



KEBIJAKAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR MENDUKUNG PEMBANGUNAN EKONOMI MARITIM KAWASAN SELATAN INDONESIA

Oleh

MENTERI PERMUKIMAN DAN PRASARANA WILAYAH¹

Abstrak Makalah

Makalah ini berisikan uraian tentang makna strategis Kawasan Selatan Indonesia dalam konteks pengembangan wilayah nasional, ditinjau dari aspek sosial ekonomi, keberadaan sumberdaya alam dan kerawanan bencana alam. Selanjutnya juga diidentifikasi tantangan pembangunan ke depan, dan berbagai issue pengembangan kawasan ini yang relatif tertinggal dari wilayah lainnya sehingga pengelolaannya mensyaratkan perlunya landasan keterpaduan antar sektor dan antar daerah. Sebagai bagian unsur pembentuk ruang wilayah nasional, keterpaduan pengelolaan kawasan selatan Indonesia tersebut akan optimal diselenggarakan dengan pendekatan instrument holistik, yaitu melalui penataan ruang, baik pada tingkat Nasional, Pulau, Propinsi, Kabupaten maupun Kota.

Kebijakan spasial pengembangan Kawasan Selatan Indonesia merupakan bagian yang tak terpisahkan dari RTRWN sesuai dengan Kawasan Selatan Indonesia ini, kebijakan dan strategi pengembangan Kawasan Selatan Indonesia dilaksanakan pada tiga tipologi sub-kawasan, yaitu: Sumatera, Jawa, dan Kepulauan Bali – NTB – NTT – Maluku dan Merauke Tenggara Barat.

Kebijakan pengembangan infrastruktur mendorong peningkatan pelayanan terhadap pengembangan kawasan tertinggal, perbatasan, pulau-pulau kecil dan kawasan andalan serta kota-kota dan outlet sehingga tercipta perekonomian wilayah yang produktif.

¹ Makalah ini disampaikan dalam Panel Forum Lokakarya “Strategi Pembangunan Maritim Kawasan Selatan Indonesia” yang diselenggarakan pada tanggal 11 Desember 2003 di Yogyakarta.

I. PENDAHULUAN

1. Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan **negara kepulauan** terbesar di dunia, yang memiliki ± 18.110 pulau dengan garis pantai sepanjang 108.000 km. Berdasarkan Konvensi Hukum Laut (*UNCLOS*) 1982, Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah perairan seluas 3,2 juta km² yang terdiri dari perairan kepulauan seluas 2,9 juta km² dan laut teritorial seluas 0,3 juta km². Selain itu Indonesia juga mempunyai hak eksklusif untuk memanfaatkan sumber daya kelautan dan berbagai kepentingan terkait seluas 2,7 juta km² pada perairan ZEE (sampai dengan 200 mil dari garis pangkal).
2. Sebagai negara kepulauan, wilayah maritim merupakan **kawasan strategis** dengan berbagai keunggulan komparatif dan kompetitif yang dimilikinya sehingga berpotensi menjadi *prime mover* pengembangan wilayah nasional. Bahkan secara historis menunjukkan bahwa wilayah maritime ini telah berfungsi sebagai pusat kegiatan masyarakat karena berbagai keunggulan fisik dan geografis yang dimilikinya.
3. Untuk mengoptimalkan nilai manfaat sumberdaya kemaritiman bagi pengembangan wilayah secara berkelanjutan dan menjamin kepentingan umum secara luas (*public interest*), diperlukan **intervensi kebijakan** dan penanganan khusus oleh Pemerintah untuk pengelolaan wilayah maritim. Hal ini seiring dengan agenda Kabinet Gotong Royong untuk menormalisasi kehidupan ekonomi dan memperkuat dasar bagi kehidupan perekonomian rakyat melalui upaya pembangunan yang didasarkan atas sumber daya setempat (*resource-based development*), dimana **sumberdaya maritim** saat ini **didorong pemanfaatannya**, sebagai salah satu andalan bagi **pemulihan** perekonomian nasional, disamping sumberdaya alam darat.

II. PENGERTIAN : wilayah Maritim dan Kawasan Selatan Indonesia

4. Secara sederhana, **pembangunan wilayah maritim** diartikan sebagai pembangunan wilayah yang terkait dengan sumberdaya kelautan. Wilayah kelautan Indonesia mencakup: (a) perairan kepulauan dan wilayah laut teritorial sampai 12 mil laut, (b) zona ekonomi eksklusif (ZEE) 200 mil, dan (c) landas kontinen.

