

ANALISIS KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH DENGAN DUKUNGAN TRANSPORTASI ANTAR PULAU DI KABUPATEN ADMINISTRATIF KEPULAUAN SERIBU Fita Kurniawati *)

ABSTRACT

Regional Government of DKI Jakarta and Kepulauan Seribu have authority to develop and manage all of the regional resources in order to gain society welfare which remains on three main purposes of development. As a matter of fact, the government policy sometimes does not meet the needs of public demands due to the existing condition. One common problem face by Kepulauan Seribu is ineffectiveness policy programs due to the condition exist and the low level accessibility's. Therefore, this policy research tries to identify and analyze the government's policy compares to the existing situation. The result of study showed that there are policies incompatibilities with the public needs dealing with the regional planning and mass transportation, lack of coordination among government institution, and the needs of strategies and regulator's reformation especially seeing the archipelago regional planning from small islands development's points of view.

Keywords: *policy, regional planning, transportation, island development*

PENDAHULUAN

Kepulauan Seribu adalah satu-satunya Kabupaten Administratif diantara lima Kotamadya yang merupakan bagian dari Propinsi DKI Jakarta. Keberadaan Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu diatur dalam UU No.29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia, artinya posisi Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu adalah sebagai Satuan Kerja Pemerintah Daerah (SKPD) yang merupakan unsur pendukung Gubernur Provinsi DKI Jakarta. Perubahan status Kepulauan Seribu dari Kecamatan menjadi Kabupaten Administrasi, ditetapkan dalam PP NO. 55 Tahun 2001. Hal ini mengandung pengertian bahwa Pemerintah Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu diberi kewenangan dalam beberapa hal untuk mengatur wilayahnya sendiri. Untuk mengatur wilayah Kepulauan Seribu dengan karakteristik geografis yang terdiri dari kumpulan pulau-pulau kecil tentunya membutuhkan strategi pengembangan dengan pendekatan pembangunan yang berbeda dari lima Kotamadya lainnya yang terletak di daratan.

Seperti tercantum pada Perda No. 1 Tahun 2008 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2007-2012, bahwa implementasi RTRW DKI Jakarta untuk Kabupaten Kepulauan Seribu adalah dengan dikembangkannya Kepulauan Seribu sebagai destinasi wisata bahari yang lestari; dikembangkannya perekonomian berbasis SDA kelautan; dikembangkannya perikanan laut dan fasilitasi pembangkit listrik tenaga gas. Dengan demikian, diharapkan bahwa potensi-potensi yang ada pada wilayah pesisir termasuk diantaranya pulau-pulau kecil dan kelautan dapat dimanfaatkan sebesar-besar untuk kesejahteraan dan kemakmuran rakyat agar sejalan dengan inti dari tujuan pembangunan.

Apabila dilihat pada konteks pembangunan wilayah berbasis sumberdaya, pengembangan wilayah, Kepulauan Seribu dapat diletakkan dalam perspektif sistem pembangunan pembangunan wilayah pesisir dan laut secara terpadu dengan mengelola berbagai potensi sumberdaya yang dimiliki. Selanjutnya, guna menunjang strategi pembangunan tersebut yaitu dalam hal memperlancar arus barang dan pergerakan orang maka diperlukan tersedianya jaringan transportasi terpadu yang dapat diandalkan. Kondisi fisik geografis Kepulauan Seribu yang berupa kumpulan gugus pulau membutuhkan peran transportasi laut sebagai urat nadi kegiatan ekonomi wilayah dan dapat dikatakan merupakan faktor penentu utama sehingga tercipta interaksi antara Kepulauan Seribu dengan daratan DKI Jakarta/Tangerang atau antar pulau dalam wilayah Kepulauan Seribu itu sendiri.

Strategi dan kebijakan pengelolaan wilayah diharapkan mampu menjadi sebuah kesepakatan bersama dan sebagai pedoman dalam mengatur, mengarahkan serta mengendalikan berbagai aktivitas masyarakat dalam upaya pemanfaatan sumberdaya kawasan pesisir di kepulauan secara terpadu (integrated) dan lestari. Dengan demikian sumberdaya pesisir akan mampu menunjang kegiatan investasi dan usaha masyarakat secara berkelanjutan (sustainable).

PERUMUSAN MASALAH

1. Berdasarkan Surat Keputusan Gubernur No. 1263 tahun 2006, kawasan Muara Angke seluas sekitar 70 hektare akan ditata sedemikian rupa tampil lebih representatif dan menjadi barometer perikanan di Indonesia. Adanya rencana pembangunan Pelabuhan Muara Angke yang akan dilakukan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta melalui Dishub Perhubungan DKI Jakarta diharapkan dapat meningkatkan aktivitas pergerakan masyarakat Kepulauan Seribu.
2. Kondisi saat ini akses menuju ke Kepulauan Seribu dari Jakarta hanya dapat di tempuh melalui Pelabuhan Muara Angke, Penjaringan, Jakarta Utara dengan menggunakan angkutan rakyat atau dikenal dengan sebutan kapal ojek. Sedangkan, sarana transportasi menuju Kepulauan Seribu yang disediakan oleh pemerintah di Pelabuhan Marina Jaya Ancol dihentikan sementara kegiatan operasionalnya atau beroperasi tanpa jadwal yang pasti.

Berangkat dari kondisi tersebut maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah bagaimana rencana kebijakan pembangunan terkait dengan pengembangan wilayah di Kepulauan Seribu dan dukungan penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang dibuat oleh pemerintah Pemkab Kepulauan Seribu dan DKI Jakarta.

Maksud dari penelitian adalah memetakan berbagai kebijakan dalam pengembangan wilayah Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu dengan dukungan kebijakan transportasi antar pulau. Sedangkan tujuan penelitian ini adalah mewujudkan strategi kebijakan pengembangan wilayah di Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu yang efektif dengan pendekatan Integrated Coastal Zone Management (ICZM).

1. Identifikasi RTRW DKI Jakarta dan Renstra Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu terkait dengan transportasi dan pengembangan wilayah.
2. Identifikasi kebijakan pengembangan wilayah mewujudkan potensi kewilayahan Kepulauan Seribu.

3. Analisis kesesuaian atau relevansi antara kebijakan pengembangan wilayah Kepulauan Seribu dan kebijakan transportasi dengan kondisi saat ini.

