

# Perencanaan Pembangunan Daerah Otonomi Khusus

(Studi Transportasi Darat dan Laut Menuju Distrik Enclave Oe-Cusse Ambeno, Timor Leste)

**Francelino Sarmiento Martins**

Program Magister Ilmu Administrasi Publik, Universitas Brawijaya Malang

**Email:** [dndpa.2010@gmail.com](mailto:dndpa.2010@gmail.com)

**Abstrak :** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis minimnya sarana dan prasarana transportasi untuk distrik Oe-Cusse Ambeno, yang merupakan daerah kantong (enclave) yang letaknya berada di tengah-tengah wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang juga merupakan wilayah yang berbatasan langsung dengan beberapa wilayah NTT. Keterbatasan atau minimnya sarana transportasi baik transportasi darat, laut maupun udara, merupakan situasi yang masih dirasakan oleh masyarakat Oe-Cusse Ambeno sepanjang Timor Timur menjadi Negara Republik Demokrasi Timor-Leste. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hasil temuan di lapangan menunjukkan bahwa masih minimnya sarana dan prasarana transportasi, pemerintah masih menghadapi beberapa kendala terkait dengan masalah transportasi darat yang menghubungkan Oe-Cusse dengan Ibu kota Negara Republik Demokrasi Timor Leste (NRDTL). Masih terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi peran pemerintah dalam merencanakan pembangunan transportasi yang antara lain; 1) Faktor-faktor yang mendukung: a) Pemakai jasa transportasi yang selalu meningkat, b) Tuntutan layanan jasa transportasi oleh masyarakat Oe-Cusse Ambeno, c) Adanya status baru Oe-Cusse Ambeno sebagai Wilayah Administrasi Khusus dan Zona Spesial Ekonomi Sosial dan Perdagangan, d) Oe-Cusse Ambeno sebagai daerah kantong dan daerah perbatasan. 2) Faktor-faktor yang menghambat; a) faktor politik dan keamanan, b) belum adanya kerjasama yang maksimal antar kedua negara (RDTL-RI) dibidang transportasi, c) belum adanya selesainya masalah perbatasan batas antar kedua negara, d) pemerintahan masih bersifat sentralisasi

*Kata kunci: Peran pemerintah, perencanaan pembangunan transportasi, infrastruktur*

*Abstract : The lack of transportation facilities and infrastructure for the district of Oe-Cusse Ambeno, which is an enclave located in the middle of the region of Indonesian Republic, an area which is directly adjacent to several area of NTT (East Nusa Tenggara). The limitation or the lack of land, sea, and air means of transportation is a very alarming situation since East Timor became the Democratic Republic of Timor-Leste. The findings show that the lack of transportation facilities and infrastructure is due to the fact that the government still faces several constraints related to land transportation connecting Oe-Cusse with the capital of Democratic Republic of Timor-Leste. There are several factors that affect the role of government in planning the development of transportation namely; 1) supporting factors: a) the increasing number of transportaion service users , b) the demands of public transportation service by Oe-Cusse Ambeno people, c) The existence of a new status of Oe-Cusse Ambeno as a Special Administrative Region and the Special Economic Zone of Social and Trade , d) Oe-Cusse Ambeno is considered as both enclave and border areas. 2) hindering factors; a) political and security factors, b) the absence of maximum cooperation between the two countries (Democratic Republic of Timor-Leste -Indonesian Republic) in transportation sector, c) the border issue between the two countries is still debatable and d) the administration is still centralized.*

*Key words: the role of government, the development planning of transportation, infrastructure*

## PENDAHULUAN

Oe-Cusse Ambeno adalah salah satu Distrik di Negara Republik Demokratik Timor-Leste yang dikenal dengan daerah enclave (kantong). Dijuluki sebagai daerah enclave karena

secara geografis letaknya terpisah dari 12 distrik lainnya di Timor-Leste dan berada di wilayah Negara Republik Indonesia yang diapit oleh 3 kabupaten di Propinsi Nusa Tenggara Timur, yakni Kabupaten Belu, Kabupaten Timor Tengah Utara dan Kabupaten Kupang, dengan luas wilayah 817.23 km<sup>2</sup>. Tanpa jembatan daratan yang menghubungkannya dengan distrik lainnya, daerah enclave ini terletak kira-kira 80 kilometer ke arah barat dari perbatasan internasional yang utama yang memisahkan Timor-Leste dengan Timor Barat wilayah Indonesia di Batugede. (Profile Distrik Enclave Oe-Cusse, 2012). Ketika Timor Timur memisahkan diri dari Negara Kesatuan Republik Indonesia melalui proses jajak pendapat pada tahun 1999, mayoritas rakyat Kabupaten Oe-Cusse Ambeno, memilih untuk tetap menjadi bagian dari Timor-Leste, walaupun secara geografis Kabupaten Oe-Cusse Ambeno berada di kantong wilayah NKRI.

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi, akan menjadi kunci untuk menarik sejumlah besar pengunjung ke Oe-Cussi Ambeno, yang akan meningkatkan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja baru dan peluang pendapatan bagi masyarakat. Dari keunikan yang dimiliki oleh Oe-Cusse Ambeno sebagai daerah enclave, dalam konstitusi RDTL Pasal 5 dan Pasal 71, ditetapkan sebagai daerah otonomi khusus. Konstitusi RDTL Pasal 5 dan Pasal 71 merupakan landasan hukum keluarnya Undang-Undang No. 3/2014, tanggal 18 Juni, tentang Pembentukan Wilayah Administratif Spesial Oe-Cusse Ambeno (*Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno*) dan didirikannya Zona Spesial Ekonomi Sosial dan Perdagangan (*Zona Especial de Economia Social e Mercado*).

