

IMPLEMENTASI COLLABORATIVE GOVERNANCE DALAM PENGEMBANGAN PELABUHAN INTERNASIONAL DI SELAT SUNDA SEBAGAI ALTERNATIF JEMBATAN SELAT SUNDA

Dedi Komarudin¹, Ika Sartika²

Institut Pemerintahan Dalam Negeri, Jakarta, Indonesia ^{1,2}

E-mail: dip.13.779@ipdn.ac.id, ika_sartika@ipdn.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji penerapan collaborative governance dalam konteks pembangunan pelabuhan internasional sebagai alternatif Jembatan Selat Sunda (JSS) di kawasan tersebut. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif dan analisis bibliometrik, studi ini mengeksplorasi dinamika antar pemangku kepentingan, hambatan dalam implementasi collaborative governance, serta potensi sinergi yang dapat dioptimalkan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun terdapat kompleksitas yang tinggi dan ketidakseimbangan kekuatan antar aktor, collaborative governance memiliki potensi besar untuk menghasilkan solusi yang komprehensif dan berkelanjutan. Namun, implementasinya masih terkendala oleh berbagai faktor, termasuk perubahan kebijakan politik dan perbedaan prioritas antar pemangku kepentingan. Studi ini mengidentifikasi beberapa elemen kunci dalam proses kolaborasi, seperti dialog tatap muka, komitmen terhadap proses, dan pemahaman bersama tentang visi proyek. Analisis juga menunjukkan bahwa pengembangan pelabuhan internasional dapat menjadi alternatif yang lebih feasible dan berkelanjutan dibandingkan dengan JSS. Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini menyarankan beberapa strategi untuk meningkatkan efektivitas collaborative governance, termasuk pembentukan forum multipihak yang lebih terstruktur, pengembangan sistem informasi bersama, dan peningkatan kapasitas kolaboratif para aktor. Kesimpulan dan rekomendasi dari studi ini dapat menjadi masukan berharga bagi perencanaan dan implementasi proyek infrastruktur strategis lainnya di Indonesia.

Kata Kunci: Kolaborasi pemerintahan, Jembatan Selat Sunda, pengembangan pelabuhan, pemangku kepentingan, infrastruktur strategis

ABSTRACT

This research examines the application of collaborative governance in the context international port development as an alternative of the Sunda Strait Bridge project in the region. Using a qualitative approach and bibliometric analysis, this study explores the dynamics between stakeholders, barriers to implementing collaborative governance, and potential synergies that can be optimized. The results show that despite the high complexity and power imbalances among actors, collaborative governance has great potential to produce comprehensive and sustainable solutions. However, its implementation is still constrained by various

factors, including changes in political policies and differences in priorities among stakeholders. This study identifies several key elements in the collaboration process, such as face-to-face dialogue, commitment to the process, and shared understanding of the project vision. The analysis also indicates that international port development may be a more feasible and sustainable alternative compared to JSS. Based on these findings, this research suggests several strategies to improve the effectiveness of collaborative governance, including the establishment of a more structured multi-stakeholder forum, development of a shared information system, and enhancement of collaborative capacity among actors. The conclusions and recommendations from this study can provide valuable input for the planning and implementation of other strategic infrastructure projects in Indonesia.

Keywords: *Collaborative governance, Sunda Strait Bridge, port development, stakeholders, strategic infrastructure*

PENDAHULUAN

Pembangunan Jembatan Selat Sunda (JSS) merupakan mega proyek infrastruktur yang telah lama diwacanakan untuk menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatera. Gagasan ini pertama kali dicetuskan pada tahun 1960 oleh Prof. Sedyatmo dari Institut Teknologi Bandung sebagai bagian dari visi yang lebih luas bernama Tri Nusa Bimasakti, yang bertujuan menghubungkan tiga pulau besar Indonesia: Sumatera, Jawa, dan Bali (Haluan, 2023). Sejak saat itu, wacana pembangunan JSS telah mengalami pasang surut dalam diskursus pembangunan nasional.

Urgensi pembangunan JSS semakin menguat seiring dengan meningkatnya kebutuhan konektivitas antara dua pulau besar tersebut. Saat ini, penyeberangan Merak-Bakauheni yang menghubungkan Jawa dan Sumatera masih menghadapi berbagai kendala, termasuk waktu tunggu yang panjang hingga 3,5 jam (Alexander, 2014).

Pembangunan JSS diharapkan dapat mempersingkat waktu tempuh menjadi hanya 30 menit, yang akan berdampak signifikan terhadap efisiensi logistik dan mobilitas penduduk (Alexander, 2014).

Selain itu, JSS juga dipandang sebagai katalis pertumbuhan ekonomi yang dapat mempercepat pemerataan pembangunan antara Jawa dan Sumatera. Potensi dampak ekonomi dari proyek JSS sangatlah besar. Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono menyatakan bahwa JSS akan membantu meningkatkan perekonomian nasional dan mendorong pemerataan pembangunan antara Jawa dan Sumatera (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2012).

Saat ini, kontribusi Jawa terhadap perekonomian nasional mencapai 60%, sementara Sumatera hanya 20% (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2012). Dengan adanya JSS, diharapkan terjadi peningkatan aktivitas ekonomi di

Sumatera yang dapat mengurangi kesenjangan ini. JSS juga berpotensi menciptakan koridor ekonomi baru yang akan memperkuat perekonomian di wilayah barat Indonesia hingga 80% (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2012).

Dari segi sosial, pembangunan JSS diproyeksikan akan meningkatkan mobilitas penduduk dan pertukaran budaya antara Jawa dan Sumatera. Hal ini dapat mendorong terciptanya integrasi sosial yang lebih kuat antara kedua pulau. Namun, perlu diperhatikan pula potensi dampak negatif seperti perubahan struktur sosial masyarakat di sekitar lokasi pembangunan dan kemungkinan terjadinya konflik sosial akibat perubahan tata guna lahan.

Meskipun memiliki potensi manfaat yang besar, perencanaan dan pelaksanaan proyek JSS menghadapi tantangan dan kompleksitas yang tidak sedikit. Salah satu tantangan utama adalah kondisi alam di Selat Sunda yang sangat dinamis. Hasil lokakarya Kementerian ESDM menunjukkan bahwa kawasan Selat Sunda memiliki kondisi geodinamika yang sangat aktif dengan potensi bahaya geologi seperti letusan gunung api, guncangan gempa bumi, gelombang tsunami, dan gerakan tanah baik di atas maupun di bawah permukaan laut (Bathoro, 2016). Keberadaan Gunung Anak Krakatau yang masih aktif juga menjadi perhatian khusus dalam perencanaan JSS (Paramita, 2014).

Tantangan lain yang tidak kalah penting adalah aspek finansial. Pembangunan JSS membutuhkan investasi yang sangat besar, diperkirakan mencapai Rp 100-200 triliun (Bathoro, 2016). Besarnya investasi ini memerlukan skema pendanaan yang kompleks, melibatkan berbagai pihak termasuk pemerintah dan swasta. Selain itu, perlu dilakukan studi kelayakan yang komprehensif untuk memastikan bahwa proyek ini akan memberikan manfaat ekonomi yang sebanding dengan investasinya.

Pembangunan pelabuhan internasional sebagai alternatif dari Jembatan Selat Sunda merupakan gagasan yang patut dipertimbangkan untuk pengembangan kawasan Selat Sunda. Ide ini muncul sebagai respons terhadap berbagai tantangan dan kontroversi seputar rencana pembangunan Jembatan Selat Sunda (JSS) yang telah lama diwacanakan. Pengembangan pelabuhan internasional dapat menjadi solusi yang lebih *feasible* dan berkelanjutan untuk meningkatkan konektivitas antara Pulau Jawa dan Sumatera, sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut karena menjadi perlintasan bagi armada laut yang menjalankan perdagangan global.