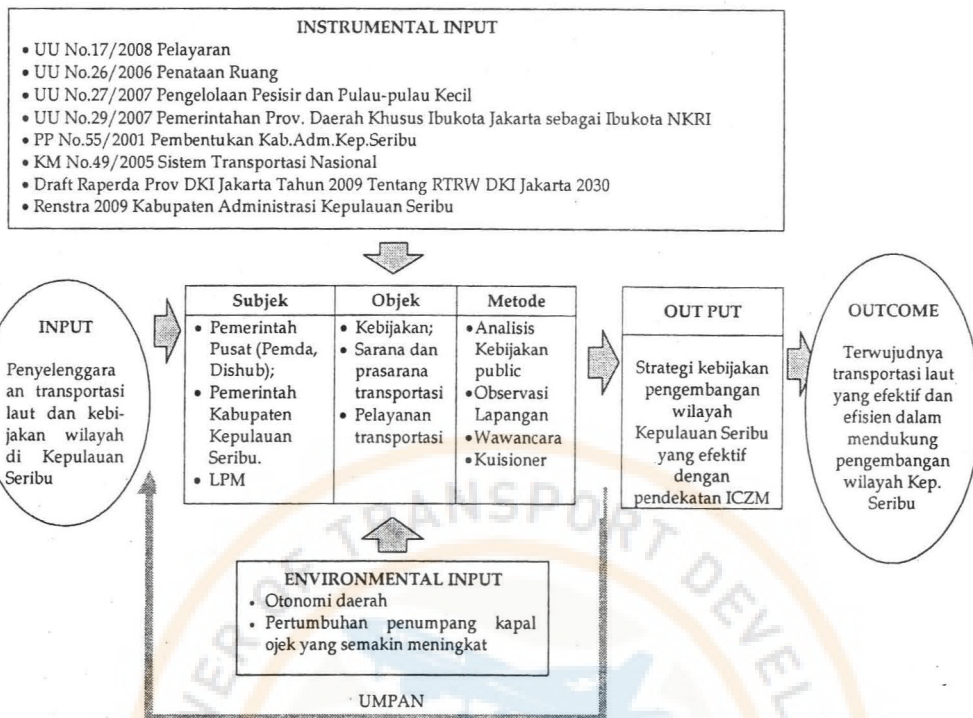
TINJAUAN PUSTAKA

A. Perencanaan Pembangunan dalam Pengembangan Wilayah Kepulauan

Perencanaan pembangunan daerah dapat dilakukan dengan dua cara yaitu melalui pendekatan sektoral dan regional (wilayah). Pendekatan sektoral lebih memfokuskan perhatian pada sektor-sektor kegiatan yang ada di wilayah tersebut, sedangkan pendekatan regional dilakukan melalui pendekatan spasial (tata ruang) berdasarkan pada luasan wilayah perencanaan yang lebih sempit. Pendekatan regional wilayah NKRI khususnya DKI Jakarta tidak hanya pada wilayah daratan tetapi juga meliputi pendekatan wilayah perairan/kelautan. Agar pembangunan yang dilaksanakan berhasil mencapai sasaran maka harus ditunjang oleh penyusunan rencana yang komprehensif dan terarah. Perencanaan wilayah (Regional Planning) dimaksudkan agar semua wilayah dapat melaksanakan pembangunannya berdasar potensi yang dimiliki dengan harapan kemandirian wilayah dapat tumbuh dan berkembang sendiri atas dasar kekuatan sendiri, dalam arti tidak menggantungkan fasilitas atau faktor dari luar (Tarigan, 2004).

Struktur spasial pembangunan ekonomi secara fisik berkaitan dengan tata ruang (permukiman), fasilitas-fasilitas (prasarana dan sarana) produktif, jaringan transportasi dan tata guna lahan. Salah satu upaya dalam pembangunan wilayah kelautan adalah melakukan perencanaan pembangunan dengan mengedepankan konsep pembangunan wilayah pesisir, pulau-pulau kecil dan laut secara terpadu. Sebagai indikator yang sering dipakai dalam keberhasilan pembangunan, kemajuan ekonomi merupakan komponen penting dalam pembangunan dengan tujuan utama tercapainya kesejahteraan masyarakat (Todaro dalam Tarigan, 2004). Salah satu upaya untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat di wilayah kepulauan atau gugus pulau adalah melalui peningkatan fasilitas pelayanan publik termasuk didalamnya jaringan transportasi yang dalam hal ini berfungsi untuk mengakomodir mobilitas orang/barang sebagai resultan interaksi sosial-ekonomi antar wilayah guna mendukung perencanaan pengembangan wilayah.

Sebagaimana diuraikan dalam UU Nomor 26 Tahun 2007, penataan ruang berdasarkan aspek administratif meliputi ruang wilayah Nasional, Propinsi dan Kabupaten/Kota. Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) secara teori berangkat dari perencanaan pembangunan daerah selanjutnya RTRW tersebut diturunkan dalam bentuk rencana implementasi kebijakan pemerintah kabupaten/kota atau lebih dikenal dengan Rencana Strategis (Renstra). Untuk lebih jelasnya pembagian kewenangan dalam perencanaan pembangunan jangka panjang pusat dan daerah dapat dilihat pada gambar skematik 1.



Gambar 2. Pola Pikir

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Perencanaan Tata Ruang Wilayah

Kepulauan Seribu pada awalnya adalah salah satu kecamatan bagian dari Kotamadya Jakarta Utara yang kemudian ditingkatkan statusnya menjadi Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu dan merupakan wilayah kepulauan yang terdiri dari gugus pulau-pulau kecil dengan 11 pulau permukiman yang disatukan oleh laut. Kepulauan Seribu bukanlah sebuah daerah otonom di lingkungan Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta, posisinya tidak diatur di dalam UU No. 32/2004 tentang Pemerintah Daerah, tetapi diatur dalam UU No. 29/2007 tentang Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota NKRI. Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu ditata menjadi dua Kecamatan yang terdiri dari enam Kelurahan (Perda No.4 tahun 2001), dengan komposisi sebagai berikut:

Tabel 1. Pembagian Daerah Administrasi Pemerintahan Kabupaten Kepulauan Seribu

Kecamatan	Berkedudukan di	Jumlah Pulau	Kelurahan	Jumlah Pulau
1. Kepulauan Seribu Utara	Pulau Harapan	79	1. Pulau Kelapa 2. Pulau Harapan 3. Pulau Panggang	36 30 13
2. Kepulauan Seribu Selatan	Pulau Tidung Besar	31	1. Pulau Tidung 2. Pulau Pari 3. Pulau Untung Jawa	6 10 15
Jumlah Pulau keseluruhan		110		

Sumber: Bapekab Administrasi Kepulauan Seribu, 2008

Arah kebijakan pembangunan wilayah Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu tidak dapat dilepaskan dari rencana tata ruang DKI Jakarta. Di dalam Rancangan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Propinsi DKI Jakarta Tahun 2010-2030, Bab XI tentang Rencana Tata Wilayah Kabupaten Kepulauan Seribu disebutkan struktur ruang wilayah Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu akan dibagi menjadi dua yakni sistem pusat kegiatan tersier dan sistem jaringan prasarana. Kedua konsep struktur ruang tersebut pada dasarnya merupakan satu kesatuan utuh yang saling mendukung satu sama lain. Sistem pusat kegiatan tersier adalah pemusatan kegiatan perekonomian pada satu wilayah yang kemudian melalui wilayah tersebut dapat dilakukan penyebaran kegiatan perekonomian ke wilayah lainnya. Sedangkan sistem jaringan prasarana adalah bagian dari sistem transportasi yang terdiri serangkaian simpul yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk kesatuan. Seperti tercantum dalam Rencana Tata Wilayah Kepulauan Seribu, Rencana Sistem Pusat Kegiatan Tersier meliputi:

1. Kawasan Pulau Tidung sebagai pusat distribusi sembako (sembilan bahan pokok) dan pusat pemerintahan Kecamatan;
2. Kawasan Pulau Kelapa dan Pulau Harapan sebagai pusat pemerintahan Kecamatan;
3. Kawasan Pulau Sebaru sebagai pusat pariwisata;
4. Kawasan Pulau Panjang sebagai pusat transportasi udara; dan
5. Kawasan Pulau Pari sebagai pusat penelitian.

