

## PENGEMBANGAN PESISIR KOTA KUPANG SEBAGAI PUSAT MARITIM DUNIA

**Diana Rahayu Evelina , Lita Sari Barus ,**  
*Kajian Pengembangan Perkotaan, Sekolah Kajian Strategik dan Global, Universitas Indonesia,*  
*Jakarta*

*Email korespondensi : [dianaevelina.84@gmail.com](mailto:dianaevelina.84@gmail.com); [lita\\_barus@ui.ac.id](mailto:lita_barus@ui.ac.id);*

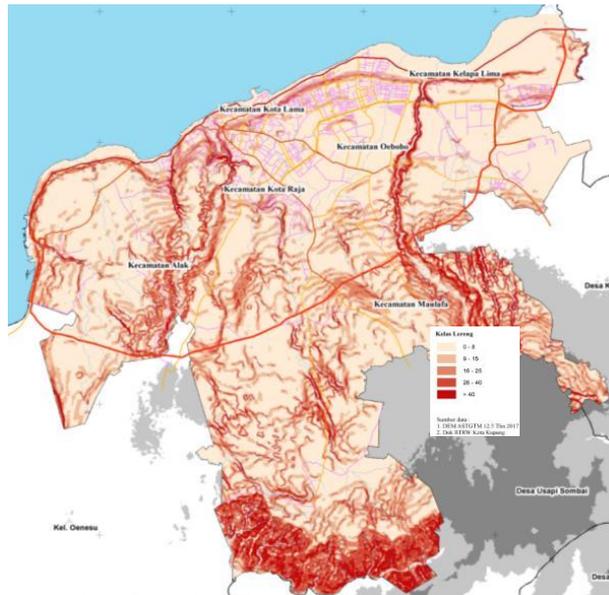
### ABSTRAK

Kota Kupang menjadi salah satu kota pesisir di Indonesia dan juga diamanatkan mengemban fungsi sebagai pusat perdagangan dan jasa untuk nasional dan internasional dalam Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN). Sebagai kota pesisir harus bisa menciptakan lautnya sebagai jalan masuk utama dan menjadikannya sebagai muka bagi kota. Untuk itu perlu melihat bagaimana inovasi pengembangan Kota Kupang sebagai kota pesisir dengan potensi sebagai poros maritim dan keberadaan ALKI III, dalam mendukung fungsi sebagai simpul ekspor impor atau pintu gerbang menuju kawasan international. Metode yang digunakan pada penulisan ini dengan pendekatan studi literatur yang terkait dalam inovasi pengembangan pesisir Kota Kupang sebagai poros maritim dunia. Analisa mengacu pada data dan informasi yang berasal dari data sekunder berupa peraturan terkait berupa undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan presiden, peraturan daerah dan juga dari jurnal maupun laporan serta informasi dari internet yang terkait pengembangan kota pesisir. Keberadaan Pelabuhan International Tenau dan ALKI III menjadikan Kupang dapat mengembangkan fungsinya sebagai pusat perdagangan nasional dan internasional. Selain itu Kawasan industri yang berada di pesisir merupakan bagian untuk memudahkan proses ekspor dan impor barang. Kebijakan untuk pengembangan poros maritim dengan penetapan Tenau sebagai poros maritim akan mendukung dalam pengembangan pusat perdagangan skala internasional dengan pengintegrasian infrastruktur untuk menunjang fungsinya. Pengembangan Kota Kupang sebagai pusat maritim dunia merupakan salah satu bentuk investasi infrastruktur dalam pengembangan kota, khususnya dalam pengembangan pesisir laut dan mendukung kegiatan perdagangan dan jasa skala nasional dan internasional.

**Kata kunci :** *Kota Pesisir, ALKI III, Poros Maritim, Infrastruktur Laut.*

### PENDAHULUAN .

Kota Kupang mempunyai luas 18.027 Ha, kawasan pesisir Kupang memiliki luas sebesar 12.695 Ha dengan panjang pesisir 22,7 Km. Luas kawasan pesisir Kota Kupang mencapai 70% dari luas kota. Dilihat dari topografi wilayahnya, kota ini berada di ketinggian 0 – 40 %, untuk kondisi topografi 0-5% berada pada wilayah pesisir pantai bagian barat dan utara, sedangkan topografi diatas 5 – 40 % berada di bagian tengah kota – selatan kota. Kota Kupang merupakan kota yang memiliki jumlah bulan kemarau lebih panjang dari jumlah musim hujan, berdasarkan data BPS yang ada jumlah bulan kemarau di Kota ini selama 8 bulan sedangkan jumlah musim hujan hanya 4 bulan saja. Kondisi geologi kota didominasi oleh batu gamping koral, sehingga membentuk daerah karst, berumur kwarter. Dari pantai utara ke selatan morfologi terus meninggi hingga daerah tinggian yang membagi lereng utara dan lereng selatan.



