

DAFTAR PUSTAKA

- Allain-Dupre, D., & Mello, L. d. (2015). Preface. Dalam E. Ongaro, *Multi-Level Governance : The Missing Linkage* (hal.xv-xviii). Bingley, UK: Emerald Group Publishing Limited
- Bache, I., & Flinders, M. (2004). Multi-level governance and the study of the British state. *Public policy and administration*, 19(1), 31-51.
- Barzelay, M. (1992). *Breaking through bureaucracy: A new vision for managing in government*. Univ of California Press.
- Benz, A., & Eberlein, B. (1999). The Europeanization of regional policies: patterns of multi-level governance. *Journal of European Public Policy*, 6(2), 329-348
- Burns, J. P. (2003). Governance and public sector reform in the People's Republic of China. In *Governance and Public Sector Reform in Asia* (pp. 67-89). Routledge.
- Coopenergy, What is Multi-Level Governance? <http://www.coopenergy.eu/book/what-multi-level-governance>, diakses 25 Juli 2017
- Dugdale, P. (2017). Multi-level Governmentality. Dalam K. A. Daniell, & A. Kay, *Multi-Level Governance : Conceptual Challenges and Case Studies from Australia* (hal. 101-120). Australia: ANU Press.
- Esman, M. J. (1991). *Management dimensions of development: Perspectives and strategies*. Kumarian Press Inc..
- Gollata, J. AM, & Newig, Jens (2017): Policy implementation through multi- level governance: analysing practical implementation of EU air quality directives in Germany, *Journal of European Public Policy*, DOI: 10.1080/13501763.2017.1314539
- Green & Evers, H. (1985) *Kemiskinan dan Kebutuhan Pokok*. Jakarta: Rajawali
- Gregorio, M. D., & al, e. (2019). Multi-level governance and power in climate change policy network. *Global Environmental Change*, 54, 64-77.
- Hensengerth, O. (2015). Multi-level Governance of Hydropower in China? The Problem of Transplanting a Western Concept into the Chinese

Governance Context. Dalam E. Ongaro, Multi-Level Governance : The Missing Linkage (hal. 295-320). Bingley, United Kingdom: Emerald Group Publishing Limited

Hooghge, L., & Marks, G. (2002). Types of Multi-Level Governance. Les Cahiers européens de Sciences Po, n° 03, Paris: Centre d'études européennes

Hooghe dan G. Marks. 2011 "Types of Multi-Level Governance", *European Integration online Papers (EIoP)*, Vol. 5, No. 11, (2011): 4-6

Howlett, M. & Ramesh, M. 1993. *Patterns Of Policy Instrument Choice: Policy Style, Policy Learning and The Privatization Experience*, *Policies Review*, Spring, Volume 12, No. 1, pp.1-24.

Hughes, O. E., & Hughes, O. E. (1998). New public management. *Public Management and Administration: An Introduction*, 52-80.

Hung et.al (2014) Sharing information strategically in a supply chain: antecedents, content and impact. *International Journal of Logistics: Research and Applications* Vol. 14, No. 2, , 111–133

Jänicke, M., Schreurs, M., & Töpfer, K, *The Potential of Multi-Level Global Climate Governance*, <https://goo.gl/XLiz8v>, diakses 15 Mei 2017

Jayaraman, V., Ross, A.D., and Agarwal, A., 2008. Role of information technology and collaboration in reverse logistics

Jones, Candace, dkk (1997). *A General Theory of Network Governance: Exchange Conditions and Social Mechanisms*. *Jurnal Academy of Management*, dipublikasikan pada JSTOR 2010.

Jones, Gareth R. 2004. *Organizational Theory, Design, and Change: Text and Cases*. USA: Pearson Education, Inc, Upper Saddle River, New Jersey.

Kay, A. (2017). Multi-level Governance and the Study of Australian Federalism. Dalam K. A. Daniell, & A. Kay, *MultiLevel Governance : Conceptual Challenges and Case Studies from Australia* (hal. 33-56). Australia: ANU Press.

Keban, T. Yeremias. 2008. *Enam Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori dan Isu*. Edisi kedua. Gava Media : Yogyakarta.

Kern K, Bulkeley H. (2009). Cities, Europeanization and multi-level governance: governing climate change through transnational

municipal networks. *JCMS: Journal of Common Market Studies* 47(2): 309–332. DOI:10.1111 /j.1468-5965.2009.00806. x.00806. x.

Kern, K. (2010.). Climate governance in the European Union multilevel system: The role of cities. *Multilevel Environmental Governance*, 111-130. doi:10.4337/9780857939258.00016

Kern, K., & Alber, G. (2009). Governing climate change in cities: modes of urban climate governance in multi-level systems. In *The international conference on Competitive Cities and Climate Change, Milan, Italy, 9-10 October, 2009* (pp. 171-196).

Klijin, E.H. & Joop Koppenjan. 2016. *Governance Networks in the public sector*. Routledge. New York.

Koliba, C., Meek, W.J, Zia A. (2010). *Public Administrati & Public Policy 1/58: Governance Network in Public Administration & Publici Policy*. CRC Press. New York.

Kooiman, J. (Ed.). (1993) *Modern Governance*. London: Sage.

Kuhlmann, S. (2015). Administrative Reforms in the Intergovernmental Setting: Impacts on Multi-level Governance from a Comparative Perspective. Dalam E. Ongaro, *Multi-Level Governance : The Missing Linkage* (hal. 183-216). Bingley, United Kingdom: Emerald Group Publishing Limited.

Lane, C., & Bachman, R.,. 1998. *Trust wihtin and between organizations; Conceptual issues and empirical applications, Oxford University. Oxford.*

Laporte T.R ,. & Consolini P.M, 1991 *Working in Practice but not in theory. Theoytical challenges of "high-realibility organization*. *Journal Of Public Administration Research & Theory*. Volume 1, pp.19-48.

Lester and Stewart. 2000. *Public Policy An Rvolutionary Approach*, (second edition). Wadsworth Thomson Learning : USALondon: Palgrave Macmillan.

Lui S.S, & Ngo, H.Y ., 2004. *The Role of trust and conrtactual safeguard on cooperation in non-equity alliances*. *Journal of management*. Volume 30, Number 4. Pp. 471-485.

Mandell, M.P. (Ed.). (2001) *Getting results through collaboration: Networks and net-*

- Mark, Coinsidine. 1995. *Public Policy: a Critical Approach*. Prentice Hall.
- Mondy, R,W. 2008. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Erlangga: Jakarta.
- Marks, G. 2003. "Structural policy and multi-level governance in the EC". di dalam *The State of the European Community vol. 2: The Maastricht Debates and Beyond*, Cafruny AW, Rosenthal G (eds). Lynne Reiner: Boulder, CO.
- Milward H. Brinto and Provan G. Keith 2000. *Governing The Hollow State*. *Journal of Public Administration Research and Theory*.
- Mohr, J. and Spekman, R., 1994. Characteristics of partnership success: partnership attributes, communication behavior, and conflict resolution techniques. *Strategic Management Journal*, 15 (2), 135–152.
- Moleong, Lexi J,Dr.M.A. 2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Mustopadidjaja. 2003. *Manajemen Proses Kebijakan Publik* *Lembag Administrasi Negara dan Duta Pertiwi Foundation* : Jakarta.
- Nanang Haryono.2012. Jejaring Untuk Membangun Kolaborasi Sektor Publik. *Jejaring Administrasi Publik*. Th IV. Nomor 1, Januari-Juni.
- Neo, Boon Siong and Chen Geraldine 2007. *Dynamic Governance ; Embedding Cultures, Capabilities, and Change in Singapore*. World Scientific publishing Co. Pte. Ltd., Singapore.
- Newig, J., & Koontz, T. M. (2013). Multi-level Governance, Policy Implementation and Participation: The EU's Mandated Participatory Planning Approach to Implementing Environmental Policy. *Journal of European Public Policy*. doi:10.1080/13501763.2013.834070
- Nicola Ulibarri,Tyler A.Scott. Linking Network Structure to collaborative Governance. *Journal of Public Administration Research And Theory*, 2016, 1–19 doi:10.1093/jopart/muw041
- Osborne, S. (2000). *Public-private partnerships*. London: Routledge.
- Osborne, Stephen P 2010. *The New Public Governance*. Emerging Perspective on The Theory and Practice of Public Governance. Routledge, USA and Canada.
- Piattoni, S. (2010). *The Theory of Multi-level Governance: Conceptual, Empirical, and Normative Challenges*. Oxford, United Kingdom:

Oxford Scholarship Online.

