

# SISTEM JARINGAN TRANSPORTASI LOGISTIK KAWASAN PERBATASAN PROVINSI PAPUA DENGAN PAPUA NEW GUINEA

**Semuel Rorrong Daturatte**

PS Teknik Transportasi PPs.  
UNHAS Makassar  
Telp./Fax (0411) 585761  
srorrong@yahoo.co.id

**Muhammad Yamin Jinca**

PS Teknik Transportasi  
PPs. UNHAS Makassar  
Telp./Fax (0411) 585761  
my\_jinca@yahoo.com

**Shirly Wunas**

PS Teknik Transportasi  
PPs. UNHAS Makassar  
Telp./Fax (0411) 585761  
shirly@indosat.net.id

## Abstract

The number of residents who live in the border area of the province of Papua and the Country of Papua New Guinea (PNG) is 129,835 persons or 4.6% of the total population of Papua. Some of these settlements are still isolated and far behind in terms of education, health, and economic and their economic conditions are still below the poverty line. Government efforts to raise living standards through the provision of logistical needs of border communities are still hampered by the difficulty of accessibility that exists in the area. The results of this study indicate that the logistic needs of border communities have not been evenly distributed, and this is not caused by the lack of integration among transportation modes alone. The problems include the logistics needs which are stopped at one of the modes of service, the occurrence of damage, and goods needed by people do not reach the border areas where the people live. To address these problems, there is a need for strategies and policies to deal with the transportation network system to distribute needed logistics by optimizing existing transportation infrastructure, accelerating and improving the transportation infrastructure, improving inter-modal coordination, and improving management of transportation logistics.

**Keywords:** border areas, transportation networks, inter-modal coordination, logistics management

## Abstrak

Warga di daerah perbatasan provinsi Papua dan Negara Papua Nugini (PNG) berjumlah 129.835 orang atau 4,6% dari jumlah penduduk Papua. Beberapa permukiman warga ini masih terisolasi dan jauh tertinggal dari segi pendidikan, kesehatan, dan ekonomi serta kondisi ekonomi mereka masih berada di bawah garis kemiskinan. Upaya pemerintah untuk meningkatkan standar hidup melalui penyediaan kebutuhan logistik masyarakat perbatasan masih terhambat oleh sulitnya aksesibilitas yang ada. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kebutuhan logistik masyarakat perbatasan belum terdistribusi dengan baik, dan hal ini bukan disebabkan oleh integrasi moda transportasi saja. Permasalahan yang ada juga mencakup kebutuhan logistik yang berhenti di salah satu layanan moda, terjadinya kerusakan, dan yang dibutuhkan oleh masyarakat tidak mencapai wilayah perbatasan tempat masyarakat tinggal. Untuk mengatasi hal tersebut diperlukan suatu strategi dan kebijakan penanganan sistem jaringan transportasi untuk mendistribusikan kebutuhan logistik dengan mengoptimalkan infrastruktur transportasi yang ada, mempercepat dan meningkatkan sarana dan prasarana transportasi, memperbaiki koordinasi antar-moda, serta meningkatkan manajemen transportasi logistik.

**Kata kunci:** wilayah perbatasan, jaringan transportasi, koordinasi antar-moda, manajemen logistik

## PENDAHULUAN

Jumlah penduduk miskin atau penduduk yang berada di bawah garis kemiskinan di Provinsi Papua pada bulan Maret 2009 sekitar 760 ribu jiwa (37,53 %). Dibandingkan dengan jumlah penduduk miskin pada bulan Maret 2008, yaitu sekitar 733 ribu jiwa (37,08 %), berarti jumlah penduduk miskin di provinsi ini bertambah dengan sekitar 27 ribu jiwa. Garis Kemiskinan (GK) daerah perkotaan pada Maret 2009 sebesar Rp. 285 158, sedikit lebih tinggi daripada GK pedesaan yang hanya sebesar Rp. 234.727. Hal ini berarti, bahwa biaya untuk memenuhi kebutuhan hidup minimal yang layak (*basic needs*) untuk makanan dan bukan makanan lebih besar di perkotaan daripada di pedesaan. Berdasarkan data statistik sensus penduduk tahun 2008, jumlah penduduk di kawasan perbatasan Republik Indonesia-Papua New Guinea sebanyak 129.835 jiwa, dari 2.823.767 jiwa atau 4,6 %, dari seluruh penduduk Papua dan tersebar di beberapa kabupaten yaitu: (1) Kota Jayapura 13.056 jiwa, (2) Kabupaten Keerom 16.724 jiwa, (3) Kabupaten Pegunungan Bintang 25.829 jiwa, (4) Kabupaten Boven Digoel 7.124 jiwa dan (5) Kabupaten Merauke 67.102 jiwa.

