

# Peran Transportasi Laut Dalam Mendukung Mobilitas Masyarakat Di Kabupaten Kepulauan Aru

## *The Role of Sea Transportation in Supporting Community Mobility in Aru Islands Regency*

Chikal Hutanjalay\*, Atrida Hadianti

Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia

\*E-mail: chikalhutanjalay@gmail.com

Diterima: 02 April 2025/Disetujui 30 Juni 2025

**Abstrak.** Penelitian bertujuan untuk menggambarkan peran sistem transportasi laut dalam mendukung mobilitas kehidupan masyarakat di Kabupaten Kepulauan Aru. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deduktif kuantitatif, pendekatan deduktif menggunakan teori secara deduktif dan menempatkannya di awal studi dengan tujuan menguji atau menverifikasi teori dari pada mengembangkannya. Pendekatan ini digunakan sebagai kerangka kerja untuk melakukan penelitian dengan mengumpulkan data melalui survei lapangan, indept interview, dan observasi langsung pada sepuluh gugus pulau yang nantinya dilakukan analisis deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa analisis pergerakan perjalanan orang berdasarkan naik turun penumpang yang ada di Pelabuhan Dobo sebagai pintu gerbang akses keluar masuk orang dari beberapa gugus pulau menunjukkan bahwasanya interaksi tertinggi terjadi pada Gugus Pulau IV (Dobo) dan Gugus Pulau V (Benjina) yaitu sebanyak 1,115 pergerakan, hal ini dikarenakan keduanya berfungsi sebagai simpul kegiatan produksi barang dan jasa, sehingga interaksi orang memiliki intensitas yang tinggi. Selain itu juga pergerakan tertinggi masih berada dan menuju Gugus Pulau IV (Dobo) yang mengindikasikan ketergantungan akan kebutuhan pergerakan orang dan barang yang masih terpusat pada perkotaan Dobo. Sedangkan untuk pergerakan barang berdasarkan jumlah bongkar muat barang, pergerakan barang tertinggi terjadi pada tiga gugus pulau yaitu Gugus Pulau V (Benjina) menuju Gugus Pulau IV (Dobo) dengan 1.087 ton per tahun, Gugus Pulau X (Meror) menuju Gugus Pulau IV (Dobo) dengan 1,075 ton per tahun dan Gugus Pulau X (Meror) menuju Gugus Pulau V (Benjina) dengan 1,018 ton per tahun. Pergerakan menuju Gugus Pulau IV (Dobo) dan Gugus Pulau V (Benjina) merupakan perjalanan dalam rangka menjual hasil bumi, mengingat kedua gugus pulau tersebut sebagai simpul distribusi barang

**Kata Kunci:** Peranan, Trasnportasi Laut, Mobilitas Masyarakat, Gugus Pulau, Kabupaten Kepulauan Aru

**Abstract.** This study aims to describe the role of the marine transportation system in supporting the mobility of people's lives in the Aru Islands Recency. The method used in this study is a quantitative deductive approach, a deductive approach uses theory deductively and places it at the beginning of the study with the aim of testing or verifying the theory rather than developing it. This approach is used as a framework for conducting research by collecting data through field survey, in-depth interviews, and direct observation on ten island clusters which will later be subjected to quantitative descriptive analysis. The results of the study showed that the analysis of people's travel movements based on passengers getting on and off at Dobo Port as the gateway for people to enter and exit from several island clusters showed that the highest interaction occurred in Island Cluster IV (Dobo) and Island Cluster V (Benjina) which was 1,115 movements, this is because both function as nodes for production activities of goods and services, so that people's interactions have a high intensity. In addition, the highest movement is still in and towards Island Cluster IV (Dobo) which indicates dependence on the needs of people and goods movement which are still centered in the city of Dobo. Meanwhile, for the movement of goods based on the amount of loading and unloading of goods, the highest movement of goods occurs in the three island groups, namely Island Group V (Benjina) to Island Group IV (Dobo) with 1,087 tons per year, Island Group X (Meror) to Island Group IV (Dobo) with 1,075 tons per year and Island Group X (Meror) to Island Group V (Benjina) with 1,018 tons per year. The movement to Island Group IV (Dobo) and Island Group V (Benjina) is a journey in order to sell agricultural product, considering that the two island groups are distribution nodes for goods

