

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kebutuhan akan transportasi menjadi salah satu hal pokok dalam meningkatkan pembangunan suatu Negara ataupun daerah, baik dalam pembangunan ekonomi, sosial, budaya, politik, dan pertahanan keamanan. Bahkan hasil dari banyak studi menyatakan bahwa transportasi itu merupakan kekuatan pembentuk ekonomi (*transportation is as the formative of economic development and growth*) ataupun perkembangan wilayah. Seringkali pula dikatakan bahwa transportasi lebih merupakan suatu akibat dari pada suatu sebab. Pernyataan yang sederhana tersebut menunjukkan adanya keterkaitan yang kuat antara “transportasi” dan “pembangunan”. (Sakti Adji Adisasmita, 2011).

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Republik Indonesia Tahun 2009 tujuan pembangunan transportasi adalah untuk meningkatkan jasa pelayanan transportasi secara efisien, handal, berkualitas, teratur, cepat, lancar, aman dan harga terjangkau, serta mewujudkan sistem transportasi nasional secara intermoda dan terpadu dengan pembangunan wilayahnya dan menjadi bagian dari suatu sistem distribusi yang mampu memberikan pelayanan dan manfaat bagi masyarakat luas, termasuk meningkatkan jaringan desa-kota yang memadai.

Transportasi melayani angkutan penduduk dari rumah ke tempat pekerjaannya (sawah/ladang dan pabrik/industri). Transportasi melayani angkutan komoditas/barang hasil produksi ke pasar-pasar dan selanjutnya ke konsumen-konsumen akhir. Jadi kegiatan produksi dirangkaikan oleh kegiatan transportasi menuju ke kegiatan konsumsi.

Dalam hal pengembangan wilayah dikenal tiga unsur fundamental, yaitu (1) adanya pusat, (2) wilayah pengaruh (atau wilayah pelayanan), dan (3) tersedianya jaringan transportasi. Tiga unsur tersebut terkait erat satu sama lain, tidak dapat dipisahkan satu sama lain, ketiganya membentuk satu kesatuan pelayanan pengembangan wilayah¹.

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari 17.504 buah pulau, yang tergabung dalam 33 provinsi, dan meliputi sekitar 524 kabupaten dan kota dengan jumlah penduduk Indonesia adalah sekitar 244 juta jiwa². Hal ini berarti bahwa sektor transportasi di Indonesia menjadi sangat penting keberadaannya dalam mendukung segala pergerakan yang dilakukan, khususnya guna peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Di kawasan barat Indonesia seperti pulau Jawa dan Sumatera relatif lebih maju dalam hal pembangunan dibandingkan dengan kawasan timur seperti Pulau Kalimantan, Pulau Sulawesi, Pulau Maluku, Nusa Tenggara, dan Pulau Papua. Terjadi kesenjangan antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang cenderung semakin membesar. Pembangunan wilayah yang masih lambat di kawasan timur Indonesia ini salah satunya dikarenakan minim sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Masih banyak masyarakat yang tinggal di wilayah-wilayah terpencil dan tertinggal. Sehingga sektor ini harus mendapat perhatian lebih pada masa sekarang dan masa yang akan datang³.

¹ Sakti Adji Adisasmita, "Transportasi Dan Pengembangan Wilayah", Graha Ilmu, 2011, Hal: 119

² Statistik Indonesia Tahun 2012

³ Sakti Adji Adisasmita, "Transportasi Dan Pengembangan Wilayah", Graha Ilmu, 2011, Hal: 3

Kabupaten Raja Ampat merupakan salah satu daerah yang berada di Kawasan Indonesia Timur tepatnya di Provinsi Papua Barat dengan luas daratan sekitar 6.084,5 Km² (sekitar 15% dari luas keseluruhan wilayah) yang terdiri dari sekitar 600 pulau, baik yang berukuran besar maupun kecil. Terdapat empat pulau yang relatif lebih besar yaitu Pulau Misool, Pulau Salawati, Pulau Batanta, dan Pulau Waigeo. Dari seluruh pulau hanya sekitar 35 pulau saja yang berpenghuni sedangkan pulau lainnya tidak berpenghuni.