Permasalahan umum masyarakat di daerah perbatasan Papua dengan PNG adalah sebagian lokasi permukiman yang masih terisolasi serta jauh tertinggal dari segi pendidikan, kesehatan, dan ekonomi. Beberapa pusat kabupaten dan distrik hanya dapat dijangkau dengan pesawat udara walaupun dengan frekuensi penerbangan terbatas, sistem peralihan moda yang terbatas, interaksi antara ibukota kabupaten atau distrik terbatas, moda transportasi belum tersedia di sebagian daerah, serta kebutuhan logistik masyarakat terhenti pada salah satu moda.

## TRANSPORTASI DAN PENGEMBANGAN WILAYAH

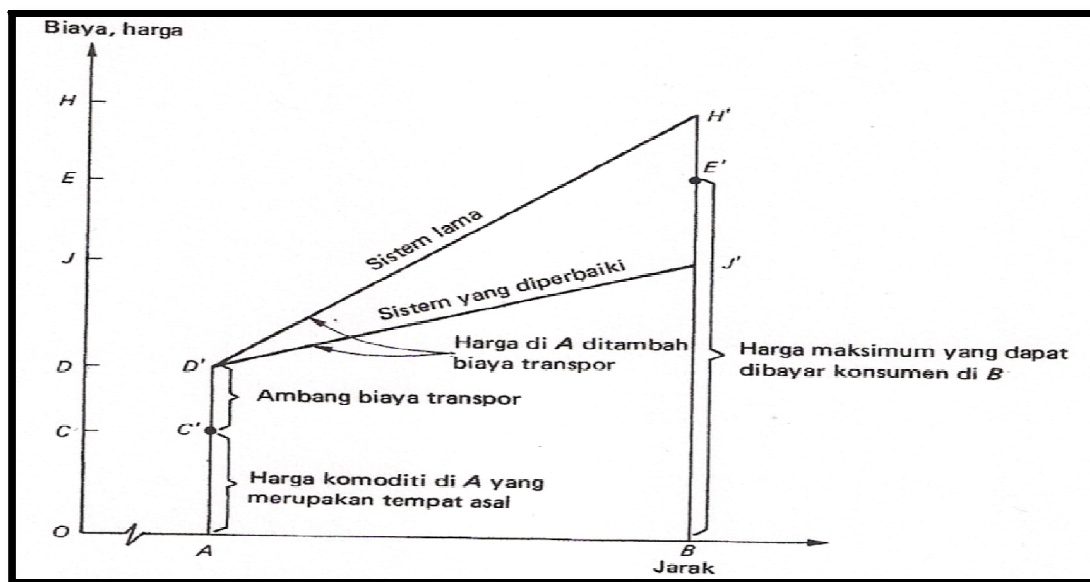
Transportasi adalah usaha memindahkan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Sistem transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri atas lima unsur pokok, yaitu: (1) manusia yang membutuhkan, (2) barang yang dibutuhkan, (3) sarana, kendaraan, atau alat angkut, (4) prasarana atau media alat angkut (misalnya jalan dan terminal), serta (5) organisasi dan sistem pengoperasian yang mengkoordinasikan komponen prasarana dan sarana transportasi. Pengembangan sistem transportasi dilakukan guna meningkatkan aksesibilitas wilayah dan mendukung kelancaran mobilitas manusia dan/atau barang dalam memenuhi kebutuhan manusia. Pengembangan sistem transportasi dilakukan dengan mengembangkan elemen-elemen sarana, prasarana, atau sistem pengoperasian transportasi, yaitu dengan mengembangkan salah satu atau ketiga elemen tersebut secara bersamaan (Warpani, 1990 dan Miro, 2005).

