Ranah Research
Journal of Multidisciplinary Research and Development
E-ISSN: 2655-0865
DINASTI RESEARCH
082170743613 ranahresearch@gmail.com https://jurnal.ranahresearch.com

DOI: https://doi.org/10.38035/rrj.v9i1
https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
Received: 7 September 2026 | **Revised:** 26 Oktober 2026 | **Accepted:** 6 November 2026

Ketidakberdayaan Warga Mahakam Ulu dalam Menuntut Hak Keselamatan Transportasi: Perspektif Keadilan Infrastruktur dan Kegagalan Tata Kelola Pelayanan Publik

Ana Oktavia Lilit Samsul[1], Diana[2], Ibnu Ashari.R[3]
[1]Program Studi Administrasi Publik, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda, Indonesia, anaoktavialilit@gmail.com
[2]Program Studi Administrasi Publik, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda, Indonesia, diana.fisip@gmail.com
[3]Program Studi Administrasi Publik, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda, Indonesia, ibnuashari092@gmail.com

Corresponding Author: anaoktavialilit@gmail.com[1]

Abstract: *This study describes the forms of powerlessness experienced by residents of Mahakam Ulu in asserting their right to transportation safety and analyzes how transportation service governance influences this condition, using a descriptive qualitative approach with ten informants selected through purposive and snowball sampling, analyzed through governance theory reinforced by the perspectives of infrastructure justice and community capability/participation. The findings show that residents' powerlessness is formed through four mutually reinforcing layers: the normalization of safety risks, structural compulsion arising from the absence of alternative transportation modes, the narrowing of residents' capability to voice concerns due to minimal effective participation spaces, and the slow government response to complaints. From an infrastructure justice perspective, inequality stems not only from the absence of physical facilities but also from the lack of minimum safety standards at high-risk points, with the heaviest burden borne by vulnerable groups such as pregnant women and people with disabilities. Governance failure stems from the fragmentation of authority across levels of government and weak inter-agency coordination. These three findings interlock, forming a structural cycle that deepens residents' powerlessness. The study recommends strengthening cross-government coordination and establishing accessible, responsive complaint mechanisms in 3T (frontier, outermost, disadvantaged) regions.*

Keyword: *citizen powerlessness, infrastructure justice, public service governance, transportation safety, Mahakam Ulu*

Abstrak: Penelitian ini mendeskripsikan bentuk ketidakberdayaan warga Mahakam Ulu dalam menuntut hak atas keselamatan transportasi serta menganalisis pengaruh tata kelola pelayanan transportasi terhadap kondisi tersebut, menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan sepuluh informan yang dipilih melalui *purposive* dan *snowball sampling*, dianalisis melalui teori tata kelola *(governance)* yang diperkuat perspektif keadilan infrastruktur *(infrastructure*

justice) serta kapabilitas dan partisipasi masyarakat. Hasil penelitian menunjukkan ketidakberdayaan warga terbentuk melalui empat lapisan yang saling menguatkan: normalisasi risiko keselamatan, keterpaksaan struktural akibat ketiadaan alternatif moda transportasi, penyempitan kapabilitas warga untuk bersuara akibat minimnya ruang partisipasi efektif, serta lambannya respons pemerintah atas keluhan mereka. Dari perspektif keadilan infrastruktur, ketimpangan bersumber bukan hanya dari ketiadaan sarana fisik, tetapi juga ketiadaan standar keselamatan minimal di titik rawan, dengan beban lebih berat dirasakan kelompok rentan seperti ibu hamil dan penyandang disabilitas. Kegagalan tata kelola bersumber dari fragmentasi kewenangan lintas tingkat pemerintahan dan lemahnya koordinasi antarlembaga. Ketiga temuan tersebut saling mengunci membentuk lingkaran struktural yang memberatkan ketidakberdayaan warga. Penelitian merekomendasikan penguatan koordinasi lintas pemerintahan serta mekanisme pengaduan yang aksesibel dan responsif di wilayah 3T.

Kata Kunci: ketidakberdayaan warga, keadilan infrastruktur, tata kelola pelayanan publik, keselamatan transportasi, Mahakam Ulu

PENDAHULUAN

Kabupaten Mahakam Ulu merupakan salah satu daerah terdepan, terluar, dan tertinggal (3T) di Provinsi Kalimantan Timur yang memiliki karakteristik geografis berupa perbukitan, hutan tropis, serta jaringan Sungai Mahakam yang berfungsi sebagai urat nadi mobilitas masyarakat. Karakteristik tersebut menyebabkan pembangunan infrastruktur jalan darat belum mampu menjangkau seluruh wilayah secara merata, sehingga transportasi sungai menjadi moda dominan yang menopang aktivitas ekonomi, pendidikan, kesehatan, dan pelayanan pemerintahan masyarakat setempat. Kondisi ini diperkuat oleh temuan empiris yang menunjukkan bahwa transportasi sungai tetap menjadi moda paling efektif dalam menjangkau wilayah pedalaman Mahakam Ulu akibat keterbatasan konektivitas jalan darat, sekalipun moda tersebut masih dihadapkan pada risiko fluktuasi debit air, cuaca ekstrem, dan minimnya infrastruktur pendukung (Anapah dkk., 2025).

