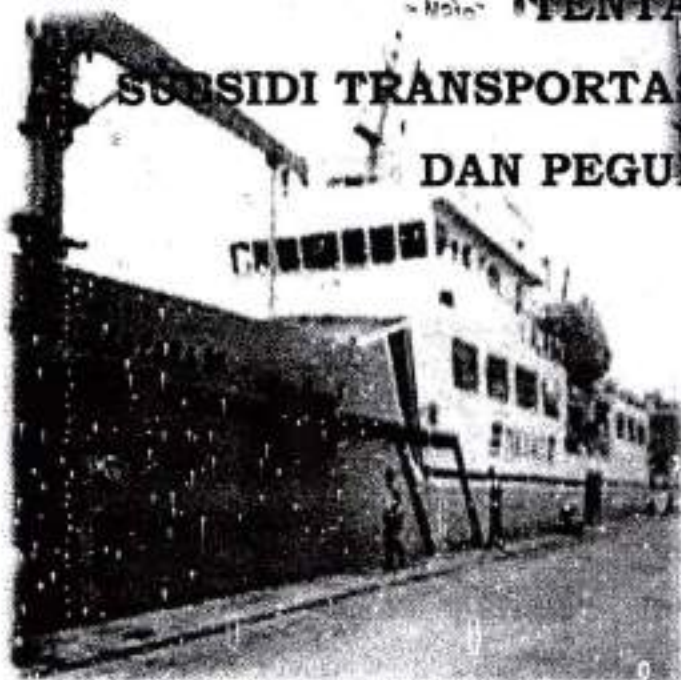




NASKAH AKADEMIK

RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN MIMIKA TENTANG SUSIDI TRANSPORTASI WILAYAH PESISIR DAN PEGUNUNGAN



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
KABUPATEN MIMIKA
TAHUN 2024**

KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan berkat dan KasihNya sehingga Tim Penyusun dapat menyelesaikan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang **"SUBSIDI TRANSPORTASI WILAYAH PESISIR DAN PEGUNUNGAN"** dengan baik. Tim Penyusun Naskah Akademik mengucapkan banyak terimakasih kepada Bupati Mimika, Kepada Ketua Dewan Perwakilan Rakyat Kabupaten Mimika, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika, dan Perangkat Daerah, serta berbagai pihak yang tidak dapat kami sebutkan satu persatu atas terselesaikannya Naskah Akademik ini. Naskah Akademik merupakan salah satu syarat formil dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah yang mengkaji sejauh mana kebutuhan Peraturan Daerah untuk mewujudkan aspirasi masyarakat dan mampu menyelesaikan persoalan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika bidang transportasi di wilayah terpencil bagi masyarakat.

Naskah Akademik adalah naskah hasil penelitian atau pengkajian hukum dan hasil penelitian lainnya terhadap suatu masalah tertentu yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah mengenai pengaturan masalah tersebut dalam suatu Rancangan Undang-Undang, Rancangan Peraturan Daerah Provinsi, Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota, sebagai solusi terhadap permasalahan dan kebutuhan hukum masyarakat. Keberadaan Naskah Akademik memiliki nilai yang sangat penting dan strategis dalam pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, karena penyusunan Naskah Akademik diawali dengan riset nilai-nilai yang ada di masyarakat, sehingga besar kemungkinan peraturan perundang-undangan yang dibuat berdasarkan Naskah Akademik akan diterima oleh masyarakat.

Demikian yang bisa kami sampaikan, semoga Naskah Akademik ini dapat menjadi pedoman dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Angkutan Air dan Udara Wilayah Terpencil ,dan dapat menambah khazanah ilmu pengetahuan dan memberikan manfaat nyata untuk masyarakat.

Timika, Oktober 2024

Tim Penyusun

DAFTAR ISI

	HAL
HALAMAN JUDUL	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	4
C. Tujuan	5
D. Metode	5
 BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS	
A. Kajian Teoritis	8
B. Kajian Terhadap Asas/ Prinsip Yang Terkait Dengan Penyusunan Norma.....	29
C. Kajian Praktik Empiris	32
D. Kajian Terhadap Implikasi Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan.....	42
 BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT	
A. Pasal 18 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945	46
B. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran	47
C. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah	48
D. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2001 tentang Otonomi Khusus Bagi Provinsi Papua	53

E. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan	54
F. Peraturan Pemerintah Nomor 106 Tahun 2021 tentang Kewenangan dan Kelembagaan Pelaksanaan Kebijakan Otonomi Khusus Provinsi Papua	55
G. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2006 tentang Mekanisme Penetapan dan Formasi Perhitungan Tarif Angkutan Penumpang Laut Dalam Negeri	61
H. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 79 Tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo	61
I. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 73 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis	62
J. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau	63
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS	
A. Landasan Filosofis	67
B. Landasan Sosiologis	68
C. Landasan Yuridis	81
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH	
A. Jangkauan Dan Arah Pengaturan	85
B. Ketentuan Umum	86
C. Materi Muatan Peraturan Daerah	88
D. Ketentuan Sanksi	88
BAB VI PENUTUP	
A. Simpulan	89
B. Saran	90
DAFTAR PUSTAKA	vi

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1: Perkembangan Penumpang Berangkat dan Datang Angkutan Laut Dalam Negeri Pelabuhan Pomako, Juli 2024	39
Tabel 2.2: Perkembangan Muat Barang Angkutan Laut Dalam Negeri Pelabuhan Amamapare dan Pelabuhan Pomako, Juli 2024.....	40
Tabel 2.3: Perkembangan Bongkar Barang Angkutan Laut Dalam Negeri Pelabuhan Amamapare dan Pelabuhan Pomako, Juli 2024	40
Tabel 2.4: Perkembangan Penumpang Berangkat dan Penumpang Datang Angkutan Udara Dalam Negeri Bandara Mozes Kilangin, Juli 2024	41
Tabel 2.5: Perkembangan Muat dan Bongkar Barang Angkutan Udara Dalam Negeri Bandara Mozes Kilangin, Juli 2024	42
Tabel 2.6: Analisa Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan.	43
Tabel 2.7 Analisa Manfaat dan Biaya dengan RIA terkait Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan	44
Tabel 4.1: Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun, Menurut Kecamatan di Kabupaten Mimika, 2023	70
Tabel 4.2: Kepadatan Pendudukan Menurut Kecamatan di Kabupaten Mimika, 2023	70
Tabel 4.3: Jenis Kelamin Penduduk Menurut Kecamatan Di Kabupaten Mimika, 2023	71
Tabel 4.4: Laju Pertumbuhan dan Sumber Pertumbuhan PDRB Menurut Lapangan Usaha (persen)	76
Tabel 4.5: Distribusi PDRB Menurut Lapangan Usaha (persen)	77
Tabel 4.6: Data Kemiskinan Kabupaten Mimika Tahun 2019	77

GAMBAR

Gambar 1 Pertumbuhan PDRD Lapangan Usaha (y-to-y) (persen)72

Gambar 2 Perbandingan Pertumbuhan PRDB Lapangan Usaha
(y-on-Y) (persen)73

Gambar 3 Pertumbuhan PDRB beberapa Lapangan Usaha (q-to-q)
(persen)73

Gambar 4 PRDB Beberapa Komponen Pengeluaran (y-on-y) (juta rupiah) 74

Gambar 5 Pertumbuhan PRDB Beberapa Komponen Pengeluaran
(y-ony) (persen)75

Gambar 6 Distribusi Komponen PDRB Pengeluaran Mimika (persen)76

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pasal 18 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (UUD NRI 1945) telah memberikan hak dan kewenangan kepada Pemerintah Daerah untuk dapat menjalankan pemerintahan sendiri. Hal ini merupakan implementasi dari sendi kerakyatan dalam Negara kesatuan yang kemudian diartikan sebagai Otonomi Daerah, yakni hak untuk mengatur dan mengurus rumah tangga sendiri. Dengan Otonomi Daerah, tanggung jawab kewenangan penyelenggaraan pembangunan tidak hanya terletak pada Pemerintah Pusat, melainkan juga Pemerintah Daerah sebagai penyelenggaraan urusan Pemerintahan Daerah.

Transportasi memiliki peran strategis dalam proses pembangunan, yang tidak hanya dapat mendorong pembangunan daerah, tetapi juga mendukung pembangunan ekonomi nasional. Menurut Abbas Salim dalam bukunya Manajemen Transportasi (2002) pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai, tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu Negara. Terlepas dari tingkat perkembangan ekonomi masing-masing negara, dalam menyusun sistem transportasi atau menentukan kebijakan transportasi dengan lingkup nasional, perlu ditentukan terlebih dahulu tujuan yang ingin dicapai dan sistem pelayanan transportasi apa yang dibutuhkan dalam transportasi negara tersebut.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan

keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pembangunan wilayah.

Berdasarkan Pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah bahwa Perhubungan Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar. Pengertian perhubungan adalah segala yang bertalian dengan lalu lintas dan telekomunikasi (seperti jalan, pelayaran, penerbangan, pos)¹. Jenis perhubungan dapat dibedakan berdasarkan media yang digunakan, yaitu: Transportasi darat, Transportasi laut, Transportasi udara.

Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.²

Istilah "Pengangkutan" berasal dari kata "angkut" yang berarti "mengangkut dan membawa", sedangkan istilah "pengangkutan" dapat diartikan sebagai "pembawaan barang-barang atau orang-orang (penumpang)". Menurut H.M.N Purwosutjipto menyatakan bahwa "pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu

¹ <https://id.wiktionary.org/wiki/perhubungan>, diakses pada tanggal 14 Oktober 2024, Jam 09.43 WIT.

² Sigit Sapto Nugroho, S.H., M.Hum., Hilman Syahrial Haq, S.H., L.L.M., Hukum Pengangkutan Indonesia "Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara", Pustaka Iltizam, Solo, 2019, Hlm 7.

tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan". Selanjutnya Abdulkadir Muhammad menguraikan istilah "pengangkutan" dengan mengatakan bahwa pengangkutan meliputi tiga dimensi pokok yaitu: "pengangkutan sebagai usaha (*business*); pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*); dan pengangkutan sebagai proses (*process*)".

Fungsi transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan barang atau mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Manfaat Transportasi (perangkutan) bukanlah tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Sementara itu, kegiatan masyarakat sehari-hari bersangkut paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhan yang beraneka.³

Transportasi merupakan hubungan yang sangat erat dengan kebutuhan hidup masyarakat yang berhubungan dengan perpindahan orang dan barang, keterjangkauan dari lokasi kegiatan dan lokasi permukiman masyarakat, penyediaan barang-barang dan pelayanan untuk dikonsumsi. Salah satu moda transportasi yang penting yaitu moda transportasi sungai/laut. Moda transportasi sungai/laut saat ini dianggap sebagai bagian dari jalan raya, karena masuk dalam kategori pengembangan angkutan sungai/laut dan penyebrangan. Angkutan sungai/laut menjadi transportasi utama maupun alternatif yang lebih murah bagi masyarakat serta dunia usaha. Oleh sebab itu,

³ S. Karman Aksa, Paluhus Raga, Ilham Yahya : Manajemen Transportasi Daerah Tertinggal, Penerbit CV. Eureka Media Aksara, Pubalingga, 2010, Hlm. 20.

pengembangan transportasi disuatu wilayah merupakan hal yang penting untuk dilakukan khususnya di wilayah 3T (terdepan, terpencil dan tertinggal).