Di sisi lain, pembangunan pelabuhan internasional di Selat Sunda dapat menjadi alternatif dari pembangunan Jembatan Selat Sunda. Salah satu keunggulan utama dari pengembangan pelabuhan internasional

adalah fleksibilitas dan skalabilitas yang lebih tinggi dibandingkan dengan pembangunan jembatan. Pelabuhan internasional dapat dikembangkan secara bertahap sesuai dengan pertumbuhan kebutuhan dan ketersediaan anggaran. Hal ini berbeda dengan JSS yang membutuhkan investasi besar-besaran di awal proyek, dengan estimasi biaya mencapai Rp 100-200 triliun. Pendekatan bertahap dalam pengembangan pelabuhan internasional memungkinkan alokasi sumber daya yang lebih efisien dan mengurangi risiko finansial.

Dari perspektif lingkungan, pembangunan pelabuhan internasional juga memiliki dampak yang relatif lebih kecil dibandingkan dengan JSS. Konstruksi jembatan sepanjang 29 km berpotensi mengganggu ekosistem laut di Selat Sunda secara signifikan. Sebaliknya, pengembangan pelabuhan internasional yang terencana dengan baik dapat meminimalkan dampak lingkungan dan bahkan berkontribusi pada upaya konservasi pesisir jika diintegrasikan dengan program pengelolaan lingkungan yang tepat.

Pengembangan pelabuhan internasional juga sejalan dengan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan meningkatkan kapasitas dan kualitas pelabuhan internasional di kawasan Selat Sunda, Indonesia dapat memperkuat posisinya dalam jaringan pelayaran internasional. Hal ini tidak hanya akan meningkatkan efisiensi logistik domestik, tetapi juga berpotensi

menarik lebih banyak lalu lintas pelayaran internasional, yang pada gilirannya dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut.

Dari segi keselamatan dan ketahanan terhadap bencana, pelabuhan internasional memiliki keunggulan dibandingkan JSS. Kawasan Selat Sunda dikenal memiliki aktivitas seismik yang tinggi dan risiko tsunami. Pembangunan jembatan di lokasi ini menghadapi tantangan teknis yang sangat besar untuk memastikan keamanannya terhadap bencana alam. Sebaliknya, pelabuhan internasional yang dirancang dengan mempertimbangkan faktor-faktor geologis dan oseanografis dapat lebih adaptif terhadap risiko bencana.

Untuk mengoptimalkan manfaat dari pengembangan pelabuhan internasional, diperlukan pendekatan *collaborative governance* yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan. Pemerintah pusat, pemerintah daerah Banten dan Lampung, sektor swasta, akademisi, dan masyarakat lokal perlu bersinergi dalam perencanaan, pembangunan, dan pengelolaan pelabuhan internasional. Hal ini akan memastikan bahwa pengembangan pelabuhan internasional sejalan dengan kebutuhan dan aspirasi semua pihak.

Dalam implementasinya, pengembangan pelabuhan internasional di Selat Sunda dapat mengadopsi konsep "smart port" yang

mengintegrasikan teknologi informasi dan komunikasi terkini. Hal ini akan meningkatkan efisiensi operasional, mengurangi dampak lingkungan, dan meningkatkan daya saing pelabuhan internasional dalam skala regional maupun global.

Pembangunan dan pengembangan pelabuhan internasional di kawasan Selat Sunda menawarkan alternatif yang lebih feasible, berkelanjutan, dan adaptif dibandingkan dengan proyek Jembatan Selat Sunda. Pendekatan ini tidak hanya dapat meningkatkan konektivitas antara Jawa dan Sumatera, tetapi juga berpotensi mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih

KAJIAN PUSTAKA

1. Collaborative Governance

Paradigma mengenai governance muncul seiring dengan berkembangnya pemahaman tentang peran pemerintah yang tidak hanya terkait dengan kekuasaan, paksaan, atau aspek politis dalam masyarakat. Sebelumnya, pemerintahan dipandang lebih sebagai lembaga yang menjalankan kekuasaan secara satu arah, seperti dalam pengambilan kebijakan atau proses pengaturan negara. Namun, paradigma baru mengenai pemerintahan (governance) menekankan pentingnya pendekatan yang lebih holistik, di mana pemerintah tidak hanya berperan sebagai institusi tunggal, melainkan bekerja sama dengan berbagai elemen di luar pemerintahan, seperti masyarakat sipil, sektor swasta, dan organisasi

inklusif dan berkelanjutan di kawasan tersebut.

Dengan perencanaan yang matang dan kolaborasi yang efektif antar pemangku kepentingan, pengembangan pelabuhan internasional dapat menjadi solusi strategis untuk mewujudkan visi pengembangan kawasan Selat Sunda sebagai salah satu pusat pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Adapun rumusan masalah yang akan dijawab dalam penelitian ini adalah bagaimana penerapan *collaborative governance* dalam pengembangan pelabuhan internasional di Selat Sunda sebagai alternatif Jembatan Selat Sunda?

lainnya. Pergeseran ini menandakan perubahan dari konsep *government* (pemerintah) menjadi *governance* (pemerintahan yang melibatkan banyak pihak), yang memberikan ruang bagi kontribusi aktif warga negara dalam proses pengambilan keputusan dan pelaksanaan kebijakan. Dengan demikian, *governance* lebih menekankan pada kolaborasi dan partisipasi yang inklusif, bukan hanya pada kekuasaan terpusat di tangan pemerintah.

Governance merupakan proses pembagian tanggung jawab yang melibatkan berbagai pihak di luar pemerintah, dengan tujuan untuk merumuskan permasalahan secara bersama-sama, mempertimbangkan berbagai kepentingan yang ada, dan menghasilkan landasan yang lebih inklusif. Dalam konteks kebijakan,

governance memberikan pandangan baru mengenai bagaimana kebijakan dapat direalisasikan untuk mencapai tujuan yang diinginkan, dengan cara membentuk jaringan atau interaksi antara berbagai aktor yang terlibat. Jaringan ini memudahkan kolaborasi antara pemerintah, masyarakat, sektor swasta, dan organisasi lainnya untuk bekerja bersama demi mencapai hasil yang lebih efektif dan efisien.

Salah satu ciri khas utama dari governance adalah karakteristik jaringan. Jaringan ini menciptakan hubungan yang dinamis dan saling bergantung antara berbagai elemen yang memiliki peran dan kepentingan berbeda. Dalam jaringan ini, kekuasaan dan keputusan tidak hanya berada di tangan pemerintah, tetapi tersebar di antara berbagai aktor yang saling berinteraksi, berbagi informasi, dan bekerja sama dalam mencapai tujuan bersama. Karakteristik jaringan ini memungkinkan fleksibilitas, inovasi, dan efisiensi dalam pengelolaan kebijakan dan pemecahan masalah yang kompleks.

Kolaborasi pemerintahan yang menggabungkan prinsip governance dengan kerjasama antara berbagai pihak merupakan pendekatan yang sangat penting dalam perumusan kebijakan publik. Proses kebijakan ini dilakukan secara konsensus, melibatkan berbagai aktor yang memiliki kepentingan yang berbeda, seperti pemerintah, masyarakat, sektor swasta, dan lembaga non-pemerintah. Dalam konteks ini,

kolaborasi tidak hanya terjadi antara instansi pemerintahan, tetapi juga melibatkan partisipasi aktif dari pihak-pihak eksternal yang dapat mendukung tercapainya tujuan bersama.

