

MENUJU PEMBANGUNAN *ISLAND CITY* DI INDONESIA : KASUS KOTA AMBON

Andiah Nurhaeny¹⁾

¹⁾Jurusan Teknik Mesin, Fakultas Teknik Mesin, Universitas Pattimura
Jl. Ir. M. Putuhena, Kampus Poka, Teluk Ambon, Maluku
Email: andiah.nurhaeny@gmail.com

Abstrak Indonesia menjadi situs yang menarik untuk mengamati mengenai *island city*, karena merupakan negara kepulauan dan banyak karakteristik geografis, budaya dan perkotaan yang unik. Namun sejauh ini, masih terbatasnya pengetahuan dan pemahaman yang komprehensif mengenai karakteristik spesifik dari permasalahan pengembangan *island city*. Hal ini menyebabkan banyak wilayah bercirikan kota-kota kepulauan belum mampu mengoptimalkan proses perencanaan untuk mendukung kesejahteraan masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan permasalahan pengembangan *island city* di Indonesia, khususnya pengembangan *island city* pada kategori pusat layanan dan perdagangan di wilayah kepulauan. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif evaluatif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kota Ambon memiliki potensi untuk berkembang menjadi pusat layanan dan perdagangan jika didukung oleh aksesibilitas yang memadai. Dengan ketersediaan infrastruktur dan jasa pelayanan yang memadai, serta upaya-upaya peningkatan pelayanan yang cepat, mudah dan efisien menjadikan keunggulan kompetitif bagi Kota Ambon sebagai pusat layanan dan perdagangan dibandingkan wilayah sekitarnya di Provinsi Maluku.

Kata Kunci : Karakteristik *Island City*, Kota Ambon, Pusat Layanan dan Perdagangan.

Abstract Indonesia is an interesting site to observe regarding island cities, because it is an archipelagic country and has many unique geographical, cultural and urban characteristics. However, so far, there is still limited comprehensive knowledge and understanding regarding the specific characteristics of island city development problems. This causes many areas characterized by island cities to not be able to optimize the planning process to support community welfare. This research aims to explain the problems of developing island cities in Indonesia, especially the development of island cities in the category of service and trade centers in archipelagic areas. This research uses a descriptive evaluative method with a qualitative approach. The research results show that Ambon City has the potential to develop into a service and trade center if supported by adequate accessibility. With adequate infrastructure and services, as well as the availability of efforts to improve services quickly, easily and efficiently, this creates a competitive advantage for Ambon City as a service and trade center compared to surrounding areas in Maluku Province.

Keywords: Ambon City, Island City Characteristics, Service and Trade Center.

Penulis korespondensi, HP: +62 81321500757
Email: andiah.nurhaeny@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Sejauh ini studi pulau umumnya lebih didominasi oleh studi yang mengamati mengenai faktor keterbatasan, keterisolasian dan marginalitas masyarakat pulau dalam lingkup daratan ([1];[2]). Studi *island city* merupakan lensa analitis atau perspektif penelitian baru yang dapat digunakan untuk mengenali keragaman pulau (bukan hanya bersifat perdesaan, keterpencilan, dan keterbelakangan), serta mendorong peneliti dalam studi perkotaan untuk mengenali bahwa beberapa karakteristik pulau juga berdampak pada berbagai fungsi kota dan pusat penduduk ([2];[3])

Penelitian tentang *island city* dilatarbelakangi oleh faktor kerentanan yang dihadapi oleh sebuah pulau karena keterbatasan dan keterisolasian, sebagai salah satu karakteristik wilayah kepulauan. Permasalahan ini menyebabkan karakteristik pulau dalam posisi yang rentan secara ekonomi dan lingkungan [4]. Komponen pembentuk *island city* adalah karakteristik pulau yang memiliki keterbatasan dan keterisolasian; sedangkan karakteristik perkotaan memiliki intensitas yang tinggi dan terus berkembang [5]. Namun demikian, kombinasi studi dari kedua ruang yang memiliki karakteristik yang saling bertolak belakang ini, menjadi tetap relevan bagi peneliti perkotaan.

Indonesia menjadi situs yang menarik untuk mengamati mengenai *island city*, karena merupakan negara kepulauan dan banyak karakteristik geografis, budaya dan perkotaan yang muncul. Studi tentang *island city* [6], telah mengidentifikasi *island city* dan tipologinya di Indonesia. Definisi *island city* di Indonesia adalah “wilayah yang terletak di luar pulau utama dan memenuhi karakteristik perkotaan; kepadatan populasi dan struktur ekonomi”. Tipologi *island city* di Indonesia berdasarkan proses terbentuknya, terdiri dari: (a) *Island city* yang terletak pada kelompok pulau kecil dan tersebar, misalnya Kota Batam dan Kota Bintan; (b) *Island city* yang terletak di satu pulau, baik menempati seluruh atau sebagian besar pulau sebagai wilayahnya, misalnya Kota Ambon, Kota Ternate, Kota Sabang dan Kota Tarakan; (c) *Island city* yang terletak di pulau kecil yang relatif besar dan berbagi kepemilikan pulau dengan daerah lain, misalnya: Kota

Denpasar, Kota Bima, Kota Kupang, Kota Mataram, Kota Tanjung Pinang dan Kota Pangkal Pinang.

Hasil identifikasi *island city* di Indonesia berdasarkan studi terdahulu [6], yaitu: Kota Sabang-Provinsi Aceh, Kota Batam-Provinsi Kepulauan Riau, Kota Tarakan-Provinsi Kalimantan Utara, Kota Ternate-Provinsi Maluku Utara, dan Kota Ambon-Provinsi Maluku. Kelima kota tersebut memiliki ciri perkotaan, yaitu jumlah penduduk di atas 20.000 jiwa, kepadatan penduduk di atas 150 penduduk/km², serta aktivitas ekonomi yang sudah tidak lagi didominasi oleh sektor primer. Rentan jumlah penduduk di kelima kota tersebut dimulai dari 30.000 hingga 1.000.000 penduduk. Berdasarkan faktor kepadatan penduduk, kota dengan kepadatan paling rendah adalah Kota Sabang, sedangkan kota dengan kepadatan paling tinggi terdapat di Kota Ambon, yakni sebesar 969 jiwa/km².