Populasi penduduk di Kabupaten Raja Ampat pada tahun 2012 sebesar 43.435 jiwa dengan rata-rata kepadatan 5 jiwa/km² dimana sebagian penduduk bermukim di daerah pegunungan dan pulau-pulau yang terpencil dan sulit dijangkau⁴. Hal ini menjadi kendala bagi pemerintah daerah dalam penanganan pembangunan di Kabupaten Raja Ampat dikarenakan minimnya sarana dan prasarana transportasi yang berfungsi sebagai penggerak kegiatan sosial dan perekonomian masyarakat juga berfungsi memberikan akses terhadap masyarakat yang tinggal di wilayah yang terpencil. Salah satu wilayah di Kabupaten Raja Ampat yang minim akan prasarana transportasi adalah Pulau Misool yang terletak di selatan wilayah administrasi Kabupaten Raja Ampat.

Pulau Misool merupakan salah satu wilayah di Kabupaten Raja Ampat Provinsi Papua Barat yang memiliki laju pertumbuhan penduduk cukup tinggi dihitung semenjak tahun 2007 yaitu rata-rata tiap tahun bertambah sekitar 2.74 persen dari tahun sebelumnya. Jumlah penduduk Pulau Misool pada tahun 2012 mencapai angka 8.865 jiwa dan dengan angka laju pertumbuhan tersebut maka proyeksi jumlah penduduk pada beberapa tahun kedepan akan mengalami peningkatan tinggi pula⁵.

⁴ Raja Ampat Dalam Angka Tahun 2012

⁵ Raja Ampat Dalam Angka Tahun 2012

Peningkatan jumlah penduduk harus juga didukung dengan kualitas penduduk tersebut, salah satu indikator kualitas penduduk adalah pendidikan. Pendidikan merupakan komponen penting dalam pengembangan wilayah yang bertumpu pada masyarakat lokal. Semakin tinggi tingkat pendidikan penduduk suatu daerah, maka semakin baik pula kualitas sumber daya manusianya. Salah satu ukuran tingkat pendidikan penduduk adalah angka partisipasi sekolah. Meningkatnya angka partisipasi sekolah dapat menunjukkan keberhasilan pendidikan. Angka partisipasi sekolah adalah persentase penduduk yang masih sekolah pada kelompok umur tertentu terhadap seluruh penduduk pada umur tersebut. Partisipasi sekolah dibatasi pada penduduk umur sekolah dasar (7 - 12 Tahun), Sekolah Menengah Pertama (13 - 15 Tahun) dan Sekolah Menengah Atas (16 - 18 Tahun).

Tingkat partisipasi sekolah pada jenjang pendidikan dasar (usia 7 - 12 tahun) yang telah dicapai di Pulau Misool sampai dengan tahun 2012 mencapai 92.71 persen, sementara untuk jenjang pendidikan menengah (usia 13 – 15 tahun) mencapai 77.85 persen, dan tingkat partisipasi sekolah pada jenjang menengah atas (usia 15 - 18 tahun) lebih sedikit dengan hanya mencapai 68.05 persen. Data analisis tersebut masih belum mencukupi angka ideal karna berdasarkan Standar Pelayanan Minimal Bidang Pendidikan tahun 2013 angka partisipasi sekolah pada jenjang pendidikan dasar harus mencapai 95 persen, pada jenjang pendidikan menengah harus mencapai 90 persen, dan pada jenjang menengah atas harus mencapai 60 persen. Sehingga terlihat bahwa pada jenjang pendidikan dasar dan jenjang pendidikan menengah masih ada penduduk yang belum atau tidak sekolah lagi.

