

# Connectivity Optimization through the Development of Feeder Ports for Small Islands in Indonesia

Josua Satria Collins and Meta Diansari <sup>1</sup>  
University of Indonesia - Indonesia

## Abstract

This paper aims to discuss the role of the development of feeder ports in small islands in optimizing Indonesia's connectivity. The research method used is a normative juridical method that is carried out with literature studies and interviews. The result of the study shows that the creation of small island connectivity through the construction of feeder ports will empower these small island communities. When the small island communities are empowered, they will improve their economy, society and culture, and be able to optimally utilize the marine wealth. In addition, the feeder port development is a form of effective occupation on the small islands, and plays an important role in the determination of sovereignty Indonesian archipelago.

**Keywords:** connectivity, port feeder, empowerment, small island

---

<sup>1</sup>Josua Satria Collins, Masyarakat Pemantauan Peradilan Indonesia, University of Indonesia, New Campus, Depok, Indonesia. and Meta Diansari, of Law, University of Indonesia, University of Indonesia New Campus, Depok, Indonesia. Email: [josuasatriaemail@gmail.com](mailto:josuasatriaemail@gmail.com)

# Optimalisasi Konektivitas Melalui Pembangunan Pelabuhan Pengumpan di Pulau-pulau Kecil di Indonesia

Josua Satria Collins dan Meta Diansari

## I. Pendahuluan

Konstelasi geografis Indonesia yang tersebar dalam bingkai negara kepulauan dengan jumlah pulau lebih dari 17 ribu buah, luas 7,7 juta km<sup>2</sup>, serta garis pantai terpanjang kedua di dunia (95.181 km) setelah Kanada menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia (Idris, et al., 2007: 2). Namun, pembangunan nasional selama ini masih berbasis daratan (*Land based development*). Sebagai contoh, mayoritas masyarakat Indonesia masih memilih transportasi darat sebagai moda transportasi dalam hari besar mudik dan jarang memakai kapal; daging sapi lebih sering dikonsumsi dibandingkan oleh ikan padahal 75% jenis ikan yang ada di dunia dapat ditemukan di perairan laut Indonesia; masyarakat masih memilih bertani padi daripada bertani rumput laut padahal masa panen rumput laut lebih cepat dan dapat diolah menjadi berbagai macam hal yakni bahan tekstil, bahan kosmetik, tepung atau bahkan dikonsumsi langsung (Putra Ginting, 2018). Pada kenyataannya, hingga kini pembangunan mayoritas terfokus hanya pada pulau-pulau besar sedangkan masih banyak pulau-pulau kecil yang mempunyai kekayaan laut yang luar biasa namun sulit dijangkau untuk melakukan pembangunan karena secara geografis terisolasi dengan daratan besar atau pulau lainnya yang lebih besar. Terbatasnya prasarana dan sarana transportasi laut membuat pulau-pulau kecil sulit untuk berkembang dan memanfaatkan potensi kekayaan lautnya. Mengutip materi Kuliah Umum “Industrialisasi Perikanan Berbasis Sumberdaya Maritim” yang disampaikan oleh Ketua Umum Gerakan Nelayan dan Tani Indonesia (GANTI), Prof. Dr.Ir. Rokhmin Dahuri, M.S., dikatakan bahwa ekonomi kelautan Indonesia kedepan semakin strategis dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari poros Atlantik ke Asia Pasifik. Hampir 70% total perdagangan dunia berlangsung diantara Negara-negara di Asia-Pasifik. Lebih dari 75% barang dan komoditas yang diperdagangkan ditransportasikan melalui laut dan 45% lainnya setara dengan USD 1.500 Triliun pertahun yang mana kegiatan perdagang dilaksanakan melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Melihat potensi untuk masa mendatang yang begitu besar, maka tentunya budaya maritim masyarakat Indonesia harus segera ditumbuhkan.

Titik pangkal permasalahan yang ada bermuara pada kondisi aksesibilitas dan konektivitas kelautan, sehingga pertumbuhan ekonomi perdagangan terhambat, dan berujung pada memudarnya budaya maritim masyarakat Indonesia. Memudarnya budaya maritim dewasa ini merupakan keadaan kritis Indonesia. Dari sektor infrastruktur pun perkembangan pelabuhan Indonesia tertinggal dari pelabuhan Singapura yang telah menjadi pelabuhan hub internasional sehingga menjadi pelabuhan utama primer dan berperan sebagai pelabuhan internasional.

Menghadapi tantangan Indonesia akan kondisi kelautannya yang kian hari semakin kehilangan kekuatan maritimnya, Indonesia sebagai negara kepulauan perlu berusaha untuk melaksanakan pembangunan pada sektor ekonomi, sosial dan pertahanan yang berorientasi pada potensi maritim. Salah satu wujud pembangunan potensi maritim nasional yang dapat dilakukan adalah dengan membangun pelabuhan pengumpan (*feeder*) di pulau-pulau kecil. Pulau-pulau kecil menjadi salah satu target pembangunan pelabuhan *feeder* agar potensi-potensi yang dimiliki oleh pulau-pulau kecil dapat dikembangkan secara maksimal.