Rencana tata wilayah Kepulauan Seribu tersebut selanjutnya didukung oleh program-program seperti restorasi terumbu karang (budidaya karang hias), pengembangan kegiatan sea farming, fish shelter, budidaya rumput laut, penanaman mangrove, dan pembangunan daerah perlindungan laut yang terangkum dalam Renstra Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu Tahun 2009. Secara garis besar rencana pengembangan wilayah di Kepulauan Seribu diarahkan untuk meningkatkan kegiatan pariwisata, peningkatan kualitas kehidupan nelayan melalui peningkatan budidaya laut dan pemanfaatan sumber daya perikanan dengan konservasi ekosistem terumbu karang dan hutan mangrove dan efektivitas pelayanan masyarakat melalui pembangunan sarana dan prasarana transportasi.

Kepulauan Seribu sesungguhnya kaya akan potensi sumberdaya alam dari laut. Meskipun penduduk Kepulauan Seribu mayoritas bermata pencaharian sebagai nelayan namun dari pemanfaatan sumberdaya alam kelautan terlihat belum dilakukan secara optimal dalam pengertian pengelolaan potensi sumber daya alam tersebut belum mampu meningkatkan pendapatan masyarakat Kepulauan Seribu secara keseluruhan. Kondisi tersebut disebabkan karena sebagian besar masyarakat nelayan Kepulauan Seribu termasuk kategori nelayan tradisional dengan daya tangkap terbatas. Berdasarkan hasil wawancara dengan nelayan setempat, umumnya pengetahuan para nelayan terbatas hanya pada tindakan menangkap ikan dengan alat-alat tradisional dan kemudian menjualnya dalam lingkup yang cukup terbatas karena hambatan dalam pemasaran ikan yang disebabkan oleh keterbatasan kendaraan angkut. Salah satu strategi dalam upaya pemanfaatan sumberdaya alam Kepulauan Seribu secara efektif adalah dengan melakukan pemetaan potensi sumberdaya alam beserta nilai prospektifnya.

Pada masing-masing pulau permukiman di Kepulauan Seribu ditemui industri-industri kecil berbasis rumah tangga untuk budidaya perikanan dan pertanian seperti terlihat di Pulau Panggang untuk pengolahan agar-agar rumput laut, Pulau Lancang untuk tambak bandeng, Pulau Tidung untuk pengolahan kripik sukun dan Pulau Pari sebagai pusat pengelolaan budidaya perikanan. Namun, hasil identifikasi isi dokumen Renstra 2009 terkait pemanfaatan sumber daya alam guna mendukung pengembangan wilayah terlihat belum menjabarkan rencana upaya menumbuhkembangkan sektor ekonomi berdasarkan potensi masing-masing pulau. Adanya industri-industri kecil perumahan tersebut sesungguhnya menunjukkan masyarakat Kepulauan Seribu memiliki usaha yang berpotensi sebagai dasar kegiatan perekonomian pulau yang apabila dikelola dan didukung oleh peran transportasi dalam pemasarannya tidak menutup kemungkinan kedepannya mampu meningkatkan pendapatan. Artinya, strategi pengembangan potensi industri perumahan sebagai basis perekonomian pada pulau permukiman dapat dilakukan dengan pembinaan dari pemerintah dalam rangka implementasi program PNPM Mandiri yang tentunya juga harus didukung oleh strategi peningkatan transportasi di Kepulauan Seribu.

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu pejabat di Pemerintahan Kabupaten Kepulauan Seribu ditemukan ketidaksesuaian rencana RTRW terkait dengan menjadikan Pulau Tidung sebagai pusat kegiatan tersier. Bahkan rencana penetapan sistem kegiatan tersier sebagai penggerak sistem perekonomian dalam kepulauan tidak disinggung sama sekali. Hasil wawancara juga menunjukkan bahwa pengembangan pulau permukiman sebagai pusat aktivitas perdagangan saat ini di arahkan pada Pulau Untung Jawa bukan Pulau Tidung. Rencana menjadikan Pulau Untung Jawa sebagai pusat aktivitas perdagangan saat ini direalisasikan dengan membangun sejumlah toko kelontong dan beberapa fasilitas pendukung. Jika dibandingkan dengan Pulau Tidung, Pulau Untung Jawa memiliki luas wilayah yang lebih kecil namun dari segi lokasi posisi Pulau Untung Jawa terletak di tengah jalur pelayaran dan cukup strategis apabila dijadikan sebagai pulau transit dalam rangka mewujudkan konsep pelayaran "point to multiple point connection. Selain itu, Pulau Untung Jawa telah cukup terkenal sebagai pulau wisata permukiman pertama di Kepulauan Seribu setelah Pulau Pramuka.

Kebijakan Pola Ruang dan Pemanfaatan Ruang

Pola ruang wilayah Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu terdiri atas Pola Ruang Daratan dan Pola Ruang Perairan. Pola ruang daratan (pulau) meliputi gugusan pulau-pulau keseluruhan termasuk gosong dan gugusan karang. Sedangkan pola ruang perairan adalah kawasan-kawasan perairan laut dengan berbagai kategori fungsional. Bentuk pemanfaatan ruang direalisasikan dalam bentuk program pengembangan dalam peningkatan perekonomian diantaranya:

1. Pengembangan Produksi Peternakan dan Perikanan antara lain melalui pengembangan Budidaya Laut (Sea Farming) di Pulau Semak Daun;
2. Pengembangan dan Pemanfaatan Sumber Daya Laut antara lain melalui perbaikan Ekosistem Laut/Pembuatan Fish Shelter di Kepulauan Seribu;
3. Perlindungan dan Pelestarian Sumber Daya Alam Hayati antara lain melalui rehabilitasi Hutan Mangrove di Kepulauan Seribu;

4. Pengembangan Sarana dan Pelayanan Pariwisata antara lain melalui pembangunan percontohan penginapan di Pulau Lancang.

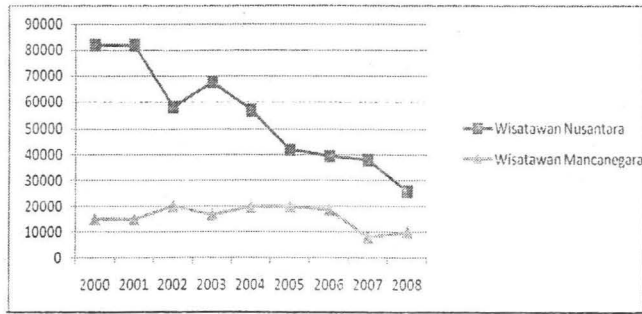
Rencana pemanfaatan ruang di wilayah Kepulauan Seribu tidak hanya terbatas pada pemanfaatan ruang daratan dan perairan tetapi juga termasuk penetapan kawasan strategis dan kawasan khusus Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu. Kawasan khusus dalam hal ini meliputi pulau-pulau peruntukkan khusus untuk wisata, pertambangan dan cagar alam.