Kota Ambon sebagai *island city* memiliki sejumlah peluang dan tantangan yang perlu dipertimbangkan. Kota Ambon sebagai Ibukota menghadapi kepadatan penduduk yang tinggi akibat keterbatasan lahan, yang mengakibatkan pertumbuhan kota cenderung ke sektor manufaktur dan jasa. Aktivitas ekonomi yang ditawarkan dan infrastruktur transportasi menjadi faktor pendorong berkembangnya *island city* ([7]; [8]; [2]).

Urgensi penelitian ini adalah perkembangan Kota Ambon di pulau kecil atau kepulauan, menjadi keunikan tersendiri sekaligus tantangan bagi pengembangannya di masa mendatang. Faktor diskontinuitas ruang pulau secara geografis menyebabkan masalah aksesibilitas. Tingkat aksesibilitas dapat berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah [9]. Oleh sebab itu, diperlukan penelitian lebih lanjut tentang karakteristik spesifik dari pengembangan *island city* di Kota Ambon sebagai pusat layanan dan perdagangan wilayah kepulauan.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif evaluatif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian evaluatif adalah penelitian yang sifatnya mengevaluasi suatu program, kegiatan, teori atau temuan dengan tujuan untuk mengukur suatu kegiatan, program dan penelitian melalui kegiatan membandingkan

dengan temuan teori terdahulu [10]. Deskriptif evaluatif pada penelitian ini adalah melakukan evaluasi terhadap teori dan temuan dari penelitian-penelitian terdahulu yang dicari dengan menggunakan mesin pencarian google pada situs *google books*, *google scholar*, *ScienceDirect* dan *sinta web journal* [10]. Pendekatan kualitatif dalam penelitian ini digunakan untuk menafsirkan hasil evaluasi terhadap karakteristik *island city* di Kota Ambon berdasarkan landasan teori sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan pembacaan kasus studi.

Kasus studi yang dipilih adalah Kota Ambon di Provinsi Maluku, karena menjadi *island city* dengan kepadatan penduduk tertinggi di Indonesia. Kota Ambon memiliki fungsi ganda sebagai pusat perdagangan dan pusat pemerintahan di Provinsi Maluku. Berbeda dengan kota-kota lainnya yang hanya menjadi pusat perdagangan (Batam, Tarakan, Ternate), sementara pusat pemerintahan provinsi berada di pulau yang berbeda (Tanjung Pinang, Tanjung Selor dan Sofifi). Sebagaimana diketahui bahwa kota yang menjadi pusat perdagangan dan pemerintahan akan lebih penting perannya daripada kota yang hanya menjalankan satu fungsi saja. Peran Kota Ambon sebagai pusat administrasi, sekaligus pusat aktivitas perdagangan dan jasa. Hal ini menjadikan gambaran yang utuh bagi perkembangan *island city* di Indonesia.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Definisi *island city* adalah wilayah yang menyebar pada satu atau lebih pulau kecil dengan luas wilayah kurang dari 2.000 km², sekaligus memenuhi karakteristik perkotaan, seperti kepadatan penduduk lebih dari 150 jiwa/km² dan struktur ekonominya terdiri dari sektor primer kurang dari 25% perekonomian. Fungsi *island city* pada kategori kota-kota di pulau, terutama ibu kota pesisir, yakni sebagai kota pasar, pusat komunikasi dan pelabuhan bagi pulau sekitarnya. Tinjauan literatur mengenai faktor-faktor yang mendorong pembentukan *island city*, yang terdiri dari faktor eksternal berupa kebijakan pembangunan dan ekonomi, paradigma ekonomi dan kebijakan nasional [11], seperti penetapan rencana dan fungsi [2], proyek pembangunan [8]; sejarah perkembangan (keberadaan

infrastruktur lokal) [3]; dan faktor internal berupa karakteristik kepulauan (lokasi pulau dan aksesibilitas).

Aspek sejarah memiliki peran yang sangat besar dalam proses pembentukan *island city* [3]. Selanjutnya, aspek geografis menjadi faktor yang berhubungan dengan keberadaan *island city*. Perkembangan *island cities* di dunia berkaitan erat dengan posisinya secara geografis. Jarak dari sebuah *island city* ke wilayah daratan utama merupakan salah satu variabel dalam karakteristik geografis sebuah pulau. Lokasi suatu *island city* terhadap wilayah daratan utama berpengaruh terhadap aksesibilitas dan kerentanan sebuah *island city* secara ekonomi. *Island city* yang berada dekat dengan wilayah daratan utama memiliki aksesibilitas yang lebih mudah dibandingkan wilayah yang jauh dari daratan utama. Karakteristik pulau-pulau yang menjadi lokasi terbentuknya *island city*, memiliki kekhasan dari berbagai aspek yang disajikan di **Tabel 1**.

Tabel 1. Karakteristik *Island City* berdasarkan Berbagai Aspek.

Aspek	Karakteristik <i>Island City</i>	Sumber
Geologi	<i>Island city</i> berdasarkan jenis pulau antara lain: <ul style="list-style-type: none"> • pulau sungai (Montreal, Nantes, Paris) • pulau danau (Tenochtitlan/Mexico) • pulau muara (Abu Dhabi, Jakarta, Amsterdam) • pulau lepas pantai (Bahrain, Miami, Mumbai) 	[3]
Geografis	<i>Island city</i> dari lokasi pulau terhadap pulau utama: <ul style="list-style-type: none"> • <i>island city</i> yang tersebar di suatu pulau atau beberapa pulau-pulau kecil, • <i>island city</i> yang terbentuk di suatu pulau yang cukup besar, namun perkembangannya hanya terjadi di sebagian pulau. 	[3]
Sejarah perkembangan	Proses pembentukan <i>island city</i> berdasarkan sejarah	[5]

ngan pulau	dan fungsi khusus pulau, berasal dari:	
	<ul style="list-style-type: none"> • kebijakan politis, • pelabuhan atau pusat perdagangan, • pertahanan. 	
Aktivitas ekonomi	<i>Island city</i> menurut komposisi struktur PDRB, yaitu:	[5]
	<ul style="list-style-type: none"> • aktivitas wisata, • aktivitas perdagangan dan jasa, • aktivitas perindustrian. 	

