan masyarakat Indonesia. Kondisi nasional tersebut akan terus berkembang dengan keadaan yang tidak menentu, karena itulah ketahanan nasional mesti dikembangkan dan pembinaanya sedapat mungkin dilakukan menyesuaikan dengan perkembangan teknologi.²⁹

Keadaan dalam kehidupan nasional tersebut merupakan cerminan sistem ketahanan nasional (Tannas) yang terdiri dari berbagai bagian yakni aspek ekonomi, politik, ideologi dan ekonomi, sosial budaya, serta sistem mempertahankan keamanan, oleh karena itu dapat disebutkan bahwa ketahanan nasional adalah suatu kondisi yang mesti dimiliki pada setiap aspek kehidupan bermasyarakat dan berbangsa, dan bernegara dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam mewujudkan

28 Abraham H Maslow. 1984. *Motivasi dan Kepribadian: Teori Motivasi dengan Ancangan Hirarki Kebutuhan Manusia* (judul asli: *Motivation and Personality*). Diterjemahkan oleh Nurul Iman. Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo

29M. Bambang Pranowo, *Multidimensi Ketahanan Nasional*, (Jakarta Timur : Pustaka Alvaber, 2010),

ketahanan nasional tersebut, maka diperlukan suatu kesadaran setiap warga Indonesia harus mampu menghadapi segala ATHG (Ancaman, Tantangan, Hasutan dan Gangguan) baik yang datang dari luar dan dalam untuk menjamin identitas, integritas, kelangsungan hidup bangsa dan negara serta perjuangan mencapai tujuan nasional

Salah satu perwujudan dari ketahanan nasional adalah terciptanya keadaan pembangunan ekonomis bangsa Indonesia yang bersaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 yang di dalamnya terdiri atas kemampuan mengimplemetasikan stabilitas perekonomian yang baik dan dinamis serta kemampuannya dalam mewujudkan ekonomi nasional yang mandiri dengan persaingan yang tinggi serta dapat mewujudkan kesejahteraan masyarakat yang berkeadilan dan kemakmuran. Di dalam membangun perekonomian yang stabil dan tangguh maka yang perlu didahulukan dan diutamakan yakni transportasi atau akses laut dapat menjadi " Urat Nadi" bagi perekonomian Indonesia sebagai Negara Kepulauan.³⁰

d. Teori Kemiskinan

Ada beberapa definisi kemiskinan dan beragam. Menurut World Bank, kemiskinan dapat diukur dengan menggunakan keterlibatan daya beli masyarakat, yakni sekitar US \$1 atau US \$2 per kapita per hari. Sementara itu, Badan Pusat Statistik mengartikan kemiskinan yang didasarkan pada garis kemiskinan. *Value* ini juga yang dipakai dalam menetapkan masyarakat miskin berdasarkan pada keinginan minimal seseorang, yakni 2100 kalori per kapita per hari, kemudian ditambahkan dengan kebutuhan minimum non-makan yang juga merupakan kebutuhan dasar manusia yang terdiri atas: papan, sandang, sekolah, transportasi, serta kebutuhan rumah tangga dan individu yang mendasarinya.³¹

Selain itu, berbagai pengertian dari konsep kemiskinan tersebut di atas, kemiskinan juga dapat didefinisikan melalui indikator-indikator yang dipaparkan/dimuat dengan menggunakan Indeks Kemiskinan Manusia.

³⁰ Sumarsono, dkk. 2001. *Pendidikan Kewarganegaraan*, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

³¹ <http://virmanssyah.blogspot.com/2015/10/kebijakan-publik.html>

Menurut Badan Pusat Statistik (2003), indikator-indikator Indeks Kemiskinan Manusia ada 5 (lima), yakni:

- 1) persentase usia meninggal pada usia lebih dari empat puluh-an,
- 2) jumlah penduduk yang tidak sekolah,
- 3) jumlah kepemilikan sarana dan prasarana air bersih,
- 4) persentase penduduk yang memiliki keterbatasan jarak, dan
- 5) persentase *stunting*.³²

11. Data dan Fakta

a. Kondisi transportasi Laut di Daerah tertinggal

Salah satu data yang terkait dengan kondisi transportasi laut Kabupaten Kepulauan Sula dan Kepulauan Taliabu berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pulau Taliabu dan Kepulauan Sula dan mengenai jumlah kapal keluar/masuk pada Pelabuhan Bobong Tahun 2019-2020 menunjukkan bahwa jumlah kapal yang masuk keluar tahun 2019 lebih banyak dibandingkan tahun 2020 sedangkan kedatangan kapal hanya terdiri atas tiga wilayah saja yakni kapal dari Luwuk, Sulawesi Tengah, dari Baubau, Kendari Sulawesi Tenggara serta Kota Ternate. Keterbatasan akses hingga kondisi sarana dan prasarana penunjang transportasi laut di Kabupaten Kepulauan Pulau Taliabu dan Kepulauan Sula yang masih minim dan kurang memadai menjadi salah satu penyebab terbatasnya jumlah kapal yang masuk keluar di Bobong dan Sanana.³³

Kondisi ini menjadi fakta yang secara rutin masih terus berlangsung di Kawasan Timur Indonesia utamanya di Kabupaten Pulau Taliabu dan Kepulauan Sula. Keterbatasan akses serta kekurangan dukungan armada transportasi laut menjadi hambatan yang tak kunjung menemukan jalan keluar. Sementara itu, mobilitas warga kian meningkat utamanya pada musim panen cengkeh dan komoditas lain yang selalu diperhadapkan dengan kondisi cuaca buruk diperairan Maluku Utara. Akibatnya, harga-harga sembako naik dan hasil panen yang tak dapat dipasarkan di luar

³²Badan Program Pembangunan PBB. 2019. Diakses tanggal 19 Februari 2021.

³³Data Primer Dinas Perhubungan 2019

daerah mengalami penurunan harga yang sangat signifikan. Oleh karena itulah perlu adanya perhatian pemerintah terhadap situasi yang dihadapi oleh daerah-daerah yang “terisolasi” akibat keterbatasan transportasi laut. Pemerintah tentu saja punya hak dan tanggungjawab besar terhadap pemenuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakatnya.

b. Pengaruh Adanya Transportasi Laut (Tol Laut) terhadap Harga Kebutuhan Pokok

1. Pengaruh Terhadap Harga Tiket

Sebelum ada program pemerintah berkaitan dengan pengadaan transportasi Laut (Tol Laut), maka transportasi laut yang digunakan oleh masyarakat adalah kapal masyarakat. Hal ini tentu banyak mengundang keprihatinan yang datang dari masyarakat setempat juga pemda sebagai penentu kebijakan dan regulasi, dimana tingkat kecelakaan masih sangat tinggi mengingat pada musim-musim tertentu ombak sangat besar. Dengan resiko yang sangat tinggi ini, maka pemilik usaha kapal masyarakat menetapkan tarif yang sangat mahal. Pengaruh adanya Transportasi Laut Tol Terhadap Harga Tiket dapat dilihat pada Lampiran I.

Sejak tahun 2019, dengan diadakannya kapal perintis (Tol Laut) oleh Kementerian Perhubungan di daerah Kabupaten Pulau Taliabu maka masyarakat mendapatkan keringanan biaya transportasi. Ini tentu membuat pola arus distribusi penumpang maupun barang meningkat.³⁴

2. Pengaruh Terhadap Harga Sembako

Keberadaan Kapal Perintis (Tol Laut) juga mempengaruhi harga bahan pokok di Kabupaten Pulau Taliabu. Kejadian ini menjadi penyebab adanya perbedaan yang begitu besar pada aspek biaya transportasi jika dibandingkan menggunakan tol laut maupun kapal masyarakat. Tol Laut yang biaya transportasinya sangat murah, memberikan peluang kepada pelaku usaha untuk menekan harga jualnya. Karena biaya yang mereka butuhkan untuk mendapatkan barang produksi sangat murah dibandingkan dengan menggunakan kapal pelayaran masyarakat. Pengaruh adanya

³⁴ Olahan data Dinas Perhubungan 2019

Transportasi Laut Tol Terhadap Harga Sembako dapat dilihat pada Lampiran I.³⁵

3. Faktor-Faktor Lingkungan Strategis

Pengembangan wilayah-wilayah yang sangat strategis baik lokal dan mancanegara senantiasa membawa implikasi serta dampak, baik positif maupun negatif secara bersamaan. Implikasi positif akan memberikan manfaat dalam mendukung tujuan dan kepentingan nasional, sementara dampak negaifnya dapat mengancam kelangsungan hidup negara.

Dalam konteks peningkatan sarana dan prasarana transportasi laut, maka analisis terhadap dinamika lingkungan strategis akan memberikan gambaran tentang ancaman, tantangan dan kendala yang berdampak langsung dan tidak langsung untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Menurut Buku Putih Pertahanan, dalam menganalisis lingkungan strategis dan melakukan perumusan gangguan dilakukan dengan berkala terhadap data-data, fakta-fakta, dan cenderung melihat pada fakta yang lebih besar di wilayah global, nasional serta regional. Dalam konteks inilah, perkembangan lingkungan strategis penting untuk menjadi dasar bagi penentuan kebijakan yang menyangkut kesejahteraan masyarakat.³⁶

a. Pengaruh Global

Semakin mengglobalisasinya ekonomi akan turut meningkatkan persaingan yang sehat diberbagai aspek salah satunya aspek perekonomian serta perdagangan, hal ini tercakup dalam berbagai program di bidang transportasi laut. Hal ini akan berdampak pada setiap pengusaha pelayaran yang terus berusaha dalam peningkatan kapasitasnya menghadapi berbagai ancaman dan konflik-konflik pasar yang bebas.

Sebagai salah satu negara yang turut berpartisipasi menandatangani berbagai perjanjian dalam *World Trade Organization* (WTO) dan *Asia Pacific Economic Coopertaion* (APEC) serta kerjasama multilateral

³⁵ Olahan Data Perindustrian Perdagangan Koperasi dan UKM Kab. Pulau Taliabu 2019

³⁶ <https://www.kemhan.go.id/ropeg/wp-content/uploads/2019/07/MODUL-PIM-III-IV-2019.pdf>

lainnya, Indonesia akan turut memberikan iklim positif terhadap penyelenggaraan transportasi laut nasional dan global tentunya. Dalam upaya menindaklanjuti kesepakatan dengan WTO (World Trade Organisation) tersebut di atas, pemerintah Indonesia telah menentukan segala aturan dan regulasi yang akan mengatur transportasi laut dalam maupun luar negeri sehingga tujuan utama dan cita-cita untuk menjadikan Indonesia sebagai negara berdaulat dengan maritimnya benar-benar dapat terwujud. Selain itu, pengembangan kawasan pelabuhan serta sarana dan prasarana yang memadai juga turut menjadi perhatian pemerintah.³⁷

b. Faktor Lingkungan Regional

Perkembangan ekonomi, politik dan keamanan dikawasan regional sangat berpengaruh terhadap penyelenggaraan transportasi laut. Pada aspek perekonomian berbagai negara di Asia Tenggara turut bergabung kedalam organisasi *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN), sudah sepakat melakukan kerjasama berbagai aspek diantaranya pada aspek perdagangan, jasa dan investasi.³⁸

Lebih daripada itu, terdapat kerja sama antar negara-negara tetangga yang terdapat dalam kawasan Asia Tenggara yang juga menjadi salah satu kesepakatan negara ASEAN yang meliputi: kerjasama Indonesia-Malaysia-Singapura (IMS), Brunei-Indonesia-Malaysia-Filipina (BIMP-EAGA), Indonesia-Malaysia-Thailand *Growth Triangle* (IMT-GT). Kerjasama Indonesia, seperti ASEAN, China, Korea, Jepang, antar ASEAN dengan negara lain, akan meningkatkan konektivitas dan sekaligus mendorong peningkatan pertumbuhan lalu lintas barang dari dan ke Indonesia. Selain itu, akan membuka peluang peningkatan kerjasama investasi dan teknologi untuk mengembangkan armada nasional dan infrastruktur pelabuhan serta kualitas sumber daya manusia pelayaran.³⁹

³⁷https://www.researchgate.net/publication/330739863_Strategi_Peningkatan_Pelayanan_Pelabuhan_Dalam_Mendukung_Sistem_Logistik_Nasional

³⁸<http://setnas-asean.id/tentang-asean>

³⁹<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5845/>

c. Faktor Lingkungan Nasional

Perkembangan lingkungan strategis nasional, yang perlu diperhatikan dalam peningkatan pelayanan transportasi laut berkaitan dengan pengelolaan aspek astagatra, sebagai berikut:

1. Aspek Geografi

Indonesia berada posisi strategis yakni berada dan diapit oleh dua benua dan samudra, membawa keuntungan besar bagi bangsa Indonesia terutama di bidang perdagangan dan transportasi. Hal ini dikarenakan Indonesia akan menjadi pusat lalu lintas perdagangan dan angkutan laut. Wilayah Indonesia yang sangat luas, dengan terdiri dari 17.504 pulau dengan wilayah daratan seluas 1,9 juta km² dan luas lautnya 5,8 juta km², merupakan peluang dalam melaksanakan pembangunan nasional dan menjadi potensi untuk pengembangan pelayanan transportasi laut. Namun disisi lain, kondisi geografis tersebut menjadikan wilayah Indonesia dalam posisi terbuka dan dapat didekati dari segala penjuru, sehingga rentan terhadap berbagai ancaman. Keadaan ini membutuhkan tersedianya armada angkatan laut yang tangguh agar dapat memanfaatkan berbagai potensi yang ada dan mengatasi berbagai ancaman yang timbul.⁴⁰

2. Aspek Demografi

Data kependudukan Indonesia pada Triwulan ke dua tahun 2020 dengan laju pertumbuhan 14,46% per dekade. Hal ini juga adalah salah satu keunggulan yang amat signifikan terhadap pembangunan perekonomian dalam pengembangan pembangunan infrastruktur. Sebaliknya, jika tidak mampu mengelola dengan baik, maka potensi ini dapat memunculkan problema sosial dan sangat sulit untuk di atasi.