**Gambar 1 : Topografi Kota Kupang**  
Sumber : RTRW Kota Kupang Tahun 2011 – 2031

Fungsi Kota Kupang sebagai ibukota provinsi memiliki kegiatan utama dalam tataran wilayah provinsi. Amanat kebijakan-kebijakan yang bersifat nasional dan regional mendukung kota ini untuk terus dikembangkan. Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) yang menetapkan kota ini sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) untuk wilayah Indonesia bagian timur. Berdasarkan kebijakan nasional dan regional yang mengatur fungsi Kota Kupang diarahkan pada beberapa fungsi-fungsi untuk mendukung kegiatan-kegiatan dalam pengembangan kupang di masa yang akan datang. Fungsi-fungsi yang diarahkan dalam pengembangan Kota Kupang sesuai dengan kebijakan yang mengatur adalah sebagai berikut :

- Fungsi ekonomi yang diemban adalah sebagai simpul utama kegiatan ekspor-impor atau pintu gerbang menuju kawasan internasional;
- Sebagai PKN akan menjadi pusat kegiatan industri dan jasa skala nasional atau melayani beberapa provinsi;
- Pengembangan simpul utama transportasi skala nasional atau melayani beberapa provinsi.

Fungsi yang diemban Kota Kupang dalam kebijakan pengembangan kotanya dapat dijadikan sebagai potensi untuk menunjukkan dirinya sebagai kota pesisir yang dipersiapkan untuk kegiatan ekonomi. Kota Kupang yang dilalui oleh ALKI III memberikan potensi dalam pengembangan alur laut untuk mendukung kegiatan ekonomi.

Fungsi Kota Kupang sebagai simpul utama dalam ekspor impor atau gerbang menuju kawasan international, hal ini bisa dilihat dari laut, udara, dan darat. Dalam pengembangan Kota Kupang sebagai kota pesisir ada beberapa isu yang dihadapi kota ini, adapun isu kota Kupang adalah :

1. Pengembangan Pelabuhan Tenau sebagai poros maritim yang menghubungkan jalur-jalur perekonomian di Nusa Tenggara Timur
2. Pengembangan Kota Tepian Air untuk mendukung fungsi sebagai simpul utama kegiatan ekspor impor.
3. Pengembangan kawasan industri di pesisir Kota Kupang, berdasarkan RTRW Kota Kupang Tahun 2011 – 2031 menjelaskan bahwa pengembangan kawasan industri berada

- di pesisir Kecamatan Alak yang merupakan kawasan pesisir kota ini.
4. Permasalahan air bersih, sumber air baku menjadi permasalahan yang ada di Kota Kupang. Penggunaan air tanah yang tinggi menyebabkan menurunnya muka air tanah. Untuk pemenuhan air minum di kota ini bersumber dari daerah tetangganya (Kabupaten Kupang).

Kota Kupang sebagai kota pesisir harus bisa menciptakan lautnya sebagai jalan masuk utama dan menjadikannya sebagai muka bagi kota. Untuk itu perlu melihat bagaimana inovasi pengembangan Kota Kupang sebagai kota pesisir dengan potensi sebagai poros maritim dan keberadaan ALKI III, untuk mendukung fungsi sebagai simpul ekspor impor atau pintu gerbang menuju kawasan international.

### METODE

Metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan ini adalah pendekatan studi literatur dari kebijakan-kebijakan yang diarahkan untuk Kota Kupang dan juga pada teori-teori dalam pengembangan wilayah pesisir.

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### Arah Pertumbuhan Kota Kupang

Perkembangan kota-kota di Indonesia sangat dipengaruhi oleh perdagangan yang di monopoli oleh VOC. Menurut Tjuk Kuswartojo dalam bukunya kaca benggala mengungkapkan ada tiga fase dalam perkembangan kota di Indonesia. Fase pertama adalah fase monopoli perdagangan rempah di Indonesia. Pada fase ini strategi yang dilakukan adalah dengan membangun pertahanan dan mencari pusat rempah. Pusat pertahanan yang dibangun pada saat itu adalah Sunda Kelapa dan berkembang saat ini menjadi Jakarta. Sedangkan pusat kota pengendalian rempah dibangun di beberapa kota, salah satunya alaha perkotaan Nusa tenggara Timur. Kota Kupang menjadi salah satu perkotaan NTT pada saat itu. Kota ini terus berkembang dalam pembentukan elemen-elemen kota yang mengantarkannya menjadi kota seperti saat ini. Setiap masa dan tahapan perkembangan, menghasilkan satu atau lebih elemen kota.

Jika dilihat dari perkembangan kota yang diuraikan oleh Tjuk Kuswartojo, penelitian lainnya yang dilakukan oleh Peter J.M Nas, yang membagi perkembangan kota menjadi tiga periode perkembangan. Perkembangan kota tersebut adalah pada periode terbentuknya kota-kota awal di Indonesia, periode terbentuknya kota pada zaman kolonial, dan periode kota yang telah berkembang dan maju (modern).

#### A. Periode Awal Kota-kota Indonesia

Periode ini merupakan awal terbentuknya kerja sama antar daerah dengan daerah luar atau orang asing yang tidak berada pada daerah itu. Pada periode ini, aktivitas perdagangan antar daerah mulai berkembang karena telah terjadi kerja sama dengan orang asing. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Peter JM Nas, mengungkapkan bahwa Kupang merupakan kota penghasil cendana, sehingga menjadi daya tarik bagi pedagang dari daerah lain baik yang masih dalam lingkup Nusa Tenggara Timur maupun daerah lainnya untuk melakukan kerjasama di kota ini.