Sumber: Grydehøj (2015a); Tutt (2014)

3.1. Profil dan Karakteristik Kota Ambon

Kota Ambon dalam kedudukan geografis tidak hanya sebagai ibukota Provinsi Maluku tetapi merupakan pusat aktivitas ekonomi sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat pemerintahan dan pusat pendidikan. Dalam kedudukan ini, Kota Ambon memiliki peran penting berskala regional, yaitu sebagai pusat transit bagi penumpang dan barang ke wilayah sekitarnya di Provinsi Maluku. Kota Ambon memiliki ketersediaan infrastruktur yang dapat diandalkan, antara lain pelabuhan Yos Yoedarmo dengan berbagai fasilitas pendukung yang memadai, bandar udara Pattimura yang bertaraf internasional. Kedua pelabuhan ini berfungsi sebagai *Port of Entry* yang berskala Nasional dan Internasional, sekaligus berperan sebagai pelabuhan ekspor dan impor.

Jumlah penduduk Kota Ambon dari waktu ke waktu terus mengalami peningkatan. Hal ini disebabkan karena Kota Ambon selain sebagai Ibu Kota Provinsi Maluku, sekaligus sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan aktivitas pemerintahan, sosial, ekonomi. Kota Ambon juga merupakan pusat pendidikan seperti perguruan tinggi yang tumbuh dan semakin berkembang sehingga sangat berpengaruh dan berpotensi besar terhadap pertumbuhan penduduk di Kota Ambon. Berdasarkan kajian dari Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk Kota Ambon Tahun 2022 sebanyak 348.225 jiwa, terjadi penambahan penduduk sebesar 937 jiwa dari jumlah penduduk Tahun 2020 yakni sebanyak 347.288 jiwa [12]. Badan Pusat Statistik juga merilis data laju pertumbuhan penduduk Kota Ambon per

tahun 2020-2024, sebesar 0,27 % dengan kepadatan penduduk sebesar 969/km² [12].

Dari sisi fiskal, pendapatan daerah Kota Ambon berdasarkan komposisi Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Ambon Tahun 2022, sektor yang paling banyak berkontribusi adalah sektor pemerintahan sebesar 26,01 %, diikuti sektor perdagangan sebesar 19,86 %, dan sektor transportasi sebesar 10,75 % [12]. Sementara itu, sektor pertanian berkontribusi sebesar 4,86 % dari total PDRB Kota Ambon. Berdasarkan komposisi ini dapat dilihat bahwa aktivitas ekonomi di Kota Ambon berkontribusi optimal terhadap perekonomian Kota Ambon [12]. Namun demikian, Kota Ambon masih diliputi berbagai permasalahan di bidang ekonomi. Selain karena minimnya infrastruktur pendukung kegiatan ekonomi, masalah terbatasnya sumber daya manusia juga berkontribusi pada rendahnya daya saing Kota Ambon.

3.2. Potensi dan Permasalahan Kota Ambon sebagai *Island City* di Indonesia

Sejarah Perkembangan

Island city yang berkembang di dunia merupakan pulau-pulau yang memiliki signifikansi sejarah. Pulau-pulau tersebut kini berkembang menjadi kota yang memiliki sejarah dan fungsi khusus. Berdasarkan tinjauan sejarah menunjukkan bahwa Kota Ambon telah berkembang sebagai pusat pemerintahan kerajaan di Provinsi Maluku. Hal ini sejalan dengan argumen [13], bahwa karakteristik keterisolasian wilayah kepulauan, memberikan keuntungan sebagai pusat pemerintahan kerajaan, karena alasan keamanan dan posisi strategis. Kota Ambon merupakan kategori *island city* yang berasal dari pelabuhan dan pusat perdagangan. *Island city* pada kategori ini berada dalam jalur pelayaran internasional. Namun, perkembangannya tidak sepenuhnya disebabkan oleh letak geografis pulaunya, juga karena alasan pertahanan.

Kota Ambon sebagai salah satu wilayah kepulauan di Indonesia yang dan telah mengalami sejarah perkembangan sangat lama, memiliki kedudukan yang cukup strategis sejak dulu. Hal ini ditunjukkan dengan penempatan benteng Victoria di Kota Ambon oleh Bangsa Portugis, kemudian dilanjutkan oleh pemerintah Hindia Belanda dalam fungsi Kota

Ambon sebagai basis untuk keamanan Maluku dan Irian Jaya, maupun sebagai pusat aktivitas atau transit perdagangan rempah-rempah dari daerah Provinsi Maluku ke negara-negara Eropa. Studi literatur tentang pembentukan *island city* dari perspektif spasial pulau yang terdiri dari aspek teritorial, pertahanan dan transportasi [3], menunjukkan bahwa Kota Ambon termasuk ke dalam kategori *island city* yang mengemban fungsi utama sebagai pusat pengendalian kekuasaan, pemerintahan dan perdagangan.