5. **Wilayah pesisir (*coastal zone*)** dapat dipahami sebagai wilayah peralihan antara ekosistem darat dan laut yang saling berinteraksi. Sebagai wilayah yang merupakan *interface* antara kawasan laut dan darat yang saling mempengaruhi dan dipengaruhi satu sama lainnya, baik secara bio-geofisik maupun sosial ekonomi, wilayah pesisir mempunyai **karakteristik yang khusus** sebagai akibat interaksi antara proses-proses yang terjadi di daratan dan di lautan.
6. Pengertian wilayah pesisir seperti di atas memberikan suatu pemahaman bahwa ekosistem pesisir merupakan **ekosistem yang dinamis** dan mempunyai kekayaan habitat yang beragam, di darat maupun di laut serta saling berinteraksi antara habitat tersebut.
7. Sesuai harapan Lokakarya, maka terlebih dahulu diformulasikan pengertian **Kawasan Selatan Indonesia (KSI)**. Berdasarkan kajian kami, formulasi KSI merupakan bagian wilayah nasional yang meliputi semua kabupaten/kota dan propinsi di bagian Selatan wilayah negara Republik Indonesia hingga ke batas wilayah negara yaitu batas terluar ZEE atau batas kontinen. Kawasan ini mencakup 87 kabupaten/kota atau lebih dari 23% dari total kabupaten/kota, yang terletak sepanjang pantai Barat Pulau Sumatera mulai dari Kabupaten Aceh Barat hingga Kabupaten Lampung Barat, (di Barat), dan sepanjang pantai Selatan Jawa mulai dari Banten hingga Jawa Timur (di Tengah), serta pulau dan gugusan pulau mulai pulau Bali, Kepulauan Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur, kepulauan Maluku Tenggara dan kabupaten Merauke (di Timur). (*Lihat Peta 1. Kawasan Selatan Indonesia*).

III. MAKNA STRATEGIS KAWASAN SELATAN INDONESIA DALAM KONTEKS PENGEMBANGAN WILAYAH NASIONAL

8. Kawasan Selatan beserta sumberdaya alamnya memiliki makna strategis bagi pembangunan ekonomi Indonesia, karena dapat diandalkan sebagai salah satu **pilar ekonomi nasional**. Disamping itu, fakta-fakta yang telah dikemukakan beberapa ahli dalam berbagai kesempatan, juga mengindikasikan hal yang serupa. Fakta-fakta tersebut antara lain adalah:
 - Secara sosial, kawasan Selatan dihuni tidak kurang dari **56 juta jiwa** atau 27,54% **dari total penduduk Indonesia** yang bertempat tinggal dalam

radius 50 km dari garis pantai.² Dapat dikatakan bahwa wilayah ini merupakan cikal bakal perkembangan urbanisasi Indonesia pada masa yang akan datang.

- Secara ekonomi, kawasan selatan Indonesia telah memberikan kontribusi terhadap pembentukan PDB nasional sebesar 21 % pada tahun 1998. Selain itu, pada wilayah ini juga terdapat berbagai **sumber daya masa depan** (*future resources*) dengan memperhatikan berbagai potensinya yang pada saat ini belum dikembangkan secara optimal, yakni (i) potensi perikanan yang saat ini baru sekitar 31 - **53,4%** dari potensi lestariannya yang termanfaatkan (ii) Besaran **nilai investasi** baik PMA dan PMDN yang masuk, pada bidang kelautan dan perikanan selama 30 tahun tidak lebih dari **2%** dari total investasi di Indonesia.
- Selanjutnya, wilayah selatan Indonesia juga kaya akan beberapa sumber daya pesisir dan lautan yang potensial dikembangkan lebih lanjut meliputi (a) **pertambangan** dengan diketahuinya 14 cekungan dari total 60 cekungan minyak di Indonesia, (b) **perikanan** dengan potensi 2,1 juta ton/tahun yang tersebar pada 3 wilayah laut dari 9 wilayah laut nasional; (c) **pariwisata** bahari yang diakui dunia dengan keberadaan Pulau Bali, Pulau Nias, Sukabumi/Pelabuhan Ratu, Pangandaran, Jogjakarta, Malang, Pulau Komodo, Wetar dan lainnya, (d) keanekaragaman hayati yang sangat tinggi (*natural biodiversity*) sebagai daya tarik bagi pengembangan kegiatan "*ecotourism*"
- Secara geofisik, kawasan ini memiliki kerawanan yang tinggi terutama merupakan **daerah aktifitas gunung berapi mulai dari Aceh-Lampung, Jawa, hingga Laut Banda. Jalur Patahan yang tergores sepanjang wilayah pulau Sumatera**, serta **potensi longsor tersebar** yang diakibatkan kemiringan lahan yang cukup tinggi pada kawasan Selatan Indonesia. (*Lihat Peta 2. Rawan Bencana*)
- Secara biofisik, kawasan selatan termasuk bagian wilayah pesisir yang merupakan **pusat biodiversity laut tropis dunia** karena hampir 30 % hutan bakau dan terumbu karang dunia terdapat di Indonesia.

² Kantor Kementrian Negara Lingkungan Hidup (1998)

- Secara politik dan hankam, wilayah Selatan merupakan **kawasan perbatasan** antar-negara (dengan negara Australia, Timor Leste, dan Papua Nugini) yang sensitif dan memiliki implikasi terhadap pertahanan dan keamanan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).
9. Salah satu kunci dalam memanfaatkan sumberdaya kelautan yang demikian besar dan memiliki karakteristik yang khas tersebut adalah dengan **menempatkan kepentingan ekonomi secara proporsional dengan kepentingan lingkungan**, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