Dalam pelaksanaannya, pemerintah memiliki departemen-departemen yang fokus pada sektor-sektor tertentu, namun terkadang instansi-instansi pemerintahan harus bekerja sama untuk menyelesaikan permasalahan yang kompleks yang melibatkan lebih dari satu sektor. Misalnya, dalam menangani isu-isu sosial atau ekonomi yang membutuhkan koordinasi antar instansi pemerintah, kolaborasi antar lembaga menjadi sangat penting.

Dari perspektif administrasi publik, kolaborasi adalah kerjasama antara beberapa pihak yang terikat dalam suatu kegiatan atau bertujuan menyelesaikan permasalahan. Dalam konteks sektor publik, kolaborasi menjadi kunci untuk mencapai hasil yang maksimal, mengingat keterbatasan yang dimiliki oleh pemerintah sebagai pelayan publik. Kolaborasi ini berakar pada sifat saling membutuhkan antara organisasi-organisasi yang terlibat dalam mengurus kegiatan atau menyelesaikan masalah bersama.

Kolaborasi sektor publik dapat dipahami sebagai proses kebersamaan, kerjasama, pembagian tugas, kesetaraan, dan tanggung jawab antara entitas yang memiliki aktivitas yang saling terhubung. Tujuan utama kolaborasi ini adalah untuk meningkatkan pelayanan

kepada masyarakat, memastikan bahwa kebutuhan dan hak publik dapat dipenuhi dengan lebih efektif dan efisien. Dengan bekerja sama, pihak-pihak yang terlibat dapat saling mendukung dan memperkuat upaya mereka dalam menyediakan barang dan pelayanan publik yang dibutuhkan masyarakat.

2. Pengertian Pelabuhan

Menurut Triatmodjo (2010:3), pelabuhan (port) merupakan area perairan yang terlindungi dari gelombang, dilengkapi dengan berbagai fasilitas terminal laut. Fasilitas tersebut meliputi dermaga tempat kapal dapat bersandar untuk melakukan bongkar muat barang, crane untuk mempermudah proses bongkar muat, gudang transit dan tempat penyimpanan sementara barang yang dibongkar dari kapal, serta gudang untuk penyimpanan barang dalam jangka waktu lebih lama sebelum didistribusikan ke tujuan akhir. Terminal ini juga biasanya dilengkapi dengan infrastruktur pendukung seperti jalur kereta api dan/atau jalan raya.

Kramadibrata (2002:71) menyatakan bahwa pelabuhan adalah

salah satu simpul penting dalam rantai transportasi yang mendukung kelancaran perpindahan muatan antara moda laut dan darat. Secara umum, pelabuhan dapat didefinisikan sebagai kawasan perairan yang terlindungi dari badai, ombak, atau arus, sehingga memungkinkan kapal untuk bermanuver (turning basin), bersandar, berlabuh, dan melakukan bongkar muat barang maupun perpindahan penumpang.

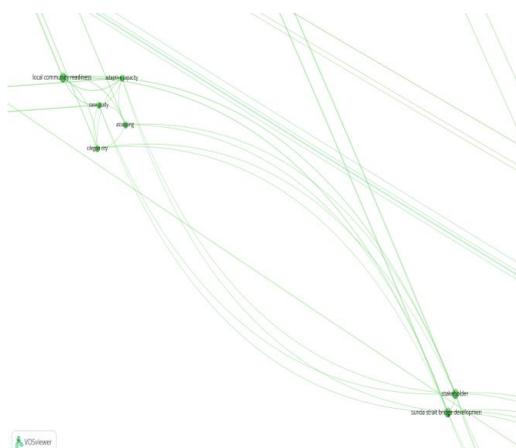
Sementara itu, menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah lokasi yang mencakup daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu, yang berfungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan ekonomi. Pelabuhan digunakan untuk kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang. Selain itu, pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran, kegiatan pendukung, serta sebagai titik perpindahan intra dan antar moda transportasi.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode literature review yang didukung oleh analisis bibliometrik. Kombinasi metode ini memungkinkan peneliti untuk mengumpulkan, menganalisis, dan mensintesis berbagai sumber

literatur secara komprehensif dan sistematis.

Tahap pertama penelitian dimulai dengan pengumpulan data menggunakan perangkat lunak Publish or Perish (PoP). PoP merupakan alat yang sangat berguna untuk mengakses dan menganalisis metadata publikasi ilmiah dari berbagai sumber. Dalam



Gambar 2: Perbesar hasil di area "Stakeholder"

Jika kita perbesar gambar hasil pada area "Stakeholder", sebagaimana yang ditampilkan pada gambar 2, dapat terlihat bahwa selain ada keterkaitan antara Jembatan Selat Sunda dengan pemangku kepentingan, ada juga keterkaitan dengan pengembangan jembatan ("sunda strait bridge development") dan kesiapan masyarakat lokal ("local community readiness").

Sehingga dari hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa dari topik terkait Jembatan Selat Sunda ada kaitannya dengan pemangku kepentingan serta kesiapan masyarakat lokal. Disinilah yang menjadi bahan perhatian penelitian ini, sehingga dengan menggunakan konsep collaborative governance, pemerintah dapat menghubungkan kepentingan negara, pemangku kepentingan, termasuk masyarakat lokal untuk menjawab tantangan pembangunan Jembatan Selat Sunda.

Metode kualitatif menjadi pendekatan utama dalam penelitian ini, dengan penekanan pada literature review yang mendalam. Literature review dilakukan terhadap berbagai sumber yang telah dikumpulkan, termasuk artikel jurnal, buku, laporan penelitian, dan artikel berita yang relevan. Proses ini melibatkan pembacaan kritis, analisis konten, dan sintesis informasi dari berbagai sumber tersebut (Sugiyono, 2019).

Selain itu, peneliti juga menerapkan triangulasi sumber data untuk meningkatkan validitas temuan. Triangulasi dilakukan dengan membandingkan informasi dari berbagai jenis sumber (misalnya, artikel jurnal, buku, dan laporan penelitian) untuk memastikan konsistensi temuan dan mengidentifikasi perbedaan perspektif yang mungkin ada.

Dalam rangka meningkatkan transparansi dan reproduktibilitas penelitian, peneliti menyimpan catatan detail tentang proses pengumpulan data, analisis, dan pengambilan keputusan selama penelitian. Ini termasuk menyimpan query pencarian yang digunakan dalam PoP, parameter analisis yang diterapkan dalam VOSviewer, dan catatan reflektif tentang proses analisis kualitatif.

Dengan mengkombinasikan penggunaan PoP untuk pengumpulan data, VOSviewer untuk analisis bibliometrik, dan metode kualitatif untuk literature review yang mendalam, penelitian ini bertujuan untuk

memberikan pemahaman yang komprehensif dan nuansa tentang topik yang diteliti. Pendekatan multi-metode ini memungkinkan peneliti untuk tidak hanya mengidentifikasi tren dan pola dalam literatur, tetapi juga untuk mengeksplorasi secara mendalam konteks, implikasi, dan nuansa dari temuan-temuan tersebut

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kenapa Jembatan Selat Sunda Merugikan?

Jembatan Selat Sunda (JSS) merupakan mega proyek infrastruktur yang telah lama digagas untuk menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatera. Ide pembangunan jembatan ini pertama kali dicetuskan pada tahun 1960 oleh Prof. Sedyatmo dari Institut Teknologi Bandung sebagai bagian dari visi yang lebih luas bernama Tri Nusa Bimasakti, yang bertujuan menghubungkan tiga pulau besar Indonesia: Sumatera, Jawa, dan Bali (Bathoro, 2016). Sejak saat itu, wacana pembangunan JSS telah mengalami pasang surut dalam diskursus pembangunan nasional.

