

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan Nasional Negara Indonesia yang tujuan umumnya adalah untuk mewujudkan kesejahteraan rakyat dan pemerataannya di seluruh wilayahnya. Sampai saat ini masih banyak timbul banyak masalah. Salah satu masalah yang sering di jumpai adalah belum berkembangnya wilayah perbatasan antara wilayah administrasi dalam Negara Indonesia (Budiantana, 2010).

Kawasan perbatasan bernilai strategis dalam keberhasilan pembangunan nasional dan peningkatan kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat sekitarnya. Definisi kawasan perbatasan berdasarkan ketentuan umum pasal 1 angka 6 Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (UU Wilayah Negara) yaitu merupakan bagian dari wilayah Negara yang terletak pada sisi dalam sepanjang batas wilayah Indonesia dengan Negara lain, dalam hal batas wilayah Negara di darat, kawasan perbatasan berada di kecamatan. Sebagai Negara kepulauan, Indonesia memiliki kawasan perbatasan dengan beberapa Negara baik darat, laut, maupun udara sebagaimana ketentuan pasal 6 ayat (1) UU Wilayah Negara, bahwa di wilayah darat Indonesia perbatasan dengan Negara Malaysia, Papua Nugini, dan Timor Leste. Di wilayah laut berbatasan dengan Malaysia, Papua Nugini, Singapura, dan Timor Leste. Sedangkan perbatasan Indonesia di wilayah udara mengikuti batas kedaulatan Negara di darat dan di laut, dan batas dengan angkasa luar ditetapkan berdasarkan perkembangan hukum Internasional. (Sholihah, 2016)

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional maupun regional. Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Laju pertumbuhan ekonomidan investasi suatu negara maupun daerah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi. Inilah yang menyebabkan pembangunan infrastruktur menjadi fondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Bertambahnya infrastruktur dan perbaikannya oleh pemerintah diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi (Suratno, 2010)

Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Dari alokasi pembiayaan publik dan swasta, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara

lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran yang nyata. Infrastruktur juga memiliki pengaruh penting dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja.(Atmaja 2013)

Infrastruktur fisik dan sosial dapat diartikan sebagian kebutuhan dasar fisik pengorganisasian sistem struktur yang diperlukan untuk jaminan ekonomi sektor publik dan sektor privat sebagai layanan dan fasilitas yang diperlukan agar perekonomian dapat berfungsi dengan baik. Sullivan, Arthur, dan Steven M. Sheffrin (2003) dan Oxford Dictionary. Istilah ini umumnya merujuk kepada hal infrastruktur teknis atau fisik yang mendukung jaringan struktur seperti fasilitas antara lain dapat berupa jalan, kereta api, air bersih, bandara, kanal, waduk, tanggul, pengolahan limbah perlistrikan telekomunikasi, perubahan secara fungsional.

Berdasarkan data Daerah Tertinggal dan perbatasan Direktorat Kawasan khusus dan Daerah Tertinggal, Kementerian perencanaan pembangunan Nasional (PPN)/Badan perencanaan pembangunan Nasional (BAPPENAS) bahwa daerah Indonesia yang termasuk dalam kawasan perbatasan pada tahun 2015 adalah sebanyak 43 kabupaten yang tersebar di 13 provinsi berikut : (1) Aceh: Aceh Besar, Kota Sabang; (2) Riau : Rokan Hilir, Kota Dumai, Bengkalis, Kepulauan Meranti, Pelalawan; (3) Kepulauan Riau : Karimun, Kota Batam, Bintan, Kepulauan Anambas, Natuna; (4) Sumatera Utara : Serdang Bedagai; (5) Nusa Tenggara Timur : Kota Kupang, Timor Tengah Utara, Belu, Alor, Rote Ndao, Sabu Raijua, Malaka; (6) Kalimantan Barat: Sambas, Bengkayang, Sintang, Kapuas Hulu, Sanggu; (7) Kalimantan Utara : Nunukan, Malinau; (8) Kalimantan Timur : Mahakam Hulu, Berau; (9) Sulawesi Utara : Kepulauan Sangihe, Kepulauan Talud; (10) Maluku : Maluku Tenggara Barat, kepulauan Aru, Maluku Barat Daya; (11) Maluku Utara :Pulau Morotai; (12) Papua : Keerom, Pegunungan Bintang, Supiori, Kota Jayapura, Merauke, Boven Digoel; (13) Papua Barat :Raja Ampat. Sedangkan data dari Badan Nasional Pengelola perbatasan (BNPP) yang memiliki tugas kewenangan untuk menetapkan kebijakan program pembangunan perbatasan, Menetapkan rencana kebutuhan anggaran , mengkoordinasikan pelaksanaan dan melaksanakan evaluasi dan pengawasan terhadap pengelolaan batas wilayah Negara dan kawasan perbatasan, Mencatat ada 187 Kabupaten/Kota di 13 provinsi yang berbatasan dengan Negara lain,yang menjadi lokasi prioritas (Lokpri) pemerintah sejak tahun 2010 hingga 2019.