Indonesia memiliki unggulan berupa bonus demografi, yakni besarnya jumlah penduduk dengan rentan umur produktif antara 15-64 tahun pada tahun 2020 hingga 2030. Akumulasi tersebut yang sangat banyak, akan menjadi potensi signifikan untuk membangkitkan

⁴⁰ <https://ilmuekonomi123.blogspot.com/2017/04/realisasi-undang-undang-no5-tahun-1999.html>

permintaan jasa angkutan laut dan mengembangkan usaha pelayaran. Berdasarkan analisis *McKinsey Global Institute*, jumlah penduduk Indonesia yang memiliki pemasukan pertahun di atas USD 3.600 mengalami peningkatan dengan jumlah total 135 juta orang pada tahun 2030, dan membutuhkan 113 juta pekerja semi terampil dan terampil (*skill workers*).⁴¹

3. Aspek Sumber Daya Alam

Indonesia memiliki kekayaan alam yang dapat diunggulkan serta dapat dimanfaatkan bagi kekuatan perekonomian nasional sangat beragam, mulai dari hasil bumi seperti minyak, gas, energi, bahan tambang, perikanan, pariwisata serta potensi lainnya. Akan tetapi ketersediaan sumber kekayaan alam ini tidak merata diseluruh wilayah Republik Indonesia. Selain itu, sebagian besar pengolahan sumber kekayaan alam masih terbatas dan hanya sampai pada *raw material* untuk diperdagangkan. Oleh karena itu, pemerintah sedapat mungkin mengelolanya dengan mengedepankan regulasi dan kebijakan yang mendukung potensi sumber kekayaan alam akan diolah sampai menghasilkan berbagai produk turunan, sehingga memberikan nilai tambah ekonomi bagi masyarakat. Potensi sumber kekayaan alam yang besar akan dapat membangkitkan permintaan terhadap jasa transportasi laut.⁴²

4. Aspek Ideologi

Ideologi menentukan arah pemanfaatan dan pengelolaan geografi, sumber daya manusia dan sumber kekayaan alam. Bangsa Indonesia telah menetapkan ideologi Pancasila sebagai pandangan hidup, falsafah dan ideologi bangsa, serta alat pemersatu bangsa yang majemuk dalam NKRI. Pemanfaatan dan pengelolaan SDA (sumber daya alam)SDM harus selalu berlandaskan Pancasila sebagai ideologi tunggal yang digunakan oleh bangsa Indonesia pada segala sendi-

⁴¹ <https://bbppbatu.bppsdp.pertanian.go.id/>

⁴² <https://id.123dok.com/document/nq7228dz-strategi-peningkatan-produktivitas-dalam-mendukung-kebijakan-klaster-di-indonesia.html>

sendi kehidupan termasuk pada aspek transportasi. Olehnya itu, pengembangan transportasi mesti harus berlandaskan ideologi Pancasila.

Secara normatif pembangunan ekonomi di Indonesia akan memiliki potensi lebih unggul karena didasarkan pada nilai-nilai Ketuhanan Yang Maha Esa, dimana aspek moral dan etika akan menjadi landasan, tolak ukur dan *output* yang mengukur keberhasilan pembangunan ekonomi serta tujuan pembangunan lebih menekankan tercapainya keadilan bagi seluruh masyarakat Indonesia.⁴³

5. Aspek Politik

Keberadaan gastra politik sangat ditentukan oleh ideologi yang dianut bangsa Indonesia. Sistem politik Indonesia telah menetapkan paham demokrasi sebagai azas dalam penyelenggaraan negara dan pemerintah yang bersumber dari nilai-nilai Pancasila. NKRI dicetuskan yang terdiri dari daerah provinsi yang dipimpin oleh Gubernur serta Kabupaten/Kota yang dipimpin oleh bupati/walikota. Dalam hal kepemimpinan, para pemimpin provinsi maupun kabupaten diberikan kewenangan untuk menjalankan seluas-luasnya prinsip-prinsip otonomi daerah. Termasuk kewenangan pemerintahan dalam pemanfaatan transportasi laut dalam pembangunan ekonomi guna mensejahterakan masyarakatnya. Oleh karena itu, pengembangan pelayanan transportasi laut harus berlandaskan prinsip-prinsip otonomi daerah yang dapat mendukung terciptanya situasi politik nasional yang kondusif.⁴⁴

6. Aspek Ekonomi

Perekonomian Indonesia dirancang untuk kepentingan masyarakat Indonesiayang berlandaskan asas kebersamaan, gotong-royong dan beberapa instrumen ekonomi lain yang juga melekat pada negara dapat diberikan kepada masyarakat sebagai pemegang daulat tertinggi

⁴³ <http://journal.umg.ac.id/index.php/tamaddun/article/download/812/676/>

⁴⁴ <https://ajimmydj81.wordpress.com/>

untuk dimanfaatkan sebagai penopang perekonomian dalam rangka menjamin kesejahteraan sosial masyarakat. Oleh sebab itu, Indonesia menyelenggarakan ekonominya berdasarkan atas asas-asas demokrasi dengan mengedepankan prinsip kekeluargaan, efisiensi, menjamin keadilan, berkelanjutan, kemandirian serta dengan menjaga kesinambungan pengembangan perekonomian negara yang bertujuan mensejahterakan masyarakat Indonesia.

Program pembangunan nasional yang direncanakan pemerintah yang tertuang dalam RPJMN 2005-2025 dan RPJMD diharapkan membawa bangsa ini menjadi Indonesia yang berkemandirian, berkemajuan dan berkeadilan sehingga akan menjadi acuan dalam peningkatan pelayanan jasa transportasi laut. Oleh karena itu, semakin tinggi pertumbuhan ekonomi nasional dan *gini ratio* yang semakin rendah, akan dapat memicu meningkatnya permintaan terhadap jasa transportasi laut.⁴⁵

7. Aspek Sosial-Budaya

Indonesia memiliki ragam budaya yang dapat menjadi daya tarik ekonomi dan pariwisata, serta masyarakat pluralis namun dapat hidup berdampingan dengan rukun. Akan tetapi, beberapa tahun terakhir ini, sejak bergulirnya era reformasi berbagai permasalahan telah mengusik pluralisme masyarakat dengan adanya berbagai konflik yang mengarah pada SARA. Disisi lain, meskipun Indonesia memiliki bonus demografi, namun masih diperhadapkan pada suatu kondisi rendahnya Indeks Pembangunan Manusia Indonesia (IPM). Menurut Pusat Badan Statistik, IPM Indonesia tahun 2019 diurutan 111 dari 188 dengan skor 0,707 dan jumlah penduduk miskin pada tahun 2018 mencapai 20,49%.

Kondisi di atas sudah barang tentu akan menimbulkan masalah sosial dan melemahkan daya beli masyarakat sehingga dibutuhkan penanganan dengan pendekatan komprehensif. Bertalian dengan kondisi tersebut, para penentu kebijakan (pemerintah pusat) telah

⁴⁵ <http://yaniaprianingsih.blogspot.com/2017/03/?m=0>

menetapkan skenario dan kebijakan penanggulangan warga miskin yang tertuang dalam perencanaan Percepatan dan Perluasan Pengurangan Kemiskinan Indonesia 2013-2025, yang mengarah pada tiga strategi utama:

1. Memberikan layanan prima kepada masyarakat miskin dan rentan.
2. Membangun sistem perlindungan dan jaminan sosial
3. Menumbuhkembangkan sumber kehidupan yang berkelanjutan bagi masyarakat miskin dan rentan.⁴⁶

8. Aspek Hankam (Pertahanan dan Keamanan)

Gatra Hankam yang terkait dengan peran masyarakat adalah kesadaran bela negara bagi seluruh warga bangsa untuk mempertahankan kedaulatan bangsa, melindungi seluruh masyarakat dan tanah air Indonesia, mengamankan hasil pembangunan nasional dan mempertahankan eksistensi NKRI dari Sabang sampai Marauke.

Persoalan pertahanan dan keamanan berkembang semakin kompleks, tidak hanya sebatas perang, tetapi juga maraknya perdagangan, terorisme, *illegal fishing*, separatisme, konflik horizontal dan kejahatan lainnya yang bersifat transnasional. Kondisi tersebut semakin kompleks dan dapat menggoyahkan ketahanan nasional sehingga diperlukan adanya penanganan yang komprehensif dan integral. Keterbatasan alusista dan sarana prasarana TNI dan POLRI dalam penanganan keamanan dapat menimbulkan kerawanan yang semakin tinggi di beberapa perairan nasional khususnya terkait perampokan dan pembajakan terhadap kapal.⁴⁷

⁴⁶ <http://text-id.123dok.com/document/zgr4dxvq-laporan-hasil-reviu-atas-pelaksanaan-transparansi-fiskal-tahun-2015.html>

⁴⁷ <https://pt.scribd.com/document/353424557/Naskah>

BAB III

PEMBAHASAN

13. Umum

Indonesia memiliki jumlah pulau sebanyak 17.162 yang terdiri dari pulau besar dan pulau-pulau kecil. Indonesia merupakan negara dengan sebaran wilayah kepulauan, dengan demikian transportasi laut sangat berguna dan dimanfaatkan untuk mendukung pembangunan Nasional disegala bidang. Dengan potensi negara kepulauan tersebut, maka sudah semestinya apabila Indonesia ini memanfaatkan transportasi laut sebagai aspek utama dan penting. Adapun potensi yang dimiliki Indonesia sebagai negara maritim yakni memiliki sumber daya alam, darat maupun laut yang begitu banyak, potensi kekayaan ini sedapat mungkin digunakan sebagai alat dan sarana untuk mensejahterakan masyarakat, bangsa dan negara Indonesia. Oleh karena itulah, transportasi laut sangat diperlukan sebagai sarana untuk menghubungkan berbagai wilayah dari Sabang sampai Merauke, dari Miangas sampai Pulau Rote yang selama ini terjadi kesenjangan antar wilayah utamanya pada daerah dengan status terpencil dan tertinggal. Dengan demikian, cita-cita bangsa Indonesia untuk mencapai kesejahteraan bagi masyarakat Indonesia dapat dirasakan oleh seluruh masyarakat Indonesia.⁴⁸

Transportasi laut adalah jasa industri yang berfungsi melakukan layanan kepada masyarakat dengan tujuan mensukseskan pembangunan ekonomi nasional. Transportasi laut ini berfungsi sebagai konektivitas dan katalisator pada perkembangan pembangunan ekonomi nasional, pemerataan pembangunan antar wilayah, serta dapat mengangkat status daerah tertinggal yang berada pada daerah-daerah terpencil di wilayah tanah air. Pengembangan transportasi laut ini juga mengacu pada Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), yang dimaksudkan sebagai alat pendukung implementasi pembangunan ekonomi Indonesia yang sejahtera, damai, aman, adil serta demokratis.⁴⁹

⁴⁸ Jusna dan Tibertius Nempung, 2016. "Peranan Transportasi Laut Dalam Menunjang Arus Barang dan Orang di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna <http://ojs.uho.ac.id/index.php/JE> diakses tanggal 16 Februari 2021 pkl 16.20

⁴⁹Gunawan Herry, 2019. "Pengantar Transportasi dan Logistik (Depok: Rajawali Pers)", hal. 33

Dalam Undang-undang Cipta Kerja (*Omni Bus Law*) pemerintah telah berupaya agar penyelenggaraan kebutuhan transportasi laut dapat dengan mudah dilaksanakan yaitu dengan melakukan penyederhaan regulasi yang selama ini berbelit-belit, sehigga berdampak negatif terhadap pengembangan bidang transportasi laut. Diharapkan dengan adanya paradigma baru dalam pembentukan peraturan perundang-undangan melalui omnibus, dan prinsi-prinsip perubahan pengaturan yang berorientasi pada kemudahan investasi dan perizininan berusaha dapat mendorong peningkatan pelayanan publik bagi aparat perhubungan laut guna mendorong perekonomian Indonesia melalui sektor pelayaran. Penyederhanaan regulasi juga diharapkan akan berdampak pada proses perizinan yang lebih cepat, efisien dan terukur sehingga dapat menarik investasi dan membuka peluang bagi sektor swasta. Begitu pula di bidang transportasi termasuk transportasi laut, dengan adanya UU Cipta Kerja dan petunjuk teknis pelaksanaannya diharapkan ke depan penyelenggaraan transportasi termasuk transportasi laut dapat lebih cepat dan efisien serta membuka lapangan pekerjaan baru untuk mendukung investasi yang dilakukan sektor swasta.⁵⁰

Provinsi Maluku Utara merupakan salah satu daerah yang berada di Kawasan Timur Indonesia hasil pemekaran dari Provinsi Maluku. Sebagai daerah otonom tentu saja pola pembangunan ekonomi perlu pengembangan yang mendalam untuk mewujudkan misi daerah otonom tersebut. Perlu adanya percepatan pembangunan disegala bidang yang dibutuhkan oleh masyarakat wilayah Maluku Utara. Agar tujuan pembangunan dapat tercapai maka dibutuhkan akses yakni dengan menggunakan transportasi laut. Transportasi laut ini sangat diperlukan sebagai sarana pendukung yang dapat menghubungkan daerah-daerah di Maluku Utara yang sebagian besar terdiri atas daerah kepulauan. Namun pada kenyataannya kondisi tersebut belum terpenuhi khususnya disalah satu daerah tertinggal yaitu Kabupaten Pulau Taliabu dan Kabupaten Kepulauan Sula.

Mencermati gambaran di atas, maka tulisan ini akan membahas pemenuhan kebutuhan transportasi laut untuk peningkatan kesejahteraan

⁵⁰ <https://hubla.dephub.go.id/ksoppangkalanbun/page/news/read/9373/kemenhub-sosialisasikan-uu-cipta-kerja-bidang-pelayaran-di-lampung>

masyarakat pada daerah tertinggal di Maluku Utara khususnya di Kabupaten Pulau Taliabu dan Kabupaten Kepulauan Sula yaitu mulai dari kebijakan pemerintah dalam menyiapkan regulasi dan alokasi pendanaan terhadap pemenuhan kebutuhan transportasi laut; peran dan kesiapan badan usaha dalam mendukung pemenuhan kebutuhan transportasi laut; serta kesiapan masyarakat tentang pemenuhan kebutuhan transportasi laut.

14. Pemenuhan Kebutuhan Transportasi Laut untuk Kesejahteraan Masyarakat Ditinjau dari Aspek Kesiapan Pemerintah dalam Penyiapan Regulasi dan Alokasi Anggaran.