Tujuan utama digagasnya Jembatan Selat Sunda adalah untuk meningkatkan konektivitas antara Pulau Jawa dan Sumatera. Saat ini, penyeberangan Merak-Bakauheni yang menghubungkan kedua pulau masih menghadapi berbagai kendala, termasuk waktu tunggu yang panjang hingga 3,5 jam. Pembangunan JSS diharapkan dapat mempersingkat waktu tempuh

menjadi hanya 30 menit, yang akan berdampak signifikan terhadap efisiensi logistik dan mobilitas penduduk (Espos.id, 2012). Selain itu, JSS juga dipandang sebagai katalis pertumbuhan ekonomi yang dapat mempercepat pemerataan pembangunan antara Jawa dan Sumatera.

Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono menyatakan bahwa JSS akan membantu meningkatkan perekonomian nasional dan mendorong pemerataan pembangunan antara Jawa dan Sumatera. Saat ini, kontribusi Jawa terhadap perekonomian nasional mencapai 60%, sementara Sumatera hanya 20%. Dengan adanya JSS, diharapkan terjadi peningkatan aktivitas ekonomi di Sumatera yang dapat mengurangi kesenjangan ini. JSS juga berpotensi menciptakan koridor ekonomi baru yang akan memperkuat perekonomian di wilayah barat Indonesia hingga 80% (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2012).

Menko Perekonomian Hatta Rajasa juga menekankan bahwa proyek ini tidak hanya sekadar jembatannya saja, namun ada juga kawasan industri strategis di sekitar jembatan tersebut. Beliau menyatakan, "Keberadaan kawasan Jembatan Selat Sunda ini menjadi sangat strategis bagi tidak hanya dua pulau ini, tapi dalam arti keseluruhan ekonomi Indonesia. Dari Medan, dari Aceh itu sampai ke Lombok truknya melalui penyeberangan

Feri mengalirkan berbagai macam komoditi dan logistik-logistik yang merupakan bagian daripada kebutuhan masyarakat untuk pembangunan ekonomi secara keseluruhan" (faktadetail.com, 2024).

Namun, meskipun memiliki potensi manfaat yang besar, proyek JSS juga menghadapi kritik dan dianggap merugikan oleh beberapa pihak. Prof Dr Ir Daniel M Rosyid, Guru Besar Riset Operasi Teknik Kelautan ITS, menyebutkan beberapa kerugian yang mungkin timbul dari pembangunan JSS (Dadang, 2013).

Pertama, struktur ruang Indonesia akan berubah. JSS akan membuat posisi Selat Sunda menjadi semakin penting, sehingga koridor bebas internasional di Indonesia justru akan meluas. Alur laut timur dan barat akan dibuka yang mengakibatkan kapal-kapal asing akan dengan mudah masuk Indonesia (Dadang, 2013).

Kedua, kesenjangan ekonomi regional antara kedua wilayah yang terhubung, Banten dan Lampung, juga menjadi permasalahan. Meskipun salah satu rencana JSS dibangun adalah untuk mengembangkan industri di wilayah tersebut, namun hanya akan ada satu wilayah yang berkembang dan yang lainnya akan menyusut, sehingga kesenjangan hampir pasti akan semakin signifikan. Prof Daniel mengambil contoh Jembatan Suramadu yang hanya membuat Surabaya di kawasan utara semakin berkembang, sedangkan

Madura tidak ada perubahan signifikan (Dadang, 2013).

Ketiga, isu konsesi lahan yang diminta oleh investor JSS akan mendorong adanya alih kepemilikan lahan sekitar proyek tersebut. Investor asing tidak hanya meminta bagian dari hasil tarif jembatan, namun investor juga akan meminta konsesi lahan untuk pengembalian modal, sehingga industri asing akan semakin menguasai (Dadang, 2013).

Prof Daniel juga menyimpulkan bahwa berbagai kerugian itu tidak akan menjawab permasalahan transportasi dan logistik, namun proyek akan lebih difokuskan pada keberadaan fisik jembatan penyeberangan. Beliau berpendapat bahwa urgensi pembangunan JSS untuk saat ini belum terlalu besar, karena hal paling mendesak justru pembenahan infrastruktur di masing-masing pulau (Kencana, 2022).

Selain itu, alasan utama JSS terkait tidak lancarnya alur transportasi laut di Selat Sunda karena sering terjadi "bottleneck" di wilayah tersebut, dianggap tidak tepat. Prof Daniel berpendapat bahwa seharusnya perlu transportasi massal jalur laut. Dari segi kuantitas, kapal feri kurang, kondisi dermaga pun kurang terawat akibat tidak dilakukan pengerukan, sehingga kemampuan dermaga menampung kapal semakin kecil (Sugianto, 2021).

Pembangunan JSS juga menghadapi berbagai halangan dan tantangan yang signifikan. Salah satu

tantangan utama adalah kondisi alam di Selat Sunda yang sangat dinamis. Hasil lokakarya Kementerian ESDM menunjukkan bahwa kawasan Selat Sunda memiliki kondisi geodinamika yang sangat aktif dengan potensi bahaya geologi seperti letusan gunung api, guncangan gempa bumi, gelombang tsunami, dan gerakan tanah baik di atas maupun di bawah permukaan laut. Keberadaan Gunung Anak Krakatau yang masih aktif juga menjadi perhatian khusus dalam perencanaan JSS (Rachman, 2023).

Pakar Struktur dari Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), Prof Dr Ir Herman Wahyudi DEA, menegaskan bahwa pembangunan JSS sangat berisiko dan sulit untuk direalisasikan. Beliau menyatakan, "Pembangunan JSS ini sangat berisiko dan sulit untuk direalisasikan. Bukannya saya pesimistis, namun melihat kendala-kendala, terutama dari alam, rasanya berat sekali" (Paramita, 2014).

Menurut Herman, kendala-kendala itu di antaranya adalah wilayah pembangunan JSS terletak di wilayah gempa lima. Area tersebut tergolong wilayah gempa yang sangat besar di Indonesia. Selain itu, wilayah yang terletak di dekat gunung yang masih aktif juga menjadi kendala utama. Gunung aktif tersebut adalah Gunung Krakatau dan anak-anaknya yang dikhawatirkan bisa meletus kapan saja dan dapat menyebabkan kerusakan

jembatan, serta korban jiwa (Alexander, 2014).

Direktur Utama PT Graha Banten Lampung Sejahtera, Agung Prabowo, juga mengakui tantangan alam sebagai salah satu hambatan utama. Beliau menyatakan, "Tahun 1883 letusannya sangat besar. Sekarang Anak Krakatau kecil, statistik letusannya kecil-kecil. Berbahaya jika dia hanya diam. Kalau itu terjadi kami lakukan apa? Kami suntik. Supaya jembatan tidak kena letusan" (Wicaksono, 2014). Dalam pembangunan jembatan sepanjang 22 Kilometer tersebut juga harus memikirkan kekuatan dari gempa bumi, sehingga penggunaan teknologi tahan gempa sangat diperlukan.

Tantangan lain yang tidak kalah penting adalah aspek finansial. Pembangunan JSS membutuhkan investasi yang sangat besar, diperkirakan mencapai Rp 100-200 triliun (faktadetail.com, 2024). Besarnya investasi ini memerlukan skema pendanaan yang kompleks, melibatkan berbagai pihak termasuk pemerintah dan swasta. Selain itu, perlu dilakukan studi kelayakan yang komprehensif untuk memastikan bahwa proyek ini akan memberikan manfaat ekonomi yang sebanding dengan investasinya.

