

Desain Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Pomako Papua sebagai Upaya Mewujudkan Ekonomi Biru

Zainal Imron Hidayat ^a, Novi Andhi Setyo Puwono ^b

^aUniversitas Maarif Nahdlatul Ulama Kebumen, Indonesia

^bUniversiats Janabadra Yogyakarta, Indonesia

zainalimronhidayat@gmail.com ^a, novi_andhisp@yahoo.com ^b

Abstrak

Ekonomi Biru telah menjadi sebuah paradigma baru pembangunan perekonomian. Namun, sangat disayangkan pengimplementasian konsep Ekonomi Biru belum mampu diwujudkan secara penuh dalam dunia kelautan di Indonesia. Pelabuhan yang seharusnya menjadi salah satu sarana prasarana pemegang tonggak keberhasilan ekonomi kelautan, belum berhasil mewujudkan konsep Ekonomi Biru yang mampu mensejahterakan masyarakat laut disekitarnya. Masalah ini pula yang dialami oleh Pelabuhan Pomako, Timika, Papua. Beberapa masalah infrastruktur di Pomako membuat pelabuhan ini belum mampu mewujudkan Ekonomi Biru bagi masyarakat Timika, Papua. Masalah infrastruktur seperti ini perlu dipecahkan dengan *design* tata ruang pelabuhan yang terencana dan melibatkan pihak pemerintah, investor, dan masyarakat. Karya tulis ini dibuat dengan menggunakan metode pengumpulan data studi literatur. Metode analisis data yang digunakan adalah Reduksi, Pengorganisasian, dan Interpretasi. Metode-metode ini yang kemudian dipakai sebagai dasar untuk memecahkan solusi infrastruktur di Pelabuhan Pomako. Berdasarkan beberapa permasalahan infrastruktur seperti panjang dan bentuk dermaga, kekurangan infrastruktur penunjang pelabuhan, serta kurang efektif dan efisiennya pemanfaatan pelabuhan Pomako guna menunjang perekonomian masyarakat Pomako, maka penulis mengusulkan dan merekomendasikan sebuah *grand design* infrastruktur Pelabuhan Pomako. Design ini akan memaksimalkan penggunaan Pelabuhan Pomako untuk memperlancar tindakan perekonomian dengan cara mengefektifkan operasional pelabuhan dan membangun sarana-sarana seperti Tempat Pelelangan Ikan, Pabrik es, Tempat Budidaya Kepiting, dan sebagainya. Adanya *design* ini diharapkan mampu diimplementasikan oleh pemerintah guna mewujudkan Ekonomi Biru yang mensejahterakan masyarakat Pomako pada khususnya. *Design* ini juga diharapkan menjadi model pembangunan infrastruktur pelabuhan nasional guna menguatkan perekonomian kelautan di Indonesia.

Kata Kunci : Infrastruktur Pelabuhan, Ekonomi Biru, Pomako

Abstract

Blue economy has become a new paradigm of economical development. Nevertheless, it is unfortunately that implementation of blue economics concept has not been able to be implemented fully in Indonesian maritime world. Port that should be one of media in achieving maritimie economics success, has not been

successfully made blue economics come true in making maritime people live welfare. This problem happen to Pomako Port, Timika, Papua. Some infrastructure in Pomako make this port can not bear blue economics for Timika people. It must be solved by designing planned port space management and involving government, investor, and society. This research is made by using data collecting method of literature study. Analyzing method used is reduction, organizing, and interpreting. This method should be used as basic to solve solution of infrastructure in Pomako Port. According to some infrastructure problem such as length and shape of port, lack of supporting infrastructure, also using of Pomako ineffectively and inefficiently to build Pomako people economics, so Researcher suggests and recommends a grand design of infrastructure of Pomako Port. This design will maximize the using of Pomako Port to ease economics activity by effectiving port operational and building the supporting infrastructure like Fish Selling Center, Ice Manufacturing, Crabs Developing Center, etc. This design should be implemented by government to make blue economics which can make Pomako people welfare. This design is also hope to be national port infrastructure model to make maritime economics stronger.

Keywords : Port Infrastructure, Ekonomi Biru, Pomako

1. Pendahuluan

Pada dasarnya Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Untuk itu karena merupakan salah satu tolak ukur peningkatan perekonomian Indonesia (pesisir) maka pelabuhan beserta jasa-jasa dan infrastrukturnya pun harus dilengkapi secara merata di seluruh Indonesia, sehingga daya guna bagi pelabuhan tersebut juga mampu menjangkau semua lapisan masyarakat baik masyarakat perkotaan maupun pedesaan. Untuk menunjang ekonomi yang terarah di setiap pelabuhan, maka perlu adanya fungsi yang menyeimbangkan pelabuhan, yaitu: Pelabuhan sebagai tempat pertemuan; Pelabuhan sebagai gapura; Pelabuhan sebagai entitas industry; dan Pelabuhan sebagai mata rantai transportasi^[1]

Perkembangan pelabuhan yang kita lihat saat ini masih sangat jauh dari yang diharapkan. Khususnya pelabuhan-pelabuhan kecil bahkan pinggiran, mobilitas barang maupun orang masih sangat minim sehingga sangat mempengaruhi sektor perekonomian kecil masyarakat pesisir. Sehingga dengan minimnya mobilitas tersebut, maka menunjang masyarakat untuk beralih profesi dari pekerjaan yang sebelumnya seorang nelayan menjadi seorang buruh pelabuhan. Padahal apabila kita simak secara sekilas, sektor perekonomian masyarakat pesisir sebenarnya mampu untuk menopang kehidupan mereka kedepannya, namun kurangnya sarana prasarana pelengkap pelabuhan dalam hal ini (lokasi untuk memasarkan hasil tangkapan masyarakat) yang mengajak mereka untuk beralih profesi. Oleh sebab itu, pelabuhan berfungsi sebagai sektor utama penunjang pembangunan infrastruktur serta memberikan jasa bagi perkembangan ekonomi masyarakat pesisir.^[1]

Maka, untuk mencari solusi dari peran pelabuhan agar dapat meningkatkan infrastruktur serta perekonomian masyarakat pesisir, hal ini bukan suatu usaha yang mudah.