Fenomena ketidakberdayaan masyarakat dalam menuntut hak atas keselamatan transportasi ini tidak berdiri sendiri, melainkan diperkuat oleh sejumlah data empiris di lapangan. Pada September 2022, sebuah longboat pengangkut bahan bakar minyak menuju Long Pahangai terbalik di kawasan riam Hulu Sungai Mahakam dan menyebabkan satu anak buah kapal hilang terbawa arus (Metro TV News, 2022). Selain itu, surutnya debit air Sungai Mahakam turut memperbesar risiko kecelakaan, sebagaimana dialami oleh Tasiana, pegawai Sekretariat DPRD Mahulu, yang perahunya menghantam batu di tikungan sungai dalam perjalanan pulang dari Long Apari menuju Ujoh Bilang, perjalanan yang biasanya ditempuh sekitar lima jam melawan arus (Kompas.id, 2025). Setelah itu pada 28 Juli 2025 terjadi kecelakaan speedboat yang mengangkut 16 penumpang di kawasan Riam Panjang, jalur Ujoh Bilang-Long Pahangai, akibat menabrak batu sungai, yang memaksa sebagian penumpang turun dan berjalan kaki menyusuri bebatuan untuk menghindari risiko lebih lanjut (Nomor Satu Kaltim, 2025). Rangkaian kejadian ini menunjukkan bahwa ketergantungan masyarakat terhadap moda transportasi yang belum sepenuhnya memenuhi standar keselamatan mengindikasikan adanya ketidakberdayaan struktural dan keterbatasan alternatif transportasi yang lebih aman memaksa masyarakat untuk terus menggunakan moda yang tersedia apa adanya, sekaligus melemahkan kapasitas mereka untuk menuntut perbaikan kualitas pelayanan dari pemerintah. Padahal, hak atas keselamatan transportasi merupakan hak dasar yang secara eksplisit dijamin oleh kerangka regulasi nasional, sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengamanatkan penyelenggaraan transportasi darat yang selamat dan tertib, serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur standar keselamatan angkutan sungai dan penyeberangan.

Persoalan ketidakberdayaan ini tidak dapat dilepaskan dari kegagalan tata kelola dan lemahnya kapasitas pelayanan publik di sektor transportasi. Secara normatif, penyelenggaraan pelayanan publik semestinya berlandaskan pada asas kepentingan umum, kesamaan hak, akuntabilitas, serta kemudahan dan keterjangkauan (UU No. 25 Tahun 2009). Namun demikian, ketimpangan pembangunan infrastruktur, rendahnya standar keselamatan transportasi sungai, minimnya fasilitas pendukung, serta belum optimalnya pengawasan dan koordinasi antarinstansi mengindikasikan bahwa tata kelola pelayanan transportasi di Mahakam Ulu belum sepenuhnya mampu menjamin keselamatan masyarakat. Kualitas pelayanan publik semestinya tidak diukur semata dari aspek ketersediaan *(availability)*, melainkan juga dari sejauh mana pelayanan tersebut mampu menjamin keselamatan dan pemenuhan hak dasar warga negara, termasuk yang berdomisili di wilayah dengan kondisi geografis yang kompleks (Dwiyanto, 2021). Dalam bingkai keadilan infrastruktur, setiap warga negara idealnya memiliki hak yang setara untuk memperoleh akses terhadap infrastruktur yang aman, layak, dan berkualitas, terlepas dari kondisi geografis wilayah tempat tinggalnya.

Beberapa penelitian terdahulu telah menyinggung isu-isu yang relevan dengan tema ini, namun dengan orientasi yang berbeda dari isu ketidakberdayaan dan keadilan yang menjadi fokus penelitian ini.

Studi komparatif (Anapah dkk., 2025) mengenai efektivitas transportasi darat dan sungai secara kuantitatif menyimpulkan bahwa moda sungai tetap menjadi pilihan paling efektif meskipun dihadapkan pada kendala lingkungan. Penelitian lain oleh (Sianturi dkk., 2025) mengenai pola penggunaan transportasi sungai serta kondisi infrastruktur dermaga dan standar keselamatan pelayaran juga masih berhenti pada aspek teknis penyelenggaraan. Sementara itu Penelitian (Maniley dkk., 2025), mengenai strategi pemerintah daerah dalam mengintegrasikan pembangunan transportasi sungai dengan pemberdayaan masyarakat menemukan bahwa program-program seperti revitalisasi dermaga dan subsidi perahu masih terkendala keterbatasan anggaran serta rendahnya partisipasi masyarakat.

Ketiga penelitian tersebut (Anapah dkk., 2025; Sianturi dkk., 2025; Maniley dkk., 2025) secara kolektif memperlihatkan adanya gap yang signifikan, penelitian-penelitian tersebut masih berfokus pada aspek teknis transportasi, efisiensi moda, dan strategi pembangunan infrastruktur, tanpa mengaitkannya secara eksplisit dengan fenomena ketidakberdayaan masyarakat dalam menuntut hak atas keselamatan transportasi sebagai konsekuensi dari kegagalan tata kelola pelayanan publik. Sejauh penelusuran penulis, belum terdapat kajian yang menempatkan persoalan transportasi di Mahakam Ulu dalam bingkai keadilan infrastruktur dan evaluasi tata kelola pelayanan publik. Kebaruan Penelitian ini terletak pada integrasi kedua perspektif tersebut, keadilan infrastruktur dan tata kelola pelayanan publik untuk membedah ketidakberdayaan masyarakat sebagai fenomena struktural, bukan semata-mata persoalan teknis sarana dan prasarana.

Berdasarkan uraian tersebut, persoalan mendasar yang perlu dijawab bukanlah sekadar sejauh mana efektivitas moda transportasi yang tersedia, melainkan mengapa masyarakat Mahakam Ulu tetap berada dalam kondisi tidak berdaya untuk menuntut hak keselamatan transportasinya di tengah kegagalan tata kelola dan lemahnya pelayanan publik yang semestinya menjamin keadilan infrastruktur bagi seluruh warga negara. Penelitian ini menempatkan Teori tata kelola *(governance)* sebagai teori utama *(grand theory)*, diadaptasi dari kerangka good *governance* UNDP (1997) yang diperkuat dengan kajian tata kelola terbaru dari Ullah & Rahman (2021), dan dioperasionalkan melalui empat dimensi, yaitu akuntabilitas penyelenggara layanan, transparansi perencanaan dan penganggaran infrastruktur, responsivitas terhadap kebutuhan keselamatan masyarakat, serta koordinasi antarlembaga (DPUPR-PKP, Dinas Perhubungan, dan aktor keselamatan lainnya) sebagai perluasan dari prinsip efektivitas dan efisiensi dalam kerangka UNDP tersebut. Dimensi-dimensi tersebut selanjutnya ditelaah melalui dua perspektif pendukung. Pertama, teori keadilan infrastruktur *(infrastructure justice)* dari Martens (2012), yang menempatkan aksesibilitas sebagai ukuran