Laju pertumbuhan yang cukup tinggi serta angka partisipasi terhadap sekolah yang masih belum mencapai standar pelayanan minimal bidang pendidikan yang terjadi di Pulau Misool tidak mendapat dukungan dari ketersediaan pelayanan dan prasarana bidang transportasi. Semakin tinggi jumlah penduduk

di suatu wilayah berarti semakin tinggi pula kebutuhan masyarakat akan akses transportasi baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi masyarakat. Masyarakat yang ingin bersekolah atau berobat di luar kampung harus menggunakan jalur laut. Masyarakat di Pulau Misool tinggal di kampung-kampung yang tersebar berjauhan dan akses yang utama adalah akses laut. Masalah yang terjadi dari jalur laut adalah saat kondisi cuaca sedang buruk dengan gelombang laut yang tinggi maka akan menghambat perjalanan masyarakat. Sehingga untuk jumlah penduduk yang cukup tinggi dan masyarakat yang tergantung hanya pada jalur laut, diperlukan sarana dan prasarana transportasi darat yaitu jaringan jalan dan pelayanan angkutan umum untuk menghubungkan keempat distrik di Pulau Misool.

Penduduk di Pulau Misool rata-rata bekerja sebagai nelayan dan petani. Masyarakat mengambil hasil laut karena sebagian besar dari mereka tinggal di wilayah pesisir, yang tersebar di berbagai kampung di Pulau Misool. Sekitar 58% masyarakat hidup dari hasil laut atau bekerja terhadap sektor perikanan baik sebagai nelayan juga sebagai karyawan di perusahaan mutiara dan budidaya kerapu dan rumput laut. Sebagai nelayan hanya sebagian kecil saja yang mereka jual dan sebagian besar untuk memenuhi kebutuhan pangan harian. Hal ini dikarenakan masyarakat masih belum punya pasar tetap untuk penjualan hasil laut mereka. Sehingga hasil-hasil alam yang dimiliki masyarakat rata-rata sebagai kebutuhan pangan sehari-hari. Kondisi ini berdampak pada penghasilan masyarakat yang lebih kecil.

Gambaran penghasilan masyarakat dapat terlihat dari kondisi fisik bangunan tempat tinggal masyarakat. Semakin masyarakat mampu atau berpenghasilan cukup seharusnya masyarakat mampu pula memiliki rumah atau bangunan tempat tinggal yang tergolong layak (rumah permanen). Namun yang terjadi di Pulau Misool adalah bahwa rata-rata masyarakat yang tinggal di Pulau Misool tinggal di rumah yang tergolong semi permanen dengan angka persentase

mencapai 50.75 persen. Sisanya lagi hanya 30.25 persen masyarakat tinggal di rumah yang permanen dan 19 persen masyarakat tinggal di rumah yang tergolong tidak permanen.

Pulau Misool juga memiliki banyak dan beragam potensi sumber daya alam yang dapat mendukung pengembangan wilayah Pulau Misool. Potensi tersebut antara lain potensi dari sektor pertanian dan perkebunan seperti kelapa dan kakao, dan juga dari sektor perikanan seperti budidaya rumput laut, budidaya keramba jaring apung, budidaya mutiara, perikanan tangkap, potensi wisata bahari.

Menurut data hasil produksi kelapa di Pulau Misool pada tahun 2012 mencapai 4.287 ton atau sekitar 45.39 persen dari data total produksi kelapa Kabupaten Raja Ampat. Sedangkan untuk hasil produksi kakao mencapai 283 ton atau sekitar 28.22 persen dari total produksi kakao keseluruhan Kabupaten Raja Ampat. Hasil produksi dijual dalam bentuk mentah tersebar ke Kota Sorong dan Ambon.

Pulau Misool memiliki keunikan sumberdaya laut dan karakteristik geologi yang unik dengan ciri khas pulau-pulau karst dengan selat-selat sempit dengan keragaman terumbu karang yang tinggi, yang tersebar di berbagai tipe terumbu karang seperti di *fringing reef*, *patch reef*, *walls*, *mangrove-reefs* dan di *seamounth*. Selain tipe terumbu karang tersebut, di kawasan Misool juga terdapat kurang lebih 30 danau air laut dengan berbagai biota di dalamnya termasuk karang, *nudibranchs*, udang, ikan, *bivalvia*, dan *sponge*. Dan juga tersebar lokasi peneluran penyu sisik dan hijau.