Budiantana (2010) menambahkan bahwa Terdapat dua pengertian wilayah perbatasan dalam konteks pembangunan Nasional di Indonesia. Dalam konteks Negara, wilayah perbatasan melingkupi daerah-daerah yang berbatasan langsung dengan wilayah teritorial negara tetangga. Kawasan perbatasan negara adalah wilayah kabupaten/kota yang secara geografis dan

demografis berbatasan langsung dengan Negara tetangga dan/atau laut lepas. Kawasan perbatasan terdiri dari kawasan perbatasan darat dan laut, yang tersebar secara luas dengan tipologi yang beragam, mulai dari pedalaman hingga pulau-pulau kecil terdepan/terluar (Bappenas, 2010: 63).

Isu pembangunan kawasan perbatasan saat ini memang telah menjadi salah satu isu yang cukup penting pada level nasional, sehingga masuk menjadi salah satu agenda dalam rencana pembangunan jangka menengah nasional. Pembangunan wilayah perbatasan memiliki keterkaitan erat dengan misi pembangunan nasional, terutama untuk menjamin keutuhan dan kedaulatan wilayah, pertahanan dan keamanan nasional serta peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah perbatasan (Sonny Sudiar, 2013: 2).

Pembangunan menjadi kata kunci yang paling penting untuk sebuahalasan perbaikan kondisi di wilayah perbatasan. Pembangunan merupakan sebuah keniscayaan yang harus dilakukan oleh setiap negara-bangsa yang mendambakan untuk mewujudkan mimpi tentang kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh (Sudiar,2015). Oleh karena itu konsentrasi implementasi program pembangunan nasional tidak hanya berkuat di daerah perkotaan, tapi juga harus diorientasikan untuk menciptakan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru, seperti kawasan perbatasan.

Daerah perbatasan (border areas) memiliki keunikan tersendiri, baik ditinjau dari aspek geografis, sosial, dan cultural. Oleh karena itu, pengelolaan wilayah perbatasan memerlukan kebijakan yang menyeluruh (holistic), mengingat pengembangan wilayah perbatasan pada dasarnya bertujuan untuk menciptakan dan meningkatkan kegiatan-kegiatan ekonomi dan perdagangan antara kedua negara yang akan memberikan dampak bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat setempat dan peningkatan pendapatan negara melalui kegiatan ekspor dan impor (Patriadi,HB, 2010). Kawasan perbatasan darat di Indonesia tersebar di 4 provinsi, 16 kabupaten dan 66 kecamatan. Sedangkan kecamatan perbatasan dikawasan laut meliputi 104 kecamatan yang tersebar di 20 provinsi dan 50 Kabupaten. RPJM Nasional periode 2010 – 2014 telah menetapkan prioritas pengembangan wilayah kabupaten/kota dikawasan perbatasan, dimana terdapat 38 kabupaten yang diprioritaskan pengelolaannya (Bappenas – BNPP, 2010).