Sepanjang Timor Timur menjadi Negara Republik Demokrasi Timor-Leste (RDTL) masyarakat Oe-Cusse Ambeno mengalami kesulitan aksesibilitas transportasi publik terutama transportasi darat. Selain transportasi darat sarana transportasi laut juga masih sangat minim. Sebagaimana diketahui bahwa keberhasilan pembangunan suatu wilayah juga sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Pembangunan transportasi sangat penting artinya dalam menggerakkan dinamika pembangunan karena transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah. Transportasi juga memiliki fungsi strategis dalam merekat integritas wilayah. Jika dilihat dari kepentingan publik, sistem transportasi yang meliputi transportasi darat, laut dan udara mengemban fungsi pelayanan publik dalam skala domestik maupun internasional. Transportasi merupakan salah satu aspek dalam sistem infrastruktur wilayah. Kebutuhan akan infrastruktur wilayah, misalnya transportasi, tidak terlepas dari peran dan fungsinya terhadap pembangunan wilayah. Peran dan fungsi prasarana wilayah dalam pembangunan adalah sebagai pengarah pembentukan struktur tata ruang, pemenuhan kebutuhan wilayah, pemacu pertumbuhan suatu wilayah, dan pengikat wilayah.

Sebagian besar masyarakat Oe-Cusse Ambeno sangat tergantung kepada angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian masyarakat pada wilayah kantong ini tergolong miskin dan tidak memiliki kendaraan pribadi. Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Selain itu pentingnya alat transportasi adalah untuk menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke wilayah tersebut seperti sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan. Saat ini pemerintah hanya menyediakan satu unit kapal Feri, khusus untuk melayani masyarakat Oe-Cusse Ambeno dan pulau Atauro. Kapasitas kapal Ferry Berlin Nakroma hanya mampu memuat 280 penumpang dan melakukan dua kali pelayaran dalam seminggu. Selama pemerintahan transisi hingga penyerahan kekuasaan kepada Timor-Leste oleh UNTAET, transportasi darat Dili menuju

Oe-Cusse Ambeno dan sebaliknya tidak bisa dilewati oleh jasa angkutan umum seperti bus, truck pengangkut barang.

Morlok (1988), mengemukakan bahwa akibat perbedaan tingkat pemilikan sumber daya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa atau wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dihantarkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum.

Dengan didukung sarana dan prasarana transportasi akan membuat pembangunan lebih mudah dan lancar karena akan memudahkan aksesibilitas antar daerah. Pembangunan di sektor transportasi juga dapat meningkatkan kondisi ekonomi masyarakat dan meningkatkan kesejahteraan sosial. Asumsi yang digunakan adalah dengan pembangunan suatu jalur transportasi maka akan mendorong tumbuhnya fasilitas-fasilitas lain yang tentunya bernilai ekonomis. Memahami sangat strategisnya peranan transportasi dalam perekonomian dan pembangunan, maka infrastruktur dan sarana transportasi harus disediakan, direncanakan dan dikembangkan secara handal dan bekemampuan tinggi untuk melayani permintaan (kebutuhan) akan jasa transportasi, yang menunjukkan dinamika perkembangan pembangunan yang cenderung semakin meningkat pada masa depan. Perencanaan pembangunan transportasi masa depan harus didesain sebaik-baiknya, secara tepat dan berkelanjutan. *The future transportation* merupakan kebutuhan dan tantangan bagi terwujudnya tata kehidupan masyarakat modern. (Adisasmita,2012:2)

Dalam Rencana Strategis Pembangunan Nasional Timor-Leste 2011-2030, (*Plano Estrategico Dezenvolvimento Nacional de Timor-Leste 2011-2030*) pembangunan infrastruktur merupakan salah satu prioritas pembangunan nasional Timor-Leste karena dengan pembangunan infrastruktur mampu mengembangkan ekonomi dan sosial, meningkatkan produktivitas, menciptakan lapangan kerja, terutama di daerah pedesaan dan mendukung pengembangan sektor swasta. Selain itu pentingnya pembangunan infrastruktur adalah untuk menghubungkan masyarakat, mempromosikan pembangunan pedesaan, industri dan pariwisata, dan memberikan akses ke pasar. Jalan-jalan adalah modus utama transportasi dan memungkinkan pengembangan dan sirkulasi sumber daya, baik untuk daerah pedesaan dan perkotaan. Ini sangat penting untuk kebanyakan sektor lain dan mendukung pemberian jasa masyarakat, pelayanan kesehatan dan pendidikan.

### **Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi dan studi dokumen serta menggunakan analisis data kualitatif model intraktif (Miles and Huberman, dan Saldanha, 2003).

### **Hasil dan Pembahasan**

#### **Peran pemerintah dalam merencanakan pembangunan transportasi darat dan laut menuju distrik enclave Oe-Cusse**

#### **Peran pemerintah dalam merencanakan pembangunan transportasi darat.**

Berdasarkan kesimpulan fenomena data sebelumnya bahwa tingkat mobilitas atau pergerakan orang dari dan ke enclave Oe-Cusse Ambeno sangat tinggi, akan tetapi sarana transportasi yang tersedia sangat terbatas. Situasi ini membuat warga masyarakat enclave Oe-Cusse Ambeno sering melakukan tuntutan agar pemerintah menyediakan sarana transportasi sesuai dengan tingkat mobilitas yang ada. Dalam pada itu organisasi pemerintah merupakan institusi perencana yang bertanggungjawab melakukan perencanaan pembangunan daerah, karena pembangunan pada dasarnya merupakan tugas pemerintah dalam rangka memenuhi

kewajiban-kewajibannya kepada masyarakat. Terkait dengan tingginya tingkat mobilitas masyarakat Oe-Cusse Ambeno dan keterbatasan sarana transportasi untuk daerah enclave Oe-Cusse merupakan tanggung jawab pemerintah baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah dalam hal ini kementerian transportasi dan komunikasi yang ada di pusat maupun di daerah termasuk kepala wilayah setempat sebagai institusi perencana pembangunan. Politik dan keamanan, belum adanya undang-undang tentang lintas batas, masalah tapal batas, serta lambatnya pelimpahan wewenang dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah enclave Oe-Cusse Ambeno merupakan kendala bagi pemerintah untuk merumuskan suatu perencanaan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemerintah daerah di distrik Oe-Cusse tidak mempunyai wewenang penuh sehubungan dengan sistem perencanaan yang masih bersifat top-down planning dan sistem pemerintah yang masih sentralisasi, sehingga segala sesuatu harus menunggu keputusan dari pemerintah pusat. Ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, atau dengan kata lain bahwa kalau kegiatan ekonominya meningkat maka kebutuhan angkutan meningkat pula. Terkait dengan dampak transportasi terhadap pembangunan ekonomi, maka menurut Litman, (2010) dalam Aghadiaye, dkk (2013) bahwa *“Transportation policy and planning decisions often have significant economic development impacts by affecting government and consumer expenditures employment opportunities, resource, consumption, productivity”*. Artinya bahwa keputusan kebijakan transportasi dan perencanaan sering mempunyai dampak pembangunan ekonomi yang signifikan dengan mempengaruhi pemerintah dan pengeluaran konsumen, kesempatan kerja, sumber daya, konsumsi dan produktivitas