**Keywords:** Role, Sea Transportation, Community Mobility, Island Clusters, Aru Islands Regency

 This work is licensed under Creative Commons Attribution License 4.0 CC-BY International license

## Pendahuluan

Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan banyaknya jumlah pulau besar dan kecil yang membentang dari Sabang sampai Merauke (Kaliky, 2019). Badan Informasi Geospasial (BIG) menyebutkan bahwa saat

ini Indonesia memiliki 13.466 pulau besar dan kecil yang telah terdaftar dan berkoordinat. Dari banyaknya pulau tersebut, ribuan diantaranya merupakan pulau-pulau kecil yang banyak dipisahkan oleh perairan, jumlah penduduk serta aktifitas sosial-ekonomi, serta pembangunannya masih jauh tertinggal yang dapat menyebabkan kesejahteraan

masyarakatnya menjadi tidak merata. Hal ini dicirikan bahwa kurang memadainya sistem transportasi laut dalam mendukung mobilitas masyarakat antar pulau kecil.

Salah satu faktor ketidakmerataan ini disebabkan oleh sistem transportasi, karena interaksi dan keterkaitan ekonomi antar pulau sangat ditentukan oleh peran dan tatanan transportasi nasional (Jinca, 2002). Perencanaan sistem transportasi kepulauan yang efisien, hendaknya bertolak dari dimensi pengembangan wilayah gugus pulau, yaitu wilayah kepulauan atau gugus pulau yang terdiri atas himpunan pulau-pulau yang relatif besar dan pulau-pulau kecil. Hambatan pengembangan gugus pulau atau penduduk yang relatif kecil dan tersebar pada pulau-pulau, tentunya mengindikasikan bahwa transportasi laut memainkan peran yang sangat penting dalam menunjang mobilitas masyarakat yang memadai sebagai sarana pergerakan dan perpindahan orang maupun barang yang terkoneksi ke seluruh pulau-pulau (Sappe, 2019).

Pentingnya peranan transportasi laut dinyatakan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Nasional 2005-2025, yakni sistem transportasi diarahkan untuk mendukung kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya serta lingkungan dan dapat dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan kemanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Sebagaimana corak negara kita, Provinsi Maluku juga mencerminkan kondisi yang sama, diantaranya terdiri dari beberapa pulau kecil dan besar yang tersebar hingga membentuk kelompok pulau dan kepulauan yang dikenal dengan sebutan gugus pulau. Implementasi penetapan gugus pulau ini mendasari pada Peraturan Presiden Nomor 77 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Kepulauan Maluku, sehingga ditetapkannya 12 gugus pulau dengan tiap gugus pulau memiliki satu pusat layanan yang terkoneksi langsung dengan Kabupaten Kepulauan Aru sebagai Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) dari segi transportasi laut karena merupakan daerah yang berbatasan langsung dengan negara luar.

Kabupaten Kepulauan Aru merupakan wilayah kepulauan yang berada di Provinsi Maluku memiliki luas wilayah 8.091,36 Km<sup>2</sup> yang terdiri 547 buah pulau, sekitar 89 pulau berpenghuni dan sisanya tidak berpenghuni dengan jumlah penduduk sekitar 108.834 jiwa yang tersebar pada 117 desa di 89 buah pulau. Sebagian besar pulau di Kabupaten Kepulauan Aru termasuk kategori pulau kecil dengan lima (5) pulau yang berukuran relatif besar, kelima pulau tersebut adalah Pulau Wokam, Pulau Kobror, Pulau Maekor, Pulau Trangan, dan Pulau Kola. Gugus Kepulauan Aru yang termasuk dalam Kabupaten Kepulauan Aru adalah kawasan perbatasan laut di Provinsi Maluku yang mencakup tujuh kecamatan (RTR Kawasan Perbatasan Negara di