utama keadilan, digunakan untuk menilai sejauh mana warga Mahakam Ulu memperoleh akses yang setara terhadap infrastruktur transportasi yang aman, terlepas dari kondisi geografis wilayah tempat tinggalnya. Kedua, teori partisipasi/kapabilitas *(participation/capability)* dari Sen (1999) yang diperkuat oleh Robeyns (2017) tentang kapabilitas sebagai kebebasan menjalani hidup yang bernilai, dilengkapi dengan model tangga partisipasi dari Arnstein (1969), digunakan untuk mendeskripsikan bagaimana keterbatasan akses infrastruktur menyempitkan ruang pilihan (kapabilitas) masyarakat sekaligus melemahkan posisi tawar mereka dalam menuntut hak keselamatan transportasi. Ketiga kerangka ini secara bersama digunakan untuk mendeskripsikan fenomena ketidakberdayaan warga Mahakam Ulu dalam menuntut hak keselamatan transportasi. Penelitian dilaksanakan di Kabupaten Mahakam Ulu, Kalimantan Timur, mencakup wilayah sepanjang aliran Sungai Mahakam dari Kecamatan Ujoh Bilang hingga Long Pahangai.

Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

b) Bagaimana bentuk ketidakberdayaan warga Mahakam Ulu dalam menuntut hak atas keselamatan transportasi?
b) Bagaimana Praktik Tata Kelola Pelayanan Transportasi Memengaruhi Ketidakberdayaan Warga Mahakam Ulu?

Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi baik secara teoritis maupun praktis. Secara teoritis, penelitian ini memperkaya kajian tata kelola pelayanan publik dan keadilan infrastruktur dengan menghadirkan perspektif ketidakberdayaan masyarakat sebagai fenomena struktural pada sektor transportasi di wilayah 3T, sekaligus menjadi rujukan pengembangan studi lanjutan mengenai keterkaitan antara *governance, infrastructure justice,* dan *capability* masyarakat pedalaman. Secara praktis, temuan penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi Pemerintah Kabupaten Mahakam Ulu, Dinas Perhubungan, DPUPR-PKP, serta instansi terkait lainnya dalam merumuskan kebijakan tata kelola transportasi darat dan sungai yang lebih akuntabel, partisipatif, dan berorientasi pada pemenuhan hak keselamatan warga.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian ini bertujuan memahami pengalaman, persepsi, dan makna ketidakberdayaan masyarakat dalam memperoleh hak atas keselamatan transportasi, suatu fenomena yang tidak dapat direduksi menjadi angka semata dan menuntut pemahaman kontekstual atas interaksi antara masyarakat dan penyelenggara pelayanan publik. Teori tata kelola *(governance)* (UNDP, 1997; Ullah & Rahman, 2021) sebagai teori utama dioperasionalkan melalui empat dimensi, yaitu akuntabilitas penyelenggara layanan, transparansi perencanaan dan penganggaran infrastruktur, koordinasi antarlembaga (DPUPR-PKP, Dinas Perhubungan, dan aktor keselamatan lainnya), serta responsivitas terhadap kebutuhan keselamatan masyarakat, yang selanjutnya ditelaah melalui perspektif keadilan infrastruktur (Martens, 2012) dan partisipasi/kapabilitas (Sen, 1999; Robeyns, 2017; Arnstein, 1969) untuk mendeskripsikan fenomena ketidakberdayaan warga Mahakam Ulu dalam menuntut hak keselamatan transportasi. Penelitian dilaksanakan di Kabupaten Mahakam Ulu, Kalimantan Timur, mencakup wilayah sepanjang aliran Sungai Mahakam dari Kecamatan Ujoh Bilang hingga Long Pahangai.

Subjek penelitian merupakan pihak-pihak yang memiliki keterlibatan langsung maupun pengetahuan yang memadai mengenai penyelenggaraan transportasi darat dan sungai pada rute Ujoh Bilang-Long Pahangai.

Informan penelitian terdiri atas:

a) Masyarakat pengguna transportasi darat dan sungai rute Ujoh Bilang-Long Pahangai (informan kunci)

   Masyarakat yang secara rutin memanfaatkan transportasi darat dan sungai untuk memenuhi kebutuhan ekonomi, pendidikan, kesehatan, maupun distribusi logistik. Informan

dipilih dengan kriteria berdomisili di Ujoh Bilang atau Long Pahangai, pernah mengalami atau menyaksikan kendala keselamatan transportasi pada salah satu maupun kedua moda dalam lima tahun terakhir, serta bersedia memberikan informasi sesuai kebutuhan penelitian.

b) Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, Perumahan dan Kawasan Permukiman (DPUPR-PKP) Kabupaten Mahakam Ulu (informan kunci)

DPUPR-PKP dipilih karena memiliki kewenangan dalam pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur pendukung transportasi darat dan sungai. Informan dari instansi ini memberikan informasi mengenai perencanaan, pelaksanaan pembangunan, kendala teknis, serta upaya penyediaan infrastruktur yang mendukung keselamatan transportasi.

c) Operator transportasi darat dan sungai rute Ujoh Bilang-Long Pahangai (informan pendukung)

Operator transportasi meliputi pengemudi kendaraan darat dan motoris speedboat maupun longboat yang secara rutin melayani rute Ujoh Bilang-Long Pahangai. Informan ini memberikan informasi mengenai kondisi operasional transportasi, kelaikan sarana, serta risiko keselamatan yang dihadapi selama pelayanan berlangsung.