Pengelolaan kawasan perbatasan masih menghadapi permasalahan yang kompleks, baik dari sisi delimitasi dan demarkasi batas, pertahanan dan keamanan, maupun pembangunan kawasan. Dari sisi perencanaan, salah satu permasalahan pengelolaan kawasan perbatasan hingga saat ini belum tersedia rencana pembangunan yang berorientasi kepada upaya pembangunan kawasan perbatasan terintegrasi dan terperinci (Bappenas BNPP, 2010). Hingga saat ini kondisi perekonomian sebagian besar wilayah di kawasan perbatasan relatif masih tertinggal jika dibandingkan dengan pembangunan di wilayah lain. Di beberapa kawasan terjadi kesenjangan pembangunan kawasan perbatasan dengan negara tetangga. Kondisi ini pada

umumnya disebabkan oleh masih terbatasnya ketersediaan sarana dan prasarana sosial ekonomi seperti sarana dan prasarana perhubungan, telekomunikasi, permukiman serta rendahnya kualitas sumberdaya manusia (Hadi, S, 2009).

Wilayah perbatasan NTT-RDTL terdapat di dua wilayah, yakni: (1) perbatasan langsung dengan RDTL (Kabupaten Belu) dan (2) wilayah RDTL yang masuk ke wilayah NKRI yang sampai saat ini masih bersifat status-quo, yang diapit oleh Kabupaten Kupang, Timor Tengah Selatan (TTS), dan Timor Tengah Utara (TTU), yang oleh Korem 161 Wirasakti yang terlibat langsung dalam penanganan perbatasan disebut wilayah *unsurveyed* (Gambar 1). Kabupaten Belu secara administratif meliputi sembilan wilayah kecamatan (Tabel 1). Wilayah NKRI-RDTL dibatasi oleh batas alam berupa sungai Malibaka Delta yang terbentuk di sungai tersebut merupakan area yang sangat subur dan sering diperebutkan pengelolaannya oleh masyarakat perbatasan (Gambar 2). Garis perbatasan di Kabupaten Belu, NTT, yang memisahkan NKRI dengan RDTL memanjang dari Kecamatan Tasifeto Timur dan Kecamatan Raihat sampai dengan Kecamatan Lamaknen Selatan. Kabupaten Belu terletak paling timur wilayah NTT. Posisinya sangat strategis karena berada pada persimpangan RDTL dengan bagian Provinsi NTT serta pada titik silang antara Kabupaten Flores Timur dan Kabupaten TTU. Dalam tulisan ini dibahas wilayah yang berbatasan langsung dengan RDTL, yakni Kabupaten Belu

Masalah umum yang dihadapi kawasan perbatasan pada hierarki lokal antara lain adalah keterisolasian, keterbelakangan, kemiskinan, harga barang dan jasa sangat tinggi, keterbatasan prasarana dan sarana pelayanan publik (infrastruktur), kualitas SDM yang pada umumnya rendah, dan penyebaran penduduk yang tidak merata. Pada hierarki nasional, masalah yang terkait dengan kawasan perbatasan meliputi: (1) kebijakan pemerintah yang kurang berpihak kepada pembangunan daerah perbatasan; (2) kekurangan personil, anggaran, prasarana dan sarana, dan kesejahteraan; (3) perdagangan lintas batas ilegal; 4) kekurangan akses terhadap media komunikasi dan informasi dalam negeri; (5) secara politis terjadi proses pemudaran (degradasi) wawasan kebangsaan; (6) di sektor ekonomi terjadi ilegal logging dan ilegal fishing oleh negara tetangga; serta (7) koordinasi lintas sektoral dan lintas wilayah dalam penanganan wilayah perbatasan masih rendah.