- Radwan, S., & Alfthan, T. (1978). Household surveys for basic needs: some issues. *Int'l Lab. Rev.*, 117, 197.
- Rhodes, R. A. (2007). Understanding governance: Ten years on. *Organization studies*, 28(8), 1243-1264.
- Said, A. R. (2015). Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum, 9(4), 577-602.
- Saleh, K. a. (2017). Mengelola Hubungan Pemerintah Pusat Dengan Pemerintahan Daerah Yang Efektif dan Efisien Dalam Politik Desentralisasi. *Jurnal Ilmu dan Budaya*, 40(55), 6289-6304
- Sibarani, R. (2017). Tantangan tata kelola kebijakan perubahan iklim di Indonesia (studi kasus: komparasi antara penerapan desentralisasi dan multi-level governance). *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia*, 4(1), 61-86.
- Stubbs, P. (2005). Stretching Concepts Too Far? Multi-Level Governance, Policy Transfer and the Politics of Scale in South East Europe. *Southeast European Politics*, 6(2), 66-87
- Suryawati, N. (2016). Penguatan Otonomi Daerah Menyulitkan Efektivitas Koordinasi antar Lembaga. Seminar Nasional Analisis Kebijakan Politik Hukum Dalam Upaya Penegakan Hukum di Indonesia Menghadapi Era MEA, 211-216.
- Sutiyono, W., Pramusinto, A., & Prasojo, E. (2018). Introduction to the mini special issue: understanding governance in Indonesia. *Policy Studies*, 39(6), 581- 588. doi:10.1080/01442872.2018.1530416
- Teisman, Greert ,Armin Van Buuren & Lasse Gerrits. 2009. Managing complex governance systems. *Dynamics, self – Organizations and Coevolution in public investments*.
- The Kian Wie, 1983, Kemiskinan dan Kebutuhan Pokok, LP3ES, Jakarta.
- Tortola, P. D. (2016). Clarifying multilevel governance. *European Journal of Political Research*. doi:10.1111/1475- 6765.12180
- Wei-Hsi Hung.et.al.2014. *Sharing information strategically in a supply chain: antecedents, content and impact*. *international Journal of Logistics Research and Applications: A Leading Journal of Supply Chain Management*.11 (6), 409–425.

Wilson, Woodrow, (1887). "The Study of Administration. *Political Science Quarterly, work structures for public policy and management*. Westport: Quorum Books.

Winarno, Budi, 2014. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Media Presindo.

Yi Liu, Yanwei Li*, Bao Xi and Joop Koppenjan. (2016). A governance network perspective on environmental conflicts in China: Findings from the Dalian Paraxylene conflict. *Policy Studies*, 37 (4), pp. 314-331.

LAMPIRAN

LAMPIRAN HASIL WAWANCARA

BENNY PATISADIYA

(Kabid Perekonomian dan Sumber Daya Alam BAPPEDA)

- 1. Apakah Bapak pernah mendengar atau mengetahui tentang pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan yang diintervensi oleh pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten yang sasarannya pada kabupaten nunukan yang berbatasan langsung dengan negara Malaysia?**

Iya saya pernah mendengar untuk program yang diintervensi oleh pemerintah pusat provinsi dan kabupaten terkait dengan pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan secara khusus untuk barang kebutuhan pokok ya iya untuk di perbatasan. nah untuk yang dari pusat itu Jembara ya Jembara, kemudian kalau untuk SOA dari provinsi juga itu ada terkait dengan barang yang dilaksanakan di wilayah perbatasan khususnya Kabupaten Nunukan.

- 2. Apa saja program pemenuhan kebutuhan pangan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Kabupaten Nunukan Pak, dimana target sasarannya adalah wilayah perbatasan khususnya Kecamatan Krayan dan Lumbis Pansiangan?**

Iya, untuk program ini kan adanya di SKPD Teknis ya, iya SKPD Teknis, itu Dinas Koperasi UMKM Industri dan Perdagangan itu setiap tahun kita alokasikan anggaran, anggaran untuk program SOA, SOA barang baik itu melalui udara dan melalui sungai. lalu kalau untuk dinas perhubungan, karena sudah ada peralihan lalu ke sekretariat daerah khususnya di perekonomian bagian perekonomian itu, kita alokasikan untuk soa penumpang. nah terkadang soa penumpang ini juga kan ada barang juga penumpang yang diangkut yang dibawa dan itupun hampir barang-barang kebutuhan pokok, yang dibutuhkan oleh masyarakat kita di perbatasan. Nah itu ada, baik dan untuk perhubungan sungai ada, ada juga, untuk penumpang tapi, ya untuk penumpang di Perhubungan Sungai. tapi mereka juga pastikan membawa kebutuhan pokok mereka juga kan, meskipun itu soa penumpang yang ada di Perhubungan, ya di Dinas Perhubungan.

- 3. Kalau dari Bappeda sendiri Pak untuk peran dan tanggung jawab dan kontribusi seperti apa?**

Ya kalau dari Bappeda sendiri kami lebih ke arah bagaimana kebijakan pembangunan itu terutama untuk kebijakan pembangunan dalam upaya mengurangi ataupun meningkatkan aksesibilitas itu melalui koordinasi dan asistensi kepada OPD-OPD teknis sesuai dengan arah kebijakan pembangunan daerah yang tertuang di dokumen perencanaan baik 5 tahunan maupun dokumen RKPD, dimana keluhan memang dari masyarakat itu terkait dengan tingginya harga, lalu

ketersediaan barangnya sangat kurang sehingga mereka itu lebih memanfaatkan ataupun menikmati barang-barang kebutuhan pokok itu dari luar negara kita atau dari luar daerah, dalam hal ini dari Malaysia ya karena kita di perbatasan ya. sehingga kami dari Bappeda sendiri selalu berkoordinasi dengan teman-teman OPD teknis untuk menghadirkan barang-barang Indonesia yang disubsidi sehingga masyarakat kita yang di perbatasan itu tidak mengalami kekurangan dan mereka dapat menikmati produk dalam negeri sendiri, mungkin itu.

4. Kemudian apa masalah yang dihadapi Pak oleh pemerintah Kabupaten Nunukan dalam pemenuhan kebutuhan pangan tersebut?

Ya, saat ini kalau masalah spesifik karena letak geografis cukup luas ya terdiri dari pulau daratan dan juga dataran tinggi, masalah yang spesifik itu terkait dengan aksesibilitas khususnya di sisi perhubungan, kemudian Soa ini kan terbatas ya, terbatas yang dialokasikan oleh pemerintah daerah, sehingga memang pemerintah daerah terus berupaya untuk meningkatkan, sebenarnya meningkatkan bukan hanya pada saat menghadapi perayaan-perayaan hari besar keagamaan, khususnya untuk wilayah Krayan, belum bisa ogong ke atas itu, Natal dan Tahun Baru, tapi pemerintah juga berupaya untuk memenuhi kebutuhan dalam upaya menjaga supaya tidak terjadi perbedaan harga yang senjang antara di kota dan di wilayah perbatasan. artinya Soa ini juga salah satu program yang menjadi Prioritas atau unggulan bagi kabupaten dalam rangka salah satunya itu pengendalian inflasi, inflasi daerah, ya salah satunya pengendalian inflasi daerah, sehingga Soa ini dinilai oleh Bank Indonesia merupakan sebuah program yang mendukung untuk pengendalian inflasi daerah. Ya, itu kendalanya yang saat ini dihadapi pemerintah daerah dengan keterbatasan anggaran atau kemampuan fiskal yang terbatas tentunya tidak bisa dalam bentuk yang banyak sekali untuk wilayah-wilayah yang ada di perbatasan. namun pemerintah daerah terus berupaya untuk meningkatkan dan juga berupaya untuk meningkatkan komunikasi, berkolaborasi dengan pemerintah pusat dan pemerintah provinsi dalam rangka untuk pemenuhan kebutuhan pangan di masyarakat kita yang ada di wilayah perbatasan.

5. Kemudian dalam rangka mengatasi masalah tersebut Pak yang Bapak sampaikan tadi apa saja langkah-langkah dan strategi yang dilakukan oleh pemerintah Kabupaten Nunukan? Mungkin bersinergi dengan pemerintah pusat?

Baik, tentunya komunikasi ya, lalu untuk ke pemerintah pusat memang pemerintah kabupaten terus mendorong untuk aksesibilitas khususnya jalan. Jalan yang di perbatasan itu dapat terus ditingkatkan. Kalaupun nanti jalan antara Kabupaten Malinau hingga Kabupaten Nunukan itu sudah dalam kondisi yang bagus, bisa dilewati, layak untuk dilewati,

saat ini memang sudah terhubung ya, terhubung, namun kalau kondisi cuaca hujan itu sangat sulit untuk membawa barang-barang kebutuhan pokok. namun ketika itu bisa terkoneksi dengan baik dan dapat dilalui maka masyarakat yang ada di perbatasan khususnya di wilayah Krayan itu tentunya akan memperoleh nilai-nilai tambah artinya barang-barang yang disubsidi itu mungkin akan semakin banyak volumenya, jumlahnya atau banyaknya akan semakin banyak dan akan memenuhi kebutuhan masyarakat khususnya yang ada di wilayah Krayan. Nah untuk yang di wilayah Lumbis, Lumbis Hulu, pemerintah itu terus mendorong bagaimana jalan paralel itu tembus dari Lumbis ke Lumbis Hulu. Lumbis ke Lumbis Hulu. Dari Bang Salon ke Lumbis Hulu. Nah harapan kita memang satu-satunya akses yang membuat harga itu tidak terlalu tinggi itu yaitu terkait akses darat, dan ini menjadi catatan khusus menurut kami dan ini selalu diusulkan oleh pemerintah daerah ke pemerintah pusat untuk mendorong akses khususnya dalam pemenuhan kebutuhan pangan masyarakat yang ada di wilayah perbatasan. akses darat terutama, karena akses darat ini kan volumenya akan semakin banyak. ketika ini terhubung dengan baik sangat berbeda ketika sungai dan udara, itu terbatas armadanya, lalu volumenya juga sangat terbatas. Saya kira itu, jadi komunikasi dan Sinergi dengan pemerintah pusat melalui usulan-usulan program strategis dari pemerintah pusat itu selalu kita sampaikan, dan memang kalau kita berbicara untuk kemampuan keuangan daerah, kemampuan keuangan daerah untuk Kabupaten Nunukan masih sangat terbatas dan ada banyak pemenuhan-pemenuhan pembangunan daerah khususnya SPM ya, pendidikan kesehatan, itupun juga masih perlu penguatan. Ya saya kira mungkin itu dari sisi permasalahan atau langkah-langkah yang diambil oleh pemerintah daerah.