**Peran pemerintah dalam merencanakan pembangunan transportasi laut (*maritime transportation*).**

Dari kesimpulan fenomena data sebelumnya, bahwa dengan keterbatasan daya angkut kapal ferry Berlin Nakroma terhadap orang, barang-barang seperti sembako (misalnya beras dan minyak goreng), material bangunan seperti cement, besi beton dan material bangunan lainnya mengalami kenaikan harga, karena daya angkut sedikit tetapi tarif angkut tinggi. Ini bertolak belakang dengan salah satu manfaat jasa transportasi yaitu manfaat ekonomi. Dalam manfaat ekonomi tersedianya jasa transportasi yang cukup atau berkapasitas akan memperluas pasar, dengan tersedianya jaringan transportasi yang luas maka pengiriman barang ke berbagai pasar yang jauh letaknya dapat dilaksanakan secara lancar, menstabilkan harga barang, dengan tersedianya fasilitas transportasi yang lancar, maka kekurangan barang di suatu daerah dapat didatangkan barang dari daerah lain, sehingga tingkat harga barang menjadi seimbang dan bisa dijangkau oleh masyarakat miskin.

Dalam kaitannya dengan tuntutan penambahan sarana jasa transportasi yang merupakan permintaan turunan, Morlock (1988:451) bahwa permintaan jasa transportasi sebagian besar diturunkan dari teori ekonomi mengenai pilihan konsumen. Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari kebutuhan seseorang yaitu pertama untuk berjalan dari satu tempat atau lokasi ke tempat atau lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan. Dan ke dua permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan. Dalam konteks pengembangan wilayah, masalah permintaan (*demand*) dan penawaran (*supply*) akan jasa transportasi dapat dilakukan dengan cara membandingkan ketersediaan fasilitas (sarana dan prasarana) transportasi dengan permintaan jasa transportasi. Dalam kenyataannya di Distrik Oe-Cusse Ambeno, ketersediaan fasilitas (sarana dan prasarana) transportasi sebagai unsur supply adalah relatif terbatas (sangat kurang) dibandingkan kebutuhan jasa transportasi sebagai unsur demand.

Selanjutnya Adisasmita (2011:25), bahwa Ketidakseimbangan fasilitas yang tersedia terhadap kebutuhan masyarakat akan pelayanan transportasi, akan mengakibatkan dampak negatif seperti: a) Sebagian hasil pertanian atau hasil-hasil produksi lokal seperti komoditas pertanian, tanaman pangan, perkebunan dan perikanan dan lainnya tidak dapat dipasarkan ke luar daerah; b) Mobilitas penduduk antar daerah sangat rendah; c) Terjadinya berbagai daerah terisolasi, terpencil, dan daerah tertinggal; d) Tingkat kesenjangan antara daerah-daerah yang memiliki fasilitas transportasi terbatas dengan daerah-daerah maju yang berada disekitarnya menjadi semakin tajam, dan; e) Berbagai kendala yang dihadapi seperti kendala geografis, demografis, infrastruktur, kelembagaan dan lainnya sangat berat untuk di atasi. Penyediaan fasilitas sarana dan prasarana transportasi yang mampu melayani perekonomian dan pembangunan, harus tersedia dalam kapasitas yang cukup agar supaya dapat memberikan pelayanan transportasi yang cepat, lancar dan selamat. Terkait dengan penjelasan tersebut di atas menurut Schumer, (1968) dalam Adisasmita (2012:9), mengemukakan bahwa tersedianya jasa transportasi yang cukup besar (berkapasitas) memberikan manfaat ekonomi, misalnya; (a) memperlancar pasar, (b) menstabilkan harga barang, dan (c) mendorong daerah-daerah untuk melakukan spesialisasi produksi sesuai dengan potensi sumberdaya yang dimilikinya.

Situasi keterbatasan sarana transportasi dapat melumpuhkan kegiatan perekonomian di wilayah atau tempat yang mereka tempati. Sebagaimana di daerah enclave Oe-Cusse Ambeno, hampir seluruh sembilan bahan pokok (Sembako) dan material bangunan disupply dari Ibu Kota Negara republik demokrasi Timor-Leste. Lebih lanjut menurut Morlok (1985 dalam Alber, dkk (2014:3), mengemukakan bahwa peran transportasi meliputi: a) Peran transportasi pada sektor ekonomi, dimana transportasi dapat memperbesar jangkauan terhadap sumber yang dibutuhkan suatu daerah dan memungkinkan digunakannya sumber yang lebih murah ataupun lebih tinggi mutunya; b) Peran sosial, dimana transportasi dapat menimbulkan pola kegiatan lain sebagai alternatif. Hal ini ditunjukkan dengan bertambahnya kecepatan berkurangnya biaya transportasi mengakibatkan bertambah luasnya variasi ruang kegiatan manusia. Sehingga penyebaran atau pemutusan lokasi pemukiman atau kegiatan ekonomi dapat lebih mudah dilaksanakan; c) Peran politik, dimana transportasi dapat memudahkan kegiatan pemerintah suatu wilayah yang luas oleh suatu pusat kekuasaan tertentu dan dapat menyeragamkan penerapan hukum dan keadilan.