Sejalan dengan pernyataan [3], bahwa faktor spasial pulau (teritorial, pertahanan dan transportasi) memegang peranan penting dalam pembentukan kota di pulau-pulau kecil atau kepulauan. Terkait dengan fungsi spasial pulau sebagai teritorial dan pertahanan, pulau-pulau kecil memiliki keutamaan sebagai kontrol politik dan ekonomi [3]. Jika diamati dari aspek sejarah, Kota Ambon dibangun pada abad ke-16 oleh Portugis, yang pada waktu itu berfungsi sebagai kota pertahanan Portugis terhadap serangan dari kesultanan Ternate dan negeri-negeri di sekitarnya, seperti Hoaa-Mual (Seram), Hitu dan Banda, sebagaimana upaya Portugis menguasai perdagangan cengkeh [14].

Selanjutnya, pada masa pemerintahan Belanda (Abad ke-17 dan ke-18), Kota Ambon berfungsi sebagai Bandar Ekspor cengkeh yang diproduksi di negeri-negeri yang tersebar di Pulau Ambon dan sekitarnya. Hal ini dapat dikaitkan dengan fungsi transportasi dari ruang pulau yang menjadikan pulau-pulau kecil yang letaknya strategis sebagai pelabuhan atau letaknya dekat dengan daratan, menjadi simpul penting bagi perdagangan [3]. Sebagai pusat perdagangan Belanda, Kota Ambon merupakan salah satu mata-rantai dari sistem perdagangan yang mencakup wilayah Nusantara dengan pusatnya di Batavia, yang dibangun Belanda pada tahun 1619. Batavia sudah mempunyai kaitan hirarki dengan kota-kota metropolitan di Eropa, seperti Amsterdam. Hal ini menunjukkan bahwa sejak dulu Kota Ambon telah menjadi bagian dari suatu jaringan perdagangan internasional.

Sejak awal terbentuknya Kota Ambon, aspek spasial pulau memberikan manfaat teritorial, pertahanan dan transportasi bagi proses pembentukannya. Kenyataan ini terlihat dalam lintas sejarahnya yang hampir empat setengah abad, Kota Ambon silih berganti menjadi pusat

pemerintahan dari berbagai kekuasaan, pusat kegiatan politik dan pusat perdagangan dunia. Hanya saja, perkembangan tersebut kemudian berakhir karena invasi Inggris terhadap VOC di Kepulauan Maluku. Inggris kemudian memindahkan perkebunan rempah dari Maluku ke Madagaskar, Afrika. Selain itu, keberadaan Belanda dan VOC di Kepulauan Maluku menggeser profesi masyarakat lokal yang tadinya berkebun menjadi pekerja administrasi dan prajurit bagi Belanda dan VOC. Perlahan keberadaan Ambon dan Kepulauan Maluku mulai redup dari perdagangan internasional [15].

Karakteristik Geografis

Karakteristik geografis pulau atau kepulauan menentukan pola perkembangan sebuah kota yang berada di pulau. Posisi relatif kota yang terdapat di pulau [3], terdiri dari: (a) kota yang menyebar pada satu atau lebih pulau kecil, yaitu sebuah kota dengan intensitas tinggi di tengah sebuah pulau kecil, sehingga kota tersebut tumbuh hampir di seluruh bagian pulau, misalnya New York dan Singapura; (b) kota yang berlokasi di sebuah pulau yang relatif cukup besar, sehingga pertumbuhan kota hanya terjadi di sebagian pulau saja, misalnya: Antananarivo dan Reykjavik.

Kedua kategori ini berkaitan dengan sejarah terbentuknya kota. Kategori pertama yaitu kota di sebuah pulau kecil yang terbentuk sebagai pusat pemerintah atau pusat perdagangan pada suatu rute pelayaran. Selanjutnya, kategori kedua muncul secara alamiah, di mana pertumbuhan penduduk dan pemusatan aktivitas di sebuah pulau kecil yang relatif besar, memungkinkan pertumbuhan pusat permukiman meski pertumbuhannya tersebar [3].

Karakteristik geografis juga merupakan faktor yang berkaitan dengan keberadaan *island city*. Perkembangan beberapa *island city* di dunia berhubungan erat dengan posisinya secara geografis. Jarak dari sebuah *island city* ke wilayah daratan utama merupakan salah satu variabel dalam karakteristik geografis sebuah pulau. Lokasi sebuah *island city* terhadap daratan utama berpengaruh terhadap aksesibilitas dan kerentanan sebuah *island city* secara ekonomi. *Island city* yang berada dekat dengan daratan utama memiliki aksesibilitas yang lebih mudah dibandingkan dengan

wilayah kepulauan yang jauh dari daratan utama. Kota Ambon merupakan wilayah yang berada jauh dari pulau utama dan berada di gugusan kepulauan yang berukuran kecil. Kota Ambon berada terletak 650 km dari pulau Sulawesi dan berjarak 520 km dari pulau Papua. Jarak Ambon ke kota daratan terdekat adalah 450 km ke Kota Sorong di Papua, dan 620 km ke Kota Kendari di Pulau Sulawesi.

Potensi yang dimiliki Kota Ambon adalah berada dalam jalur pelayaran nasional Indonesia untuk wilayah Provinsi Maluku, baik pelayaran penumpang, maupun pelayaran peti kemas. Hal ini berkaitan dengan posisi geografis Provinsi Maluku yang strategis, karena letak geostrategis dan dinamika wilayah yang potensial yaitu berhadapan dengan Kawasan Asia Pasifik dan Australia Oceania, dilalui oleh Lintasan Internasional alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) III, dan berada pada kawasan zona Flores-Banda Ecoregion sebagai kawasan yang memiliki potensi khusus dan kaya akan berbagai flora dan fauna.