Pada makalah ini, penulis menitik beratkan pada analisis urgensi pembangunan konektivitas pulau-pulau kecil bagi masyarakat pulau-pulau kecil. Selain itu, keberadaan pelabuhan *feeder* memiliki peran pembangunan pelabuhan *feeder* di pulau-pulau kecil dalam optimalisasi konektivitas Indonesia. Pada akhirnya, akan terwujud implementasi konsepsi budaya maritim secara utuh.

## **II. Landasan Teori**

### **2.1. Poros Maritim**

Sejatinya poros maritim bukan saja menyangkut persoalan keamanan wilayah, tetapi juga bagaimana mengamankan kekayaan alam yang terkandung di dalam laut. Demikian kesimpulan yang dirangkum dari Direktur Maritim Center, Romi Gozali Rukmawijaya SH.,MM (Luh, 2015). Pakar hukum laut internasional, Prof Hasyim Djalal, menyatakan sudah sepatutnya Indonesia memiliki konsep negara maritim (*ocean policy*). Menurut Hasyim, konsep maritim yang dimaksud adalah negara mampu memanfaatkan dan menjaga laut untuk mensejahterakan rakyatnya. Esensi dari budaya maritim adalah bagaimana cara suatu negara mengeksplorasi kekayaan laut yang dimilikinya sehingga konsep negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan dan menjaga wilayah lautnya serta memiliki armada kapal yang besar.

Untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, Presiden Joko Widodo memaparkan lima pilar utama yang akan menjadikan Indonesia mewujudkan cita-citanya sebagai poros maritim dunia. Kelima pilar itu yaitu; (1) pembangunan kembali budaya maritim Indonesia yaitu sebagai negara yang terdiri atas 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudera; (2) komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; (3) komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dan industri perkapalan; (4) diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan; (5) sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim (Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia, 2015).

## **2.2. Pelabuhan**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antra moda transportasi (Pasal 1 Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan). Kepelabuhan meliputi segala kegiatan yang berkaitan dengan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya yang berfungsi menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan pelayaran, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi, serta mendorong perekonomian nasional.

Adapun terdapat perbedaan fungsi pelabuhan berdasarkan hierarki pelabuhan laut, yakni Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, dan Pelabuhan Pengumpan. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan induk yang melayani angkutan peti kemas nasional dan internasional sebesar 2.500.000 TEU's/tahun atau angkutan lain yang setara; berperan sebagai pelabuhan alih muat angkutan peti kemas nasional dan internasional dengan pelayanan berkisar dan 3.000.000 - 3.500.000 TEU's/tahun atau angkutan lain yang setara. Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan

yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi. Sedangkan Pelabuhan Pengumpan (*feeder*) adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi. Pelabuhan pengumpan berperan sebagai tempat pelayanan penumpang di daerah terpencil, terisolasi, perbatasan, daerah perbatasan yang hanya didukung oleh moda transportasi laut; tempat pelayanan moda transportasi laut untuk mendukung kehidupan masyarakat; dan berfungsi sebagai tempat multifungsi selain sebagai terminal untuk penumpang juga untuk melayani bongkar muat kebutuhan hidup masyarakat disekitarnya; berada pada lokasi yang tidak dilalui jalur transportasi laut reguler kecuali keperintisan; kedalaman minimal pelabuhan -1,5 m LWS; memiliki fasilitas tambat; jarak dengan pelabuhan lokal lainnya 5-20 mil (Tatanan Kepelabuhan Nasional Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002).

### **2.3. Tol laut**

Tol laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayani secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia (Prihartono, Pengembangan Tol Laut Dalam Rpjmn 2015-2019 Dan Implementasi 2015). Presiden Joko Widodo mengatakan bahwa melalui program tol laut ini, nantinya Indonesia akan menjadi poros maritim dunia dan ikut menentukan masa depan kawasan Pasifik dan Hindia. Tujuan dari dijalkannya program tol laut ini adalah untuk mewujudkan daya saing dan kedaulatan wilayah kepulauan Indonesia sebagai negara maritim, menunjang pertumbuhan sektor pariwisata, serta mempersempit kesenjangan wilayah (Direktorat Transportasi Kementerian PPN/Bappenas, 2016). Dengan adanya pembangunan tol laut ini, diharapkan dapat memperlancar konektivitas antar daerah, memperkuat jaringan pelayaran, dan memangkas ongkos logistik nasional hingga 15% (Anjangi, 2014). Selain itu, berdasarkan kajian Kementerian Perdagangan, program tol laut nantinya dapat memangkas disparitas harga dari daerah produksi dengan daerah terpencil di Indonesia sebesar 30% (Akhir, 2015). Kapal-kapal terjadwal akan mengangkut barang pokok berupa beras, terigu, minyak

goreng dan aneka kebutuhan sehari-hari ke penjuru negeri. Selain itu, kapal juga akan mengangkut barang penting berupa semen, besi, keramik dan aneka barang untuk memenuhi kebutuhan pembangunan di daerah tertinggal (Tempo, 28/03/2016).

Proyek tol laut ini resmi diluncurkan pada awal bulan November 2015 lalu (Setiawan, 2015). Dalam rangka pelaksanaan program tol laut ini, pemerintah mengeluarkan beberapa peraturan perundang-undangan untuk menjadi dasar hukum dari pelaksanaan program tol laut tersebut. Peraturan perundang-undangan tersebut diantaranya Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang Dalam Rangka Pelaksanaan Tol Laut, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 161 Tahun 2015 tanggal 16 Oktober 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 168 Tahun 2015 tentang Tarif Angkutan Barang Dalam Negeri dan Bongkar Muat (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2014).