14.1 Kondisi Transportasi Laut Daerah Tertinggal

Transportasi merupakan salah satu sarana yang dapat menunjang pengembangan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Transportasi yang dimaksud adalah terdiri dari sarana dan prasarana baik di wilayah jalan (darat), laut, maupun udara. Kondisi transportasi laut yang sering menjadi keluhan masyarakat Indonesia saat ini adalah masih terdapat berbagai permasalahan yaitu:

1. Sistem transportasi yang terhubung dengan moda transportasi belum sepenuhnya berjalan dengan maksimal, adanya masalah ini menjadi beban karena dapat meningkatkan biaya-biaya transportasi dan angkutan barang, kegiatan ekspor, impor pada skala lokal, regional serta mancanegara;
2. Sarana dan prasarana pendukung di perkotaan belum terpenuhi secara lengkap yang dapat berpengaruh pada meningkatnya pemakaian kendaraan pribadi;
3. Penyelenggaraan transportasi laut yang belum optimal, hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan akses dan pengangkutan barang masyarakat desa, kota dan daerah-daerah terpencil utamanya pada daerah yang terdiri atas kepulauan;

4. Sumber pendanaan swasta yang tidak dioptimalkan dengan baik, hal ini seharusnya dapat digunakan sebagai alternatif pendanaan apabila negara tidak sanggup mendanai APBN dan APBD.⁵¹

Salah satu peran strategis transportasi laut bagi bangsa Indonesia adalah sebagai alat/sarana yang digunakan untuk mengangkut orang, barang/jasa dan menghubungkan antar wilayah baik lokal, nasional maupun mancanegara. Karakteristik negara Indonesia yang terdiri atas negara kepulauan perlu adanya sarana sebagai konektivitas antar wilayah, hal ini ditujukan sebagai penunjang, pendorong untuk menggerakkan pembangunan ekonomi Nasional demi peningkatan kesejahteraan masyarakat serta menjadi alat pemersatu Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Pengembangan sistem transportasi laut oleh Ditjen Perhubungan Laut dilakukan dengan menghubungkan daerah-daerah terpencil dan terluar di Kawasan Barat dan Timur Indonesia. Pengembangan sistem jaringan transportasi laut ini ditunjang oleh pelayanan masyarakat yang memadai pula.⁵²

Proses pengembangan dan peningkatan daerah terpencil dapat dilakukan dengan memperkuat jalur kerja sama, koordinasi serta membangun mitra yang sinergis antar daerah baik, pusat, provinsi, kabupaten/kota, perguruan tinggi, kecamatan, desa, pelaku usaha, masyarakat, upaya ini dilakukan dengan tujuan untuk mencapai misi yang sudah ditetapkan secara bersama-sama. Dengan adanya berbagai permasalahan yang mendunia saat ini, diupayakan agar pelayanan pembangunan ekonomi nasional dalam periode 5 (lima) tahun kedepan diharapkan dapat dilaksanakan dengan memenuhi standar keselamatan dan pelayanan yang juga berlaku secara Nasional. Dengan strategi seperti itulah, geliat pelayanan nasional sudah dapat berkembang dengan pesat serta dapat bersaing secara nasional dan mancanegara. Berdasarkan itulah, pembangunan transportasi laut ke depan ini dapat memperhatikan lingkungan strategis yang ada dengan mempertimbangkan kebutuhan masing-masing daerah.

Transportasi dalam 5 (lima) tahun kedepan tentu saja memiliki hambatan dan tantangan yang dapat mengganggu pengembangan dan pembangunan infrastruktur transportasi laut yaitu meningkatkan sarana dan prasarana pelabuhan

⁵¹ <https://www.bappenas.go.id/files>

⁵² <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4168/renstra-perhubungan-laut-tahun-2020-2024-.pdf>

serta dapat mewujudkan konektivitas antar daerah. Peningkatan konektivitas ini dimaksudkan untuk mewujudkan konektivitas antar daerah sehingga pemerataan antar daerah dapat terpenuhi. Pada akhirnya dapat berpengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat. Provinsi Maluku Utara sebagai salah satu daerah yang berada di Kawasan Timur Indonesia berupaya untuk meningkatkan pusat perekonomian dengan memanfaatkan akses transportasi laut.

Penyediaan sarana dan prasarana transportasi laut seharusnya dapat meningkatkan akses dan kemudahan kepada masyarakat untuk mendukung pengembangan ekonomi daerah yang potensinya memberikan kesejahteraan masyarakat pada masing-masing daerah. Peningkatan akses ini dimaksudkan sebagai sistem manajemen penggunaan lahan secara geografis memiliki keterhubungan dengan transportasi laut. Transportasi laut dalam hal ini terkait dengan pergerakan perekonomian masyarakat, lokal serta daerah layanan. Di daerah tertinggal dengan keterbatasan aksesibilitas serta mobilitas warga sangat berpengaruh terhadap tingkat perekonomian masyarakat sehingga tidak ada pilihan lain selain mengembangkan transportasi laut dengan menambah jumlah armada kapal yang memiliki kapasitas muatan lebih besar.⁵³

Angka besaran kapal yang masuk keluar tahun 2019 lebih banyak dibandingkan tahun 2020 sedangkan kedatangan kapal hanya terdiri atas tiga wilayah saja yakni kapal dari Luwuk, Sulawesi Tengah, dari Baubau, Sulawesi Tenggara dan dari Kendari Sulawesi Tenggara. Keterbatasan akses hingga kondisi sarana dan prasarana penunjang transportasi laut di Kabupaten Pulau Taliabu yang masih minim dan kurang memadai menjadi salah satu penyebab terbatasnya jumlah kapal yang masuk keluar di Kabupaten Pulau Taliabu. Kondisi ini menjadi salah satu gambaran pada data di atas bahwa kedatangan kapal dari Sulawesi Tenggara jauh lebih kecil dibandingkan dengan kedatangan kapal dari Luwuk yang memiliki jarak lebih dekat dengan Sulawesi Tenggara atau dari Ternate dan Sofifi yang merupakan pusat perdagangan dan ibukota Provinsi Maluku Utara. Data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pulau Taliabu dan Kabupaten Kepulauan Sula mengenai jumlah kapal keluar/masuk di wilayah Pelabuhan Bobong Tahun 2019-2020 dapat dilihat pada lampiran I.

⁵³Edy, L. 2009. Pencapaian Pembangunan Daerah Tertinggal. www.setneg.go.id/pdf. diakses 18 Februari 2021).

Kondisi inilah yang terus-menerus terjadi hingga saat ini di wilayah Indonesia Timur terkhusus terjadi pada daerah Kabupaten Pulau Taliabu dan Kepulauan Sula. Keterbatasan akses serta kekurangan dukungan armada transportasi laut menjadi hambatan yang tak kunjung menemukan jalan keluar. Sementara itu, mobilitas warga kian meningkat utamanya pada musim panen cengkeh dan komoditas lain yang selalu diperhadapkan dengan kondisi cuaca buruk diperairan Maluku Utara. Akibatnya, harga-harga sembako naik dan hasil panen yang tak dapat dipasarkan di luar daerah mengalami penurunan harga yang sangat signifikan. Oleh karena itulah perlu adanya perhatian pemerintah terhadap situasi yang dihadapi oleh daerah-daerah yang “terisolasi” akibat keterbatasan transportasi laut. Pemerintah tentu saja punya hak dan tanggungjawab besar terhadap pemenuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakatnya.

14.2 Regulasi dan Kebijakan Pendukung

a. Kerangka Regulasi

Kerangka Regulasi merupakan perencanaan yang digunakan dalam pembentukan regulasi yang bertujuan untuk mendorong, memfasilitasi, dan mengatur pola perilaku masyarakat dan penyelenggara negara dalam rangka mencapai misi bersama. Kerangka ini sebagaimana tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2017 tentang Sinkronisasi Proses Perencanaan dan Penganggaran Pembangunan Nasional merupakan salah satu *Delivery Mechanism* dalam melaksanakan perencanaan pembangunan selain kerangka pendaanaan dan kerangka kelembagaan.⁵⁴

Regulasi dalam negara memiliki peran sebagai berikut:

1. Dapat memberi kepastian kepada masyarakat terkait dengan aktivitasnya agar beban mereka dapat berkurang.
2. Dapat memaksimalkan potensi masyarakat untuk menunjang kesejahteraan masyarakat tersebut.

3. Dapat memudahkan aktivitas yang efektif dan efisien bagi penyelenggara negara.
4. Dapat meningkatkan insentif atau tambahan nilai bagi para pengusaha untuk mencapai keuntungan yang setimpal.

Bertalian dengan beberapa poin di atas, maka di dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki rencana sejumlah 84 peraturan yang direalisasikan menjadi undang-undang. Peraturan-peraturan itu kemudian akan diubah yang regulasinya disusun sesuai dengan perkembangan dan tantangan global, nasional, dan internasional yakni sebagai berikut:

1. Meningkatkan sistem pemenuhan kebutuhan nasional serta internasional sesuai dengan kebijakan dan regulasi yang ada dalam negeri juga sejalan dengan negara-negara lain yang ikut terlibat dalam keanggotaan.
2. Memperkuat dan menjamin keselamatan, keamanan, keefektifan dan efisiensi serta ramah;
3. Memastikan ketersediaan peraturan dengan segala peraturan pendukung lainnya secara menyeluruh dan terintegrasi demi perlindungan hukum serta menjamin keamanan dan keselamatan serta perlindungan lingkungan maritim;
4. Membuat standar spesifikasi secara teknis terhadap sarana dan prasarana penunjang transportasi laut.
5. Menguatkan kebijakan dan peraturan investasi sebagai bentuk komitmen atas kerjasama yang sedang dijalankan berkaitan dengan transportasi laut;
6. Memastikan standar dan regulasi yang ada sesuai dengan kebutuhan masyarakat.⁵⁵

Untuk mendukung kebijakan dan nawa cita presiden, Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri tentang besaran tarif pengangkutan barang dan jasa di laut dalam rangka mewujudkan kewajiban pelayanan kepada masyarakat. Selain itu, pemerintah juga menerbitkan Peraturan Menteri Republik Indonesia Tentang Angkutan di Perairan. Peraturan ini mengatur semua aktivitas proses angkutan barang dan jasa pada semua askes. Selain itu,

⁵⁵https://hubla.dephub.go.id/storage/portal/documents/post/704/renstra_djpl_2020-2024.pdf

Permen ini juga mengatur mengenai kegiatan pengangkutan jasa di perairan dan perizinan serta pertanggungjawabannya dalam mengangkut barang dan jasa khusus dan potensi dapat membahayakan, sistem informasi pengangkutan di perairan, dan sanksi-sanksi terkait dengan administratif.⁵⁶

Dengan dikeluarkan peraturan pemerintah dan peraturan menteri tersebut diharapkan dapat memberikan relaksasi bagi tarif angkutan barang dan jasa yang selama ini dikeluhkan oleh masyarakat utamanya di daerah tertinggal. Penentuan tarif angkutan dan kegiatan angkutan laut, penyeberangan untuk transportasi laut secara nasional juga dapat memberikan dorongan kepada masyarakat agar dapat menggunakan layanan transportasi laut sebagai sarana utama dalam menunjang distribusi barang. Dengan demikian dapat menstimulus perekonomian masyarakat yang berada di daerah tertinggal.

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) senantiasa berupaya mendorong pengembangan daerah 3T yang tersebar di beberapa daerah di Indonesia. Pemerintah melalui Nawa Cita pembangunan bercita-cita untuk mensejajarkan dan pemeratakan pembangunan seluruh wilayah NKRI, agar tidak ada lagi kesenjangan pembangunan ekonomi dan sumber daya manusia Indonesia. Sebagai perbandingan misalnya, di Provinsi Maluku Utara masih terdapat daerah yang terisolasi yang hanya dilalui transportasi sekali seminggu. Tentu saja masih ada lagi daerah dengan kondisi yang sama sehingga uluran tangan pemerintah pusat sangat dibutuhkan untuk membangun sarana dan prasarana transportasi⁵⁷

b. Prioritas Percepatan Pembangunan Wilayah Indonesia Timur

Pembangunan wilayah pulau dilakukan secara terintegrasi, yaitu dengan memperhitungkan (1) keberlanjutan daya dukung pembangunan secara menyeluruh; (2) pengembangan ekonomi wilayah, baik berskala lokal maupun nasional dan internasional, melalui pengembangan komoditas dan hilirisasi komoditas melalui pengembangan kawasan strategis berbasis sumberdaya alam, pengembangan kawasan strategis berbasis non sumber daya alam,

⁵⁶ Permen Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan

⁵⁷ <https://www.jpnn.com/news/pembangunan-transportasi-di-daerah-3t-jadi-prioritas> diakses pada 18 Februari 2021 pkl 11.30

pengembangan kawasan perkotaan dan perdesaan, revitalisasi kawasan transmigrasi, serta pengembangan kawasan perbatasan dan daerah tertinggal; (4) pembangunan sumberdaya manusia melalui pemenuhan layanan dasar serta peningkatan produktivitas dan daya saing;

Adapun prioritas percepatan pembangunan per wilayah khususnya Kawasan Timur Indonesia (Wilayah Provinsi Maluku) yakni yang dikemukakan sebagai berikut:

Kebijakan pembangunan Wilayah Maluku dalam tahun 2020-2024 diarahkan pada optimalisasi keunggulan wilayah sebagai lumbung ikan nasional dan kawasan pariwisata yang mengutamakan pendekatan gugus pulau. Strategi pembangunan Wilayah Maluku dan Maluku Utara akan mengutamakan pemerataan, pertumbuhan, pelaksanaan otonomi daerah, penguatan konektivitas, serta mitigasi dan pengurangan risiko bencana sebagai berikut:

1. Peningkatan pelayanan dasar antara lain:
 - a. peningkatan kualitas SDM khususnya peningkatan akses layanan pendidikan dan kesehatan,
 - b. percepatan pembangunan daerah tertinggal dilakukan dengan fokus pada pemenuhan pelayanan dasar, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, dan pengembangan ekonomi lokal berbasis komoditas unggulan dengan memanfaatkan teknologi digital;
 - c. pembinaan dan keberpihakan dari K/L serta pelaku pembangunan lainnya dilakukan terhadap daerah tertinggal yang telah terentaskan tahun 2019, selama maksimal 3 tahun (2020-2022);
 - d. pemenuhan pelayanan dasar dan peningkatan tata kelola di kecamatan perbatasan;
 - e. percepatan pembangunan desa secara terpadu untuk mendorong transformasi sosial, budaya dan ekonomi desa;
 - f. pelaksanaan pembangunan afirmatif.
2. Penguatan pusat-pusat pertumbuhan wilayah dilakukan melalui antara lain:
 - a. pengembangan komoditas unggulan Wilayah Maluku yaitu kelapa, lada, pala, cengkeh, emas, batubara, minyak dan gas bumi, nikel, serta perikanan tangkap;

- b. pengembangan sentra perikanan dan industri pengolahan hasil perikanan di SKPT/ WPP;
 - c. pengembangan sentra produksi pertanian dan perkebunan yang tersebar di beberapa KPPN;
 - d. revitalisasi kawasan transmigrasi;
 - e. pengembangan ekonomi kawasan perbatasan berbasis komoditas unggulan;
 - f. pengembangan kawasan strategis dan pengolahan sumber daya alam berupa pertambangan;
 - g. pengembangan destinasi pariwisata alam, budaya dan sejarah sebagai salah satu motor penggerak pengembangan ekonomi lokal melalui sektor jasa yang difokuskan pada Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP)/Kawasan Ekonomi Khusus (KEK);
 - h. pengembangan kawasan perkotaan dan pembangunan kota baru;
 - i. penguatan keterkaitan desa-kota yang mendukung pusat pertumbuhan wilayah.
3. Pelaksanaan otonomi daerah dilakukan melalui antara lain:
- a. peningkatan kapasitas pemerintahan daerah (kelembagaan, aparatur dan keuangan daerah);
 - b. pengembangan dan penguatan peran kecamatan sebagai pusat data, informasi dan pengetahuan, pusat pelayanan dasar, pusat pemberdayaan masyarakat, pusat pengembangan inovasi dan kewirausahaan, pusat pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan, serta pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten;
 - c. percepatan penerapan SPM, peningkatan pelayanan perizinan investasi, dan perluasan kerjasama antardaerah.
4. Penguatan konektivitas dilakukan melalui antara lain:
- a. pengembangan dan penguatan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat dan udara yang terintegrasi;
 - b. pengembangan jaringan telekomunikasi dan informasi.
5. Pengarusutamaan penanggulangan bencana dan adaptasi perubahan iklim dilakukan melalui antara lain:
- a. peningkatan kapasitas masyarakat dan aparat;

- b. peningkatan ketahanan kawasan utara dan selatan Kepulauan Maluku;
- c. adaptasi masyarakat terhadap perubahan iklim di daerah rawan bencana berbasis kearifan lokal masyarakat;
- d. peningkatan investasi mitigasi perubahan iklim dan pengurangan risiko bencana; dan
- c. peningkatan penanganan abrasi pantai di pesisir dan daerah kepulauan, serta konservasi hutan.⁵⁸

Gambaran integrasi pembangunan Wilayah Maluku Utara dapat dilihat pada peta yang terdapat pada lampiran II Taskap ini.