d) Dinas Perhubungan Kabupaten Mahakam Ulu (informan pendukung)

Dinas Perhubungan dipilih sebagai informan karena memiliki tugas dalam pengaturan, pengawasan, dan pembinaan penyelenggaraan transportasi darat maupun sungai. Informasi yang diperoleh meliputi mekanisme pengawasan keselamatan, pelaksanaan regulasi, serta koordinasi antarinstansi dalam penyelenggaraan transportasi.

e) Aktor keselamatan transportasi: Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD) Kabupaten Mahakam Ulu (informan pendukung)

Sebagai aktor yang memiliki kewenangan langsung dalam penanganan kecelakaan, evakuasi, dan mitigasi risiko keselamatan transportasi sungai, guna melengkapi analisis tata kelola dengan data mengenai frekuensi kejadian, respons kedaruratan, dan koordinasi lintas sektor dalam penanganan keselamatan di rute Ujoh Bilang-Long Pahangai.

Penentuan informan dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* untuk informan dari DPUPR-PKP, Dinas Perhubungan, dan BPBD, karena dipilih berdasarkan kewenangan, kompetensi, serta keterlibatannya dalam penyelenggaraan transportasi di Kabupaten Mahakam Ulu. Sementara itu, informan masyarakat pengguna transportasi dan operator transportasi ditentukan melalui teknik *snowball sampling*, mengingat keberadaan informan yang memenuhi kriteria penelitian tidak seluruhnya teridentifikasi dalam data administratif sehingga diperlukan rekomendasi dari informan sebelumnya.

Jumlah informan dalam penelitian ini tidak ditetapkan berdasarkan target kuantitas, melainkan mengacu pada prinsip kejenuhan data *(data saturation)*, yaitu proses pengumpulan data dihentikan ketika informasi yang diperoleh telah berulang dan tidak ditemukan lagi informasi baru yang relevan dengan fokus penelitian. Berdasarkan prinsip tersebut, penelitian ini melibatkan 10 orang informan, yang terdiri atas 5 orang masyarakat pengguna transportasi, 1 orang pejabat atau staf DPUPR-PKP, 2 orang operator transportasi, 1 orang pejabat Dinas Perhubungan, dan 1 orang pejabat BPBD Kabupaten Mahakam Ulu. Komposisi informan tersebut dinilai telah mampu mewakili perspektif pengguna layanan, penyedia infrastruktur, pelaksana transportasi, regulator, serta pihak yang menangani aspek keselamatan sehingga memenuhi kebutuhan data penelitian.

Informan masyarakat pengguna transportasi dan DPUPR-PKP berperan sebagai sumber data primer utama, sedangkan operator transportasi, Dinas Perhubungan, dan BPBD berfungsi sebagai informan pendukung untuk melakukan triangulasi dan *cross-check* terhadap data mengenai aspek teknis operasional, regulasi, pengawasan keselamatan, serta penanganan kedaruratan dalam penyelenggaraan transportasi darat dan sungai pada rute Ujoh Bilang-Long Pahangai.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian ini menyajikan hasil analisis data penelitian mengenai ketidakberdayaan warga Mahakam Ulu dalam menuntut hak atas keselamatan transportasi, yang dibahas melalui tiga tema utama: bentuk ketidakberdayaan warga, perspektif keadilan infrastruktur, dan kegagalan tata kelola pelayanan publik.

Bentuk Ketidakberdayaan Warga dalam Menuntut Hak

Temuan penelitian menunjukkan bahwa ketidakberdayaan warga Mahakam Ulu tidak muncul dalam bentuk protes atau tuntutan terbuka, melainkan dalam bentuk yang lebih halus: normalisasi risiko, keterpaksaan akibat ketiadaan pilihan moda transportasi, penyelesaian persoalan keselamatan secara mandiri, serta lambannya respons pemerintah terhadap keluhan warga.

Bentuk pertama ketidakberdayaan tampak dari cara warga memaknai kondisi transportasi yang berisiko sebagai sesuatu yang wajar. Ketika ditanya mengenai persepsinya, seorang informan menjawab singkat bahwa kondisi tersebut *"sudah wajar, soalnya sudah dari lama"* (Warga (M.N), wawancara, 17 Agustus 2026). Pernyataan ini menunjukkan adanya proses normalisasi risiko yang berlangsung dalam jangka waktu panjang, di mana kondisi yang secara objektif membahayakan keselamatan justru tidak lagi dipersepsikan sebagai masalah yang perlu dituntut penyelesaiannya, melainkan sebagai bagian tak terpisahkan dari kehidupan sehari-hari.

Normalisasi ini berkaitan erat dengan bentuk kedua, yaitu keterpaksaan struktural akibat ketiadaan pilihan moda transportasi. Warga secara konsisten menyampaikan bahwa pilihan mereka sangat terbatas dan berubah mengikuti musim: pada musim kemarau jalur sungai tidak dapat dilalui akibat surutnya debit air sehingga jalur darat menjadi satu-satunya pilihan, sementara pada musim hujan kondisi berbalik dan jalur darat sulit ditempuh. Kondisi ini turut mendorong naiknya harga bahan pokok, yang oleh seorang informan secara eksplisit dinamai sebagai kondisi *"tidak berdaya"* (Warga (Y.I), wawancara, 17 Agustus 2026). Pernyataan ini memperlihatkan bahwa pilihan moda transportasi bukan hasil preferensi, melainkan konsekuensi langsung dari keterbatasan infrastruktur yang berdampak pada aspek ekonomi warga.