Agung Prabowo menegaskan bahwa masalah pendanaan dilihat bukan hanya dari perhitungan dari studi kelayakan, tetapi juga bagaimana hasil studi ini bisa diterima oleh bank sebagai salah satu sumber pendanaan (bankable).

"Studi financing-nya begini, pendanaannya gimana, itu akan diuji ke market. Tugas kita bagaimana menyampaikan ke lembaga pembiayaan," ujar Agung (Paramita, 2014).

Kompleksitas proyek JSS juga terlihat dari aspek kelembagaan dan regulasi. Diperlukan koordinasi yang intensif antara pemerintah pusat, pemerintah daerah Banten dan Lampung, serta berbagai kementerian dan lembaga terkait. Penyusunan regulasi yang tepat juga menjadi kunci untuk memastikan kelancaran proyek dan perlindungan kepentingan semua pihak yang terlibat (Espos.id, 2012).

Selain itu, potensi dampak lingkungan yang besar dari proyek ini juga menjadi halangan. Jembatan Selat Sunda akan melintasi jalur migrasi ikan dan biota laut lainnya, dan juga berpotensi merusak ekosistem pesisir (Alexander, 2014).

Mengingat berbagai tantangan dan hambatan tersebut, pemerintahan Joko Widodo pada tahun 2014 memutuskan untuk menunda proyek JSS. Alasan utama penundaan ini adalah karena proyek tersebut dianggap bertentangan dengan visi pembangunan berbasis kemaritiman (Bathoro, 2016). Keputusan ini tentu menimbulkan kekecewaan bagi pihak-pihak yang telah berinvestasi dalam tahap perencanaan awal.

Meskipun demikian, wacana pembangunan JSS masih tetap ada. Potensi manfaat dari pembangunan

Jembatan Selat Sunda tetap menjadi pertimbangan, termasuk mempercepat waktu tempuh antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatra, meningkatkan konektivitas antar-pulau dan mengurangi biaya logistik, meningkatkan pemerataan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat, serta meningkatkan potensi pariwisata di kawasan Selat Sunda (Dadang, 2013).

Dengan mempertimbangkan berbagai aspek tersebut, dapat disimpulkan bahwa pembangunan Jembatan Selat Sunda merupakan proyek yang kompleks dengan potensi manfaat dan risiko yang besar. Diperlukan kajian yang lebih mendalam dan komprehensif untuk memastikan bahwa proyek ini dapat memberikan manfaat optimal bagi masyarakat dan pembangunan nasional, sekaligus meminimalkan potensi kerugian dan dampak negatif yang mungkin timbul.

Kondisi Pelabuhan Selat Sunda

Pelabuhan di Selat Sunda, khususnya Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Bakauheni di Lampung, memiliki peran strategis sebagai penghubung utama antara Pulau Jawa dan Sumatera. Saat ini, kedua pelabuhan tersebut menghadapi berbagai tantangan seiring dengan meningkatnya arus lalu lintas kendaraan dan penumpang yang melintasi Selat Sunda.

Kondisi Pelabuhan Merak-Bakauheni saat ini terus mengalami peningkatan volume lalu lintas. Menurut data dari PT ASDP Indonesia

Ferry (Persero), setiap tahun lebih dari 20 juta penumpang melintasi pelabuhan ini menuju Bakauheni, Lampung (Yunianto, 2024). Peningkatan volume ini tentunya memberikan tekanan pada infrastruktur dan fasilitas yang ada di kedua pelabuhan tersebut.

Untuk menghadapi tantangan ini, pihak pengelola pelabuhan telah melakukan berbagai upaya peningkatan kapasitas dan kualitas layanan. Salah satunya adalah dengan pembangunan Dermaga IV di Pelabuhan Merak dan Bakauheni yang diresmikan pada tahun 2020. Dermaga IV Merak memiliki kapasitas 6.000-10.000 GRT dengan tipe dermaga breasting dolphin dan panjang dermaga 120 meter, sementara Dermaga IV Bakauheni berkapasitas 6.000-10.000 GRT dengan tipe dermaga quay wall dan panjang 150 meter (Yanwardhana, 2022). Pembangunan dermaga baru ini telah meningkatkan kapasitas pelayanan, dengan lintas penyeberangan yang tadinya hanya mampu melayani 140 trip, kini menjadi 160 trip per hari (Hidayat, 2024).

PT ASDP Indonesia Ferry juga terus melakukan pengembangan infrastruktur di Pelabuhan Merak. Beberapa proyek yang sedang dikerjakan antara lain penyediaan travelator di terminal penumpang, peningkatan fasilitas umum seperti area parkir VIP, pengaspalan area eks terminal, pembangunan jalur kendaraan di bawah jembatan akses, dan pelebaran median jalan di beberapa titik dalam area pelabuhan (Yunianto, 2024). Selain

itu, konstruksi peredam gelombang laut di Dermaga VII Merak juga sedang dikebut penyelesaiannya untuk meningkatkan keamanan dan ketahanan dermaga terhadap gelombang laut (Yunianto, 2024).

Untuk menghadapi lonjakan penumpang saat musim mudik, PT ASDP Cabang Utama Merak mengoperasikan tiga pelabuhan, yaitu Pelabuhan Merak sebagai pelabuhan induk, Ciwandan, dan Bojonegara. Pelabuhan Merak diperuntukkan bagi penumpang pejalan kaki, kendaraan kecil, bus, golongan 4 D dan 5 D. Pelabuhan Ciwandan khusus untuk kendaraan sepeda motor, truk golongan 6 dan 7, sedangkan Pelabuhan Bojonegara untuk kendaraan golongan 8 dan 9 (Situmorang, 2024).

Meskipun demikian, pelabuhan di Selat Sunda masih menghadapi tantangan berupa kemacetan dan antrian kendaraan, terutama pada musim puncak seperti libur hari raya. Hal ini disebabkan oleh ketidakseimbangan antara jumlah dermaga dengan jumlah kapal dan volume kendaraan yang menyeberang. Selain itu, kondisi cuaca ekstrem juga kadang mengganggu operasional penyeberangan, seperti yang terjadi pada awal Desember 2024 di mana cuaca buruk menyebabkan gangguan pada layanan penyeberangan (Saputra, 2024) (Tempo, 2024).

Tantangan lain yang dihadapi adalah kebutuhan untuk terus meningkatkan efisiensi dan kapasitas pelabuhan untuk mengimbangi

pertumbuhan arus lalu lintas. Menurut data, jumlah kendaraan yang menyeberangi Selat Sunda terus meningkat dari tahun ke tahun. Pada tahun 2009, terdapat 2,7 juta kendaraan roda empat yang menyeberangi Selat Sunda, meningkat menjadi 2,9 juta pada tahun 2010, dan diprediksi terus meningkat di tahun-tahun berikutnya (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2011).

Di sisi lain, peluang pengembangan pelabuhan internasional di Selat Sunda juga sangat besar. Salah satu proyek yang sedang dikembangkan adalah Bakauheni Harbour City (BHC), sebuah kawasan terintegrasi yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi ekonomi di sekitar pelabuhan. Proyek ini terbagi dalam tiga tahap pengembangan hingga tahun 2061, dengan total luas lahan mencapai 160 ha dan perkiraan nilai investasi sebesar Rp4,7 triliun (Nurdifa, 2024). Pengembangan BHC tidak hanya akan meningkatkan kapasitas dan efisiensi pelabuhan, tetapi juga menciptakan pusat ekonomi baru di sekitar Selat Sunda.