Kota Ambon sebagai wilayah kepulauan Indonesia, telah lama menjadi simpul penting bagi perdagangan, dan berpeluang untuk berkembang menjadi Pusat Aktivitas Ekonomi dan Transit Bisnis baik dalam skala regional maupun global. Hal ini dapat dilihat dari aktivitas perkembangan arus bongkar muat barang menurut jenis di pelabuhan Ambon yang disajikan pada Tabel 2. berikut :

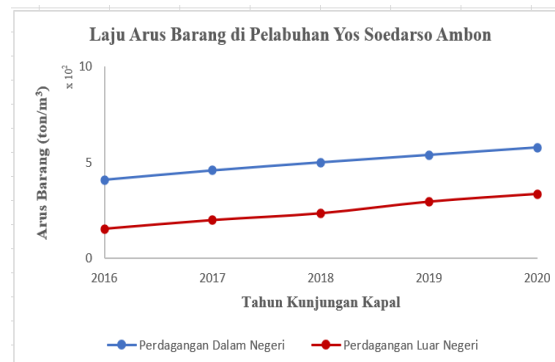
Tabel 2. Arus Barang Perdagangan Luar dan Dalam Negeri di Pelabuhan Yos Soedarso

Jenis Bongkar Muat	Tahun Kunjungan Kapal				
	2016	2017	2018	2019	2020
Perdagangan Luar Negeri	155	200	235	295	335
Perdagangan Dalam Negeri	409	458	500	539	578

Sumber: Laporan Tahunan PT. (Persero) PELINDO IV Cab. Ambon

Berdasarkan data perkembangan arus barang yang disajikan pada tabel 2. rata-rata bongkar muat barang selama 5 (lima) tahun terakhir untuk perdagangan luar negeri yaitu sebesar 244 ton/m³ dan rata-rata bongkar muat barang untuk perdagangan dalam negeri yaitu sebesar 496,8 ton/m³. Kedua jenis bongkar muat

barang di Pelabuhan Yos Soedarso tersebut memiliki rata-rata peningkatan arus bongkar barang sebesar 20% per tahunnya. Perkembangan arus barang yang terjadi di Pelabuhan Yos Soedarso dapat disajikan pada Gambar 1. berikut :



Gambar 1. Grafik Laju Arus Barang di Pelabuhan Yos Soedarso Ambon

Sumber : Laporan Tahunan PT. (Persero) PELINDO IV Cab. Ambon

Berdasarkan grafik laju arus barang yang disajikan pada Gambar 1. dapat dilihat bahwa laju bongkar muat barang yang terjadi di Pelabuhan Yos Soedarso terus mengalami peningkatan sejak 5 (lima) tahun terakhir. Hal ini dikarenakan Pelabuhan Yos Soedarso memegang peranan penting sebagai prasarana transportasi di Kota Ambon dalam mendukung kelancaran sistem transportasi laut. Dimana secara ekonomi, pelabuhan ini berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian di Kota Ambon yang menjadi fasilitas untuk memudahkan aktivitas masyarakat dalam distribusi hasil-hasil produksi dan menjadi titik simpul pusat hubungan (*central*) dari suatu daerah pendukung (*hinterland*) dan penghubung dengan daerah di luar Kota Ambon.

Hasil penelitian [16] menunjukkan bahwa Pertumbuhan arus barang dan peti kemas, penumpang serta kunjungan kapal-kapal nasional dan internasional dari tahun 2015-2020 terus meningkat di pelabuhan Yos Soedarso Ambon, hal ini terlihat dimana arus kunjungan kapal lima tahun terakhir kian meningkat, dengan 2.504 call, arus penumpang sebanyak 574.733 orang, arus bongkar muat peti kemas 741.557 box serta muatan dan barang 908.545 box. Luas lapangan penumpukan peti kemas yang tersedia adalah 16.236 m².

Sebagai provinsi kepulauan di kawasan Indonesia timur, Kota Ambon sangat memegang peranan penting dalam perkembangan laju aktivitas pelayaran di kawasan timur Indonesia. Pelabuhan Yos Soedarso Ambon melayani pelayaran domestik maupun komersil [16].

Tingkat aksesibilitas menjadi sarana penting bagi pergerakan penumpang dan barang yang layak dari pulau-pulau sekitar menuju *island city*. Kota Ambon yang dikelilingi dari pulau-pulau sekitarnya membutuhkan angkutan laut maupun angkutan penyeberangan untuk pergerakan penumpang maupun barang. Kondisi Pulau Ambon sebagai pusat pertumbuhan menyebabkan kegiatan produksi dan perdagangan di daerah ini relatif lebih mahal karena keterbatasan sarana dan prasarana pendukung.

Peluang dan tantangan aksesibilitas penumpang dan barang dapat dilihat dari kondisi infrastruktur pelabuhan dan bandara di Kota Ambon. Kondisi infrastruktur pelabuhan memiliki kapasitas dermaga dan terminal yang relatif terbatas sehingga kendaraan angkut penumpang dan barang tidak memiliki keterbatasan dalam akses masuk dan keluar pelabuhan akibat area perputaran kendaraan yang sempit. Hal ini dapat berdampak pada aktivitas bongkar muat barang yang membutuhkan waktu yang cukup lama dan frekuensi kedatangan kapal yang tidak maksimal. Aktivitas bongkar muat dan panjang dermaga yang terbatas akan berdampak pada waktu menunggu untuk berlabuh kapal yang lama dan pengangkutan barang yang tidak digudangkan dan langsung diangkut ke tempat tujuan menjadi terhambat.

Sementara itu, kondisi infrastruktur bandar udara di Kota Ambon memiliki kapasitas bandar udara yang terbatas, hal ini dapat dilihat dari panjang landasan pacu yang kurang dari 3.000 meter. Ukuran pesawat yang mendarat di bandar udara Pattimura yang merupakan bandar udara bertaraf internasional hanya ukuran yang sedang, dan pesawat ukuran sedang yang mendarat hanyalah Buing 7357900 Air, dengan kapasitas penumpang maksimal 206 orang [17]. Persoalan utama lainnya adalah pesawat belum bisa mendarat pada malam hari karena keterbatasan fasilitas pendukung pada landasan pacu (*runway*). Oleh karena itu, pesawat yang akan landing (mendarat) dan

take-off di Bandara Internasional Pattimura – Ambon, hanya sampai pada jam 16.00 WIT.