Kegiatan perdagangan banyak dilakukan di pelabuhan Teluk Kupang, banyak perdagangan yang dilakukan di teluk ini baik kegiatan perdagangan cendana dan sembako pada periode ini. Kegiatan perdagangan yang terjadi di teluk ini mengakibatkan munculnya aktivitas lain dan perubahan spasial pada kawasan ini. Pada kawasan teluk ini mulai munculnya kawasan permukiman baru. Permukiman ini merupakan tempat berhuni para pedagang yang melakukan

aktivitas di Teluk Kupang. Pada saat itu, permukiman ini diatur oleh seorang raja bernama Helong yang menguasai perdagangan di Teluk Kupang.

Saat bangsa Portugis mulai mendarat di Teluk Kupang pada tahun 1518, dan diterima untuk bekerjasama oleh Raja Helong dan memberikan tempat bermukim dengan menghibahkan tanah. Selain bekerjasama untuk kegiatan perdagangan di Teluk Kupang, ada misi lain yang dilakukan oleh Portugis. Salah satu misi tersebut adalah misi katolik.

Pada masa ini terjadi dua proses kerjasama pada saat itu di Teluk Kupang, perdagangan dan misi untuk penyebaran agama. Pada masa ini berdiri benteng dan gereja sebagai bentuk diterimanya kerjasama tersebut. Periode ini adanya seruan tidak boleh masuknya kapal-kapal bangsa lain untuk mendarat di Pelabuhan Kupang.

Periode ini menyebabkan terjadi proses akulturasi pada budaya Kota Kupang pada masa ini. Masyarakat Kota Kupang tidak lagi homogen. Warga Kota telah mengenal budaya dari berbagai kalangan yang datang ke kota ini. Etnis yang ada di kawasan ini mulai beragam. Pada awalnya hanya etnis Amarasi (etnis asli Kupang), lalu bermunculan etnis lain dari Larantuka, Alor, Solor, bahkan Portugis.

## **B. Periode Kota Kolonial**

Setelah dikuasai oleh Portugis, dan mulai mendaratnya VOC di Teluk Kupang pada tahun 1653. Motif awalnya melakukan usaha perdagangan dan menjadikan Kupang sebagai salah satu sumber rempah dengan tujuan menguasai pusat rempah. Pada periode ini VOC dipimpin oleh **Apolonius Scotte** dengan berlayar menggunakan 3 (tiga) buah kapal. Raja Helong yang masih menguasai teluk Kupang menerima dengan baik kedatangan VOC. Bentuk tanda penerimaan oleh Raja Helong adalah memberikan sebidang tanah untuk digunakan sebagai Markas VOC. Pemberian tanah tersebut dimanfaatkan oleh VOC untuk menjadikan pusat perdagangan dan kegiatan pemerintahan VOC yang disebut **Opperhoofd**.

Pembangunan pusat perdagangan dan kegiatan pemerintahan oleh VOC memberikan efek yang buruk dalam perkembangan perdagangan di Teluk Kupang. VOC mulai menunjukkan monopoli perdagangan pada kawasan ini, kegiatan tersebut dilakukan dengan melakukan intervensi kepada masyarakat, penindasan dan pemerasan. Kegiatan VOC ini menyebabkan Raja Helong tunduk pada kekuasaan VOC, dan aktivitas perdagangan di Teluk Kupang dikuasai semua oleh VOC. Selain kawasan perdagangan Teluk Kupang, VOC mengembangkan untuk menguasai kegiatan perdagangan ke pulau-pulau lainnya yang dekat dengan Teluk Kupang, Adapun kawasan tersebut adalah Ambai, Amarasi, Sonabai kecil merupakan daerah yang tunduk dengan VOC dan tidak melakukan perlawanan. Kawasan yang dikuasai oleh Portugis juga dikuasai VOC pada saat itu.

Kegiatan perdagangan yang telah dikuasai oleh VOC mulai membentuk strategi-strategi baru untuk mendukung kegiatan di Teluk Kupang. Untuk mengamankan kegiatan perdagangannya, VOC membentuk daerah penyangga dengan mendatangkan penduduk dari luar kawasan Teluk Kupang. Adapun penduduk tersebut didatangkan dari Rote, Sabu, dan Solor. Untuk menjaga pengamanan Kota Kupang, pada tahun 1886 mulai menetapkan batas-batas Kupang. Pada Tanggal 23 April 1886 ditetapkan sebagai hari terbentuknya Kota Kupang.

Sejarah perkembangan Kota Kupang cukup panjang sebelum terbentuk menjadi sebuah kota. Kupang tidak hanya dikuasai oleh Portugis dan VOC, tapi juga oleh pemerintah peralihan Inggris. Tahun 1811 sampai dengan tahun 1816, Kupang berada pada pemerintah peralihan Inggris. Sejarah panjang Kota Kupang menjadi salah satu perkembangan sejarah kota yang dipengaruhi oleh banyaknya kerjasama antar bangsa yang saat itu banyak melakukan eksploitasi di Kota Kupang. Meskipun negara eropa banyak menjajah Kupang, tapi yang paling lama berkuasa tetap pemerintah Belanda sampai dengan tahun 1942.