14.3 Pendanaan

Dalam upaya mengoptimalkan dan mensinergikan pemanfaatan sumber-sumber pendanaan pembangunan diperlukan adanya kerangka pendanaan yang mencakup sumber pendanaan, arah pemanfaatan, dan prinsip pelaksanaan pendanaan pembangunan. Salah satu pondasi utama dalam upaya mencapai pembangunan adalah aspek pendanaan. Pembangunan infrastruktur misalnya memerlukan anggaran yang cukup besar agar pembangunan dapat terealisasi sesuai dengan perencanaan. Dalam hal ini pembangunan infrastruktur laut juga tentu memerlukan anggaran besar dari sumber yang sejalan dengan segala peraturan-peraturan yang masih berlaku, yakni dengan pasokan anggaran dari Pemerintah pusat (APBN) melalui kerja sama pihak ketiga (swasta). Dalam periode jangka menengah yakni tahun 2015–2019 kebutuhan infrastruktur yang telah direncanakan tergolong cukup besar apabila dikomparasikan dengan kebutuhan anggaran yang disediakan. Pada tahun 2019 pagu anggaran sementara Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menglokasikan sebesar Rp. 20.000.000.000 sedangkan penganggaran dalam perencanaan sesuai dengan dokumen Rencana Strategis tahun 2019 sejumlah 40.000.000.000,-, artinya bahwa masih adanya selisih atau kekurangan penganggaran sejumlah Rp. 20.000.000.000 atau 50 %. Hal ini mencerminkan bahwa masih terdapat kekurangan pendanaan agar mencapai target kebutuhan infrastruktur transportasi

⁵⁸ Ibid

laut sehingga sangat diperlukan alternatif pembiayaan yang lain seperti misalnya melaksanakan Kemitraan pemerintah dan swasta (*Public Private Partnership*).⁵⁹

Berikut adalah sumber-sumber pendanaan pemerintah untuk mendukung pembangunan di Indonesia:

- a. Pajak, merupakan penerimaan negara berasal dari masyarakat yang diantaranya bersumber dari pajak penghasilan, pajak pertambahan nilai, pajak bumi dan bangunan, cukai, pajak perdagangan internasional, dan pajak lainnya. Pajak digunakan untuk membiayai kegiatan operasional dan investasi pemerintah.
- b. Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), merupakan penerimaan negara di luar penerimaan pajak yang antara lain mencakup penerimaan yang berasal dari pemanfaatan sumber daya alam, pelayanan yang dilaksanakan pemerintah, pengelolaan kekayaan negara dipisahkan, pengelolaan Barang Milik Negara, pengelolaan dana dan hak negara lainnya. PNBP digunakan untuk membiayai kegiatan operasional dan investasi pemerintah
- c. Hibah, merupakan penerimaan negara dalam bentuk devisa, devisa yang dirupiahkan, rupiah, barang, jasa dan/atau surat berharga yang tidak perlu dibayar kembali, yang dapat berasal dari dalam maupun luar negeri. Hibah digunakan untuk mendukung program pembangunan nasional dan penanggulangan bencana serta bantuan kemanusiaan.
- d. Pinjaman Luar Negeri (PLN), merupakan penerimaan negara yang harus dibayarkan kembali dengan persyaratan tertentu dalam bentuk utang pemerintah yang diikat oleh suatu perjanjian pinjaman dan tidak berbentuk surat berharga negara. Pinjaman luar negeri terdiri atas pinjaman tunai dan pinjaman kegiatan, yang bersumber dari kreditor multilateral, kreditor bilateral, kreditor swasta asing, dan lembaga penjamin kredit ekspor. Pinjaman Luar Negeri dapat digunakan untuk membiayai defisit APBN dan kegiatan prioritas Kementerian/Lembaga (K/L); mengelola portofolio utang; diteruskanpinjamkan kepada Pemerintah Daerah (Pemda) dan BUMN; dan dihibahkan kepada Pemda dengan fokus pembiayaan pada infrastruktur ekonomi dan sosial dengan alih teknologi; praktik baik internasional dan

⁵⁹ cit

- berbagi pengetahuan; proyek piloting yang dapat dilakukan replikasi dengan pendanaan rupiah; serta memiliki daya ungkit yang tinggi.
- e. Pinjaman Dalam Negeri (PDN), adalah setiap pinjaman oleh pemerintah yang diperoleh dari pemberi pinjaman dalam negeri yang harus dibayar kembali dengan persyaratan tertentu, sesuai dengan masa berlakunya. Pinjaman dalam negeri utamanya digunakan untuk pengembangan industri dalam negeri dan mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional;
 - f. Surat Berharga Negara (SBN), merupakan surat berharga berupa pengakuan utang dalam mata uang Rupiah atau valuta asing yang dijamin pembayaran bunga dan pokoknya oleh Negara. Penerbitan SBN digunakan untuk membiayai kegiatan operasional dan investasi pemerintah.
 - g. Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), ialah surat berharga negara yang diterbitkan dalam mata uang rupiah maupun valuta asing, yang memiliki ciri khas menggunakan prinsip syariah dan memerlukan aset yang dijadikan sebagai jaminan (*underlying*). SBSN-Project Based Sukuk (SBSN-PBS) pemanfaatannya lebih diutamakan untuk pembangunan infrastruktur dan penyediaan sarana pelayanan umum.

Selain itu, pembangunan di Indonesia juga juga di danai oleh lembaga non-pemerintah yaitu:

- a. Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), merupakan kerjasama antara pemerintah dengan badan usaha dalam menyediakan sarana dan prasarana layanan umum berdasarkan pembagian risiko antara pemerintah dan swasta. KPBU dilakukan untuk: (i) menjembatani kesenjangan pembiayaan melalui investasi swasta, termasuk prakarsa badan usaha (*unsolicited*), pada penyediaan sarana dan prasarana layanan umum; dan (ii) mendapatkan efisiensi sektor swasta dalam penyediaan sarana dan prasarana layanan umum. Pengembalian investasi yang dikeluarkan oleh pihak swasta dalam pelaksanaan KPBU dapat berasal dari: (i) pembayaran oleh pengguna layanan (*User Pay*) yang dapat didukung pemerintah melalui fasilitas Dukungan Kelayakan (*Viability Gap Fund - VGF*) atau dukungan pemerintah melalui penyediaan sebagian aset; (ii) pengembalian melalui pembayaran secara berkala oleh Pemerintah berdasarkan prinsip

- ketersediaan layanan (*Availability Payment*); (iii) bentuk-bentuk lain yang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.
- b. Pendanaan Badan Usaha dalam bentuk penanaman modal baik dalam negeri maupun asing yang berasal dari kekayaan badan usaha yang bersangkutan maupun yang diperoleh dari pinjaman lembaga keuangan.
 - c. Pembiayaan Investasi Non Anggaran Pemerintah (PINA) adalah mekanisme fasilitasi untuk pendanaan proyek prioritas pembangunan dengan memanfaatkan dana jangka panjang yang bersumber dari non-anggaran pemerintah dan pelaksanaannya didorong dan difasilitasi oleh pemerintah.
 - d. Tanggung Jawab Sosial Perusahaan (*Corporate Social Responsibility - CSR*), merupakan bentuk komitmen perusahaan untuk berkontribusi pada peningkatan kualitas kehidupan komunitas setempat, maupun masyarakat pada umumnya. Pendanaan melalui CSR ini lebih banyak terfokus pada pembangunan sarana prasarana sosial, lingkungan, bantuan kelangsungan hidup, dan pemberdayaan masyarakat.
 - e. Filantropi, adalah sebuah aktivitas yang dilakukan oleh sekelompok orang ataupun yayasan untuk kebaikan (kemaslahatan) publik atau masyarakat dengan semangat kebaikan bersama melalui dana pribadi maupun kelompok yang dihimpun secara sukarela. Kegiatan yang dilakukan filantropis dapat berupa pembangunan sarana prasarana sosial, lingkungan, bantuan kelangsungan hidup, dan pemberdayaan masyarakat, dan advokasi.
 - f. Dana Keagamaan merupakan dana yang dikumpulkan dari penganut agama tertentu yang berpotensi untuk digunakan dalam kegiatan pembangunan. Secara umum, dana keagamaan terfokus pada proyek/kegiatan/program yang bersifat sosial dan pengembangan ekonomi masyarakat.

Dalam konteks skenario perencanaan infrastruktur transportasi laut menjadi salah satu komponen terbesar dalam pemenuhan kebutuhan pendanaan khususnya pembangunan fasilitas pelabuhan dan pengadaan kapal-kapal negara untuk mendukung keselamatan dan kemanan pelayaran serta pengadaan kapal

perintis. Peningkatan jaringan angkutan laut akan memberikan implikasi terhadap peningkatan konektivitas dan aksesibilitas antar wilayah di Indonesia untuk mengurangi kesenjangan harga khususnya antar wilayah Barat dan Timur serta memberikan jaminan peningkatan pelayanan distribusi barang dan penumpang. Hal ini akan meningkatkan pula pendapatan sektor transportasi laut yang merupakan salah satu penggerak roda perekonomian negara.

15. Peran Badan Usaha dalam Pemenuhan Kebutuhan Transportasi Laut Untuk Kesejahteraan Masyarakat.

Kemitraan Pemerintah-Swasta (*Public- Private Partnership*) merupakan salah satu cara untuk mengkolaborasikan peran-peran tersebut. Kemitraan Pemerintah Swasta merupakan kerjasama pemerintah dan swasta, dimana sektor swasta menyediakan modal investasi penting dalam penanganan penyediaan prasarana skala besar.⁶⁰ Masuknya sektor swasta, maka persaingan akan lebih tumbuh, efisiensi diperkirakan akan lebih baik dan pelayanan dapat lebih bervariasi.⁶¹ Sektor swasta memang terkondisikan untuk bekerja secara efektif dan efisien dengan struktur organisasi dan personil yang tidak kaku, dimana hal tersebut tidak ditemukan dalam lingkungan kerja instansi pemerintah.⁶²

Dalam Undang Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah, urusan wajib yang menjadi kewenangan pemerintahan daerah untuk kabupaten/kota merupakan urusan yang berskala kabupaten/kota meliputi: perencanaan dan pengendalian pembangunan; perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang; penyelenggaraan ketertiban umum dan ketentraman masyarakat; penyediaan sarana dan prasarana umum; penanganan bidang kesehatan; penyelenggaraan pendidikan; penanggulangan masalah sosial; pelayanan bidang ketenagakerjaan; fasilitasi pengembangan koperasi, usaha kecil dan menengah; pengendalian lingkungan hidup; pelayanan pertanahan; pelayanan kependudukan, dan catatan sipil; pelayanan administrasi umum pemerintahan; pelayanan administrasi penanaman modal; penyelenggaraan

⁶⁰Soesilo, Nining L. 2000. " Reformasi Pembangunan dengan Langkah-Langkah Manajemen Strategik, Jakarta: Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik. FE-UI

⁶¹Ibid

⁶² Rukmana, Nana et al. (eds). 1993. Manajemen Pembangunan Prasarana Perkotaan, , Jakarta: LP3ES.

pelayanan dasar lainnya; dan urusan wajib lainnya yang diamanatkan oleh peraturan perundang-undangan.⁶³

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan disebutkan bahwa kegiatan jasa terkait dengan Pelabuhan seperti yang diamanatkan Undang Undang 17 tahun 2008 di atas pada Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 ini dijabarkan sebagai berikut : Kegiatan tersebut di atas dilakukan oleh orang perorangan warga negara Indonesia dan/ atau Badan Usaha. Badan Usaha tersebut dapat melakukan pengusahaan pada 1 (satu) atau beberapa terminal dalam 1 (satu) pelabuhan. Badan Usaha Pelabuhan dalam melakukan kegiatan usahanya wajib memiliki izin usaha yang diberikan oleh : a) Menteri untuk Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul; b) Gubernur untuk Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan pengumpan regional dan; c) Bupati/walikota untuk Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan pengumpan lokal. Dan usaha sebagaimana dimaksud di atas diberikan setelah memenuhi persyaratan :

- a) Memiliki nomor wajib pajak
- b) Berbentuk badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah atau perseroan terbatas yang khusus didirikan di bidang kepelabuhanan
- c) Memiliki akte pendirian perusahaan dan
- d) Memiliki keterangan domisili perusahaan.⁶⁴

Penetapan Badan Usaha Pelabuhan yang ditunjuk untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan pada pelabuhan yang berubah statusnya dari pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial menjadi pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilakukan pemberian melalui konsensi dari Otoritas Pelabuhan. Konsensi diberikan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang yang dituangkan dalam bentuk perjanjian. Pemberian konsensi kepada Badan Usaha Pelabuhan dilakukan melalui mekanisme pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan. Jangka waktu konsensi dimaksud disesuaikan dengan pengembalian dana investasi dan keuntungan yang wajar. Dalam hal

⁶³ Undang Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah

⁶⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan

masa konsensi telah berakhir, fasilitas pelabuhan hasil konsensi beralih atau diserahkan kembali kepada penyelenggara pelabuhan.