Tantangan yang dihadapi dari kedua jenis infrastruktur transportasi tersebut akan berdampak pada terhambatnya arus mobilitas barang dan orang ke tempat tujuan. Selain itu juga akan berdampak pada peningkatan biaya pengangkutan yang dibebankan pada pengguna jasa. Tingkat harga yang tinggi akan berpengaruh pada aktivitas industri hingga jual beli turut menjadi tidak pasti, sehingga efektivitas dan efisiensi aktivitas ekonomi pada *island city* menjadi terganggu. Untuk itu, dalam meningkatkan kapasitas infrastruktur pelabuhan laut dan bandar udara yang dapat berpengaruh secara signifikan terhadap PDRB Kota Ambon, maka pemerintah dengan pihak terkait dapat meningkatkan kapasitas depo dan fasilitas bongkar muat barang untuk infrastruktur laut serta meningkatkan fasilitas pendukung bandar udara (*approach light, glide path* dan panjang landasan belum 3.000 meter) sehingga berpengaruh terhadap frekuensi penerbangan pesawat dan aktivitas bongkar muat serta arus distribusi barang ke tempat tujuan menjadi lancar. Pelabuhan dengan ukuran, kualitas akses jalan, dan kapasitas kargo yang cukup, akan meningkatkan aktivitas ekonomi, pertumbuhan PDB dan pembangunan wilayah. Dampak ekonomi pelabuhan adalah peningkatan PDB, nilai tambah dan pendapatan ([18]; [19]; [20]).

Karakteristik Fisik

Secara fisik, *island city* di Indonesia dikategorikan sebagai pulau berbukit yakni pulau yang memiliki rata-rata ketinggian di atas 15 mdpl. Pulau berbukit memiliki daya tahan yang lebih terhadap kerentanan yang dihadapi pulau datar, seperti cuaca dan iklim mikro yang dipengaruhi wilayah laut. Pulau dengan topografi berbukit ini memiliki kemampuan untuk menciptakan iklim mikro sehingga tidak sepenuhnya terpengaruh oleh iklim lautan, sehingga perbedaan suhu yang ekstrim antara siang dan malam hari tidak terjadi. Sebaliknya pulau yang dikategorikan sebagai pulau datar sangat terpengaruh terhadap iklim lautan yang perubahannya ekstrim antara siang dan malam hari.

Secara administratif, Kota Ambon berdasarkan Peraturan Pemerintah No.13 Tahun

1979, mempunyai luas sebesar 377 Km² atau 2/5 dari luas wilayah Pulau Ambon. Berdasarkan hasil Survey Tata Guna Tanah tahun 1980 luas daratan Kota Ambon adalah 359,45 km², sehingga luas Kota Ambon ini meliputi daratan seluas 359,45 Km² dan laut seluas 17,55 Km² dengan panjang garis pantai 98 Km. Keterbatasan luas fisik ini turut berpengaruh terhadap ukuran pasar perdagangan yang tersedia. Untuk menjadi *island city* yang produktif, ukuran pasar internal yang tersedia di sebuah pulau menjadi sangat penting, agar sirkulasi barang hasil produksi dapat memenuhi *economic of scale*-nya. Ukuran pasar yang kecil menyebabkan kegiatan ekspor sebagai jalan keluar untuk keberlangsungan ekonominya. Namun, menurut penelitian sebelumnya [21], kecilnya pasar dan rendahnya diversifikasinya produk wilayah kepulauan dalam kegiatan ekspor-impor membuat wilayah tersebut menjadi rentan terhadap guncangan ekonomi seperti kegagalan produksi, gangguan pasar dan kelangkaan barang.

Perkembangan fisik Kota Ambon sebagai wilayah kepulauan menjadi peluang sekaligus tantangan bagi pengembangan *island city*. Hal ini karena wilayah kepulauan dibatasi oleh faktor diskontinuitas ruang pulau secara geografis, salah satunya yaitu aksesibilitas yang melibatkan transportasi laut dan transportasi udara.

Kondisi topografi wilayah Kota Ambon yang sebagian besar terdiri dari wilayah daratan dengan klasifikasi berbukit sampai berlereng terjal dengan kondisi infrastruktur yang tidak merata di beberapa wilayah dapat menjadi tantangan dalam membangun jaringan transportasi yang efektif dan menyeluruh, seperti jalan raya dan jalan setapak.

Kondisi fisik Kota Ambon yang dipisahkan oleh perairan laut dalam yang luas, serta keterpencaran lokasi (jarak), menjadikan kegiatan produktif masyarakat sulit untuk dilakukan, terutama aktivitas produktif yang terkait dengan pengembangan sarana dan prasarana dasar pembangunan, pengembangan sumber daya manusia, yang umumnya terkendala oleh kekurangan akses transportasi ke pusat-pusat pertumbuhan. Keadaan tersebut menjadikan Kota Ambon untuk mengandalkan moda transportasi laut dan udara untuk proses distribusi barang antar-pulau, salah satunya dari

Kota Ambon di Pulau Ambon ke Kota Masohi di Pulau Seram.

Kota Ambon sebagai *island city* berperan untuk memastikan akses ke sumber bahan baku, serta membantu kelancaran distribusi penumpang dan barang di wilayah kepulauan. Untuk itu, aksesibilitas antar wilayah kepulauan menjadi kunci dalam mobilitas penduduk dan distribusi barang. Keterhubungan ini biasanya dilayani melalui jalur pelayaran laut, yang memerlukan infrastruktur pelabuhan yang baik dan armada kapal yang memadai sehingga populasi antar pulau-pulau sekitar dapat bepergian secara teratur ke *island city* untuk memperoleh layanan utama. Infrastruktur transportasi dan jaringan jalan yang akan dibangun perlu memperhitungkan distribusi geografis ini untuk memastikan aksesibilitas yang baik bagi penduduk dan barang.