IV. TANTANGAN PEMBANGUNAN KE DEPAN

10. Tantangan pembangunan Indonesia ke depan sangat berat dan berbeda dengan yang sebelumnya. Paling tidak ada 4 (empat) tantangan yang dihadapi Indonesia, yaitu: (i) otonomi daerah, (ii) pergeseran orientasi pembangunan sebagai negara maritim, (iii) ancaman dan sekaligus peluang globalisasi, serta (iv) kondisi objektif akibat krisis ekonomi.
11. *Pertama*, Undang-undang No. 22 tahun 1999 secara tegas meletakkan **otonomi daerah di daerah kabupaten/kota**. Hal ini berarti telah terjadi penguatan yang nyata dan legal terhadap kabupaten/kota dalam menetapkan arah dan target pembangunannya sendiri. Di satu sisi, penguatan ini sangat penting karena secara langsung permasalahan yang dirasakan masyarakat di kabupaten/kota langsung diupayakan diselesaikan melalui mekanisme yang ada di kabupaten/kota tersebut. Tetapi, di sisi lain, otonomi ini justru menciptakan ego daerah yang lebih besar dan bahkan telah menciptakan konflik antar daerah yang bertetangga dan ancaman terhadap kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.
12. *Kedua*, reorientasi pembangunan Indonesia ke depan adalah keunggulan sebagai *negara maritim*. Wilayah kelautan dan pesisir beserta sumberdaya alamnya memiliki makna strategis bagi pembangunan ekonomi Indonesia, karena dapat diandalkan sebagai salah satu **pilar ekonomi nasional**.
13. *Ketiga*, ancaman dan peluang dari globalisasi ekonomi terhadap Indonesia yang terutama diindikasikan dengan hilangnya batas-batas negara dalam suatu proses ekonomi global. Proses ekonomi global cenderung melibatkan banyak negara sesuai dengan **keunggulan kompetitifnya** seperti sumberdaya manusia, sumberdaya buatan/infrastruktur, penguasaan teknologi, inovasi proses produksi dan produk, kebijakan pemerintah, keamanan, ketersediaan modal, jaringan bisnis global, kemampuan dalam pemasaran dan distribusi global.

Ada empat manfaat yang dirasakan dari globalisasi ekonomi, yaitu (i) spesialisasi produk yang didasarkan pada keunggulan absolut atau komparatif, (ii) potensi pasar yang besar bagi produk masal, (iii) kerjasama pemasaran bagi hasil bumi dan tambang untuk memperkuat posisi tawar, dan (iv) adanya pasar bersama untuk produk-produk ekspor yang sama ke pasar Asia Pasifik yang memiliki 70% pasar dunia. Di sisi lain, globalisasi juga memberikan ancaman terhadap ekonomi nasional dan daerah berupa membanjirnya produk-produk asing yang menyerbu pasar-pasar domestik akibat tidak kompetitifnya harga produk lokal.

14. *Terakhir*, kondisi objektif akibat **krisis ekonomi** (jatuhnya kinerja makro ekonomi menjadi -13% dan kurs rupiah yang berkontraksi sebesar 5-6 kali lipat) dan multi dimensi yang dialami Indonesia telah menyebabkan tingginya angka penduduk miskin menjadi 49,5 juta atau 24,2% dari total penduduk Indonesia pada tahun 1997/1998 dan mulai membaik pada tahun 1999 menjadi 23,4% atau 47,97 juta jiwa. Di sisi lain, krisis ekonomi ini menjadi pemacu krisis multidimensi, seperti krisis sosial, dan krisis kepercayaan terhadap pemerintah.

V. ISUE PENGEMBANGAN KAWASAN SELATAN INDONESIA

15. **Kebijakan pembangunan yang cenderung berpihak hanya pada pembangunan sektoral dan ekonomi yang "Quick-yielding"** telah menyebabkan Kawasan Selatan Indonesia mengalami ketertinggalan perkembangan walaupun memiliki potensi sumberdaya alam yang besar. Beberapa fakta yang menggambarkan ketertinggalan kawasan ini adalah sebagai berikut:

- a. Tingginya penduduk miskin yang mencapai 15,2 juta jiwa atau 27,9% total penduduk Indonesia membutuhkan *arah kebijakan pembangunan nasional yang lebih memandang pembangunan kualitas pembangunan manusia* yang kompetitif sejalan dengan pembangunan ekonomi. Propenas tahun 1999-2004 mengamanatkan perkembangan ekonomi di masa transisi ini adalah tahapan pembangunan untuk pemulihan ekonomi hingga 2004. Pada tahap pemulihan ini, ekonomi nasional akan didorong oleh sektor-sektor yang berperan dalam pemenuhan konsumsi masyarakat, dan sektor yang memiliki nilai tambah lokal yang tinggi dan berorientasi ekspor, serta industri padat karya.