Keterpaksaan ini mendorong warga mengembangkan strategi mitigasi risiko secara mandiri sejak sebelum perjalanan dimulai, alih-alih mengandalkan jaminan keselamatan dari penyedia layanan. Salah satu informan menuturkan bahwa keputusan bepergian, terutama bersama anggota keluarga yang membawa anak kecil, selalu didahului musyawarah internal keluarga untuk mempertimbangkan cuaca dan titik riam yang akan dilalui (Warga (L.L), wawancara, 21 Agustus 2026). Pola ini menegaskan bahwa keselamatan bergeser menjadi tanggung jawab individu dan keluarga, bukan hasil jaminan sistem pelayanan publik.

Ketidakberdayaan ini pada akhirnya diperparah oleh persepsi warga terhadap lambannya respons pemerintah atas keluhan mereka. Seorang informan menyatakan bahwa lambatnya tanggapan dan kurangnya keterdengaran suara warga menjadi alasan utama sulitnya menuntut hak, sembari menegaskan bahwa percepatan pembangunan jalur darat adalah kebutuhan yang paling mendesak (Warga (B.U), wawancara, 3 Agustus 2026).

Secara keseluruhan, keempat bentuk temuan tersebut dapat dibaca sebagai fenomena penyempitan kapabilitas *(capability)* warga Mahakam Ulu dalam pengertian Sen (1999), yaitu berkurangnya kebebasan substantif individu untuk menjalani hidup yang mereka anggap bernilai akibat terbatasnya pilihan riil yang tersedia. Ketiadaan alternatif moda transportasi yang aman bukan sekadar persoalan teknis sarana, melainkan penyempitan ruang pilihan *(capability set)* warga sebagaimana ditegaskan Robeyns (2017), yang pada gilirannya melemahkan posisi tawar mereka untuk menuntut perbaikan layanan. Dilihat dari model tangga partisipasi Arnstein (1969), relasi antara warga dan pemerintah dalam kasus ini cenderung berhenti pada anak tangga rendah, yakni sebatas informing atau bahkan *non-participation*,

karena keluhan warga diterima namun jarang ditindaklanjuti secara substantif melalui mekanisme yang jelas. Ketidakberdayaan warga Mahakam Ulu dengan demikian bukan sekadar ketiadaan suara, melainkan produk dari struktur pelayanan yang tidak menyediakan ruang partisipasi efektif dan kapabilitas yang memadai bagi warga untuk menuntut haknya (Arnstein, 1969; Sen, 1999; Robeyns, 2017). Temuan ini sejalan dengan argumen bahwa masyarakat dalam situasi ketidakberdayaan struktural sering kali tidak memiliki alternatif pilihan lain ketika berhadapan dengan monopoli birokrasi penyedia layanan (Lestari & Santoso, dalam Jurnal JUISPOL).

Temuan ini memperluas kajian terdahulu yang cenderung berhenti pada aspek teknis dan efisiensi moda transportasi. Anapah dkk. (2025) menyimpulkan bahwa transportasi sungai tetap menjadi moda paling efektif di Mahakam Ulu meskipun dihadapkan pada kendala lingkungan, namun belum mengaitkan efektivitas tersebut dengan dimensi kapabilitas atau partisipasi warga dalam menuntut haknya. Demikian pula Sianturi dkk. (2025) yang berfokus pada kondisi infrastruktur dermaga dan standar keselamatan pelayaran, serta Maniley dkk. (2025) yang menyoroti kendala anggaran dan rendahnya partisipasi masyarakat dalam program pemberdayaan, keduanya belum membedah mengapa partisipasi tersebut rendah dari sudut pandang penyempitan kapabilitas. Penelitian ini menunjukkan bahwa rendahnya partisipasi yang ditemukan Maniley dkk. (2025) dapat dijelaskan lebih jauh sebagai konsekuensi dari lemahnya kapabilitas warga dan posisi tawar mereka yang secara struktural rendah dalam tangga partisipasi Arnstein.

Kontribusi temuan ini terletak pada penempatan ketidakberdayaan warga bukan sebagai kondisi given akibat geografis semata, melainkan sebagai hasil interaksi antara kapabilitas yang menyempit dan ruang partisipasi yang minim, dua dimensi yang selama ini luput dari kajian transportasi di Mahakam Ulu yang lebih berorientasi teknis. Implikasinya, intervensi kebijakan tidak cukup hanya berupa pembangunan sarana fisik, tetapi juga perlu membuka ruang partisipasi bermakna bagi warga dalam perencanaan dan pengawasan layanan transportasi.

Perspektif Keadilan Infrastruktur

Ketimpangan yang dialami warga Mahakam Ulu mencerminkan persoalan keadilan distributif dalam penyediaan infrastruktur transportasi. Sebagaimana ditegaskan dalam kajian mengenai hak asasi manusia dan distribusi fasilitas transportasi, keadilan akses transportasi merupakan hak dasar yang memengaruhi kehidupan setiap individu, sehingga distribusi fasilitas transportasi yang tidak merata berpotensi menyinggung hak asasi warga di wilayah terpencil (Saputra, 2023). Prinsip ini turut ditegaskan oleh pandangan bahwa infrastruktur transportasi seharusnya mengandung makna keadilan bagi kemakmuran dan kesejahteraan rakyat (Kementerian Perhubungan, dalam Fakultas Teknik UGM, 2020).

Minimnya keadilan infrastruktur ini dikonfirmasi langsung oleh operator moda transportasi yang setiap hari melintasi titik-titik berbahaya di sepanjang rute. Operator jalur darat mengidentifikasi turunan dan tanjakan gunung sebagai titik paling berbahaya, terutama karena jalan tersebut belum diperkeras dengan sirtu sehingga menjadi licin pada musim hujan (Operator jalur darat (V.I), wawancara, 23 Agustus 2026). Persoalan yang lebih sistemik diungkapkan oleh operator jalur sungai, yang menyebutkan bahwa titik-titik riam berisiko tinggi di sepanjang rute *"belum tersedia dukungan infrastruktur keselamatan yang memadai, seperti rambu-rambu peringatan, dermaga yang mendukung keselamatan, maupun pos pemantauan"* (Operator jalur sungai (S), wawancara, 26 Agustus 2026).