Dalam program tol laut, distribusi logistik di wilayah depan (pelabuhan hub internasional) akan dihubungkan ke wilayah dalam melalui pelabuhan-pelabuhan hub nasional (pelabuhan pengumpul) yang kemudian diteruskan ke pelabuhan *feeder* (pelabuhan pengumpan) dan diteruskan ke *sub-feeder* dan/atau pelabuhan rakyat. Sesuai dengan konsep wilayah depan dan wilayah dalam tersebut, maka armada kapal yang melayani pergerakan kargo/logistik internasional akan berbeda dengan armada kapal yang melayani pergerakan kargo domestik. Mendukung hal tersebut, kemudian akan dikembangkan juga rute armada kapal/pelayaran yang menghubungkan kedua pelabuhan hub internasional serta melalui pelabuhan hub nasional dari wilayah timur hingga wilayah barat Indonesia. Lalu, kargo/logistik dari pelabuhan hub nasional akan didistribusikan ke pelabuhan *feeder* menggunakan kapal yang berbeda pula. Konsep konektivitas laut di atas kemudian dilayani oleh armada kapal secara rutin dan terjadwal dari barat sampai timur Indonesia (Direktorat Transportasi Kementerian PPN/Bappenas, 2016).

### **III. Metode Penelitian**

#### **3.1 Pendekatan Masalah**

Dalam penelitian makalah ini, peneliti menggunakan pendekatan yuridis normatif dan wawancara yaitu sebagai berikut:

- Pendekatan yuridis normatif adalah pendekatan yang dilakukan berdasarkan

bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini. Pendekatan ini dikenal pula dengan pendekatan kepustakaan, yakni dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan dan dokumen lain yang berhubungan dengan penelitian ini.

- Wawancara

### 3.2 Tipologi Penelitian

Penentuan tipe penelitian akan membantu peneliti dalam kegiatan pengumpulan dan analisis data (Mamudji, et al., 2005: 3). Tipologi penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Dari sifatnya, penelitian ini merupakan penelitian deskriptif yang bertujuan menggambarkan secara tepat sifat suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu (Mamudji, et al., 2005: 4).
- b. Dari sudut bentuknya, penelitian ini merupakan penelitian evaluatif yang memberikan penilaian atas kegiatan atau program yang telah dilaksanakan (Mamudji, et al., 2005: 4). Adapun kegiatan atau program tersebut adalah pembangunan tol laut yang salah satu nya berwujud pada pembangunan 19 pelabuhan *feder*.
- c. Dari tujuannya, penelitian ini merupakan penyelesaian masalah. Penelitian ini menitikberatkan pada penyelesaian masalah berupa kurangnya optimalisasi pemanfaatan kekayaan laut yang dimiliki oleh Indonesia sebagai akibat memudarnya budaya maritim serta kaitannya dengan kondisi pemberdayaan masyarakat pulau-pulau kecil.
- d. Dari penerapannya, penelitian ini merupakan penelitian yang berfokus masalah atau *problem focused research*, yang bertujuan melihat kaitan antara pembangunan tol laut terhadap pemberdayaan masyarakat pulau-pulau kecil hingga bagaimana upaya untuk melestarikan budaya maritim di Indonesia.
- e. Dari ilmu yang dipergunakan, penelitian ini merupakan penelitian multi disipliner yaitu penelitian yang berdasarkan pada beberapa ilmu yang relevan yaitu ilmu hukum dan ilmu sosial.

### 3.3 Sumber Data

Sumber utama yang digunakan dalam membuat makalah ini, peneliti menggunakan bahan hukum yang dikaitkan dengan permasalahan aktual yang

terjadi. Selain itu peneliti juga menambahkan beberapa pendapat ahli dalam menguatkan argumentasi peneliti. Penulisan karya ilmiah ini menggunakan data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumbernya, baik melalui wawancara dan data sekunder, yaitu data yang diambil dari bahan pustaka yang terdiri dari 3 (tiga) sumber bahan hukum yaitu bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Untuk lebih jelasnya penulis akan mengemukakan sebagai berikut:

- Bahan Hukum Primer, merupakan bahan-bahan hukum yang isinya mempunyai kekuatan mengikat.
- Bahan Hukum Sekunder, merupakan bahan-bahan yang memberikan informasi, penjelasan atau hal-hal yang berkaitan dengan isi bahan hukum primer, seperti buku, makalah, jurnal, tesis, skripsi, penelusuran internet, artikel ilmiah, hasil seminar, laporan penelitian, maupun teori-teori para ahli hukum. Bahan hukum sekunder yang dipergunakan meliputi berbagai literatur yang berkaitan dengan hukum khususnya mengenai hukum
- Bahan Hukum Tersier, merupakan bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap sumber primer atau sumber sekunder, misalnya abstrak, buku pegangan, kamus dan ensiklopedia.