- b. *Kesenjangan perkembangan antar bagian wilayah pulau besar* yang termasuk Kawasan Selatan Indonesia seperti Pantai Utara dengan Pantai Selatan Pulau Jawa dan Pulau Bali (yaitu 89% berbanding 11% terhadap total PDRB propinsi-propinsi di Jawa dan Bali), Pantai Timur dengan pantai Barat Pulau Sumatera (80% berbanding 20% terhadap total PDRB propinsi-propinsi di Sumatera). Gambaran kesenjangan ini terwujud pula dengan kondisi pengembangan aset manusia, pengelolaan sumberdaya alam, pengelolaan sumberdaya buatan/infrastruktur dan perkembangan kegiatan usaha.
- c. *Lemahnya interaksi ekonomi antar daerah* sebagai konsekuensi logis dari rendahnya produktivitas dan tingginya angka kemiskinan. Berdasarkan data survai Asal - Tujuan angkutan barang total ternyata orientasi aliran barang umumnya menuju Pantai Timur di Sumatera dan Pantai Utara di Jawa serta langsung ke luar (umumnya orientasi ke Surabaya) untuk produksi dari Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur serta kepulauan Maluku Tenggara dan Merauke. Data Statistik menyebutkan lebih dari 90% (sekitar 50 milyar tonase barang dalam setahun) produk Kawasan Timur Indonesia menuju Jakarta dan Surabaya (dari/ke seluruh daerah-daerah di KTI) dan Semarang (khususnya dari Kalimantan). Dalam konteks ini keterkaitan pengembangan Kawasan Selatan sangat tergantung dengan perkembangan kota-kota di bagian wilayah yang lebih berkembang.
- d. Rendahnya kinerja ekspor-impor daerah di Kawasan ini yang hanya memberikan kontribusi 5% dari total volume yang mencapai lebih 94,3 juta ton atau hanya kurang dari 2% dari total nilai ekspor yang mencapai 60 milyar US\$ pada tahun 2001. Hal ini disebabkan belum tersedianya fasilitas ekspor-impor di pelabuhan-pelabuhan di Kawasan ini yang secara geografis sangat strategis karena di jalur perdagangan internasional dan akses langsung ke pasar global/internasional seperti Asia Pasifik, Australia, Timur Tengah dan Afrika serta Eropa. Dalam konteks ini, pengembangan pelabuhan perlu didorong dengan kualifikasi pelabuhan petikemas sehingga dapat menarik investor untuk mendirikan industri dan bisnis lain dengan dukungan hinterlandnya.
- e. Kinerja perkembangan *wilayah perbatasan yang umumnya masih sangat rendah*, akibat kebijakan masa lalu yang cenderung memarjinalkan wilayah perbatasan dengan hanya berfungsi sebagai jalur pertahanan dan keamanan

(Security Belt). Secara umum, kontribusi ekonomi wilayah perbatasan sangat rendah, yaitu kurang dari 0,1% (satu per mil) dari ekonomi nasional. Hal ini memang menggambarkan belum berkembangnya perekonomian wilayah ini yang secara saling mempengaruhi disebabkan oleh rendahnya tingkat pelayanan transportasi. Padahal wilayah perbatasan ini memiliki potensi yang besar sebagai pintu gerbang negara ke pasar internasional yang besar dan sangat menjanjikan secara ekonomi. Keadaan yang sangat kontras di bagian wilayah negara tetangga yang sangat maju dan berkembang dengan sektor unggulannya sama dengan sektor unggulan wilayah perbatasan Indonesia yang memanfaatkan produk-produk Indonesia seperti kayu dan hasil hutan lainnya, untuk kemudian diekspor lebih lanjut dengan nilai tambah yang jauh lebih besar.

16. **Kebijakan pembangunan masih “inward-looking” padahal di sekitar Indonesia terdapat pasar Asia Pasifik yang mencapai 70% pasar dunia.** Globalisasi ekonomi ini menuntut tingkat kompetitif dari produk yang dihasilkan, yang salah satunya adalah akses ke pasar dunia tersebut. Kondisi negara kepulauan seperti Indonesia membutuhkan akses laut yang baik yaitu dengan **pemanfaatan jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)**. ALKI merupakan jalur pelayaran damai yang menghubungkan dua samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Keberadaan ALKI yang telah disepakati secara internasional dan kondisi geografis kelautannya sangat mendukung untuk juga dimanfaatkan oleh kepentingan ekonomi. Berdasarkan Unclos tahun 1982, Indonesia memiliki **3 jalur ALKI**, yaitu ALKI I melintasi Laut China Selatan, Natuna, Selat Karimata hingga Selat Sunda, ALKI II Selat Makasar, Laut Flores, hingga Selat Lombok, ALKI III Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, hingga Laut Timor. Dengan pemanfaatan ALKI ini diharapkan Kawasan Selatan Indonesia yang berhadapan ke Samudera Hindia dan Laut Bebas Australia dapat mempunyai akses ke pasar internasional, terutama Asia Pasifik. (*Lihat Peta 3. Alur Laut Kepulauan Indonesia*)
17. **Belum tersedianya kebijakan yang memberikan kepastian berinvestasi** yang sering menyebabkan terjadi berbagai konflik kepentingan antar pelaku pembangunan. Konflik yang sering ditemukan adalah sebagai berikut:
 - a. **Potensi konflik kepentingan (*conflict of interest*) dan tumpang tindih** antar sektor dan stakeholders lainnya dalam pengelolaan dan pemanfaatan wilayah pesisir. Kondisi ini muncul sebagai konsekuensi beragamnya