Beberapa kebijakan umum SISTRANAS tentang pengembangan transportasi meliputi: (1) peningkatan peranan sektor transportasi terhadap pengembangan dan peningkatan daya saing sektor lain, (2) peningkatan dan pengembangan sektor transportasi sebagai urat nadi penyelenggaraan sistem logistik nasional, dan (3) peningkatan pelayanan pada daerah tertinggal. Sementara itu, fungsi transportasi dalam perekonomian dan pembangunan ada dua, yaitu: (1) sebagai penunjang (*servicing facility*), yang berarti jasa transportasi itu melayani pengembangan kegiatan sektor-sektor lain, seperti pertanian, industri, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan transmigrasi, dan (2) sebagai pendukung (*promoting facility*), yang dimaksudkan agar pengadaan atau pembangunan

fasilitas (prasarana dan sarana) transportasi dapat membantu membuka keterisolasian, keterpencilan, dan keterbelakangan daerah-daerah perbatasan (Nasution, 1996 dan Adisasmita, 2008). Pembangunan prasarana dan sarana transportasi serta penyediaan pelayanan jasa transportasi menuju ke dan dari daerah-daerah terisolasi, terpencil, terbelakang, dan daerah perbatasan diharapkan dapat membuka aksesibilitas, memperluas hubungan jasa distribusi (jasa perdagangan dan jasa transportasi) dengan daerah-daerah luar, meningkatkan mobilitas penduduk, mendorong peningkatan produksi dan produktivitas, meningkatkan kemampuan penduduk lokal, serta meningkatkan pemasaran produk lokal, yang pada akhirnya meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mengurangi tingkat kesenjangan antar-daerah (Adisasmita, 2009)

## PERAN EKONOMI TRANSPORTASI

Ekonomi sangat berhubungan dengan produksi, distribusi, serta konsumsi barang dan jasa yang mempunyai nilai terhadap manusia dan kekayaan. Penduduk harus dapat menggunakan sumber daya alam untuk memenuhi kebutuhan hidup, seperti menyediakan makanan, pakaian, dan tempat tinggal. Sumber daya alam ini juga dapat dipakai lebih daripada yang dibutuhkan, sehingga dapat membuat hidup lebih nyaman dan tenteram. (Morlok, 1988). Tetapi distribusi sumber daya alam di bumi ini tidak merata dan tidak ada satu daerah pun di dunia ini yang dapat memenuhi kebutuhannya hanya berdasarkan pada sumber lokal, sehingga dibutuhkan transportasi untuk barang-barang yang dibutuhkan tersebut. Selain itu pengetahuan dan keterampilan manusia tidak selalu sama pada setiap daerah, sehingga selalu dibutuhkan transportasi untuk memindahkan orang sesuai dengan keahliannya. Model sederhana yang menjelaskan biaya total yang digunakan dalam hubungan antara harga di tempat dan biaya transportasi dapat dilihat pada Gambar 1.



**Gambar 1.** Biaya Total Suatu Komoditi dan Hubungannya Terhadap Kegunaan Tempat

Transportasi mempunyai peranan dan kedudukan yang sangat menentukan bagi kehidupan masyarakat dan kelangsungan pembangunan. Seringkali dikatakan bahwa transportasi merupakan urat nadi perekonomian dan sebagai penunjang pembangunan. Karena itu peningkatan jasa transportasi mutlak untuk dilaksanakan, bukan hanya ditinjau secara sektoral tetapi ditinjau dari berbagai sektor ekonomi (Rodrigue, 2006).

Sistem transportasi merupakan prasarana dasar bagi pelayanan masyarakat yang dampaknya bersifat multi-dimensi. Karena multi-dimensi, penyelenggaraan sistem transportasi tidak hanya terkait dengan sistem multi-moda yang menyatukan serangkaian moda transportasi, yaitu moda-moda darat, laut, dan udara, tetapi dalam perencanaannya juga harus mencerminkan keputusan yang dapat diterima oleh semua pihak yang memiliki cara pandang yang berbeda, dengan mempertimbangkan variabel dampak dan manfaat yang beragam, yang melibatkan sejumlah pihak atau institusi yang mencerminkan aspek multi-sektoral (Tamin, 2002).

Dalam mengembangkan kebijakan yang akan tertuang dalam sistem transportasi wilayah, setidaknya terdapat 2 hal yang harus diperhatikan, yaitu: (1) partisipatif; dengan diberlakukannya otonomi daerah, maka aspirasi atau keinginan dari kabupaten atau kota harus dipertimbangkan walaupun penyelenggaraannya harus dalam konteks pengembangan sistem jaringan transportasi wilayah provinsi atau nasional, dan (2) bertahap; sesuai dengan kemampuan pendanaan yang ada, tidak dimungkinkan semua keinginan dalam mengembangkan sistem jaringan transportasi diwujudkan sekaligus. Untuk itu pelaksanaan pembangunan transportasi harus melibatkan pemerintah daerah dan dilakukan secara bertahap sesuai dengan prioritas.