Kabupaten Mimika merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Papua Tengah, Kabupaten yang mulai berkembang, namun seperti wilayah-wilayah lain di daerah Timur Indonesia pembangunan belum merata sehingga menyebabkan kesenjangan antara perkotaan dan daerah pedalaman sangat terasa. Sarana dan prasarana transportasi menjadi salah satu permasalahan. Jalur darat yang kurang memadai menyebabkan arus distribusi barang terganggu. Jalur air menjadi salah satu pilihan utama. Namun jumlah transportasi air sangat terbatas sehingga harga kebutuhan pokok mengalami ketimpangan di daerah perkotaan dan daerah pedalaman. Kabupaten Mimika memiliki banyak sungai yang berpotensi untuk dijadikan sarana transportasi untuk menghubungkan distrik satu dengan distrik lain dan mencapai daerah pedalaman. Kabupaten Mimika salah satu wilayah 3T yang memiliki karakteristik wilayah yaitu bentangan sungai yang cukup banyak dengan wilayah perkampungan dan wilayah pedesaan berada disekitar sungai. Kondisi jalan di wilayah Mimika hanya tersebar di wilayah perkotaan dan tidak menyatu serta tidak terkoneksi dengan wilayah lainnya. Sehingga perlunya perencanaan transportasi alternatif dan utama bagi perangkutan orang dan barang dari ibukota ke daerah perkampungan atau perdesaan.⁴

Kabupaten Mimika mempunyai topografi yang lengkap yakni dimulai dari dataran tinggi Pegunungan Jayawijaya hingga dataran rendah di pesisir selatan yang menghadap langsung Laut Arafura. Di wilayah Kabupaten Mimika, terdapat tiga distrik yang memiliki topografi di dataran tinggi, yaitu Distrik Tembagapura, Distrik Agimuga, dan

⁴ Arief Hidayah, Hijriah, Noni Oktiana Setiowati, : Kelayakan Jaringan Transportasi Sungai Kabupaten Mimika, *Journal of Urban Planning Studies*, 2023.

Distrik Jila. Sebagian besar wilayah pegunungan hanya dapat di jangkau dengan transportasi udara.

Transportasi Laut/Sungai dan Udara untuk wilayah pesisir dan pedalaman memerlukan biaya yang tinggi, selain infrastruktur angkutan laut/sungai dan udara yang harus dibangun oleh Pemerintah Daerah, Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintah Pusat, yang perlu diperhatikan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika adalah tentang penetapan Tarif Angkutan tersebut. Apakah masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan mampu membayar tarif yang ditetapkan, perlunya campur tangan Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika untuk menekan tarif angkutan dengan memberikan subsidi kepada Penyedia Jasa Angkutan agar tarif dapat terjangkau oleh Masyarakat.

Subsidi Angkutan yang diberikan oleh Pemerintah Daerah Mimika harus tepat sasaran dan berdampak atas mobilitas orang dan mengurangi disparitas harga barang, sehingga wilayah pedalaman merasakan dampak pembangunan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Perlunya mengatur siapa Penyedia Jasa Angkutan yang mendapat subsidi, pengguna Jasa yang memperoleh manfaat subsidi atas jasa angkutan orang dan barang, berapa besaran subsidi atas tiap orang dan barang.

B. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam Naskah Akademik tentang tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan, sebagai berikut:

1. Permasalahan tentang Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan di Kabupaten Mimika dan bagaimana cara mengatasinya?
2. Mengapa diperlukan pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan?

3. Apakah yang menjadi landasan filosofis, sosiologis dan yuridis pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan?
4. Apakah sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup, pengaturan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan?

C. Tujuan

Tujuan penyusunan naskah akademik ini adalah untuk mengkaji dan meneliti secara akademik muatan materi dalam rancangan Peraturan Daerah tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan. Secara khusus disusunnya Naskah Akademis Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan, bertujuan:

1. Memberikan landasan dan kerangka pemikiran bagi Peraturan Daerah tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan;
2. Memberikan kajian dan kerangka filosofis, sosiologis, dan yuridis perlunya Peraturan Daerah tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan;
3. Mengkaji dan meneliti pokok-pokok materi apa saja yang ada dan harus ada dalam Peraturan Daerah tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan;
4. Melihat keterkaitannya dengan peraturan perundang-undangan lainnya sehingga jelas kedudukan dan ketentuan yang diaturnya.

Kegunaan penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan yaitu sebagai pedoman dalam:

- a. Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan.
- b. Pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan.
- c. Pelaksanaan kegiatan partisipasi masyarakat dalam memberikan masukan tertulis dan/atau masukan lisan baik dalam penyusunan maupun pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan.
- d. Adanya landasan hukum dalam Penyelenggaraan Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan.

D. Metode

Metode yang digunakan dalam penyusunan naskah akademik ini adalah metode yuridis empiris atau sosiolegal. Dengan ini, maka kaidah-kaidah hukum baik yang berbentuk peraturan perundang-undangan, maupun kebiasaan dan kemungkinan permasalahan yang timbul dalam Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan secara terpadu, dicari dan digali, untuk kemudian dirumuskan menjadi rumusan pasal yang dituangkan ke dalam rancangan peraturan daerah (Ranperda). Metode ini dilandasi oleh sebuah teori bahwa hukum yang baik hukum yang juga berlandaskan pada kenyataan yang ada dalam masyarakat, bukan semata-mata merupakan kehendak penguasa saja.

Secara sistematis penyusunan naskah akademik dilakukan melalui tahapan runtut, tahapan yang dilakukan meliputi:

- a. inventarisasi bahan hukum;
- b. identifikasi bahan hukum;
- c. sistematisasi bahan hukum;
- d. analisis bahan hukum; dan
- e. perancangan dan penulisan

Rangkaian tahapan dimulai dengan inventarisasi dan identifikasi terhadap sumber bahan hukum yang relevan (primer dan sekunder), yaitu peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan keabsahan Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika dalam melakukan Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan, serta kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika dalam hal "memaksa". Langkah berikutnya melakukan sistematisasi keseluruhan bahan hukum yang ada. Proses sistematisasi ini juga diberlakukan terhadap asas hukum, teori, konsep, doktrin serta bahan rujukan lainnya. Rangkaian tahapan tersebut dimaksudkan untuk mempermudah pengkajian dari permasalahan Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan.

Melalui rangkaian tahapan ini diharapkan mampu memberi rekomendasi yang mendukung perlunya reinterpretasi dan reorientasi pemahaman terhadap kewenangan pemerintah daerah dalam melakukan Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan, instrument yang dilakukan dalam penyelenggaraan tersebut dapat dilakukan secara optimal.

Secara garis besar proses penyusunan Peraturan Daerah ini meliputi tiga tahap yaitu:

b. Tahap Perencanaan

Tahap ini merupakan tahap awal dari kegiatan *technical assistance* yang dilakukan oleh tim penyusun. Pada tahap ini tim penyusun melakukan konseptualisasi naskah Akademik dan perumusan Rancangan Peraturan Daerah tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan dengan *stakeholder* untuk melakukan identifikasi masalah dan alternatif solusi yang dapat digunakan dalam menyelesaikan masalah. Kegiatan konseptualisasi juga dilakukan dengan adanya rapat koordinasi tim. *Stakeholder* yang terlibat dalam inventarisasi dan identifikasi permasalahan adalah Dinas Perhubungan, Perangkat Daerah

terkait, Badan Usaha Transportasi, Masyarakat dan Stakeholder lainnya melalui *Forum Group discussion* (FGD).

2. Tahap Sosialisasi dan Konsultasi Publik

Pada tahap ini, tim penyusunan melakukan Sosialisasi dan Konsultasi publik mengenai Peraturan Daerah tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan melalui diskusi yang dihadiri oleh Dinas Perhubungan, Perangkat Daerah Terkait, Badan Usaha Transportasi, Masyarakat dan *Stakeholder* lainnya. Target output kegiatan sosialisasi ini adalah tersosialisasikannya rencana pembentukan rancangan Peraturan Daerah tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan, dan memperoleh masukan dari peserta guna perbaikan dan penyempurnaan rancangan Peraturan Daerah.

3. Tahap Proses Politik dan Penetapan

Proses politik dan penetapan merupakan tahap akhir dari kegiatan *technical assistance*. Proses politik merupakan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan. Tahap penetapan adalah tahap ketika Rancangan Peraturan Daerah sudah disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat Kabupaten Mimika bersama dengan Bupati Mimika untuk ditetapkan menjadi Peraturan Daerah.

BAB II

KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

A. Kajian Teoritis

1. Otonomi Daerah

Pembahasan terkait otonomi daerah tidak bisa terlepas dari bentuk negara yang dianut oleh suatu negara. Merujuk sejarah, bentuk Negara Kesatuan yang diterapkan oleh Indonesia adalah bentuk negara yang paling tepat untuk menjadi wadah ide persatuan. Negara Kesatuan dianggap paling cocok untuk mewadahi kemajemukan yang ada di Indonesia. Kemajemukan tersebut antara lain adalah kemajemukan agama, budaya, suku, ras, dan lain sebagainya. Bentuk negara Kesatuan ini dipertegas dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, bahwa Negara Indonesia ialah Negara Kesatuan yang berbentuk Republik.⁵ Kemudian, Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten dan kota mempunyai pemerintah daerah yang diatur dengan undang-undang.⁶ Penegasan yang demikian, dimaksudkan untuk lebih memperjelas pembagian daerah dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia yang meliputi daerah provinsi dan dalam daerah provinsi terdapat daerah kabupaten dan kota.⁷ Adanya pembagian daerah tersebut mempunyai keterkaitan dengan wilayah NKRI yang luas dan membentang dari Sabang sampai Merauke.

Rangkaian sejarah dan penegasan bentuk Negara Kesatuan dalam UUD NRI 1945 mempunyai makna, bahwa dalam konteks

⁵ Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

⁶ Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

⁷ Ni'matul Huda, Hukum Pemerintahan Daerah, Nusa Media, Bandung, 2009, hlm. 49.

bentuk negara, meskipun bangsa Indonesia memilih negara kesatuan, tetapi didalamnya terselenggara suatu mekanisme yang memungkinkan tumbuh dan berkembangnya keragaman antar daerah di seluruh tanah air. Kekayaan alam dan budaya antar daerah tidak boleh diseragamkan dalam struktur NKRI. Dengan perkataan lain, bentuk negara Kesatuan Republik Indonesia diselenggarakan dengan jaminan otonomi yang seluas-luasnya kepada daerah-daerah untuk berkembang sesuai dengan potensi dan kekayaan yang dimilikinya masing-masing, tentunya dengan dorongan, dukungan, dan bantuan yang diberikan oleh Pemerintah Pusat.⁸

Penyelenggaraan otonomi daerah merupakan salah satu amanat reformasi. Otonomi adalah tatanan yang bersangkutan dengan cara-cara membagi wewenang, tugas, dan tanggung jawab mengatur dan mengurus urusan pemerintahan antara pusat dan daerah. Salah satu penjelmaan pembagian tersebut yaitu, daerah-daerah akan memiliki sejumlah urusan pemerintahan baik atas dasar penyerahan atau pengakuan ataupun yang dibiarkan sebagai urusan rumah tangga daerah.⁹ Bagi masyarakat, penyelenggaraan otonomi daerah merupakan peluang sekaligus kesempatan untuk memajukan daerah. Selain itu, dampak dari adanya otonomi daerah, masyarakat dapat menentukan sendiri pemimpin di daerah masing-masing.