Kedua temuan ini memperlihatkan bahwa persoalan keadilan infrastruktur di Mahakam Ulu bukan hanya soal ketiadaan jalan atau dermaga secara fisik, melainkan juga ketiadaan elemen keselamatan minimal yang seharusnya menyertai infrastruktur transportasi. Dalam kerangka keadilan infrastruktur Martens (2012), yang menempatkan aksesibilitas sebagai ukuran utama keadilan, kesenjangan ini menegaskan bahwa akses yang tersedia bagi warga Mahakam Ulu bersifat aksesibilitas semu *(nominal accessibility)*: secara fisik jalur dapat

dilalui, namun tanpa jaminan keselamatan minimal yang setara dengan wilayah lain, sehingga akses tersebut tidak dapat dikatakan adil dalam pengertian substantif.

Ketimpangan infrastruktur ini membawa dampak yang tidak merata antarkelompok warga dan cenderung membebani kelompok rentan secara lebih berat. Salah seorang informan menjelaskan bahwa pada musim kemarau, medan jalan darat yang belum diperkeras menimbulkan guncangan yang membahayakan ibu hamil, sementara pada musim hujan ketika jalur sungai menjadi pilihan utama, penyandang disabilitas justru berada pada posisi paling dirugikan karena tidak dapat menggunakan jalur setapak alternatif yang biasa dipakai penumpang lain untuk menghindari risiko saat speedboat melintasi riam, sehingga mereka terpaksa tetap berada di dalam kendaraan pada titik yang paling berbahaya (Warga (Y.I), wawancara, 17 Agustus 2026). Perbedaan dampak ini sejalan dengan penekanan Sen (1999) dan Robeyns (2017) bahwa infrastruktur yang sama dapat menghasilkan kapabilitas yang berbeda bagi setiap individu, bergantung pada faktor konversi personal seperti kondisi fisik dan kesehatan infrastruktur mitigasi risiko yang secara formal tersedia bagi seluruh warga pada praktiknya tidak dapat diakses secara setara oleh kelompok rentan, sehingga ketimpangan infrastruktur berlapis dengan ketimpangan kapabilitas antarkelompok.

Temuan ini sejalan dengan pengakuan bahwa pembangunan transportasi yang berkeadilan belum sepenuhnya dapat dinikmati oleh kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, lansia, ibu hamil, dan anak-anak, terutama di wilayah tertinggal, terdepan, dan terluar (Kementerian Perhubungan, dalam Kabar SDGs, 2026), sekaligus menegaskan bahwa kelompok rentan berhak atas kemudahan aksesibilitas dan perlakuan khusus dalam pelayanan publik sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Kementerian PANRB, dalam menpan.go.id, 2025). Kondisi di Mahakam Ulu menunjukkan bahwa jaminan normatif tersebut belum sepenuhnya terwujud dalam praktik di lapangan, sehingga persoalan keadilan infrastruktur di wilayah ini bersifat berlapis: bukan hanya kesenjangan antarwilayah, tetapi juga kesenjangan antarkelompok warga dalam menikmati infrastruktur transportasi yang tersedia.

Temuan ini memperdalam kajian Sianturi dkk. (2025) yang mendeskripsikan kondisi infrastruktur dermaga dan standar keselamatan pelayaran secara teknis, namun belum menyoroti bagaimana standar tersebut berdampak berbeda pada kelompok rentan. Kontribusi penelitian ini adalah memperluas fokus evaluasi infrastruktur transportasi di wilayah 3T dari sekadar kecukupan teknis menjadi kecukupan yang inklusif bagi kelompok rentan, sehingga kebijakan pembangunan infrastruktur ke depan perlu disertai standar keselamatan yang secara eksplisit mempertimbangkan kebutuhan kelompok tersebut.

Perspektif Kegagalan Tata Kelola Pelayanan Publik

Kegagalan tata kelola tercermin dari lemahnya mekanisme akuntabilitas dan koordinasi lintas tingkat pemerintahan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi yang aman di wilayah 3T. Temuan ini sejalan dengan kajian yang mengidentifikasi bahwa rendahnya kualitas pelayanan publik di Indonesia dipengaruhi oleh faktor sumber daya aparatur, lemahnya implementasi kebijakan, serta belum konsistennya penerapan prinsip tata kelola pemerintahan yang baik (Jurnal Caraka Prabu, 2017).

Persoalan ini terkonfirmasi dari hasil wawancara dengan pihak Dinas PUPR, yang mengungkapkan bahwa kendala utama perbaikan infrastruktur bukan terletak pada ketiadaan program, melainkan pada keterbatasan anggaran: *"kondisi geografis di jalur ini tentunya membutuhkan anggaran yang tidak sedikit"* (Informan Dinas PUPR (A.A), wawancara, 4 Agustus 2026).