Perkembangan infrastruktur di Indonesia secara umum sudah membaik namun masih dibawah rata-rata. Perbaikan tercepat pada kepemilikan handphone dan infrastruktur bandara. The Global Competitiveness Report 2013-2014 telah melakukan survey terhadap ketersediaan infrastruktur di semua negara dengan menggunakan *infrastructure index* dengan skor maksimal 7 (Team BI, 2014). Ketersediaan infrastruktur di Indonesia secara umum tahun 2011 mempunyai skor 3,9 kemudian turun menjadi 3,7 tahun 2012 dan naik kembali ke angka 4,0 tahun 2013. Namun ketersediaan

infrastruktur di Indonesia tahun 2013 ini menduduki rangking ke-82 dari 148 negara yang disurvei. Ketersediaan 2 infrastruktur di Indonesia dibandingkan dengan negara di Asia Tenggara sedikit lebih baik dibandingkan Philipina (rangking 98) namun jauh tertinggal dibandingkan dengan Singapura (rangking 5), Malaysia (rangking 25) dan Thailand (rangking 61). Komponen pilar infrastruktur yang dinilai meliputi delapan item, infrastruktur di Indonesia terbaik dalam ketersediaan airlineseat (rangking 15), kemudian kualitas jalan kereta api (rangking 44), telepon seluler (rangking 62), kualitas pelabuhan udara (rangking 62), kualitas jalan (rangking 78), sambungan telepon (rangking 82), ketersediaan listrik (rangking 89) dan kualitas pelabuhan (rangking 89).

Salah satu pengembangan infrastruktur yang sedang dijalankan namun belum optimal yaitu Pembangunan jalan perbatasan Sabuk Merah sektor Timur di perbatasan RI-Timor Leste yang berada di Kabupaten Belu dan Kabupaten Malaka Provinsi NTT masih terus dibangun. Jalan sepanjang 176,19 km ini pada akhir 2018 ditarget tuntas seluruhnya. "Akhir tahun 2018 direncanakan untuk jalan sudah dapat terhubung dan fungsional namun belum teraspal semua," kata Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR Sugiyartanto saat ditemui di kantornya, Jakarta, Selasa (14/8/2018). Jalan yang dibangun sejak tahun 2015 lalu itu akan rampung dengan kondisi aspal dan tanah. Di mana 77,41 km di antaranya ditargetkan dengan kondisinya aspal, sementara sisanya sepanjang 98,78 km berupa tanah dan urukan pilihan (kerikil dan batu). (Detikfinance,2018).

Dari masalah umum yang di hadapi kawasan perbatasan di atas yang telah di uraikan maka masalah yang ingin di teliti adalah mengenai penyediaan sarana dan prasarana karena hal tersebut merupakan akses penting untuk menghubungkan antara Negara Indonesia dan Timor Leste.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang, permasalahan pokok dalam penelitian yang berjudul kebutuhan infrastruktur di kawasan perbatasan antara Indonesia dan Timor Leste. Terkait dengan Lokasi studi yang akan diteliti ialah Kabupaten Belu secara administratif meliputi Sembilan wilayah kecamatan (Tabel 1). Wilayah NKRI-RDTL dibatasi oleh batas alam berupa sungai Malibaka. Delta yang terbentuk di sungai tersebut merupakan area yang sangat subur dan sering diperebutkan pengelolaannya oleh masyarakat perbatasan (Gambar 2). Garis perbatasan di Kabupaten Belu, NTT, yang memisahkan NKRI dengan RDTL memanjang dari Kecamatan Tasifeto Timur dan Kecamatan Raihat sampai dengan Kecamatan Lamaknen Selatan. Kabupaten Belu terletak paling timur wilayah NTT. Posisinya sangat strategis karena berada pada persimpangan RDTL dengan bagian Provinsi NTT serta pada titik silang antara Kabupaten Flores Timur dan Kabupaten

TTU. Dalam tulisan ini dibahas wilayah yang berbatasan langsung dengan RD TL

Tabel 1.1 Kecamatan dan desa perbatasan di Kabupaten Belu, Nusa Tenggara Timur.