Peluang lain yang dapat dimanfaatkan adalah potensi pariwisata. Dengan adanya fasilitas seperti Krakatau Park yang dibangun oleh Jatim Park Group di kawasan BHC, pelabuhan internasional tidak hanya berfungsi sebagai titik transit tetapi juga dapat menjadi destinasi wisata. Sepanjang tahun 2023, kunjungan ke Krakatau Park mencapai 88.469 orang,

menunjukkan potensi yang cukup besar dalam sektor pariwisata (Nurdifa, 2024).

Pembangunan dan pengembangan pelabuhan internasional di Selat Sunda memiliki beberapa keuntungan dibandingkan dengan pembangunan jembatan. Pertama, dari segi biaya, pengembangan pelabuhan internasional jauh lebih ekonomis dibandingkan dengan pembangunan jembatan. Menurut Prof. Dr Ir Daniel M Rosyid dari ITS, membangun jembatan butuh dana Rp 100 triliun, sedangkan pelabuhan internasional cukup Rp 10 triliun (Dadang, 2013). Hal ini tentunya akan mengurangi beban finansial negara dan memungkinkan alokasi dana untuk proyek-proyek infrastruktur lainnya.

Kedua, pembangunan pelabuhan internasional lebih fleksibel dan dapat dilakukan secara bertahap sesuai dengan kebutuhan dan ketersediaan anggaran. Hal ini berbeda dengan pembangunan jembatan yang membutuhkan investasi besar-besaran di awal proyek. Pendekatan bertahap dalam pengembangan pelabuhan internasional memungkinkan alokasi sumber daya yang lebih efisien dan mengurangi risiko finansial.

Ketiga, dari perspektif lingkungan, pembangunan pelabuhan internasional memiliki dampak yang relatif lebih kecil dibandingkan dengan pembangunan jembatan. Konstruksi jembatan sepanjang 29 km berpotensi mengganggu ekosistem laut di Selat Sunda secara signifikan. Sebaliknya, pengembangan pelabuhan internasional

yang terencana dengan baik dapat meminimalkan dampak lingkungan dan bahkan berkontribusi pada upaya konservasi pesisir jika diintegrasikan dengan program pengelolaan lingkungan yang tepat.

Keempat, pembangunan pelabuhan internasional sejalan dengan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan meningkatkan kapasitas dan kualitas pelabuhan internasional di kawasan Selat Sunda, Indonesia dapat memperkuat posisinya dalam jaringan pelayaran internasional. Hal ini tidak hanya akan meningkatkan efisiensi logistik domestik, tetapi juga berpotensi menarik lebih banyak lalu lintas pelayaran internasional, yang pada gilirannya dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut.

Kelima, dari segi keselamatan dan ketahanan terhadap bencana, pelabuhan internasional memiliki keunggulan dibandingkan jembatan. Kawasan Selat Sunda dikenal memiliki aktivitas seismik yang tinggi dan risiko tsunami. Pembangunan jembatan di lokasi ini menghadapi tantangan teknis yang sangat besar untuk memastikan keamanannya terhadap bencana alam. Sebaliknya, pelabuhan internasional yang dirancang dengan mempertimbangkan faktor-faktor geologis dan oseanografis dapat lebih adaptif terhadap risiko bencana.

Keenam, pengembangan pelabuhan internasional membuka peluang untuk diversifikasi moda

transportasi. Selain kapal feri untuk penumpang dan kendaraan, pelabuhan internasional yang dikembangkan dapat mengakomodasi berbagai jenis kapal, termasuk kapal kargo dan kapal pesiar. Hal ini dapat mendorong pertumbuhan sektor pariwisata dan logistik di kawasan Selat Sunda secara lebih komprehensif.

Terakhir, dari perspektif ekonomi regional, pengembangan pelabuhan internasional dapat memberikan manfaat yang lebih merata bagi kawasan di sekitar Selat Sunda. Berbeda dengan jembatan yang berpotensi menciptakan kesenjangan ekonomi antara dua titik yang dihubungkan, pelabuhan internasional dapat menjadi katalis pertumbuhan ekonomi yang lebih tersebar. Pengembangan kawasan industri, pergudangan, dan fasilitas pendukung lainnya di sekitar pelabuhan internasional dapat menciptakan lapangan kerja dan peluang usaha bagi masyarakat lokal.

Meskipun demikian, pengembangan pelabuhan internasional juga menghadapi tantangan tersendiri. Salah satunya adalah kebutuhan untuk meningkatkan infrastruktur pendukung, seperti jalan akses dan fasilitas logistik di daratan. Selain itu, diperlukan investasi yang signifikan dalam teknologi dan sistem manajemen modern untuk memastikan efisiensi operasional pelabuhan internasional.

Dalam implementasinya, pengembangan pelabuhan internasional

di Selat Sunda dapat mengadopsi konsep "smart port" yang mengintegrasikan teknologi informasi dan komunikasi terkini. Hal ini akan meningkatkan efisiensi operasional, mengurangi dampak lingkungan, dan meningkatkan daya saing pelabuhan internasional dalam skala regional maupun global.

Pembangunan dan pengembangan pelabuhan internasional di kawasan Selat Sunda menawarkan alternatif yang lebih feasible, berkelanjutan, dan adaptif dibandingkan dengan proyek Jembatan Selat Sunda. Pendekatan ini tidak hanya dapat meningkatkan konektivitas antara Jawa dan Sumatera, tetapi juga berpotensi mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih inklusif dan berkelanjutan di kawasan tersebut. Dengan perencanaan yang matang dan kolaborasi yang efektif antar pemangku kepentingan, pengembangan pelabuhan internasional dapat menjadi solusi strategis untuk mewujudkan visi pengembangan kawasan Selat Sunda sebagai salah satu pusat pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Collaborative Governance dalam Pembangunan Pelabuhan Internasional di Selat Sunda

Konsep collaborative governance memiliki potensi besar untuk mendukung pembangunan pelabuhan internasional di Selat Sunda sebagai alternatif dari rencana Jembatan Selat Sunda (JSS) yang tertunda. Pendekatan ini dapat memfasilitasi

kerjasama yang efektif antara berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah pusat, pemerintah daerah, sektor swasta, akademisi, dan masyarakat lokal dalam perencanaan dan implementasi proyek pelabuhan internasional yang kompleks (Osborne, 2010).

Salah satu aspek kunci dari collaborative governance dalam konteks ini adalah pembentukan forum multipihak yang melibatkan semua aktor relevan. Forum semacam ini dapat menjadi wadah untuk dialog terbuka, pertukaran informasi, dan pengambilan keputusan bersama (Waardenburg, Groenleer, Jong, & Keijser, 2020). Melalui pertemuan rutin dan diskusi intensif, para pemangku kepentingan dapat mengidentifikasi tantangan, peluang, dan solusi inovatif dalam pengembangan pelabuhan internasional di Selat Sunda. Pengalaman dari perencanaan JSS menunjukkan bahwa dialog tatap muka, seperti yang terjadi pada tahun 2009 saat penyerahan hasil pra studi kelayakan, sangat penting dalam membangun kesepahaman dan konsensus antar pihak (Alizar, 2024).

Membangun visi bersama merupakan langkah crucial dalam collaborative governance untuk proyek pelabuhan internasional Selat Sunda. Visi ini harus mencakup tidak hanya aspek infrastruktur, tetapi juga pengembangan ekonomi regional, perlindungan lingkungan, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat lokal. Dengan mengadopsi pendekatan

holistik, proyek pelabuhan internasional dapat diposisikan sebagai katalis pertumbuhan yang berkelanjutan di kawasan tersebut (Djabbari, M., Robby, & Saguni, 2023). Hal ini sejalan dengan pembelajaran dari kasus JSS, di mana proyek tersebut dilihat sebagai bagian integral dari koridor ekonomi Sumatera dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025.