Transportasi merupakan komponen utama bagi berfungsinya suatu kegiatan masyarakat. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai dengan mobilitas yang tinggi akibat tersedianya fasilitas transportasi yang cukup. Sebaliknya, sistem transportasi yang kurang baik di suatu daerah akan mengakibatkan keadaan ekonomi masyarakat di daerah tersebut berada dalam keadaan statis atau dalam tahap immobilitas (Jinca, 2002).

## **GAMBARAN WILAYAH STUDI**

Provinsi Papua merupakan salah satu dari 4 Provinsi di Indonesia yang berbatasan darat langsung dengan negara tetangga. Panjang daratan perbatasan Provinsi Papua dengan negara Papua New Guinea (PNG) adalah 770 km dan ditandai dengan 52 buah pilar batas, yaitu 24 pilar merupakan tanggung jawab Indonesia dan 28 pilar merupakan tanggung jawab PNG. Perbatasan ini berada pada 1410 0' 00" BT, dari MM 1 hingga MM 10 – 1410 01' 10" BT, dari MM 11 hingga MM 14, yang membentang dari Utara ke Selatan, mulai dari Kota Jayapura (distrik Muara Tami), Kabupaten Keerom, Kabupaten Pegunungan Bintang, Kabupaten Boven Digoel, hingga Kabupaten Merauke. Daerah perbatasan darat Papua merupakan suatu daerah perbatasan yang sangat strategis, karena daerah ini dapat dijadikan barometer bagi stabilitas keamanan dan sosial ekonomi Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pintu gerbang perbatasan antara Provinsi Papua dan PNG terletak di kota Jayapura, distrik Muara Tami Kampung Skow, sedangkan yang lain di Kabupaten Merauke, Distrik Sota, dengan kondisi jalan darat di daerah ini sudah baik. Saat ini baru 3 kabupaten/kota yang terhubung langsung oleh jalan darat dengan PNG, yaitu Kota Jayapura, Kabupaten Keerom, dan Kabupaten Merauke, sedangkan jalan yang menghubungkan Kabupaten

Boven Digoel dan Pegunungan Bintang dengan PNG baru pada tahap perencanaan. Kondisi jalan ke pintu gerbang perbatasan di Kota Jayapura dengan PNG sudah baik, namun interaksi antar-kampung di daerah ini belum terjadi dengan baik karena kurangnya prasarana dan sarana transportasi.

Kondisi jalan di perbatasan Kabupaten Keerom dan PNG masih rusak berat dan bahkan sering terputus akibat longsor, sehingga diperlukan penanganan yang serius. Sementara itu, jarak antara permukiman penduduk sangat berjauhan dan permukiman tersebut hanya terhubung dengan jalan lokal. Hal yang hampir sama terdapat di setiap permukiman penduduk di daerah perbatasan.

## DATA DAN ANALISIS

Potensi ekonomi yang dimiliki daerah-daerah perbatasan bermacam-macam, yang meliputi sektor-sektor pertanian dan perkebunan, peternakan atau perikanan, pariwisata, dan industri kecil. Pemanfaatan sumber daya ekonomi masih rendah, karena keterbatasan kemampuan penduduk lokal, prasarana dan sarana pembangunan, modal, serta jaringan kerjasama ekonomi dan perdagangan. Hal-hal tersebut menyebabkan investasi di daerah ini sangat minim. Investor tidak tertarik untuk datang menanamkan modalnya di daerah perbatasan karena tidak menguntungkan.

Untuk mengatasi hal-hal tersebut diperlukan pembangunan yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai upaya untuk meningkatkan kapasitas produksi jangka panjang yang dapat menghasilkan barang dan jasa bagi masyarakat. Peningkatan ekonomi ini diukur dengan kenaikan pendapatan nasional per kapita atau kenaikan produk domestik bruto per kapita. Pembangunan ini mencakup modernisasi kelembagaan, pemerintahan dan non-pemerintahan, serta cara berfikir yang berhubungan dengan pencapaian produksi secara efektif dan efisien yang berhubungan dengan upaya untuk mencapai hidup dan kehidupan yang lebih baik (Adisasmita, 2009).