Pernyataan ini sejalan dengan data mengenai status kewenangan jalan di Mahakam Ulu. Ruas jalan utama yang menghubungkan Tering (Kutai Barat) hingga Long Bagun dan Long Pahangai berstatus jalan provinsi, sehingga kewenangannya berada di tangan Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur, sementara ruas lanjutan menuju Long Apari menjadi kewenangan

pemerintah pusat melalui APBN. Anggota Komisi V DPR RI Dapil Kalimantan Timur menegaskan bahwa status jalan dari Tering menuju Long Bagun maupun dari Long Bagun ke Long Pahangai adalah jalan provinsi sehingga menjadi kewenangan Pemerintah Provinsi (Suara Irwan, 2023). Pendanaannya bersumber dari kombinasi Kementerian PUPR, APBD Provinsi, dan skema kontrak tahun jamak *(multiyears)*, dengan Kementerian Pekerjaan Umum melalui Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur memfokuskan penanganan pada ruas Tering menuju Long Bagun sepanjang 142,38 kilometer yang ditargetkan rampung akhir 2027, dengan anggaran sekitar Rp400 miliar menggunakan skema tahun jamak (Eksposkaltim, 2026). Sementara itu, ruas Ujoh Bilang - Long Pahangai - Long Apari sepanjang sekitar 250 kilometer, meski pembukaannya sudah dimulai, masih belum berjalan maksimal, sebagaimana Wakil Ketua DPRD Kaltim menyampaikan bahwa pembangunannya menjadi kewenangan pemerintah pusat melalui dana APBN, meski Pemerintah Provinsi Kaltim berulang kali menyuarakan pentingnya percepatan pembangunan akses tersebut (Editorial Kaltim, 2025).

Struktur kewenangan ini menunjukkan bahwa keterbatasan yang dihadapi Dinas PUPR kabupaten mencerminkan persoalan yang lebih struktural: sebagian besar infrastruktur transportasi darat yang paling dibutuhkan warga berada di luar jangkauan kewenangan fiskal pemerintah kabupaten. Bahkan pelaksana proyek di tingkat pusat sendiri mengakui bahwa pembangunan infrastruktur jalan di Mahakam Ulu dihadapkan pada medan yang berat serta keterbatasan anggaran (Eksposkaltim, 2026), pengakuan yang senada dengan pernyataan Dinas PUPR kabupaten di atas.

Harapan operator lapangan turut memperkuat gambaran kegagalan tata kelola ini. Operator jalur darat berharap adanya perbaikan konkret berupa pembuatan saluran air di beberapa titik rawan longsor serta pemberian sirtu pada ruas jalan yang licin (Informan operator darat (V.I), wawancara, 23 Agustus 2026), sementara operator jalur sungai menyoroti rusaknya jalur setapak dan jembatan alternatif keselamatan di titik riam akibat kayu yang menghalangi akses dan struktur yang patah, serta perlunya pemeliharaan berkala agar jalur tersebut tetap dapat digunakan dengan aman (Informan operator sungai (S), wawancara, 26 Agustus 2026). Kedua pernyataan ini mengungkap bahwa kegagalan tata kelola tidak hanya terjadi pada tahap pembangunan infrastruktur baru, tetapi juga pada tahap pemeliharaan infrastruktur yang sudah ada.

Kesenjangan antara kewenangan dan kebutuhan inilah yang pada akhirnya dirasakan langsung oleh warga sebagai lambannya respons terhadap keluhan mereka, sebagaimana telah disampaikan pada bagian sebelumnya (Warga (B.U), wawancara, 3 Agustus 2026). Keluhan ini bukan tanpa dasar: proses pembangunan jalan strategis di Mahakam Ulu yang menjadi kewenangan pusat dan provinsi baru ditargetkan rampung pada 2027, lebih dari satu dekade setelah kabupaten ini dimekarkan pada 2012, sementara komitmen bahwa Mahakam Ulu berhak atas keadilan pembangunan infrastruktur belum sepenuhnya terwujud dalam kecepatan realisasi di lapangan (Suara Irwan, 2023).

Secara teoretis, temuan ini menunjukkan bahwa keempat dimensi tata kelola *(governance)* yang diadaptasi dari UNDP (1997) dan diperkuat Ullah & Rahman (2021) belum berjalan secara optimal di Mahakam Ulu. Dimensi akuntabilitas dan responsivitas tercermin dari lambannya tindak lanjut keluhan warga, dimensi transparansi perencanaan dan penganggaran tampak dari ketidakjelasan warga mengenai skema pembagian kewenangan antara kabupaten, provinsi, dan pusat, sementara dimensi koordinasi antarlembaga tercermin paling jelas dari fragmentasi kewenangan jalan yang membuat Dinas PUPR kabupaten tidak dapat menangani ruas-ruas yang justru paling dibutuhkan warga.

Temuan ini melengkapi kajian Maniley dkk. (2025) yang menemukan bahwa program revitalisasi dermaga dan subsidi perahu di Mahakam Ulu masih terkendala keterbatasan anggaran. Penelitian ini menunjukkan bahwa keterbatasan anggaran tersebut bukan semata persoalan efisiensi alokasi di tingkat kabupaten, melainkan konsekuensi struktural dari posisi pemerintah kabupaten yang tidak memiliki kewenangan fiskal atas sebagian besar ruas jalan

yang paling dibutuhkan warganya. Kontribusi temuan ini adalah menunjukkan bahwa kegagalan tata kelola pelayanan transportasi di wilayah 3T seperti Mahakam Ulu bersifat *multilevel governance failure*, sehingga solusi yang efektif memerlukan penguatan koordinasi lintas tingkat pemerintahan, bukan hanya perbaikan kapasitas pemerintah kabupaten semata.

Dengan demikian, kegagalan tata kelola pelayanan publik di Mahakam Ulu tidak dapat dilihat semata sebagai kelalaian aparat di tingkat kabupaten, melainkan sebagai persoalan struktural yang bersumber dari pola relasi kewenangan dan prioritas anggaran antara pemerintah kabupaten, provinsi, dan pusat.

Keterkaitan Antartema: Lingkaran Ketidakberdayaan

Ketiga tema di atas saling berkaitan erat membentuk suatu lingkaran struktural. Kegagalan tata kelola yang tampak dari fragmentasi kewenangan antarlembaga dan lambannya koordinasi antara pemerintah kabupaten, provinsi, dan pusat menyebabkan ketimpangan distribusi infrastruktur transportasi, baik dari segi kuantitas maupun standar keselamatan yang menyertainya. Ketimpangan ini kemudian dirasakan warga dan operator dalam bentuk titik-titik berbahaya yang dibiarkan tanpa penanganan, serta jalur mitigasi risiko yang tidak dipelihara. Pada gilirannya, kondisi ini memberatkan posisi warga sebagai pihak yang tidak berdaya dalam menuntut haknya.