Kecamatan	Desa Perbatasan	Keterangan
Kobalima Timur	Alas Selatan, Alas Utara, Kotabiru, Alas	LOKPRI I
Tasifeto Timur	Silawan, Tulakadi, Sadi, Sarabau, Takirin, Dafala	
Raihat	Asumanu, Tohe, Maumutin	
Kota Atambua		LOKPRI II
Kaukuluk Mesak	Fatuketi, Dualaus, Jenilu, Kenebibi	
Lamaknen	Lamaksenu, Makir, Mahuitas, Kewar, Maudemu	LOKPRI III
Lasiolat	Laisolat, Maneikun, Baudaok, Fatulotu	
Lamaknen Selatan	Henes, Lakmaras, Loonuna, Lutharato, Sisifatuberal, Debululik	
Tasifeto Barat	Lookeu	
Nanaet Duabesi	Fohoecka, Nanaenoe, Nanaet	

LOKPRI = Lokasi Pengawasan Republik Indonesia

Dari uraian masalah diatas maka rumusan masalah dijabarkan sebagai berikut sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi infrastruktur di Kawasan Perbatasan antara Indonesia dan Timor Leste?
2. Bagaimana Kebutuhan Infrastruktur masyarakat local perbatasan antara Indonesia dan Timor Leste?
3. Bagaimana Strategi pelayanan infrastruktur di kawasan perbatasan Indonesia dan Timor Leste ?

Berdasarkan permasalahan tersebut maka akan di lakukan penelitian untuk mengetahui Kondisi, Kebutuhan serta Strategi Pelayanan Infrastruktur di Kawasan Perbatasan antara Indonesia dan Timor Leste

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui kebutuhan infrastruktur serta arah pengembanganya di kawasan perbatasan. Sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah

1. Identifikasi infrastruktur di kawasan perbatasan
2. Analisis kebutuhan infrastruktur berdasarkan karakter masyarakat local
3. Strategi pelayanan kebutuhan infrastruktur di kawasan perbatasan

1.4 Ruang Lingkup

Pada lingkup penelitian akan dibahas batasan-batasan yang akan digunakan pada penulisan penelitian ini. Di mana lingkup penelitian ini terdiri dari lingkup materi dan lingkup lokasi yang bertujuan untuk

memberikan batasan secara jelas mengenai materi yang dibahas dan lokasi yang menjadi fokus penelitian.

1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg, 1988 dalam Kodoatie, 2003). AGCA (*Associated General Contractor of America*), mendefinisikan infrastruktur adalah semua aset berumur panjang yang dimiliki oleh Pemerintah setempat, Pemerintah Daerah maupun Pusat dan utilitas yang dimiliki oleh para pengusaha, seperti yang dikatakan Kwiatkowski (1986) dalam Hudson (1997). Mengacu pendapat Chapin (1995) guna lahan harus memiliki akses pada jaringan umum dan struktur umum serta pelayanan umum yang berhubungan dengan pengumpulan kembali yang dibutuhkan untuk operasi, kesehatan minimum dan keamanan, dan kualitas hidup yang diharapkan dalam perkotaan modern. Seluruh struktur umum ini disebut infrastruktur, fasilitas umum atau terkadang disebut sebagai fasilitas pelayanan umum, secara umum istilah infrastruktur biasanya berhubungan dengan air bersih, fasilitas air limbah, jalan raya, dan transportasi umum, sementara fasilitas umum berhubungan dengan sekolah, taman, dan fasilitas lain yang sering dikunjungi masyarakat. Terkadang fasilitas umum dapat digunakan secara bergantian dengan infrastruktur untuk menunjukkan segala sesuatu yang terkandung dalam bangunan umum baik secara fisik maupun sistem pelayannya. Kita sering menggunakan istilah fasilitas umum (*community facility*) guna mempersatukan keduanya, infrastruktur dan struktur dan tempat dimana pelayanan masyarakat dilakukan. Sementara merujuk pada pendapat Kodoatie (2003) dalam Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur, infrastruktur dikatakan merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan sehari-hari masyarakat, maka infrastruktur secara lebih jelas merupakan fasilitas-fasilitas dan struktur-struktur fisik yang dibangun guna berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi menunjuk pada suatu keberlangsungan dan keberlanjutan aktivitas masyarakat dimana infrastruktur fisik mewadahi interaksi antara aktivitas manusia dengan lingkungannya.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Yang menjadi fokus wilayah penelitian adalah Kecamatan Raihat. merupakan salah satu kecamatan perbatasan di Kabupaten Belu yang memiliki pintu lintas batas negara. Secara administratif, Raihat memiliki 6 desa dengan luas wilayah 87,00 km². Dari 6 desa yang ada, 3 desa berbatasan langsung dengan RDTL yaitu desa Tohe dan desa Tunubibi