Sejarah ketatanegaraan RI sudah sejak semula meletakkan otonomi daerah sebagai salah satu sendi penting penyelenggaraan negara pemerintahan negara. Otonomi daerah diadakan bukan sekedar menjamin efisiensi penyelenggaraan pemerintahan. Bukan

⁸ Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi dan Konstitusionalisme*, Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta, 2006, hlm.79.

⁹ Ni'matul Huda, *Hukum Pemerintah*, Op.Cit., hlm.84.

pula sekedar menampung kenyataan negara yang luas, penduduk banyak, dan berpulau-pulau. Lebih dari itu, otonomi daerah merupakan dasar memperluas pelaksanaan demokrasi dan instrumen mewujudkan kesejahteraan umum. Tidak kalah penting, otonomi daerah merupakan cara memelihara negara kesatuan.¹⁰

Otonomi daerah merupakan esensi pemerintahan desentralisasi. Istilah otonomi berasal dari penggalan dua kata bahasa Yunani, yakni *autos* yang berarti sendiri dan *nomos* yang berarti undang-undang. Otonomi bermakna membuat perundang-undangan sendiri (*zelfwetgeving*), namun dalam perkembangannya, konsep otonomi daerah selain mengandung arti *zelfwetgeving* (membuat peraturan daerah), juga utamanya mencakup *zelfbestuur* (pemerintahan sendiri).¹¹ C.W van der Pot memahami konsep otonomi daerah sebagai *eigen huishouding* (menjalankan rumah tangganya sendiri).¹² Dalam Undang-Undang 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Otonomi Daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.¹³

Otonomi bukan sekedar pemencaran penyelenggaraan pemerintahan untuk mencapai efisiensi dan efektivitas pemerintahan. Otonomi adalah sebuah tatanan ketatanegaraan (*staatsrechtelijk*), bukan hanya tatanan administrasi negara (*administratiefrechtelijk*). Sebagai tatanan ketatanegaraan otonomi

¹⁰ Bagir Manan, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*, Pusat Studi Hukum FH UII, Yogyakarta, 2001, hlm.3.

¹¹ Ni'matul Huda, *Perkembangan Hukum Tata Negara Perdebatan & Gagasan Penyempurnaan*, FH UII Press, Yogyakarta, 2014, hlm.409-410.

¹² M. Laica Marzuki, *Berjalan-jalan di Ranah Hukum*, Cet 2, Sekretariat Jenderal Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta, 2006, hlm. 161.

¹³ Pasal 1 angka (6) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

berkaitan dengan dasar-dasar bernegara dan susunan organisasi kenegaraan.¹⁴ Lebih jauh, Bhenyamin Hoessein mengartikan otonomi hampir paralel dengan pengertian "demokrasi", yaitu pemerintahan oleh, dari, dan untuk rakyat di bagian wilayah nasional suatu negara melalui lembaga-lembaga pemerintahan yang secara formal berada di luar pemerintah pusat. Bahkan otonomi dapat diberi arti luas atau dalam arti sempit. Dalam arti luas, otonomi mencakup pula tugas pembantuan (mendebebind, coadministration), sebab baik otonomi maupun tugas pembantuan sama-sama mengandung kebebasan dan kemandirian. Pada otonomi, kebebasan dan kemandirian itu penuh meliputi baik asas maupun cara menjalankannya, sedangkan pada tugas pembantuan, kebebasan dan kemandirian hanya terbatas pada cara menjalankan.

Pada bagian lain, Bagir Manan¹⁵ menyatakan, otonomi adalah kebebasan dan kemandirian (vrijheid dan zelfsatndigheid) satuan pemerintahan lebih rendah untuk mengatur dan mengurus sebagian urusan pemerintahan. Urusan pemerintahan yang boleh diatur dan diurus secara bebas dan mandiri itu menjadi atau merupakan urusan rumah tangga satuan pemerintahan yang lebih rendah tersebut. Kebebasan dan kemandirian merupakan hakikat isi otonomi. Kebebasan dan kemandirian dalam otonomi bukan kemerdekaan (onafhankelijkheid, independency). Kebebasan dan kemandirian itu adalah kebebasan dan kemandirian dalam ikatan negara kesatuan yang lebih besar. Otonomi hanya sekedar subsistem dari sistem kesatuan yang lebih besar. Dari segi hukum tata negara, khususnya teori bentuk negara, otonomi adalah subsistem dari bentuk negara kesatuan (unitary state, eenheidstaat). Otonomi adalah fenomena negara kesatuan. Segala pengertian

¹⁴ Bagir Manan, *Menyongsong Fajar ...*, Op.Cit. hlm. 24.

¹⁵ Bagir Manan, *Perjalanan Historis Pasal 18 UUD 1945*, UNSIKA, Karawang, 1993, hlm. 2.

(begrip) dan isi (materie) otonomi adalah pengertian dan isi negara kesatuan. Negara kesatuan adalah landasan atas dari pengertian dan isi otonomi.

Indonesia dengan wilayahnya yang sangat luas dan jumlah penduduknya yang banyak serta tingkat heterogenitas yang begitu kompleks, tentu tidak mungkin pemerintah pusat dapat secara efektif menjalankan fungsi-fungsi pemerintahan tanpa melibatkan perangkat daerah dan menyerahkan beberapa kewenangannya kepada daerah otonom. Untuk melaksanakan fungsi-fungsi pemerintahan dimaksud, salah satunya diperlukan desentralisasi di samping dekonsentrasi.¹⁶ Hal ini ditegaskan oleh Bagir Manan, mengingat kenyataan wilayah negara kemajemukan baik suku, agama, ras, dan golongan dan hasrat untuk memberikan kesempatan seluas-luasnya kepada daerah-daerah dan berbagai kesatuan masyarakat hukum untuk berkembang secara mandiri, dalam perumahan negara kesatuan Indonesia merdeka, perlu dibangun sendiri penyelenggaraan pemerintahan baru yang lebih sesuai, yaitu desentralisasi yang berinti pokok atau bertumpu pada otonomi.¹⁷

Memperhatikan wilayah Indonesia yang luas, berpulau-pulau dengan susunan masyarakat yang majemuk, pilihan bentuk negara federal bukan suatu yang berlebihan atau bukan sesuatu yang tidak masuk akal bahkan sangat wajar. Namun pilihan bentuk negara atau pilihan susunan kenegaraan pada umumnya, bukan sekedar pertimbangan teknis atau pertimbangan praktis. Pilihan itu ditentukan pula oleh pertimbangan politik, pertimbangan pengalaman, pertimbangan kesejarahan, kenyataan sosial, budaya,

¹⁶ Riwu Kaho, *Prospek Otonomi Daerah di Negara RI*, Rajawali Josef Pers, Jakarta, 1991, hlm. 33.

¹⁷ Bagir Manan, *Menyongsong Fajar...*, Op.Cit. hlm. 24.

dan lain sebagainya.¹⁸ Dari berbagai pertimbangan tersebutlah akhirnya Indonesia memilih sistem otonomi daerah sebagai jalan untuk menyelenggarakan pemerintahan terutama dalam hal hubungan pemerintah pusat dengan pemerintah daerah.

Otonomi daerah kadang-kadang hanya dipahami sebagai kebijakan yang bersifat institusional belaka, yang hanya dikaitkan dengan fungsi-fungsi kekuasaan organ pemerintahan. Karena itu, yang menjadi perhatian hanyalah soal pengalihan kewenangan pemerintahan dari tingkat pusat ke tingkat daerah. Namun, esensi kebijakan otonomi daerah itu berkaitan pula dengan gelombang demokratisasi yang berkembang luas dalam kehidupan nasional bangsa kita dewasa ini.¹⁹ Otonomi memungkinkan terlaksananya bottom up planning secara signifikan dan mengikis rantai birokrasi yang dirasakan sangat menghambat pelayanan kepada masyarakat. Otonomi juga akan dapat memberdayakan partisipasi masyarakat yang lebih besar dalam pelaksanaan pembangunan. Sehingga pembangunan akan berjalan sesuai dengan kebutuhan di daerahnya.²⁰

Dengan adanya Otonomi daerah yang dapat memberdayakan masyarakat dalam pelaksanaan pembangunan tentu menjadi esensi bagi adanya otonomi daerah dan demokratisasi di Indonesia. Di dalam otonomi, hubungan kewenangan antara pusat dan Daerah, antara lain bertalian dengan cara pembagian urusan penyelenggaraan pemerintahan atau cara menentukan urusan rumah tangga daerah. Cara penentuan ini akan mencerminkan suatu bentuk otonomi terbatas atau otonomi luas. Dapat digolongkan sebagai otonomi terbatas apabila, Pertama, urusan-urusan rumah tangga daerah

¹⁸ Ibid., hlm. 22.

¹⁹ Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi...*, Op.Cit., hlm.279-280.

²⁰ H. Djoko Sudantoko, *Dilema Otonomi Daerah*, Penerbit ANDI, Yogyakarta, 2003, hlm.5.

ditentukan secara kategoris dan pengembangannya diatur dengan cara-cara tertentu pula. Kedua, apabila sistem supervisi dan pengawasan dilakukan sedemikian rupa, sehingga daerah otonom kehilangan kemandirian untuk menentukan secara bebas cara-cara mengatur dan mengurus rumah tangga daerahnya. Ketiga, sistem hubungan keuangan antara Pusat dan Daerah yang menimbulkan hal-hal seperti keterbatasan kemampuan keuangan asli daerah yang akan membatasi ruang gerak otonomi daerah.²¹ Otonomi luas bisa bertolak dari prinsip, semua urusan pemerintahan pada dasarnya menjadi urusan rumah tangga daerah, kecuali yang ditentukan sebagai urusan pusat. dalam negara modern, lebih-lebih apabila dikaitkan dengan paham negara kesejahteraan, urusan pemerintahan tidak dapat dikenali jumlahnya.

Otonomi daerah jika dilihat dari sudut wilayahnya, maka penyelenggaraannya ditentukan Pemerintah Pusat. Dilihat dari substansi (materi) penyelenggaraan otonomi daerah, hal dimaksud ditentukan oleh sistem rumah tangga (huishuoding) otonomi daerah yang diadopsi. Otonomi daerah merupakan wujud kehidupan demokrasi dalam konteks penyelenggaraan negara kesatuan (eenheidstaat). Otonomi daerah merupakan wadah kehidupan demokrasi. Rakyat melalui para wakil mereka (DPRD), turut serta dalam penyelenggaraan pemerintahan, berdasarkan otonomi daerah yang dibangun dalam sistem pemerintahan desentralisasi. Rakyat mengatur rumah tangga mereka sendiri dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah.

Dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, ada tiga hubungan kewenangan antara pusat dengan daerah. Pertama ialah Desentralisasi yaitu penyerahan

²¹ Bagir Manan, *Menyongsong Fajar...*, Op.Cit. hlm.37.

Urusan Pemerintahan oleh Pemerintah Pusat kepada daerah otonom berdasarkan Asas Otonomi. Kedua, Dekonsentrasi yaitu pelimpahan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat kepada gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat, kepada instansi vertikal di wilayah tertentu, dan/atau kepada gubernur dan bupati/wali kota sebagai penanggung jawab urusan pemerintahan umum. Yang kemudian dimaksud dengan Instansi Vertikal adalah perangkat kementerian dan/atau lembaga pemerintah nonkementerian yang mengurus Urusan Pemerintahan yang tidak diserahkan kepada daerah otonom dalam wilayah tertentu dalam rangka Dekonsentrasi. Ketiga, Tugas Pembantuan yaitu penugasan dari Pemerintah Pusat kepada daerah otonom untuk melaksanakan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat atau dari Pemerintah Daerah provinsi kepada Daerah kabupaten/kota untuk melaksanakan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah provinsi.