**Tabel 1.** Daftar Produksi Komoditi Daerah Perbatasan dan Jumlah Penduduk

Kota/ Kabupaten	Total Penduduk (Jiwa)	Penduduk Perbatasan (Jiwa)	Beras (ton)	Jagung (ton)	Ubi Kayu (ton)	Ubi Jalar (ton)	Daging Sapi (kg)	Daging Ayam kampung (kg)	Telur ayam kampung (kg)
Jayapura	215.609	13.056	3.979	288	1.059	480	565.341	9.963	7.949
Keerom	42.582	16.724	61	586	532	510	162.825	85.684	41.242
Peg. Bintang	94.780	25.829	0	43	750	2.993	626	4.702	26.548
Boven Digoel	33.995	7.124	0	0	1637	814	5.750	7.319	6.538
Merauke	168.513	67.102	69.332	217	1742	1379	755.605	199.358	175.126

Pada Tabel 1 dapat diketahui bahwa jumlah komoditi yang diproduksi oleh kota atau kabupaten induk belum cukup untuk dikonsumsi oleh masyarakat yang ada di daerah perkotaan atau kabupaten, sehingga kebutuhan logistik daerah perbatasan harus

didatangkan dari daerah lain. Untuk jenis komoditi beras, hanya Kabupaten Merauke yang mempunyai surplus sebesar 56 ton, yang dapat didistribusikan ke kabupaten-kabupaten di sekitarnya melalui jaringan transportasi yang ada. Untuk jenis komoditi jagung, hampir semua daerah perbatasan sudah dapat memenuhi kebutuhannya sendiri, dan bahkan sudah ada surplus, kecuali Kabupaten Boven Digoel. Komoditi sembako dan komoditi strategis yang dibutuhkan di kawasan perbatasan didatangkan dari daerah lain dan didistribusi melalui darat, sungai, udara, dan laut. Distribusi ini dipengaruhi oleh jarak dan sistem peralihan moda, sehingga berakibat pada tingginya harga di daerah konsumen, padahal daya beli masyarakat tersebut sangat terbatas

**Tabel 2.** Daftar Produksi Komoditi Surplus dan Defisit serta Komoditi Strategis

Komoditi Wilayah	Sembako						Strategis			
	Beras (ton)	Jagung (ton)	Ubi Kayu (ton)	Ubi Jalar (ton)	Daging Sapi (kg)	Daging Ayam kampung (kg)	Telur ayam kampung (kg)	Semen	Pupuk	BBM
Jayapura	-	-	+	-	-	-	-	---	---	---
Keerom	-	+	-	-	-	-	-	---	---	---
Peg. Bintang	--	--	-	+	-	-	-	---	---	---
Boven Digoel	--	--	+	-	-	-	-	---	---	---
Merauke	++	-	-	-	-	-	-	---	---	---

Keterangan :

++ = Produksi dengan surplus ke kabupaten lain

+ = Produksi surplus terbatas

--- = defisit yg tidak bisa diproduksi

- = ada produksi tapi defisit

-- = Defisit dengan tidak ada produksi

**Tabel 3.** Analisis Kebutuhan Sembako Masyarakat di Daerah Perbatasan di Provinsi Papua

Kota/kab	Penduduk (jiwa)	Konsumsi perkapita per tahun									
		Beras (ton)	Gula Pasir (ton)	Minyak Goreng dan Margarin (ton)	Daging Sapi (ton)	Daging Ayam (ton)	Telur Ayam (ton)	Susu (ton)	Jagung (ton)	Minyak Tanah (ton)	Garam beryodium (ton)
Jayapura	13.056	1.817	157	137	28	83	73	103	371	783	103
Keerom	16.724	2.327	201	176	36	106	94	132	475	1.003	132
Peg. Bintang	25.829	3.594	310	271	55	164	145	204	734	1.550	204
Boven Digoel	7.124	991	85	75	15	45	40	56	202	427	56
Merauke	67.102	9.337	805	705	144	426	376	530	1.906	4.026	529

Untuk melayani kegiatan layanan distribusi logistik serta mobilitas penduduk, strategi yang diterapkan dalam Rencana Tata Ruang Provinsi Papua, khususnya untuk daerah perbatasan, adalah pengembangan dan perbaikan infrastruktur jalan serta pengembangan jaringan jalan dan jaringan transportasi sungai. Rencana pembangunan jalan lintas perbatasan akan menghubungkan daerah-daerah Jayapura-Arso-Waris-Ubrud-

Senggi-Web-Batom-Kiwirok-Oksibil-Iwur-Warum-Waropko-Mindiptana-Kawak-Tanah Merah-Bogari-Kanu-Kamitsohaut-Tubal-Terik-Sibo-Agamarre-Siwininne -Bupul-Erambu-Sota-Pakaor-Piem-Singomit-Burakerike-Dowi-Rimba-Merauke.