Provinsi Maluku, 2015) dan saat ini ketujuh kecamatan tersebut telah dimekarkan menjadi sepuluh kecamatan yaitu Kecamatan Aru Utara, Kecamatan Sir-Sir, Kecamatan Pulau-Pulau Aru, Kecamatan Aru Utara Timur, Kecamatan Aru Tengah, Kecamatan Aru Tengah Timur, Kecamatan Aru Tengah Selatan, dan Kecamatan Aru Selatan Timur (BPS, 2024).

Terbatasnya moda transportasi laut dan minimnya pelabuhan penyebrangan yang menghubungkan sepuluh gugus pulau yang ada di Kabupaten Kepulauan Aru sangat mempengaruhi pola aktifitas dan mobilitas masyarakat secara ekonomi maupun sosial yang berdampak pada lambatnya proses pembangunan pada wilayah tersebut. Sebagai salah satu wilayah kepulauan yang ada di Provinsi Maluku Kabupaten Kepulauan Aru dihadapkan dengan tingkat kesulitan wilayah yang endemik dimana penduduknya tersebar pada pulau-pulau kecil yang terpisah oleh laut dan selat, sulitnya koneksi antarwilayah bahkan dengan high cost transportation service seakan menjadi resiko pembangunan yang tidak mungkin diabaikan. kondisi ini menjadi salah satu pemicu terjadinya disparitas harga barang dan menyebabkan kenaikan harga-harga barang serta tingginya angka kemahalan pada wilayah-wilayah pinggiran yang terisolir. Kondisi ini bahkan menciptakan gaya hidup atau kebiasaan hidup mahal yang menekan masyarakat kalangan menengah ke bawah, terutama bagi masyarakat yang hidup dibawah garis kemiskinan. Pengembangan wilayah Kabupaten Kepulauan Aru cenderung melambat. Hal ini terlihat dari pertumbuhan (growth) ekonomi Kabupaten kepulauan Aru yang selama lima tahun terahir malah mengalami penurunan (degradasi).

Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Kepulauan Aru mencatat PDRB per kapita di Kabupaten Kepulauan Aru periode 2019 adalah 36,59 juta rupiah dan pada tahun 2020 mengalami penurunan menjadi 34,36 juta rupiah, pada periode tahun 2021 mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya yaitu 35,36 juta rupiah, kemudian pada tahun 2022 mengalami kenaikan yaitu 38,31 juta rupiah. Selanjutnya di periode tahun 2023 adanya pertumbuhan sebesar 0,08% dari tahun sebelumnya yaitu 41,33 juta rupiah. Hal ini menunjukkan bahwa adanya pengembangan wilayah, meskipun cenderung lambat, dikarenakan pertumbuhan dibawah 1%.

Pertumbuhan wilayah cenderung melambat ini diduga merupakan dampak dari interaksi keruangan dan mobilisasi atau distribusi barang yang cenderung melemah. Menyikapi permasalahan transportasi yang demikian maka pembangunan wilayah kepulauan harus disikapi secara serius. Keseriusan yang dimaksud tidak semata-mata bahwa harus ada upaya segera untuk mengatasi permasalahan pada bidang transportasi, akan tetapi perlu ditekankan tentang bagaimana langkah strategis yang secara berjangka harus dilakukan agar nantinya dapat mempengaruhi kebijakan pembangunan, sehingga pada jangka waktu tertentu

pembangunan transportasi yang di gadang tidak hanya menjawab permasalahan mobilitas masyarakat dalam menjangkau akses pelayanan publik tetapi lebih pada terwujudnya akselerasi pembangunan secara holistik.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, dapat disimpulkan bahwa peran transportasi laut sangat dibutuhkan dalam mendukung mobilitas masyarakat yang ada di Kabupaten Kepulauan Aru. Oleh karena itu, dalam upaya menjembatani gugus pulau yang tersebar peran transportasi laut memainkan peran penting yang berfungsi sebagai jembatan penghubung yang menghubungkan gugus pulau yang ada di Kepulauan Aru dalam menunjang mobilitas sosial ekonomi masyarakat yang ada di Kabupaten Kepulauan Aru.