2. Hukum dan Pembangunan

Indonesia sebagai sebuah negara mempunyai cita-cita yang termaktub dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 alinea keempat yang berbunyi sebagai berikut: "... kemudian daripada itu untuk membentuk suatu pemerintahan Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial".

Untuk merealisasikan cita-cita tersebut, bangsa Indonesia haruslah melakukan aktivitas Pembangunan di segala bidang seperti Pendidikan, infrastruktur, budaya, sosial, politik, dan lain sebagainya. Dalam rangka melakukan Pembangunan dimaksud, haruslah direncanakan dan dikonsepsi secara baik, jelas dan terarah agar tujuan yang ingin dicapai dari pembangunan itu bisa diperoleh secara maksimal. Untuk kepentingan inilah peran hukum sangat dibutuhkan. Hukum sebagai sarana pembangunan bermakna bahwa hukum dalam arti kaidah atau peraturan hukum harus bisa berfungsi sebagai alat (pengatur) atau sarana pembangunan dalam arti penyalur arah kegiatan manusia kearah yang dikehendaki oleh pembangunan atau pembaruan.²²

Pembangunan melalui "jalur" hukum ini memang harus diakui membutuhkan waktu dan proses yang panjang karena sebagaimana kita ketahui hukum modern itu dicirikan oleh dua hal yang selalu melekat yaitu: bersifat sangat prosedural dan birokratis. Akan tetapi memang hal inilah yang kita kehendaki yaitu pembangunan yang mengindahkan norma-norma peraturan yang ada. Pembangunan yang tidak mempedulikan aturan hukum akan sangat berpotensi melanggar hak-hak individu maupun kelompok yang justru kontra produktif dengan tujuan pembangunan itu sendiri yaitu mensejahterakan dan menjamin hak asasi masyarakatnya. Perubahan bisa juga dilakukan dengan paksa atau cepat tanpa mengindahkan aturan dan prosedur. Karena itu, dikenal istilah revolusi. Yang harus diingat adalah bahwa perubahan melalui jalur cepat (*bypass*) ada kemungkinan menimbulkan kekacauan, yang apabila tidak terkendalkan bisa berakibat kemunduran (*regressie*) yang bisa saja meniadakan hasil

²² Muchtar Kususmaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Pt. Alumni, Bandung, 2002, Hlm. 88.

perubahan-perubahan yang telah dicapai dengan jalan kekerasan tadi. Sehingga perubahan yang teratur melalui prosedur hukum, baik ia berwujud perundang-undangan atau keputusan badan-badan peradilan adalah lebih baik dari perubahan yang tidak teratur dengan menggunakan kekerasan semata-mata.

Walau demikian, ternyata tidak semua hukum itu mendukung bagi keberhasilan sebuah pembangunan suatu bangsa. Hanya hukum yang baik sajalah yang akan mampu menjadi dinamisator Pembangunan. Setidaknya ada lima kualitas yang harus melekat pada hukum agar kondusif bagi pembangunan, yaitu: "*stability*", "*predictability*", "*fairness*", "*education*", dan kemampuan meramalkan. Hukum yang tidak bercirikan kelima hal ini hanya akan menjadi penghambat atau bahkan bisa menjadi penyebab kegagalan bagi sebuah pembangunan.

Para ahli berpendapat bahwa hukum yang baik itu haruslah mengandung tiga hal pokok yaitu kepastian, kemanfaatan dan keadilan. Menurut Soedikno Mertokusumo kepastian hukum merupakan "perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang, yang berarti bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu. Kepastian hukum memiliki arti "perangkat hukum suatu negara yang mampu menjamin hak dan kewajiban setiap warga negara. Sementara kemanfaatan haruslah tercipta melalui pembuatan peraturan-peraturan hukum yang memang oleh masyarakat terutama dalam rangka menciptakan pertumbuhan ekonomi bukan sebaliknya hukum dibuat hanya untuk kepentingan kelompok elit tertentu. Namun yang paling penting selain dari dua hal itu bahwa hukum haruslah mengandung unsur keadilan. Karena suatu undang-undang yang hanya menjamin unsur kepastian dan kegunaan saja

tanpa mencakup unsur keadilan di dalamnya, bukanlah hukum tetapi dia adalah undang-undang yang berprestasi hukum.²³

Dalam konteks pembangunan ekonomi, setidaknya-tidaknya menurut studi yang dilakukan Burg's, ada dua unsur kualitas dari hukum yang harus dipenuhi supaya sistem ekonomi berfungsi. *Pertama*, stabilitas (*stability*), dimana hukum berpotensi untuk menjaga keseimbangan dan mengakomodasi kepentingan-kepentingan yang saling bersaing. *Kedua*, meramalkan (*predictability*), berfungsi untuk meramalkan akibat dari suatu langkah-langkah yang diambil khususnya penting bagi negeri yang sebagian besar rakyatnya untuk pertama kali memasuki hubungan-hubungan ekonomi melampaui lingkungan modern dan tradisional.

Namun, di antara kedua unsur itu penting pula diperhatikan aspek "keadilan" (*fairness*) seperti perlakuan yang sama dan standar pola tingkah laku pemerintah, yang diperlukan untuk menjaga mekanisme pasar dan mencegah birokrasi yang berlebihan. Akan tetapi, materi muatan sebuah undang-undang yang baik saja tidak cukup untuk menjadikan hukum sebagai pendorong bagi pertumbuhan ekonomi. Menurut Friedman, selain *substance* (isi hukum), harus diperhatikan juga bagaimana *culture* (budaya hukum masyarakat) dan *structure* (instansi penegak hukum). Oleh karena itu, pembangunan hukum hendaknya dilihat secara utuh. Sudah saatnya Pembangunan hukum menggunakan pendekatan kemasyarakatan yang menyeluruh mengingat hukum bukan sekedar formalitas atau berurusan dengan soal-soal normatif semata melainkan unsur budaya hukum-pun perlu mendapat perhatian yang lebih di samping struktur dan substansinya sehingga hukum memiliki tiga tingkat keberlakuan sekaligus, yaitu:

²³ Radisman F. S. Sumbayak, *Beberapa Pemikiran Keraah Pemantapan Penegakan Hukum*, Ind-Hill, 1985. Jakarta, Hlm 25 .

- a. Keberlakuan faktual (empiris), artinya dipatuhi dan ditegakkan yaitu sejauh mana tingkah laku masyarakat itu bersesuaian dengan kaidah-kaidah hukum yang mengaturnya. Jika tingkah laku masyarakat mengacu pada keseluruhan kaidah hukum dapat dikatakan hukum telah berlaku secara faktual/efektif. Namun jika tingkah laku masyarakat berkebalikan dengan yang diatur oleh hukum, berarti hukum tidak efektif diimplementasikan;
- b. Keberlakuan formal (normatif), yaitu kaidahnya cocok dalam sistem hukum hierarkis;
- c. Keberlakuan evaluatif (filosofis), yaitu diterima dan benar (bermakna) serta memiliki sifat mewajibkan karena isinya.

Beberapa kelemahan mendasar dari Sistem Hukum Indonesia adalah:

- a. kelemahan sumber daya manusia di bidang hukum, baik menyangkut integritas, moral, keahlian profesional, kematangan intelektual maupun wisdomnya;
- b. kelemahan dalam kelembagaan hukum;
- c. kelemahan dalam sistem peradilan; dan
- d. kelemahan dalam Alternatif Penyelesaian Sengketa.

Oleh karena itu, atas dasar beberapa kelemahan tersebut di atas, sistem penataan hukum yang menunjang iklim investasi yang sehat harus diarahkan kepada:

- a. unsur falsafah dan budaya hukum;
- b. unsur materi hukum, baik berupa hukum tertulis, yurisprudensi, maupun hukum kebiasaan;

- c. unsur aparatur hukum, baik menyangkut kelembagaan hukum, sumber daya manusia, maupun manajemen (tata laksana hukum); dan
- d. unsur sarana dan prasarana.

Ada berbagai macam faktor dan alasan yang dikemukakan oleh para ahli mengapa hukum bisa menghambat pertumbuhan ekonomi. Beberapa di antaranya karena:

Pertama, hukum selalu ketinggalan jaman/ kuno sehingga tidak mampu mengikuti irama pembangunan yang terjadi secara pesat. Padahal sebagaimana diketahui, keberadaan hukum merupakan landasan pijak bagi keberhasilan pembangunan.

Kedua, hukum yang ada banyak diadopsi secara persis dari dunia barat sehingga banyak yang tidak sesuai dengan kepribadian bangsa Indonesia. Menurut Max Weber tahap perkembangan hukum atas dasar tipe dasar kekuasaan yang sah terjadi secara bertahap, yaitu pertama, bersifat kharismatis yang bertumpu pada keistimewaan seseorang; kedua, tradisional yang didasarkan pada tradisi yang turun temurun dan ketiga, rasional berdasarkan penggarapan hukum secara sistematis dan rasional. Beberapa tahapan tersebut menjadikan proses penegakan hukum akan berbeda karena keadaan masyarakat yang berbeda pula. Bagi masyarakat Indonesia, pola penegakan hukum yang modern rasional nampaknya mengalami kendala, karena masyarakat kita masih hidup di bawah dominasi tradisional dan kharismatis, sehingga penafsiran-penafsiran norma abstrak yang dilakukan penegak hukum di samping ditentukan oleh tingkat kemampuan manusianya juga diadakan oleh bentuk dominasi yang ada di dalam masyarakat tersebut. Padahal, penerapan suatu sistem hukum yang tidak berasal atau tubuh dari kandungan masyarakat merupakan masalah, khususnya di negara-

negara yang sedang berubah karena terjadi ketidakcocokan antara nilai-nilai yang menjadi pendukung sistem hukum dari negara lain dengan nilai-nilai yang dihayati oleh anggota masyarakat itu sendiri. Ketiga, terjadi disparitas atau gap antara hukum (teori/peraturan) dengan realitas masyarakat. Adanya fenomena *legal gap* ini dapat disebabkan paling tidak oleh dua hal: Suatu produk hukum positif telah "ketinggalan zaman" dalam artian bahwa pada awal masa pembentukannya suatu produk hukum positif telah mengakomodir nilai-nilai yang berkembang di masyarakat. Namun, karena nilai-nilai masyarakat yang merupakan bagian dari budaya tersebut bersifat dinamis dan berkembang sedangkan hukum positif yang ada bersifat statis, maka pada akhirnya terjadi *gap* antara substansi hukum positif tersebut dengan nilai-nilai masyarakat yang ada dikarenakan substansi hukum positif tersebut tidak mampu mengejar perkembangan nilai-nilai yang hidup di masyarakat. Faktor kedua adalah memang sejak dari awal proses pembentukan hukum positif yang ada tidak memperhatikan rasa keadilan dan nilai-nilai yang berkembang di masyarakat.

Negeri-negeri yang sekarang ini disebut negara-negara maju telah menempuh pembangunannya melalui tiga tingkat; unifikasi, industrialisasi, dan negara kesejahteraan. Pada tingkat pertama yang menjadi masalah berat adalah bagaimana mencapai integrasi politik untuk menciptakan persatuan dan kesatuan nasional. Tingkat kedua, perjuangan untuk ekonomi dan modernisasi politik. Akhirnya dalam tingkat ketiga, tugas negara yang terutama adalah melindungi rakyat dari sisi negatif industrialisasi, membetulkan kesalahan pada tahap sebelumnya, dengan menekankan kesejahteraan masyarakat. Tingkat-tingkat tersebut dilalui secara berurutan (*consecutive*) dan memakan waktu yang relatif lama. Persatuan nasional adalah prasyarat untuk memasuki tahap

industrialisasi. Industrialisasi merupakan jalan untuk mencapai negara kesejahteraan.