**Tabel 4** Interaksi Jaringan Transportasi Kota/Kabupaten Antar-Daerah Surplus dan Daerah Distribusi Komoditi Unggulan

Kab/Kota Asal	Kab/Kota Tujuan	Penduduk (Jiwa)	Interaksi Antar Jaringan					
			Penyeb.	Sungai	Danau	Jalan	Laut	Udara
Boven Digoel (Ubi Kayu)	Pegunungan Bintang	94.780				■		
	Merauke	168.513		√				√
Keerom (Jagung)	Jayapura	215.609				√		
	Pegunungan Bintang	94.780				■		
Kab. Merauke (Padi)	Jayapura	215.609					XX	√
	Boven digoel	33.995		√		■		
	Pegunungan Bintang	94.780				■		√
	Keerom	42.582						X

Keterangan:

√ = Eksisting

X = Hambatan kecil (akses terbatas)

■ = Rencana

XX = Hambatan besar (tidak bisa dilalui)



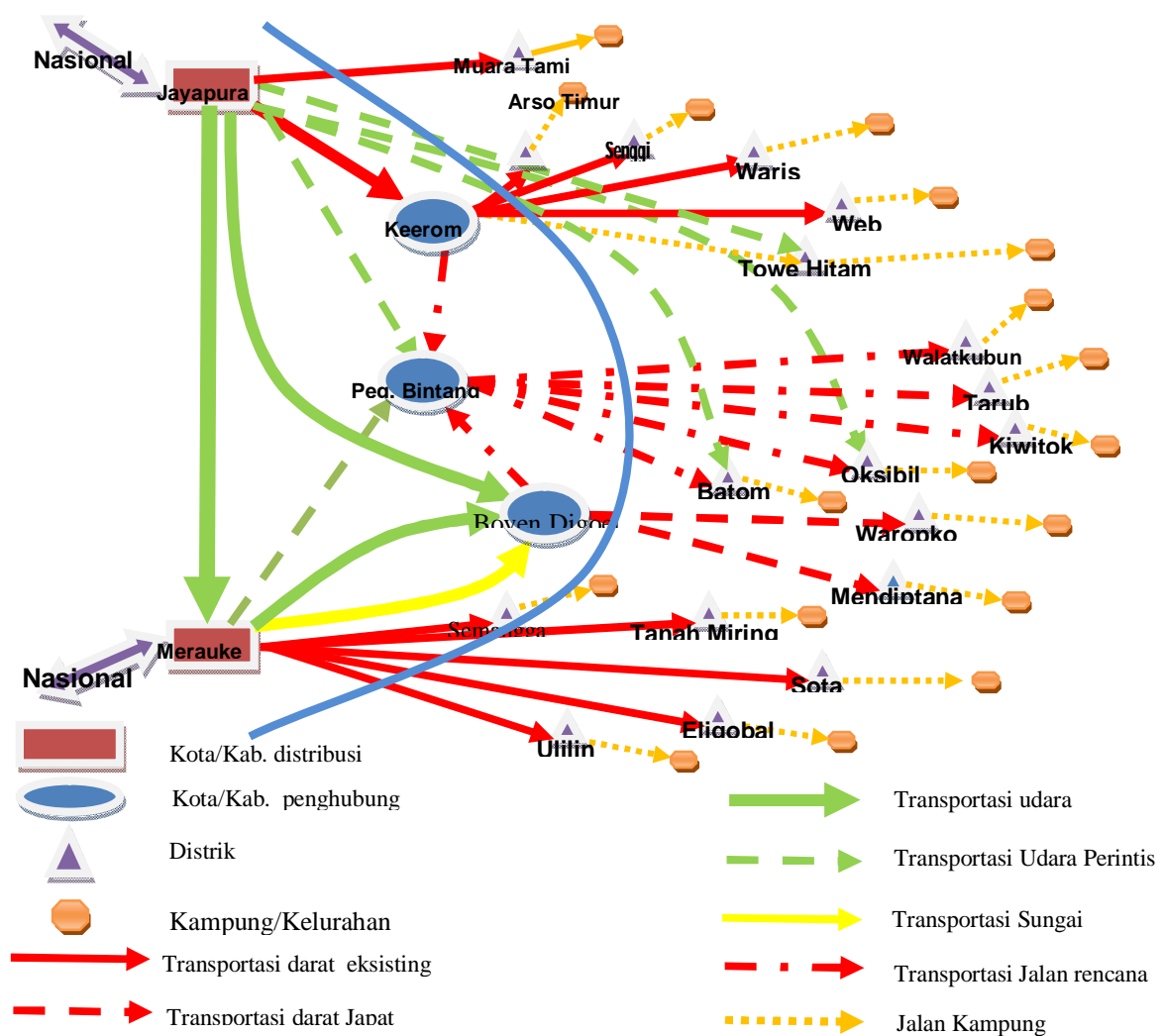
Gambar I. Kondisi Sistem Peralihan Moda dan Jalan Lintas Perbatasan Provinsi Papua