Untuk mendukung kegiatan perdagangannya, VOC melakukan banyak aktivitas untuk menjadikannya sebagai pusat rempah. Pembangunan sarana prasarana ditingkatkan dan semakin banyak dengan tujuan aktivitas VOC, seperti bandar udara Penfui (sekarang El Tari) yang didirikan pada tahun 1928. Akses menuju bandara juga dibuat seperti jalan, pergudangan dan bangunan-bangunan penunjang. Kantor pemerintahan (residen) Belanda yang dibangun di pesisir Teluk Kupang (sekarang Kota Tua). Selain itu, tempat peribadatan seperti Gereja dan sekolah Kristen.

Perang Asia Timur Raya yang terjadi pada tahun 1937, dan serangan Jepang ke Indonesia tidak saja diarahkan ke tempat-tempat di wilayah Indonesia bagian Barat, tetapi juga ke daerah-daerah tertentu di wilayah Indonesia bagian Timur, yang dipandang strategis dalam peta peperangan melawan tentara sekutu waktu itu. Pada masa itu Kupang merupakan kawasan yang strategis untuk diduduki oleh negara-negara Eropa.

Posisi strategis yang dimiliki oleh Kupang, menyebabkan kota ini sering diserang dan diduduki. Setelah diduduki oleh bangsa-bangsa Eropa, Kupang pernah juga diduduki oleh Jepang dan pasukan sekutu pada tahun 1942- 1945. Berdasarkan perhitungan strategis tersebut, Kupang diserang dan diduduki. Pada masa Jepang menduduki Kupang tidak terlalu terjadi intervensi yang merugikan masyarakat, tapi lebih banyak mendatangkan tenaga kerja yang berada di luar Kota Kupang untuk menunjang kegiatan di Kota. Pada masa ini juga kegiatan pembangunan penduduk sudah mulai meningkat dan kegiatan atau aktivitas penduduk telah mengarah ke daratan kota.

### **C. Periode Setelah Indonesia Merdeka**

Pada periode ini beberapa perkembangan terkait pembentukan kota Kupang diatur dari beberapa surat keputusan yang disusun oleh pemerintah pada masa ini. Surat Keputusan Gubernur 1946, tertanggal 6 Februari 1956 Kota Kupang diserahkan kepada Swapraja Kupang, yang kemudian dialihkan lagi statusnya pada tanggal 21 Oktober 1946 dengan bentuk Timor Elland Federate atau Dewan Raja-Raja Timor dengan Ketua H. A. A. Koroh yang juga sebagai Raja Amarasi.

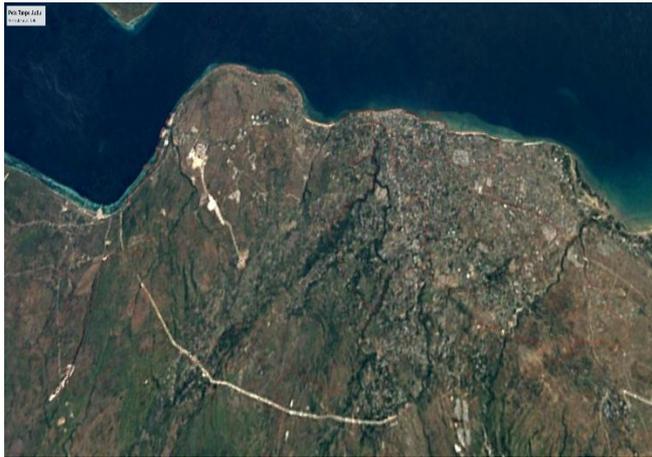
Perkembangan Kota Kupang menjadi status kota administrasi mengalami banyak hal dan proses yang tidak mudah. Bulan September Tahun 1978, Kota Kupang dinaikkan statusnya menjadi kota administrasi. Pada saat itu telah dilantik seorang Walikota Administratif pertama yang bernama Drs. Mesakh Amalo, dan selanjutnya pada tanggal 26 Mei 1986 digantikan oleh Letkol Inf. Samuel Kristian Lerik. Pada Letkol ini terjadi perubahan status Kotamadya Daerah Tingkat II Kupang. Jika dilihat pada perkembangannya Kota Kupang secara administratif mengalami perkembangan yang cukup pesat selama kurang lebih 18 tahun, baik secara fisik maupun non fisik.

Keberadaan Kupang sebagai kota administratif di Provinsi Nusa Tenggara Timur memiliki fungsi yang cukup besar. Sejarahnya menjadi salah satu kota perdagangan di Indonesia menyebabkan kota ini memiliki fungsi sebagai kegiatan perdagangan dan jasa yang melayani skala regional dan nasional. Jika dilihat sejarah perjuangan Kupang menjadi kota otonom dapat cukup panjang untuk menciptakan kota yang layak guna dalam penyelenggaraan pemerintahan, pelaksanaan pembangunan dan pelaksanaan pembangunan pemerintah, serta pelayanan masyarakat dari masa ke masa. Pada tahun 1996, Kupang akhirnya menjadi Kotamadya dan terbentuk dengan undang-undang no 5 tahun 1996 sebagai bentuk pengesahan yang telah disetujui oleh DPR.