Transparansi dan akses informasi yang merata menjadi komponen penting dalam collaborative governance untuk mengatasi ketidakseimbangan kekuatan dan pengetahuan antar aktor. Dalam konteks pembangunan pelabuhan internasional di Selat Sunda, perlu dikembangkan sistem informasi bersama yang dapat diakses oleh semua pemangku kepentingan (Cahyani & Suryawati, 2024). Sistem ini dapat mencakup data teknis, studi kelayakan, analisis dampak lingkungan, dan proyeksi ekonomi. Dengan demikian, asimetri informasi yang menjadi salah satu hambatan dalam perencanaan JSS dapat dihindari.

Pengembangan kapasitas kolaboratif para aktor merupakan aspek krusial lainnya dalam mendukung pembangunan pelabuhan internasional melalui collaborative governance. Pelatihan dan workshop bersama dapat diselenggarakan untuk meningkatkan keterampilan negosiasi, resolusi konflik, dan pengambilan keputusan kolektif (Peltola, et al., 2023). Hal ini penting mengingat kompleksitas proyek

pelabuhan internasional yang melibatkan berbagai kepentingan dan perspektif yang berbeda. Pengalaman dari perencanaan JSS menunjukkan bahwa perbedaan prioritas antara pemerintah pusat, daerah, dan sektor swasta dapat menimbulkan konflik jika tidak dikelola dengan baik.

Mekanisme pembagian risiko dan manfaat yang adil perlu dirancang dalam kerangka collaborative governance untuk proyek pelabuhan internasional Selat Sunda. Hal ini dapat mencakup skema kemitraan publik-swasta yang inovatif, program pengembangan masyarakat, dan inisiatif pelestarian lingkungan. Dengan memastikan bahwa semua pihak memperoleh manfaat yang proporsional, komitmen jangka panjang terhadap proyek dapat diperkuat (Waardenburg, Groenleer, Jong, & Keijser, 2020). Pembelajaran dari kasus JSS menunjukkan bahwa ketidakjelasan dalam pembagian manfaat dapat menimbulkan resistensi dan menghambat kemajuan proyek.

Adaptabilitas terhadap perubahan konteks politik dan kebijakan menjadi faktor penting dalam collaborative governance untuk proyek infrastruktur jangka panjang seperti pelabuhan internasional Selat Sunda. Pengalaman dari JSS menunjukkan bahwa perubahan kepemimpinan nasional dapat berdampak signifikan terhadap kelangsungan proyek. Oleh karena itu, perlu dikembangkan strategi untuk mengintegrasikan rencana

pembangunan pelabuhan internasional ke dalam dokumen perencanaan jangka panjang yang lebih luas dan mendapatkan dukungan lintas partai politik. Hal ini dapat membantu menjaga kontinuitas proyek meskipun terjadi pergantian pemerintahan (Bianchi, Nasi, & Rivenbark, 2021).

Evaluasi dan pembelajaran bersama secara berkala merupakan elemen penting dalam collaborative governance untuk memastikan proyek pelabuhan internasional Selat Sunda tetap pada jalurnya dan responsif terhadap perubahan kebutuhan. Forum multipihak dapat menjadi wadah untuk melakukan review reguler terhadap pencapaian, tantangan, dan pelajaran yang dapat diambil (Bianchi, Nasi, & Rivenbark, 2021). Proses ini memungkinkan penyesuaian strategi dan pendekatan secara kolektif, meningkatkan efektivitas kolaborasi dalam jangka panjang.

Dengan menerapkan prinsip-prinsip collaborative governance tersebut, pembangunan pelabuhan internasional di Selat Sunda berpotensi menjadi model keberhasilan untuk proyek infrastruktur strategis lainnya di Indonesia. Pendekatan ini tidak hanya dapat menghasilkan infrastruktur yang lebih berkelanjutan dan bermanfaat bagi semua pihak, tetapi juga memperkuat kapasitas kolaboratif dan kepercayaan antar pemangku kepentingan dalam jangka panjang. Melalui collaborative governance, kompleksitas dan tantangan dalam pengembangan

kawasan Selat Sunda dapat dikelola secara lebih efektif, menciptakan solusi yang komprehensif dan berkelanjutan untuk meningkatkan konektivitas dan pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa *collaborative governance* memiliki potensi besar dalam mengatasi kompleksitas pembangunan infrastruktur strategis seperti Jembatan Selat Sunda (JSS) dan pengembangan pelabuhan internasional di kawasan tersebut. Namun, implementasinya menghadapi berbagai tantangan, terutama terkait ketidakseimbangan kekuatan dan pengetahuan antar pemangku kepentingan, serta perubahan kebijakan politik yang dapat mempengaruhi keberlanjutan proyek. Dialog tatap muka, komitmen terhadap proses, dan pemahaman bersama tentang visi proyek menjadi elemen kunci dalam mewujudkan *collaborative governance* yang efektif. Analisis juga mengungkapkan bahwa pengembangan pelabuhan internasional dapat menjadi alternatif yang lebih feasible dan berkelanjutan dibandingkan dengan JSS, mengingat fleksibilitas, skalabilitas, dan dampak lingkungan yang lebih minimal. Pembelajaran dari kasus JSS menunjukkan pentingnya adaptabilitas terhadap perubahan konteks politik dan kebijakan, serta perlunya strategi untuk mengelola transisi kepemimpinan agar tidak mengganggu proses kolaborasi

yang sedang berjalan. Akhirnya, penelitian ini menegaskan bahwa meskipun *collaborative governance* bukanlah proses yang mudah atau cepat, terutama untuk proyek infrastruktur skala besar, pendekatan ini tetap

penting untuk memastikan bahwa proyek-proyek strategis nasional dapat memenuhi berbagai kepentingan dan menghasilkan manfaat yang optimal bagi semua pihak.

DAFTAR PUSTAKA

- Alexander, H. B. (2014, November 6). Pro dan Kontra di Jembatan Selat Sunda... Retrieved from [kompas.com: https://properti.kompas.com/read/2014/11/06/070000021/Pro.dan.Kontra.di.Jembatan.Selat.Sunda](https://properti.kompas.com/read/2014/11/06/070000021/Pro.dan.Kontra.di.Jembatan.Selat.Sunda).
- Alizar, A. M. (2024, September 12). Keterkaitan antara ESG dan Collaborative Governance. Retrieved from [iap2.or.id: https://iap2.or.id/keterkaitan-antara-esg-dan-collaborative-governance/](https://iap2.or.id/keterkaitan-antara-esg-dan-collaborative-governance/)
- Basri, F. (2013, Agustus 7). Puncak Sesat Pikir: Jembatan Selat Sunda. Retrieved from [faisalbasri.com: https://faisalbasri.com/2013/08/07/puncak-sesat-pikir-jembatan-selat-sunda/](https://faisalbasri.com/2013/08/07/puncak-sesat-pikir-jembatan-selat-sunda/)
- Bathoro, A. (2016). Pembangunan Kemaritiman dan Pesisir Studi Kasus: Analisis Kebijakan Jembatan Selat Sunda Peraturan Presiden Nomor 86 Tahun 2011. *Jurnal Selat*, Vol. 3, No. 2, Edisi 6, 451-462.
- Bianchi, C., Nasi, G., & Rivenbark, W. C. (2021). Implementing Collaborative Governance: Models, Experiences, and Challenges. *Public Management Review*, Vol. 23, Issue 11, 1581-1589.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (2011, Mei 10). Flyover Diharapkan Kurangi Kemacetan di Pelabuhan Merak. Retrieved from [dephub.go.id: https://dephub.go.id/post/read/flyover-diharapkan-kurangi-kemacetan-di-pelabuhan-merak-5143](https://dephub.go.id/post/read/flyover-diharapkan-kurangi-kemacetan-di-pelabuhan-merak-5143)
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (2012, Maret 12). Pembangunan Jembatan Selat Sunda Dapat Tingkatkan Perekonomian. Retrieved from [dephub.go.id: https://dephub.go.id/post/read/pembangunan-jembatan-selat-sunda-dapat-tingkatkan-perekonomian-11098](https://dephub.go.id/post/read/pembangunan-jembatan-selat-sunda-dapat-tingkatkan-perekonomian-11098)
- Cahyani, R. O., & Suryawati, R. (2024). Collaborative Governance Dalam Perencanaan Pembangunan Masjid Agung Madaniyah Kabupaten Kranganyar. *Jurnal Mahasiswa Wacana Publik*, Vol. 4, No. 1, 152-161.