Namun, berbicara mengenai pelabuhan dan infrastrukturnya akan berkaitan erat dengan sektor – sektor penunjang pembangunan lainnya, seperti sektor ekonomi, kependudukan, politik, hukum, dan sebagainya.^[2]

Pelabuhan dan pesisir memiliki peran yang sangat penting bagi perekonomian berbasis kelautan di negeri ini. Pembangunan sarana infrastruktur dari keduanya seharusnya mengarah pada pengembangan perekonomian rakyat daerah pesisir.^[2] Kondisi riil yang diperoleh saat ini adalah dimana pembangunan-pembangunan infrastruktur pelabuhan dan pesisir cenderung hanya mengarah pada kepentingan segelintir pihak yang memang menjadikan pelabuhan dan pesisir sebagai sarana dalam perputaran roda perekonomian dan bisnis yang mereka jalankan.^[1] Hal tersebut sangat jauh dari konsep *real* Ekonomi Biru yang seharusnya mendukung pengembangan perekonomian lokal terutama bagi rakyat daerah pesisir dengan memperhatikan potensi-potensi kelautan yang ada.^[3]

Pada pembentukan otonomi daerah berdasarkan UU Nomor 32 Tahun 2004, daerah diberikan hak dan keleluasaan untuk mengatur daerahnya.^[4] Organisasi pelabuhan khususnya ADPEL yang selama ini langsung dibawah pemerintah pusat (*centralized*) berangsur-angsur diserahkan ke daerah-daerah. Untuk terciptanya *Port Authority* (pengelolaan pelabuhan) perlu adanya kesatuan komando (*unity of command*) untuk itu administrator pelabuhan (ADPEL) di daerah harus memberikan perlimpahan wewenang ke setiap cabang-cabangnya seperti kantor unit penyelenggara pelabuhan (KUPP) cabang. Hal tersebut sesuai dengan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor KM. 67 Tahun 1999 tentang tugas dan fungsi administrator pelabuhan berdasarkan pembagian wilayah kerja harus disesuaikan dengan kondisi dan situasi masing-masing pelabuhan. Dalam hal ini tidak semua wewenang dapat diserahkan kepada pengelola pelabuhan KUPP. Wewenang yang diberikan seperti wewenang yang berkaitan dengan kelancaran operasional, ekonomi, dan infrastruktur pelabuhan dan termasuk juga lalu lintas kapal di pelabuhan.^[5] Hal ini sangat diharapkan daerah karena bentuk geografi, kondisi, dan situasi pelabuhan berbeda-beda. Untuk itu sudah seharusnya pengelolaan pelabuhan diserahkan kepada pengelola pelabuhan di daerah dalam hal ini KUPP daerah karena lebih mengetahuinya, sehingga masalah-masalah yang terjadi di lapangan dapat segera diusahakan pemecahannya.^[6]

Pomako merupakan sebuah pelabuhan yang berada di Kabupaten Timika, Provinsi Papua dan merupakan salah satu jenis pelabuhan di Indonesia yang tidak diusahakan, karena dikelola langsung oleh pemerintah pusat dalam hal ini Departemen Perhubungan Laut, pelabuhan ini juga tergolong dalam kategori pelabuhan yang hampir sebagian besar jenis barangnya bersifat konvensional (barang umum). Jarak tempuh dari kota hingga mencapai pelabuhan memakan waktu sekitar 1,5 jam perjalanan sepanjang 47 km.^[7] Pelabuhan ini merupakan salah satu pelabuhan utama di Kabupaten Timika selain Pelabuhan Pertamina dan Pelabuhan Amamapare. Disini, Pelabuhan Pomako menjadi infrastruktur utama yang lebih menggerakkan roda perekonomian Kabupaten Timika. Disebut demikian karena Pelabuhan Pomako menjadi Pelabuhan Komersial dimana terjadi transaksi keluar masuknya barang-barang kebutuhan pokok dan barang-barang yang bersifat konvensional/umum untuk diperjual-belikan sebagai perputaran roda perekonomian masyarakat sekitar pelabuhan.^[7]

Sebagian besar masyarakat Pomako hidup dari hasil-hasil laut yang mereka cari sendiri. Seperti contohnya adalah mencari ikan, mencari kerang, dan sebagainya.^[7] Namun, seiring dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi masyarakat sedikit demi sedikit

berganti profesi menjadi pekerja pelabuhan (buruh). Hal ini dikarenakan, walaupun pemerintah telah memberikan fasilitas bagi masyarakat untuk mengeksplor kekayaan lautnya, namun sarana dan prasarana tersebut diuangkan kembali oleh masyarakat setempat. Hal ini berakibat pada kurang berjalannya roda perekonomian kelautan masyarakat Pomako.^[7] Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, mereka lebih bertahan untuk menjadi buruh pelabuhan Pomako dibandingkan memanfaatkan fasilitas yang diberikan oleh pemerintah. Oleh sebab itu pelabuhan berfungsi sebagai sektor utama penunjang pembangunan infrastruktur serta memberikan jasa bagi perkembangan ekonomi masyarakat pesisir.

Oleh karena itu, saat ini pengelola pelabuhan sedang mencanangkan usaha peningkatan infrastruktur pelabuhan Pomako agar nantinya dapat mengangkat ekonomi masyarakat setempat, serta diharapkan nantinya dapat melayani aktivitas intra dan antar moda transportasi barang maupun penumpang dari daerah lain dengan direncanakan penambahan ukuran panjang dermaga yang sebelumnya 300 meter menjadi 600 meter, serta lokasi usaha bagi masyarakat kecil sekitar pesisir pomako.^[7] Dengan demikian diharapkan animo masyarakat untuk beralih profesi dari nelayan menjadi buruh pelabuhan akan berkurang, sehingga dalam titik inilah akan terciptanya ekonomi biru yang diharapkan.