Kota Kupang secara resmi menjadi Kotamadya Daerah Tingkat II Kupang diresmikan oleh Mendagri RI. Moh. Yogi SM pada tanggal 25 April 1996. Perkembangan peraturan perundangan menyebabkan adanya perubahan kotamadya Kupang menjadi Kota Kupang.

Perkembangan Kupang mejadi kota yang berkembang dengan banyaknya aktivitas perkotaan di kota ini menjadi magnet bagi daerah lain untuk datang. Urbanisasi maupun kelahiran adalah salah satu pemicu perkembangan kota Kupang. Faktor pendidikan contohnya keberadaan fasilitas pendidikan tinggi (kampus) favorit se- NTT berkonsentrasi di Kupang, Gerbang transportasi Laut untuk menghubungkan pulau Timor dan sekitarnya, Transportasi udara (sebagian besar melalui Kupang) untuk menghubungi daratan NTT dengan daerah lain di Indonesia.

Dari penjelasan diatas dapat diketahui bahwa pada periode kolonial arah perkembangan kota Kupang telah mengarah ke daratan.



**Gambar 3 : Citra Pesisir Kota Kupang Tahun 1998 dan Tahun 2002**

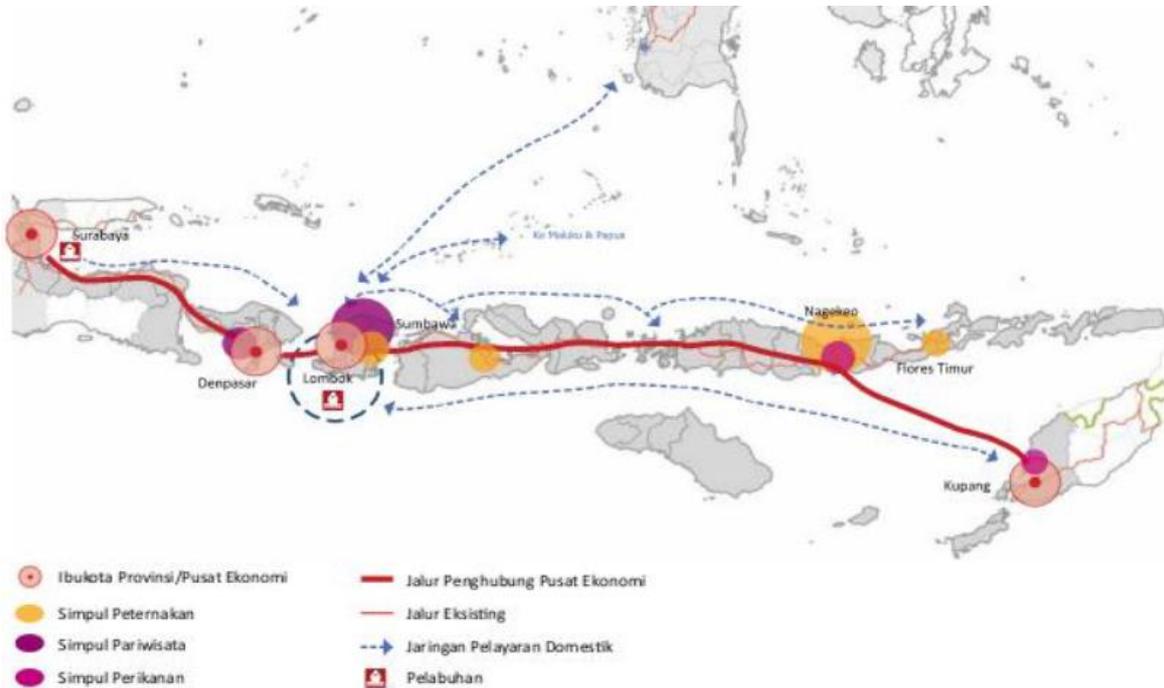
Sumber : Google Earth

### **Pengembangan Kota Kupang Sebagai Pusat Perdagangan dan Jasa Skala Nasional dan International**

Peraturan Pemerintah No 13 Tahun 2017 RTRWN mengamanatkan bahwa Kota Kupang termasuk salah satu kawasan andalan di Provinsi Nusa Tenggara Timur dengan kegiatan utama sektor industri, pariwisata, dan perikanan laut. Berdasarkan pengembangan potensi secara spasial yang dilakukan melalui kebijakan pengembangan kawasan strategis Provinsi Nusa Tenggara Timur, Kota Kupang termasuk dalam Kawasan Strategis untuk Pertumbuhan Ekonomi, yaitu Tenau sampai Lahi Lai Bissi Kopan (LLBK) kawasan strategis Provinsi NTT. Berdasarkan pusat pertumbuhan strategis (WPS) 19 yang berada pada koridor Kupang - Atambua. Untuk mendukung fungsi Kupang sebagai Pusat Kegiatan Nasional dilakukan dengan pendekatan kewilayahan dengan melakukan pengintegrasian secara komprehensif terhadap kebutuhan infrastruktur.