Indonesia meyakini bahwa pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pendapatan itu dapat dilaksanakan dalam waktu yang bersamaan. Bila kita ingin tiga tingkat Pembangunan itu dijalankan secara serentak, budaya hukum Indonesia harus dapat mengakomodasi tujuan-tujuan yang demikian itu. Kita harus memiliki hukum, institusi hukum dan profesi hukum, yang mampu menjaga integrasi dan persatuan nasional. Dapat mendorong pertumbuhan perdagangan dan industri, serta berfungsi memajukan keadilan sosial, kesejahteraan manusia, pembagian yang adil atas hak dan keistimewaan, tugas dan beban. Persatuan nasional, pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan sosial mesti dapat tercermin dalam setiap pengambilan keputusan. Dalam mencapai tujuan tersebut, kita memerlukan pembaruan hukum, institusi hukum dan profesi hukum. Pembangunan yang komprehensif harus memperhatikan hak-hak asasi manusia, keduanya tidak dalam posisi yang berlawanan, dan dengan demikian Pembangunan akan mampu menarik partisipasi masyarakat. Hal ini menjadi bertambah penting karena bangsa kita berada dalam era globalisasi, artinya harus bersaing dengan bangsa-bangsa lain.

Indonesia sebagai negara yang terlanjur ada pada saat di mana sebagian negara dunia telah mengalami proses industrialisasi atau bahkan *welfare state*, mau tidak mau harus mengikuti irama yang ada. Adalah tidak rasional jikalau Indonesia harus memulai proses pembangunannya secara urut sebagaimana negara-negara maju telah melaluinya karena Indonesia akan jauh ditinggalkan oleh negara-negara yang lain. Kuncinya adalah pembangunan dan pemberdayaan hukum harus menjadi prioritas. Tanpa hukum yang

baik dan prima, ke-3 keinginan yang ingin dicapai sekaligus di atas niscaya hanya akan menjadi isapan jempol.

Kenapa hukum yang pertama kali harus ditata sedemikian rupa? Sebab berbagai studi tentang hubungan hukum dan pembangunan ekonomi menunjukkan bahwa pembangunan ekonomi tidak akan berhasil tanpa pembaruan hukum. Dikatakan bahwa memperkuat institusi-institusi hukum adalah "*precondition for economic change*", "*crucial to the viability of new political systems*", and "*an agent of social change*". Hukum ekonomi Indonesia harus mampu menciptakan keseimbangan pembangunan antara pusat dan daerah, Jawa dan luar Jawa. Undang-Undang di bidang ekonomi diharapkan dapat mendorong investasi di daerah-daerah, sehingga lapangan kerja bisa kembali terbuka untuk memecahkan masalah pengangguran.

Faktor hukum atau faktor yuridis sangat penting dan diperhatikan oleh investor. Hal ini berkaitan dengan perlindungan yang diberikan oleh pemerintah bagi kegiatan investasi. Menurut Hulman Panjaitan, wibawa hukum dalam negeri akan mempengaruhi minat investor untuk menanamkan modalnya. Daya tarik investor untuk menanamkan modalnya akan sangat tergantung pada sistem hukum yang diterapkan, di mana sistem hukum itu harus mampu menciptakan kepastian (*predictability*), keadilan (*fairness*), dan efisiensi (*efficiency*).

3. Subsidi

Subsidi adalah bantuan uang atau komoditas, perkumpulan atau masyarakat yang umumnya diberikan oleh pihak pemerintah. Menurut Milton H. Spencer dan Orley M. Amos, Jr. dalam bukunya yang berjudul *Contemporary Economics*, subsidi adalah suatu pembayaran yang dilakukan oleh pihak pemerintah (pembayaran

dalam bentuk apapun) dalam suatu perusahaan ataupun rumah tangga agar mencapai suatu tujuan tertentu yang dapat meringankan beban penerima. Secara Singkatnya, pengertian subsidi adalah bantuan atau intensif keuangan.²⁴

Bentuk subsidi bisa Materi, Uang, Kebutuhan sembako, Barang hingga keringanan biaya. Biasanya, golongan yang menjadi penerima subsidi adalah masyarakat golongan menengah ke bawah. Subsidi yang di berikan pemerintah ini bersumber dari pajak. Jadi, uang pajak yang dipungut oleh pemerintah kembali lagi ke dalam lingkup masyarakat melalui pemberian subsidi.

Subsidi diberikan oleh pemerintah bagi masyarakat untuk meningkatkan daya beli masyarakat, daya beli atau purchasing power (kemampuan masyarakat untuk membeli) adalah kekuatan uang atau jumlah barang yang dapat dibeli oleh seorang individu dengan jumlah uang tertentu. Contohnya, Pemerintah yang memberikan subsidi kepada masyarakat golongan yang mempunyai ekonomi menengah ke bawah dengan tujuan agar beban hidup mereka menjadi lebih ringan, misalnya BBM bersubsidi berguna untuk membantu masyarakat agar biaya BBM yang mereka keluarkan lebih rendah sehingga semua kegiatan yang berkaitan dengan BBM misalnya biaya angkut barang menjadi lebih murah.

Bentuk dari Subsidi yaitu Profit Loss dan Cost Loss. Dalam Profit Loss, Subsidi merupakan biaya yang dikeluarkan untuk menutupi perbedaan dalam harga jual atau manfaat yang diberikan oleh produk dengan harga pokok atau biaya yang harus dikeluarkan dalam menghasilkan produksi tersebut. Jadi, subsidi dalam bentuk Profit Loss adalah bentuk penyamaan harga jual dan harga pokok

²⁴ Anugrah Stephen Soen, Herry Sugianto, Ricky Theodorus dan Supeni Anggraeni Mapusari, Subsidi di Indonesia, Jurnal Ekonomi, Bisnis dan Akuntansi, 2022.

untuk menutupi selisih dari untung dan rugi bagi produsen. Sedangkan pada Cost Loss, harga jual tidak berdasarkan pada harga pokok melainkan menggunakan harga pasar dimana selisih antara harga pasar dan harga jual menjadi biaya yang harus ditanggung.

Bagaimana contoh penerapannya? Sebagai contoh: LPG tabung 3 kg harga normal/ Harga pasar yang dimiliki jika dilihat harga keekonomiannya adalah Rp36.900 atau Rp12.300/Kg dan akan memiliki laba sebesar Rp 15.900, Jika Harga Pokok LPG tabung kg adalah Rp21.000 atau Rp7.000/kg. Selisih inilah antar Rp36.900 dan Rp21.000 yaitu Rp15.900 yang akan menjadi besarnya subsidi yang diberikan untuk menutupi margin keuntungan dari LPG tabung 3 kg, Sebagai wujud untuk membantu masyarakat yang kurang mampu dan membutuhkan dalam bentuk komoditas.

Manfaat dan Efek Buruknya Pelaksanaan Subsidi

Dampak Positif Subsidi

Dalam memberlakukan subsidi, adapun dampak positif atau manfaat yang diperoleh: Pertama, Meningkatkan kemampuan ekonomi, dengan adanya subsidi objek subsidi dapat mengalami penurunan dalam harga dibawah atau setara dengan harga keseimbangannya yang mana akan menjaga daya beli masyarakat. Kedua, Jika subsidi ditujukan untuk masyarakat yang berekonomi bawah atau tidak mampu, tentunya akan membantu mereka memenuhi kebutuhan ekonominya dengan harapan ekonomi mereka akan secara bertahap membaik. Ketiga, Di sisi pelaku usaha, subsidi dapat mencegah kebangkrutan usaha mereka karena subsidi harus tetap memandang keseimbangan pasar dan meningkatkan kualitas ekonominya di atas daya saing dari produk usaha dari luar negeri.

Dampak Negatif Subsidi

Sedangkan dampak negatif dari adanya subsidi ialah: Pertama, Adanya kecenderungan ketika konsumen dapat membayar atas produk yang disubsidi dibawah harga pasarnya, mereka akan melakukan pengeluaran berlebihan ketimbang berhemat akan kenikmatan yang diterimanya. Jika ini tidak diregulasi, subsidi akan menyebabkan ketidak efisienan dalam distribusinya. Kedua, Penyimpangan harga, subsidi dapat menimbulkan penyimpangan harga karena subsidi hanya bertujuan untuk program populis saja tanpa melihat efisiensinya, target subsidinya atau orang yang berhak mendapatkan subsidi berpotensi tidak dapat menikmatinya. Ketiga, Mengganggu jalannya mekanisme pasar, dikarenakan subsidi memerlukan biaya ekonomi yang sangat besar dan juga melumpuhkan pasar persaingan yang akan merugikan pihak swasta.

Dampak Subsidi Terhadap Keseimbangan Pasar

Keseimbangan harga dapat terbentuk karena adanya titik temu antara permintaan dan penawaran dengan kata lain suatu produk telah mencapai harga keseimbangannya ketika penawaran atas jumlah produknya dan permintaan atas jumlah produknya telah mencapai harga dan waktu di titik tertentu. Sedangkan pada keseimbangan pasar, akan terjadi kesimbangan ketika ada penjual yang menawarkan produknya dan bersamaan dengan pembeli yang menginginkan produk yang sama dan diikuti oleh volume yang sama.

Jadi yang sangat mempengaruhi akan keseimbangannya harga adalah interaksi antara pembeli dan penjual yang mana sesuai dengan hukum penawaran dan permintaan. Dimana permintaan akan mengalami kenaikan ketika terjadi penurunan

pada harga dan penawaran akan mengalami kenaikan ketika terjadi kenaikan pada harga. Maka dari itu, penting untuk adanya kesepakatan yang disepakati antara pembeli dan penjual agar transaksi dapat terjadi. Karena ketika penawaran terjadi terlalu tinggi/berlebihan akan dikenal sebagai surplus dan ketika permintaan terjadi terlalu tinggi/berlebihan akan dikenal sebagai shortage.

Kemudian, apa yang perlu diperhatikan oleh pemerintah dalam memberikan subsidi agar tetap menjaga keseimbangan pada pasar: Pertama, Berapa harga dan jumlah produk yang terdapat di pasar untuk memenuhi keseimbangan pada saat sebelum dan sesudah subsidi diberikan? Kedua, Berapa besarnya subsidi yang perlu diberikan oleh pemerintah agar menjadi keseimbangan pada pasar dengan memperhatikan aspek konsumen dan produsennya?

Sebagai ilustrasi, misalnya untuk memenuhi keseimbangan harga pada produk pangan gula, di pasaran satu kilogram gula di pasar dihargai 15.000/kg. Tetapi menjelang tahun baru, sering terjadi kenaikan pada harga gula di pasaran menjadi 20.000/kg yang mana menyebabkan harga keseimbangan menjadi terganggu. Melihat hal tersebut konsumen akan menurunkan daya beli mereka dan produsen akan menjadi terganggu jumlah produksinya. Menanggapi ini, pemerintah dapat campur tangan untuk menjaga keseimbangan harga pasar, salah satu cara bentuk yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah memberikan subsidi. Maka setelah subsidi diberikan kepada produsen, harga gula dapat terkendali dan permintaan akan ikut kembali menjadi stabil, yang kemudian dapat menjadikan harga gula setelah subsidi menjadi Rp 14.000,00/kg. Jadi harga barang/jasa setelah disubsidi dapat menjadi lebih murah dan juga jumlah dari barang/jasa permintaan juga dapat meningkat.

4. Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (movement) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (comoditi) dan penumpang ke tempat lain. Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Sedangkan menurut Nasution (1996) transportasi adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.

Ragam Sistem Transportasi:

1. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan atau tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial ekonomi kebudayaan dan lain sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Besarnya pergerakan sangat berkaitan dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

2. Sistem Jaringan

Sedangkan sistem jaringan merupakan moda transportasi (sarana) dan media (sarana) dan media (prasarana/infrastruktur) tempat moda transportasi bergerak. Sistem jaringan meliputi: sistem jaringan jalan raya, terminal bus, terminal bis, bandara dan pelabuhan laut.

3. Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan ditimbulkan karena interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan. Sistem pergerakan yang ada merupakan sistem pergerakan orang dan sistem pergerakan orang dan manusia.

Dalam sistem transportasi juga terdapat 5 (lima) unsur pokok, yaitu:

1. orang yang membutuhkan.
2. barang yang dibutuhkan.
3. kendaraan sebagai alat angkut.
4. jalan sebagai prasarana angkutan.
5. organisasi yaitu pengelola angkutan.

Pada umumnya jenis sarana atau jenis/moda angkutan dapat digolongkan sebagai berikut ini:

1. Udara, dengan moda pesawat dan prasarana bandara.
2. Air, dengan moda kapal dan prasarana dermaga, serta pelabuhan.
3. Darat.
 - a. Jalan raya: mobil, bus, sepeda motor.
 - b. Lain-lain: kabel, pipa

Objek dasar kajian perencanaan transportasi adalah pergerakan manusia atau barang yang pasti melibatkan banyak moda transportasi. Pemilihan moda transportasi oleh pengguna adalah waktu perjalanan, biaya, kenyamanan, keselamatan, tingkat kepopuleran suatu moda, maksud perjalanan dan kelaziman menggunakan suatu moda. Perilaku pelaku perjalanan dalam memilih moda angkutan ditentukan oleh beberapa faktor, di antaranya: karakteristik pelaku perjalanan (the characteristic of trip maker), karakteristik perjalanan (the characteristic of trip) dan karakteristik sistem transportasi (the characteristic of transportation sistem).

Faktor-faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda angkutan dapat dibagi 3 (tiga) faktor, yaitu:

1. Karakteristik pelaku perjalanan, meliputi: pemilihan kendaraan, pendapatan dan tingkat sosial.
2. Karakteristik perjalanan, meliputi: tujuan, waktu dan jarak.
3. Karakteristik fasilitas transportasi:
 - a. Secara kuantitatif, meliputi waktu tunggu, waktu yang diperlukan untuk mengakses pada moda transportasi lainnya, tarif dan ketersediaan tempat parkir.
 - b. Secara kualitatif, meliputi kenyamanan, kepercayaan dan keamanan.

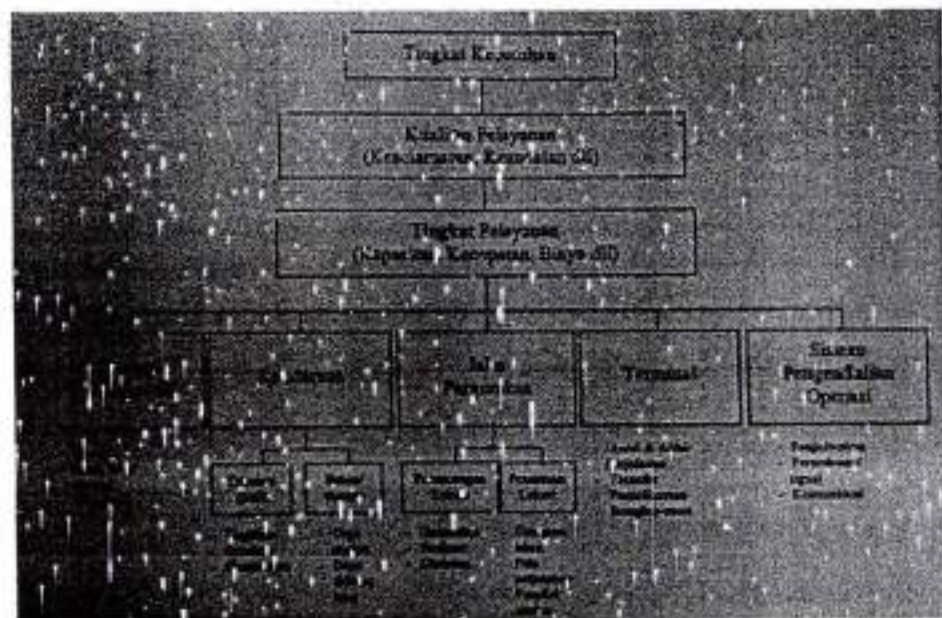


Diagram Sistem Transportasi Secara Umum (Hay, 1977)

Secara umum, penggolongan moda transportasi didasarkan pada empat unsur transportasi berikut (Kamaluddin, 2003: 17-18), yaitu:

1. Jalan

Jalan merupakan kebutuhan yang paling penting dalam transportasi. Tanpa adanya jalan tidak mungkin tersedia jasa transportasi bagi pemakainya. Jalan ditunjukan dan disediakan sebagai dasar alat angkutan untuk bergerak dari suatu tempat asal ke tempat tujuan. Unsur jalan dapat berupa jalan raya, jalan kereta api, jalan air dan jalan udara.

2. Alat Angkutan

Perkembangan dan kemajuan jalan atau alat angkutan merupakan dua unsur yang saling berkaitan satu sama lainnya. Alat angkutan dapat digolongkan dalam angkutan jalan darat, angkutan jalan air dan angkutan udara.

3. Tenaga Penggerak

Tenaga penggerak yang dimaksudkan adalah tenaga atau energi yang dipergunakan untuk menarik, mendorong atau menggerakkan alat angkutan, seperti tenaga manusia, binatang, tenaga uap, batu bara, BBM, tenaga diesel, tenaga listrik, tenaga atom dan tenaga nuklir. Penggunaan tenaga penggerak berkembang sesuai kemajuan dan pemakaian teknologi di daerah bersangkutan.

4. Aksesibilitas Penumpang Angkutan Umum.

Aksesibilitas penumpang angkutan umum ialah ukuran kemudahan bagi penumpang yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah tempat ke tempat lainnya. Istilah mudah atau sulit merupakan hal yang bersifat opini per individu yang berbeda-beda, ukuran kemudahan setiap orang berbeda, ukuran mudah bagi salah satu orang belum tentu mudah juga bagi orang lain. Oleh karena itu perlu adanya pengukuran yang mendalam berupa kinerja aksesibilitas yang memiliki tolak ukur dan dapat menyatakan aksesibilitas dengan lokasi yang tingkat aksesibilitasnya baik.

Tingkat aksesibilitas adalah kemudahan mencapai kota tersebut dari kota/wilayah lain yang berdekatan, atau bagi masyarakat yang tinggal di kota mencapai wilayah lain yang berdekatan bagi masyarakat yang tinggal di kota tersebut, semakin besar nilai suatu aksesibilitas maka semakin baik. Ada berbagai unsur yang mempengaruhi tingkat aksesibilitas, misalnya kondisi jalan, jenis alat angkutan yang tersedia, frekuensi keberangkatan, dan jarak.

Untuk menyederhanakan persoalan maka waktu tempuh

harus didasarkan atas alat angkutan yang sama, misalkan bus umum.

Aksesibilitas penumpang angkutan umum merupakan salah satu faktor penunjang keberhasilan transportasi terutama pada angkutan umum di suatu daerah. Dengan peningkatan aksesibilitas penumpang angkutan umum seperti perbaikan fasilitas penumpang, perbaikan jalur trayek angkutan umum yang semakin meluas dan merata dapat menjadi daya tarik yang sangat baik bagi masyarakat dalam menggunakan moda angkutan umum.

Dalam peningkatan aksesibilitas angkutan umum perlu diimbangi dengan efektivitas dan efisiensi dalam penggunaan angkutan umum. Pengukuran tingkat aksesibilitas penumpang angkutan umum ditinjau dari *headway*, dan kecepatan rata-rata untuk masing-masing angkutan umum. Sedangkan pengukuran tingkat ektivitas efisiensi menggunakan faktor muat penumpang, utilitas kendaraan, dan kemudahan (Ray, 2022).

- **Kecepatan**

Kecepatan rata-rata sebuah kendaraan merupakan fungsi dari jarak tempuh dan waktu tempuh rata-rata angkutan umum pada rute tersebut. Kecepatan ini dipengaruhi oleh waktu perjalanan dan waktu henti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau untuk mengisi bahan bakar.

Akibat adanya waktu menaikkan/menurunkan penumpang dan mengisi bahan bakar. Kecepatan rata-rata dirumuskan seperti di bawah ini (Ray, 2022).

$$v = \frac{SI}{MI} \dots \dots \dots (2.1)$$

Dimana:

v = Kecepatan rata-rata (km/jam)

S_i = Jarak trayek yang ditempuh kendaraan (km)

M_i = Waktu yang dipergunakan kendaraan i di jalan
($i=1, 2, 3, n$)(jam)

- *Headway*

Headway (waktu tunggu) didefinisikan sebagai ukuran yang menyatakan jarak waktu ketika bagian depan kendaraan melewati satu titik pengamatan pada ruas jalan, *headway* juga bisa disebut sebagai perbedaan waktu armada melewati suatu titik pengamatan. Rata-rata (*headway*) berdasarkan jarak merupakan pengukuran ukuran yang didasarkan konsentrasi kendaraan dirumuskan seperti dibawah ini (Ray, 2022):

$$h = \frac{t}{n} \dots \dots \dots (2.2)$$

Dimana:

ht = *Headway* jarak rata-rata n = Jumlah kendaraan di suatu panjang jalan

i = Waktu tempuh

- Efektivitas dan Efisiensi Angkutan Umum

Ukuran efektivitas dan efisiensi angkutan umum merupakan tingkat kemudahan dalam pemilihan ruang transportasi menggunakan angkutan umum, seperti kelebihan dalam penggunaannya sebagai kinerja angkutan umum. Adapun efektivitas dan efisiensi yang dimaksud adalah keselamatan, aksesibilitas tinggi, keterpaduan, kapasitas, teratur, kelancaran, kecepatan, kemudahan, tingkat operasional, utilitas kendaraan, faktor muat penumpang (*load factor*) (Marla Ayu dkk, 2012). Penelitian ini dalam menganalisis tingkat efektivitas dan efisiensi hanya ditinjau mengenai

faktor muat penumpang, utilitas kendaraan, kemudahan, dan tingkat operasional.