KHAIRUL ARI
(BPK Perintis Bandara Juwata)

- 1. Apa saja program pemenuhan kebutuhan pangan yang diselenggarakan oleh kementerian bapak/ibu dimana target sarasannya adalah wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?**

Untuk kegiatan yang disampaikan tadi, yang khusus itu namanya kegiatan angkutan udara perintis kargo, itu khusus untuk pengangkutan barang pokok, tapi ada yang kedua yaitu kegiatan perintis penumpang, dimana disitu penumpang kan pasti juga membawa kebutuhan pokok, seperti itu, meskipun dalam skala yang kecil. Jadi kalau untuk mendukung pemenuhan kebutuhan pangan tadi ada dua kegiatan. Kalau secara khusus itu tadi, dan kalau istilahnya itu Jembara yaitu jembatan udara tetapi itu kalau secara nomenklatur resmi sih belum ada, cuma istilah secara global seperti Presiden kalau tidak salah kalau jembatan udara itu.

- 2. Apa peran, tanggung jawab dan kontribusi Kementerian Bapak/ibu dalam upaya pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan khususnya pada kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?**

Kebetulan di kami kan dinaungi oleh kementerian perhubungan. Dan terkait permasalahan di perbatasan, untuk pemenuhan kebutuhan pangan, ini kita ada kegiatan itu namanya perintis kargo, dimana itu adalah upaya pemerintah hadir dalam pemenuhan transportasi kargo. Jadi artinya memindahkan barang dari kota menuju daerah perbatasan. Dengan harapan terpenuhnya kebutuhan pokok di perbatasan. Soalnya kita tahu sendiri kalau di daerah Long Bawang atau Krayan ini kan akses satu-satunya hanya via udara dari Nunukan maupun dari Tarakan.

- 3. Apa masalah yang dihadapi oleh pemerintah pusat dalam pemenuhan kebutuhan pangan tersebut di wilayah perbatasan kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?**

Kalau permasalahan secara substansi sih belum ada, cuman memang kita terkendalanya terkait keterbatasan anggaran, artinya kita tidak bisa memenuhi secara keseluruhan dari total kebutuhan bahan pokok di daerah perbatasan, karena memang kita keterbatasan anggaran sehingga jumlah penerbangan kita per minggu juga terbatas.

4. **Dalam rangka mengatasi masalah dalam pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan Prov Kalimantan Utara, apa saja langkah-langkah dan strategi yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat dengan membangun sinergitas dengan provinsi dan kabupaten?**

Kalau selama ini yang kami lakukan sinergitas, pertama kan dari APBN atau pemerintah pusat itu kan lewat kami yang perintis kargo tadi, dan ini yang kedua dari kabupaten Nunukan juga ada kegiatan SOA barang, begitu juga dari Provinsi Kaltara ada program SOA barang juga. Dan artinya untuk daerah perbatasan ini disokong dari 3 anggaran, anggaran dari pemerintah pusat, kabupaten dan provinsi.

MIFTAHUL PARIS)

(PPTK Pelaksana Kegiatan SOA Barang Disperindagkop Kalimantan Utara)

- 1. Apa saja program pemenuhan kebutuhan pangan yang diselenggarakan oleh pemerintah provinsi, dimana target sasaran ialah wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan?**

Programnya tadi itu pelaksana pusat distribusi, tetapi di dalamnya itu ada kegiatan SOA dan ada dalam di DPA. Jadi untuk PAGU tahun ini itu sekitar 18 Milyar, itu sudah total untuk udara, darat dan Sungai.

- 2. Apa peran, tanggung jawab dan kontribusi dari OPD Bapak dalam upaya pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan, khususnya pada Kabupaten Nunukan?**

Peran kita dalam memberikan pelayanan itu yang salah satunya seperti tadi, subsidi ongkos angkut barang tadi. Subsidi ongkos angkut barang itu kita memberikan subsidi terhadap angkutan barang sehingga diharapkan barang yang sampai disana nanti memiliki atau gap harganya tidak terlalu jauh dengan harga yang ada di kota-kota besar. Karena selama ini sebelum adanya subsidi, harga itu sangat, gapnya sangat jauh sekali, misalnya gula, bisa sampai 30 ribu jika tanpa ada subsidi. Jadi salah satu perannya yaitu kita melaksanakan subsidi ongkos angkut. Kalau di wilayah Nunukan, itu udara dan Sungai.

- 3. Apa masalah yang dihadapi oleh pemerintah provinsi dalam pemenuhan kebutuhan pangan tersebut di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan?**

Kalau pada dasarnya sih pelaksanaan ini kalau secara teknis kegiatannya kita tidak ada masalah sebenarnya, kalau secara antara kami dengan, karena kan ini pelaksanaan dengan maskapai kan, apa yang kita pilih itu yang melalui katalog. Kalau pelaksanaannya sebenarnya tidak ada masalah, karena kita hanya memfasilitasi bagaimana barang itu bisa terbang. Yang terjadi permasalahan itu biasanya tindak case lapangannya, seperti apa, itu salah satunya itu terkait distribusi barangnya. Yang menjadi permasalahan di beberapa tahun sebelumnya kemarin, sebelum kita melakukan evaluasi, itu barang tidak tahu sampai disana itu di Bandara terus habisnya kemana. Nah jadi karena kita juga tidak terlalu mengatur terkait dengan ada yang namanya penyalur, penyalur itu adalah orang yang memesan barang, kemudian dia yang menjual disana. Itu yang kita coba atur mulai dari tahun 2023, kita bekerjasama dengan teman-teman di pemerintah Kecamatan Krayan, kita minta rekomendasi terkait mana-mana saja badan usaha atau perorangan yang sekiranya diketahui juga oleh kecamatan sehingga nanti ketika kita menanyakan atau ingin berkoordinasi terkait dengan barang-barang yang sudah diterima disana, itu bisa diketahui oleh pihak kecamatan. Jadi kemarin

kendalanya disitu saja yang terkait dengan barang ini kemana terus dijual berapa, itu yang sebelum-sebelumnya belum terkendali. Tetapi di tahun ini, tahun 2023 dan tahun 2024 ini sudah mulai baik, jadi kita kapanpun kita mau tanya terkait dengan barang yang kita kirim kesana, mereka bisa menginfokan secepatnya. Jadi bisa kita infokan terkait berapa barang yang dikirim, jenisnya apa saja, terus siapa yang menjual, dijual berapa, itu sudah bisa kita tanya.

4. Kalau dalam mengatasi masalah yang tadi Bapak sampaikan dalam pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan, apa saja langkah-langkah dan strategi yang dilakukan pemerintah provinsi yang bersinergi dengan pusat dan kabupaten?

Kalau dengan pusat kebetulan ini memang tidak langsung ada hubungan dengan pusat, soalnya ini program kebijakan dari Bapak Gubernur sendiri, hanya saja memang bersamaan juga dengan pelaksanaannya dengan kegiatan mereka dari pusat yaitu Jembara tadi, cuman pelaksanaannya beda. Yang kita koordinasikan paling yang sinkronkan itu terkait dengan jumlah angkut barangnya. Kenapa, jangan sampai barang yang kita kirimkan itu malah menjadi tidak termanfaatkan karena over. Itu yang kita koordinasikan. Kalaupun misalnya ada kekurangan, kekurangan kirim atau kebutuhan yang urgen, itu biasanya bisa yang dari APBN itu mengotak ke kami, atau kami juga bisa minta support ke APBN. Kalau ke kabupatennya kita dari pihak kecamatannya saja, karena teknis lapangannya ada di kecamatan. Kalau untuk SOA yang kabupaten kita tidak atau belum pernah bersinggungan.

5. Bagaimana pandangan Anda mengenai kapasitas pemerintah daerah Provinsi Kalimantan Utara dalam merespon dan menindaklanjuti kebijakan regulasi dan program pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan?

Kalau secara SDM sih memang harusnya, kalau misalnya kita, kalau menurut pandangan saya, kalau misalnya ini dijadikan satu program yang benar-benar diupayakan secara maksimal, mungkin bisa memberikan layanan yang lebih bagus lagi. Kalau memang dibentuk, ibaratnya atau disiapkan khusus untuk subsidi ongkos angkut ini. Jadi misalnya kita punya petugas di wilayah kecamatan, yang bisa kita ini, jadi gini kita, pelaksanaan kegiatan kita ini kan memang secara teorinya itu kita oh bisa kita kirim kesana yang urus, tetapi kan di lapangan tidak seperti itu, kita butuh orang, tenaga, waktu orang, dan ketika ini dilaksanakan, mungkin diatur secara baik bagaimana barang ini bisa sampai kesana, bagaimana barang ini bisa didistribusikan, bagaimana barang ini bisa selalu terpantau, yang kita lihat saat ini kan arahnya sudah jauh lebih baik daripada sebelumnya, tetapi ketika kita mau lebih baik lagi, kendalanya salah satunya contohnya begini, terkait penyedia.