Dalam panduan Pedoman Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) hal yang diutamakan adalah bidang infrastruktur dalam kerjasama pemerintah dan swasta Program Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) ini mencakup: Bandar Udara, Pelabuhan Laut dan sungai, Jalan dan jembatan Jalan kereta api dll. Dalam interaksi antara berbagai pihak ini diatur oleh tiga perangkat undang undang dan beberapa peraturan sebagai berikut :

- a) Peraturan Kerjasama pemerintah dan swasta (KPS)
- b) Peraturan khusus sektoral
- c) Peraturan umum lainnya yang mengatur tentang berbagai kegiatan usaha di Indonesia

Ketentuan umum Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) adalah Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2008 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur dan telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 yang menyatakan bahwa peraturan ini mengatur kerjasama pemerintah dan swasta untuk proyek proyek infrastruktur tertentu dalam hal ini termasuk mengenai bandara, pelabuhan, jalur kereta api, jalan, penyediaan air bersih dll. Bidang utama dalam mengembangkan bisnis pelabuhan antara lain terkait dengan *port business, marine business, logistics business dan other business* (Rusdi, 2012).

Sektor swasta telah terbukti banyak membantu pemerintah terutama dalam penyediaan infrastruktur di negara-negara yang sedang berkembang. Sisi lain dari aspek peran serta sektor swasta dalam penyediaan infrastruktur adalah prinsip kepentingan swasta dalam menjalankan usaha, dimana modal besar yang diinvestasikan tentu harus ada jaminan kepastian pengembalian dengan keuntungan yang memadai. Prinsip *profit oriented* ini seringkali berbenturan dengan kepentingan pemerintah yang lebih bersifat sosial kemasyarakatan.⁶⁵

Pendekatan Kerjasama Pemerintah-Swasta (*public private partnership*) dipandang penting untuk memenuhi ketersediaan sarana dan prasarana dasar daerah tertinggal dan peningkatan pelayanan kebutuhan dasar masyarakat.

⁶⁵ Hindersah, Hilwati. 2003. "Porspek Kemitraan Pemerintah Swasta dalam Penyelenggaraan Pelayanan Infrastruktur." *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Nomor 03/Tahun ke-3.

Mengingat keterbatasan kemampuan pemerintah, baik berupa keterbatasan sumber daya keuangan dan sumber daya manusia maka keterlibatan sektor privat penting dalam urusan publik untuk memenuhi ketersediaan sarana dan prasarana dasar daerah tertinggal dan peningkatan pelayanan kebutuhan dasar masyarakat salah satunya adalah sarana transportasi. Sarana transportasi yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat baik di perkotaan maupun di pedesaan, baik sarana transportasi darat, laut maupun udara. Sarana transportasi ini sangat dibutuhkan di semua sektor pembangunan yang ada di kota/kabupaten yaitu pertanian, perdagangan, perikanan, pertambangan, pariwisata dan lain sebagainya.

Dalam pengembangan transportasi laut, pemerintah membutuhkan peran-peran lembaga swasta sebagai penopang perekonomian masyarakat. Agar dapat mengendalikan dan mengikat peran swasta, maka mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 83 tahun 2010 tentang Panduan Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi sebagai pedoman dalam pengelolaan pengembangan transportasi laut. Peraturan Menteri ini mengatur tentang perencanaan proyek, persiapan prastudi kelayakan proyek, kajian kelayakan proyek, kajian lingkungan dan sosial, kajian bentuk kerja sama dalam penyediaan infrastruktur, kajian kebutuhan dukungan pemerintah, rancangan rencana pengadaan badan usaha, rancangan ketentuan (*termsheet*) kerja sama sampai pada pengoperasian.⁶⁶

Dalam rangka pemenuhan kebutuhan transportasi laut, badan usaha/swasta juga membangun sinergitas dengan pemerintah pada:

- a. pengembangan *logistic center* sebagai penguatan konsep konektivitas dalam rangka efektifitas dan efisiensi,
- b. penguatan dan pengembangan konektivitas melalui; konektivitas infrastruktur dan teknologi informasi
- c. harmonisasi regulasi dan penguatan profesionalisme dan koordinasi antar *stakeholder*
- d. penguatan dan peningkatan *shipping line/operator* pelayaran guna menjamin integrasi dan system distribusi kargo.

⁶⁶ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 83 tahun 2010 tentang Panduan Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

16. Kesiapan dan peran masyarakat tentang pemenuhan kebutuhan transportasi laut

Prinsip keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia merupakan tujuan utama dari pembangunan, selain dari pertumbuhan ekonomi yang setinggi-tingginya. Pembangunan berarti memberikan hak setiap warga masyarakat untuk mengambil peran berdasarkan hak yang sama. Hadjisarosa (1974) (dalam Lutfi, 2006) mengatakan bahwa kriteria yang digunakan dalam menyatakan tingkat pertumbuhan suatu daerah ditentukan oleh “tingkat kemudahan” masyarakat dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Semakin besar tingkat kemudahan pada suatu tempat, berarti semakin besar daya tariknya untuk menarik sumber daya kegiatan ekonomi untuk datang ke tempat tersebut.⁶⁷

Wilson (1996) (dalam Zaki Mubarak, 2010) menjelaskan empat tahapan dalam pemberdayaan masyarakat, yaitu tahap penyadaran, tahap pemahaman, tahap pemanfaatan, dan tahap pembiasaan. Tahap pembiasaan adalah tahapan paling akhir dalam proses pemberdayaan, dimana masyarakat telah terbiasa untuk terlibat secara aktif dalam pembangunan di lingkungannya, karena pada dasarnya hasil atau keluaran yang didapatkan adalah untuk kepentingan mereka sendiri.⁶⁸ Dalam pembangunan, konsep pemberdayaan menurut Frideman (1992) (dalam Ginanjar K.1997:55) termasuk dalam *alternative development*, yang menghendaki *inclusive democracy, appropriate economic growth, gender equality, and intergeneration equality*. Dalam upayanya untuk meningkatkan harkat dan martabat lapisan masyarakat yang masih dalam kondisi ketidakberdayaan, kemiskinan, ketidakmampuan, dan sulit untuk membangun sumber daya manusia karena harus terus memenuhi kebutuhan hidup kesehariannya, pemberdayaan menjadi sebuah alternatif solusi dari kebijakan pemerintah pusat atau daerah

⁶⁷ Lutfi. 2006. *Identifikasi Pengaruh Perubahan Fungsi Lahan Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Pinggiran Kota, Studi Kasus: Kecamatan Palu Utara*. Maktek Tahun VIII No.1 Januari 2006.

⁶⁸ Mubarak, Zaki. 2010. *Evaluasi Pemberdayaan Masyarakat ditinjau dari Proses Pengembangan Kapasitas pada Kegiatan PNPM Mandiri Perkotaan di Desa Sastrodiarjan Kabupaten Pekalongan*. Tesis, Universitas Diponegoro, Semarang. Tidak diterbitkan.

dalam memberikan kesempatan seluasluasnya bagi perbaikan kehidupan masyarakat.⁶⁹

Untuk mencapai pemberdayaan tersebut, pengembangan masyarakat kiranya penting dilakukan, pada kasus tertentu pengembangan masyarakat dilakukan sebagai cara untuk memperbaiki pelayanan dan fasilitas publik, menciptakan tanggung jawab pemerintah lokal, meningkatkan partisipasi masyarakat, memperbaiki kepemimpinan, membangun kelembagaan-kelembagaan baru, melaksanakan pembangunan ekonomi dan fisik, dan lingkungan (Nasdian, 2014).⁷⁰ Kemudian pengembangan masyarakat, yakni semua usaha swadaya masyarakat digabungkan dengan usaha-usaha pemerintah setempat guna meningkatkan kondisi masyarakat dibidang ekonomi, sosial, dan kultural serta untuk mengintegrasikan masyarakat yang ada ke dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, dan memberikan kesempatan yang memungkinkan masyarakat tersebut membantu secara penuh pada kemajuan dan kemakmuran bangsa.

Menurut Sanders (1958) (dalam Nasdian, tt:32) pengembangan masyarakat dapat dilihat sebagai proses, metode, program, atau gerakan. **Proses**, pengembangan masyarakat dilihat sebagai suatu proses bergerak dalam tahapan-tahapan, dari suatu kondisi atau keadaan tertentu ke tahap-tahap berikutnya yang mencakup kemajuan dan perubahan dalam arti kriteria terspesifikasi. Segala persoalan yang menyangkut kepentingan bersama dalam pengambilan keputusannya harus melibatkan semua masyarakat untuk menuntaskan masalah yang dihadapi mereka. Harapannya adalah pekerjaan dapat diselesaikan secara bersama dan dinikmati oleh seluruh masyarakat tersebut dengan sumber daya yang tersedia dalam lingkungan mereka sendiri. **Metode**, merupakan suatu cara untuk mencapai tujuan dengan cara sedemikian rupa sehingga beberapa tujuan dapat dicapai. **Program**, metode pengembangan masyarakat dinyatakan sebagai suatu gugus prosedur dan isinya dinyatakan sebagai suatu daftar kegiatan. Pentingnya kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat daripada terfokus kepada program merupakan

⁶⁹ Ginanjar K. 1997. *Pembangunan Sosial dan Pemberdayaan: Teori, Kebijakan, dan Penerapan*. (t.p).

⁷⁰ Tonny, Nasdian Fredian. 2014. *Pengembangan Masyarakat*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

tujuan dari pelaksanaan program, alihalih memprioritaskan keunggulan program yang tentunya akan mengabaikan pembangunan mental masyarakat itu sendiri. **Gerakan**, pengembangan masyarakat merupakan suatu perjuangan, sehingga menjadi alasan yang membuat individu-individu yang ada turut mengabdikan. Dalam hal ini, pengabdian masyarakat tidak netral, seperti sebagai suatu proses, tetapi menyangkut emosi. Pengembangan masyarakat dipersembahkan untuk kemajuankemajuan bagi suatu konsep filosofis bukan konsep ilmiah, karena kemajuan harus dipandang dalam kaitannya dengan nilai-nilai dan tujuan-tujuan yang berbeda dalam sistem sosial dan politik yang juga berbeda.⁷¹

Sebagai sebuah perencanaan sosial, pengembangan masyarakat tentunya memiliki asas-asas yang perlu menjadi landasan. Asas tersebut, antara lain: mengikutsertakan masyarakat dalam setiap proses pengambilan keputusan; menyinergikan secara komprehensif strategi pemerintah, pihak-pihak terkait, dan partisipasi warga; membuka akses warga atas bantuanbantuan profesional, teknis, fasilitas, serta insentif lainnya agar meningkatkan partisipasi warga; dan mengubah perilaku profesional agar lebih peka pada kebutuhan, perhatian, dan gagasan warga komunitas. (Ife, 1995, dalam Nasdian, 46-47).⁷²

Begitu pentingnya pemberdayaan masyarakat melalui pengembangan masyarakat terpadu tentu harus dilakukan secara terencana. Hasilnya sudah bisa dipastikan akan memberikan kepuasan terhadap masyarakat dalam proses perubahan tersebut. Pemberdayaan membahas bagaimana individu, kelompok, ataupun komunitas berusaha untuk memutuskan tujuan masa depan mereka sendiri sesuai dengan apa yang mereka harapkan. Merekalah yang mengolah apa saja yang menjadi kebutuhan mereka sendiri dalam menyelesaikan persoalan yang mereka hadapi.

Berdasarkan kesamaan masalah dalam kehidupan mereka, sangat efektif jika kesadaran solidaritas dengan identitas yang seragam akan menunjukkan kemampuan kuat untuk berubah. Sebelum dilakukan pemberdayaan masyarakat perlu dikembangkan partisipasi komunitas yang memperhatikan

⁷¹ ⁷¹ Tonny, Nasdian Fredian. 2014. *Pengembangan Masyarakat*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

⁷² Ibid

segala aspek lokalitas. Dalam pendekatan komunitas, asumsi yang digunakan meliputi perhatian warga komunitas pada upaya-upaya perubahan. Dimana keberhasilan pengembangan masyarakat berkorelasi dengan derajat atau peluang warga komunitas untuk berpartisipasi. Isu dan masalah ditingkat komunitas dapat dipecahkan berlandaskan kebutuhan warga komunitas. Di samping itu pengembangan pembangunan secara terpadu adalah penting dalam pengembangan komunitas karena keterkaitan antarmasalah dan isu-isu komunitas. Termasuk di dalamnya pemahaman komunitas dalam pendekatan pemecahan masalah yang meliputi kolektivitas masyarakat, lokasi geografis, dan pelebagaan yang memberikan identitas khusus pada komunitas.

Dalam perencanaan pembangunan, dimensi wilayah adalah hal yang sangat penting dan merupakan faktor yang harus diperhitungkan dalam menganalisis dan menentukan suatu program atau proyek dilaksanakan. Wilayah dikonotasikan dengan lokasi suatu kegiatan pembangunan atau kegiatan-kegiatan ekonomi seperti industri atau pabrik, perusahaan dan fasilitas pelayanan. Dengan demikian, pemilihan atau penentuan lokasi akan berpengaruh terhadap kelangsungan kegiatankegiatan tersebut. Jika penentuan lokasinya dilakukan secara tepat, maka diharapkan kegiatan tersebut akan berlangsung secara produktif dan efisien, tetapi dapat pula sebaliknya yaitu pemilihan lokasi yang tidak tepat akan mengakibatkan kegiatan tersebut tidak produktif dan tidak efisien. Oleh karena itu pemilihan lokasi dari setiap kegiatan usaha harus dipertimbangkan secara cermat dan tepat (Rahardjo Adisasmitta. 2008:1).⁷³

Prinsip penting dalam pelaksanaan pendekatan pembangunan wilayah yang utuh dan terpadu adalah kemampuan menemukan potensi wilayah yang ada untuk dikembangkan dengan berbagai masukan program pembangunan. Dengan telah ditemukannya potensi wilayah tersebut maka berbagai masukan program pembangunan dapat diarahkan sesuai dengan tingkat perkembangan potensi di masing-masing wilayah (Mohammad Ikhwanuddin M, 2009:73-7).⁷⁴ Pertumbuhan wilayah didasari oleh konsep pusat pertumbuhan yang

⁷³ Adisasmitta, Rahardjo. 2008. *Pengembangan Wilayah: Konsep dan Teori*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

⁷⁴ Ikhwanuddin M, Mohammad. 2009. *Membangun Daerah yang Berkemajuan, Berkeadilan, dan Berkelanjutan*. Bogor: IPB Press.

menyatakan bahwa adanya konsentrasi kegiatan industri pada daerah tertentu dapat mendorong pertumbuhan ekonomi. Menurut Richardson (dalam (Sjafrizal, 2012 :141-142), ada empat karakteristik utama dari sebuah pusat pertumbuhan, yaitu: (a) adanya sekelompok kegiatan ekonomi yang terkonsentrasi pada suatu lokasi tertentu; (b) konsentrasi kegiatan ekonomi tersebut mampu mendorong pertumbuhan ekonomi yang dinamis; (c) terdapat keterkaitan *input* dan *output* yang kuat antara sesama kegiatan ekonomi pada pusat tersebut; dan (d) dalam kelompok kegiatan ekonomi tersebut terdapat sebuah industri induk yang mendorong pengembangan kegiatan ekonomi pada pusat tersebut. Dengan demikian, memusatkan atau mengkonsentrasikan kegiatan industri disuatu lokasi tertentu, diharapkan pembangunan akan menjalar pada sektor-sektor lainnya di seluruh wilayah.⁷⁵

Setiap upaya pembangunan ekonomi daerah adalah untuk meningkatkan kesempatan kerja dan peningkatan pendapatan masyarakat. Dalam upaya mencapai tujuan tersebut, pemerintah daerah dan masyarakat harus bersama-sama terlibat aktif dengan menggunakan atau memanfaatkan potensi-potensi yang ada untuk membangun perekonomian daerahnya (Pieter N. De Fretes. 2007:8).⁷⁶ Terlebih di era otonomi daerah seperti sekarang ini, pemerintah daerah mempunyai kewenangan untuk menentukan arah kebijakan pembangunan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di daerahnya, sehingga rangkaian proses-proses pembangunan dapat berjalan lebih mudah.