Penelitian bertujuan untuk menggambarkan peran sistem transportasi laut dalam mendukung mobilitas kehidupan masyarakat di Kabupaten Kepulauan Aru.

## Metode Penelitian

### a. Jenis Penelitian

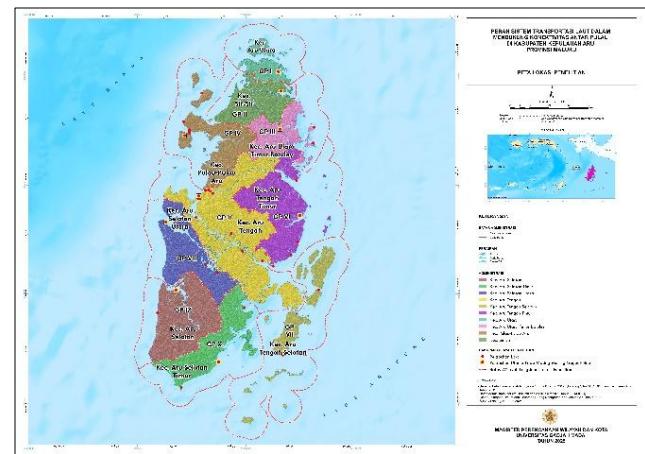
Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif kuantitatif, dimana nantinya pendekatan deduktif ini menggunakan teori secara deduktif dan menempatkannya di awal studi dengan tujuan menguji atau menverifikasi teori dari pada mengembangkannya.

Pendekatan ini digunakan sebagai kerangka kerja untuk melakukan penelitian dengan mengumpulkan data melalui survei lapangan, *indepth interview*, dan observasi langsung pada sepuluh gugus pulau dan diterjemahkan dalam bentuk operasional yang dapat diuji melalui data-data yang telah dikumpulkan yang nantinya dilakukan analisis deskriptif kuantitatif.

### b. Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kabupaten Kepulauan Aru yang terdiri dari sepuluh Gugus Pulau yang tersebar di sepuluh kecamatan. Karena yang menjadi basis dalam penelitian ini adalah transportasi laut maka yang akan menjadi unit analisis adalah pelabuhan utama pada sepuluh Gugus Pulau yang ada di masing-masing ibukota kecamatan di Kabupaten Kepulauan Aru.

Secara khusus terkait dengan lokasi-lokasi pelabuhan utama yang berada pada sepuluh Gugus Pulau merupakan pelabuhan utama dari masing-masing ibukota kecamatan meliputi, Kecamatan Pulau-Pulau Aru, Kecamatan Aru Utara, Kecamatan Aru Utara Timur Batuley, Kecamatan Sir-Sir, Kecamatan Aru Tengah, Kecamatan Aru Tengah Timur, Kecamatan Aru Tengah Selatan, Kecamatan Aru Selatan, Kecamatan Aru Selatan Utara, Kecamatan Aru Selatan Timur.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

### c. Populasi dan Sampel

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini mengacu dari data Badan Pusat Statistik, berupa total jumlah penduduk di Kabupaten Kepulauan Aru. Berdasarkan data yang di peroleh didapatkan lokasi penelitian dengan populasi sebanyak 108.834 jiwa.