Namun saat ini sumberdaya hayati laut yang terdapat di Misool mengalami tekanan eksploitasi oleh masyarakat lokal ataupun nelayan yang berasal dari luar Misool bahkan juga mendapatkan tekanan dari industri perikanan yang

beroperasi di sekitar wilayah perairan Misool. Selain itu tidak adanya aturan dalam akses sumber daya oleh nelayan pendatang menimbulkan perasaan tidak berdaya dan tersingkirnya para masyarakat lokal. Akibatnya, mereka seringkali melakukan eksploitasi besar-besaran pada sumber daya yang tersisa.

Dikaitkan dengan transportasi, sumber daya yang dimiliki memerlukan akses untuk diantarkan ke pasar-pasar. Namun kondisi yang terjadi adalah masih kurang ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang seharusnya dengan kemudahan akses akan merangsang hasil produksi yang lebih banyak lagi. Dengan adanya sarana dan prasarana transportasi baik darat, laut maupun udara, masyarakat yang bekerja sebagai petani atau nelayan akan lebih mudah mengantarkan hasil usaha mereka menuju pasar yang juga akan berdampak pada peningkatan pendapatan masyarakat.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Raja Ampat Tahun 2010-2030 arahan pengembangan simpul agropolitan Pulau Misool dan sekitarnya adalah simpul pengembangan agrowisata, budidaya mutiara, kawasan konservasi laut, dan cagar alam. Namun dengan potensi yang dimiliki tersebut Pulau Misool tidak didukung dengan kemudahan akses transportasi yang semestinya bisa mendorong pengembangan wilayah di 4 (empat) Distrik di Pulau Misool.

Prasarana transportasi di Pulau Misool meliputi 3 (tiga) buah dermaga yang masing-masing berada di kampung Salafen, kampung Folley, dan kampung Harapan Jaya sementara belum ada prasarana jaringan jalan untuk menghubungkan 21 kampung di Pulau Misool dan juga belum ada prasarana transportasi udara. Jadwal kedatangan dan keberangkatan dari Pulau Misool menuju pusat-pusat kegiatan seperti di Kota Sorong dan Distrik Waisai sebagai ibukota kabupaten pun masih belum dapat diakses setiap hari. Sarana perhubungan udara juga belum dimiliki di Pulau Misool, padahal potensi wisata

bahari di Misool sangat cukup menjanjikan. Dari segi pariwisata dan bisnis, sarana perhubungan udara sangat diperlukan

Hal ini berarti interaksi antar masyarakat masih belum efektif guna mendukung kegiatan ekonomi masyarakat. Maka untuk itu perlu adanya strategi yang dilakukan terhadap pengembangan transportasi di pulau Misool agar dapat mendukung pengembangan wilayah di Kabupaten Raja Ampat.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas bahwa potensi sumber daya alam dan wisata bahari yang dimiliki Pulau Misool masih belum mampu mendukung pengembangan wilayah dilihat dari belum ada keterpaduan sistem transportasi yang memberikan kemudahan akses bagi masyarakat. sehingga perumusan masalah pada studi ini adalah:

- a. Bagaimana karakteristik wilayah studi Pulau Misool.
- b. Mengapa wilayah Pulau Misool kurang berkembang.
- c. Bagaimana strategi pengembangan transportasi dalam mendukung pengembangan wilayah di Pulau Misool.

1.3. Tujuan

Tujuan dari studi yang dilakukan adalah:

- a. Mengidentifikasi karakteristik wilayah studi Pulau Misool.
- b. Menganalisis wilayah studi Pulau Misool.
- c. Menyusun strategi pengembangan transportasi dalam mendukung pengembangan wilayah di Pulau Misool.