### **3.4 Alat pengumpulan Data**

Alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Studi dokumen. Adapun studi dokumen dalam penelitian ini menggunakan berbagai literatur, yaitu antara lain peraturan perundang-undangan terkait seperti UU No. 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan wilayah Pesisir dan Pulau – Pulau Kecil, UU No. 25 Tahun 2004 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 , Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2005 Tentang Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil Terluar, Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002, dan berbagai literatur yang relevan di bidang hukum.
- b. Wawancara yang dapat dilakukan terhadap narasumber Sapta Putra, MSc., Ph.D selaku Kepala Sub Direktorat Pesisir Terpadu Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Wisnu Wardana, S.Sos, M.Si selaku Kepala Sub Bagian Humas, Bagian Organisasi dan Humas Ditjen Hubla Kementerian Perhubungan serta pihak



yang relevan dengan penelitian ini.

### **3.5 Metode Analisis Data**

Metode analisis data yang dilakukan adalah metode kualitatif dengan melakukan kajian pustaka terhadap literatur-literatur terkait.

## **IV. Pembahasan**

Indonesia memiliki setidaknya 13.466 pulau kecil yang telah teridentifikasi dan didaftarkan ke PBB serta memiliki 92 pulau kecil terluar (Wisosa, 2014). Masing-masing pulau kecil memiliki potensi pembangunan, baik dalam aspek ekonomi maupun dari aspek pertahanan dan keamanan. Selain itu, pulau-pulau kecil memiliki ekosistem khas tropis dengan produktivitas hayati tinggi, yakni terumbu karang (*coral reef*), padang lamun (*seagrass*), dan hutan bakau (*mangrove*). Ketiga ekosistem tersebut saling berinteraksi baik secara fisik, maupun dalam bentuk bahan organik terlarut, bahan organik partikel, migrasi fauna, dan aktivitas manusia. Selain potensi terbarukan, pulau-pulau kecil juga memiliki potensi yang tak terbarukan seperti pertambangan dan energi kelautan serta jasa-jasa lingkungan yang tinggi nilai ekonomisnya, yaitu sebagai kawasan berlangsungnya kegiatan kepariwisataan, media komunikasi, kawasan rekreasi, konservasi dan jenis pemanfaatan lainnya (Direktorat Pendayagunaan Pulau-Pulau Kecil, 2012).

Dalam hal ekonomi, pulau-pulau kecil memiliki peran penting dalam perekonomian nasional, khususnya dalam bidang perikanan. Kegiatan perikanan di pulau-pulau kecil umumnya terdiri dari perikanan tangkap, perikanan budidaya (akuakultur) dan pengolahan hasil perikanan (Pigawati, 2005: 234). Contohnya, 85% produksi mina Indonesia berasal dari perairan pesisir di sekitar pulau-pulau kecil. Hampir seluruh ikan-ikan bernilai ekonomi tinggi, seperti ikan Kerapu dan Napoleon, berasal dari ekosistem terumbu karang yang terbentuk di pulau-pulau kecil (Bengen, 2013). Tidak hanya dalam dunia kemaritiman, pulau-pulau kecil juga memiliki potensi ekonomi di bidang pertanian. Salah satu kajian Kementerian Pertanian menyatakan bahwa pertanian holtikultura, khususnya sayur dan buah, serta palawija umum, dapat dijumpai di hampir setiap pulau kecil yang berpenduduk (Pasandaran, 2013: 28).

Dalam hal kepariwisataan, sebagian besar pulau kecil memiliki peluang pengembangan pariwisata bahari. Salah satu contohnya adalah ekowisata di Pulau Maratua. Secara mandiri, masyarakat desa di pulau kecil tersebut telah berhasil

mengembangkan ekowisata tersebut. Bahkan, empat desa bersepakat untuk membuat PT yang menjalankan bisnis ekowisata tersebut. Masing-masing desa mempunyai saham dan mendapatkan keuntungan dari usaha ini (Auliani, 2014).

Selain dalam bidang ekonomi dan pariwisata, adanya pelabuhan *feeder* akan memaksimalkan peran pelayaran rakyat dalam transportasi laut nasional. Pengalaman dan kontribusi pelayaran rakyat selama ini menjadi modal dalam mengembangkan sistem konektivitas laut Indonesia, terutama dalam wilayah pelosok pulau-pulau kecil yang tidak terakses oleh kapal-kapal besar. Pulau-pulau kecil yang memiliki kedalaman terbatas tentunya hanya bisa diakses melalui kapal pelayaran rakyat yang dirancang mengikuti keadaan geologis pulau-pulau kecil. Selain itu, pelayaran rakyat dapat menjadi suatu industri yang diusahakan oleh pengusaha lokal/masyarakat setempat karena pengusahannya tidak terlalu sulit. Hal ini tentunya turut menunjang pemerataan Usaha Kecil Mengengah di seluruh wilayah Indonesia.

Dalam hal pertahanan dan keamanan, pulau-pulau kecil memiliki peran penting terhadap kedaulatan negara, khususnya pulau-pulau kecil terluar. Keberadaan pulau-pulau kecil terluar sangatlah strategis karena menentukan batas suatu negara kepulauan. Sebagai negara kepulauan, Indonesia menganut “*Archipelagic Baseline*” untuk menghitung luas wilayah lautnya. Dalam metode ini, luas laut sebuah negara kepulauan diukur dari titik surut pantai pulau terluar dan batu-batu karang terluar dari negara kepulauan tersebut, lalu ditarik sampai 12 mil laut yang menghubungkan titik-titik paling luar dari pulau paling terluar (Chandra, 2014). Berdasarkan hasil survei Base Point atau titik dasar batas wilayah Indonesia, terdapat 183 titik dasar yang terletak di pulau-pulau kecil terluar (Jaelani, 2004). Atas dasar itulah, pulau-pulau kecil terluar memiliki peran sebagai lokasi penetapan titik dasar penarikan garis pangkal dan titik dasar proyeksi klaim ke wilayah laut (Oegroseno, 2008).