- Dadang. (2013, Juli 17). Pakar: Jembatan Selat Sunda Lebih Banyak Merugikan. Retrieved from its.ac.id: <https://www.its.ac.id/news/2013/07/17/pakar-jembatan-selat-sunda-lebih-banyak-merugikan/>
- Djabbari, M. H., M., J., Robby, & Saguni, D. S. (2023). Collaborative Governance: Trust Building Indicator in The Community Empowerment Area Development Program "Fish Apartment" in Malili District. *JIAPI* Vol. 4, No. 2, 105-115.
- Espos.id. (2012, Februari 18). Jembatan Selat Sunda, Pembangunannya Butuh Waktu 10-15 Tahun. Retrieved from espos.id: <https://news.espos.id/jembatan-selat-sunda-pembangunannya-butuh-waktu-10-15-tahun-163565>
- faktadetail.com. (2024, Januari 15). Spektakuler Anggaran Rp.200 Triliun Proyek Jembatan Selat Sunda Terpanjang Di Dunia, Menghubungkan Provinsi Banten Dengan Pulau Sumatera. Retrieved from faktadetail.com: <https://faktadetail.com/spektakuler-anggaran-rp-200-triliun-proyek-jembatan-selat-sunda-terpanjang-di-duniamenghubungkan-provinsi-banten-dengan-pulau-sumatera/>
- Haluan, D. (2023, September 5). Dijuluki Si Kancil! Ini Profil Profesor Sedyatmo, Penggagas Ide Jembatan Selat Sunda yang Rendah Hati. Retrieved from harianhaluan.com: <https://www.harianhaluan.com/news/1010054171/dijuluki-si-kancil-ini-profil-profesor-sedyatmo-penggagas-ide-jembatan-selat-sunda-yang-rendah-hati>
- Hidayat, D. (2024, April 5). Mudik 2024, Kapasitas Dermaga Pelabuhan Merah 10.000 GT. Retrieved from rri.co.id: <https://rri.co.id/mudik-2024/624253/mudik-2024-kapasitas-dermaga-pelabuhan-merah-10-000-gt>
- Hutapea, B. (2023). Analisis Pemanfaatan Aplikasi Publish or Perish Terhadap Penulisan Karya Ilmiah Mahasiswa. *Pelita Jurnal Pendidikan dan Keguruan*, Vol. 1, No. 1, 39-52.
- Kencana, M. R. (2022, September 20). Ternyata, Ini Alasan Pemerintah Tak Segera Bangun Jembatan Selat Sunda. Retrieved from liputan6.com: <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5074726/ternyata-ini-alasan-pemerintah-tak-segera-bangun-jembatan-selat-sunda>
- Nurdifa, A. R. (2024, Juni 13). Jurus ASDP Gaet Investor Garap Bakauheni Harbour City. Retrieved from bisnis.com: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20240613/98/1773706/jurus-asdp-gaet-investor->

- garap-bakauheni-harbour-city
- Osborne, S. P. (2010). *The New Public Governance? Emerging Perspectives on The Theory and Practice of Public Governance*. New York: Routledge.
- Paramita, N. (2014, April 30). Tiga Tantangan dalam Proyek Jembatan Selat Sunda. Retrieved from republika.co.id: <https://news.republika.co.id/berita/n4t1y6/tiga-tantangan-dalam-proyek-jembatan-selat-sunda>
- Peltola, T., Saarela, S.-R., Kotilainen, J. M., Litmanen, T., Lukkarinen, J., Pölonen, I., . . . Vikström, S. (2023). Researcher Roles in Collaborative Governance Interventions. *Science and Public Policy*, Vol. 50, Issue 5, 871-880.
- Rachman, A. (2023, Desember 21). Begini Desain JSS SBY yang Dicoret Jokowi, Tak Cuma Jembatan! Retrieved from cnbcindonesia.com: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20231221075207-4-499100/begini-desain-jss-sby-yang-dicoret-jokowi-tak-cuma-jembatan>
- Rachman, A. (2023, Desember 21). Mega Proyek JSS Idaman SBY, Kenapa Tak Disentuh Jokowi? Retrieved from cnbcindonesia.com: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20231221104454-4-499167/mega-proyek-jss-idaman-sby-kenapa-tak-disentuh-jokowi>
- Saputra, T. (2024, Desember 3). Penjelasan BMKG soal Cuaca Ekstrem Landa Pelabuhan Bakauheni dan Merak. Retrieved from detik.com: <https://www.detik.com/sumbagssel/berita/d-7668593/penjelasan-bmkg-soal-cuaca-ekstrem-landa-pelabuhan-bakauheni-dan-merak>
- Situmorang, B. (2024, April 3). ASDP Merak operasikan tiga pelabuhan layani pemudik 2024. Retrieved from antaranews.com: <https://www.antaranews.com/berita/4043148/asdp-merak-operasikan-tiga-pelabuhan-layani-pemudik-2024>
- Sugianto, D. (2021, September 19). Mengingat Kembali Anggaran Jembatan Selat Sunda yang Kini Diungkit Lagi. Retrieved from detik.com: <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-5730435/mengingat-kembali-anggaran-jembatan-selat-sunda-yang-kini-diungkit-lagi>
- Sugianto, D. (2021, September 19). Riwayat Panjang Proyek Jembatan Selat Sunda yang Akhirnya Disetop. Retrieved from detik.com: <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-5730704/riwayat-panjang-proyek-jembatan-selat-sunda-yang-akhirnya-disetop>

- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Research & Development*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Tempo. (2024, Desember 3). *Penyeberangan Merak - Bakauheni Kembali Normal*. Retrieved from tempo.co: <https://www.tempo.co/ekonomi/penyeberangan-merak-bakauheni-kembali-normal-1176424>
- Waardenburg, M., Groenleer, M., Jong, J. d., & Keijser, B. (2020). Paradoxes of Collaborative Governance: Investigating The Real-Life Dynamics of Multi-Agency Collaborations Using A Quasi-Experimental Action-Research Approach. *Public Management Review*, Vol. 22, Issue 3, 386-407.
- Wicaksono, P. E. (2014, April 29). *Tiga Tantangan Membangun Jembatan Selat Sunda*. Retrieved from liputan6.com: <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2043561/tiga-tantangan-membangun-jembatan-selat-sunda>
- Yanwardhana, E. (2022, April 8). *Musim Mudik, Kapasitas Merak & Bakauheni Dinaikkan 4x Lipat*. Retrieved from cnbcindonesia.com: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220408100621-4-329914/musim-mudik-kapasitas-merak-bakauheni-dinaikkan-4x-lipat>
- Yunianto, F. (2024, Juni 26). *ASDP percepat pembangunan infrastruktur di Pelabuhan Merak*. Retrieved from antaranews.com: <https://www.antaranews.com/berita/4168302/asdp-percepat-pembangunan-infrastruktur-di-pelabuhan-merak>