Sedangkan sampel penelitian ini merupakan bagian dari populasi yang diambil sebagai sumber data dan dapat mewakili dari seluruh populasi. Sampel dalam penelitian ini adalah (jiwa) yang tinggal di lokasi penelitian. Adapun teknik penarikan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode *purposive sampling* yang dikenal dengan sampling pertimbangan yaitu sampling yang digunakan jika peneliti mempunyai pertimbangan-pertimbangan tertentu di dalam pengambilan sampelnya atau penentuan sampel untuk tujuan tertentu, dengan menggunakan rumus dari Taro Yamane, sehingga diperoleh 399 responden. Pemilihan responden dalam penelitian ini meliputi orang yang akan melakukan perjalanan menggunakan transportasi laut di sepuluh Gugus Pulau yang ada di Kabupaten Kepulauan Aru.

### d. Teknik Pengolahan Data

Pengolahan dan analisis data dalam penelitian ini dilakukan untuk menginterpretasikan hasil penelitian dan temuan di lapangan secara sistematis guna menjawab rumusan masalah dan mencapai tujuan penelitian. Data yang dikumpulkan disederhanakan melalui proses tabulasi dan disajikan dalam bentuk tabel, diagram, grafik, dan visualisasi lainnya agar lebih mudah dipahami. Teknik pengolahan data meliputi tabulasi, crosstab dan pemetaan, yang mendukung pemahaman menyeluruh terhadap pergerakan orang maupun barang dalam melakukan perjalanan di sepuluh Gugus Pulau yang ada di Kabupaten Kepulauan Aru.

Analisis dilakukan dengan pendekatan statistik deskriptif, yang bertujuan menggambarkan data primer dari kuesioner tanpa melakukan generalisasi terhadap populasi terkait peran transportasi laut dalam mendukung mobilitas masyarakat yang ada di Kabupaten Kepulauan Aru. Data

primer yang diperoleh dikombinasikan dengan data sekunder yang nantinya dilakukan analisis menggunakan teknik deskriptif statistik sederhana seperti *crosstab* untuk memberikan gambaran terkait pergerakan perjalanan orang maupun barang di Gugus Pulau

## Hasil dan Pembahasan

Peran transportasi laut dalam mendukung mobilitas masyarakat di Kabupaten Kepulauan Aru mengacu pada hasil analisis pergerakan perjalanan orang dan barang meliputi naik dan turunnya penumpang serta bongkar muat barang pada masing-masing pelabuhan utama yang ada di setiap Gugus Pulau Kabupaten Kepulauan Aru.

### a. Analisis Pergerakan Perjalanan Orang

Analisis pergerakan perjalanan orang pada kondisi ini dilihat berdasarkan data naik dan turun penumpang yang ada di Pelabuhan Dobo sebagai pintu gerbang akses keluar masuk orang dari beberapa gugus pulau, kemudian data tersebut di proporsikan dengan jumlah penduduk pada tiap-tiap gugus pulau. Data proporsi tersebut yang kemudian menjadi dasar matriks asal maupun tujuan pergerakan orang di 10 (sepuluh) gugus pulau yang ada di Kabupaten Kepulauan Aru, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 1.** Analisis Pergerakan Orang di Kabupaten Kepulauan Aru

Gugus Pulau (GP)	GP I	GP II	GP III	GP IV	GP V	GP VI	GP VII	GP VIII	GP IX	GP X	Jumlah
GP I Marlasi (Aru Utara)	28.72	42.66	443.40	127.91	44.54	53.86	33.87	70.33	41.11	886.40	
GP II Leting (Sir-Sir)	26.03	19.59	203.65	58.75	20.46	24.74	15.56	32.30	18.88	419.96	
GP III Kobama (Aru Utara Timur)	40.41	20.47	316.08	91.18	31.75	38.39	24.15	50.14	29.30	641.88	
GP IV Dobo (P.P. Aru)	494.16	250.40	371.88	1115.16	388.34	469.55	295.31	613.17	358.37	4356.35	
GP V Benjina (Aru Tengah)	124.61	63.14	93.77	974.78		97.92	118.40	74.47	154.62	90.37	1792.07
GP VI Kojabi (Aru Tengah Timur)	56.98	28.87	42.88	445.78	128.60		54.15	34.05	70.71	41.33	903.35
GP VII Longgar (Aru Tengah Selatan)	81.13	41.11	61.05	634.62	183.07	63.75		48.48	100.66	58.83	1272.71
GP VIII Tabarpane (Aru Selatan Utara)	36.63	18.56	27.57	286.55	82.66	28.79	34.81		45.45	26.56	587.57
GP IX Jerol (Aru Selatan)	89.40	45.30	67.28	699.33	201.74	70.25	84.94	53.42		64.83	1376.50
GP X Meror (Aru Selatan Timur)	57.47	29.12	43.25	449.60	129.70	45.17	54.61	34.35	71.31		914.59
Jumlah	1006.82	525.70	769.93	4453.79	2118.77	790.99	933.44	613.66	1208.69	729.59	13,151