Kebijakan budidaya perikanan mulai digulirkan Pemkab setempat semenjak ketersediaan sumberdaya ikan di kawasan perairan Kepulauan Seribu semakin terbatas, baik akibat pencemaran lingkungan perairan maupun akibat over-fishing. Kondisi di lapangan menunjukkan fasilitasi dari Pemkab Kepulauan Seribu masih sangat terbatas dalam upaya implementasi program sea farming maupun fish shelter, sehingga cukup menghambat terwujudnya kebijakan pengembangan budidaya perikanan. Pulau Semak Daun yang rencana awalnya akan dijadikan tempat pengembangan produksi perikanan hingga saat ini belum terlihat adanya upaya-upaya pembangunan guna mendukung program tersebut. Upaya pengembangan budidaya pembibitan dan perikanan lebih terlihat di Pulau Tidung, Pulau Pari dan Pulau Lancang. Di sisi lain, alih profesi dari nelayan tangkap ke nelayan budidaya nampaknya membutuhkan waktu cukup panjang untuk transformasi budaya dari cara pandang laut sebagai open access yang berimplikasi pada pemanfaatan laut sebebas-bebasnya menjadi budaya pemeliharaan laut. Dari segi investasi, keberadaan para investor luar yang berusaha di sektor perikanan seperti budidaya ikan kerapu dalam jaring apung saat ini sesungguhnya telah cukup menyerap tenaga kerja, namun masih dibutuhkan kebijakan terkait dengan perijinan dan dukungan transportasi yang memadai.

Pariwisata

Adanya kebijakan rencana pengembangan pariwisata di Kepulauan Seribu oleh pemerintah setempat menunjukkan bahwa sesungguhnya pemerintah menyadari potensi wisata yang dimiliki baik wisata alam (pantai dan bawah laut) maupun wisata budaya (sejarah) yang apabila dikemas lebih baik dengan melibatkan peran masyarakat dapat meningkatkan PAD dan kesejahteraan. Terlihat dari rencana pembangunan percontohan penginapan di Pulau Lancang seperti tertera dalam Renstra 2009 dan penetapan kawasan Sebaru sebagai pusat pariwisata. Namun sayangnya hingga saat ini rencana pembangunan percontohan penginapan tersebut belum terealisasi dan belum terlihat adanya upaya dalam mempromosikan Sebaru sebagai kawasan pariwisata. Bahkan terkesan Pemkab setempat belum memiliki rencana peningkatan fasilitas pada pulau-pulau yang memiliki potensi untuk kegiatan pariwisata seperti pulau Panggang yang telah memiliki penginapan khusus untuk disewakan, pulau Tidung dan aksesibilitas menuju pulau Onrust dan pulau Rambut sebagai cagar budaya dan cagar alam.

Kegiatan pariwisata di Kepulauan Seribu telah ada semenjak beberapa tahun silam. Kegiatan pariwisata tersebut umumnya ditujukan untuk pulau-pulau khusus wisata sedangkan pariwisata pulau permukiman baru dikenal semenjak tahun 2007, namun karena keterbatasan transportasi para wisatawan yang berkunjung menjadi terbatas, terlebih lagi semenjak kapal ferry ASDP tidak beroperasi. Tren kunjungan wisatawan bahkan cenderung mengalami penurunan dari tahun ke tahun seperti terlihat pada grafik 1.



Sumber: BPS Kepulauan Seribu dalam Angka, 2008, diolah

**Grafik 1 Kunjungan Wisatawan
ke Pulau Wisata di Kepulauan Seribu**

Penurunan paling tajam terlihat dari jumlah wisatawan domestik yang datang yaitu di tahun 2002 sebanyak 29,22%. Selanjutnya di tahun 2003 jumlah kunjungan wisatawan mulai meningkat namun kembali menurun tajam sebanyak 26,14% di tahun 2005 kemudian terus mengalami penurunan hingga tahun 2008. Tak berbeda halnya dengan jumlah kunjungan wisatawan nusantara yang mengalami penurunan, jumlah wisatawan mancanegara meskipun cenderung stabil dengan rata-rata pertumbuhan 0,05% tak urung juga mengalami penurunan jumlah pada tahun 2007 sebesar 57% dan mengalami sedikit peningkatan di tahun 2008.

Seiring dengan semakin banyaknya wisatawan yang datang berkunjung semenjak Pulau Tidung dan beberapa pulau lainnya terkenal di tahun 2008, jumlah toko kelontong dan kedai makanan terus bertambah dan memiliki potensi untuk dikembangkan seperti restoran apung yang terletak tak jauh dari Pulau Pramuka. Potensi tersebut sesungguhnya dapat dilihat sebagai peluang pemasaran produksi perikanan nelayan setempat. Namun di sisi lain, peran pemerintah dalam mempromosikan pulau-pulau di Kepulauan Seribu masih sangat kurang, sebagai contoh Pulau Tidung, pulau Semak Daun, dan beberapa pulau lainnya menjadi terkenal berkat jasa wisatawan yang datang berkunjung lalu kemudian menginformasikannya kepada publik. Jumlah wisatawan yang berkunjung ke Pulau Tidung terus bertambah setiap pekannya terlihat dari jumlah penumpang kapal ojek menuju Pulau Tidung yang melebihi batas faktor muat kapal pada bulan Desember 2009 sampai pada akhirnya diputuskan untuk menambah jadwal kapal menjadi dua kali pemberangkatan setiap harinya semenjak Maret 2010.

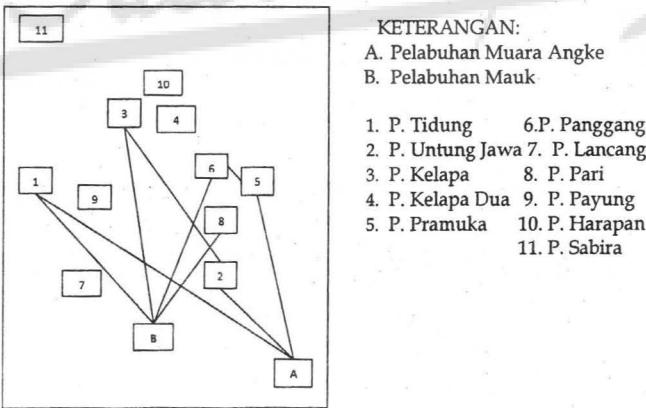
Berdasarkan hasil wawancara, informasi terkait keindahan alam yang dimiliki pulau-pulau di luar dari pulau-pulau khusus wisata di Kepulauan Seribu untuk dijadikan tujuan wisata permukiman dan wisata bahari terhimpun sedikit sekali oleh Pemkab. Secara keseluruhan terkesan antara rencana kebijakan pengembangan wilayah pariwisata dengan realisasi di lapangan berbeda. Kondisi tersebut kemungkinan disebabkan karena para pengambil kebijakan sebagian besar tinggal di DKI Jakarta bukan di Kepulauan Seribu dan perolehan informasi kepada mereka sangat minim sekali karena pengorganisasian hal-hal yang bersifat laporan terkait dengan kondisi dan potensi yang dapat dikembangkan dari pulau-pulau yang ada dalam wilayah administrasi mereka terhambat oleh keterbatasan sarana transportasi. Pemerintahan Pemkab Kepulauan Seribu sendiri baru mulai aktif berkantor di pulau Pramuka semenjak tahun 2009 setelah pembangunan seluruh prasarana gedung pemerintahan selesai dibangun.