- sumberdaya pesisir yang ada serta karakteristik wilayah pesisir yang “*open acces*” sehingga mendorong wilayah pesisir telah menjadi salah satu lokasi utama bagi kegiatan-kegiatan beberapa sektor pembangunan (*multi-use*).
- b. potensi **konflik kewenangan** (*jurisdictional conflict*) dalam pengelolaan dan pemanfaatan wilayah pesisir. Kondisi ini muncul sebagai konsekuensi tidak berhimpitnya pembagian kewenangan yang terbagi menurut administrasi pemerintah provinsi dan kabupaten/kota dengan kepentingan wilayah pesisir tersebut yang seringkali lintas wilayah otonom.
 - c. **Lemahnya kerangka hukum** dalam hal pengaturan sumber daya kelautan serta perangkat hukum untuk penegakannya menyebabkan masih banyaknya pemanfaatan sumberdaya ini yang tidak terkendali. Juga tidak adanya kekuatan hukum dan pengakuan terhadap sistem tradisional serta wilayah laut dalam pengelolaan sumber daya pesisir.
 - d. Walaupun telah menjadi *common interests*, **proses pelibatan masyarakat** sebagai subyek utama dalam pengelolaan wilayah kelautan secara umum masih belum menemukan bentuk terbaiknya. Persepsi yang berbeda mengenai **hak dan kewajiban** dari masyarakat seringkali menghadirkan konflik antar kepentingan yang sulit dicarikan solusinya, tingginya *transaction cost*, dan cenderung merugikan kepentingan publik.
18. **Tingkat kerusakan biofisik lingkungan** Kawasan Selatan sangat mengkhawatirkan. Adapun faktor-faktor yang turut mempengaruhi kerusakan biofisik bagian wilayah pesisir adalah antara lain: overeksploitasi sumberdaya hayati laut akibat penangkapan ikan yang melampaui potensi (*overfishing*), pencemaran, bencana alam dan degradasi fisik hutan mangrove dan terumbu karang sebagai sumber makanan biota laut tropis

VI. ARAHAN KEBIJAKSANAAN PENGEMBANGAN MARITIM KAWASAN SELATAN INDONESIA DAN PROGRAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR

19. Pengembangan wilayah dengan pendekatan penataan ruang menekankan pula keserasian dan keseimbangan antara pembangunan pada wilayah hulu dengan wilayah hilir, antara wilayah daratan (*main-land*) dengan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil (perairan), serta antara kawasan lindung dan kawasan

budidaya. Dengan kata lain, pengembangan wilayah ini menekankan adanya keserasian dan keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dengan kelestarian lingkungan, demi terselenggaranya pembangunan yang berkelanjutan untuk generasi mendatang (*development sustainability*).

20. Dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional yang terpadu, terarah dan holistik, pengembangan wilayah dengan **instrumen penataan ruang**, yang terdiri dari tahapan perencanaan, pembangunan (pemanfaatan ruang) dan pengendalian pemanfaatan ruang. Rencana Tata Ruang merupakan landasan ataupun acuan kebijakan dan strategi pembangunan bagi sektor-sektor maupun wilayah-wilayah yang berkepentingan agar terjadi kesatuan penanganan yang sinergis - sekaligus mengurangi potensi konflik lintas wilayah dan lintas sektoral.
21. Strategi pengembangan wilayah nasional diarahkan untuk dapat menyeimbangkan perkembangan Kawasan Timur dengan Kawasan Barat Indonesia dan daerah-daerah tertinggal lainnya seperti Kawasan Selatan Indonesia, melalui percepatan pembangunan di daerah-daerah tersebut seperti yang diatur dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN)
22. **RTRWN**, yang telah ditetapkan melalui PP No.47/1997 merupakan acuan spasial perencanaan pembangunan nasional yang **bersifat makro** dan dimaksudkan agar pemanfaatan sumber daya alam dalam pembangunan nasional dapat dilakukan secara optimal dan berkelanjutan. RTRWN memuat arahan struktur dan pola pemanfaatan ruang. Struktur ruang wilayah nasional memuat arahan sistem permukiman nasional (perkotaan dan perdesaan) dan prasarana wilayah, sementara itu, pola pemanfaatan ruang nasional memuat arahan pengelolaan kawasan lindung, pengembangan kawasan budidaya prioritas, dan kriteria pengelolaannya.

V. STRATEGI PENGEMBANGAN KAWASAN SELATAN INDONESIA

23. Strategi pengembangan Kawasan Selatan Indonesia menurut RTRWN, antara lain:
 - Mengembangkan Kawasan Selatan Indonesia (KSI) sesuai dengan karakteristik fisik, yang teridentifikasi dalam tiga tipologi sub-kawasan,

yaitu KSI bagian wilayah Sumatera, KSI bagian wilayah Jawa, dan KSI bagian wilayah pulau-pulau Bali hingga Merauke. Pengembangan KSI wilayah Sumatera dan Jawa diarahkan untuk pengembangan wilayah yang memerlukan kehati-hatian akibat kondisi fisik wilayah yang dominan kawasan lindung dengan kemiringan yang cukup tajam serta wilayah pesisir yang cukup curam dengan ketinggian ombak Samudera. Sehingga strategi pengembangan wilayahnya adalah mendorong pengembangan sektor unggulan pariwisata, pertambangan dan kelautan yang dikaitkan dengan sistem transportasi ke wilayah Utara/Timur sebagai pusat pengembangan industri pengolahan. Strategi Pengembangan KSI bagian wilayah pulau-pulau diarahkan untuk pengembangan sektor-sektor unggulan pariwisata dan kelautan sebagai sentra produksi dan dikaitkan secara sinergis dengan kota-kota pantai sebagai pusat industri pengolahan hasil-hasil kelautan.