➤ Kemudahan

Kemudahan merupakan ukuran kemudahan dalam melakukan perjalanan transportasi, yang dapat ditentukan dengan rumus panjang jaringan jalan yang dilalui oleh angkutan umum, sehingga memperluas wilayah pelayanan. Parameter ini digunakan karena dapat menggambarkan tingkat kemudahan dengan melihat aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum dengan peningkatan jangkauan areal pelayanan angkutan umum. Kemudahan dirumuskan seperti dibawah ini (W Ramli, dkk, 2020):

$$\text{Kemudahan} = \frac{\text{panjang jaringan jalan}}{\text{luas area yang dilayani}} \dots\dots\dots (2.3)$$

• Faktor Muat Penumpang

Faktor muat penumpang adalah perbandingan antara banyaknya penumpang per jarak dengan kapasitas tempat duduk angkutan umum yang tersedia. Faktor muat penumpang diperoleh dengan cara membagikan jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk angkutan umum. Maka untuk mencari faktor muatan penumpang dapat dicari dengan (Ray, 2022) :

$$fm = \frac{\text{jumlah penumpang angkutan}}{\text{kapasitas penumpang angkutan}} \times 100\% \dots\dots\dots (2.4)$$

Dimana:

Fm = Faktor muat penumpang

- Utilitas Kendaraan

Utilitas menggambarkan efisiensi penggunaan angkutan, berdasarkan jarak yang ditempuh perhari. Kondisi lalu lintas yang padat serta penggunaan bus kota dan kecepatan perjalanan yang akan mempengaruhi tinggi rendahnya tingkat efisiensi kendaraan. Standarnya adalah 230-260 km/bus/hari. Utilitas kendaraan dapat dirumuskan sebagai berikut (W Ramli, dkk, 2020):

$$\text{Utilitas Kendaraan} = \frac{\text{Jumlah rit} \times \text{jarak tempuh}}{1 \text{ hari}} \dots\dots\dots (2.5)$$

B. Kajian Terhadap Asas/ Prinsip Yang Terkait Dengan Penyusunan Norma

Sub bab ini mengemukakan kajian terhadap asas atau prinsip yang terkait dengan¹ penyusunan norma dalam Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan. Penentuan asas ini juga memperhatikan berbagai aspek bidang kehidupan terkait dengan Peraturan Perundang-undangan yang akan dibuat dengan memperhatikan Peraturan Perundang-undangan di atasnya.

Dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik, yang meliputi:²⁵

a. kejelasan tujuan.

Asas kejelasan tujuan adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai.

²⁵ Pasal 5 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

b. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;

Asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat adalah bahwa setiap jenis Peraturan Perundang-undangan harus dibuat oleh pejabat negara atau pejabat Pembentuk Peraturan Perundang-undangan yang berwenang. Peraturan Perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh pejabat negara atau pejabat yang tidak berwenang.

c. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;

Asas kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan adalah bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan.

d. dapat dilaksanakan;

Asas dapat dilaksanakan adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas Peraturan Perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis.

e. kedayagunaan dan kehasilgunaan;

Asas kedayagunaan dan kehasilgunaan adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

f. kejelasan rumusan;

Asas kejelasan rumusan adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-undangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti

sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.

g. keterbukaan.

Asas keterbukaan adalah bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mulai dari perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian, seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas:²⁶

a) Pengayoman;

Asas pengayoman adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundangundangan harus berfungsi memberikan perlindungan untuk menciptakan ketentraman masyarakat.

b) Kemanusiaan;

Asas kemanusiaan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundangundangan harus mencerminkan perlindungan dan penghormatan hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional.

c) Kebangsaan;

Asas kebangsaan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa

²⁶ Pasal 6 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Indonesia yang majemuk dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

d) Kekeluargaan;

Asas kekeluargaan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan.

e) Kenusantaraan.

Asas kenusantaraan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan yang dibuat di daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

f) Bhineka tunggal ika.

Asas bhinneka tunggal ika adalah bahwa Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku dan golongan, kondisi khusus daerah serta budaya dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

g) Keadilan.

Asas keadilan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.

h) Kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;

Asas kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan tidak boleh memuat hal yang bersifat membedakan berdasarkan latar

belakang, antara lain, agama, suku ras, golongan, gender, atau status sosial.

i) Ketertiban dan kepastian hukum;

Asas ketertiban dan kepastian hukum adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus dapat mewujudkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum.

j) Keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.

Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu, masyarakat dan kepentingan bangsa dan negara.

C. Kajian Praktik Empiris

Praktik empiris, merupakan sarana pendukung dalam penentuan norma-norma yang akan disusun dalam naskah akademik dimaksud. Praktik Empiris pada dasarnya merupakan landasan yang digunakan sebagai dasar penentuan arah pengaturan yang nantinya termaktub dalam Peraturan Daerah Kabupaten Mimika tentang Subsidi Transportasi Wilayah Pesisir dan Pegunungan.

1. Transpotasi di Kabupaten Mimika

Keberadaan Timika sebagai ibu Kota Kabupaten Mimika memiliki peran strategis karena merupakan simpul konektivitas untuk menjangkau daerah-daerah lain. Kita ke Kabupaten lain pun harus melalui Timika. Lebih banyak mereka transit di Timika. Jadi memang Timika punya potensi besar untuk menjangkau ke daerah-daerah lain.

Dukungan untuk kelancaran distribusi logistik dan angkutan penumpang di Papua, khususnya di Kabupaten Mimika, tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Mimika Tahun 2020-2024. Pada misi ketiga bertujuan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan pelayanan dasar dan infrastruktur di wilayah pedalaman dan pesisir. Untuk itu strategi dan arahan kebijakan pembangunan daerah yang direncanakan adalah mengutamakan pemerataan dan percepatan penyediaan dan pembangunan infrastruktur dasar dan konektivitas perhubungan wilayah. Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika telah menyediakan sarana dan prasarana yang dapat mendukung program pemerintah pusat, salah satunya **subsidi perintis setiap tahun, berupa bantuan transportasi masyarakat.**

Mengingat topografi Kabupaten Mimika yang terdiri daerah pegunungan dan daerah pesisir, serta tidak semua wilayah bisa dilalui dengan moda darat. Sehingga sangat dibutuhkan sarana dan prasarana transportasi yang bertujuan mengurangi ketimpangan pembangunan, disparitas harga, dan membuka keterisolasian daerah. Pemerintah memang tengah memberikan perhatian khusus untuk penyediaan sarana dan prasana transportasi guna membuka keterisolasian daerah tersebut. Penyediaan pesawat *grand caravan*, helikopter, serta kapal LCT juga disediakan untuk dapat menjangkau daerah-daerah terpencil, baik di daerah pesisir maupun pegunungan. Prasarana pendukung pun turut disediakan berupa lapangan terbang, dermaga rakyat, dan pelabuhan rakyat.

Salah satu wilayah yang menjadi simpul distribusi logistik melalui Tol Laut di Papua ialah Timika, Kabupaten Mimika. Posisi Timika sangat strategis sebagai tempat transit barang-barang logistik Tol Laut untuk selanjutnya didistribusikan ke beberapa kabupaten di pegunungan Papua yang memiliki akses terbatas.

Pemerintah turut melaksanakan pelayanan publik angkutan laut penumpang perintis bersubsidi untuk memastikan ketersediaan konektivitas antar daerah. Kehadiran angkutan perintis berkontribusi positif terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di daerah pedalaman. Adanya angkutan perintis, selain membuka keterisolasian, juga membuka arus perdagangan yang diharapkan mampu mendorong perekonomian daerah. Hal tersebut selaras dengan tujuan dan sasaran penyelenggaraan pelayanan publik angkutan laut perintis, yaitu untuk menghubungkan daerah 3TP.

Di Kabupaten Mimika, khususnya di Pelabuhan Pomako, sektor penyeberangan perintis terus mengalami perkembangan. Hal ini diikuti dengan pembangunan infrastruktur di daerah-daerah pedalaman. Keberadaan angkutan perintis bersubsidi dapat dimanfaatkan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidup, baik kebutuhan pokok penting, hasil produksi Usaha Kecil Menengah (UKM), hasil pertanian, hasil perkebunan, hasil perikanan, hasil perindustrian, dan hasil pertambangan. Melalui penyelenggaraan angkutan jalan perintis ini, diharapkan dapat mengembangkan potensi perekonomian di wilayah Papua, sebagai penghubung wilayah, penunjang, pendorong dan penggerak pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Untuk transportasi darat, keberadaan bus keperintisan sangat penting dan diharapkan oleh masyarakat, khususnya di daerah pedalaman yang belum terjangkau sarana transportasi publik secara optimal. DAMRI selaku operator bus keperintisan di Kabupaten Mimika menyebutkan, terdapat 6 trayek yang dilayani rutin oleh 7 bus. Sementara untuk komersil, terdapat 4 bus yang melayani karyawan Freeport ke Kuala Kencana dari pukul 5 pagi dan dijemput pada pukul 5 sore. Adapun 6 trayek perintis yang dilayani DAMRI

antara lain, Timika - Kali Kamora, Timika - Iwaka, Timika - SP-VI, Timika - Mioko, Timika - Pigato, dan Timika - Ayuka.

Permintaan terhadap armada bus ini sangat tinggi, hal ini tidak diikuti dengan kemampuan membayar yang tinggi pula. Sehingga berdampak pada pendapatan DAMRI sendiri. Meski demikian, kesadaran akan pentingnya kehadiran bus perintis DAMRI untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di Kabupaten Mimika, operasional bus ini tetap terus berjalan. Ke depan akan ada rencana pengembangan trayek ke SP-VII. Bus perintis ini nantinya akan memiliki volume penumpang sebanyak 19 orang.

Pemerintah diharapkan dapat memberikan bantuan tambahan bus perintis di Kabupaten Mimika. Mengingat kebutuhan mobilitas masyarakat di sana sangat tinggi, sehingga armada bus perintis perlu ditambah dan mendapat perbaikan akan kerusakan armada demi kenyamanan dan keselamatan penumpang DAMRI.

Bidang transportasi udara, Program Jembatan Udara merupakan pelaksanaan angkutan udara kargo dari satu bandara ke bandara lainnya dan/atau dari bandara ke bandara di daerah 3TP. Program ini pun menjadi salah satu perwujudan program Nawacita ke-3, yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan.

Papua dan Papua Barat terpilih menjadi *pilot project* Program Jembatan Udara. Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Hubungan Udara menginisiasi Program Jembatan Udara untuk daerah terluar di Timika Ibu Kota Kabupaten Mimika, Papua; Dekai (Ibu Kota Kabupaten Yahukimo, Papua) dan Wamena (Ibu Kota Kabupaten Jayawijaya, Papua).

Jembatan Udara ini adalah satu inisiatif yang baru kita lakukan. Kita lihat disparitas itu terjadi di bagian Indonesia Barat dan Timur, tetapi disparitas yang paling signifikan itu terjadi di daerah pinggiran, ketinggian, dan batas-batas negara yang hanya dapat dijangkau dengan pesawat udara. Oleh karenanya Kementerian Perhubungan menginisiasi Jembatan Udara. Untuk *pilot project* kita lakukan dari Timika, Dekai, dan Wamena.

Program Jembatan Udara terdiri dari angkutan perintis dan kargo, yang melayani penerbangan dari Kabupaten Mimika menuju wilayah distrik di sekitar Papua. Penerbangan perdana dilakukan untuk dua rute yaitu Timika-Wamena dan Timika-Dekai pada November 2017. Dalam pelaksanaannya, Program Jembatan Udara melayani penerbangan perintis penumpang, udara kargo, dan kargo perintis. Perintis kargo merupakan layanan distribusi langsung menuju distrik, sehingga tidak dipungut biaya sepeser pun. Sedangkan kargo udara hanya melayani distribusi sampai Wamena, sehingga hanya mendapatkan subsidi sebanyak 50%.