Jadi penyedia itu susah sekali karena penyedia itu harus bayar dulu. Dan bayar dulu, lalu disaat ada yang hutang. Jadi masalahnya ada di penyedia dan distributor. Jadi distributor dikasih barang dan kadang kalau ini mepet-mepet bayarannya, kita sudah bermasalah itu, kita yang tidak enak dengan distributor, karena distributornya sudah mau kasih barangnya, itu kejadian di lapangan. Kalau misalnya ada satu wilayah, contoh daerah Lumbis itu, tidak ada yang mau jadi penyedia, tidak ada yang mau mengajukan diri jadi penyedia, kenapa, karena disana mereka mungkin berpikir secara ekonomisnya, mungkin berputarnya lama atau putarannya lambat, atau mungkin juga takut dihutang. Karena kita hanya melaksanakan ongkos angkutnya, kita tidak bisa terlalu intervensi terhadap barangnya karena barangnya ini sudah personal ceritanya badan usahanya yang punya, jadi kita tidak bisa intervensi disitu. Terus salah satu contohnya lagi terkait dengan penetapan harga, memang kita atur, dari kecamatan menyepakati berapa standarisasi harga, misalnya gula, setelah ditambahkan, kan penyalur ini dia yang belanja duluan, dia yang tanggung kalau ada kerusakan, segala macam, sehingga kita atur batas keuntungannya, yang atur siapa, teman-teman di kecamatan, mereka tahu berapa standar angkut barangnya kesini dan kesini. Tetapi kalau misalnya wilayah kecamatan tidak bikin, mereka harus ikut yang kami sampaikan, yang dari kita, kita atur itu dari nol sampai sepuluh ribu, untungnya boleh seribu, dari sepuluh ribu sampai dua puluh ribu, untungnya boleh dua ribu, satu item. Jadi kendalanya memang sebenarnya di lapangan itu kalau misalnya, harapannya kalau memang misalnya kita bisa bikin satu mekanisme pelaksanaannya yang ini barang tepat sasaran, itu sangat baik sekali. Tetapi resource nya besar, mungkin resource dari anggarannya besar, resource dari SDMnya besar, dan itu yang sulit sebenarnya.

6. Bagaimana upaya pemerintah provinsi untuk memaksimalkan potensi desentralisasi yang dimana berhubungan antara pemerintah, baik pusat, provinsi dan kabupaten dalam pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan, khususnya di Kabupaten Nunukan, dalam konteks kebijakan regulasi daerah dan program?

Kalau terkait regulasi daerah sebenarnya sih kita dasar kebijakannya itu memang tidak tertuang dalam peraturan daerah sebenarnya dan tidak tertuang juga dalam peraturan gubernur. Jadi pelaksanaan ini memang diamanatkan sebenarnya berdasarkan hasil pernah ada rapat terkait dengan pelaksanaan kegiatan subsidi ongkos angkut barang. Jadi disepakati bahwasanya yang diperlukan disana adanya bantuan dari pemerintah provinsi untuk mengangkut barang dari sini ke Krayan. Kalau secara aturan regulasi yang kita atur dalam peraturan gubernur pun belum ada sebenarnya. Jadi dasar kita hanya kita secara teknis sebenarnya memang itu ada juga wewenang dari kami terkait

pemenuhan kebutuhan pangan di daerah perbatasan. Jadi secara mekanismenya kami telaah sebenarnya, bertelaah ke gubernur, terkait dengan pelaksanaan ini, mohon persetujuan, istilahnya seperti itu,. Nanti setelah disetujui dari gubernur, kita mengajukan SK dengan penetapan lokasi dan PAGU Anggaran.

Jadi kalau regulasi terkait aturan khususnya menyebutkan terkait pelaksanaan subsidi ongkos angkut, setau saya itu belum ada. Sebenarnya kita juga mengupayakan, tetapi karena kemarin kalau tidak salah penjelasan dari Biro Hukum, kita tidak punya peraturan daerah yang memayungi pelaksanaan yang sehingga bisa diturunkan menjadi peraturan gubernur. Kami sudah mengkoordinasikan ini dan mengkonsultasikan dengan Biro Hukum. Karena kemarin sempat juga ada miss, dipikir kita ini turunan dari Perpres tersebut dan sebenarnya bukan. Dan kalau kita mengacu kesitu, mekanismenya kita harus ikut yang disana pelaksanaannya, padahal kan tidak. Ini kebijakan memang dari Pagu sendiri untuk pelaksanaan SOA.

7. Bagaimana pemenuhan kebutuhan pangan yang dilaksanakan oleh pemerintah pada berbagai tingkatan?

Kalau dengan pusat kebetulan ini memang tidak langsung ada hubungan dengan pusat, soalnya ini program kebijakan dari Bapak Gubernur sendiri, hanya saja memang bersamaan juga dengan pelaksanaannya dengan kegiatan mereka dari pusat yaitu Jembara tadi, cuman pelaksanaannya beda. Kemudian dari pusat itu memang mereka ada pelaksanaannya itu kaitannya saya lupa, tetapi terkaitnya dengan Jembara sama Tol Laut. Dia itu satu paket di kegiatan pusat itu dilaksanakan setiap tahun, dua itu, Tol Laut dan Jembara. Tol Laut itu ya, angkutan-angkutan barang yang dari Surabaya kemana begitu. Jadi dua itu memang setiap tahun ada, cuma kalau kita kan tidak konek, dan beda. Jadi mereka ada aturan sendiri, Perpres kalau tidak salah. Perpres terkait pelaksanaan subsidi angkutan barang kalau tidak salah. Karena kemarin sempat juga ada miss, dipikir kita ini turunan dari Perpres tersebut dan sebenarnya bukan. Dan kalau kita mengacu kesitu, mekanismenya kita harus ikut yang disana pelaksanaannya, padahal kan tidak. Ini kebijakan memang dari Pagu sendiri untuk pelaksanaan SOA. Selanjutnya terkait evaluasi kita masih masing-masing, karena kembali lagi, pelaksanaannya kan sendiri-sendiri itu, jadi kalau pelaksana APBN tidak bisa monev ke kami, dan kami tidak bisa monev ke mereka dan ke kabupaten. Kami hanya monev kegiatan yang di provinsi. Paling kalau eksternalnya itu kadang ada bantuan monev dari BPKP, karena BPKP mau memastikan kegiatan ini benar tepat sasaran kan, dan tahun lalu mereka monev ke Krayan dan hasilnya baik dan disampaikan ke kami secara personal.

- 8. Dalam pelaksanaan pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan, apakah pemerintah provinsi melibatkan stakeholder lain? Seperti pemerintah pusat dan kabupaten, atau NGO dan lembaga lainnya?**

Kalau kategorinya itu berarti tidak ada kita, kita koordinasinya hanya ke kabupaten melalui kecamatan itu saja sih, kita tidak ada kerjasama sampai ke NGO itu tidak ada, apalagi dengan pusat, bantuan atau terkait apa itu belum ada.

DENI SANJOKO

(Analisis Data dan Informasi Biro Ekonomi Provinsi Kalimantan Utara)

- 1. Apa saja program pemenuhan kebutuhan pangan yang diselenggarakan oleh Pemerintah provinsi dimana target sasarannya adalah wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?**

Kalau secara spesifik di biro perekonomian hanya seperti yang tadi dikatakan fungsi koordinasi. Jadi bagaimana mengkoordinasikan OPD, tetapi dalam hal teknis program secara langsung misalkan subsidi ongkos angkut (SOA) itu dilaksanakan oleh dinas teknis dalam hal ini Disperindagkop.

- 2. Apa peran, tanggung jawab dan kontribusi OPD Bapak/ibu dalam upaya pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan khususnya pada kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?**

Kalau fungsi dan peran kami di biro perekonomian, fungsi kami adalah fasilitasi koordinasi dalam rangka perumusan kebijakan daerah di bidang perekonomian, sumber daya alam. Jadi dalam hal pemenuhan kebutuhan pangan di Kabupaten Nunukan, dalam itu adalah kami sebagai mengkoordinasi perangkat daerah dan juga membuat analisis dan telaah kepada Gubernur dalam rangka menyusun kebijakan untuk mendukung tersedianya kebutuhan pokok di perbatasan.

- 3. Apa masalah yang dihadapi oleh pemerintah provinsi dalam pemenuhan kebutuhan pangan tersebut di wilayah perbatasan kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?**

Kalau kita lihat di lapangan permasalahannya adalah di daerah perbatasan ini kan ada keterbatasan akses, baik itu jalan dan jembatan sehingga pemenuhan kebutuhan pangan disana banyak dipasok melalui angkutan udara.

- 4. Dalam mengatasi permasalahan dalam pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan, apa saja langkah-langkah dan strategi yang dilakukan pemerintah provinsi yang bersinergi dengan pusat dan kabupaten?**

Oleh karena itu, kami selaku biro perekonomian bagaimana mendorong dan mungkin juga berkoordinasi dengan Bappeda, PKAD dan juga PU, bagaimana mendukung diperlunya infrastruktur di perbatasan, baik itu jalan atau jembatan sehingga akan mempermudah masyarakat mendapatkan pasokan yang selama ini dari udara, bisa mendapatkan pasokan misalkan dari Tanjung Selor.

SEPTA

(KASI Pengembangan Transportasi Antar Moda Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Utara)

1. Apa peran, tanggung jawab dan kontribusi OPD Bapak/ibu dalam upaya pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan khususnya pada kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?