- Mengembangkan ekonomi Kawasan Selatan Indonesia dan nasional melalui pengembangan sektor-sektor unggulan kelautan, pertambangan dan pariwisata pada **29 kawasan andalan (dari total 112 kawasan) dan 10 kawasan andalan laut (dari total 37 kawasan) yang merupakan "prime-mover"** pengembangan wilayah nasional.
- Mengembangkan kawasan perbatasan sebagai "beranda depan" negara dan pintu gerbang internasional yang menganut keserasian prinsip-prinsip ekonomi (Prosperity) serta pertahanan dan keamanan (Security). Terdapat **3 kawasan perbatasan negara** (dari total 9 kawasan perbatasan) di Kawasan Selatan Indonesia dengan melibatkan 3 propinsi dan 3 negara tetangga. Diharapkan dengan dibukanya akses ke pasar internasional, dan potensi ekonomi daerah terutama potensi sumberdaya alam yang sangat besar seperti ilegal perikanan dan kehutanan yang hilang setiap tahun akibat kegiatan ilegal, yaitu US\$ 2 milyar per tahun (kelautan) dan US\$ 600 juta per tahun dapat dimanfaatkan dengan pengembangan industri pengolahan perikanan dan kehutanan serta pusat perniagaan terpadu di Perbatasan yang didukung oleh keberadaan fasilitas Keimigrasian, Kepabeanan, Karantina, dan Keamanan.
- Mengembangkan simpul-simpul ekonomi daerah dan nasional melalui pengembangan **sistem kota-kota** yang telah ditetapkan ada **10 kota Pusat Kegiatan Nasional (PKN), 31 kota Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), dan 128**

kota Pusat Kegiatan Lokal (PKL) termasuk 4 kota utama perbatasan dan 11 kota pantai. Kota-kota ini mempunyai peran dan fungsi sebagai pusat kegiatan ekonomi industri dan jasa nasional dan daerah, yang melayani pasar internasional dan pasar nasional yang diwujudkan dengan keterkaitan antar daerah.

- Mengembangkan keterkaitan ekonomi antar daerah melalui pengembangan **sistem jaringan transportasi** jalan lintas Barat Sumatera, Lintas Selatan Jawa, jalan lintas Flores dan Alor, Feeder Road menghubungkan antara kota-kota/outlet di Selatan/Barat dengan di Utara/Timur antara lain: Meulaboh-Lhokseumawe, Sibolga-Medan, Padang-Pekanbaru, Bengkulu-Lubuk Linggau-Palembang; antara kota-kota di Selatan dengan di Utara antara lain: Jogja-Semarang, Bandung-Tasikmalaya-Cirebon, Malang-Suarabaya; antar kota-kota di Pulau-pulau kecil dengan outlet. Sistem jaringan transportasi laut dengan 4 pelabuhan internasional, 4 pelabuhan nasional; 32 pelabuhan pengumpan. Sistem kebandar-udaraan yang meliputi 5 bandar udara pusat penyebaran dan 38 bandar udara bukan pusat penyebaran.
- Mengembangkan dukungan sumberdaya air yang mencakup **pengelolaan 16 wilayah Sungai (SWS) dan atau Daerah Pengaliran Sungai (DPS)** yang kritis dan strategis (dari total 59 SWS kritis) terutama untuk pelayanan terhadap kota pusat kegiatan dan kawasan andalan dengan sektor unggulan sebagai "prime-mover" ekonomi nasional dan daerah.

24. **Keterpaduan** yang bersifat lintas sektoral dan lintas wilayah dalam konteks pengembangan kawasan pesisir sehingga tercipta konsistensi pengelolaan pembangunan sektor dan wilayah terhadap rencana tata ruang kawasan pesisir.

25. **Kerjasama antar wilayah** (antar propinsi, kabupaten maupun kota-kota pantai, antara kawasan perkotaan dengan perdesaan, serta antara kawasan hulu dan hilir) sehingga tercipta sinergi pembangunan kawasan pesisir dengan memperhatikan inisiatif, potensi dan keunggulan lokal, sekaligus reduksi potensi konflik lintas wilayah

VI. KEBIJAKAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR

26. Perhatian khusus juga diberikan bagi kebijakan pengembangan prasarana wilayah yang strategis untuk pengembangan kawasan Selatan Indonesia dalam rangka mewujudkan pemanfaatan ruang sesuai dengan rencana tata ruangnya, diantaranya:

- **Pemenuhan kebutuhan perumahan dan permukiman**, yang layak dan terjangkau dengan menitikberatkan pada masyarakat miskin dan berpendapat rendah (seperti pada permukiman nelayan dan permukiman di pulau-pulau kecil dan perbatasan), diantaranya melalui pengembangan sistem pembiayaan dan pemberdayaan ekonomi masyarakat lokal.
- **Pengembangan prasarana dan sarana permukiman**, khususnya untuk kota-kota pantai, kota utama kawasan perbatasan dan kota-kota di pulau kecil, melalui: (a) peningkatan prasarana dan sarana perkotaan untuk mewujudkan fungsi kota sebagai Pusat Kegiatan Nasional, Wilayah dan Lokal; (b) pengembangan desa pusat pertumbuhan dan prasarana dan sarana antara desa-kota untuk mendukung pengembangan agribisnis dan agropolitan (termasuk sentra-sentra produksi kelautan); (c) mempertahankan tingkat pelayanan dan kualitas jalan kota (arteri dan kolektor primer) bagi kota-kota metro, besar, dan ibukota propinsi.
- **Pemantapan kehandalan prasarana jalan** untuk mendukung kawasan andalan (laut dan darat), termasuk kawasan perbatasan, pulau-pulau kecil, kawasan tertinggal dan kawasan andalan/sentra-sentra produksi, melalui: (a) harmonisasi sistim jaringan jalan terhadap tata ruang, (b) pemantapan kinerja pelayanan prasarana jalan terbangun melalui pemeliharaan, rehabilitasi serta pemantapan teknologi terapan, (c) penyelesaian pembangunan ruas jalan untuk memfungsikan sistem jaringan.
- **Pemantapan pelayanan sumber daya air**, terkait dengan pembangunan Kawasan Selatan Indonesia termasuk kawasan perbatasan dan pulau-pulau kecil melalui: (a) Pengelolaan dan konservasi sungai, danau, waduk dan sumber air lainnya untuk menjamin ketersediaan air dan pengamanan pantai untuk melindungi kawasan sentra ekonomi (termasuk kelautan), permukiman (perkotaan dan perdesaan) pada wilayah pesisir. (b) Pengembangan pengelolaan sumber daya air yang terkoordinasi secara