Sumber: Analisa Data, 2025.

Berdasarkan Tabel 1. matriks asal tujuan diatas interaksi yang tinggi terjadi pada Gugus Pulau IV (Dobo) Kecamatan Pulau-Pulau Aru dengan Gugus Pulau V (Benjina) Kecamatan Aru Tengah yaitu sebanyak 1,115 pergerakan, hal ini dikarenakan keduanya berfungsi sebagai simpul kegiatan produksi barang dan jasa. Sehingga interaksi orang memiliki intensitas yang tinggi. Selain itu juga pergerakan tertinggi masih berada dari dan menuju Gugus Pulau IV (Dobo) Kecamatan Pulau-Pulau Aru yang menggambarkan bahwa akan kebutuhan peregerakan orang dan barang masih terpusat pada perkotaan Dobo, sehingga mobilitas masyarakat masih bergantung sepenuhnya pada fasilitas pelayanan umum yang berada di Kota Dobo.

### b. Analisis Pergerakan Perjalanan Barang

Analisis pergerakan barang dilihat berdasarkan jumlah bongkar muat barang di pelabuhan dobo sebagai simpul transportasi, setelah dilihat data bongkar muat kemudian dipropsikan dengan jumlah produksi komoditi hasil bumi yang tersebar di seluruh gugus pulau. Hasil bumi yang paling tinggi berdasarkan data Badan Pusat Statistik di Gugus Pulau IV (Dobo) Kecamatan Pulau-Pulau Aru dengan total produksi mencapai 22,202 ton pertahun, hal ini mempengaruhi adanya pergerakan barang pada gugus pulau tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 2.** Analisis Pergerakan Barang di Kabupaten Kepulauan Aru

Gugus Pulau (GP)	GP I	GP II	GP III	GP IV	GP V	GP VI	GP VII	GP VIII	GP IX	GP X	Jumlah
GP I Marlasi (Aru Utara)	284	367	564	535	475	460	337	421	490	3,935	
GP II Leting (Sir-Sir)	258	263	404	383	340	330	242	302	351	2,873	
GP III Kobama (Aru Utara Timur)	348	275	546	517	460	445	326	407	474	3,798	
GP IV Dobo (Dobo)	629	497	642	934	831	804	590	736	857	6,520	
GP V Benjina (Aru Tengah)	521	412	532	817	817	688	666	488	609	710	5,442
GP VI Kejabi (Aru Tengah Timur)	608	480	621	953	903	778	570	711	828	6,453	
GP VII Longgar (Aru Tengah Selatan)	693	548	708	1,087	1,030	915	650	811	944	7,387	
GP VIII Tabarpane (Aru Selatan Utara)	365	288	373	572	542	482	467	427	497	4,012	
GP IX Jerol (Aru Selatan)	535	423	546	839	795	707	684	502	729	5,760	
GP X Meror (Aru Selatan Timur)	685	542	700	1,075	1,018	905	877	643	802	7,246	
Jumlah	4,642	3,749	4,752	6,858	6,658	5,803	5,511	4,348	5,226	5,880	53,426

Sumber: Analisa Data, 2025.