Pembangunan selayaknya memperhatikan kepentingan dan keterlibatan masyarakat untuk berperan serta baik langsung ataupun tidak langsung guna meningkatkan kesejahteraan hidupnya, bukan menyingkirkan mereka dalam proses pembangunan tersebut. Pembangunan industri adalah salah satu cara yang paling masif dan berdampak baik bagi peningkatan perekonomian masyarakat disatu kawasan tertentu khususnya penduduk asli daerah tersebut. Pada kenyataannya, banyak pembangunan yang malah menyingkirkan masyarakat setempat karena kurangnya persiapan yang matang dari pemerintah daerah dalam mempersiapkan sumber daya manusia yang mampu

⁷⁵ Sjafrizal. 2012. *Ekonomi Wilayah dan Perkotaan*. Jakarta: Rajawali Pers.

⁷⁶ De Fretes, Pieter N. 2007. Analisis tentang Pengaruh Investasi terhadap Pembangunan Ekonomi di Provinsi Papua. *Jurnal Aplikasi Manajemen*, Vol. 5. Hal. 8 -17 Tahun 2007.

bersaing dan mampu mengikuti proses pembangunan itu sendiri. Pentingnya identifikasi terhadap kesiapan masyarakat tersebut harus dilakukan dan dicarikan pemecahannya oleh pemerintah pusat dan daerah, agar masyarakat dapat diikutsertakan sebagai subjek dari pembangunan tersebut.

Partisipasi masyarakat dalam pembangunan pada hakekatnya adalah pemberdayaan masyarakat, keikutsertaan masyarakat dalam proses pembangunan merupakan proses untuk membuat masyarakat berdaya memperbaiki kehidupan mereka. Dorongan dan gagasan awal dalam memberikan kesempatan masyarakat untuk ikut dalam proses pembangunan ini menjadi tanggung jawab pemerintah daerah dalam menginisiasi, mendukung, dan merencanakan secara bersama kegiatan apa yang dapat dijadikan peluang selain pengembangan sumber daya manusia yang menjadi sasaran utama kegiatan tersebut

Perubahan sosial dalam masyarakat sudah bisa dipastikan akan terjadi akibat dari pembangunan disuatu wilayah, kesempatan baru dalam meningkatkan kesejahteraan perekonomian masyarakat setempat berjalan seiring dengan segala akibat positif dan negatif dari pembangunan tersebut. Hal ini berarti pembangunan tidak hanya mampu memberikan keuntungan ekonomi yang signifikan, tetapi juga menimbulkan perubahan sosial dan budaya terhadap masyarakatnya, baik pola hidup maupun masalah-masalah sosial lainnya. Sebagai rangkaian untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pembangunan harus dilakukan secara terus menerus dengan melibatkan masyarakat sebagai objek sekaligus subjek. Sesuai dengan semangat otonomi daerah yang mengikutsertakan masyarakat, tentu perlu kemauan yang kuat dari pemerintah melalui perencanaan yang baik dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan.

Kabupaten Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu di Provinsi Maluku Utara termasuk daerah tertinggal yang perlu perhatian khusus oleh pemerintah daerah dan pusat untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya. Pembangunan memerlukan manusia sebagai faktor utama, dan juga pembangunan selalu menggunakan lahan yang pada akhirnya akan menimbulkan masalah karena hampir seluruh kegiatan manusia melibatkan penggunaan lahan, sebagai aktivitas politik yang sangat dipengaruhi oleh

kondisi sosial dan ekonomi. Pembangunan dalam kawasan tertentu, keberadaannya memiliki potensi yang kuat sebagai pendorong peningkatan kesejahteraan bagi masyarakat dan daerah disekitarnya. Secara sengaja, terencana ataupun tidak penggunaan lahan/perubahan fungsi lahan akan terjadi. Pemanfaatan yang lebih produktif tentu dengan segala konsekuensinya harus diantisipasi sejak awal oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah.

Pengaturan penguasaan tanah pantai yang pengelolaan wilayah pesisir oleh masyarakat di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil jo. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil serta tidak terlepas pula dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok Agraria atau yang dikenal dengan nama UUPA. Selain mengacu pada peraturan perundang-undangan tersebut di atas, pemanfaatan wilayah pesisir di tiap daerah diatur pula dengan Peraturan Daerah, baik Provinsi maupun Kabupaten/Kota. Penguasaan tanah pantai dan pengelolaan wilayah pesisir di Indonesia diserahkan kepada PT. (persero) Pelabuhan Indonesia diserahkan kepada PT. (persero) Pelabuhan Indonesia (PELINDO) untuk mengelolanya. Oleh karena itu, bagi masyarakat yang ingin menggunakannya harus mendapat izin dari PT. (persero) Pelabuhan Indonesia (PELINDO). Status penguasaan tanah pantai oleh masyarakat adalah merupakan tanah hak pakai yang diberikan oleh PT. (persero) Pelabuhan Indonesia (PELINDO). Negara memberikan kewenangan kepada PT. (persero) Pelabuhan Indonesia (PELINDO) untuk kemudian mengelola wilayah pesisir yang berada di lingkup kerjanya melalui hak pengelolaan sehingga bagi pihak-pihak yang akan memberdayakan dan memanfaatkan wilayah pesisir tersebut harus melalui izin PT. (persero) Pelabuhan Indonesia (PELINDO).⁷⁷

⁷⁷ Muhammad Ilham Saputra. Penguasaan Tanah Pantai dan Wilayah Pesisir di Indonesia. Jurnal Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makasar. Disperkim.samarindakota.go.id/asset/filelib/ads/22-34-1-PB.pdf

17. Hasil Analisa Upaya Penyelesaian Keterhubungan Wilayah/Transportasi Laut antar Wilayah Indonesia Timur

Berdasarkan Teori Pembangunan Ekonomi, Kontribusi sektor transportasi yang efektif dan efisien, secara nyata akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan standar hidup masyarakat melalui peningkatan nilai produk domestik bruto pada sektor-sektor yang membutuhkan layanan transportasi. Namun demikian, dewasa ini kegiatan transportasi laut bukan hanya berfungsi sebagai sektor penunjang terhadap sektor lain, akan tetapi sudah merupakan kegiatan bisnis yang memberikan sumbangan terhadap pendapatan nasional yang menjadi domain dari pemerintah, maka pemerintah harus mengambil kebijakan yang strategis dan implementatif dalam penyelesaian masalah konektivitas di Wilayah Indonesia Timur (Maluku Utara,). Karena itulah, sebagai bentuk pertanggungjawaban kepada masyarakat, maka pemerintah berkewajiban mencari solusi konektivitas laut di Indonesia Timur (Maluku Utara) yang harus dilakukan dengan mengutamakan prioritas peningkatan distribusi barang dan jasa sehingga logistik lebih murah dengan cara:

1. Sarana dan Prasarana Transportasi pada Kawasan Indonesia Timur

Dalam upaya menyelesaikan persoalan konektivitas antar wilayah maka peran infrastruktur transportasi darat, laut dan udara sangat penting. Kondisi infrastruktur yang masih kurang dan sarana transportasi yang terbatas mengakibatkan pada frekwensi pergerakan yang rendah. Kunci utama dalam meningkatkan pergerakan untuk menekan biaya logistik yang mahal adalah membangun infrastruktur yang masif dalam upaya mengejar ketertinggalan pembangunan di Indonesia Timur (Maluku Utara). Prioritas pembangunan infrastruktur transportasi adalah infrastruktur jalan, pelabuhan laut, pelabuhan penyeberangan dan pelabuhan sungai, hal ini mengingat distribusi barang dalam jumlah besar dan dapat menjangkau wilayah pedalaman lebih efisien dengan moda angkutan laut dan darat.

Untuk pembangunan sektor berbasis kewilayahan diperlukan penguatan koordinasi antar sektor dan antar tingkatan pemerintahan. Koordinasi antar tingkatan pemerintahan wilayah Maluku Utara dalam hal ini Kabupaten

Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu menjadi hal yang urgen dilakukan, mengingat kondisi keterbatasan akses transportasi laut yang selama ini menjadi kendala percepatan pembangunan.

2. Konektivitas dalam Mendukung Ekonomi Wilayah

Efektifitas pergerakan barang dan orang tidak hanya tergantung pada banyaknya infrastruktur transportasi tetapi infrastruktur yang dibangun harus terintegrasi antara satu infrastruktur satu dengan infrastruktur lain. Dengan integrasi antara moda transportasi maka pergerakan lebih efisien dan dapat mendistribusikan barang secara berkelanjutan dan murah. Kondisi ekonomi Kawasan Indonesia Timur (Maluku Utara) yang jauh tertinggal dari Indonesia bagian barat dikarenakan tingkat aksesibilitas yang rendah mengakibatkan barang tidak terdistribusi dengan baik dan harga barang tidak kompetitif. Selain itu, persoalan transportasi yang belum terintegrasi mengakibatkan kontinuitas ketersediaan barang tidak terjamin. Kebutuhan akan transportasi yang terintegrasi merupakan hal yang sangat mendesak karena dengan transportasi dengan tingkat aksesibilitas tinggi mendorong akan harga barang yang terjangkau oleh masyarakat dan ketersediaan barang akan selalu terjamin ketersediaannya. Biaya logistik yang rendah mengakibatkan barang lebih kompetitif sehingga gairah perdagangan di Kawasan Timur Indonesia (Maluku Utara) akan makin seimbang dengan baik dan ekonomi akan semakin tumbuh.

3. Tol Laut

Tol laut adalah konsep untuk memperbaiki proses pengangkutan logistik di Indonesia yang saat ini sedang gencar diterapkan di masa kepemimpinan Presiden ke-7 Indonesia, Joko Widodo. Sehingga diharapkan proses distribusi barang (terutama bahan pangan) di Indonesia menjadi semakin mudah. Kemudian, berdampak pada harga bahan pokok yang semakin merata di seluruh wilayah Indonesia. Yang perlu masyarakat Indonesia ketahui adalah konsep tol laut ini bukan berarti membuat jalan tol di atas laut. Melainkan jalur pelayaran bebas hambatan yang menghubungkan hampir seluruh pelabuhan

di Indonesia seperti yang sudah dijelaskan oleh Bapak Joko Widodo dalam videonya yang diunggah di Youtube.

Contoh pelabuhan yang terhubung dengan tol laut Indonesia sesuai cetusan Bapak Joko Widodo adalah pelabuhan Tanjung Priok dengan Tanjung Perak, Sorong dengan Tanjung Perak. Tentunya sudah sangat jelas kapal yang digunakan untuk melintasi tol laut adalah kapal yang memiliki kapasitas dan volume sangat besar. Selain agar sekali pengangkutan dapat dimaksimalkan untuk mengirim barang dalam jumlah besar, kapal tol laut juga harus mampu melintasi laut dengan jarak yang cukup jauh.⁷⁸

Adapun manfaat dari Tol Laut itu sendiri yaitu:

- a. Meningkatkan Kesejahteraan Semua Lapisan Masyarakat Indonesia
- b. Meningkatkan Kemandirian dan Jumlah Pendapatan Nelayan Indonesia
- c. Pembangunan Infrastruktur dan Mengurangi Angka Pengangguran Indonesia

Konsep Tol Laut adalah memperkuat jalur pelayaran dengan titik berat pada Indonesia Bagian Timur (Maluku Utara), koneksi jalur pelayaran dari barat ke Timur Indonesia (konektivitas), kemudahan akses niaga dari negara-negara pasifik bagian selatan ke negara asia bagian timur serta pelayaran secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke Timur Indonesia. Selain itu sentra logistik di beberapa daerah akan meningkatkan efisiensi logistik, mengurangi kesenjangan ekonomi antar daerah sehingga mendorong tumbuhnya pusat perekonomian yang baru. Tol laut pada dasarnya adalah pergerakan atau mendistribusikan barang melewati laut secara efisien, yang berdampak pada efek ekonomi di daerah tersebut. Diperlukan pergerakan kapal yang melayani secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia. Program Tol Laut bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan di kawasan timur Indonesia yang merupakan daerah yang membutuhkan konsumsi bahan pokok dan barang penting lainnya yang merupakan kebutuhan primer.

Kemampuan daya beli masyarakat pada daerah-daerah belakang (*hinterland*) di pelabuhan-pelabuhan tujuan yang dilayani oleh kapal Tol Laut

⁷⁸ <https://www.knic.co.id/id/pengertian-dan-manfaat-tol-laut>

masih jauh dibandingkan dengan daerah *hinterland* pelabuhan di kawasan Indonesia Barat kecuali di beberapa pulau terluar di kawasan barat kecuali di beberapa pulau terluar di kawasan barat Indonesia seperti Pulau Natuna.

Pemerintah dalam hal ini kementerian perhubungan harus dapat merancang jaringan distribusi yang efisien. Pengoperasian kapal perintis dilakukan oleh pemerintah dengan cara bekerjasama dengan operator kapal atau perusahaan pelayaran trayek keperintisan dilaksanakan oleh perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk atau penugasan pada perusahaan pelayaran nasional milik BUMN. Selengkapnya jaringan trayek baru 18 (delapan belas) trayek dapat dilihat pada gambar dan tabel pada lampiran II.