Interaksi antar-wilayah di kawasan perbatasan, yaitu antara daerah distribusi dan daerah penghubung, menggunakan moda transportasi udara yang telah terhubung dengan baik. Moda-moda jalan dan sungai di kawasan ini masih terbatas (Gambar 2). Interaksi antar-kabupaten dan distrik untuk Kota Jayapura dan Kabupaten Merauke dengan jalan telah terhubung dengan baik, sementara kabupaten lainnya masih terkendala di sarana dan



prasarananya. Interaksi antara distrik dan desa atau kelurahan juga masih terhubung dengan jalan lokal.

Keterpaduan antar-moda transportasi merupakan tujuan yang sangat diharapkan di bidang transportasi dan merupakan sasaran SISTRANAS dalam mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien, yang mengandung arti bahwa dalam suatu kesatuan jaringan transportasi terjadi beban publik rendah dan utilitas tinggi. Keterpaduan transportasi, sebagai bagian kinerja sistem operasional transportasi, ditentukan oleh beberapa hal, yang mencakup: (1) morfologi wilayah dalam pelayanan transportasi, (2) ketersediaan prasarana transportasi sesuai dengan jenis moda yang diselenggarakan, (3) ketersediaan moda transportasi yang memadai, dan (4) ketersediaan pola pergerakan penumpang dan barang.



**Gambar 2.** Pola Aliran Distribusi Logistik Kawasan Perbatasan Provinsi Papua



Keterpaduan transportasi antara moda-moda transportasi udara dan jalan serta sungai dan jalan di kawasan perbatasan Papua masih belum dapat dilaksanakan dengan baik pada beberapa lokasi. Hal ini disebabkan belum siapnya sarana dan prasarana peralihan, baik dari moda udara ke moda jalan maupun dari moda sungai ke moda jalan.

## **STRATEGI PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI**

Untuk meningkatkan dan mengembangkan keterpaduan sistem transportasi serta menyelenggarakan pelayanan kebutuhan logistik yang handal diperlukan kriteria penyusunan strategi dan kebijakan yang komprehensif dan dinamis. Kriteria tersebut adalah tersedianya infrastruktur transportasi serta kinerja operasional yang handal. Berdasarkan kedua kriteria tersebut, dengan memperhatikan kekuatan, peluang, kelemahan, serta ancaman terhadap kondisi daerah perbatasan dan ketersediaan infrastruktur, strategi dan kebijakan pengembangan untuk dapat meningkatkan keterpaduan sistem transportasi menurut wilayah kabupaten, yang meliputi sistem transportasi dan pelayanan kebutuhan logistik daerah perbatasan, direncanakan seperti yang dapat dilihat pada Gambar 2. Strategi kebijakan yang terkait dengan fungsi transportasi sebagai penunjang, yaitu membuka daerah terisolasi dan terpencil serta menjangkau daerah-daerah pelosok atau tertinggal dan daerah perbatasan yang terdapat di pedalaman, dapat dikemukakan sebagai berikut:

1. Membuka akses daerah-daerah terisolasi, terpencil, tertinggal, dan di perbatasan untuk mendorong peningkatan produksi setempat (lokal) dan mengatasi kesenjangan antar-daerah.
2. Menghubungkan daerah pedalaman yang relatif tertinggal dengan pusat pelayanan perdagangan dan pemerintahan yang lebih maju.
3. Meningkatkan keterkaitan fungsional antara daerah produksi dengan pusat koleksi dan distribusi, antar-pelabuhan di sepanjang pantai, serta antara daerah berkembang dengan daerah kurang berkembang, sehingga mendorong keserasian dan mengurangi kesenjangan antar-daerah serta mendukung pelayanan transportasi yang efektif dan efisien.
4. Mengembangkan pusat permukiman prioritas yang terdapat dalam kawasan atau daerah tertinggal.