Peran Dinas Perhubungan mungkin disini koordinasi baik dengan instansi terkait di daerah, maupun di pusat khususnya untuk mengenai bahan-bahan pokok, karena disitu sudah ada SOA terkait barang yang diselenggarakan oleh APBN oleh Kementerian langsung yang ditunjuk di Bandara Juata Tarakan, ya sifatnya kita koordinasi serta membutuhkan data-data khususnya di Kabupaten Nunukan, rute mana yang akan dilalui. Jadi setelah diusulkan dari Kabupaten, Kabupaten kita ada surat dari Dinas Perhubungan kemudian mengusulkan rute-rute yang akan dilalui di daerah perbatasan khususnya. Terus nanti berupa surat jawaban itu dari Bupati langsung. Disini kan ada dua yang jadi objek, itu di Bupati Malinau kemudian di Bupati Tarakan. Setelah kita mendapatkan surat tersebut, baru kita mengusulkan atas nama gubernur langsung. Yaitu Gubernur Kaltara untuk mengusulkan ke Kementerian melalui UPBU Juata Tarakan., kalau mengenai barang khususnya. Kalau tanggung jawabnya kita berupa pengawasan juga sementara ini.

2. Apa masalah yang dihadapi oleh pemerintah provinsi dalam pemenuhan kebutuhan pangan tersebut di wilayah perbatasan kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?

Semenjak dari tahun 2021, kewenangan sudah hilang ini, jadi di 2021 itu kan ada nomenklatur Permendagri 050, jadi sifatnya koordinasi dan konsultasi, untuk saat ini mulai dari tahun 2021, khusus yang untuk masalah terkait udara. Jadi 2021 sudah kewenangannya tidak ada dan itu tercantum juga di undang-undang nomor 23 tahun 2014, dan berwenang itu ada Permendagri 050 terkait nomenklatur. Jadi kita sifatnya sekarang ini koordinasi dan konsultasi". Dalam hal ini seperti yang disampaikan tadi dimana kewenangan kita kan sudah tidak ada lagi berdasarkan UU Nomor 23 Tahun 2014 yang mana ini tentang pemerintahan daerah. Jadi kita memang ada fungsi yang sudah dibatasi disitu sehingga kita tidak bisa untuk melakukan lebih lanjut lagi. Kemudian juga untuk nomenklatur ataupun untuk program kerja di dinas Perhubungan, kalau untuk angkutan darat, itu memang tidak ada jadi kami itu memang bergerak di bidang angkutan penumpang atau orang. Kemudian juga memang dalam hal ini juga yang menjadi kendala seperti angkutan perairan yang ada di Lumbis Pangsiangan yang berada di Kabupaten Nunukan dan lintasnya adalah lintas antar kecamatan. Berdasarkan peraturan yang ada, di UU 23 juga Tahun 2014, bahwa tusinya kami itu sudah jelas diatur, trayek yang bisa kami

lakukan atau untuk melakukan penerbitan persetujuan, tetapi kan disini dalam bidang pelayaran itu hanya ada 3 tusi kami, yang pertama itu penerbitan perizinan untuk pengoperasian, kemudian izin trayek dan juga mengeluarkan persetujuan untuk SK tarif. Itu saja. Jadi kami hanya ada 3, jadi terkait dengan ini yang 5, dalam hal ini kami itu melayani sesuai dengan tusi yang ada yaitu melayani lintas antar kabupaten kota yang berada di dalam satu wilayah provinsi. Nah sementara kalau kita berbicara Lumbis Pangsiangan, Lumbis Pangsiangan ini berada di bawah Kabupaten Nunukan yang mana layanan, memang ada kapal disana, kapal tradisional, yang mana dalam hal ini melayani dari Mensalog ke arah Lumbis Pangsiangan. Dimana dalam hal ini itu pelayanannya berada di bawah kabupaten yang secara kewenangan itu melayani antar kecamatan. Jadi secara kewenangan kita juga tidak bisa ikut andil. Jadi kita dibatasi di kewenangan itu yang sudah jelas di perundang-undangan. Jadi yang itu tadi, UU nomor 23 tahun 2014. Provinsi itu khusus untuk kami di penerbangan itu sudah strip. Kabupaten pun disitu penerbangannya itu hanya untuk landasan helikopter. Semuanya kewenangan diambil pusat.

3. Bagaimana upaya pemerintah provinsi untuk memaksimalkan potensi desentralisasi dalam pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan khususnya di Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?

Memang dari Dinas Perhubungan memang tidak ada. Tetapi misalkan masukan dan saran memang harus ada pokok sendiri disitu kalau menurut saya. Jadi kalau bisa itu kayak ada swalayan khusus di perbatasan itu, jadi bisa menampung. Jadi kayak ada toko sendiri dan masyarakat yang membeli, jadi kayak distributor. Jadi dikumpulkan dalam satu, jangan sampai disebar ke satu ini kan permainan harganya kan bisa lebih kencang kalau begitu. Tapi kalau menurut saya sih harus ada satu toko khusus. Jadi kalau Dinas Perhubungan sementara belum ada. Kalau kondisi eksisting itu belum ada.

4. Bagaimana kewenangan pemerintah daerah terkait kewenangan moda transportasi udara, kewenangan perizinan kapal dan pelayaran serta kewenangan terkait hubungan kerjasama luar negeri dan kewenangan terkait ekspor impor?

Kewenangan sudah hilang ini, jadi di 2021 itu kan ada nomenklatur Permendagri 050, jadi sifatnya koordinasi dan konsultasi, untuk saat ini mulai dari tahun 2021, khusus yang untuk masalah terkait udara. Jadi 2021 sudah kewenangannya tidak ada dan itu tercantum juga di undang-undang nomor 23 tahun 2014, dan berwenang itu ada Permendagri 050 terkait nomenklatur. Jadi kita sifatnya sekarang ini koordinasi dan konsultasi. Dalam hal ini seperti yang disampaikan tadi dimana kewenangan kita kan sudah tidak ada lagi berdasarkan UU Nomor 23 Tahun 2014 yang mana ini tentang pemerintahan daerah.

Jadi kita memang ada fungsi yang sudah dibatasi disitu sehingga kita tidak bisa untuk melakukan lebih lanjut lagi. Kemudian juga untuk nomenklatur ataupun untuk program kerja di dinas Perhubungan, kalau untuk angkutan darat, itu memang tidak ada jadi kami itu memang bergerak di bidang angkutan penumpang atau orang. Kemudian juga memang dalam hal ini juga yang menjadi kendala seperti angkutan perairan yang ada di Lumbis Pangsiangan yang berada di Kabupaten Nunukan dan lintasnya adalah lintas antar kecamatan. Berdasarkan peraturan yang ada, di UU 23 juga Tahun 2014, bahwa tusinya kami itu sudah jelas diatur, trayek yang bisa kami lakukan atau untuk melakukan penerbitan persetujuan, tetapi kan disini dalam bidang pelayaran itu hanya ada 3 tusi kami, yang pertama itu penerbitan perizinan untuk pengoperasian, kemudian izin trayek dan juga mengeluarkan persetujuan untuk SK tarif. Itu saja. Jadi kami hanya ada 3, jadi terkait dengan ini yang 5, dalam hal ini kami itu melayani sesuai dengan tusi yang ada yaitu melayani lintas antar kabupaten kota yang berada di dalam satu wilayah provinsi. Nah sementara kalau kita berbicara Lumbis Pangsiangan, Lumbis Pangsiangan ini berada di bawah Kabupaten Nunukan yang mana layanan, memang ada kapal disana, kapal tradisional, yang mana dalam hal ini melayani dari Mensalog ke arah Lumbis Pangsiangan. Dimana dalam hal ini itu pelayanannya berada di bawah kabupaten yang secara kewenangan itu melayani antar kecamatan. Jadi secara kewenangan kita juga tidak bisa ikut andil. Jadi kita dibatasi di kewenangan itu yang sudah jelas di perundang-undangan. Jadi yang itu tadi, UU nomor 23 tahun 2014. Provinsi itu khusus untuk kami di penerbangan itu sudah strip. Kabupaten pun disitu penerbangannya itu hanya untuk landasan helikopter. Semuanya kewenangan diambil pusat.

5. Bagaimana pandangan bapak/ibu mengenai koridor yurisdiksi atau pembagian tugas dan tanggung jawab antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten dalam kaitannya dengan pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?