Pelabuhan Pomako adalah pelabuhan yang secara potensial belum dimanfaatkan secara maksimal untuk membangun ekonomi biru bagi masyarakat Timika, Papua. Permasalahannya adalah Pomako sebagai salah satu pelabuhan strategis di Timika, secara operasional belum mendukung aktivitas perekonomian masyarakat pesisir dalam jual beli hasil laut/tangkapan ikan nelayan lokal. Selain itu, fasilitas infrastruktur yang dimiliki oleh Pelabuhan Pomako belum memadai untuk mengelola kegiatan kelautan dan perikanan bagi masyarakat lokal.^[7] Infrastruktur yang ada baru dimanfaatkan hanya sebatas pada sarana transportasi barang dan manusia saja. Hal ini belum mendukung terlaksananya konsepsi ekonomi biru yang bermanfaat bagi masyarakat Timika. Selanjutnya, pelabuhan Pomako seharusnya dapat dijadikan model pembangunan pelabuhan di wilayah Indonesia Timur pada khususnya dan Indonesia pada umumnya.

Tulisan ini bertujuan untuk mengetahui secara mendetail dan mendasar mengenai keadaan infrastruktur pelabuhan dan pesisir Pomako, Timika, Papua, dalam kaitannya dengan perekonomian biru masyarakat Pomako. Kemudian tulisan ini juga akan membahas kekurangan dan kelemahan infrastruktur pelabuhan dan pesisir Pomako, Timika, Papua, dalam kaitannya dengan perekonomian biru masyarakat Pomako, serta membuat permodelan infrastruktur dan model alternatif pelabuhan dan pesisir yang tepat guna mengatasi kekurangan dan kelemahan tersebut.

2. Metode Penelitian

2.1 Teknik Pengumpulan Data

Data diambil menggunakan Studi Literatur. Data diambil oleh anggota tim dari buku teks, artikel, maupun jurnal-jurnal mengenai pelabuhan Pomako, perekonomian kelautan, serta infrastruktur pelabuhan dan pesisir di Indonesia. Data ini berupa data sekunder. Data-data sekunder dan primer ini selanjutnya akan digunakan untuk menyusun *grand design* pelabuhan dan pesisir Pomako.

2.2 Teknik Analisa Data

Metode analisa yang digunakan adalah metode analisa kualitatif dengan perspektif interpretasi. Dalam menganalisis data, penulis menggunakan pendekatan pelacakan proses (*process tracking*). Berikut adalah tahapan analisa data yang digunakan dalam penelitian ini :^[8]

1. Reduksi Data

Proses membaca dengan hati-hati data yang terekam dalam literatur untuk kemudian diidentifikasi dan dikategorisasi. Reduksi data merupakan suatu bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, dan mengorganisasi data secara sedemikian rupa hingga kesimpulan akhirnya dapat ditarik dan diverifikasi.

2. Pengorganisasian Data

Proses penyusunan kembali semua informasi yang telah diidentifikasi dalam literatur.

3. Interpretasi

Proses pengambilan kesimpulan dan intisari dari substansi yang telah diorganisasi dan disusun untuk kemudian ditulis kembali dalam karya tulis.

3. Pembahasan

Pada dasarnya pelabuhan merupakan suatu lingkungan kerja yang terdiri dari berbagai jenis kegiatan pemerintah dan bukan pemerintah (*swasta/private*) dalam mewujudkan sasaran ekonomi yang akan dapat mengakibatkan lancarnya arus barang dan penumpang. Hal ini dilihat dari area pelabuhan yakni daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas tempat berlabuh dan bertambatnya kapal untuk terselenggaranya bongkar muat barang serta turun naiknya penumpang dari suatu moda transportasi lainnya.

Pelabuhan bukan sekedar tempat bongkar muat barang maupun naik turunnya penumpang tetapi juga sebagai titik temu antar moda angkutan dan pintu gerbang ekonomi bagi pengembangan ekonomi sekitarnya. Sebagai bagian dari sistem transportasi, pelabuhan memegang peranan penting dalam perekonomian. Pelabuhan dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan kegiatan ekonomi, perdagangan, dan industri dari wilayah pengaruhnya. Namun pelabuhan tidak menciptakan kegiatan tersebut, melainkan hanya melayani tumbuh dan berkembangnya kegiatan tersebut. Kegiatan-kegiatan seperti itulah yang meningkatkan peran pelabuhan dari hanya sebagai tempat berlabuhnya kapal menjadi pusat kegiatan perekonomian.^[6]

Secara prinsip hubungan kegiatan pembangunan oleh manusia di laut tidak dapat dipisahkan dengan di pantai bahkan di darat seluruhnya. Dalam konteks ekonomi keruangan antara laut dan pantai bahkan kota-kota pantai secara ekonomi menyatu, bahkan bagi sektor pelabuhan akan tergantung tidak hanya kepada wilayah atau ruang kelautan sebagai wahana transportasi saja, namun tergantung pula dengan sistem kota-kota dan region yang mendukungnya, karena fungsi pelabuhan tergantung kepada produk-produk yang akan diekspor dan diimpor maupun manusia yang akan melakukan perjalanan dari dan menuju suatu wilayah.^[9] Sehingga peran pelabuhan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maupun mobilitas sosial dan perdagangan di wilayah ini sangat besar. Oleh karenanya pelabuhan menjadi faktor penting bagi pemerintah dalam menjalankan roda perekonomian negara.