Distrik Bobonaro dan Distrik Cova-Lima. Pada tahun 201, Raihat memiliki jumlah penduduk 13.329 jiwa, yang terdiri dari 6693 penduduk laki-laki dan 6627 penduduk perempuan. Secara administratif, batas wilayah Tasifeto Timur adalah :

- Utara : Timor Leste
- Selatan : Kecamatan Lamaknen
- Barat : Kecamatan Lisolat, Kecamatan Lamaknen dan Timor Leste
- Timur : Kecamatan Lamaknen dan Timor Leste.

Keadaan ekonomi masyarakat Raihat rata-rata tergolong ekonomi lemah dengan tingkat pendapatan rata-rata dibawah standar minimum daerah yaitu Rp 500.000 setiap bulan. Selain itu sebagian masyarakat Tasifeto Timur tergolong Rumah Tangga Miskin dengan mata pencarian sebagai petani. Pada Lokpri Raihat terdapat tempat-tempat sakral (yang disakralkan) masyarakat setempat, yaitu: 1). Bukit Sadan yang merupakan bukit hutan yang berada di Desa Takirin dan 2). Hutan Wealas yang berada di Dusun Webua Desa Dafala. Tempat sakral ini merupakan tempat pemberian sesaji/berhala. Dalam bahasa di Kecamatan Tasifeto Timur tempat ini disebut Fo'o atau Lulik

1.5 Keluaran dan Manfaat

Pada sub bab ini dibagi dalam tiga bagian pembahasan utama yaitu keluaran yang diharapkan dan kegunaannya. Keluaran yang diharapkan merupakan penjabaran lebih lanjut dari tujuan dan sasaran. adapun kegunaannya adalah bagaimana keluaran yang dihasilkan benar-benar mempunyai manfaat lebih baik bagi penulis sendiri maupun bagi pihak yang lain.

1.5.1 Keluaran yang Diharapkan

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui kebutuhan infrastruktur serta arah pengembangannya di kawasan perbatasan. Dengan tujuan tersebut, maka keluaran yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Identifikasi infrastruktur di kawasan perbatasan
2. Analisis kebutuhan infrastruktur berdasarkan karakter masyarakat local
3. Strategi pelayanan kebutuhan infrastruktur di kawasan perbatasan

Melalui penelitian ini tentunya akan diketahui bahwa penyediaan atau rencana pembangunan infrastruktur di kawasan perbatasan khususnya perbatasan antara Negara Kesatuan Republik Indonesia dan Republik Demokratik Timor Leste..

1.5.2 Manfaat Penelitian

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai salah satu referensi yang dapat menjadi masukan bagi pihak yang berkepentingan dalam pengambilan keputusan.