Adapun pesawat yang mengakomodir layanan tersebut yaitu PT Smart Cakrawala Airvision untuk perintis penumpang, Susi Air untuk penumpang dan kargo perintis, Asian One khusus kargo perintis, dan Tirigana Air untuk udara kargo. Jenis pesawat yang digunakan untuk distribusi, dibagi kembali menjadi dua paket. Paket pertama yaitu lokasi bandara yang bisa didarati dengan pesawat besar seperti di Wamena. Sedangkan paket kedua yaitu lokasi bandara yang hanya bisa didarati oleh pesawat kecil, seperti di Jira yang hanya memiliki *runway* sepanjang 500 meter.

Sesuai Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 270 Tahun 2019 tentang Rute dan Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Untuk Penumpang Serta Penyelenggara dan Lokasi Subsidi Angkutan Bahan Bakar Minyak (BBM) Pesawat Udara

Untuk Kegiatan Angkutan Udara Perintis Penumpang Tahun Anggaran 2020, dan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 272 Tahun 2019 tentang Rute dan Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo dan Subsidi Angkutan Udara Kargo Serta Penyelenggara dan Lokasi Subsidi Angkutan Bahan Bakar Minyak (BBM) Pesawat Udara Untuk Angkutan Udara Perintis Kargo, Sebagai Pelaksanaan Program Jembatan Udara Tahun Anggaran 2020, bahwa Korwil Timika menyelenggarakan Subsidi Angkutan Udara Perintis Baik Perintis penumpang maupun kargo, untuk Subsidi Angkutan Udara Perintis penumpang berjumlah 26 rute dan Subsidi Perintis Kargo berjumlah 7 (tujuh) rute dan ditambah dengan Subsidi Angkutan Udara Kargo yang berjumlah 1 (satu) rute.

a. Rute Subsidi Angkutan Udara Perintis Penumpang; antara lain:

1. Timika - Beoga;
2. Timika - Akimuga;
3. Timika - Potowai buru;
4. Timika - Bilogai;
5. Timika - Ilaga;
6. Timika - Kepi;
7. Timika - Kenyam;
8. Timika - Sinak;
9. Timika - Ewer;
10. Timika - Waghete;
11. Timika - Moanamani;
12. Timika - Enarotali;
13. Timika - Kokonao;
14. Timika - Jila;
15. Timika - Jita;
16. Timika - Tsinga;
17. Timika - Alama;

18. Timika – Paro;
19. Timika – Wangbe;
20. Timika – Kilmit;
21. Timika – Kampiraya;
22. Timika – Duma;
23. Timika – Agadugume;
24. Timika – Bina;
25. Timika – Doufo;
26. Timika – Arwanop.

b. Rute Subsidi Angkutan Udara Perintis Kargo, antara lain:

1. Timika – Beoga;
2. Timika – Ilaga;
3. Timika – Sinak;
4. Timika – Kenyam;
5. Timika – Jila;
6. Timika – Alama;
7. Timika – Arwanop.

c. Rute Subsidi Angkutan Udara Kargo, antara lain:

1. Timika – Wamena.

2. Kependudukan dan Perekonomian Kabupaten Mimika

Secara umum, jumlah penduduk di Kabupaten Mimika di tahun 2021 mengalami peningkatan yang cukup signifikan dibandingkan dengan hasil sensus penduduk di tahun 2010. Hasil sensus penduduk pada tahun 2021 menunjukkan jumlah penduduk Kabupaten Mimika sebanyak 316.295 jiwa. Selama periode 2010 hingga 2020, laju pertumbuhan penduduk Kabupaten Mimika sebesar 70,02 persen. Sedangkan di tahun 2020, jumlah penduduk Kabupaten Mimika sebanyak 311.969 jiwa. Pada Tahun 2020,

persebaran penduduk di Kabupaten Mimika didominasi di Distrik Mimika Baru sebanyak 45,81 persen dari total penduduk. Jika dibandingkan menurut kelompok umur, penduduk Kabupaten Mimika didominasi oleh penduduk usia produktif (15 - 64 tahun) sebesar 64,49 persen. Dengan luas wilayah sebesar 21.693,51 km², kepadatan penduduk di Kabupaten Mimika sebesar 14 - 15 jiwa per km².²⁷

Nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Mimika selama periode 2019-2023 terus meningkat dan pertumbuhan ekonomi yang cenderung menunjukkan arah positif. Nilai PDRB Kabupaten Mimika (adh Berlaku) tahun 2023 PDRB Kabupaten Mimika sebesar 126,87 triliun rupiah meningkat sebesar 7,90 persen dari tahun 2022. Peningkatan nilai tersebut dipengaruhi oleh adanya perubahan harga dan juga perubahan volume. Selain dinilai atas dasar harga (adh) Berlaku, PDRB menurut pengeluaran juga dinilai adh Konstan 2010 atau adh berbagai produk yang dinilai dengan harga pada tahun 2010. Melalui pendekatan penghitungan adh konstan, PDRB di masing-masing tahun dapat memberikan gambaran tentang perubahan PDRB secara volume atau secara kuantitas saja (tanpa ada pengaruh perubahan harga). PDRB komponen pengeluaran adh Konstan menggambarkan perubahan atau pertumbuhan ekonomi secara riil, utamanya berkaitan dengan peningkatan volume konsumsi akhir. Selama kurun waktu 2019-2023, gambaran tentang perkembangan ekonomi Kabupaten Mimika berdasarkan PDRB adh Konstan. Sama halnya dengan PDRB adh Berlaku, seluruh komponen pengeluaran akhir PDRB adh Konstan juga menunjukkan peningkatan dari tahun ke tahun.²⁸

²⁷ Kabupaten Mimika Dalam Angka 2024*, Badan Pusat Statistik Kabupaten Mimika. Mimikakab.Bps.Go.Id.

²⁸ Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Menurut Pengeluaran 2024*, Badan Pusat Statistik Kabupaten Mimika. Mimikakab.Bps.Go.Id.

3. Perkembangan Transportasi Mimika

a) Perkembangan Transportasi Laut

1) Arus Penumpang

Laju perkembangan jumlah penumpang transportasi laut pada Pelabuhan Pomako selama Juli 2024 menunjukkan penurunan pada jumlah penumpang berangkat dan pada jumlah penumpang datang dibandingkan bulan sebelumnya. Adapun perkembangan penumpang berangkat menggunakan angkutan laut selama Juli 2024 dirangkum dalam Tabel 2.1 di bawah ini. Jumlah penumpang yang berangkat menggunakan angkutan laut dalam negeri di Pelabuhan Pomako pada Juli 2024 tercatat sebanyak 2.074 orang atau turun sebesar 24,50 persen dibanding Juni 2024 yang sebanyak 2.747 orang. Secara kumulatif jumlah embarkasi penumpang angkutan laut selama Januari-Juli 2024 mencapai 15.702 orang atau meningkat sebesar 3,58 persen bila dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun 2023 yang sebanyak 15.160 orang.²⁹

Tabel 2.1 Perkembangan Penumpang Berangkat dan Datang Angkutan Laut Dalam Negeri Pelabuhan Pomako, Juli 2024

Penumpang	Jumlah Penumpang			Kumulatif Jumlah Penumpang		
	Juni 2024 (orang)	Juli 2024 (orang)	Perubahan (%)	Jan-Juli 2023 (orang)	Jan-Juli 2024 (orang)	Perubahan (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Berangkat	2.747	2.074	-24,50	15.160	15.702	3,58
2. Datang	3.124	3.106	-0,51	23.233	18.422	-20,71

²⁹ Badan Pusat Statistik Kabupaten Mimika, Berita Resmi Statistik No. 04/07/94/Th. XXVII, 2 September 2024 "Perkembangan Transportasi Mimika Juli 2024".

Jumlah penumpang yang datang dengan menggunakan angkutan laut dalam negeri di Pelabuhan Pomako pada Juli 2024 tercatat sebanyak 3.108 orang atau turun sebesar 0,51 persen bila dibandingkan Juni 2024 yang sebanyak 3.124 orang. Dibandingkan periode Januari-Juli 2023, arus debarkasi penumpang pada periode Januari-Juli 2024 menurun sebesar 20,71 persen dari 23.233 orang menjadi 18.422 orang. Sementara itu, jumlah data penumpang datang maupun penumpang berangkat di Pelabuhan Amamapare belum tersedia dikarenakan di pelabuhan tersebut belum menyediakan angkutan penumpang.

2) Arus Bongkar-Muat Barang

Volume barang yang dimuat pada Juli 2024 tercatat sebesar 25.668 ton atau naik sebesar 12,06 persen dibandingkan bulan sebelumnya yang sebesar 22.906 ton. Di Pelabuhan Amamapare, volume muat barang pada Juli 2024 tercatat sebesar 8.035 ton atau naik sebesar 65,13 persen dibandingkan Juni 2024 yang sebesar 4.866 ton, sedangkan volume muat barang pada Juli 2024 di Pelabuhan Pomako sebesar 17.633 ton atau turun sebesar 2,26 persen dibandingkan Juni 2024 yang sebesar 18.040 ton. Secara kumulatif, volume barang yang dimuat pada Januari-Juli 2024 di kedua pelabuhan sebesar 479.216 ton, mengalami penurunan sebesar 22,20 persen bila dibandingkan dengan Januari-Juli 2023 yang sebesar 615.988 ton. Dilihat menurut pelabuhan, volume barang secara kumulatif yang dimuat di Pelabuhan Amamapare turun 29,07 persen. Sedangkan volume muat kumulatif di Pelabuhan Pomako naik sebesar 20,77 persen.

Tabel 2.2 Perkembangan Muat Barang Angkutan Laut Dalam Negeri
Pelabuhan Amamapare dan Pelabuhan Pomako, Juli 2024

Pelabuhan	Volume Muat Barang			Kumulatif Volume Muat Barang		
	Juni 2024 (Ton)	Juli 2024 (Ton)	Perubahan (%)	Jan-Juli 2023 (Ton)	Jan-Juli 2024 (Ton)	Perubahan (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Amamapare	4.866	8.035	65,13	531.135	376.737	-29,07
2. Pomako	18.040	17.633	-2,26	84.853	102.479	20,77
Total	22.906	25.668	12,06	615.988	479.216	-22,20

Selanjutnya, berdasarkan Tabel 2.3, volume barang yang dibongkar pada Juli 2024 sebesar 109.910 ton atau naik sebesar 24,20 persen dibanding bulan sebelumnya yang sebesar 88.496 ton. Di Pelabuhan Amamapare, volume bongkar barang pada Juli 2024 tercatat sebesar 45.714 ton atau naik sebesar 68,54 persen dibandingkan Juni 2024 yang sebesar 27.124 ton, sedangkan di Pelabuhan Pomako volume bongkar barang tercatat sebesar 64.196 ton atau naik sebesar 4,60 persen dibandingkan Juni 2024 yang sebesar 61.372 ton.

Tabel 2.3 Perkembangan Bongkar Barang Angkutan Laut Dalam Negeri
Pelabuhan Amamapare dan Pelabuhan Pomako, Juli 2024

Pelabuhan	Volume Bongkar Barang			Kumulatif Volume Bongkar Barang		
	Juni 2024 (Ton)	Juli 2024 (Ton)	Perubahan (%)	Jan-Juli 2023 (Ton)	Jan-Juli 2024 (Ton)	Perubahan (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Amamapare	27.124	45.714	68,54	635.537	303.381	-52,26
2. Pomako	61.372	64.196	4,60	399.445	381.777	-4,42
Total	88.496	109.910	24,20	1.034.982	685.158	-33,80