Pelabuhan tidak bisa dipisahkan dengan daerah *hinterland*-nya. Yang dimaksud dengan *hinterland* pelabuhan adalah daerah-daerah yang terletak di sekitar (belakang) pelabuhan,

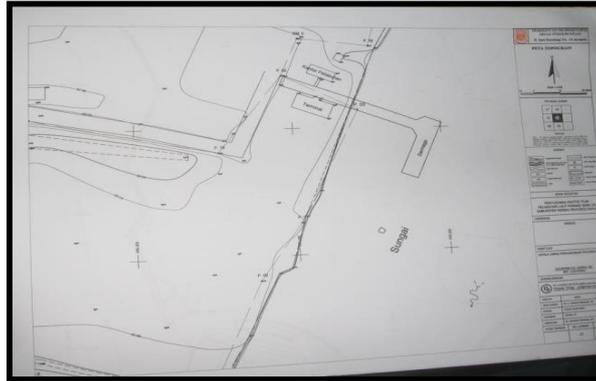
termasuk di dalamnya adalah kota pelabuhan itu sendiri dan kota-kota serta daerah-daerah pedalaman di luar kota pelabuhan yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan. Termasuk daerah *hinterland* adalah pelabuhan-pelabuhan kecil di sekitar pelabuhan utama. Interrelasi antara *hinterland* dan pelabuhan ini bersifat saling menguntungkan, karena pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat yang mempunyai berbagai fasilitas untuk memasarkan (mengeksport) produk-produk *hinterland* keluar daerah atau keluar negeri, dan sebaliknya juga sebagai tempat untuk mengimpor produk-produk dari luar negeri atau luar daerah ke *hinterland* melalui jalur pelayaran. Oleh karena itu, selain bisa diartikan sebagai daerah pedalaman, *hinterland* juga bisa diartikan sebagai daerah penyangga yang merupakan produsen dan konsumen komoditas ekspor-impor.^[10]

Berdasarkan pemahaman mengenai *hinterland* di atas maka pengertian pelabuhan lebih mengacu pada konsep ekonomi (*economical concept*) daripada konsep fisik (*physical concept*). Artinya bahwa pelabuhan lebih dianggap sebagai tempat tukar-menukar atau keluar-masuknya barang-barang komoditi antara *hinterland* dengan *foreland* (daerah seberang) daripada hanya sekedar sebagai tempat berlindung atau berlabuh kapal-kapal.^[10]

Negara Republik Indonesia terdiri dari beribu-ribu pulau dimana pelabuhan merupakan suatu jembatan penghubung antar daerah yang satu dengan daerah yang lainnya.^[11] Oleh karena itu sangat penting bila pemerintah lebih meningkatkan sarana transportasi laut ke berbagai daerah atau negara. Pemerintah dalam hal ini khususnya departemen perhubungan laut memberi perhatian terhadap pembinaan dan pengembangan pembangunan pelabuhan Pomako Timika. Penguasaan tanah dan perairan diserahkan kepada pengelola pelabuhan agar pengelola pelabuhan dapat bebas mengatur pemanfaatan area sesuai dengan fungsi pelabuhan baik dari segi operasional bongkar muat, tarif dalam pelabuhan, maupun dari aspek navigasi kapal sewaktu berada di pelabuhan.^[11]

Pada tanggal 21 Agustus 1982 pemerintah daerah mengadakan pembicaraan dengan pihak PT. Freeport Indonesia untuk diadakan pembangunan pelabuhan di kawasan Pomako Timika. Pembangunan pelabuhan Pomako Timika mulai dilaksanakan pada tanggal 15 April 1983 bekerjasama antara Pemerintah daerah dengan PT. Freeport Indonesia. Pada tanggal 18 Agustus 1983 pembangunan pelabuhan Pomako Timika pun mulai selesai dikerjakan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, walaupun belum sesuai dengan apa yang diharapkan namun dapat menyelesaikan sekaligus dua pelabuhan yaitu pelabuhan Pomako I dan Pomako II.^[12]

Pelabuhan Pomako I dan Pomako II secara resmi dibuka oleh Bapak Jafar Hamisi yang juga pada saat itu bertugas sebagai Syahbandar di Pelabuhan Amamapare dengan status Satker Amamapare bersama pihak Pemda tepatnya tanggal 22 Agustus 1983. Kemudian pada tanggal 31 Januari 1992, Bapak Jafar Hamisi diganti oleh Bapak Soleman Wairo, BSc. yang menjabat sebagai Syahbandar Pomako I dan II tanggal 15 Mei 1993 sampai Desember 1993. Sesuai dengan Keputusan Menteri No. KP. 303/I/2/PHB-94 tanggal 31 Januari 1994 Kepala Kantor Pelabuhan Pomako Timika dirangkap dengan Syahbandar secara langsung dijabat oleh Bapak O. Iwamony sampai dengan beliau pensiun tanggal 9 Mei 1999, dan pada tanggal 9 Mei 1999 secara resmi jabatan beliau di lanjutkan oleh Bapak Rumbiak, BSc. hingga tanggal 7 Mei 2007, kemudian jabatan tersebut dilanjutkan oleh Bapak Yefta Yenusi, SH. sampai dengan tanggal 20 Mei 2010, dan dilanjutkan lagi oleh Bapak Jemmy Samory, SE. sampai dengan sekarang ini.^[7]



Gambar 1. Peta Topografi Pesisir Pomako, Timika, Papua.