Kalau di penerbangan mungkin sebetulnya terkait masalah barang ini kan harusnya bukan hanya instansi terkait, harusnya ada juga dengan instansi yang lain. Karena kadang-kadang begini, kita mengangkut barang di Tarakan terisi, tetapi pada saat mau pulang, kosong. Berarti ada hasil bumi yang belum bisa dipasarkan dan itu harus ada dukungan dari kabupaten, bagaimana untuk meningkatkan pertanian, memanfaatkan, pertanian atau perkebunan yang ada disana, mendorong masyarakatnya supaya bisa mendorong memanfaatkan hasil buminya itu pada saat mereka kembali ke Tarakan tidak sampai kosong, ada hasilnya. Sehingga bahan bumi yang ada di perbatasan itu dapat dimanfaatkan juga untuk pemenuhan-pemenuhan yang ada di Tarakan atau sekitarnya, sehingga pemenuhan-pemenuhan kebutuhan

pangan itu tetap berjalan dan terhindar dari inflasi. Kalau yang kedua, ya untuk mengatasi barang-barang yang berbeda tadi, ada perbedaan, tentunya itu telah disubsidi, tetapi pada saat masyarakat masih ada perbedaan memang pengawasan yang harus ditingkatkan baik provinsi dan pihak penyelenggara maupun dari kabupaten. Yang kedua mungkin harus ada salah satu penyimpanan atau toko sebagai distributor yang dekat, jadi jangan terlalu jauh dari bandara atau bagaimana, itu mungkin masukan untuk saya. Dari penerbangan memang sudah ada subsidi, tetapi pengangkutan dari penerbangan itu yang ini, memang disubsidi. Makanya itu kita coba koordinasi dan konsultasi ke pusat khususnya untuk SOA barang itu tetap ada melalui APBN dengan dekatnya mulai APBD juga kan begitu. Walaupun belum sama, masih ada perbedaan karena, satu yang perlu dijelaskan, kenapa yang menjadi perbedaan di penerbangan itu, mereka itu subsidinya hanya sampai di bandara. Angkut barang itu cuma untuk penerbangannya. Tetapi pendistribusiannya itu belum, diserahkan ke kabupaten/kota. Jadi dari APBN itu SOA nya hanya sampai di penerbangannya saja, sampai di Bandara saja. Dari distribusinya nanti ada biaya sendiri, itu yang difasilitasi oleh pihak pelaksana dalam hal ini Disperindagkop supaya bagaimana caranya biar sama harga di Tarakan, untuk menangani pendistribusian ke daerahnya. Karena jujur kalau untuk tol laut bagus sebetulnya, karena tol laut itu dia ada kerjasama dengan Damri. Jadi pada saat dia turun, misalkan barang pokok, khususnya di Nunukan pendistribusian ke daerah itu, ke gudang, langsung dengan Damri. Jadi disitu kan langsung antara kementerian perhubungan dirjen laut dengan dirjen darat. Jadi kerjasama disitu sudah. Dan saya pun kenapa sih tidak juga di penerbangan itu untuk kerjasama dengan Damri, kenapa sih tidak diusahakan antara dirjen penerbangan itu bekerjasama dengan angkutan darat, damri khususnya supaya nanti dapat atau bisa menekan lah untuk biaya, sehingga harga barang itu tidak terlalu jauh beda. Saya pernah mengusulkan seperti itu supaya nanti harga tetap. Karena kan damri sifatnya perusahaan BUMN, jadi otomatis kementerian juga, disitu kan ada subsidi langsung secara subsidi itu kembali, jadi jangan sampai di perbedaan tadi, hanya untuk khusus penerbangannya, tetapi ke jalur distribusinya tidak ada. Karena kan selama ini distribusinya diserahkan ke pihak ketiga kembali.

6. Bagaimana proses koordinasi yang terjalin pada ketiga tingkatan pemerintah tersebut?

Tetapi kalau masalah barang ini tidak pernah ada keluhan sampai ke Dinas Perhubungan, tetapi tidak tahu kalau di instansi yang kelola. Kalau pembagian tugas itu ya belum ada, belum tahu kalau di instansi teknisnya.

MASAHARA

(LLA SDP Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Utara)

1. Apa masalah yang dihadapi oleh pemerintah provinsi dalam pemenuhan kebutuhan pangan tersebut di wilayah perbatasan kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?

Kalau untuk daerah Krayan kan sudah jelas ini karena memang tidak ada dari Krayan maupun lewat darat. Satu-satunya transportasi yang digunakan adalah melalui udara. Dalam hal ini seperti yang disampaikan tadi dimana kewenangan kita kan sudah tidak ada lagi berdasarkan UU Nomor 23 Tahun 2014 yang mana ini tentang pemerintahan daerah. Jadi kita memang ada fungsi yang sudah dibatasi disitu sehingga kita tidak bisa untuk melakukan lebih lanjut lagi. Kemudian juga untuk nomenklatur ataupun untuk program kerja di dinas Perhubungan, kalau untuk angkutan darat, itu memang tidak ada jadi kami itu memang bergerak di bidang angkutan penumpang atau orang. Kemudian juga memang dalam hal ini juga yang menjadi kendala seperti angkutan perairan yang ada di Lumbis Pangsiangan yang berada di Kabupaten Nunukan dan lintasnya adalah lintas antar kecamatan. Berdasarkan peraturan yang ada, di UU 23 juga Tahun 2014, bahwa tusinya kami itu sudah jelas diatur, trayek yang bisa kami lakukan atau untuk melakukan penerbitan persetujuan, tetapi kan disini dalam bidang pelayaran itu hanya ada 3 tusi kami, yang pertama itu penerbitan perizinan untuk pengoperasian, kemudian izin trayek dan juga mengeluarkan persetujuan untuk SK tarif. Itu saja. Jadi kami hanya ada 3, jadi terkait dengan ini yang 5, dalam hal ini kami itu melayani sesuai dengan tusi yang ada yaitu melayani lintas antar kabupaten kota yang berada di dalam satu wilayah provinsi. Nah sementara kalau kita berbicara Lumbis Pangsiangan, Lumbis Pangsiangan ini berada di bawah Kabupaten Nunukan yang mana layanan, memang ada kapal disana, kapal tradisional, yang mana dalam hal ini melayani dari Mensalog ke arah Lumbis Pangsiangan. Dimana dalam hal ini itu pelayanannya berada di bawah kabupaten yang secara kewenangan itu melayani antar kecamatan. Jadi secara kewenangan kita juga tidak bisa ikut andil. Jadi kita dibatasi di kewenangan itu yang sudah jelas di perundang-undangan.

2. Dalam rangka mengatasi masalah dalam pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan Prov Kalimantan Utara, apa saja langkah-langkah dan strategi yang dilakukan oleh Pemerintah provinsi yang bersinergi dengan pusat dan kabupaten?

Kalau ini memang ada, yang dimana berapa kali rapat juga dengan Disperindagkop terkait DPID. Kemarin ada penanganan terkait inflasi daerah, dimana dalam hal ini juga memang diserahkan kepada Disperindagkop. Adapun untuk transportasinya, dari Disperindagkop,

itu pendistribusiannya itu bekerjasama dengan dan berkoordinasi lebih lanjut dengan kabupatennya. Dan juga di kabupaten kelihatannya kemarin juga mereka memiliki SOA angkutan itu untuk perairan. Jadi memang mereka bisa lebih leluasa dan mereka juga sudah disana kalau untuk kecamatan induk itu bernama Kecamatan Lumbis yang berada di Desa Mensalong. Jadi dari Mensalong itu naik ke Hulu, ke daerah pedalaman. Jadi mereka memang ada kapal-kapal tradisional yang bisa membantu mengangkut itu.

3. Terkadang terdapat peraturan ditingkat pemerintah pusat yang sulit ditindaklanjuti oleh pemerintah daerah, dalam konteks pemenuhan kebutuhan pangan apakah tersebut dialami oleh pemerintah provinsi ? apa kendalanya?

Karena berdasarkan alur perairannya itu kan memang banyak batu atau landas batunya itu sehingga sulit dijangkau dengan speed boat atau moda transportasi yang lain. jadi juga sebenarnya kita dibatasi aturan berdasarkan kewenangan ini, karena pelayanannya kebetulan berada di satu kabupaten antar kecamatan. Kalau kita belum bisa masuk kesana di provinsi, karena untuk angkutan itu sendiri, kalau kita mau membuat yang reguler, itu pun harus lintas kabupaten kota. Kalau kita memang mau membuka kayak trayek baru, tetapi kita belum bisa masuk kesana. Jadi, trayek yang ada disana itu berada di bawah kabupaten.

4. Bagaimana pandangan bapak/ibu mengenai koridor yurisdiksi atau pembagian tugas dan tanggung jawab antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten dalam kaitannya dengan pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?

Kalau dari angkutan perairan itu sama, yang perlu kita perhatikan itu ketika pemerintah sudah memperhatikan lintasan-lintasan mereka juga meminta untuk mengajukan usulan lintasan baru, mereka meminta potensi-potensi dimana potensi ini juga harus dilihat bukan hanya potensi, seperti Tarakan ke daerah Ujung, mereka berharap muatan balik. Jadi mereka pulang itu tidak kosong, itu yang harus ada. Karena biaya operasional kapal ini kan cukup mahal dengan biaya pemeliharannya yang cukup tinggi. Dari pemerintah pusat itu sebelum kita mengajukan untuk pengusulan lintasan, mereka meminta potensi angkut balik. Kemudian dengan hadirnya angkutan perairan ini itu seperti apa, itu juga perlu diperhatikan. Mereka juga berhitung.