Berdasarkan hasil penelusuran data di lapangan terlihat kondisi struktur kelembagaan yang berjenjang serta kondisi organisasi yang kurang terkoordinir berimplikasi pada pelaksanaan tugas yang saling tumpah tindih. Selain itu, kecenderungan menunggu perintah pusat terkait dengan implementasi pelaksanaan pembangunan menjadikan Pemkab setempat terkesan lamban dalam merespon kebutuhan masyarakat. Ketidaksinkronan kebijakan dan implementasi antara lembaga perencana dan lembaga pelaksana di lapangan jelas terlihat dari hasil wawancara yang memberikan kesan saling tunjuk dan saling lempar kewenangan tugas. Strategi perampingan struktur organisasi kelembagaan dalam hal ini perlu dilakukan, terlebih lagi mengingat bahwa tidak hanya satu lembaga yang berkepentingan dalam pengembangan wilayah kepulauan dengan karakteristik pulau-pulau kecil yang disatukan perairan memiliki karakteristik cukup kompleks di bandingkan dengan wilayah daratan.

Struktur organisasi Kepulauan Seribu seharusnya dibedakan dengan struktur organisasi yang ada di wilayah daratan sehingga dapat lebih difokuskan mengacu pada kebutuhan pembangunan wilayah kepulauan. Begitupula dengan program atau kebijakan yang digulirkan harus diletakkan dalam perspektif pembangunan wilayah kepulauan yang dalam hal ini adalah wilayah gugus pulau-pulau kecil. Para pembuat kebijakan di Pemkab Kepulauan Seribu dalam hal ini perlu merekonstruksi cara pandang mereka yang tidak lagi melakukan pengembangan wilayah dengan konsep pembangunan daratan tetapi mengedepankan konsep pembangunan kelautan terpadu atau ICZM (Integrated Coastal Zone Management).

Kebijakan Perencanaan Sistem Transportasi

Sistem jaringan transportasi di Kepulauan Seribu saat ini hanya bisa mengandalkan kapal ojek yang sangat membantu pergerakan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan hidup mereka. Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya, pulau-pulau permukiman yang ada di Kepulauan Seribu baru sekitar 50% yang telah terlayani oleh transportasi laut/ penyeberangan dan ketersediaan transportasi antar pulau dalam wilayah Kepulauan Seribu masih sangat terbatas. Dari 11 pulau permukiman yang ada di Kepulauan Seribu hanya 5 pulau yang memiliki aksesibilitas langsung menuju Pelabuhan Muara Angke. Di tambah dengan beberapa trayek untuk rute lintasan Pelabuhan Mauk menuju beberapa pulau permukiman di Kepulauan Seribu. Sementara untuk trayek antar pulau hanya ada satu trayek tersedia yaitu Pulau Panggang-Pulau Pramuka. Secara detail, trayek kapal ojek saat ini digambarkan pada gambar 2



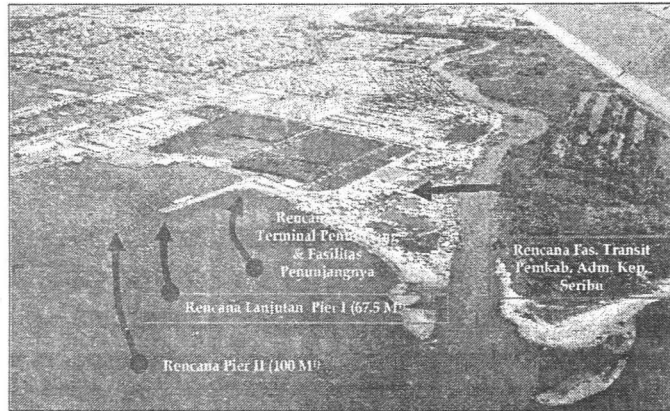
Gambar 2. Trayek Kapal Ojek di Kepulauan Seribu

Bagi masyarakat yang tinggal di pulau pemukiman tanpa fasilitas transportasi umum maka mereka terlebih dahulu ke pulau pemukiman terdekat yang tersedia angkutan kapal ojek dan kemudian melanjutkan perjalanan menuju Pelabuhan Muara Angke. Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa warga di Pulau Lancang dan Pulau Pari yang tidak tersedia angkutan penyeberangan antar pulau, tingkat kebutuhan mereka terhadap sarana transportasi menuju daratan DKI Jakarta sesungguhnya cukup tinggi. Namun, hasil wawancara dengan LPM (Lembaga Pemberdayaan Masyarakat) setempat menginformasikan, dikarenakan kendala biaya dan rendahnya permintaan penumpang, para pemilik kapal kurang berminat untuk membuat kapal dengan rute menuju kedua pulau tersebut karena tidak mau mengambil resiko merugi.

Dari segi pelayanan operasional angkutan yang ada saat ini 78,69% responden memberikan penilaian buruk terhadap kondisi sarana transportasi, sementara itu untuk kondisi prasarana transportasi yang ada di Kepulauan Seribu 58,49% responden menyatakan puas dan 77,10% menyatakan buruk untuk kondisi pelabuhan Muara Angke. Kondisi keterbatasan transportasi tersebut berimplikasi pada terbatasnya pola interaksi di Kepulauan Seribu yang saat ini hanya didominasi oleh 3 (tiga) fungsi kegiatan yakni administrasi, pendidikan dan kesehatan, sementara untuk fungsi perikanan dan budidaya, pertanian, pariwisata, perdagangan dan industri masih dalam skala kecil. (hasil penelitian, 2010)

Rendahnya pendapatan masyarakat dan terbatasnya aksesibilitas transportasi mempengaruhi kondisi sosial masyarakat Kepulauan Seribu. Kesejahteraan penduduk Kepulauan Seribu termasuk kategori rendah berdasarkan lebih besarnya proporsi pengeluaran untuk makanan daripada pengeluaran non makanan (Susenas, 2008). Sementara itu tingkat pendidikan akhir sebagian besar masyarakat Kepulauan Seribu saat ini masih di dominasi oleh lulusan SD sekitar 33,52% sementara itu 27,50% penduduk tidak memiliki ijazah dari keseluruhan total jumlah penduduk usia 10 tahun keatas. Berdasarkan Press Release Laporan IPMG (*International Pharmaceutical Manufacturers Group*) 14 Oktober 2009 kesehatan masyarakat Kepulauan Seribu juga tergolong rendah, hampir seluruh penduduk dari usia bayi hingga dewasa di Kepulauan Seribu menderita anemia dan tingkat kematian ibu melahirkan tercatat masih tinggi.

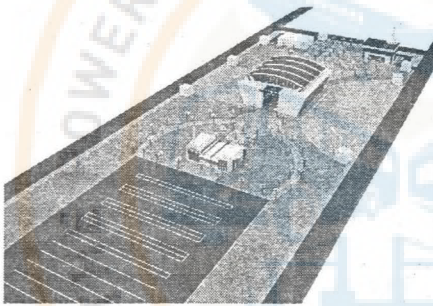
Rencana sistem jaringan prasarana transportasi merupakan bagian dari kebijakan pembangunan yang diupayakan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta melalui Dishub DKI Jakarta yaitu meliputi pembangunan Pelabuhan Muara Angke (gambar 3) sebagai pintu gerbang Kepulauan Seribu dan pembangunan pusat transportasi udara di Pulau Panjang. Saat ini proyek pembangunan dermaga tersebut masih dalam proses memperluas kolam pelabuhan dan pembangunan *break water*.