Sumber : Letsoin, 2011

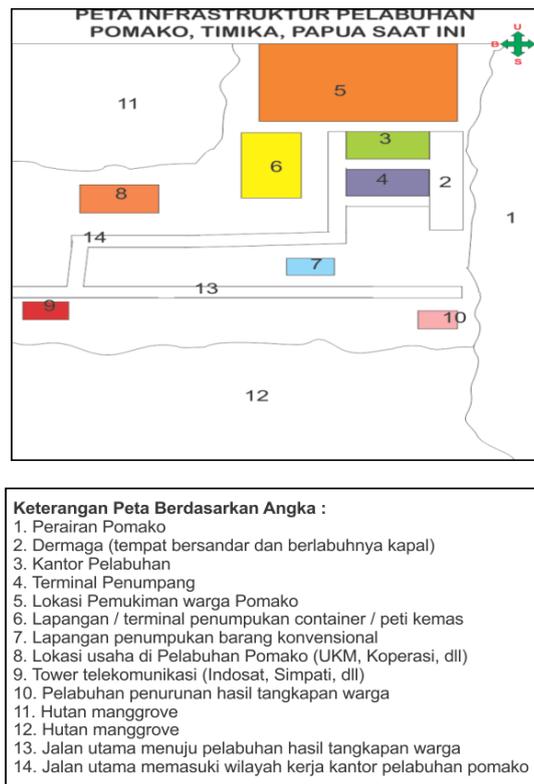
Pelabuhan Pomako pada dasarnya adalah milik Pemerintah dibawah kontrol sebuah BUMN bernama PT Pelayaran Nasional Indonesia (PT PELNI). Sebagai sebuah pelabuhan milik pemerintah, sudah seharusnya Pomako menjadi pelabuhan yang berfungsi untuk meningkatkan perekonomian masyarakat pesisir Pomako pada khususnya. Pomako yang menjadi tempat keluar masuknya barang kebutuhan masyarakat serta menjadi akses transportasi manusia, pada dasarnya merupakan sebuah salah satu infrastruktur potensial milik masyarakat Timika. Namun, selama ini fungsi pelabuhan ini masih hanya terbatas pada aktivitas bongkar muat barang serta angkutan manusia saja. Lebih dari itu, Pelabuhan Pomako belum berfungsi maksimal sebagai penggerak ekonomi biru masyarakat pesisir Pomako.^[7]

Pembangunan infrastruktur pelabuhan pomako telah berjalan seiring dengan peningkatan sektor kelautan dan hasil komoditi lautnya, namun kendati demikian berbagai kesulitan yang semakin dirasakan akibat kurangnya fasilitas pelabuhan sehingga memaksakan masyarakat disekitar wilayah pelabuhan untuk turut serta menjadi korban. Pelabuhan dalam hal ini pengelola pelabuhan telah melakukan pengadaan serta usaha untuk meningkatkan infrastruktur pelabuhan pomako dengan perusahaan pasar untuk memasarkan hasil-hasil komoditi laut masyarakat. Namun, butuh kesabaran yang ekstra dikarenakan berbagai pengajuan proposal yang telah dilayangkan kepada Kementerian Perhubungan masih belum dijawab dengan sepenuhnya, begitu juga dengan perpanjangan dermaga yang diharapkan dari 300m menjadi 600m yang masih dalam proses pengerjaan.

Penyediaan alat angkut (*Port crane, forklift, side loder, dan lainnya*) di pelabuhan juga turut menjadi perhatian serius oleh pihak pengelola pelabuhan, karena dengan adanya alat-lat tersebut nantinya dapat mempercepat kegiatan bongkar dan muat barang di pelabuhan, sehingga nantinya tidak terjadi kepadatan muatan maupun keterlambatan kedatangan dan pemberangkatan barang, karena apabila hal-hal tersebut terjadi maka akan sangat mempengaruhi peningkatan ekonomi kabupaten Timika khususnya wilayah pelabuhan pomako. Pengelola pelabuhan juga berharap kepada pemerintah (Kementerian Perhubungan) untuk percepatan pembangunan Terminal Pelelangan Ikan (TPI) di wilayah sekitar pelabuhan pomako, sehingga nantinya masyarakat pomako yang sebelumnya kesulitan dalam hal pemasaran hasil-hasil komoditi lautnya, dapat langsung memasarkan kepada konsumen maupun investor yang akan mencari komoditinya.

Pembangunan infrastruktur pelabuhan Pomako secara mikro menjadi hal yang krusial guna memaksimalkan fungsi-fungsi pelabuhan yang ada. Permasalahan panjang dan bentuk dermaga serta pengerukan sedimen dasar laut pelabuhan menjadi sebagian hal yang perlu segera dikerjakan. Model dermaga berbentuk “T” saat ini dirasa tidak lagi dapat berfungsi maksimal untuk berlabuhnya kapal.^[7]

Pada *design* yang penyusun buat, bentuk dermaga yang tadinya masih berbentuk “T” diubah menjadi “M”. Salah satu manfaat dari bentuk dermaga “M” ini adalah untuk mempermudah kapal berukuran besar (ukuran kapal *Gross Tonase*) merapat ke dermaga. Selain itu, bentuk dermaga “M” juga akan mempermudah dan mempercepat kegiatan bongkar muat, hal ini akan membuat kegiatan perekonomian pelabuhan menjadi lebih efektif dan efisien.