Bila dihitung secara matematis, potensi kawasan pulau-pulau kecil di bidang perikanan, jika dikelola dengan baik berbasis konservasi, akan menghasilkan pendapatan sebesar Rp. 22,5 triliun pertahun. Jika kawasan terumbu karang dikembangkan juga untuk menghasilkan bahan baku obat-obatan dan kosmetika, maka dapat menghasilkan Rp. 450 triliun per tahun (Bengen, 2013). Proyeksi pendapatan yang besar ini bahkan belum termasuk proyeksi pendapatan dari pemanfaatan pulau-pulau kecil di sektor lain. Bila berhasil dikembangkan secara optimal, pulau-pulau kecil tersebut bukan saja akan menjadi sumber pertumbuhan baru, melainkan juga akan mengurangi kesenjangan pembangunan antar wilayah

dan kelompok sosial (Siregar, 2008: 345).

Potensi-potensi dari pulau-pulau kecil di Indonesia ini didukung pula oleh fakta bahwa letak Indonesia berada di jantung *coral triangle* dunia. *Coral Triangle* merupakan wilayah laut dengan tingkat keanekaragaman hayati karang paling tinggi di bumi. Kawasan *Coral Triangle* mendukung kehidupan 120 juta lebih masyarakat pesisir baik langsung maupun tidak langsung serta miliaran konsumen seafood di seluruh dunia (Agnika, 2013). Dalam *Coral Triangle* ini, kawasan pulau-pulau kecil menjadi bagian penting di dalamnya. Pulau-pulau besar tidak diperhitungkan karena tidak ada karang yang bagus yang berada di kawasan pulau-pulau besar (Bengen, 2013).

Permasalahan utama dalam pengembangan pulau-pulau kecil di Indonesia adalah konektivitas wilayah. Indonesia sebagai negara yang memiliki luas teritorial laut tiga kali lebih besar dari luas daratannya tentunya sangat membutuhkan konektivitas antarpulau untuk menumbuhkan perekonomian nasional (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, 2016: 3). Keterbatasan dan kekosongan jaringan trayek transportasi laut pada level ‘pengumpan’ menyisakan pulau-pulau kecil yang terisolasi dan belum tersentuh oleh proses pembangunan (Siregar, 2008: 345). Belum terciptanya konektivitas tersebut mengakibatkan masyarakat pulau-pulau kecil cenderung terpaku dan terkungkung pada kondisi alam. Mereka mendiami dan menguasai wilayah mereka dengan mengandalkan indigenous system (*technologies, knowledge, resource management, dan institution*) yang memang spesifik lokal dan rentan terhadap perubahan eksternal yang cenderung terjadi begitu cepat. Hal ini mengakibatkan *brain drain* dan *skill drain* yang membuat produktivitas dan pembangunan ekonomi hanya dijalankan oleh mereka yang lebih rendah kemampuan dan produktivitasnya (Pasandaran, 2013: 22). Akibat dari tidak adanya konektivitas, banyak masyarakat pulau-pulau kecil masih jauh tertinggal dari kemajuan bidang sosial, ekonomi, dan budaya dari daerah lain (Siregar, 2008: 345).

Keterhubungan antar pulau hanya dapat diwujudkan melalui sistem transportasi yang kuat dan tangguh serta ditunjang oleh infrastruktur yang berkecukupan. Transportasi laut tentunya menjadi kebutuhan mutlak bagi masyarakat yang hidup di wilayah kepulauan. Salah satu cara pemerintah mengembangkan transportasi laut Indonesia adalah menjalankan program Tol laut. Tol laut merupakan upaya penyediaan jaringan angkutan laut secara tetap dan teratur melalui penyelenggaraan pelayanan angkutan laut dan peningkatan pelabuhan (Prianto,

2016). Untuk menyukseskan program tol laut, Pemerintah fokus pada deregulasi atau penyederhanaan perizinan, pembangunan infrastruktur, dan peningkatan kualitas SDM (Antonius S, 2016). Dalam hal infrastruktur, salah satu jenis infrastruktur yang dibangun adalah pelabuhan pengumpan atau pelabuhan *feeder* (Prihartono, Pengembangan Tol Laut Dalam Rpjmn 2015-2019 Dan Implementasi 2015).

Pelabuhan *feeder* memiliki peran penting untuk memberdayakan masyarakat pulau-pulau kecil. Dalam hal ekonomi, pelabuhan *feeder* sebagai bagian dari tol laut akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi di pulau-pulau kecil. Dalam jangka panjang, pelabuhan *feeder* akan memunculkan pusat-pusat pertumbuhan baru di pulau-pulau kecil sebagai *multiplier effect* (Widianto, 2016). Selain itu, keberadaan pelabuhan *feeder* akan menekan kesenjangan harga logistik antara pulau-pulau kecil dengan pulau-pulau lain yang lebih besar (Wibowo, 2016).