#### **Pembangunan infrastruktur bidang transportasi di Oe-Cusse Ambeno.**

Pembangunan infrastruktur di bidang transportasi darat meliputi, infrastruktur jalan, jembatan, terminal, bandar udara dan pelabuhan. Dengan ditetapkannya Oe-Cusse Ambeno sebagai wilayah administrasi khusus dan zona spesial sosial ekonomi dan perdagangan, diharapkan pemerintah otoritas setempat dapat membangun wilayah enclave Oe-Cusse Ambeno sesuai dengan program-program pembangunan yang telah ditetapkan, terutama pembangunan infrastruktur dasar seperti jalan, jembatan, pelabuhan, bandara, terminal, listrik, air bersih dan infrastruktur dasar lainnya yang sebagian besar kondisinya masih rusak, sehingga masyarakat atau penduduk yang tinggal di daerah pedalaman, dapat akses ke pusat kota dan tempat-tempat lain seperti rumah sakit, pasar, sekolah dan lain sebagainya yang dapat menunjang kehidupan mereka.

Dalam kaitannya dengan pembangunan infrastruktur, Fox (2004) mendefinisikan infrastruktur sebagai *“those service derived from the set of public work traditionally supported by the public sector to enhance the private sector production and to allow for household consumption”* Mottef (2003), mendefinisikan infrastruktur tidak hanya terbatas pada sudut pandang ekonomi melainkan juga pertahanan dan keberlanjutan pemerintah. Lebih

lanjut J'afar M.(2007), menyatakan bahwa, infrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan jangka pendek menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi dan jangka menengah dan jangka panjang akan mendukung peningkatan efisiensi produktivitas sektor-sektor terkait. Infrastruktur sebagai jawaban bagi negara-negara yang ingin mendorong pertumbuhan ekonomi, dengan membantu penanggulangan kemiskinan, meningkatkan kualitas hidup, mendukung tumbuhnya pusat ekonomi dan meningkatkan mobilitas barang dan jasa serta meredakan biaya aktifitas investor dalam dan luar negeri.

### **Faktor pendukung proses pembangunan transportasi darat dan laut.**

#### **a. Jumlah pemakai jasa transportasi yang selalu meningkat pada musim tertentu;**

Ketika memasuki hari-hari raya seperti paskah, natal dan tahun baru, hari orang kudus, liburan panjang sekolah, akhir pekan, dan even-even lainnya, jumlah pemakai jasa transportasi dari Dili ke Oe-Cusse dan Oe-Cusse ke Dili terjadi peningkatan volume penumpang dan jumlah penumpang menurun pada hari-hari biasa. Akibat dari peningkatan jumlah penumpang sering kali terjadi penundaan keberangkatan, karena ketidakseimbangan antara sarana transportasi yang ada dengan pemakai jasa transportasi, dan ini berdampak pada tujuan keberangkatan para penumpang. Sehingga ini menjadi salah satu faktor pendukung bagi pemerintah untuk merencanakan pengadaan atau penambahan sarana transportasi. Dengan terbentuknya enclave Oe-Cusse Ambeno sebagai wilayah administrasi khusus dan zona spesial ekonomi sosial dan perdagangan, maka pemerintah otoritas enclave Oe-Cusse Ambeno mempunyai peluang untuk merencanakan penambahan sarana transportasi laut.

#### **b. Tuntutan layanan jasa transportasi oleh masyarakat enclave Oe-Cusse;**

Sering kali muncul tuntutan dari masyarakat Oe-Cusse kepada pemerintah pusat terkait dengan minimnya sarana transportasi. Ini juga merupakan faktor pendukung bagi pemerintah untuk mencari solusi dalam hal pelayanan jasa transportasi publik untuk masyarakat Oe-Cusse Ambeno. Karena sebagaimana transportasi menurut Miro (2004:5) mengartikan bahwa transportasi sebagai 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 berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Pada umumnya masyarakat yang tinggal di daerah terisolasi, mengalami kesulitan untuk akses ke tempat-tempat yang seyogianya tersedia berbagai kebutuhan bagi kehidupan mereka seperti akses ke pusat perbelanjaan atau pasar, tempat-tempat pariwisata, pusat ibu kota, pusat kesehatan, pusat pendidikan dan lain-lain sebagainya. Dalam kaitannya dengan aksesibilitas, Black dalam Tamin, (2000) dalam Albert dkk. (2013:17), bahwa;“Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan cara lokasi berinteraksi dan mudah susahnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem transportasi. Sedangkan Tamin dalam Albert, dkk. (2013:11), mengemukakan bahwa aksesibilitas dan mobilitas adalah ukuran potensial atau kesempatan untuk melakukan perjalanan, selain itu juga menghitung jumlah perjalanan itu sendiri. Ukuran ini menghubungkan sebaran geografis tata guna lahan kualitas sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Dengan demikian aksesibilitas dapat digunakan untuk menyatakan kemudahan suatu tempat untuk dicapai.

#### **c. Oe-Cusse ditetapkan sebagai wilayah administrasi khusus dan zona spesial ekonomi sosial dan perdagangan;**

Tingkat mobilitas akan meningkat jauh karena pembangunan untuk negara Timor-Leste akan berawal dari daerah enclave tersebut. Banyak para investor baik dari luar negeri maupun dalam negeri akan menanamkan sahamnya di daerah enclave. Pabrik-pabrik akan

dibangun, hotel-hotel berbintang, akan dibangun, berbagai tempat pariwisata dan hiburan lainnya juga akan dibangun tentunya akan menarik berbagai investor baik dari dalam negeri maupun luar negeri, baik investor nasional maupun internasional untuk menginvestasi di daerah tersebut

Salah satu faktor keberhasilan dari pembangunan adalah didukung dengan sarana dan prasarana transportasi. Sebagaimana transportasi menurut Nasution 1996, dalam Albert, dkk (2013:11) menyebutkan ada dua fungsi utama transportasi yakni:

1. Transportasi sebagai penunjang (*servicing facility*) dimaksudkan jasa transportasi itu melayani pengembangan sektor-sektor lain yaitu sektor-sektor pertanian, industri, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, transmigrasi dan lainnya. *Dan*
2. Transportasi sebagai pendorong atau pendukung (*promoting facility*) dimaksudkan pengadaan/pembangunan fasilitas (prasarana dan sarana) transportasi diharapkan dapat membantu membuka keterisolasian, keterpencilan, keterbelakangan daerah-daerah serta daerah-daerah perbatasan.