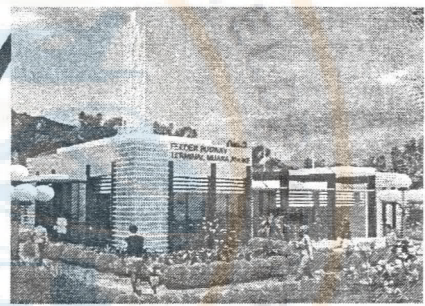
Sumber: Dishub DKI Jakarta, 2009

Gambar 3. Sketsa Rencana Pembangunan Dermaga Penyeberangan Muara Angke

Rencana pembangunan pelabuhan termasuk pembangunan terminal penumpang. Rencana model terminal penumpang yang akan dibangun di pelabuhan Muara Angke dapat dilihat pada gambar 4.



Sumber: Dishub DKI Jakarta, 2009



Sumber: Dishub DKI Jakarta, 2009

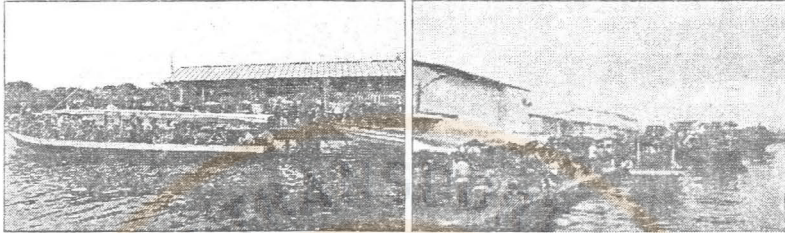
Gambar 4. Lay out Pembangunan dan Rencana Terminal Penumpang Pelabuhan Muara Angke

Pada rencana jaringan trayek akan dibuat lintas pelayaran dengan mengoperasikan 8 (delapan) jaringan yang terdiri dari 2 (dua) Trunk Line (Jalur Utama) dan 6 (enam) Feeder Line (Jalur Pengumpan) yang kesemuanya memiliki frekuensi trayek pulang-pergi, yaitu:

1. Trunk Line 1: Muara Angke - Pulau Pramuka - Pulau Kelapa - Pulau Sebira
2. Trunk Line 2: Muara Angke - Pulau Bidadari - Pulau Untung Jawa - Pulau Tidung - Pulau Pramuka - Pulau Kelapa - Pulau Putri - Pulau Pantara
3. Feeder Line 1: Muara Angke - Pulau Untung Jawa - Pulau Lancang - Pulau Pari
4. Feeder Line 2 : Pulau Untung Jawa - Pulau Lancang - Pulau Pari - Pulau Payung
5. Feeder Line 3 : Pulau Lancang - Pulau Pari - Pulau Payung - Pulau Tidung
6. Feeder Line 4 : Pulau Payung - Pulau Tidung - Pulau Pramuka - Pulau Kelapa - Pulau Panjang
7. Feeder Line 5 : Pulau Pramuka - Pulau Harapan - Pulau Kelapa
8. Feeder Line 6 : Pulau Sebira - Pulau Kelapa

Analisis Kebijakan Sarana dan Prasarana Transportasi

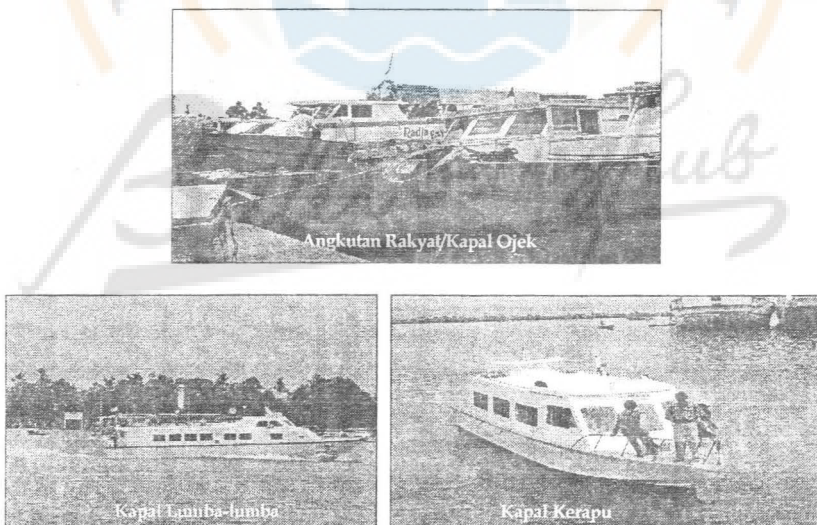
Tidak seperti halnya pelabuhan Muara Angke yang masih tercampur antara fungsi pelabuhan penumpang dan perikanan sehingga terlihat kumuh dan semerawut, prasarana pelabuhan penumpang di pulau-pulau permukiman Kepulauan Seribu jauh lebih tertata dan teratur. Sebagian besar pelabuhan di masing-masing pulau permukiman telah dilengkapi dengan ruang tunggu penumpang dan konstruksi bangunan dermaga terbuat dari beton sesuai dengan kebijakan Pemkab yang tertuang dalam Renstra 2009 yaitu melengkapi setiap pulau permukiman dengan dermaga yang terbuat dari beton.



Sumber: Koleksi Pribadi, 2009

Gambar 5 Kondisi Pelabuhan di P. Pramuka dan Muara Angke

Berbeda halnya dengan kapal ojek, sarana angkutan milik pemerintah (kapal Lumba-lumba dan Kerapu) yang dioperasikan di Pelabuhan Marina jelas memiliki keunggulan secara fisik, fasilitas dan kemampuan. Kapal-kapal tersebut umumnya memiliki daya tempuh yang lebih cepat dari kapal ojek dan terbuat dari bahan fiberglass dengan fasilitas tempat duduk bagi para penumpang meskipun memiliki kapasitas muat barang dalam jumlah terbatas. Setiap kapal dilengkapi alat-alat keselamatan serta peralatan navigasi sesuai dengan standar kelengkapan sarana angkutan perairan. Perbedaan kondisi sarana angkutan milik rakyat dan pemerintah di Kepulauan Seribu dapat dilihat pada gambar 6 di bawah ini:



Sumber: Pribadi dan Dishub DKI Jakarta, 2009

Gambar 6. Perbedaan Karakteristik Kapal Ojek dan Kapal Milik Pemerintah

Perbedaan bahan dasar kapal menyebabkan kapal-kapal milik pemerintah tidak dapat berlabuh di dermaga Muara Angke karena kendala faktor teknis dan tidak memungkinkan untuk bercampur dengan kapal-kapal kayu milik rakyat di samping terbatasnya kapasitas muat lokasi pelabuhan Muara Angke yang digunakan saat ini. Hal itu menjadi alasan dasar mengapa kapal-kapal pemerintah tidak dipindahkan ke Pelabuhan Muara Angke selama ini.