Pengembangan Kota Kupang sebagai pusat perdagangan dan jasa skala nasional dan internasional telah dituangkan dalam bentuk kebijakan-kebijakan pemerintah untuk mendukung fungsi tersebut. Kebijakan pemerintah dapat dijadikan sebagai potensi untuk mengembangkan kota ini, dalam Koridor Ekonomi (KE) Bali- Nusa Tenggara, dengan potensi di sektor pariwisata, perikanan, dan peternakan. Terdapat 4 (empat) pusat ekonomi dalam koridor ini, yaitu Denpasar, Kupang, Mataram, Lombok dengan strategi kebijakan Penguatan infrastruktur utama sektor perhubungan darat, laut, dan udara yang menjadi pintu gerbang pariwisata Koridor Ekonomi Bali – Nusa Tenggara; pemantapan infrastruktur jalan sebagai penyediaan pembangunan infrastruktur untuk mendukung pariwisata di dalam koridor ekonomi Bali-Nusa Tenggara; Percepatan pembangunan instalasi pengolahan air bersih untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di Koridor Ekonomi Bali-Nusa Tenggara; Pemenuhan

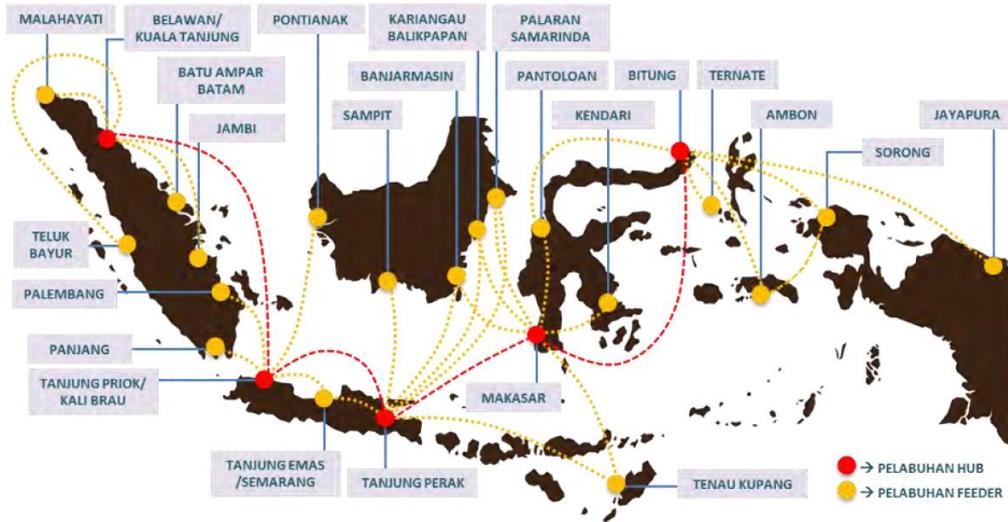
kebutuhan energi dan listrik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di Koridor Ekonomi Bali-Nusa Tenggara. Potensi lainnya Kota Kupang sejalan dengan adanya koridor Ekonomi Bali dan Nusa Tenggara adalah Kota Kupang termasuk ke dalam kawasan andalan dengan kegiatan utama sektor industri, pariwisata, dan perikanan laut. Kota Kupang termasuk ke dalam Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN) Kupang = Soe; Kota Kupang merupakan salah satu Destinasi Pariwisata Nasional Kupang – Rote Ndao dan sekitarnya;



**Gambar 4 : Jalur Koridor Ekonomi Bali – Nusa Tenggara**  
*Sumber: Lampiran Perpres No. 48 /2014 tentang MP3EI 2011-2025*

Untuk potensi kemaritiman dan kelautan, dari kebijakan yang ada Kota Kupang berada pada jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) III; Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan alur laut yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional. Alur ini merupakan alur untuk pelayaran yang dapat dimanfaatkan oleh kapal asing di atas laut tersebut untuk pelayaran. Penetapan ALKI dimaksudkan agar pelayaran dapat terselenggara secara kontinu, langsung, dan secepat mungkin. Dilaluinya Kota Kupang dengan jalur ALKI III. Masa pemerintahan Presiden Jokowi yang mengusung pengembangan maritim Indonesia, Kupang juga mempunyai peran penting dalam pengembangan maritim. Arah kebijakan untuk mendukung pengembangan maritim adalah pengembangan Pelabuhan Tenau sebagai pelabuhan strategis untuk mendukung poros maritim dunia.

Dari rangkaian kebijakan yang diarahkan pemerintah, dapat diketahui bahwa arahan untuk memajukan Kota Kupang sebagai pusat perdagangan dan jasa skala nasional dan international di wilayah timur Indonesia telah ditujukan untuk mencapai tujuannya. Kota Kupang sebagai kota pesisir dan pusat kegiatan ekonomi di Pulau Timor maupun pulau-pulau lainnya telah mengarahkan kota ini untuk tetap melakukan aktivitas di pesisir.