Gambar 2. Peta Infrastruktur Pelabuhan Pomako, Timika, Papua saat ini

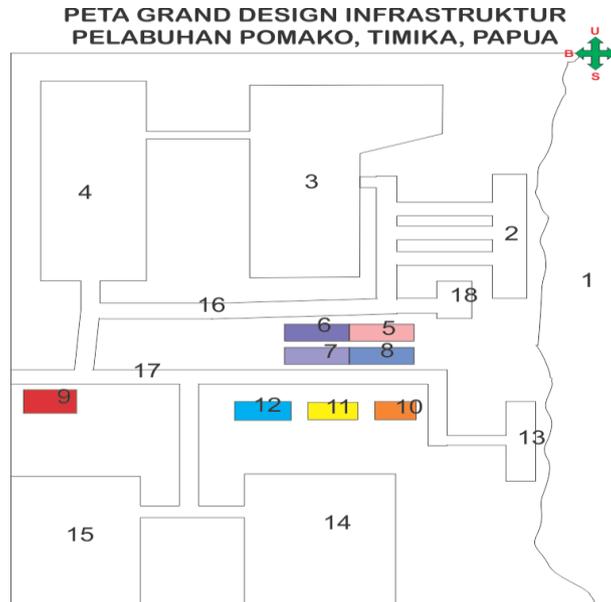
Sumber : Data Diolah

Pemukiman warga yang berada di bagian utara dermaga (No. 5 Gambar 2) didesain untuk dipindahkan ke bagian selatan lingkungan pelabuhan (No. 15 Gambar 3). Pemukiman tersebut selanjutnya akan ditailing (dibeton) hingga area bekas lapangan penumpukan *container* (lapangan penumpukan peti kemas). Tujuan dari pembetonan ini adalah memperluas lokasi penumpukan *container* tersebut hingga pada akhirnya akan mempermudah kegiatan operasional di lapangan tersebut (bongkar & muat / *stripping & stuffing*). Mengenai lokasi kantor pelabuhan yang sebelumnya berada di sisi kiri dan kanan dermaga, kemudian direncanakan dipindah ke sebelah barat Lapangan Penumpukan Peti Kemas (No. 4 Gambar 3). Pemandahan lokasi kantor ini dimaksudkan untuk mempermudah masyarakat menjangkau lokasi kantor tersebut, dan meningkatkan keamanan. Pemandahan kantor bertujuan untuk memberi jarak aman bagi pekerja

maupun penumpang dibandingkan letak kantor sebelumnya yang terlalu dekat dengan tepi dermaga. Hal ini memungkinkan untuk meminimalisir kecelakaan di tepi dermaga.

Lapangan penumpukan barang konvensional di bagian selatan lapangan penumpukan peti kemas direncanakan untuk diperluas menjadi 4 lapangan penumpukan (Nomor 5-8 Gambar 3) yang sebelumnya hanya sejumlah satu lapangan saja (Nomor 7 Gambar 2). Lapangan penumpukan disini tidak berbentuk lapangan biasa, namun berupa gedung yang berfungsi untuk menampung barang-barang yang bersifat konvensional seperti beras, gula, kasur busa, kopi, perabotan rumah tangga, dan sebagainya. Penambahan ruang ini memiliki manfaat besar dalam arus komoditas barang konvensional yang dibutuhkan masyarakat Timika, Papua.

Pada bagian selatan Lapangan penumpukan barang konvensional direncanakan dibangun Tempat Pelelangan Ikan (Nomor 10 Gambar 3), Pabrik es (Nomor 11 Gambar 3), dan Pembangkit Listrik Tenaga Diesel (Nomor 12 Gambar 3). Ketiga bangunan ini pada dasarnya sudah direncanakan oleh Pemerintah Provinsi Papua, namun hingga saat ini belum direalisasikan / belum dikerjakan. Tempat Pelelangan Ikan dibangun dengan tujuan untuk mempermudah masuknya hasil komoditas laut yang ditangkap oleh nelayan untuk kemudian dipasarkan dalam bentuk lelang. Pabrik es yang dibangun disamping TPI direncanakan berguna untuk menghasilkan es sebagai pengawet hasil komoditas laut tersebut apabila komoditas tersebut belum sempat terjual / laku dilelang. Disamping Pabrik es, direncanakan pula dibangun Pembangkit Listrik Tenaga Diesel yang berfungsi sebagai penghasil listrik baik untuk lokasi TPI dan Pabrik es maupun untuk seluruh infrastruktur penunjang pelabuhan secara keseluruhan. Pembangkit ini dibangun dengan pertimbangan beberapa masalah terkait kurangnya pasokan listrik untuk menjalankan operasional pelabuhan.



- Keterangan Peta Berdasarkan Angka :**
1. Perairan Pomako
 2. Dermaga (tempat bersandar dan berlabuhnya kapal)
 3. Lapangan Penumpukan Peti Kemas
 4. Lokasi Kantor Pelabuhan beserta kantor terkait lainnya
 5. Gudang penumpukan barang konvensional 1
 6. Gudang penumpukan barang konvensional 2
 7. Gudang penumpukan barang konvensional 3
 8. Gudang penumpukan barang konvensional 4
 9. Tower telekomunikasi (Indosat, Simpati, dll)
 10. TPI/PPI (Terminal Pelelangan Ikan)
 11. Pabrik es balok
 12. Pembangkit Listrik Tenaga Diesel
 13. Dermaga penurunan hasil tangkapan nelayan
 14. Lokasi usaha kecil menengah masyarakat Pomako (Tempat budidaya Kepiting)
 15. Pemukiman masyarakat Pomako
 16. Jalan poros menuju dermaga penumpang dan barang
 17. Jalan poros menuju dermaga nelayan dan menuju Timika Kota
 18. Terminal tunggu penumpang