Dari segi keselamatan, kondisi keselamatan angkutan rakyat/kapal ojek di Kepulauan Seribu sangat riskan mengingat beberapa kapal ojek telah dimakan usia sehingga terlihat beberapa bagian badan kapal keropos. Peralatan keselamatan yang terbatas dan tidak adanya kelengkapan navigasi menjadi ciri khas umum angkutan pelayaran rakyat. Selain itu, seringkali didapati jumlah penumpang melebihi kapasitas muat kapal yang seharusnya. Kapasitas muat kapal yang seharusnya di isi 40 penumpang pada hari libur bisa bertambah menjadi dua kali lipat bahkan lebih. Seperti terlihat pada gambar 7, kapal dengan tujuan Pulau Tidung tersebut seharusnya maksimal dimuati 50 orang, namun saat itu jumlah penumpang diperkirakan lebih dari 100 orang. Kondisi demikian sangat riskan sekali, namun disebabkan hanya ada satu kali pemberangkatan dalam sehari, baik para penumpang maupun nakhoda sepertinya mengambil resiko itu. Kecenderungan kapal ojek membawa muatan berlebih disebabkan karena keterbatasan sarana kapal yang ada.

Pemerintah melalui PT.ASDP pernah menyediakan kapal Betok sebagai sarana transportasi masyarakat Kepulauan Seribu kemudian kapal tersebut tak lagi beroperasi disebabkan karena permintaan (demand) yang rendah sehingga biaya pemasukan dan pengeluaran tidak berimbang. Penghentian operasional kapal Betok oleh PT. ASDP sesungguhnya dapat dipahami karena orientasi dari pengadaan sarana transportasi tersebut adalah profit sementara itu kondisi permintaan atas jasa transportasi penyeberangan di Kepulauan Seribu dapat dikategorikan rendah. Beberapa tahun kemudian Pemprov DKI Jakarta melalui Dishub DKI Jakarta menyediakan kapal dengan ukuran lebih kecil dan berbahan dasar fiberglass yaitu KM Lumba-Lumba dan KM Kerapu dengan pemberangkatan dari Dermaga Marina. Namun, kondisinya tidak jauh berbeda dengan kapal Betok, kapal-kapal tersebut dihentikan sementara operasionalnya setelah beroperasi selama kurang lebih 2 tahun antara tahun 2004-2006. Berdasarkan hasil wawancara dengan UPT. Pelabuhan Laut Dinas Perhubungan DKI Jakarta, salah satu penyebab dari tidak beroperasinya kapal pemerintah tersebut lebih dikarenakan permasalahan manajemen dan pendanaan.

Penyediaan KM Lumba-lumba dan KM Kerapu di satu sisi dapat dikatakan kurang tepat sasaran apabila ditujukan kepada masyarakat Kepulauan Seribu. Umumnya masyarakat cenderung memilih Pelabuhan Muara Angke sebagai tujuan transit mereka menuju DKI Jakarta atas dasar kemudahan aksesibilitas, kemudahan berbelanja dan bongkar muat barang daripada melalui Pelabuhan Marina. Hasil wawancara dan penyebaran kuisioner menunjukkan 92,19% penduduk setempat dan 55,18% wisatawan lebih menyukai menggunakan kapal kayu (kapal ojek) daripada kapal fiberglass. Beberapa alasan mereka antara lain, kapal kayu cenderung lebih aman, nyaman (tidak menghantam ombak seperti kapal fiberglass), dapat memuat banyak barang dan untuk para wisatawan harganya cukup terjangkau tidak semahal kapal fiberglass dari Marina.

Kondisi umum wilayah kepulauan seperti Kepulauan Seribu adalah rendahnya pertumbuhan ekonomi wilayah yang kemudian berimbas pada permintaan (demand) transportasi yang rendah. Hasil wawancara dengan pihak Dishub DKI dan Pemkab menyimpulkan sarana transportasi yang ada saat ini telah dianggap cukup untuk melayani kebutuhan masyarakat pulau menuju daratan sedikit mengabaikan kondisi faktor muat penumpang yang berlebih pada hari-hari libur. Kepentingan masyarakat akan pentingnya transportasi antar pulau terkesan dianggap kurang penting karena jarang terjadi interaksi antar wilayah (pulau) yang terjadi sehingga berimplikasi pada biaya operasional yang tinggi dalam hal ini adalah biaya transportasi. Karenanya tak heran pihak swasta tidak tertarik untuk berinvestasi melihat tidak adanya peluang keuntungan yang dapat diraih dari pelayanan transportasi di Kepulauan Seribu. Sementara itu, sebagai kabupaten yang terhitung baru Kepulauan Seribu terlihat masih berusaha menyesuaikan kondisi birokrasinya begitu pula dengan rencana anggaran pembiayaan program-program yang masih sangat bergantung terhadap anggaran Pemprov DKI Jakarta dalam hal ini. Selanjutnya yang terjadi adalah masyarakat yang sangat membutuhkan sarana angkutan mengambil alih peran penyedia transportasi bagi kebutuhan mereka sendiri melalui kapal-kapal ojek yang beroperasi saat ini.

Pengusahaan kapal ojek di Kepulauan Seribu dikelola oleh usaha perorangan karenanya pengelolaannya masih bersifat tradisional. Hal-hal terkait dengan penyelenggaraan angkutan rakyat ditentukan secara musyawarah melalui LPM (Lembaga Pemberdayaan Masyarakat) yang ada di setiap kelurahan. Dengan kata lain, masyarakat Kepulauan Seribu selama ini mengusahakan angkutan kapal secara mandiri tanpa adanya campur tangan pemerintah. Sementara pemerintah daerah telah disibukkan dengan permasalahan manajemen di lingkungannya sendiri. Dalam penyelenggaraan transportasi pada suatu wilayah sesungguhnya terdapat berbagai instansi yang terkait langsung dalam menangani operasional pelayanan transportasi. Berdasarkan rencana kebijakan transportasi, pemerintah berencana melakukan pembangunan dan perbaikan dermaga Muara Angke namun tidak disebutkan rencana penyediaan sarana ataupun upaya pemerintah dalam mengakomodir kebutuhan masyarakat Kepulauan Seribu terhadap sarana angkutan. Hasil wawancara dengan pihak pemerintah hanya menyebutkan kedepannya akan mengaktifkan kapal-kapal yang ada di Marina. Terkesan pemerintah dalam hal ini Pemprov DKI Jakarta menutup mata terhadap keberadaan kapal ojek yang telah ada selama ini. Beberapa aparat UPT Penyeberangan dan Dishub DKI Jakarta menyebutkan, pemberian subsidi kepada kapal-kapal ojek pernah dilakukan beberapa tahun silam. Kondisi demikian jelas terlihat bahwa perhatian yang diberikan oleh pemerintah cenderung bersifat sementara dan terbatas, terlebih lagi untuk pembinaan dan pengawasan terhadap kapal ojek belumlah efektif.