Hal yang sama juga disampaikan oleh Adisasmita, (2012:6), bahwa transportasi memiliki dua fungsi penting yaitu; fungsi yang pertama, adalah transportasi sebagai sektor penunjang terhadap pengembangan kegiatan sektor-sektor lain (pertanian, perindustrian, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan lainnya. Jasa transportasi disediakan untuk memenuhi permintaan atau kebutuhan sektor-sektor lain untuk menggunakan sarana dan prasarana transportasi, yang berarti permintaan jasa transportasi berasal dari sektor lain, artinya permintaan jasa transportasi diderivasi (diturunkan) dari permintaan sektor-sektor lain (*derived demand*). Sedangkan fungsi transportasi yang kedua adalah sebagai pendorong, yaitu berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk menghubungkan daerah-daerah terisolasi atau terpencil dengan daerah berkembang yang berada di luar wilayahnya, sehingga terjadi interaksi pembangunan antar kedua daerah tersebut, yang selanjutnya akan mendorong pertumbuhan perekonomian yang sinergis.

#### **d. Oe-Cusse sebagai wilayah perbatasan (*enclave & border*)**

Wilayah perbatasan adalah wilayah yang terletak terluar atau terdepan dari wilayah suatu negara, berbatasan dengan negara tetangga. Wilayah perbatasan pada umumnya merupakan pulau-pulau kecil atau merupakan daratan yang memanjang. Wilayah perbatasan banyak tidak berpenghuni, atau bila berpenghuni jumlah penduduknya relatif sangat sedikit, dapat pula merupakan satu kabupaten pulau perbatasan. Terbatasnya sarana dan prasarana transportasi seperti jalan darat, pelabuhan laut, bandar udara sebagai jaringan transportasi yang menghubungkan Oe-Cusse Ambeno ke wilayah luar merupakan hambatan yang mengakibatkan kurang terbuka, interaksi dengan wilayah-wilayah di luar mengalami kesulitan dan keterbatasan, masyarakat lokal tidak mengalami kemajuan yang berarti, pendapatan dan kesejahteraan masyarakat lokal rendah, kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat lokal relatif tidak maju meskipun wilayah perbatasan memiliki potensi sumberdaya alam dan sumberdaya pembangunan lainnya yang menjanjikan.

Oe-Cusse Ambeno sebagai bagian dari Negara Republik Demokrasi Timor-Leste (RDTL), yang berada di kantong wilayah negara kesatuan republik indonesia, tentunya ini menjadi perhatian utama pemerintah Timor-Leste dalam menjaga integritas bangsa. Pembangunan di daerah ini harus ditingkatkan untuk mengurangi kecenderungan masyarakat ke wilayah perbatasan. Daerah enclave Oe-Cusse merupakan daerah perbatasan yang harus dikelola dengan lebih baik dan lebih terencana serta dibangun lebih cepat karena daerah perbatasan adalah wilayah daratan atau laut tertentu yang ditetapkan sebagai batas wilayah kedaulatan negara dengan negara tetangga.

**Faktor Penghambat Pembangunan sarana dan prasarana transportasi menuju distrik Enclave Oe-Cusse Ambeno.**

Pemerintah Timor-Leste menghadapi kesulitan dalam merencanakan pembangunan transportasi baik darat, maupun Laut. Kesulitan-kesulitan ini menjadi faktor penghambat dalam perencanaan pembangunan transportasi, dimana faktor-faktor tersebut meliputi;

**a. Faktor politik dan keamanan,**

Pengamanan dan pemantauan sepanjang perbatasan baik di perbatasan Batu gede, Wini dan di beberapa tempat lainnya di Oe-Cusse tidak optimal dan sulit dilakukan akibat kondisi topografis dan aksesibilitas serta keterbatasan sarana penunjang pengamanan. Secara fisik telah dibangun beberapa pos lintas batas dengan ditempatkannya satuan penjaga perbatasan (Unit Patroli Fronteira yang disingkat UPF, namun belum dilengkapi dengan sarana dan prasarana pendukung pengawasan, akibatnya sulit untuk melakukan pengawasan terhadap masyarakat yang keluar masuk dalam melakukan aktivitas sosial dan ekonomi secara ilegal.

**b. belum adanya kerjasama antar kedua negara dalam masalah pelayanan jasa transportasi publik;**

Selama beberapa tahun silam, sampai wilayah enclave ditetapkan sebagai wilayah administrasi khusus dan zona spesial ekonomi sosial dan perdagangan, khusus untuk pelayanan jasa transportasi publik, belum ada kerja sama antar kedua negara. Hal ini dikarenakan berbagai faktor seperti masalah keamanan dan politik, masalah perbatasan dan masalah pembangunan infrastruktur.

**c. Belum selesainya masalah perbatasan batas antar kedua negara.**

Menurut para ahli hukum internasional seperti Green NA Maryan, Shaw Malcolm, JG Starke dan Burhan Tsani, bahwa perbatasan wilayah adalah batas terluar wilayah suatu negara berupa garis imajiner yang memisahkan wilayah suatu negara dengan negara lain di darat, laut maupun udara yang dapat dikualifikasikan dalam terminologi "Border Zone" (zona perbatasan) maupun Custom zone (zona bebas kepabeanan). Dalam kaitannya dengan RDTL dan RI, masalah perbatasan kedua negara sampai saat ini masih terdapat beberapa titik yang belum ada kesepakatan penyelesaian tapal batas darat seperti di daerah Noelbesi, dan belum adanya penetapan batas laut RI-Timor-Leste, sehingga seringkali terjadi perdagangan ilegal di daerah perbatasan. Wilayah perbatasan harus dikelola secara baik dan berkelanjutan karena selain berkaitan dengan penyelesaian berbagai sengketa *international (international disputes)* juga karena daerah perbatasan juga memiliki fungsi yang sangat strategis seperti fungsi militer, ekonomi dan perdagangan, kedaulatan negara dan identitas nasional menuju kepentingan domestik dibidang ipoleksosbudhankam

**d. Pemerintahan yang masih bersifat sentralistik.**

Status otonomi khusus untuk wilayah enclave Oe-Cusse Ambeno telah dituangkan dalam konstitusi RDTL pasal 5. Masyarakat daerah enclave Oe-Cusse Ambeno sudah mengharapkan agar otonomi khusus segera diselenggarakan, karena tujuan utama penyelenggaraan otonomi daerah (Otda) adalah untuk meningkatkan pelayanan publik (*public service*) dan memajukan perekonomian daerah.