lintas sektoral dan *multi-stakeholders* pada tingkat nasional, daerah dan wilayah sungai.

27. Untuk mewujudkan pengembangan wilayah KSI, Departemen Kimpraswil telah melaksanakan dan merencana program pembangunan prasarana kekimpraswilan tahun 2003-2004 di masing-masing sub-kawasan KSI sebagai berikut:

A. Wilayah Sumatera

- Pembangunan Jalan Nasional/Strategis antara lain: Lintas Barat Sumut
- Pembangunan prasarana dan sarana di pulau-pulau kecil meliputi : penyediaan air bersih di Simeuleu, Nias, Enggano, dan Mentawai.
- Pembangunan prasarana dan sarana di pulau-pulau terpencil yang meliputi : P. Simeulue, P. Nias, P. Mentawai dan P. Siberut, P. Enggano.
- Pembangunan jalan dan jembatan yang meliputi dalam Kota Padang Sidempuan, perkotaan Sumatera Utara, Padang Luar - Bukittinggi - Tanjung Alam di Sumatera Barat.
- Pengembangan perumahan di pulau-pulau kecil dan daerah tertinggal di P. Nias (Sumut).
- Pembangunan irigasi di Batanghari (Jambi)
- Rehabilitasi dan pembangunan prasarana irigasi yang meliputi Bt. Tongar dan Panti Rao (Sumbar), Bt. Angkola (Sumut), Muko-muko (Bengkulu), Way Curup (Lampung).

B. Wilayah Jawa

- Pembangunan Jalan Nasional/Strategis meliputi : Lintas Selatan Jabar dan Lintas Selatan Jatim
- Pembangunan prasarana dan sarana di pulau-pulau terpencil
- Pembangunan waduk Jatigede (Jabar)
- Pembangunan prasarana jalan yang meliputi Lintas Selatan Jawa Timur, Pulau-Pulau Perbatasan dan jalan selokan Mataram sepanjang 4 Km di DIY.
- Pembangunan jalan dan jembatan yang meliputi Jawa Barat dan Lintas Selatan Jabar.

- Pengembangan prasarana dan sarana perumahan dan permukiman di Desa Nelayan Sendang Biru, Kecamatan Sbr Manjing, Kabupaten Malang.
- Rehabilitasi dan pembangunan prasarana irigasi di Sapon (DIY).
- Persiapan pembangunan waduk Jatigede (Jabar).
- Pembangunan prasarana air baku dengan penyambungan dari sumber serapan Gunung Kidul (DIY) untuk daerah Wonogiri sebagai penyediaan air baku Bangawan Solo.
- Perbaiki embung-embung Tambak Boyo di DIY
- Konservasi dan rehabilitasi SDA dan irigasi waduk yang meliputi waduk Sempor, dan Wonogiri di Jateng, Wlingi dan Selorejo di Jatim.

C. Wilayah Kepulauan (Bali, NTB, NTT), Maluku Tenggara dan Merauke

- Pembangunan Jalan Lintas Flores.
- Pembangunan prasarana dan sarana di pulau-pulau kecil meliputi : Jalan Lingkar Pulau Alor dan penyediaan air bersih di Merauke.
- Pembangunan prasarana dan sarana di pulau-pulau terpencil
- Pengembangan kawasan perbatasan yang meliputi : rehabilitasi bendung dan jaringan irigasi di Kupang dan perbatasan Timor Barat, pengembangan kawasan perumahan dan permukiman di Perbatasan NTT dan Papua, pembangunan dan rehabilitasi prasarana jalan di Atambua, Atambua - Motoain, NTT, pembangunan drainase di Saumlaki dan pembangunan jaringan rawa di Merauke.
- Penanganan pengungsi dengan penataan pusat-pusat kota dan jalan kota di Timor Tengah Selatan dan Timor Tengah Utara.
- Pengamanan daerah pantai Bali Selatan.
- Pengelolaan program KAPET yang meliputi wilayah Mbay dan Bima.
- Pembangunan prasarana jalan yang meliputi Lintas Flores, Pulau-Pulau Perbatasan, Kawasan Perbatasan di NTT, Jalan Tohpati - Kusamba di Kota Denpasar dan jalan lingkar Kupang.
- Penyediaan prasarana dan sarana permukiman di Pulau-pulau Kecil yang meliputi : P. Rote (NTT) dan P. Nusa Penida (Bali).
- Penanganan prasarana dan sarana kawasan perbatasan yang meliputi : Kabupaten Maluku Tenggara Barat, Kabupaten TTU dan Belu di NTT dan Kabupaten Merauke di Papua.