5. Bagaimana bentuk kewenangan pemerintah daerah terkait pelayanan SOA Barang?

Kalau untuk daerah Krayan kan sudah jelas ini karena memang tidak ada dari Krayan maupun lewat darat. Satu-satunya transportasi yang digunakan adalah melalui udara. Dalam hal ini kewenangan kita kan

sudah tidak ada lagi berdasarkan UU Nomor 23 Tahun 2014 yang mana ini tentang pemerintahan daerah. Jadi kita memang ada fungsi yang sudah dibatasi disitu sehingga kita tidak bisa untuk melakukan lebih lanjut lagi. Kemudian juga untuk nomenklatur ataupun untuk program kerja di dinas Perhubungan, kalau untuk angkutan darat, itu memang tidak ada jadi kami itu memang bergerak di bidang angkutan penumpang atau orang. Kemudian juga memang dalam hal ini juga yang menjadi kendala seperti angkutan perairan yang ada di Lumbis Pangsiangan yang berada di Kabupaten Nunukan dan lintasnya adalah lintas antar kecamatan. Berdasarkan peraturan yang ada, di UU 23 juga Tahun 2014, bahwa tusinya kami itu sudah jelas diatur, trayek yang bisa kami lakukan atau untuk melakukan penerbitan persetujuan, tetapi kan disini dalam bidang pelayaran itu hanya ada 3 tusi kami, yang pertama itu penerbitan perizinan untuk pengoperasian, kemudian izin trayek dan juga mengeluarkan persetujuan untuk SK tarif. Itu saja. Jadi kami hanya ada 3, jadi terkait dengan ini yang 5, dalam hal ini kami itu melayani sesuai dengan tusi yang ada yaitu melayani lintas antar kabupaten kota yang berada di dalam satu wilayah provinsi. Nah sementara kalau kita berbicara Lumbis Pangsiangan, Lumbis Pangsiangan ini berada di bawah Kabupaten Nunukan yang mana layanan, memang ada kapal disana, kapal tradisional, yang mana dalam hal ini melayani dari Mensalog ke arah Lumbis Pangsiangan. Dimana dalam hal ini itu pelayanannya berada di bawah kabupaten yang secara kewenangan itu melayani antar kecamatan. Jadi secara kewenangan kita juga tidak bisa ikut andil. Jadi kita dibatasi di kewenangan itu yang sudah jelas di perundang-undangan.

6. Apakah pemerintah provinsi berpandangan bahwa penting atau perlu melibatkan berbagai *stakeholders* selain pemerintah pada berbagai tingkatan ? Apa alasannya ?

Kenapa kita juga harus melibatkan beberapa instansi, karena kita melihat perilaku masyarakat ya, karena terkadang isu-isu yang meresahkan itu. Karena ibu-ibu sempat panik dan langsung membeli banyak untuk persediaan seperti minyak goreng, kenapa langka karena itu faktor karena isu dan panik langsung memborong. Jadi kita melibatkan supaya menjaga stabilitas harga sebenarnya, keamanan juga.

DISPERINDAGKOP NUNUKAN

1. Apa saja program pemenuhan kebutuhan pangan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Kabupaten Nunukan, dimana target sasarnya adalah wilayah perbatasan khususnya Kecamatan Krayan dan Lumbis Pansiangan?

Ya, kita punya beberapa program yang pertama adalah program stabilisasi harga barang kebutuhan pokok dan barang penting. Dan kemudian program ini mempunyai kegiatan yaitu pengendalian harga dan stok barang kebutuhan pokok dan barang penting di tingkat pasar kabupaten/kota. Adapun sub kegiatannya adalah pelaksanaan operasi pasar reguler, pasar khusus yang berdampak pada satu kabupaten/kota. Kemudian kegiatan yang kedua adalah pembinaan terhadap pengelola sarana distribusi perdagangan, masyarakat di wilayah kerjanya. Adapun sub kegiatannya adalah pemberdayaan pengelolaan sarana distribusi perdagangan dalam hal ini pengelolaan pasar. Kemudian yang ketiga adalah kegiatan pengawasan pupuk dan pestisida bersubsidi di tingkat daerah kabupaten/kota. Sub kegiatannya adalah pengawasan penyaluran dan penggunaan pupuk dan pestisida bersubsidi bagi masyarakat. Yang keempat adalah pengendalian harga dan stok barang kebutuhan pokok dan barang penting di tingkat pasar dan kabupaten/kota. Adapun sub kegiatannya adalah pemantauan harga dan stok barang kebutuhan pokok, barang penting pada pelaku usaha distribusi barang dalam satu kabupaten/kota. Kemudian yang kelima adalah menjamin ketersediaan barang pokok dan barang penting di tingkat kabupaten/kota. Sub kegiatannya adalah koordinasi dan sinkronisasi peningkatan aksesibilitas barang kebutuhan pokok dan barang penting di tingkat agen dan pasar. Kemudian yang keenam adalah kegiatannya menjamin ketersediaan barang kebutuhan pokok dan barang penting di tingkat daerah kabupaten/kota dengan sub kegiatannya adalah pengendalian ketersediaan barang kebutuhan pokok dan barang penting di tingkat agen dan pasar rakyat, dalam hal ini kegiatannya adalah subsidi ongkos angkut barang.

2. Apa peran dan tanggung jawab dan kontribusi dari OPD Ibu dalam upaya pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan?

Sebagai OPD pengampuh pelaksanaan pemenuhan kebutuhan pangan dan ketersediaan maupun stabilisasi harga di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan.

3. Dalam rangka mengatasi masalah tersebut dalam pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan, apa saja langkah-langkah dan strategi yang dilakukan oleh pemerintah Kabupaten Nunukan yang bersinergi dengan pemerintah pusat dan kabupaten?

Untuk sinergi adalah dengan mengupayakan subsidi ongkos angkut baik itu dari usulan dari pemerintah Kabupaten Nunukan kepada pemerintah pusat yang kemudian diantisipasi dengan pelaksanaan SOA Jembara atau SOA Jembatan Udara oleh pemerintah pusat yang dilaksanakan setiap tahunnya selama 5 tahun terakhir. Dan yang kedua, pemerintah pusat juga melaksanakan SOA untuk barang dan penumpang yang dilaksanakan oleh pemerintah Provinsi Kaltara dan kemudian didukung juga dengan pelaksanaan pengendalian harga dan stok dan SOA di Kabupaten Nunukan.

4. Bagaimana upaya pemerintah Kabupaten Nunukan untuk memaksimalkan desentralisasi dalam pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan Kalimantan Utara?

Proses desentralisasi sendiri mungkin sampai saat ini memang masih dilaksanakan sesuai dengan aturan dan kewenangan yang berlaku sehingga kewenangan yang ada di wilayah daerah memang masih sangat terbatas sehingga peraturan-peraturan yang harus ditindaklanjuti khususnya juga terkait hubungan tahu kerjasama luar negeri masih dilakukan oleh tingkatan yang paling rendah, dalam hal ini Provinsi Kalimantan Utara dan pada tingkat pusat untuk beberapa hal yang mungkin harus dilaksanakan atau dibicarakan di level tingkat pusat dan kemudian beberapa peraturan terkait ekspor impor yang semuanya adalah kewenangannya di tingkat pusat sehingga kendalanya adalah pelaksanaan pemenuhan kebutuhan pangan juga tetap harus diupayakan dari dua segi, yaitu baik dari segi BTA maupun di dalam perdagangan dalam negeri.

5. Apakah kondisi eksisting tingkat daerah menjadi dasar pengambilan keputusan atau kebijakan atau menjadi hal yang dipertimbangkan dan dimasukkan dalam peraturan di tingkat pusat?

Ya, sampai saat ini kondisi eksisting kita masih sangat sulit sekali untuk disampaikan, mengingat regulasi untuk setiap daerah perbatasan itu berbeda-beda dan treatment yang dilakukan juga berbeda. Adapun kebijakan, sampai saat ini kita masih menggunakan kebijakan BTA seperti yang saya sampaikan di depan.

6. Terkadang terdapat peraturan di tingkat pusat yang sulit untuk ditindaklanjuti oleh pemerintah daerah dalam konteks pemenuhan kebutuhan pangan. Apakah hal tersebut dialami oleh pemerintah Kabupaten Nunukan? Apa kendalanya

Kewenangan yang ada di wilayah daerah memang masih sangat terbatas sehingga peraturan-peraturan yang harus ditindaklanjuti khususnya juga terkait hubungan tahu kerjasama luar negeri masih dilakukan oleh tingkatan yang paling rendah, dalam hal ini Provinsi

Kalimantan Utara dan pada tingkat pusat untuk beberapa hal yang mungkin harus dilaksanakan atau dibicarakan di level tingkat pusat” Dan kemudian beberapa peraturan terkait ekspor impor yang semuanya adalah kewenangannya di tingkat pusat sehingga kendalanya adalah pelaksanaan pemenuhan kebutuhan pangan juga tetap harus diupayakan dari dua segi, yaitu baik dari segi BTA maupun di dalam perdagangan dalam negeri.

RISMAN

(Kabid Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Nunukan)

- 1. Apa saja program pemenuhan kebutuhan pangan yang diselenggarakan oleh Pemerintah kabupaten dimana target sasarannya adalah wilayah perbatasan khususnya kecamatan Krayan dan Lumbis Pansiangan Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?**

Jadi Lumbis Pansiangan di labang itu tugas pokok kita. Dan sekarang tugas pokok kita ada disana termasuk SOA ya. Nah kemarin kita dari sana, program SOA nya ada, ada di Labang sama di Lumbis Hulu, paling terluar. Dan itu kemarin kita sudah kunjungi, dan SOA jalan sampai saat ini, SOA untuk angkutan. Dan itu permintaan pertama mereka, mereka tidak minta yang lain. Minta tolong dimudahkan moda transportasi terutama biaya. Karena biaya besar tuh ke Labang sampai 4 jutaan. Nah kita dari pemerintah Dinas Perhubungan memfasilitasi melalui SOA itu dan itu permintaan mereka. Setiap tahun itu dianggarkan. Program rutin

- 2. Apa peran, tanggung jawab dan kontribusi OPD Bapak/ibu dalam upaya pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan kabupaten Nunukan?**

Jadi Dinas Perhubungan selaku pembina pelayaran sesuai dengan kewenangannya ya, kita sudah memperhatikan wilayah khususnya wilayah yang wilayah 4, itu adakan SOA darat dan perairan. Jadi dua SOA, SOA perairan dan SOA darat angkutan penumpang, dan itu salah satu kebutuhan pokok mereka untuk mendukung aktivitas mereka. Mereka pasti ikutkan barang, jika mereka berangkat pasti mereka ikutkan barang, tetapi kami bisa berhitung misalnya di kapal nih perahunya, tidak sampai kelebihan sih mereka. Tetapi dulu ada SOA barang dari provinsi. Itu pernah saya dengar dan itu ada di Lumbis, cuman tahun ini kayaknya belum ada informasi lagi saya dengar.