**e. Kondisi Jalan**

Sepanjang jalan utama dari Pante Makasar menuju perbatasan Wini (Inur Sakato) dan dari perbatasan Batugade menuju Dili ibu kota Timor-Leste, kondisinya banyak yang masih rusak, sehingga menjadi kendala bagi mobilitas transportasi publik untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan barang dari dan ke Dili, ibu kota negara RDTL. Menurut PEDN 2011-1030, jalan tersebut merupakan jalan nasional, dimana jalan nasional adalah jalan yang

menghubungkan pusat ibu kota dengan daerah (distrik). Keinginan dasar masyarakat atau para pengguna jalan yakni mengharapkan kondisi jalan yang baik (tidak berlubang), tidak terjadi kemacetan (lancar sepanjang waktu) dan dapat digunakan sepanjang tahun (tidak banjir waktu musim hujan). Kondisi jalan yang baik akan menjamin perjalanan dapat berjalan dengan selamat dan nyaman serta menjamin perjalanan dapat dilakukan dengan kecepatan rencana.

**Faktor Pendukung Pembangunan infrastruktur bidang transportasi darat dan laut.**

Dari hasil penelitian terdapat sejumlah faktor pendukung pembangunan infrastruktur bidang transportasi darat yang antara lain meliputi:

**a) Letak wilayah;**

Untuk membuka keterisolasian enclave Oe-Cusse Ambeno, hal utama yang dilkauan oleh pemerintah Timor-Leste adalah menentukan status khusus untuk distrik Oe-Cusse Ambeno dalam konstitusi RDTL pada pasal 5. Kemudian dikeluarkannya UU.No.3/2014, bulan Juni tentang pembentukan wilayah administrasi khusus dan zona spesial ekonomi sosial dan perdagangan untuk distrik enclave Oe-Cusse Ambeno. Setelah status otonomi khususnya ditetapkan, maka untuk memperlancara program pembangunan, perlu dibangun infrastruktur dasar seperti jalan raya, jembatan, bandara, pelabuhan. Selain itu tujuan dari pembangunan infrastruktur tersebut untuk membuka keterisolasian.

**b) Penetapan enclave Oe-Cusse Ambeno sebagai wilayah administrasi khusus dan Zona Especial Ekonomi Social e Mercado (*Zona Spesial Ekonomi Sosial dan Perdagangan*);**

Tepatnya tanggal 25 Januari 2015, pemerintah Timor-Leste menyerahkan kewenangan penuh kepada pemerintahan otoritas Oe-Cusse Ambeno untuk menjalankan pemerintahannya sendiri. Ini merupakan moment yang ditunggu-tunggu oleh masyarakat enclave Oe-Cusse Ambeno sebagai langkah baru, lembaran baru pembangunan di wilayah tersebut. Sebagai daerah enclave dan kawasan perbatasan, Oe-Cusse mengalami kesulitan aksesibilitas baik darat, laut maupun udara menuju ibu kota Negara Republik Demokrasi Timor-Leste. Kesulitan aksesibilitas tersebut memunculkan kecenderungan masyarakat Oe-Cusse Ambeno berinteraksi dengan masyarakat negara tetangga di kawasan perbatasan propinsi NTT seperti di perbatasan Kefamenanu, Wini, Oesilo, Citrana. Minimnya aksesibilitas dari dan ke luar wilayah kawasan perbatasan wilayah merupakan salah satu faktor yang turut mendorong orientasi masyarakat yang cenderung beraktivitas sosial ekonominya ke negara tetangga yang secara jangka panjang dikhawatirkan akan memunculkan degredasi nasionalisme masyarakat perbatasan.

**c) Oe-Cusse Ambeno sebagai wilayah yang perbatasan langsung dengan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI);**

Selama sepuluh tahun lebih ke belakang masalah perbatasan antar kedua negara belum tuntas penyelesaiannya. Masih terdapat tiga segmen batas negara antara Timor-Leste dengan Indonesia yang masih disengketakan yang belum disepakati kedua negara Hal ini tercermin dari kebijakan pembangunan yang kurang memperhatikan kawasan perbatasan dan lebih mengarah kepada distrik-distrik yang aksesnya mudah, dan potensial, sedangkan pembangunan bagi daerah terpencil, terisolir dan tertinggal seperti Oe-Cusse Ambeno sebagai daerah kantong (enclave) masih belum diprioritaskan. Sesungguhnya salah satu upaya pemerintah untuk menjaga integritas bangsa adalah dengan meningkatkan pembangunan di daerah perbatasan agar masyarakat tidak cenderung ke negara tetangga. Dalam perencanaan strategis pembangunan nasional dinyatakan bahwa program pengembangan daerah perbatasan bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat, meningkatkan kapasitas pengelolaan potensi kawasan perbatasan, dan memantapkan ketertiban dan keamanan daerah yang berbatasan dengan negara lain.

Sasarannya adalah terwujudnya peningkatan kehidupan sosial-ekonomi dan ketahanan sosial masyarakat, terkelolanya potensi wilayah, dan ketertiban serta keamanan kawasan perbatasan.

**d) Sebagai pintu gerbang (*gateway*) pembangunan bagi Negara Republik Demokrasi Timor-Leste (NRDTL).**

Pembangunan Timor-Leste akan dimulai dari Oe-Cusse Ambeno, karena berdasarkan sejarah, wilayah ini merupakan wilayah pertama bangsa portugis mengenal pulau Timor 500 tahun yang lalu tepatnya pada tahun 1515. Oleh karena itu sebagai pintu gerbang pembangunan bagi Negara RDTL, maka seluruh pembangunan infrastruktur bidang transportasi termasuk pembangunan infrastruktur bidang lain perlu dibangun sehingga dapat menarik berbagai investor baik investor dalam negeri maupun investor luar negeri untuk menanamkan saham di daerah tersebut.