- Pengembangan perumahan dengan dukungan desain dan PSD pengembangan Kasiba/Lisiba di Kota Denpasar.
- Pengembangan perumahan untuk kawasan perbatasan yang meliputi Kabupaten Belu (NTT) dan Kabupaten Merauke (Papua).
- Dukungan program penanganan sumber air bersih di kawasan perbatasan, pulau-pulau kecil dan kawasan pesisir yang meliputi NTT dan Maluku Tenggara.
- Rehabilitasi prasarana dan peningkatan pengelolaan irigasi di KTI yang meliputi Bali, NTB, NTT.
- Rehabilitasi dan peningkatan jaringan air tanah dalam rangka mendukung penganggulangan kemiskinan di NTB dan NTT.
- Peningkatan jaringan irigasi yang mendukung program nasional ketahanan pangan khususnya pada provinsi lumbung pangan yaitu Bali dan NTB.
- Penyelesaian pembangunan waduk Telaga Tanjung di Bali.

VIII. PENUTUP

28. Kawasan Selatan Indonesia merupakan **kawasan yang strategis** bagi pengembangan ekonomi nasional dan peningkatan kesejahteraan masyarakat dan sekaligus merupakan wilayah yang sangat rentan terhadap kerusakan dan perusakan. Oleh karenanya diperlukan pengelolaan yang bijaksana dengan **menempatkan kepentingan ekonomi secara proporsional dengan kepentingan lingkungan**, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.
29. Upaya pengendalian pembangunan dan dampaknya perlu diselenggarakan **secara terpadu lintas sektor dan lintas wilayah** sebagai bagian dari pengembangan wilayah nasional. Kerangka keterpaduan pengembangan wilayah pesisir tersebut dapat diselenggarakan dengan **memanfaatkan instrument penataan ruang**, baik pada tingkat Nasional, Pulau, Propinsi, Kabupaten maupun Kota.

DAFTAR PUSTAKA

1. BKTRN, *Proceeding Seminar Nasional : Pengaruh Global Warming terhadap Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil ditinjau dari kenaikan permukaan air laut dan banjir*, Jakarta, 30-31 Oktober 2002
2. Dokumen Badan Koordinasi Tata Ruang Nasional (BKTRN) tentang *Kesepakatan Gubernur Seluruh Indonesia* pada RAKERNAS - BKTRN, Surabaya, 14 Juli 2003.
3. Dokumen Badan Koordinasi Tata Ruang Nasional (BKTRN) tentang *Rumusan Pokok-Pokok* Hasil RAKERNAS - BKTRN, Surabaya, 14 Juli 2003
4. Dr. Ir. Tridoyo Kusumastanto, MS, *Perencanaan dan Pengembangan Pulau-Pulau Kecil*, Makalah pada Lokakarya Pendekatan Penataan Ruang dalam Menunjang Pengembangan Wilayah Pesisir, Pantai dan Pulau-Pulau Kecil, Jakarta, 10 Oktober 2000
5. Dirjen Penataan Ruang - Depkimpraswil, *Antisipasi Dampak Pemanasan Global dari Aspek Teknis Penataan Ruang*, Makalah pada Seminar Nasional tentang Pengaruh Global Warming, terhadap Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil ditinjau dari Kenaikan Muka Air Laut dan banjir, Jakarta 30-31 Oktober 2002.
6. Diposaptono S., *Pengaruh Pemanasan Global terhadap Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil di Indonesia*, Direktorat Bina Pesisir - Ditjen Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil - DKP, 2002.
7. Dirjen Penataan Ruang - Depkimpraswil, *Kebijakan Kimpraswil dalam rangka Percepatan Pembangunan Kelautan dan Perikanan*, Makalah pada Rapat Koordinasi Nasional Departemen Kelautan dan Perikanan Tahun 2002, Hotel Indonesia - Jakarta, 30 Mei 2002.
8. Ditjen Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil - DKP, *Naskah Akademik Pengelolaan Wilayah Pesisir*, Dep. Kelautan dan Perikanan, November 2001
9. Dr. Ir. Herry Darwanto, *Mekanisme Pengelolaan Penataan Ruang Wilayah Pesisir, Laut dan Pulau-Pulau Kecil serta Hubungan dengan RTRWN, RTRWP, RTRW Kabupaten/Kota*, Makalah pada Lokakarya Pendekatan Penataan Ruang dalam Menunjang Pengembangan Wilayah Pesisir, Pantai dan Pulau-Pulau Kecil, Jakarta, 10 Oktober 2000

10. Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah, *Strategi Pengembangan dan Penataan Ruang Wilayah Pesisir*, Keynote Speech dalam Workshop Perusakan Pantai dan Pesisir di wilayah Pantura Jawa Tengah, Semarang, 12 Mei 2001
11. Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah, Bahan Rapat dalam *Pembahasan Pengajuan Izin Prakarsa Penyusunan Rancangan Undang-Undang Pengelolaan Wilayah Pesisir (RUU PWP)*, Depkimpraswil, Jakarta, 13 Agustus 2003
12. Prof. Ir. Widi Agoes Pratikto, M.Sc, PhD dan Dr. Ir. Subandono Diposaptono, M.Eng, *Tinjauan Dampak Global Warming terhadap Lingkungan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil di Indonesia*, Makalah pada Seminar Nasional Pengaruh Global Warming terhadap Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil ditinjau dari kenaikan permukaan air laut dan banjir, Jakarta, 30-31 Oktober 2002