Karakteristik Ekonomi

Berdasarkan karakteristik ekonomi, terdapat tiga kategori *island city* yang berada di Indonesia, yaitu kota yang perekonomiannya didominasi oleh kegiatan wisata, kegiatan perdagangan atau jasa, dan kegiatan perindustrian [5]. Perkembangan Kota Ambon lebih didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa yang melayani wilayah-wilayah lainnya, sejalan dengan pendapat yang dikemukakan [3], bahwa kota-kota dalam kategori ini memiliki fungsi utama sebagai hub dan pusat distribusi dari wilayah-wilayah kepulauan. Meskipun Ambon tidak memiliki kekuatan ekonomi yang besar, namun memiliki posisi yang strategis dalam konstelasi lokal wilayahnya. Hal ini memungkinkan untuk terjadi pada *island city* yang berusia panjang, sehingga konsentrasi penduduk dan aktivitasnya sudah berlangsung sangat lama.

Secara ekonomi, *island city* sebagai pusat pelayanan dan perdagangan tidak memiliki kekuatan ekonomi sebesar *island city* sebagai pusat industri. Dalam konteks produksi, *island city* ini masih menghadapi kerentanan dan ketidakpastian supply produk, karena masih bergantung pada produk yang didatangkan dari daerah lain, karena tidak memiliki aktivitas produksi yang dominan. Namun, karena posisinya sebagai pusat pelayanan dan perdagangan bagi wilayah kepulauan lain, permintaan yang dihasilkan oleh *island city*

jenis ini cukup besar. Di samping itu, daya tawarnya dalam interaksi ekonomi dengan wilayah daratan menjadi tinggi, sehingga memiliki ketahanan terhadap kerentanan ekonomi.

Kerentanan ekonomi yang dihadapi dalam pengembangan Kota Ambon sangat membutuhkan keterhubungan melalui jaringan transportasi. Keberadaan transportasi menyebabkan peningkatan penduduk dan aktivitas ekonomi, yang menjadi faktor utama dalam pembentukan *island city*. Bagi pulau-pulau dengan jumlah penduduk yang rendah, tidak memiliki basis penduduk yang memadai untuk mendukung keberadaan layanan, seperti sekolah, pusat kesehatan dan pasar. Maka itu, keberadaan transportasi yang efisien menuju *island city*, sangat penting untuk pengembangan sosial dan ekonomi masyarakat kepulauan. Transportasi laut dan penyeberangan yang efisien adalah syarat bagi pengembangan ekonominya: transportasi udara jauh lebih cepat tetapi mahal dan tidak terjangkau bagi sebagian besar penduduk [22].

Dilihat dari sisi sektoral, pertumbuhan sektor administrasi pemerintahan, pertahanan, dan jaminan sosial wajib selalu menempati posisi teratas diikuti oleh sektor perdagangan.

Studi [23] menjelaskan bahwa pertumbuhan sub sektor perdagangan besar dan eceran terkait dengan kinerja impor dan konsumsi masyarakat. Meningkatnya daya beli masyarakat akan mendorong naiknya laju pertumbuhan konsumsi masyarakat dimana permintaan akan barang-barang konsumsi baik dalam maupun luar negeri juga meningkat.

Sektor perdagangan merupakan salah satu sektor yang harus dikembangkan dan perlu menjadi perhatian lebih dari Pemerintah Kota Ambon, hal ini dikarenakan sektor perdagangan menjadi salah satu tulang punggung perekonomian masyarakat Kota Ambon. Sektor perdagangan berperan dalam mendukung kelancaran penyaluran arus barang dan jasa, memenuhi kebutuhan pokok masyarakat serta mendorong kegiatan dibidang ekonomi [23]. Sektor perdagangan dapat diarahkan pada salah satu pencapaian tujuan pembangunan yaitu peningkatan pendapatan di Kota Ambon. Dimana dengan adanya peningkatan pendapatan, maka akan berdampak juga terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Ambon.

Perkembangan *island city* sebagai pusat

perdagangan, pusat pelayanan dan hub transportasi di wilayah kepulauan, ditentukan oleh interaksi antar pulau dan ketersediaan infrastruktur transportasi. Infrastruktur transportasi yang menghubungkan *island city* dengan dunia luar, menjadi faktor kunci dalam perekonomian *island city* [8]. Kota Ambon yang memiliki ketergantungan pada pengiriman barang dan pergerakan penumpang, perekonomian masyarakat yang terbatas dan berskala kecil disebabkan karena dalam pengembangan wilayahnya belum didukung oleh jaringan transportasi yang memadai.. Untuk menciptakan dan meningkatkan aktivitas ekonomi Kota Ambon sebagai *island city*, diperlukan sarana infrastruktur transportasi yang memadai.

Adanya kemajuan transportasi menunjukkan adanya peningkatan kinerja sistem transportasi dalam melayani pergerakan penumpang dan barang, yang berarti adanya peningkatan aksesibilitas. Dampak dari meningkatnya aksesibilitas adalah meningkatnya perpindahan modal dan sumber daya dari suatu wilayah ke wilayah lain, yang pada akhirnya akan mendorong proses perkembangan kota. *Island city* sebagai pusat koleksi distribusi wilayah kepulauan membutuhkan akses yang dapat diandalkan dari pulau-pulau sekitar sebagai *hinterland*. Oleh sebab itu, aksesibilitas diyakini memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi *island city*. Aksesibilitas menjadi cara yang paling tepat untuk meningkatkan aktivitas ekonomi dan kohesi sosial [24].

4. SIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kota Ambon dapat berkembang menjadi pusat layanan dan perdagangan jika didukung oleh aksesibilitas yang memadai. Beberapa potensi yang dimilikinya, antara lain: (a) Potensi jumlah pergerakan dari pulau-pulau kecil ke *island city* cukup tinggi; (b) Mobilitas penumpang dan barang juga tinggi; (c) Prasarana dan sarana transportasi ke pulau-pulau kecil sudah tersedia. Dengan ketersediaan infrastruktur dan jasa pelayanan yang memadai, serta upaya-upaya peningkatan pelayanan yang cepat, mudah dan efisien merupakan keunggulan kompetitif Kota Ambon dibandingkan dengan daerah-daerah lain di Provinsi Maluku. Keunggulan ini memberikan

peluang dan prospek Kota Ambon di masa mendatang sebagai Pusat Aktivitas Ekonomi dan Transit Bisnis, serta pusat pengembangan pendidikan tinggi.