BAB IV PENUTUP

18. Simpulan

Hasil analisis data dalam penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. Dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat, maka pemerintah perlu memperhatikan ketersediaan dan pemenuhan kebutuhan transportasi laut, utamanya pada Kawasan Timur Indonesia (Provinsi Maluku Utara, Kabupaten Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu) dan daerah-daerah yang termasuk dalam kategori daerah tertinggal. Pemenuhan kebutuhan transportasi laut bagi Kawasan Timur Indonesia dan daerah-daerah tertinggal lainnya merupakan suatu keharusan yang perlu pemerintah bijaki, sebab transportasi laut di daerah-daerah ini menjadi sarana dan akses paling utama dalam rangka mobilisasi warga dan pengangkutan atau pendistrusian barang serta jasa. Keterbatasan aksesibilitas dan sempitnya ruang gerak masyarakat ini sangat berimplikasi pada tingkat perekonomian dan sekaligus kesejahteraan masyarakat. Selain itu, perlu dibentuk pula POS Angkatan Laut di daerah 3 T sebagai bentuk perlindungan dan memberikan keselamatan dan keamanan bagi masyarakat pengguna transportasi laut.

- b. Badan usaha/swasta memiliki peran yang sangat strategis dalam upaya pemenuhan kebutuhan transportasi laut bagi masyarakat. Alokasi anggaran yang disiapkan oleh pemerintah melalui skema pembiayaan yang terbatas sangat memungkinkan untuk membuka kemitraan antara pemerintah dan swasta/badan usaha. Peran badan usaha/swasta terhadap pembangunan infrastruktur sangat signifikan, baik dari sisi pendanaan maupun pada penyediaan sumber daya manusia dalam pembangunan. Oleh karena itulah, pemerintah perlu membuka kran kerja sama seluas-luasnya untuk melibatkan Badan usaha/swasta dalam pengembangan dan pemenuhan kebutuhan transportasi laut bagi masyarakat. Adanya regulasi yang tumpang tindih dan berbelit-belit menjadi hambatan bagi swasta sekaligus

tantangan bagi pemerintah untuk memperbaiki dan menuntaskan persoalan ini.

- c. Kesiapan dan peran masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi laut. Pembangunan seharusnya memperhatikan kepentingan dan keterlibatan masyarakat untuk berperan serta, baik langsung atau pun tidak langsung guna meningkatkan kesejahteraan hidupnya, bukan menyingkirkan mereka dalam proses pembangunan tersebut. Setiap upaya pembangunan ekonomi daerah adalah untuk meningkatkan kesempatan kerja dan peningkatan pendapatan masyarakat. Dalam upaya mencapai tujuan tersebut, pemerintah daerah dan masyarakat harus bersama-sama terlibat aktif dengan menggunakan atau memanfaatkan potensi-potensi yang ada untuk membangun perekonomian daerahnya. Dengan memberikan kesempatan seluas-luasnya kepada masyarakat untuk berpartisipasi dalam proses pembangunan akan dapat membantu mendongkrak perekonomian dan mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

19. Rekomendasi

Setelah melakukan penelitian, membahas dan menyimpulkan hasil penelitian, maka penulis mengajukan beberapa rekomendasi pada bagian akhir Taskap ini, yaitu sebagai berikut.

1. Untuk pemerintah

Untuk mendukung pemenuhan kebutuhan transportasi laut bagi masyarakat di Kawasan Timur Indonesia dan daerah-daerah tertinggal lainnya maka pemerintah melalui kementerian terkait kiranya perlu:

- a) menyusun regulasi yang dapat memudahkan badan usaha/swasta untuk berinvestasi dalam pembangunan infrastruktur yang selama ini sangat rumit dan berbelit-belit. Selain itu, regulasi juga harus berbasis kebutuhan prioritas masyarakat terutama berkaitan dengan transportasi laut. Hal ini akan berdampak positif karena berkaitan langsung dengan peningkatan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat.
- b) mengeluarkan kebijakan yang pro masyarakat artinya setiap program pemerintah sedapat mungkin menysasar dan tepat pada masyarakat

yang membutuhkan. Di Kawasan Timur Indonesia misalnya, pemenuhan kebutuhan transportasi laut menjadi kebutuhan yang tidak bisa lagi ditawarkan karena sangat berimplikasi pada aksesibilitas dan mobilitas masyarakat.

- c) memfasilitasi dan mengawal percepatan pengembangan transportasi laut di Kawasan Timur Indonesia khususnya Maluku Utara yakni Kabupaten Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu yang merupakan daerah tertinggal berupa penyediaan armada kapal yang lebih layak, aman dan memiliki kapasitas angkut lebih besar.
- d) membuka kesempatan bagi masyarakat untuk ikut serta berperan dan berpartisipasi dalam pembangunan.

2. Untuk Badan usaha/swasta

Peran badan usaha/swasta sebagai mitra pemerintah dalam berbagai instrumen pembangunan juga sangat diperlukan. Hal ini menyusul anggaran yang disiapkan pemerintah terbatas sehingga memerlukan pihak lain dalam mensukseskan program pemerintah yang sedang direncanakan atau dikerjakan. Oleh karena itu, sangat diharapkan kepada Badan usaha/swasta untuk mendukung pemerintah dalam melaksanakan pembangunan Nasional terutama pada Kawasan Timur Indonesia khususnya di Provinsi Maluku Utara, Kabupaten Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu yang selama ini terhambat pada besaran APBD untuk pelaksanaan pembangunan. Selain itu, dalam melaksanakan pembangunan agar lebih mengedepankan kualitas daripada mengejar keuntungan sehingga hasilnya dapat berdaya guna dan bermanfaat bagi masyarakat dalam kurun waktu yang lama.

3. Untuk masyarakat

Masyarakat sebagai salah satu instrumen penting dalam pembangunan juga perlu melibatkan diri dan turut mendukung kebijakan pemerintah. Dalam hal ini kesiapan mental masyarakat sangat diperlukan. Dalam pengembangan transportasi laut misalnya, masyarakat perlu mendukung pemerintah dan badan usaha/swasta mulai dari perencanaan,

pelaksanaan sampai dengan evaluasi pekerjaan. Oleh karena itu, keterlibatan dan partisipasi masyarakat Kabupaten Kepulauan Sula dan Kabupaten Pulau Taliabu dalam pengembangan transportasi laut akan memberikan dampak positif terhadap pembangunan misalnya dengan memudahkan penyiapan lahan pembangunan (ganti/rugi), ikut berpartisipasi sebagai tenaga kerja serta membuka diri apabila tenaga kerja ahli berasal dari luar daerahnya. Dengan demikian, pengembangan transportasi laut secara langsung dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah tertinggal.



DAFTAR PUSTAKA

a. Literatur

- Abbas Salim, S.E., M.M, 2020. *Manajemen Transportasi*. Depok: PT Raja Grafindo Persada.
- Abraham H Maslow. 1984. *Motivasi dan Kepribadian: Teori Motivasi dengan Ancangan Hirarki Kebutuhan Manusia* (judul asli: *Motivation and Personality*). Diterjemahkan oleh Nurul Iman. Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo.
- Edward Marpaung. 2013. *TASKAP Peningkatan Pelayanan Transportasi Laut Guna Mendukung Ekonomi Masyarakat Dalam Rangka Pembangunan Nasional*.
- Erwan Agus Purwanto. 2007. *Jurnal Ilmu Sosial & Politik* Vol. 10, No.3. Yogyakarta: UGM.
- Herry Gunawan, S.E., M.M. 2019. *Pengantar Transportasi dan Logistik*. Depok: PT Raja Grafindo Persada.
- Iriyanto Widisuseno. 2006. *Makalah SIMNAS MPK IV: Ketahanan Nasional Dalam Pendekatan Multikulturalisme..* Surakarta: UNS.
- Lemhannas RI. 2021. *Materi Pokok Bidang Studi Ekonomi*. Jakarta: Pokja Lemhannas RI.
- Rustian H. Kawaluddin. 2003. *Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Santoso, Jonet. 2018. *Penduduk Miskin Transient: Masalah Kemiskinan yang Terabaikan. Ed. 1. Cet. 1*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Sunarti. 2012. Dikutip dari Kadhyta: 2014. *Analisis Tingkat Kesejahteraan Rumah Tangga Nelayan Mini*
- Supriyadi, R. Antara kordinasi, Realisasi, dan Implementasi Kebijakan Pembangunan Beranda Depan. Buletin Kawasan. Direktorat Kawasan Khusus dan Daerah Tertinggal. Jakarta

b. Peraturan Perundang-Undangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda Tahun 2010-2030.

Peraturan Presiden Nomor 26 tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.

Peraturan Presiden Nomor 32 tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025.

Peraturan Presiden 63 Tahun 2020 tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah.

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

c. Website

Badan Pusat Statistik. 2018. *Persentase Penduduk Miskin di Daerah Tertinggal 2016-2018*.
<https://www.bps.go.id/indicator/153/1238/1/persentase-penduduk-miskin-di-daerah-tertinggal.html> . Diakses tanggal 19 Februari 2021.

Badan Program Pembangunan PBB. 2019. *Daftar Negara Menurut Indeks Pembangunan Manusia*.
https://id.wikipedia.org/wiki/Daftar_negara_menurut_Indeks_Pembangunan_Manusia . Diakses tanggal 19 Februari 2021.

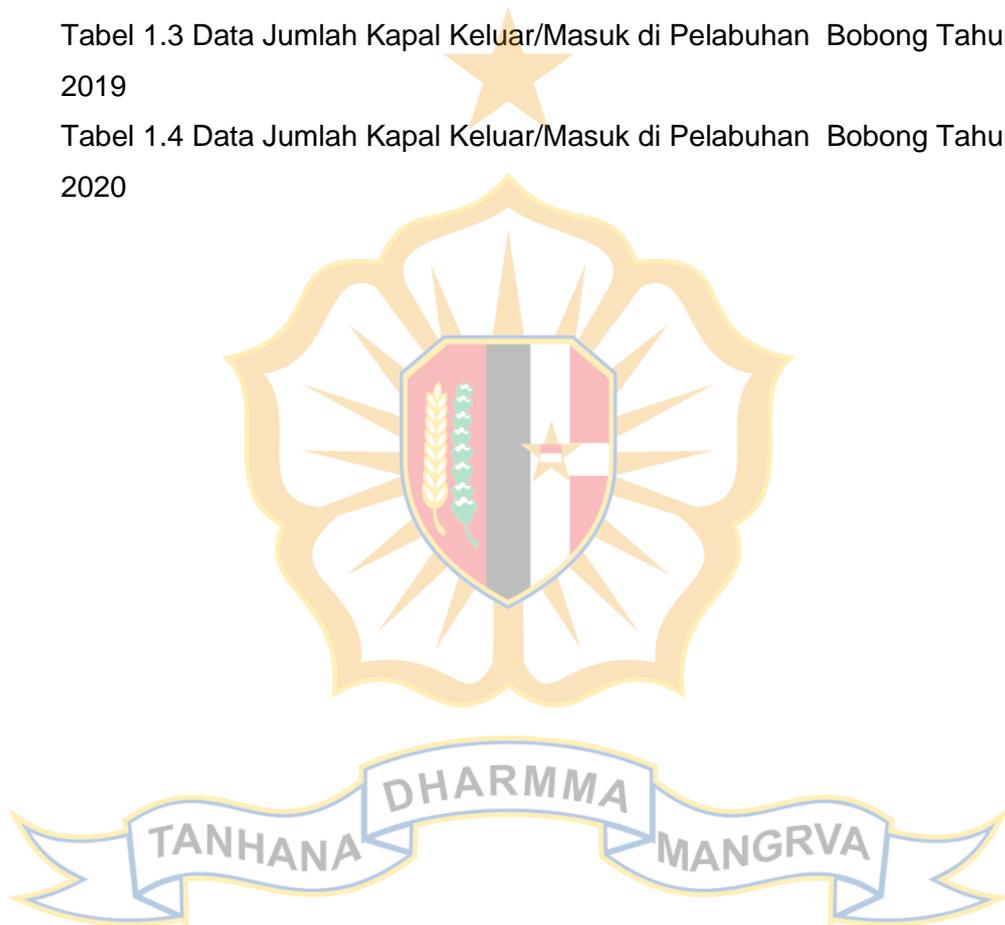
Direktorat Jenderal Kependudukan dan Pencatatan Sipil. 2020. *Data Kependudukan 2020*.
<https://nasional.kompas.com/read/2020/08/12/15261351/data-kependudukan-2020-penduduk-indonesia-268583016-jiwa?page=all>.
Diakses tanggal 19 Februari 2021.

LAMPIRAN 1:

Daftar Tabel

NO

- 1 Tabel 1.1 Pengaruh Adanya Transportasi Laut (Tol Laut) Terhadap Harga Tiket
- 2 Tabel 1.2 Pengaruh Adanya Transporatasi Laut (Tol Laut) Terhadap Harga Sembako
- 3 Tabel 1.3 Data Jumlah Kapal Keluar/Masuk di Pelabuhan Bobong Tahun 2019
- 4 Tabel 1.4 Data Jumlah Kapal Keluar/Masuk di Pelabuhan Bobong Tahun 2020



Tabel 1.1 Pengaruh adanya Transportasi Laut Tol Terhadap Harga Tiket

Rute	Kapal Rakyat	Tol Laut
Bau-Bau - Bobong	Rp. 360.000,00	Rp. 120.000,00
Raha-Bobong	Rp. 320.000,00	Rp. 110.000,00
KDI-Bobong	Rp. 280.000,00	Rp. 100.000,00

Sumber: Olahan Data primer

Tabel 1.2 Pengaruh adanya Transportasi Laut Tol Terhadap Harga Sembako

Nama Barang	Sebelum tahun 2019	Tahun 2019 – sekarang
Gula Pasir	Rp. 20.000,00/kg	Rp. 13.000,00/kg
Minyak	Rp. 26.000,00/kg	Rp. 18.000,00/kg
Beras	Rp. 16.000,00/kg	Rp. 12.000,00/kg
DII		

Sumber: Olahan data primer



Tabel 1.3 & Tabel 1.4 Data Jumlah Kapal Keluar/Masuk di Pelabuhan Bobong Tahun 2019/2020

A Data Jumlah Kapal Keluar/Masuk di Pelabuhan Bobong Tahun 2019

Tahun 2019																	
No	Bulan	Jumlah Kapal	Kapal Dari/Ke Luwuk				Kapal Dari/Ke Bau - Bau				Kapal Dari/Ke Kendari						
			Kapal	Barang		Penumpang		Kapal	Barang		Penumpang		Kapal	Barang		Penumpang	
				Muat	Bongkar	Naik	Turun		Muat	Bongkar	Naik	Turun		Muat	Bongkar	Naik	Turun
1	Januari	41	41	-	5	142	303	18	-	73	120	318	-	-	-	-	-
2	Februari	35	35	50	17	186	276	12	-	45	181	255	-	-	-	-	-
3	Maret	41	37	-	65	347	643	18	-	55	217	356	4	-	-	50	70
4	April	45	38	-	75	230	358	11	-	42	717	262	7	-	-	44	100
5	Mei	53	46	-	85	290	445	17	-	50	222	384	7	-	-	15	109
6	Juni	36	31	-	90	169	239	14	-	50	43	611	5	-	-	23	-
7	Juli	40	34	-	131	125	285	10	-	56	74	344	6	-	-	12	22
8	Agustus	43	35	-	120	91	361	18	-	60	170	251	8	-	-	42	189
9	September	42	35	-	73	89	386	16	-	33	71	369	7	-	-	76	151
10	Oktober	43	37	-	107	111	301	17	-	56	82	381	6	-	-	97	22
11	November	48	41	-	89	124	273	17	-	52	92	421	7	-	-	45	40
12	Desember	45	36	-	63	301	282	17	-	70	173	356	9	-	-	91	176
Jumlah		512	446	50	920	2,205	4,152	185	-	642	2,162	4,308	66	-	-	495	879