Dalam hal pariwisata, pengusaha wisata bahari menuntun dan memfasilitasi wisatawan dengan menggunakan perahu dan kapal. Dengan adanya pelabuhan *feeder*, pengusaha wisata bahari bisa memanfaatkan konektivitas ke pulau-pulau kecil untuk dijadikan tempat wisata. Pulau-pulau kecil, khususnya yang belum terjamah manusia, tentunya memiliki keindahan alam yang bisa terjaga dan memiliki daya tarik tersendiri bagi wisatawan (Putra Ginting, 2018).

Selain dalam bidang ekonomi dan pariwisata, adanya pelabuhan *feeder* akan memaksimalkan peran pelayaran rakyat dalam transportasi laut nasional. Pengalaman dan kontribusi pelayaran rakyat selama ini menjadi modal dalam mengembangkan sistem konektivitas laut Indonesia, terutama dalam wilayah pelosok pulau-pulau kecil yang tidak terakses oleh kapal-kapal besar. Pulau-pulau kecil yang memiliki kedalaman terbatas tentunya hanya bisa diakses melalui kapal pelayaran rakyat yang dirancang mengikuti keadaan geologis pulau-pulau kecil. Selain itu, pelayaran rakyat dapat menjadi suatu industri yang diusahakan oleh pengusaha lokal/masyarakat setempat karena pengusaannya tidak terlalu sulit. Hal ini tentunya turut menunjang pemerataan Usaha Kecil Mengengah di seluruh wilayah Indonesia.

Salah satu contoh nyata keberadaan pelabuhan *feeder* mampu mengembangkan pulau-pulau kecil dan memberdayakan masyarakat setempat adalah di Pulau Kayoa. Pulau Kayoa adalah sebuah pulau seluas 142 km<sup>2</sup> yang berada di sebelah barat Pulau Halmahera dan di sebelah selatan Pulau Makian (Pemerintah Kabupaten Halmahera Selatan, 2016). Pada tahun 2004, Pulau Kaoya merupakan salah satu wilayah di Kabupaten Halmahera Selatan yang relatif

tertinggal dibandingkan dengan wilayah lainnya. Hal ini disebabkan kurangnya sarana dan prasarana transportasi yang tersedia untuk menghubungkan pulau tersebut ke kota-kota lain di sekitarnya. Pada saat itu, transportasi reguler dari dan ke Pulau Kayoa masih sangat kurang, di mana hanya ada kapal kayu dan *speed boat* yang melayani rute Pulau Kayoa-Ternate dengan frekuensi 3 kali seminggu. Pada tahun 2007, akhirnya dibangun Pelabuhan *Feeder* di Pulau Kayoa dan selesai pada tahun 2009 (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, 2015: 117). Setelah terbangunnya pelabuhan *feeder* ini, Pulau Kayoa lebih berkembang daripada sebelumnya. Semenjak ada pelabuhan *feeder*, terjadi arus barang dan penumpang yang masif dari dan ke pulau ini. Dalam hal biaya perjalanan, terjadi penurunan biaya perjalanan, di mana sebelum ada pelabuhan biaya perjalanan berkisar Rp 180.000 dan setelah ada pelabuhan biaya perjalanan menjadi berkisar Rp. 80.000 (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, 2015: 169). Selain itu, adanya pelabuhan *feeder* menciptakan lapangan pekerjaan baru, antara lain petugas pelabuhan, tukang ojek, kuli angkut, dan penjual makanan dan pekerjaan lainnya (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, 2015: 170). Perubahan-perubahan positif tersebut berujung pada peningkatan pertumbuhan ekonomi Pulau Kayoa. Dari tahun 2012 hingga 2014, rata-rata pertumbuhan ekonomi Pulau Kayoa sebesar 6,54% per tahun, di mana pertumbuhan ini lebih tinggi daripada pertumbuhan ekonomi 3 tahun sebelumnya yang hanya sebesar 5,62% (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, 2015: 164). Berkaca dari contoh di atas, tentunya pembangunan pelabuhan pulau *feeder* akan memberdayakan masyarakat di pulau-pulau kecil dan dampak positif tersebut akan menciptakan kondisi masyarakat yang tangguh dalam budaya maritim.

## **V. Kesimpulan**

Keunikan letak geografis negara Indonesia menempatkan Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia dan sangat logis jika ekonomi maritim dijadikan tumpuan bagi pembangunan ekonomi nasional. Kehidupan di sebuah Negara Maritim, yaitu berperikehidupan yang memanfaatkan laut sebagai sumber hidupnya dan menjaga laut untuk mensejahterakan rakyatnya menjadikan konsepsi suatu Negara Maritim yang berdaulat. Negara Maritim terwujud apabila masyarakatnya mempunyai budaya maritim yang tangguh. Namun Indonesia belum menjadi Negara Maritim seutuhnya karena sektor kelautan belum menjadi sektor perekonomian

terbesar dalam perekonomian Indonesia.