Untuk penelitian lanjutan, fokus studi perlu memperbesar skala pengamatan, yaitu pada skala provinsi atau wilayah kepulauan. Hal ini bertujuan untuk mengamati lebih lanjut implikasi dan dampak dari keberadaan karakteristik perkotaan di wilayah kepulauan terhadap kondisi sosial, ekonomi dan lingkungan di wilayah kepulauan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] G. Baldacchino, "Managing the hinterland beyond: Two ideal-type strategies of economic development for small island territories," *Asia Pacific Viewpoint*, vol. 47, no. 1, pp. 45–60, 2006, doi: 10.1111/j.1467-8373.2006.00295.x.
- [2] A. Grydehøj, "Guest Editorial Introduction: Understanding island cities," *Isl. Stud. J.*, vol. 9, no. 2, pp. 183–190, 2014.
- [3] A. Grydehøj, "Island city formation and urban island studies," *Area*, vol. 47, no. 2015, pp. 429–435, 2015, doi: 10.1111/area.12207.
- [4] P. Hay, "A Phenomenology of Islands," *Isl. Stud. J.*, vol. 1, no. 1, pp. 19–42, 2006.
- [5] P. A. Tutt, "Defining the island city: ancient right versus modern metropolis, as considered at Peel, Isle of Man," *Isl. Stud. J.*, vol. 9, no. 2, pp. 191–204, 2014.
- [6] A. Maulana and T. Benita, "Typologi of Island City in Indonesia," *IOP Conf. Ser. Earth Environ. Sci.*, vol. 79, no. 1, 2017, doi: 10.1088/1755-1315/79/1/012026.
- [7] K. S, S. N, B. N, and D. S R, "The Promise and Perils of the Island City of George Town (Penang) as a Creative City," *Urban Isl. Stud.*, vol. 1, no. 2015, pp. 20–34, 2015.
- [8] A. Pons, O. R. Salamanca, and I. Murray, "Tourism capitalism and island urbanization: tourist accommodation diffusion in the Balearics, 1936-2010.," *Isl. Stud. J.*, vol. 9, no. 2, pp. 239–258, 2014.
- [9] Y. I and B. E, "A comprehensive analysis of the planned multimodal public transportation HUB," *Transp. Res. Procedia*, vol. 24, pp. 50–57, 2017.
- [10] R. D. W. Putra and R. P. N. Indradjati, "Studi Deskriptif – Evaluatif Bentuk Tipologi Kawasan (Pembelajaran Dari Kota Surabaya)," *J. Pengemb. Kota*, vol. 9, no. 2, pp. 124–142, 2021, doi: 10.14710/jpk.9.2.124-142.
- [11] N. Brenner, *Implosions /Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. 2014.
- [12] Badan Pusat Statistik Kota Ambon, *Kota Ambon Dalam Angka 2023*. 2023.
- [13] E. Warrington and D. Milne, "'Island governance', in G. Baldacchino (ed)," *A world islands an Isl. Stud. Read.*, pp. 379–427, 2007.
- [14] J. Pattikayhatu, D. Hetharion, E. Kissiya, A. Huwae, T. Supusepa, and E. Pattikayhatu, "Sejarah Negeri dan Desa di Kota Ambon," *Ambon Dinas Pariwisata, Kebudayaan, Pemuda, dan Olahraga Kota Ambon*, 2009.
- [15] M. C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*. Jakarta: PT Serambi Ilmu Semesta, 2008.
- [16] N. Rumbia, N. Tualeka, and S. S. Assagaf, "Evaluasi Kapasitas Pelabuhan Yos Soedarso Ambon-Provinsi Maluku," *Uniqbu J. Exact Sci.*, vol. 3, no. 1, pp. 1–10, 2022.
- [17] W. P. Anggrahini, "Upaya Peningkatan Konektivitas Angkutan Laut dan Penyeberangan Antar Kabupaten / Kota di Maluku," *War. Penelit. Perhub.*, vol. 30, no. 1, p. 23, 2018, doi: 10.25104/warlit.v30i1.630.
- [18] M. Acciaro, "The role of ports in the development of Mediterranean Islands: The case of Sardinia," *Int. J. Transp. Econ.*, vol. 35, no. 3, pp. 295–323, 2008.
- [19] E. Benacchio, M. and Musso, "Ports and economic impact: main changes, assessment approaches and distribution disequilibrium.," *Transp. Eur.*, vol. 6, no. 17, pp. 25–36, 2001.
- [20] K. Bichou and R. Gray, "A critical review of conventional terminology for classifying seaports," *Transp. Res. Part A Policy Pract.*, vol. 39, no. 1, pp. 75–92, 2005, doi: 10.1016/j.tra.2004.11.003.

- [21] S. A. Castello and T. Ozawa, *Globalization of Small Economies as a Strategic Behavior in International Business*. New York, 1999.
- [22] J. A. Hernandez Luis, “Temporal accessibility in archipelagos: Inter-island shipping in the Canary Islands,” *J. Transp. Geogr.*, vol. 10, no. 3, pp. 231–239, 2002, doi: 10.1016/S0966-6923(02)00014-5.
- [23] I. Andriani, “No Title,” *Econ. Bring Ultim. Inf. All About Dev. J.*, vol. 5, no. 2, pp. 28–37, 2021.
- [24] L. E, G. J, and G. G, “Measuring regional cohesion effects of large-scale transport infrastructure investments: An accessibility approach,” *Eur. Plan. Stud.*, vol. 16, no. 2, pp. 277–301, 2008.