1.4. Sasaran

Sasaran yang ingin dicapai dari studi yang dilakukan adalah:

- a. Teridentifikasi karakteristik wilayah studi.
- b. Teranalisis wilayah studi Pulau Misool.
- c. Tersusun strategi pengembangan transportasi dalam mendukung pengembangan wilayah di Pulau Misool.

1.5. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah studi meliputi Pulau Misool Kabupaten Raja Ampat. Seperti terlihat pada **Gambar 1.1. dan Gambar 1.2.**

Batas wilayah studi adalah :

- Sebelah Utara : Distrik Kepulauan Sembilan
- Sebelah Selatan: Laut Seram
- Sebelah Timur : Kabupaten Sorong
- Sebelah Barat : Kabupaten Halmahera Tengah, Provinsi Maluku Utara

1.6. Pembatasan Masalah

- a. Kajian mengenai karakteristik wilayah studi.
- b. Kajian mengenai analisis wilayah studi Pulau Misool.
- c. Kajian mengenai strategi pengembangan transportasi dalam mendukung pengembangan wilayah di Pulau Misool.

1.7. Sistematika Penulisan

Penulisan studi ini terbagi menjadi 5 (lima) bab yang akan diuraikan sistematika pembahasannya sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran studi, ruang lingkup studi yang terdiri dari lingkup materi, dan lingkup wilayah, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Menjelaskan tentang teori-teori yang berhubungan dengan studi.

BAB III : METODE PENELITIAN

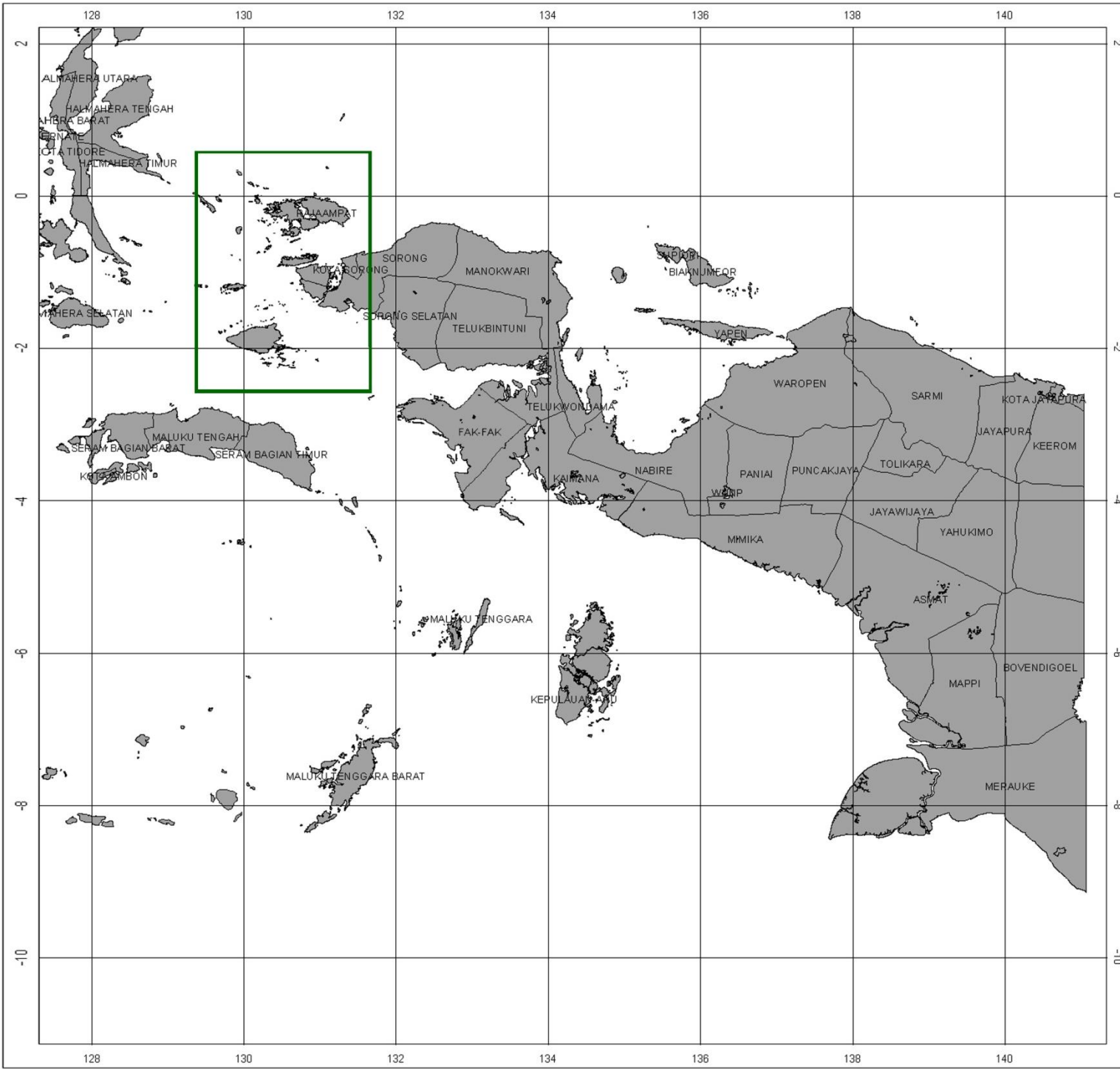
Bab ini menguraikan tentang metodologi penelitian yang digunakan dalam mengolah dan menganalisis data yang sesuai dengan survey lapangan, teori, dan standar kebijakan yang berlaku.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menguraikan tentang gambaran umum kondisi wilayah studi juga hasil penelitian dan perhitungan analisis yang dilakukan.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