1. Pemerintah

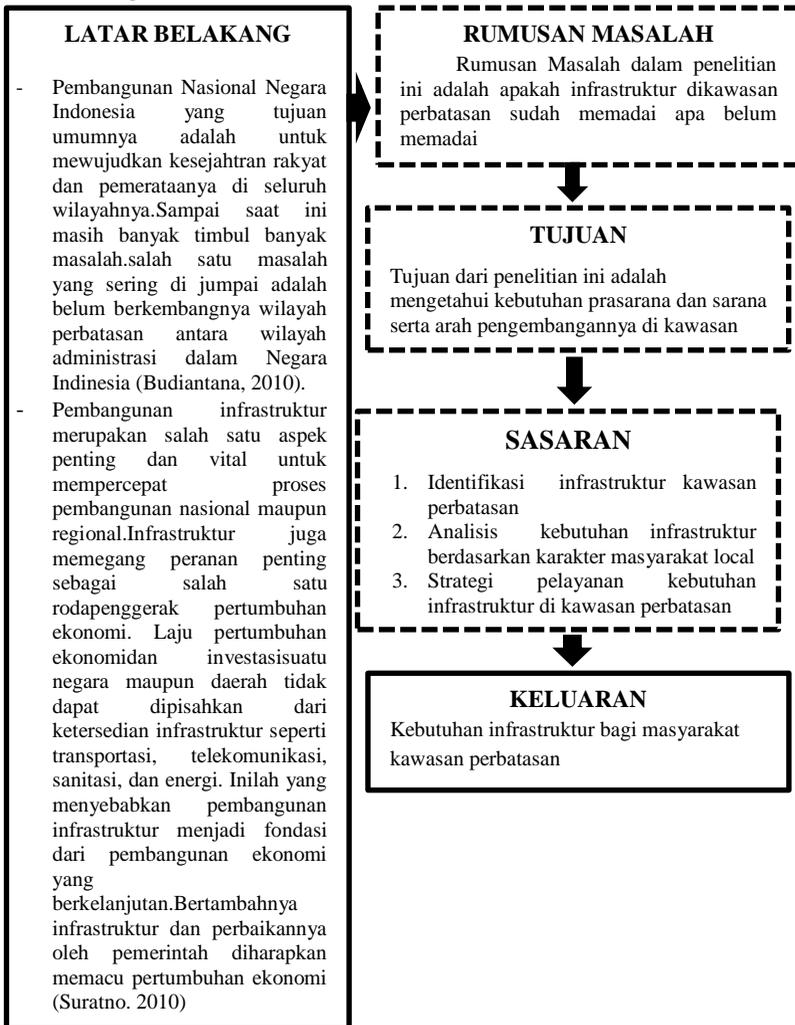
Manfaat yang ingin dicapai dari penelitian ini yang diperuntukan bagi pihak pemerintah selaku penanggung jawab. Adapun kegunaan praktis adalah:

 - a. Sebagai bahan pertimbangan untuk pemerintah terkait dengan kebijakan dari instansi dalam merencanakan infrastruktur yang baik, dan menyeluruh khususnya di Kawasan Perbatasan.
 - b. Sebagai acuan untuk pengembangan infrastruktur dalam menghubungkan antar Negara melalui pemerataan infrastruktur.
 - c. penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan kepada Dinas terkait dengan hasil penelitian sebagai acuan kebijakan selanjutnya khususnya memperhatikan kelayakan dan pemerataan infrastruktur.
2. Pendidikan

Bagi pihak pendidikan, dapat dijadikan sebagai bahan pustaka memperkaya pandangan terhadap teori dan perkembangan kota/kawasan dalam bidang ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota yang dimungkinkan mengalami perkembangan karena pemerataan infrastruktur, baik perkembangan ekonomi, social dan budaya.

3. Studi lanjutan terkait dengan studi kelayakan infrastuktur di kawasan perbatasan..

1.6 Kerangka Pikir



1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika penulisan tentang penyusunan penelitian ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan tentang latar belakang dan rumusan masalah penelitian, tujuan dan sasaran yang hendak, lingkup penelitian serta keluaran dan manfaat dari penelitian yang dilakukan.

BAB II KELUARAN DAN MANFAAT

Bab ini berisikan tentang keluaran dan manfaat dari penelitian ini.

BAB III TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan tentang teori-teori yang mendukung berlangsungnya penelitian serta rumusan variabel penelitian.

BAB IV METODE PENELITIAN

Bab ini berisikan tentang teknik pelaksanaan penelitian (penentuan sampel, observasi dan tahap pengumpulan data) dan metode-metode yang akan digunakan untuk mengolah data serta analisa guna mencapai sasaran penelitian.

BAB VI PENUTUP

Bab ini berisikan kesimpulan dari pembuatan laporan proposal agar selanjutnya dapat disetujui dan diteliti lebih lanjut.