- 3. Apa masalah yang dihadapi oleh pemerintah kabupaten dalam pemenuhan kebutuhan pangan tersebut di wilayah perbatasan kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara?**

Ini dia, terutama anggaran. Mereka minta ditambahkan trek nya dari sekian trek, misalnya 17 trek nih, mereka minta tolong ditambahkan. Kita kan kemampuan anggaran cuman sampai disitu. Mereka minta tambahkan treknya, tambah SOA diperbesar anggarannya untuk ongkos angkut dan itu kebutuhan yang paling utama mereka, karena keluar masuk. Saya juga mendengar mereka merasa terbantukan dengan adanya SOA barang dari provinsi. Mereka tanyakan kepada kami bahwa bagaimana dengan kapal SOA barang, jadi kita bilang kami tidak bagian daripada itu, provinsi itu yang jalankan. Dan tahun ini mereka tidak mendengar SOA barang dari provinsi dan mereka minta

itu. Tetapi walaupun tidak ada, mereka dengan melalui SOA perairan ini. Kalau saat ini kami itu belum ada, saat ini kami masih SOA penumpang.

4. Dalam rangka mengatasi masalah dalam pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan Prov Kalimantan Utara, apa saja langkah-langkah dan strategi yang dilakukan oleh Pemerintah kabupaten yang bersinergi dengan pusat dan kabupaten?

Pertama, kami ada satu kendala. Kendala pertama dari sisi regulasi, regulasi kewenangan, terutama di kapal. Kapal SOA itu, surat-surat kapalnya itu kewenangan pusat sementara pemerintah pusat kan jauh tuh, kita mau memenangkan SOA tentu mengikuti perizinan usaha, itu kendalanya. Jadi kendala di perizinannya. Dan perizinannya itu dari balai. Kemudian balai kan disini Cuma satu orang petugasnya, lalu kan tidak bisa mencover untuk seluruh wilayah. Itu yang menjadi kendala dan bahkan sekarang ada pelimpahan lagi. Dan balai sekarang menyerahkan kepada yang laut, Syahbandar. Yang jelas dulu kita yang melaksanakan, Dinas Perhubungan, dan itu mudah sekali. Begitu diambil alih, bukan tambah mudah malah tambah sulit. Jadi itu kendala dan strateginya kita minta itu dilimpahkan kewenangan. Ternyata belum dilimpahkan, dilimpahkan kepada yang laut. Jadi itu imbasnya kesitu. Itu di perbatasan, permasalahannya terkait perizinan surat kapalnya. Dan titik akhirnya sekarang dilimpahkan kepada Syahbandar. Jadi semua speed-speed yang berlayar kesana itu ilegal statusnya, seperti yang ke Sungai Ular, itu ilegal karena izinnya tidak ada. Mereka mau mengurus, tetapi regulasinya tumpang tindih, yang satu bilang ini yang satu bilang kesini. Masalah pokok itu, apalagi transportasi nih, apalagi di perbatasan ini” Kesulitan kita, tadinya sudah ada dukungan pemerintah provinsi memberikan mandat kebijakan kepada daerah untuk laksanakan semua transportasi. Tiba-tiba muncul balai. Balai mengambil alih semuanya dan harusnya dicabut secara undang-undang karena itu kan biro hukum. Cuma karena aturan pusat, balai yang masuk kesini akhirnya secara otomatis dianulir. Jadi kendalanya itu, regulasi yang tumpang tindih. Mohon maaf kalau saya bilang ini ego sectoral.

5. Terkadang terdapat peraturan di tingkat pusat yang sulit untuk ditindaklanjuti oleh pemerintah daerah dalam konteks pemenuhan kebutuhan pangan. Apakah hal tersebut dialami oleh pemerintah Kabupaten Nunukan? Apa kendalanya

Kendala pertama dari sisi regulasi, regulasi kewenangan, terutama di kapal. Kapal SOA itu, surat-surat kapalnya itu kewenangan pusat sementara pemerintah pusat kan jauh tuh, kita mau memenangkan SOA tentu mengikuti perizinan usaha, itu kendalanya. Jadi kendala di perizinannya. Dan perizinannya itu dari balai. Kemudian balai kan disini

Cuma satu orang petugasnya, lalu kan tidak bisa mencover untuk seluruh wilayah. Itu yang menjadi kendala dan bahkan sekarang ada pelimpahan lagi. Dan balai sekarang menyerahkan kepada yang laut, Syahbandar. Yang jelas dulu kita yang melaksanakan, Dinas Perhubungan, dan itu mudah sekali. Begitu diambil alih, bukan tambah mudah malah tambah sulit. Jadi itu kendala dan strateginya kita minta itu dilimpahkan kewenangan. Ternyata belum dilimpahkan, dilimpahkan kepada yang laut. Jadi itu imbasnya kesitu. Itu di perbatasan, permasalahannya terkait perizinan surat kapalnya. Dan titik akhirnya sekarang dilimpahkan kepada Syahbandar. Jadi semua speed-speed yang berlayar kesana itu ilegal statusnya, seperti yang ke Sungai Ular, itu ilegal karena izinnya tidak ada. Mereka mau mengurus, tetapi regulasinya tumpang tindih, yang satu bilang ini yang satu bilang kesini. Masalah pokok itu, apalagi transportasi nih, apalagi di perbatasan ini” Kesulitan kita, tadinya sudah ada dukungan pemerintah provinsi memberikan mandat kebijakan kepada daerah untuk laksanakan semua transportasi. Tiba-tiba muncul balai. Balai mengambil alih semuanya dan harusnya dicabut secara undang-undang karena itu kan biro hukum. Cuma karena aturan pusat, balai yang masuk kesini akhirnya secara otomatis dianulir. Jadi kendalanya itu, regulasi yang tumpang tindih. Mohon maaf kalau saya bilang ini ego sectoral.

6. Bagaimana kendala yang dihadapi berkaitan dengan kewenangan dari Kabupaten dalam perizinan dan pelayanan untuk SOA Barang?

Kendala pertama dari sisi regulasi, regulasi kewenangan, terutama di kapal. Kapal SOA itu, surat-surat kapalnya itu kewenangan pusat sementara pemerintah pusat kan jauh tuh, kita mau memenangkan SOA tentu mengikuti perizinan usaha, itu kendalanya. Dan perizinannya itu dari balai. Kemudian balai kan disini Cuma satu orang petugasnya, lalu kan tidak bisa mencover untuk seluruh wilayah. Itu yang menjadi kendala dan bahkan sekarang ada pelimpahan lagi. Dan balai sekarang menyerahkan kepada yang laut, Syahbandar. Yang jelas dulu kita yang melaksanakan, Dinas Perhubungan, dan itu mudah sekali. Begitu diambil alih, bukan tambah mudah malah tambah sulit. Jadi itu kendala dan strateginya kita minta itu dilimpahkan kewenangan. Ternyata belum dilimpahkan, dilimpahkan kepada yang laut. Jadi itu imbasnya kesitu. Itu di perbatasan, permasalahannya terkait perizinan surat kapalnya. Dan titik akhirnya sekarang dilimpahkan kepada Syahbandar. Jadi semua speed-speed yang berlayar kesana itu ilegal statusnya, seperti yang ke Sungai Ular, itu ilegal karena izinnya tidak ada. Mereka mau mengurus, tetapi regulasinya tumpang tindih, yang satu bilang ini yang satu bilang kesini. Masalah pokok itu, apalagi transportasi nih, apalagi di perbatasan ini.

YUSRI

(KASUBID Badan Perbatasan Daerah Nunukan)

- 1. Apa saja program pemenuhan kebutuhan pangan yang diselenggarakan oleh pemerintah kabupaten, dimana target sasarannya ialah di perbatasan, khususnya di Kecamatan Krayan dan Lumbis Pansyangan Kabupaten Nunukan?**

Pemenuhan sembako. Kalau kita dengar memang lebih ke SOA itu, SOA itu terkait sembako. Karena memang di daerah sana lebih mahal, terutama mungkin juga ada Tongges, di Tongges itu ada kita target yang diterbangkan langsung dari Balikpapan dimasukkan ke Krayan. Dari Tarakan juga yang diterbangkan langsung.

- 2. Apa peran dan tanggung jawab atau kontribusi dari OPD Bapak dalam upaya pemenuhan kebutuhan pangan di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan?**

Kalau kita mungkin sepertinya sebagai sifatnya koordinasi saja

- 3. Apa masalah yang dihadapi oleh pemerintah kabupaten dalam pemenuhan kebutuhan pangan tersebut di wilayah perbatasan Kabupaten Nunukan?**

Jadi terkait transportasinya, terutama di Krayan. Dan pasti dengan biaya atau budget yang mahal. Jadi permasalahannya di transportasinya karena biaya anggarannya mahal. Intinya di pembiayaannya. Pemerintah harus mensubsidi itu, tiap tahun subsidi-subsidi terus. Jadi itu mungkin, terkait dari sini terus kesannya, lalu disananya menyebar ke kecamatan masing-masing.