**Faktor penghambat pembangunan infrastruktur bidang transportasi darat dan laut (*marimte*)**

**a) Sarana dan prasarana transportasi masih minim**

Ketersediaan sarana dan prasarana, baik sarana dan prasarana wilayah maupun fasilitas sosial ekonomi masih jauh dari memadai. Jaringan dan angkutan perhubungan darat maupun laut masih sangat terbatas, yang menyebabkan sulit berkembangnya kawasan perbatasan, karena tidak memiliki keterkaitan sosial maupun ekonomi dengan wilayah lain. Untuk kelancaran pembangunan pada satu daerah atau wilayah, sarana transportasi merupakan salah satu bagian terpenting dalam menunjang pelaksanaan pembangunan. Namun daerah enclave Oe-Cusse Ambeno masih mengalami kesulitan pada transportasi darat maupun transportasi laut, sehingga sulit bagi memasuknya material bangunan ke distrik enclave Oe-Cusse Ambeno. Dikatakan sulit karena belum ada upaya maksimal dari pemerintah Timor Leste untuk menjalin kerja sama dengan pemerintah Republik Indonesia. Dengan demikian ini menjadi salah satu faktor penghambat proses pembangunan di daerah enclave Oe-Cusse di berbagai sektor pembangunan.

**b) keterbatasan sarana pengangkut material bangunan**

Keterbatasan sarana pengangkut material bangunan yang dimaksud adalah bahwa hampir seluruh material bangunan didrop dari Dili, ibu kota negara Timor-Leste dengan menggunakan kapal ferri Berlin Nakroma. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa kapasitas muat kapal ferry Berlin Nakroma sangat terbatas, sehingga material yang diangkutpun jumlahnya sedikit sesuai dengan kapasitas kapal ferry tersebut. Ini menjadi salah satu faktor memperlambat proses pembangunan di daerah enclave tersebut.

**c) Sistem pemerintahan dan anggaran yang bersifat sentralisasi**

Sebagaimana status otonomi khusus untuk daerah enclave Oe-Cusse Ambeno telah ditetapkan dalam konstitusi RDTL pasal 5 dan 7 namun pelaksanaannya sangat lambat. Dengan keterlambatan implementasi otonomi khusus atau implementasi sistem pemerintahan desentralisasi di daerah enclave Oe-Cusse Ambeno, menjadi kendala besar bagi pembangunan dan pengembangan wilayah. Segala urusan pemerintahan dan anggaran diatur oleh pemerintah pusat, karena sistem pemerintah yang dianut adalah sistem pemerintah sentralisasi.

**d) Kondisi pelabuhan yang masih kecil**

Pelabuhan sebagai pintu gerbang (*gate way*) merupakan pintu keluar masuknya muatan barang dan penumpang pada suatu daerah atau negara, selain itu sebagai pintu masuknya sumber-sumber bahan baku industri. Berdasarkan hasil penelitian di lapangan kapal-kapal muatan barang yang berukuran besar tidak bisa bersandar di pelabuhan Mahata-Oe-Cusse karena pelabuhan tersebut ukurannya masih sangat kecil. Keterbatasan kapasitas

pelabuhan ini mengakibatkan jumlah pemasok material bangunan serta alat-alat berat lainnya ke wilayah enclave Oe-Cusse Ambeno.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Dari seluruh rangkaian penulisan ini, terutama pada paparan data, temuan penelitian dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Peran pemerintah dalam merencanakan pembangunan transportasi darat dan transportasi laut;
  - a. Perencanaan pembangunan transportasi publik untuk distrik Oe-Cusse Ambeno khususnya transportasi darat, pemerintah pusat melalui kementerian transportasi dan komunikasi belum melakukan upaya kerja sama yang maksimal dengan pemerintah RI. Sementara untuk transportasi laut pemerintah pusat melalui kementerian transportasi dan komunikasi Timor-Leste tengah mengupayakan penambahan satu kapal. Penambahan kapal tersebut merupakan hasil dari tuntutan masyarakat Oe-Cusse dan pulau Atauro.
  - b. Peran pemerintah daerah distrik Oe-Cusse Ambeno dalam merencanakan pembangunan transportasi baik darat maupun laut masih mengalami beberapa kendala diantaranya adalah sistem pemerintahan yang masih bersifat sentralisasi, lambatnya pelimpahan wewenang dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah Oe-Cusse Ambeno sebagai daerah otonomi khusus, sistem perencanaan yang masih bersifat top-down planning, sehingga menyebabkan berbagai usulan yang disampaikan ke pemerintah pusat masih belum mendapat tanggapan serius. Semua pembangunan di distrik Oe-Cusse Ambeno baru dijalankan setelah wilayah tersebut mendapatkan statusnya sebagai wilayah administrasi khusus dan zona spesial ekonomi, sosial dan perdagangan, termasuk perencanaan pembangunan transportasi karena tingkat mobilitas akan meningkat pada masa yang akan datang. Sesungguhnya belum ada perhatian serius dari pemerintah pusat Timor-Leste mengenai minimnya sarana transportasi untuk distrik Oe-Cusse Ambeno baik transportasi darat maupun transportasi laut sebagai prioritas pembangunan.
  - c. Peranan perwakilan kementerian transportasi dan komunikasi di distrik Oe-Cusse Ambeno. Sebagai perwakilan kementerian transportasi dan komunikasi yang ditempatkan di distrik Oe-Cusse Ambeno, sering menyampaikan usulan pembangunan transportasi ke pemerintah pusat terkait dengan minimnya sarana transportasi baik transportasi darat maupun transportasi laut yang sering dikeluhkan oleh masyarakat Oe-Cusse Ambeno, tetapi tidak ditanggapi serius oleh pemerintah pusat.
2. Selain pembangunan sarana transportasi, prasarana transportasi seperti infrastruktur jalan, jembatan, terminal, pelabuhan dan bandara juga baru mulai dibangun setelah Oe-Cusse Ambeno ditetapkan sebagai wilayah administrasi khusus dan zona spesial ekonomi sosial dan perdagangan. Sebagaimana sebelum Oe-Cusse Ambeno ditetapkan sebagai wilayah administrasi khusus dan zonan spesial ekonomi sosial dan perdagangan, kondisi infrastruktur dasar di daerah ini masih sangat minim sehingga mempersulit aksesibilitas warga dari satu tempat ke tempat lain di mana tersedianya kebutuhan sehari-hari. Minimnya kondisi infrastruktur di distrik Oe-Cusse Ambeno juga mengakibatkan minimnya layanan jasa transportasi dari distrik ke sub distrik, dari sub distrik ke desa, dan juga dari Oe-Cusse ke Dili sebagai ibu kota Negara Republik Demokrasi Timor-Leste.