Salah satu solusi atas permasalahan belum terwujudnya budaya maritim di masyarakat Indonesia adalah pemberdayaan pulau-pulau kecil. Pulau-pulau kecil memiliki potensi pembangunan yang besar. Hal ini karena letaknya yang strategis baik dari aspek ekonomi maupun dari aspek pertahanan dan keamanan. Namun, terdapat tantangan dalam memberdayakan masyarakat pulau-pulau kecil, yakni tingkat konektivitas antar pulau yang masih rendah. Keterhubungan antarpulau dapat dilaksanakan melalui sistem transportasi ditunjang oleh infrastruktur yang berkecukupan.

## Referensi

- Agnika, Natalia Trita. 2013. *Saatnya Menjaga Kawasan Coral Triangle*. <http://www.wwf.or.id/?39802/Saatnya-Menjaga-Kawasan-Coral-Triangle> diakses pada 26 Juni 2018, pukul 14.40 WIB.
- Akhir, Dani Jumadil. 2015. *Setahun Jadi Presiden, Akhirnya Luncurkan Tol Laut*. <http://economy.okezone.com/read/2015/11/08/320/1245600/setahun-jadi-presiden-jokowi-akhirnya-luncurkan-tol-laut> diakses pada 26 Juni 2018, pukul 19.50 WIB.
- Anjangi, Leafy. 2014. *Tol Laut Jokowi, Poros Maritim Dunia*. <http://katadata.co.id/infografik/2014/12/04/tol-laut-jokowi-poros-maritim-dunia> diakses pada 18 Juni 2018, pukul 18.50 WIB.
- Ariwibowo, AA. 2016. *Menko Rizal mengklaim tol laut turunkan harga barang*. <http://www.antarane.ws.com/berita/563969/menko-rizal-mengklaim-tol-laut-turunkan-harga-barang> diakses pada 23 Juni 2018, pukul 19.10 WIB.
- Aulani, Palupi Annisa (ed). 2014. "Pulau-Pulau Kecil Di Indonesia Sangat Terancam" <http://nationalgeographic.co.id/berita/2014/05/pulau-pulau-kecil-di-indonesia-sangat-terancam> diakses pada 25 Juni 2018, pukul 14.45 WIB. "Di websitenya bukan Gloria Samantha tetapi"
- Bengen, Prof. Dr. Dietrich G. 2013. *Potensi Ekonomi Kawasan Pulau-Pulau Kecil Sebesar Rp. 225 Triliun Pertahun*. <http://www.tabloiddiplomasi.org/current-issue/183-diplomasi-februari-2013/1600-potensi-ekonomi-kawasan-pulau-pulau-kecil-sebesar-rp-225-triliun-pertahun/> diakses pada 25 Juni 2018, pukul 15.00 WIB.
- Chandra, Febrian. 2014. *Garis Pangkal (Baseline)*. <http://www.sangkoeno.com/2014/10/garis-pangkal-baseline.html> diakses pada 18 Juni 2018, pukul 15.10 WIB.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan. 2015. *Laporan Final: Kajian Evaluasi Manfaat Pembangunan Infrastruktur Transportasi Laut di Lokasi Pelabuhan Kaoya, Kabupaten Halmahera Selatan, Provinsi Maluku Utara*. Jakarta: PT Sarana Antar Nusa Perekayasa.
- Dunia, Indonesia Sebagai Poros Maritim 2015. <http://presidenri.go.id/maritim/>

- [indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html](#), diakses pada tanggal 9 Juni 2018, pukul 20.00 WIB.
- Idris, Irwandi, et al. 2007. *Membangun Raksasa Ekonomi*. Bogor: Buku Ilmiah Populer.
- Indonesia, Kementerian Perhubungan Republik. 2014. *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia - Program Tol Laut Resmi Diluncurkan*. <http://dephub.go.id/welcome/readPost/program-tol-laut-resmi-diluncurkan> diakses pada 19 Juni 2018, pukul 20.07 WIB.
- Jaelani, Lalu Muhammad. 2004. *Pulau-Pulau Terluar Dan Batas NKRI*. [http://personal.its.ac.id/files/pub/3782-lmjaelani-geomatika-PIT1\\_Pengaruh%20Pulau%20Pulau%20Terluar%20Terhadap%20Penetap.pdf](http://personal.its.ac.id/files/pub/3782-lmjaelani-geomatika-PIT1_Pengaruh%20Pulau%20Pulau%20Terluar%20Terhadap%20Penetap.pdf) diakses pada 18 Juni 2018, pukul 15.40 WIB.
- Jaya, Romi Gozali Rukmawi. *Simposium Poros Maritim: Sumbangsih ILUNI UI untuk Kejayaan Maritim Indonesia*. Majalah Alumni UI
- Kecil, Direktorat Pendayagunaan Pulau-Pulau. 2012. *Informasi PPK*. [http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/direktori-pulau/index.php/public\\_c/menu\\_info/1](http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/direktori-pulau/index.php/public_c/menu_info/1) diakses pada 25 Juni 2018, pukul 14.29 WIB.
- Khoriddin. 1992. *Pembangunan Masyarakat*. Yogyakarta: Liberty.
- Luh. 2015. *Bangun 24 Pelabuhan Gandeng Tiongkok, Pengamat Kritik Jokowi*. <http://news.merahputih.com/nasional/2015/06/07/bangun-24-pelabuhan-gandeng-tiongkok-pengamat-kritik-jokowi/16474/> diakses pada tanggal 9 Juni 2018, pukul 01.18 WIB.
- Mamudji, Sri. et al. 2005. *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*. Depok: Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Oegroseno, Arif Havas. 2008. *Pulau-pulau Terluar Memiliki Peran Dalam Perundingan Batas Maritim*. <http://www.tabloiddiplomasi.org/previous-isuue/51-april-2008/458-pulau-pulau-terluar-memiliki-peran-strategis-dalam-perundingan-batas-maritim/> diakses pada 18 Juni 2018, pukul 15.20 WIB.
- Pasandaran, Effendi. 2013. *Membangun Kemandirian Pangan Pulau-Pulau Kecil Dan Wilayah Perbatasan*. Jakarta: IAARD Press.
- Perikanan, Departemen Kelautan dan. 2001. *Pedoman Umum Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil yang Berkelanjutan dan Berbasis Masyarakat*. Jakarta: DKP.
- Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian. 2016. *Membangun Pelabuhan Untuk Konektivitas Nusantara*. Info Maritim. Vol. 5.
- Pigawati, Bitta. 2005. *Identifikasi Potensi dan Pemetaan Sumberdaya Pesisir Pulau - Pulau Kecil dan Laut Kabupaten Natuna - Provinsi Kepulauan Riau*. Indonesian Journal of Marine Sciences. Vol. 10. No. 4.
- Prianto, Agus. *Mewujudkan Mimpi Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia*. <http://maritim.go.id/mewujudkan-mimpi-indonesia-menjadi-poros-maritim-dunia/> diakses pada 23 Juni 2018, pukul 14.58 WIB.
- Prihartono, Bambang. *Pengembangan Tol Laut Dalam Rpjmn 2015-2019 Dan Implementasi 2015*. <http://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan%20Tol%20Laut%20Dalam%20RPJMN%202015-2019%20Dan%20Implementasi%20>