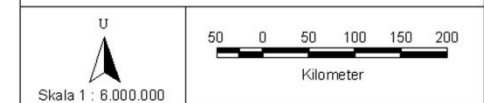
Berisikan kesimpulan dari keseluruhan pembahasan dan saran berdasarkan kesimpulan tersebut.



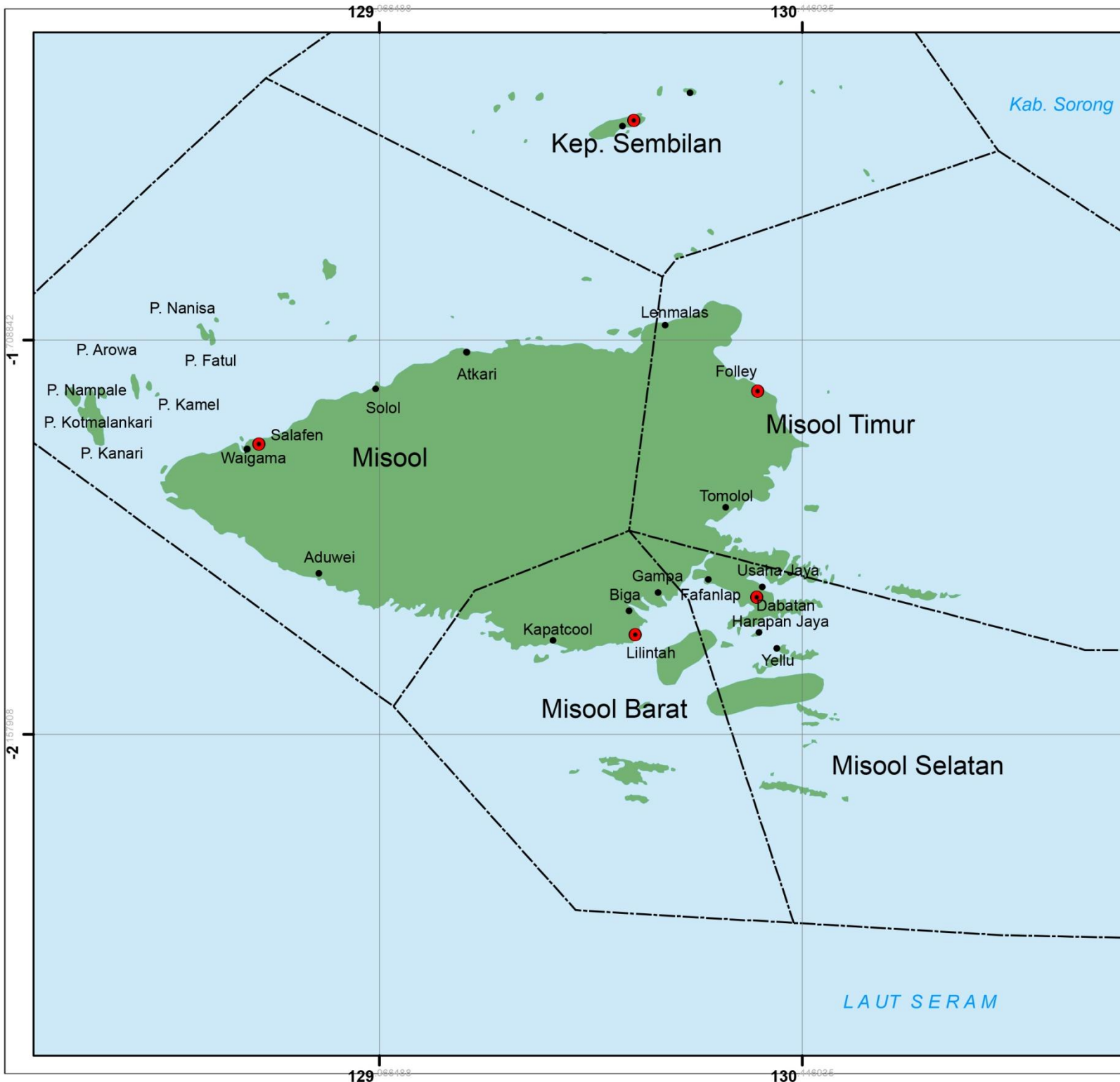
Judul Skripsi:
 Pengembangan Transportasi dalam Mendukung Pengembangan Wilayah.
 (Studi Kasus: Pulau Misool Kabupaten Raja Ampat)

Judul Peta: Gambar 1.1
 Peta Orientasi Wilayah Studi

LEGENDA :
 Wilayah Studi
 (Administrasi Kabupaten Raja Ampat)



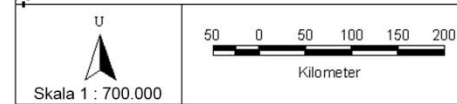
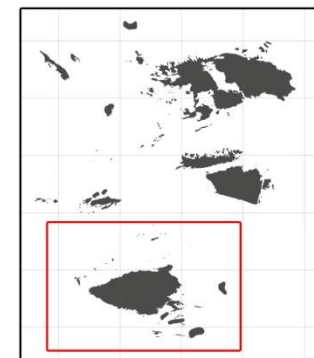
Sumber :
 1. Peta Orientasi Ruang Geografis Prop. Irian Jaya, Departemen PU
 2. Citra Landsat ETM
 3. Peta KPU 2004
 4. Hasil FGD Juni 2006



Judul Skripsi:
 Pengembangan Transportasi dalam Mendukung
 Pengembangan Wilayah.
 (Studi Kasus: Pulau Misool Kabupaten Raja Ampat)

Judul Peta:
 Gambar 1.2.
 Peta Area Studi Pulau Misool

- LEGENDA :
-  Batas Distrik
 -  Distrik
 -  Kampung
 -  Pulau Misool



- Sumber :
1. Peta Orientasi Ruang Geografis Prop. Irian Jaya, Departemen PU
 2. Citra Landsat ETM
 3. Peta KPU 2004
 4. Hasil FGD Juni 2006