3. Letak geografis yang terpisah jauh dari 12 distrik lainnya di Timor-Leste dan merupakan daerah kantong (*enclave*), lambatnya implementasi pemerintahan desentralisasi, lambannya penyelesaian masalah perbatasan kedua negara, sistem birokrasi yang berbelit-belit dan rumit, masalah politik dan keamanan merupakan kendala bagi pemerintah dalam merumuskan sebuah perencanaan yang baik terutama perencanaan pembangunan transportasi. Sebagaimana ketidaklancaran kegiatan lalu lintas akan mengakibatkan lambatnya pertumbuhan ekonomi masyarakat serta menurunnya kualitas hidup masyarakat.

**Saran**

Berdasarkan kesimpulan di atas, saran dalam penelitian ini adalah:

1. Dengan adanya tuntutan masyarakat Oe-Cusse Ambeno terkait minimnya sarana transportasi dan dibentuknya Oe-Cusse Ambeno sebagai wilayah administrasi khusus (Região Especial Administrativo) dan Zona Spesial Ekonomi Sosial dan Perdagangan (Zona Especial Economi Social e Mercado, maka masalah transportasi diharapkan menjadi salah satu perhatian utama pemerintah Otoritas Oe-Cusse Ambeno, baik transportasi darat maupun laut sehubungan dengan tingkat mobilitas akan terus meningkat pada masa yang akan datang.
2. Sebagai daerah kantong (*enclave*), daerah perbatasan, dan daerah terisolir, kepada pemerintah otoritas Oe-Cusse Ambeno untuk membuka keteisolasian masyarakat Oe-Cusse Ambeno dengan membangun jaringan jalan ke berbagai pelosok di distrik Oe-Cusse sebagai bagian dari infrastruktur dasar yang perlu dibangun agar masyarakat dapat akses ke berbagai tempat dengan mudah dan lancar, serta dapat memperlancar kegiatan perekonomian rakyat.
3. Kepada pemerintah otoritas Oe-Cusse Ambeno untuk melakukan kerjasama dengan pemerintah Republik Indonesia dalam menyelesaikan beberapa issue negara yang diantaranya adalah masalah perbatasan, masalah birokrasi di perbatasan, masalah biaya visa, masalah politik dan keamanan serta masalah-masalah lain yang masih merupakan kendala bagi mobilitas dan aksesibilitas warga.

**DAFTAR PUSTAKA**

Adisasmita Adji, Sakti. 2011a. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*, Penerbit Graha Ilmu.

----- 2011b. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*, Penerbit Graha Ilmu

----- 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, Penerbit Graha Ilmu.

Balitbang Dephub bekerja sama dengan Unit Penelitian Transportasi dan Logistik Unhas. 2003. *Studi Manfaat Palayanan Angkutan Laut Perintis di Kawasan Timur Indonesia. Laporan Penelitian*, dalam Albert.dkk. 2014. *Pembangunan Transportasi*. Penerbit Brilliant International, Surabaya

Boriboonrat, Pimupsorn, 2013. *Collaborative Border management in Thailand and Neighboring Countries: Needs, Challenges and Issues*. International Journal of Criminal Justice Sciences, Vol. 8 Issue 1 January-June 2013. Mahidol University, Thailand.

Edith Aghadaye Olamigoke D & Adebayo Adewunmi EmmanueL. 2013. The Role of Transportation in Local Economic Development: A Focus on Nigeria

## REFORMASI

ISSN 2088-7469 (Paper) ISSN 2407-6864 (Online)

Vol. 5, No. 2, 2015

---

Transportation System.

[www.iiste.org/Journals/index.php/DCS/article/download/6151/6280](http://www.iiste.org/Journals/index.php/DCS/article/download/6151/6280)

Lek, Mesak, 2013. *Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat di Pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat ( Studi Kasus di Distrik Ayamaru, Aitinyo dan Aifat)* ojs.unud.ac.id>Vol. 6., No. 1, Februari 2013.

Karel Albert Ralahalu and M.Yamin Jinca. 2013. The Development Of Indonesia Archipelago Transportation [http://www.irjes.com/Papers/vol2\\_issue9/C02091218.pdf](http://www.irjes.com/Papers/vol2_issue9/C02091218.pdf)

Morlok, Edward, K. 1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Gelora Aksara Pratama Jakarta.

----- 1978. *Introduction to Transportation Engineering and Planning*. McGraw-Hill Kogakusha Ltd, Tokyo, dalam Albert, dkk. 2014. *Pembangunan Transportasi*. Penerbit Brilliant International, Surabaya.

Miro, Fidel. 2004. *Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga

Ralahalu, Alber K. dkk. 2013. *Pembangunan Transportasi Kepulauan Indonesia*, Penerbit Brilian Internasional, Surabaya

Tamin, Ofyar Z. 2008. *Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi*. Penerbit ITB, Bandung, dalam Albert, dkk. 2014. *Pembangunan Transportasi*. Penerbit Brilliant International, Surabaya.

Soares Faria, Vicente. 2011. *Kinerja Administrasi Transisi PBB di Timor Leste*, Penerbit Lembah Manah.