[2015.pdf](#) diakses pada 9 Juni 2018, pukul 19.34 WIB.

- PPN/Bappenas, Direktorat Transportasi Kementerian. 2016. *Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015*. <http://nusantarainitiative.com/wp-content/uploads/2016/02/150915-Buku-Tol-Laut-bappenas.pdf> diakses pada 26 Juni 2018, pukul 13.23 WIB.
- S, Antonius (ed). 2016. *Menko Maritim Minta Kapal Multipurpose Sebagai Angkutan Kargo*. <https://www.truckmagz.com/news-menko-maritim-minta-kapal-multipurpose-sebagai-angkutan-kargo/> diakses pada 23 Juni 2018, pukul 15.00 WIB.
- Selatan, Pemerintah Kabupaten Halmahera. 2016. *Luas Wilayah dan Kondisi Geografis*. <http://halsekab.go.id/static/42/luas-wilayah-dan-kondisi-geografis> diakses pada 26 Juni 2018, pukul 01.12 WIB.
- Setiawaan, Eko. 2015. *Ajieb, Tol Laut dari Bintan Ke Jakarta Diluncurkan*. <http://batam.tribunnews.com/2015/11/03/ajieb-tol-laut-dari-bintan-ke-jakarta-diluncurkan> diakses pada 18 Juni 2018, pukul 20.00 WIB.
- Siregar, Chairil. 2008. *Analisis Potensi Daerah Pulau-Pulau Terpencil Dalam Rangka Meningkatkan Ketahanan, Keamanan Nasional, dan Keutuhan Wilayah NKRI di Nunukan-Kalimantan Timur*. *Jurnal Sosioteknologi*. Vol. 7. No. 13.
- Tempo. <https://m.tempo.co/read/news/2016/03/28/090757437/untuk-distribusi-barang-pelni-tambah-satu-trayek-tol-laut> diakses pada 18 Juni 2018, pukul 19.55 WIB.
- Widianto, Satrio. 2016. *Tol Laut Mengurangi Biaya Logistik*. <http://www.pikiran-rakyat.com/ekonomi/2016/05/03/tol-laut-mengurangi-biaya-logistik-368305> diakses pada 18 Juni 2018, pukul 17.00 WIB.
- Winosa, Yosi. 2014. *Pemerintah Segera Optimalkan Potensi Pulau-pulau kecil Indonesia*. <http://www.beritasatu.com/ekonomi/213239-pemerintah-segera-optimalkan-potensi-pulaupulau-kecil-indonesia.html> diakses pada 25 Juni 2018, pukul 14.25 WIB.
- Wrihatnolo, Randy. 2007. *Manajemen Pemberdayaan: Sebuah Pengantar dan Panduan untuk Pemberdayaan Masyarakat*. Jakarta: PT Elex Komputindo.
- Peraturan Perundang-Undangan**
- Indonesia. Undang Undang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau – Pulau Kecil. UU No. 1 Tahun 2014.
- Indonesia. Undang Undang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019.
- Indonesia. Peraturan Pemerintah Kepelabuhan. PP No. 69 Tahun 2001. LN No. 127 Tahun 2001.
- Indonesia. Tatanan Kepelabuhan Nasional Keputusan Menteri Perhubungan. KM No. 53 Tahun 2002.
- Indonesia. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2005 Tentang Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil Terluar.
- Wawancara**
- Sapta Putra Ginting, tanggal 24 Juni 2018 di Kantor Kementerian Kelautan dan Perikanan.