Gambar 3. Peta *Grand Design* Infrastruktur Pelabuhan Pomako, Timika, Papua

Sumber : Data Diolah

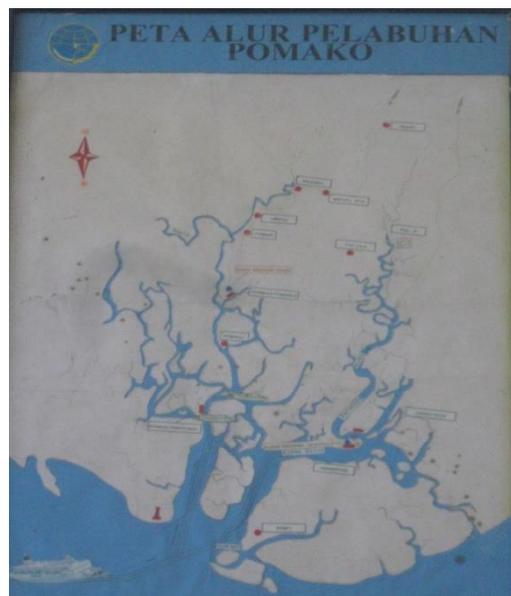
Pada jarak beberapa ratus meter sebelah selatan dermaga utama, direncanakan dibangun dermaga sekunder (Nomor 13 Gambar 3) sebagai salah sarana infrastruktur yang perlu dibangun untuk memfasilitasi kegiatan para nelayan lokal. Dengan demikian, aktivitas kelautan dari para nelayan lokal dapat terpisah dan tidak mengganggu aktivitas bongkar muat di dermaga utama seperti yang telah terjadi sebelumnya. Lokasi Nomor 14 Gambar 3 di sebelah selatan TPI, Pabrik es, dan Pembangkit Listrik kemudian direncanakan sebagai lokasi usaha masyarakat lokal Pomako. Disini, penulis memiliki ide untuk membangun sarana dan prasarana budidaya kepiting. Hal ini disebabkan karena kepiting merupakan komoditas laut yang dominan dan unggulan. Hasil tangkapan kepiting ini telah menjadi sumber pendapatan utama masyarakat sekitar karena hasil kepiting di wilayah ini telah terdistribusi hingga keluar daerah bahkan diekspor hingga keluar negeri. Hanya saja, budidaya kepiting di wilayah Pomako memang belum ada, sehingga menurut penulis sangat perlu dibangun fasilitas budidaya kepiting untuk perbaikan dan kelangsungan sumber daya kepiting dalam jangka waktu yang lebih lama kedepannya. Selain itu, adanya budidaya kepiting ini juga dapat menjadi salah satu sarana promosi bagi wilayah Pomako sebagai daerah penghasil kepiting dengan kualitas baik.

Untuk lokasi nomor 18 Gambar 3 direncanakan dibangun Terminal Tunggu Penumpang yang berfungsi sebagai ruang tunggu bagi penumpang sebelum kapal memasuki pelabuhan. Sebelumnya, ruang tunggu penumpang berada di selatan kantor pelabuhan (Nomor 4 Gambar 2). Berpindahnya ruang tunggu penumpang akan menekan dan mengurangi resiko kecelakaan penumpang di dermaga seperti yang telah dijelaskan pada bagian berpindahnya lokasi kantor pelabuhan.

Pembangunan infrastruktur pelabuhan yang penulis canangkan disini memang fasilitas-fasilitas untuk masyarakat sekitar agar perekonomian mereka yang bertumpu pada hasil laut dapat dikembangkan dan dapat membantu dalam proses distribusi serta pemasarannya. Seperti yang kami jelaskan sebelumnya dalam latar belakang kami mengangkat pembangunan di pelabuhan ini adalah karena salah satunya perekonomian masyarakat pesisir yang memang masih sangat kurang dukungan-dukungan fasilitasnya, membuat kebanyakan dari masyarakat pesisir beralih profesi menjadi buruh pelabuhan. Bahkan, di daerah pelabuhan pomako kini juga telah diadakan semacam koperasi buruh. Dimana anggotanya merupakan warga pesisir yang bekerja sebagai buruh di pelabuhan serta koperasi tersebut memfasilitasi bagi masyarakat yang akan bekerja sebagai buruh di pelabuhan Pomako. Hal ini seharusnya menjadi fokus yang cukup serius bagi pemerintah daerah karena perekonomian masyarakat pesisir takkan dapat berkembang jika sumber daya manusia yang ada disana, dibangun dan diarahkan hanya untuk

jadi buruh pelabuhan. Padahal, setelah dieksplor lebih lanjut, wilayah Pomako memiliki sumber daya kelautan yang cukup dan bernilai untuk dapat diberdayakan oleh masyarakat pesisir dalam pemenuhan kebutuhan hidupnya serta peningkatan taraf ekonominya.

Dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan Pomako seperti *grand design* yang telah kami rencanakan, tentunya dibutuhkan dana yang cukup besar. Hal tersebut sangat tidak mungkin terealisasi jika hanya dari pihak pemerintah saja yang mengembangkan infrastruktur pelabuhan Pomako. Tentunya dibutuhkan keterlibatan dari berbagai pihak dalam pengembangan pelabuhan Pomako. Hal ini juga merupakan salah satu bentuk perwujudan ekonomi biru yang berbasis keterlibatan berbagai lapisan pihak. Pihak-pihak yang dapat dilibatkan dalam pembangunan infrastruktur Pomako selain pemerintah tentunya adalah investor dan masyarakat sekitar pesisir Pomako itu sendiri.



Gambar 4. Peta Alur Pelabuhan Pomako

Sumber : Letsoin, 2011

Dimulai dari keterlibatan pihak pemerintah yang tentunya menjadi pihak yang paling berwenang dalam pengembangan pelabuhan Pomako. Pemerintah merupakan pihak yang memiliki pelabuhan karena pelabuhan Pomako itu dibawah kendali PT. PELNI yang merupakan salah satu perusahaan BUMN. Hal ini tentunya berpengaruh pada pembangunan infrastruktur pelabuhan Pomako dimana pemerintah mempunyai otoritas dalam pemberian izin pembangunan infrastruktur, pengawasan pembangunan, serta penyusunan anggaran dan persetujuan dalam pencairan anggaran dana untuk pembangunan infrastruktur pelabuhan Pomako itu sendiri. Dalam proses penganggaran dana dan pelaksanaan proyek, pihak pemerintah sering mengalami kesulitan dalam pengimplementasiannya. Sehingga, pemerintah membutuhkan keterlibatan pihak kedua sebagai pemegang modal dan berperan sebagai pelaksana proyek.

Investor disini berperan sebagai pihak pemilik modal. Investor akan sangat berperan dalam penggelontoran dana untuk pembangunan infrastruktur pelabuhan Pomako. Dalam perencanaan program pembangunan pelabuhan Pomako ini rencana anggaran dana yang telah disusun dan disetujui akan dialokasikan 70% didapat dari investor, sedangkan sisanya 30% dari pemerintah.