B Data Jumlah Kapal Keluar/Masuk di Pelabuhan Bobong Tahun 2020

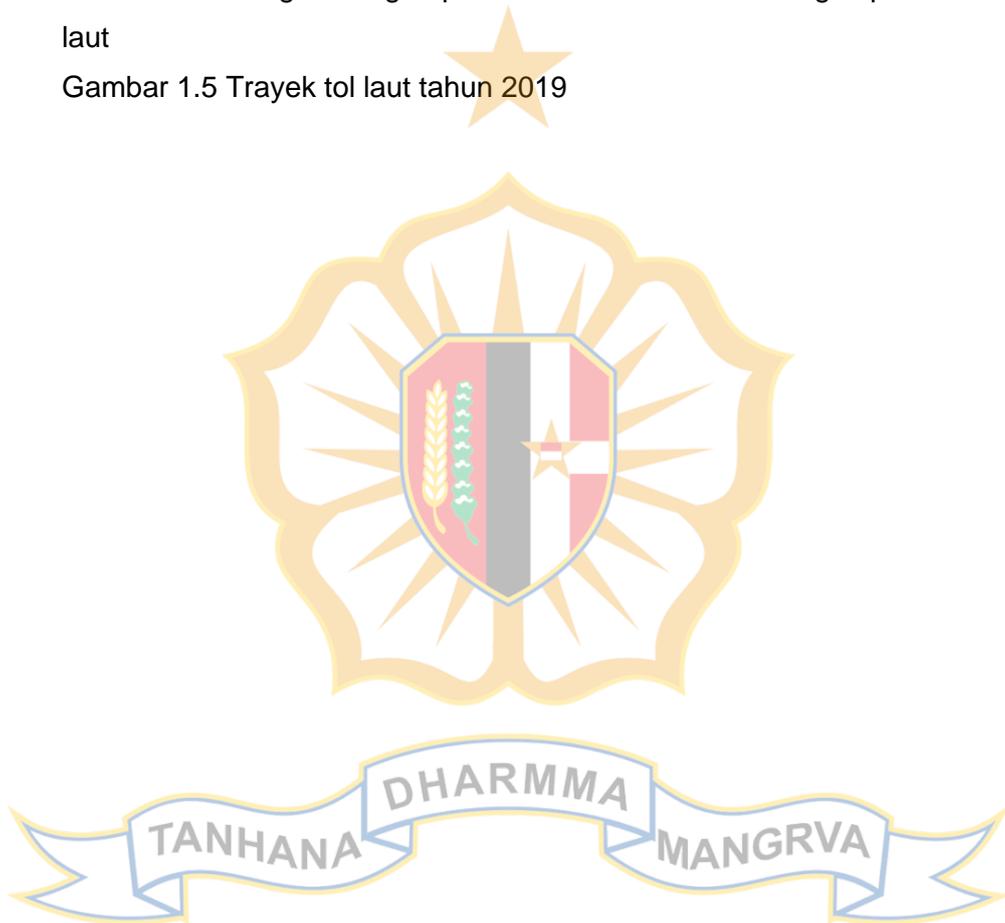
Tahun 2020																	
No	Bulan	Jumlah Kapal	Kapal Dari/Ke Luwuk				Kapal Dari/Ke Bau - Bau				Kapal Dari/Ke Kendari						
			Kapal	Barang		Penumpang		Kapal	Barang		Penumpang		Kapal	Barang		Penumpang	
				Muat	Bongkar	Naik	Turun		Muat	Bongkar	Naik	Turun		Muat	Bongkar	Naik	Turun
1	Januari	45	34	102	78	142	230	17	-	40	189	217	11	-	-	345	604
2	Februari	11	1	32	68	186	176	15	-	-	129	226	10	-	-	181	529
3	Maret	39	29	115	81	198	174	18	40	25	232	195	10	-	-	577	678
4	April	37	28	60	88	66	129	8	-	-	30	156	9	-	-	39	49
5	Mei	36	32	131	138	115	73	17	52	40	133	213	4	-	-	22	134
6	Juni	44	39	132	113	264	158	20	-	-	137	200	5	-	-	22	4
7	Juli	36	32	69	39	169	240	17	-	-	100	217	4	-	-	121	157
8	Agustus	47	37	49	61	209	294	16	-	37	120	180	10	-	-	118	132
9	September	51	41	70	91	502	222	21	31	21	140	191	10	-	-	449	421
10	Oktober	49	39	42	137	205	184	14	20	50	98	222	10	-	-	367	330
11	November	58	40	48	87	300	200	20	18	-	100	217	18	-	-	444	270
12	Desember	57	42	29	30	250	241	27	10	55	79	210	15	-	-	10	210
Jumlah		510	394	879	1,011	2,606	2,321	210	171	268	1,487	2,444	116	-	-	2,695	3,818



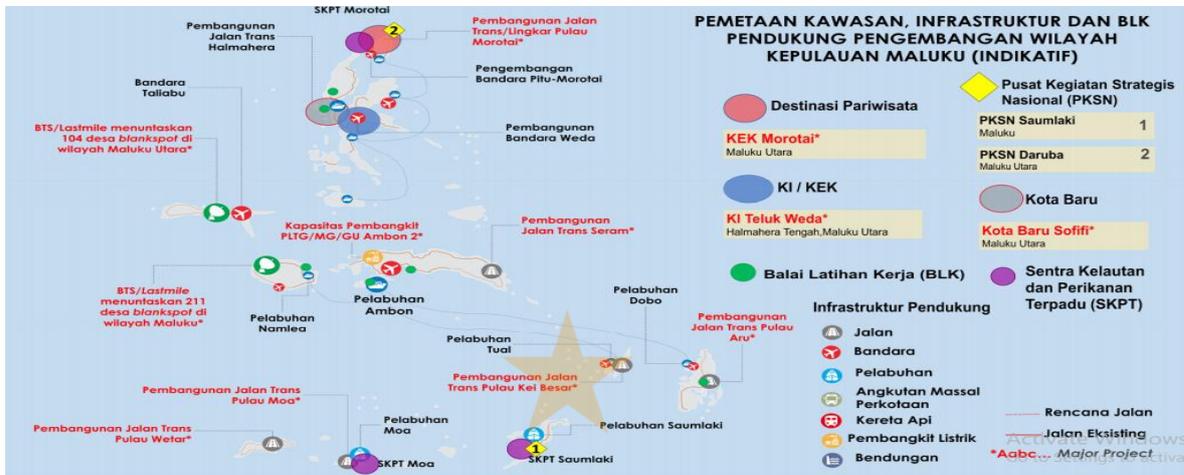
LAMPIRAN 2:

Daftar Gambar

- 1 Gambar 1.2 Peta pengembangan wilayah Maluku
- 2 Gambar 1.3 Kebutuhan dan skema pembiayaan pengembangan pelabuhan di Indonesia
- 3 Gambar 1.4 Pengembangan pelabuhan dalam mendukung implementasi tol laut
- 4 Gambar 1.5 Trayek tol laut tahun 2019



Gambar 1.2
Peta pengembangan wilayah Maluku



Sumber: RPJMN 2020-2024

Gambar 1.3
Kebutuhan dan skema pembiayaan pengembangan pelabuhan di Indonesia



Sumber: Data Kementerian Perhubungan

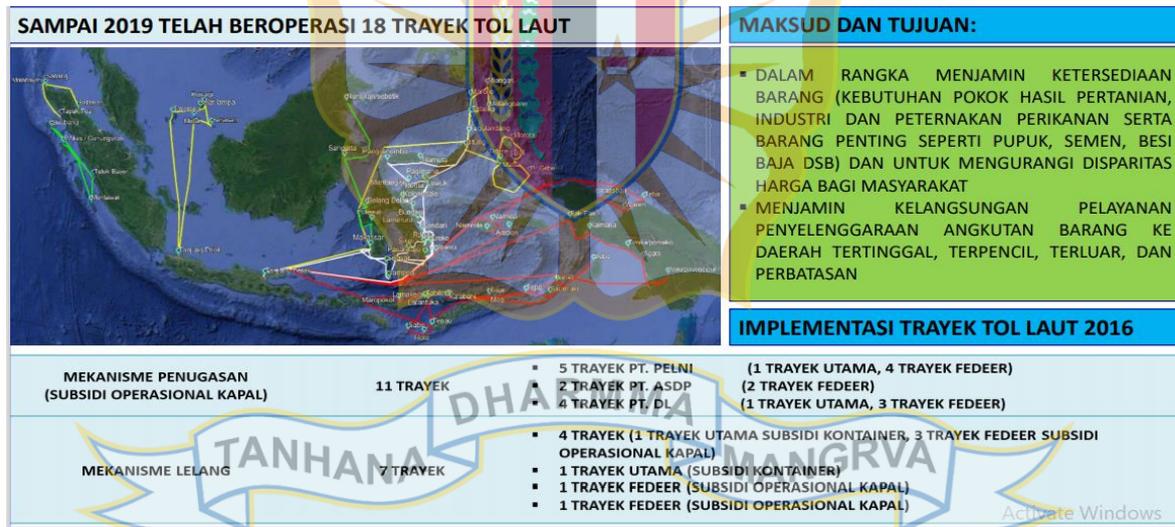
Gambar 1.4

Pengembangan pelabuhan dalam mendukung implementasi tol laut



Sumber: Data Kementerian Perhubungan

Gambar 1.5
Trayek tol laut tahun 2019



Sumber: Data Kementerian Perhubungan 2019

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



A. DATA PRIBADI

1	Nama Lengkap	Dr. Salim Ganiru, S.Pd., M.Pd	
2	Tempat Lahir/Tgl. Lahir	Kolowa, 07 Maret 1968	
3	NIK	8271030703680004	
4	NIP	196803071995121003	
5	Pangkat/Golongan Ruang Terakhir	Pembina Utama Muda, IV/ c TMT : 1 April 2018	
6	Jabatan	Sekretaris Daerah	
7	Unit/Instansi	Pemerintah Kabupaten Pulau Taliabu, Prov. Maluku Utara	
8	Jenis Kelamin	Laki-laki	
9	Agama	Islam	
10	Status Perkawinan	Kawin	
11	Alamat Rumah/Domisili	a. Jalan	M. Taher Mus
		b. Kelurahan/Desa	Bobong
		c. Kecamatan	Taliabu Barat
		d. Kabupaten/Kota	Pulau Taliabu
		e. Propinsi	Maluku Utara
12	HP	0811 1968 543	
13	E-mail Aktif	Ganirusalim@gmail.com	

B. RIWAYAT JABATAN

NO.	NAMA JABATAN DAN UNIT KERJA	TMT JABATAN	NOMOR SK
1	Pamong Belajar SKB Mendikbud RI	30-11-1995	788/A2/KP/1995
2	Kepala Seksi PLS pada Diknas Kota Ternate	01-09-2001	
3	Kepala Bidang Pendidikan Non Formal dan Informal Diknas Kota Ternate	08-11-2010	821.2/KEP/6080/2010
4	Penilik Pendidikan Non Formal dan Informal Kota Ternate	24-06-2013	821.2/KEP/4595/2013
5	Sekretaris Badan Diklat Prov. Maluku Utara	16-11-2013	821.2.23/KEP/41/2013
6	Widyaiswara Madya Prov. Maluku Utara	10-03-2015	821.2.29/KEP/11/2015
7	KepalaBPMD Kab. Pulau Taliabu	03/01/2017	02/KPTS.01/PT/2017
8	KepalaBKPSMDA Kab. Pulau Taliabu	18/08/2017	150/KPTS.08/PT/2017
9	Sekretaris Daerah Kab. Pulau Taliabu	4/11/2019	107 tahun 2019
10	Plh.Bupati Kab. Pulau Taliabu	17/02/2021	131/323/G.-2021

C. RIWAYAT PENDIDIKAN FORMAL

NO.	JENJANG PENDIDIKAN	JURUSAN	NAMA SEKOLAH/PERGURUAN
1	SD		SD No. 136 Kolowa
2	SMP		MTs Negeri Baubau I
3	SMA	A3/IPS	SMA Negeri 3 Baubau
4	S1	PLS	Universitas Pattimura Ambon
5	S2	PELATIHAN SDM	Universitas Pendidikan Indonesia
6	S3	Manajemen Pendidikan	Universitas Negeri Jakarta

F. PENDIDIKAN DAN LATIHAN TEKNIS DAN ATAU FUNGSIONAL

NO.	PENDIDIKAN DAN PELATIHAN FUNGSIONAL	TAHUN LULUS	PENYELENGGARA
1	Pendidikan dan Pelatihan Calon Widyaiswara	2015	LAN RI
2	<i>Managemen of Training</i>	2013	KEMENDAGRI
3	<i>Training Of Facilitator</i>	2016	LAN RI
4	Orientasi anggota DPRD	2015	BPSDM KEMENDAGRI

G. KURSUS-KURSUS DI DALAM/LUAR NEGERI

NO.	NAMA KURSUS	TAHUN LULUS	PENYELENGGARA
1	PENYUSUNAN RENSTRA DAN LAKIP	2014	LAN RI

K. SIMPOSIUM/SEMINAR DALAM DAN LUAR NEGERI

NO.	NAMA	KEDUDUKAN/PERAN	TAHUN PENYELENGGARAAN
1	AMBON (BADKO HMI INTIM)	PEMAKALAH	2017
2	BPSDM REGIONAL BANDUNG	PERAN ASN DI DAERAH 3T	2019

L. PENGHARGAAN

NO.	NAMA PENGHARGAAN	DIBERIKAN OLEH	TAHUN PEROLEHAN
1	SATYA LENCANA X		2015

Jakarta, 12 Juli 2021



Dr. Salim Ganiru, S.Pd., M.Pd
NIP 196803071995121003

LAMPIRAN 4:

1. Kondisi Kapal Angkutan Barang dan Jasa Wilayah Maluku dan Maluku Utara



2. Aktivitas Pengangkutan Barang



3. Kondisi Pelabuhan



TANHANA DHARMMA MANGRVA

LAMPIRAN 5:



ALUR PIKIR

“PEMENUHAN KEBUTUHAN TRANSPORTASI LAUT UNTUK PENINGKATAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT DI DAERAH TERTINGGAL