Terlepas dari keberadaan Kepulauan Seribu sebagai kabupaten yang masih baru, semenjak otonomi daerah digulirkan, peran dan tanggung jawab pemerintah daerah (termasuk tingkat kabupaten) diharapkan semakin besar dalam mengintegrasikan pengembangan transportasi sesuai dengan karakteristik geografis wilayahnya. Dalam hal ini peran Departemen Perhubungan tidak memiliki keterkaitan secara langsung kecuali hal-hal yang berkenaan dengan kebijakan pusat yang diturunkan menjadi peraturan tingkat daerah/kabupaten. Artinya kewenangan penuh dimiliki oleh Pemprov DKI Jakarta khususnya untuk meningkatkan dan mengembangkan transportasi di Kepulauan Seribu. Berdasarkan UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 tugas pemerintah sebagai pembina jelas sekali, bahwa pembinaan pelayaran meliputi pengaturan, pengendalian dan pengawasan.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Kebijakan pembangunan wilayah Kepulauan Seribu secara umum telah mengakomodir potensi pemanfaatan sumber daya alam yang ada namun masih perlu didukung oleh strategi-strategi implementatif yang dapat mendukung kegiatan perekonomian masyarakat;
2. Adanya sentra industri kecil/rumah tangga yang ditemui pada beberapa pulau permukiman seperti di Pulau Panggang, Pulau Untung Jawa, dan Pulau Lancang berpotensi untuk dijadikan basis perekonomian dimana kelancaran proses koleksi-distribusi bergantung pada keberadaan transportasi;
3. Pembangunan ekonomi di Kepulauan Seribu dapat terintegrasi dalam 4 (empat) fungsi yakni Fungsi Perikanan dan Kelautan, Fungsi Koperasi Usaha Kecil Menengah dan Koperasi, Fungsi Pariwisata, serta Fungsi Industri dan Perdagangan.
4. Berdasarkan hasil wawancara dan survei lokasi terlihat adanya ketidaksesuaian antara rencana kebijakan pemerintah pusat dengan pemerintah kabupaten;
5. Kebijakan pembangunan wilayah Kepulauan Seribu belum disertai dengan strategi pengembangan yang bersifat lintas sektor untuk peran transportasi dalam mengakselerasi pertumbuhan ekonomi. Hal ini dapat berimplikasi pada ketidakjelasan arah pembangunan khususnya dalam mewujudkan misi dan pencapaian tujuan pembangunan wilayah Kepulauan Seribu;
6. Kebijakan transportasi prasarana Kepulauan Seribu secara keseluruhan telah terencana dengan baik seperti tertuang dalam draft RTRW DKI Jakarta 2030 dan Renstra 2009, namun masih perlu kebijakan yang jelas terkait dengan sarana transportasi, di samping itu lamanya waktu yang dibutuhkan untuk realisasi pembangunan pelabuhan Muara Angke maka perlu dibuat kebijakan antisipatif oleh Pemkab sampai dengan rencana pembangunan terwujud;
7. Kategori pelayanan transportasi di Kepulauan Seribu sebagai angkutan perintis cenderung tidak menghasilkan banyak keuntungan sehingga mengakibatkan para investor kurang tertarik untuk menanamkan modalnya di sektor ini, oleh karenanya peran pemerintah sangat dibutuhkan dalam memberikan subsidi dan mengeluarkan kebijakan-kebijakan yang bersifat lintas sektor guna menunjang kegiatan transportasi agar berjalan efektif dan efisien demi tercapainya kesejahteraan masyarakat;
8. Kebijakan pembangunan yang bersifat sektoral menjadikan keberadaan kapal ojek sebagai satu-satunya sarana angkutan andalan masyarakat tidak berperan efektif dalam mengakselerasi pertumbuhan ekonomi;
9. Sistem koordinasi kelembagaan internal pemerintah dan antara pemerintah dengan masyarakat yang kurang terorganisir menghambat kinerja proses pelayanan transportasi karenanya membutuhkan pembagian kewenangan yang jelas khususnya terkait dengan kebijakan dan regulasi.

B. Saran

1. Melakukan pemetaan potensi dan sumberdaya wilayah Kepulauan Seribu beserta nilai prospektifnya yang akan digunakan sebagai bahan dasar pengembangan basis perekonomian wilayah dan pulau berdasarkan sumberdaya lokal melalui pelaksanaan program pemberdayaan ekonomi masyarakat pulau;
2. Mengembangkan potensi industri perumahan sebagai basis perekonomian yang telah ada pada beberapa pulau permukiman dengan menghimpun mereka dalam satu lembaga koperasi dengan melibatkan masyarakat di setiap kegiatan industri pada sektor-sektor yang berpotensi untuk dikembangkan sebagai bentuk perwujudan PNPM (Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat) Mandiri;
3. Meningkatkan aktivitas perekonomian masyarakat di setiap pulau permukiman berdasarkan potensi yang ada dan mengintegrasikannya berdasarkan keunggulan komparatif sehingga memicu interaksi antar pulau yang terintegrasi;
4. Memperjelas konsep kebijakan pengembangan wilayah melalui pengembangan pulau-pulau dengan potensi alam rendah agar dapat berfungsi sebagai pendukung pulau-pulau utama;
5. Menyusun kebijakan pembangunan Kepulauan Seribu berdasarkan konsep ICZM dengan melihat Kepulauan Seribu sebagai satu kesatuan wilayah ekonomi-sosial-budaya;
6. Perampingan struktur organisasi serta keterlibatan lembaga pemerintahan lain diperlukan dalam perancangan pembangunan kewilayahan kelautan untuk menciptakan keterpaduan sistem perencanaan yang berorientasi pada pengembangan potensi pulau-pulau. Hal ini dapat dikoordinir oleh salah satu unit kerja dibawah Pemkab Kepulauan Seribu;
7. Mempercepat pelaksanaan pembangunan dermaga Muara Angke;
8. Menetapkan legalisasi kapal ojek sebagai angkutan resmi di Kepulauan Seribu melalui kebijakan/peraturan daerah dan pemberian subsidi bahan bakar serta fasilitasi alat-alat keselamatan untuk kapal ojek sebagai sarana angkutan umum masyarakat Kepulauan Seribu dan guna mendukung pariwisata Kepulauan Seribu;
9. Membuka jaringan trayek baru untuk antar pulau dan mengaktifkan kembali kapal-kapal pemerintah di Pelabuhan Marina untuk pariwisata dan mengalihfungsikan sebagian kapal pemerintah sebagai feeder atau angkutan trans-pulau dalam rangka merealisasikan rencana jaringan trayek yang telah dibuat oleh Dishub DKI Jakarta;
10. Menegaskan pembagian kewenangan serta fungsi kelembagaan terkait dalam pemberian pelayanan transportasi di Kepulauan Seribu.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo., (2006), *Pembangunan Kelautan dan Kewilayahan*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 97-110, 211-214.
- Anonim, (2009), *Rencana Strategis Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu 2009*, Pemerintah Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu.

- Badan Pusat Statistik DKI Jakarta., (2008) Kepulauan Seribu dalam Angka Tahun 2008. BPS, Jakarta.
- Christaller, W., Teori Tempat Sentral dalam Adisasmita, Rahardjo (2008), Pengembangan Wilayah: Konsep dan Teori, Graha Ilmu, Yogyakarta, 63-69.
- Dunn, W.N.,(1998), Analisis Kebijakan Publik, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Sulasdi, W. N., (2009), Pembangunan Wilayah Pesisir dan Laut secara Terpadu, Kumpulan Bahan Kuliah, Magister Studi Pembangunan, Institut Teknologi Bandung, Tanpa Halaman.
- Tarigan, Robinson M.R.P., (2004), Perencanaan Pembangunan Wilayah, PT.Bumi Aksara, Jakarta, 28-42.
- Wahab, S.A. (2004), Analisis Kebijaksanaan dari Formulasi ke Impelementasi Kebijaksanaan Negara, (Edisi Kedua), Bumi Aksara, Jakarta.
- *) Lahir di Jakarta, 9 Januari 1980. Pendidikan S1 Universitas Negeri Jakarta, Fakultas Bahasa dan Seni dan S2 Institut Teknologi Bandung Sekolah Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan. Peneliti Pertama Sekretariat Badan Litbang Perhubungan.