Dalam konsepsi ekonomi biru, tentunya tujuan utama dan hasil akhir dari pembanguna infrastruktur pelabuhan dan pesisir ini adalah peningkatan perekonomian masyarakat pesisir. Dengan *final destination* tersebut maka peran masyarakat pesisir itu sendiri sangat penting mengingat hasil dari pembangunan infrastruktur pelabuhan dan pesisir tersebut nantinya juga benar-benar memfasilitasi mereka dalam menjalankan roda perekonomian mereka sendiri.

Masyarakat mungkin tidak secara langsung dapat berpartisipasi memberikan kontribusi sencara materiil, namun masyarakat pesisir juga memiliki hak dalam pengembangan lahan yang mereka miliki. Di banyak tempat seringkali kita temui adanya sengketa dalam pembangunan suatu fasilitas dimana masyarakat setempat merasa lahan mereka telah diambil secara paksa dan hanya dimanfaatkan oleh segelintir pihak tertentu. Disini, perlu adanya pendekatan kepada masyarakat untuk membri pengertian kepada mereka tentang infrastruktur apa, bagaimana pengelolaanya, untuk apa infrastruktur itu dibangun dan manfaat apa yang masyarakat dapatkan dari pembangunan tersebut. Setelah persetujuan, pengertian, dan dukungan dari masyarakat setempat didapatkan tentunya masyarakat dapat juga memberikaan sumbangsih berupa tenaga ataupun dukungan moril.

Seiring dengan agenda pemerintah untuk menormalisasi kehidupan ekonomi dan memperkuat dasar bagi kehidupan perekonomian rakyat melalui upaya pembangunan yang didasarkan atas sumber daya setempat (*resource-based development*), maka dengan demikian pengelola pelabuhan memfokuskan pembangunan Kelautan dan Perikanan di pesisir pomako karena memiliki kontribusi yang sangat penting dewasa ini, yakni sebagai salah satu andalan dari upaya pemulihan perekonomian nasional. Namun demikian dengan melihat potensi sumber daya kelautan di wilayah tersebut yang sangat kaya, maka pembangunan kelautan dan perikanan akan memberikan kontribusi yang kian signifikan pada masa mendatang untuk pertumbuhan perekonomian wilayah sekitar pelabuhan tersebut.

4. Kesimpulan

1. Pelabuhan bukan sekedar tempat bongkar muat barang maupun naik turunnya penumpang tetapi juga sebagai titik temu antar moda angkutan dan pintu gerbang ekonomi bagi pengembangan ekonomi sekitarnya khususnya kegiatan ekonomi yang berjalan di pelabuhan Pomako.
2. Dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan Pomako kedepannya sesuai bentuk dan desain yang diinginkan bersama tentunya sangat dibutuhkan keterlibatan yang lebih mendalam dari berbagai pihak baik pemerintah, swasta, maupun masyarakat setempat agar perwujudan ekonomi biru yang diharapkan dapat menghasilkan *income* yang besar pula bagi wilayah tersebut.
3. Permasalahan infrastruktur Pomako yang membuat Pomako belum menjadi pelabuhan yang mewujudkan Ekonomi Biru bagi masyarakat dapat diselesaikan dengan solusi *grand design* yang penyusun buat. Salah satu aspek perubahan design infrastruktur adalah perunahan bentuk dan panjang dermaga, penambahan TPI, Pabrik es, Tempat Budidaya Kepiting, Pembangkit Listrik, Lapangan *container*, Lapangan penumpukan barang konvensional, dan sebagainya.

Daftar Pustaka

- [1] _____. 2011. *Peran Pelabuhan. ITS-undergraduate-capter 1-4*. www.digilid.its.ac.id. (Diakses 19 November 2012)

- [2] Dam, Syamsumar. 2010. *Politik Kelautan*. Penerbit Bumi Aksara : Jakarta.
- [3] Suranto. 2004. *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhan serta Prosedur Impor Barang*. Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama : Jakarta.
- [4] Rani, F., & Cahyasari, W. (2015). Motivasi Indonesia dalam Menerapkan Model Kebijakan Ekonomi Biru Masa Pemerintahan Joko Widodo. *Jurnal Transnasional* , 7 (1), 1914-1928.
- [5] Kusumastanto, Tridoyo. 2003. *Ocean Policy dalam Membangun Negeri Bahari di Era Otonomi Daerah*. Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama : Jakarta.
- [6] Suhana. 2011. *Ekonomi Politik Kebijakan Kelautan Indonesia : Gagasan-gagasan Politik-Pembangunan Negara Kepulauan dan Reformasi Kelembagaan yang Berbasis Kearifan Lokal*. Penerbit Intrans Publishing : Malang.
- [7] Letsoin, Wolfgang Franzisco. 2015. *Aktivitas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Pomako dalam Pengawasan Kapal Berserta Muatannya di Pelabuhan Pomako Timika*. Laporan Praktek Kerja Akademi Maritim Yogyakarta. (Tidak Dipublikasikan)
- [8] Mustika Zed. 2004. *Metode Penelitian Kepustakaan..* Yayasan Obor Indonesia : Jakarta.
- [9] Hutagalung, Bobby Reynold. 2004. *Dampak Aktivitas Pelabuhan Dan Sebaran Pencemaran Lingkungan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang dan Kawasan Sekitarnya*. Tesis Universitas Diponegoro Semarang.
- [10] Supriyono, Hadi Capt. 2009. *Kepelabuhananan*. PPM.
- [11] _____. 2018. *Rencana Strategis Kabupaten Mimika*. www.mimikakab.go.id. (Diakses 22 September 2018)
- [12] _____. 2018. *Masterplan_P3ei/Papua*. www.mm-industri.com. (Diakses 22 September 2018)