**Gambar 5 : Alur Laut Kepulauan Indonesia**

Sumber : *Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015, Bappenas 2015*

Dari sejarah pertumbuhan dan perkembangan Kota Kupang dikaitkan dengan kebijakan pengembangan yang diarahkan oleh pemerintah, memberikan kota ini potensi yang cukup besar untuk mengembangkan sebagai kota perdagangan dengan dukungan pesisir lautnya. Potensi ALKI III dan pelabuhan internasional Tenau sebagai kawasan strategis semakin menjadikan kota ini untuk berkembang pada sektor perdagangan dan jasa.

### **Pengembangan Kawasan tepi Air Kota Kupang**

Kota Kupang dilihat dari fungsinya dapat dikategorikan sebagai kota tepian dengan fungsi mix use, yaitu waterfront yang merupakan kombinasi dari perumahan, perkantoran, perdagangan, dan jasa, industri, pariwisata, maupun konservasi. Semuanya diperlukan pengintegrasian yang serasi dan selaras di sepanjang Pantai Utara Kota Kupang. Waterfront di Kota Kupang diharapkan berdampingan dan terintegrasi, mulai dari waterfront bertema industri dan pelabuhan (Pelabuhan Tenau), pariwisata Tanjung Bululutung, Pelabuhan Namosain, Kota Lama (Redevelopment), Pantai Pasir Panjang dan Pantai Kelapa Lima, dan konservasi (kawasan mangrove Oesapa).

Kawasan Industri Kota Kupang dirancang dengan mudah terkoneksi dengan wilayah lainnya. Hal ini ditunjang oleh pengembangan Pelabuhan Tenau yang berlokasi tidak jauh dari Kawasan Industri.

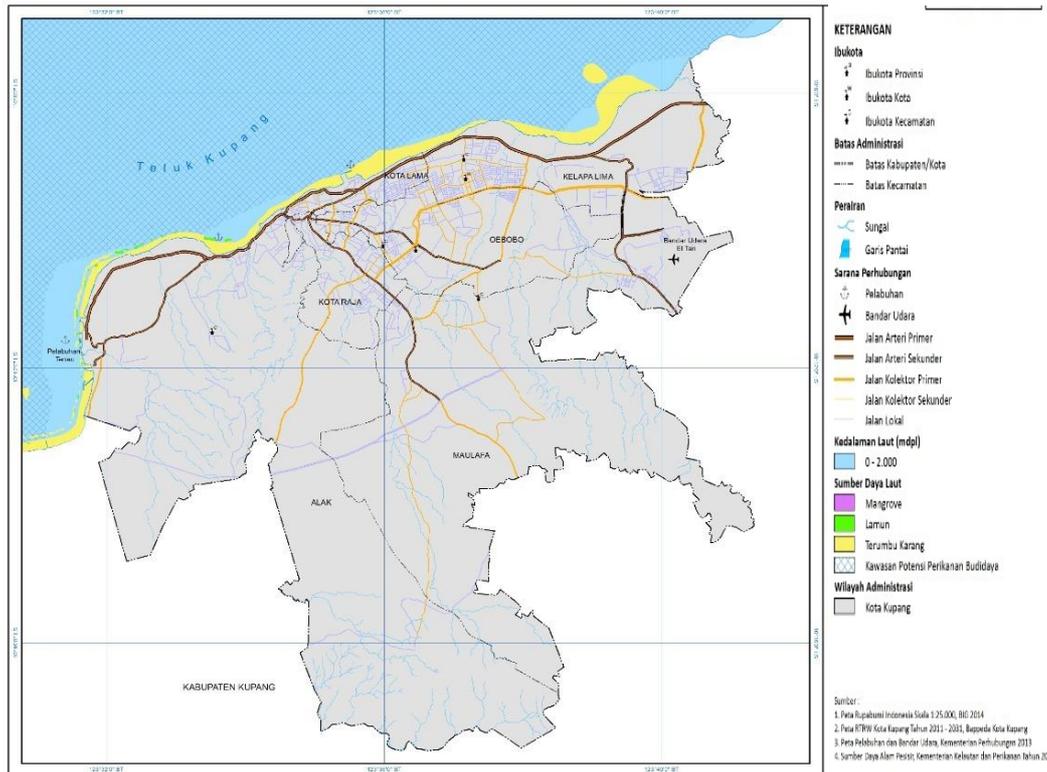
Pengembangan kawasan industri yang dilaksanakan di Kota Kupang tidak terlepas dari pertimbangan lingkungan, sehingga tetap menerapkan pendekatan pembangunan berkelanjutan.