Berdasarkan Tabel 2. diatas, pergerakan barang tertinggi terjadi pada 3 (tiga) Gugus Pulau yaitu Gugus Pulau V (Benjina) Kecamatan Aru Tengah menuju Gugus Pulau IV (Dobo) Kecamatan Pulau-Pulau Aru dengan 1,087 ton per tahun, Gugus Pulau X (Meror) Kecamatan Aru Selatan Timur menuju Gugus Pulau IV (Dobo) Kecamatan Pulau-Pulau Aru dengan 1,075 ton per tahun dan Gugus Pulau X (Meror) Kecamatan Aru Selatan Timur menuju Gugus Pulau V (Benjina) Kecamatan Aru Tengah dengan 1,018 ton per tahun, pergerakan barang pada Kabupaten Kepulauan Aru bagian selatan sesuai dengan komoditi unggulan yaitu sektor perikanan dan non perikanan yang merupakan produsen terbesar diantara gugus pulau lainnya, pada tahun 2023 produksi perikanan mencapai 68,829 ton dari keseluruhan gugus pulau, pergerakan menuju Gugus Pulau IV (Dobo) Kecamatan Pulau-Pulau Aru dan gugus pulau V (Benjina) Kecamatan Aru Tengah merupakan perjalanan dalam rangka menjual hasil bumi, mengingat kedua gugus pulau tersebut sebagai simpul distribusi barang. Hal ini mengindikasikan bahwa masyarakat masih bergantung pada barang pokok di Kota Dobo.

## Kesimpulan dan Saran

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa peran tarsnpsortasi laut dalam mendukung mobilitas masyarakat di Kabupaten Kepulauan Aru sesuai dengan potensi interaksi antar Gugus Pulau yang sangat kuat dan mudah diakses dalam menunjang mobilitas masyarakat yang ada I Kepulauan Aru adalah interaksi terhadap Gugus Pulau IV (Dobo) Kecamatan Pualau-Pulau Aru. Penyebabnya adalah

keterpusatan segela jenis kegiatan/aktivitas baik itu aktivitas bongkar muat barang maupun aktifitas penumpang naik dan turun melalui pelabuhan utama menuju ke pelabuhan pada masing-masing gugus pulau membuat masyarakat dengan mudah dapat menjangkau dan mengakses fasilitas umum berupa sarana pemerintahan, pendidikan, kesehatan, serta sarana ekonomi dan perdagangan yang menghubungkan Gugus Pulau IV dengan gugus pulau lainnya yang ada di Kabupaten Kepulauan Aru.

## Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik, 2024. Produk Domestik Regional Bruto Menurut Lapangan Usaha. BPS Kabupaten Kepulauan Aru.
- BPS Kabupaten Kepulauan Aru, 2024. Kabupaten Kepulauan Aru Dalam Angka.
- Jinca, M. Y., Frianto, L., & Aksa, S. K. (2002). Sistem Transportasi Laut Kawasan Timur Indonesia.
- Kaliky, S. (2019). Analisis Sistem Jaringan Konektivitas Antra Wilayah di Provinsi Maluku. Tesis. Program Studi Pascasarjana Geografi. UGM: Yogyakarta.
- Peraturan Daerah Kabupaten Kepulauan Aru Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Kepulauan Aru Tahun 2012-2032.
- Peraturan Gubernur Maluku Nomor 05 Tahun 2009 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Maluku Tahun 2007-2027.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 26 Tahun 2008. Tentang Rencana Tata Ruang Nasional.
- Peraturan Presiden Indonesia Nomor 77 Tahun 2014 Tentang Rencana Tata Ruang Kepulauan Maluku, Jakarta.
- Ralahalu, K.A., Jinca, M.Y., Siahaan, L.D., dan Sihalolo, A., 2013. Pembangunan Transportasi Kepulauan Di Indonesia. Surabaya: Brilian Internasional.
- Sappe, A. R. (2019). Peran dan Strategi Transportasi Laut Terhadap Konektivitas Antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah.
- Undang-Undang Republik Indonesia No 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005 - 2025.