Sektor transportasi yang berperan sebagai urat nadi kehidupan sosial, ekonomi, budaya, politik, serta pertahanan dan keamanan haruslah memiliki kemampuan yang tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien. Sektor ini harus dapat menunjang sekaligus mendukung dinamika pembangunan serta meningkatkan hubungan internasional untuk menetapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

**Tabel 5.** Strategi dan Kebijakan Pengembangan Transportasi Logistik Kawasan Perbatasan

Kategori	Kabupaten	Ketersediaan Prasarana dan Sarana Transportasi	Sistem Transportasi Logistik	Strategi	Kebijakan
I	Kota Jayapura dan Kabupaten Merauke	Cukup Baik	Cukup	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengembangan dan Peningkatan keterpaduan jaringan antar-moda</li> <li>- Pengembangan sumber daya transportasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peningkatan kapasitas prasarana transportasi darat</li> <li>- Perbaikan manajemen sistem peralihan moda</li> <li>- Pembangunan aksesibilitas daerah terbelakang</li> </ul>
II	Kabupaten Keerom	Cukup	Kurang	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peningkatan dan Pemeliharaan sarana transportasi darat</li> <li>- Perluasan pembangunan prasarana dan sarana transportasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengembangan trayek/jaringan pelayanan transportasi</li> <li>- Pengembangan sarana dan prasarana secara bertahap</li> <li>- Optimalisasi utilisasi dan perluasan pembangunan prasarana dan sarana transportasi</li> </ul>
III	Pegunungan Bintang dan Boven Digoel	Kurang	Kurang	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Percepatan pembangunan prasarana dan sarana transportasi</li> <li>- Pengembangan sumber daya manusia (SDM) dan manajemen organisasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peningkatan kapasitas prasarana transportasi udara</li> <li>- Pengembangan sistem jaringan transportasi sungai</li> <li>- Peningkatan Investasi (pemerintah dan swasta) di bidang prasarana dan sarana transportasi</li> <li>- Peningkatan koordinasi dan manajemen dalam pelayanan transportasi logistik</li> </ul>

## KESIMPULAN

Sistem transportasi dan pemenuhan kebutuhan logistik di daerah perbatasan Provinsi Papua dan PNG masih terkendala oleh ketepatan waktu dan aksesibilitas. Hal ini memperlihatkan bahwa kebutuhan transportasi di daerah perbatasan, sebagai fungsi penunjang, perlu ditingkatkan. Demikian pula dengan penyediaan prasarana dan sarana transportasinya.

Keterpaduan sistem transportasi sangat kurang atau rendah. Hal ini disebabkan beberapa hal, seperti kurang memadai atau tidak tersedianya sarana dan prasarana transportasi untuk melakukan peralihan moda, jadwal pelayanan pengangkutan yang kurang baik, terbatasnya jumlah armada pada simpul-simpul pelayanan antar moda, serta terbatasnya sarana dan prasarana, serta layanan yang menghubungkan antar-wilayah, antar-distrik dan antar-kampung.

Diperlukan koordinasi perencanaan lintas kabupaten dan lintas sektor dalam pembangunan dan pengembangan prasarana transportasi dalam wujud perencanaan makro sistem transportasi kawasan perbatasan yang dapat dikembangkan dalam tataran wilayah dan tataran lokal. Perencanaan ini harus terpadu secara vertikal dan horisontal agar dapat bersinergi dalam memberikan layanan transportasi kepada masyarakat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S.A. 2008. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Makassar.
- Adisasmita, R. 2009. *Pengembangan Ekonomi Kawasan/Wilayah Perbatasan*. Pusat Pengembangan Keuangan dan Keuangan Daerah (PPKED). Fakultas Ekonomi, Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Merauke, "Merauke Dalam Angka Merauke in Figures 2006". Merauke. 2007.
- Bappeda Kabupaten Pegunungan Bintang dengan BPS Provinsi Papua. 2005. "Pegunungan Bintang Dalam Angka 2005". Jayapura.
- Bappeda Kabupaten Keerom dengan BPS Kabupaten Keerom. 2007. *Keerom Dalam Angka Keerom In Figures 2007*. Keerom.
- Dinas Kependudukan dan Permukiman Pemerintah Provinsi Papua. 2007. "Data Dan Informasi Kependudukan Dan Permukiman Tahun 2007". Jayapura.
- Jinca, M.Y. 2002. *Perencanaan Transportasi*. Pascasarjana Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok E. K. 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Terjemahan. Jakarta: Erlangga.
- Rodrigue, J. P. et.al. 2006. *The Geography of Transport Systems*. Hofstra University, Department of Economics and Geography, <http://www.people.hofstra.edu/geotrans>, (diakses tanggal 27 Juli 2009).
- Tamin, O. Z. 2002. *Konsep Pengembangan Sistem Transportasi Wilayah di Era Otonomi Daerah*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.