### **Inovasi Kota Kupang sebagai Pusat Maritim Dunia**

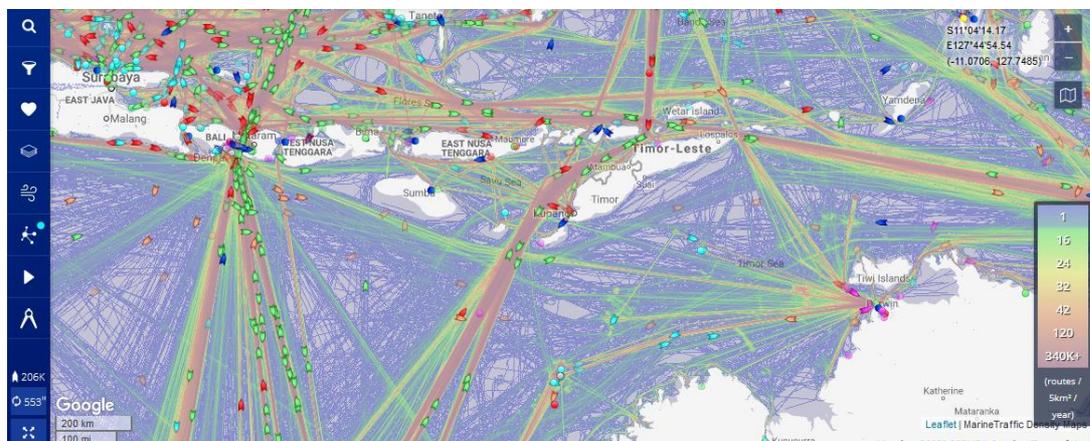
Posisi strategis Indonesia yang terletak di antara dua benua, Asia dan Australia dan dua samudera, Hindia dan Pasifik yang merupakan kawasan paling dinamis dalam percaturan dunia baik secara ekonomi dan politik. Potensi ini menempatkan Indonesia memiliki keunggulan sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan, dan sangat logis jika ekonomi kelautan (kemaritiman) dijadikan tumpuan bagi pembangunan ekonomi nasional.

Untuk menciptakan Poros Maritim haruslah adanya pembagian Zona maritim untuk mempertegas wilayah perairan Indonesia. Pembagaian Zona Maritim sebagai Berikut: pembagian Zona Maritim, perairan Pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, dan zona Tambahan (Irianto,2014).

Dalam perkembangan perairan pedalaman Kota Kupang berada di kedalam 0 – 2000 mdpl, dengan alur laut yang cukup padat. Dari data yang ada untuk pengembangan Pelabuhan Tenau sebagai poros maritim dunia perlu dilihat keterkaitannya dengan antara potensi kedalaman lautnya, alur laut pada kawasan ini.



**Gambar 6 : Peta Sumber Daya Laut Kota Kupang**  
 Sumber : Badan Informasi Geospasial, 2016



**Gambar 7 : Kepadatan lalu lintas Kapal di Teluk Kupang tahun 2020**  
 Sumber : marinetraffic, 2020

Dari gambar kepadatan lalu lintas kapal di Teluk Kupang sangat ramai sekali kapal-kapal dari negara-negara lain yang hilir mudik pada kawasan ini. Hal ini bisa menjadi potensi ataupun ancaman bagi perairan Indonesia khususnya Kupang. Potensi ALKI III pada Teluk Kupang ini perlu juga diperhatikan secara rinci, karena bisa saja ALKI III menjadi ancaman dalam pengembangan perairan laut. Pengembangan poros maritim ini dengan ditunjang oleh ALKI III dan dengan pengintegrasian infrastruktur pesisir laut, baik itu pelabuhan, keamanan, permukiman dan lainnya kan bisa menjadikan Kupang sebagai pintu gerbang untuk kegiatan perdagangan nasional dan international .

### **SIMPULAN**

Pengembangan Pesisir Kota Kupang sebagai pusat poros maritim dunia telah ditunjang dengan kebijakan-kebijakan dalam pengembangan kotanya sebagai perdagangan skala national dan international. Jalur ALKI III apabila didukung dengan infrastruktur kemaritiman yang terpadu akan menjadikannya sebagai jalur perdagangan international. Bentuk inovasi dalam pengembangan kota kupang sebagai pusat maritim dunia adalah dengan pengembangan ALKI III dan penambahan infratraktur laut untuk mendukung sebagai pusat maritim dunia dengan memperhatikan lalu lintas laut yang telah cukup padat di wilayah laut teluk Kupang.

### **REFERENSI**

- Alamsyah, Abimanyu Takdir. 2016. Pembangunan Berkelanjutan dalam Tinjauan Aspek Maritim. Workshop Continuing Professional Development (CPD). Jakarta
- Alamsyah, Abimanyu Takdir. 2020. Paradigma Baru Tanah Air Negara Archipelagi, Kajian Pengembangan Perkotaan Jakarta
- Arie Patria Utama, Trismadi, Purwanto, 2018, Alur Laut Kepulauan Indonesia Pasca Merdekanya Republik Demokrasi Timor Leste, Jurnal Keamanan Maritim. Universitas Pertahanan
- Irianto, Bambang Sugeng, 2014, Gagasan Strategis Poros Maritim Bagi Indonesia, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Gresik
- Nas, J.M Peter (Ed), 2002, The Indonesian Town Revisited, Institute of Southest Asian Studies.
- Prayitno, Budi. Archipelascope : Arsitektur Bentang Kepulauan.
- Kuswartojo, Tjuk, 2019, Kaca Benggala : Perkembangan Habitat Manusia di Indonesia, Bandung, Ukara.