Dengan demikian, ketidakberdayaan warga Mahakam Ulu bukan sekadar akibat dari kondisi geografis yang sulit, melainkan hasil dari interaksi struktural antara ketimpangan infrastruktur dan kegagalan tata kelola pelayanan publik lintas tingkat pemerintahan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa ketidakberdayaan warga Mahakam Ulu dalam menuntut hak keselamatan transportasi bukan muncul begitu saja, melainkan terbentuk dari kebiasaan menganggap risiko sebagai hal yang wajar, tidak adanya pilihan moda transportasi lain, serta kebiasaan menyelesaikan masalah sendiri karena keluhan mereka jarang direspons cepat oleh pemerintah. Di sisi lain, ketimpangan infrastruktur yang ada tidak semata-mata berkaitan dengan ketersediaan jalan atau dermaga yang belum dibangun, tetapi juga mencakup pemenuhan standar keselamatan dan pemeliharaan infrastruktur yang telah tersedia. Persoalan ini makin rumit karena sebagian besar kewenangan pembangunan jalan di wilayah ini berada di tangan provinsi dan pusat, sementara pemerintah kabupaten sendiri terbatas secara anggaran maupun kewenangan. Ketiga hal ini pada akhirnya saling mengunci satu sama lain: tata kelola yang lemah membuat infrastruktur timpang, dan infrastruktur yang timpang itu membuat warga semakin tidak punya daya untuk menuntut haknya.

Saran

Berdasarkan temuan penelitian ini, dapat disampaikan beberapa saran sebagai berikut:

a) Bagi pemerintah pusat dan provinsi, disarankan untuk mempercepat pelaksanaan pembangunan infrastruktur transportasi di titik-titik rawan, serta memastikan tersedianya anggaran pemeliharaan berkala, mengingat kegagalan tata kelola tidak hanya terjadi pada tahap pembangunan, tetapi juga pada tahap pemeliharaan infrastruktur yang telah ada.
b) Bagi pemerintah kabupaten, disarankan untuk membangun mekanisme pengaduan masyarakat yang lebih aksesibel dan responsif, guna memastikan keluhan warga terkait keselamatan transportasi dapat ditindaklanjuti secara memadai, alih-alih dibiarkan menjadi kondisi yang dianggap wajar.
c) Bagi instansi terkait, khususnya Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang serta Dinas Perhubungan, disarankan untuk memperkuat koordinasi lintas sektor dalam penanganan infrastruktur transportasi darat dan air, mengingat kedua moda tersebut saling melengkapi dalam mobilitas warga sehari-hari.

Bagi penelitian selanjutnya, disarankan untuk melibatkan informan dari pemerintah provinsi dan pemerintah pusat secara langsung, sehingga analisis mengenai kegagalan tata kelola pelayanan publik dapat diperoleh secara lebih komprehensif dan tidak hanya bersumber dari data sekunder

REFERENSI

Anapah, F. M., & Putranto, L. S. (2025). Perbandingan efisiensi transportasi di daerah Mahakam Ulu. JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil, 8(1), 323-334.

Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. Journal of the American Institute of Planners, 35(4), 216-224.

Dwiyanto, A. (2021). Manajemen pelayanan publik: Peduli, inklusif, dan kolaboratif (Edisi ke-3). Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Editorial Kaltim. (2025, Juli 28). DPRD Kaltim Jelaskan Progres Pembangunan Akses Jalan di Mahakam Ulu. https://editorialkaltim.com/dprd-kaltim-jelaskan-progres-pembangunan-akses-jalan-di-mahakam-ulu/

Eksposkaltim. (2026). Keterbatasan Anggaran dan Medan Berat Bayangi Pembangunan Jalan Mahakam Ulu. https://eksposkaltim.com/berita/keterbatasan-anggaran-dan-medan-berat-bayangi-pembangunan-jalan-mahakam-ulu-18190.html

Fakultas Teknik UGM. (2020, Februari 21). Menhub: Dua Aspek Infrastruktur Transportasi Yaitu Keadilan dan Keberlanjutan. https://ft.ugm.ac.id/menhub-dua-aspek-infrastruktur-transportasi-yaitu-keadilan-dan-keberlanjutan/

Jurnal Caraka Prabu. (2017). Faktor Penyebab Belum Optimalnya Kualitas Penyelenggaraan Pelayanan Publik dalam Birokrasi Pemerintahan.

Kabar SDGs. (2026, Mei 21). Kemenhub Perkuat Komitmen Layanan Transportasi Inklusif bagi Kelompok Rentan. https://kabarsdgs.com/sustainability/2026/05/25496/kemenhub-perkuat-komitmen-layanan-transportasi-inklusif-bagi-kelompok-rentan/

Kementerian PANRB. (2025, Desember 15). Gelorakan Pelayanan Publik Inklusif, Menteri PANRB: Inklusivitas Jadi Keharusan di Tiap Layanan. https://www.menpan.go.id/site/berita-terkini/gelorakan-pelayanan-publik-inklusif-menteri-panrb-inklusivitas-jadi-keharusan-di-tiap-layanan

Kompas.id. (2025, 29 Juli). Serasa berhadapan dengan maut saat Sungai Mahakam surut. https://www.kompas.id/artikel/serasaberhadapan-dengan-maut-saat-sungai-mahakam-surut.

Lestari, R. A., & Santoso, S. A. Pelayanan Publik dalam Good Governance. Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (JUISPOL).

Maniley, M., Roekminiati, S., & Kamariyah, S. (2025). Strategi pemerintah daerah dalam menyelaraskan pembangunan transportasi dan pemberdayaan masyarakat di sepanjang aliran Sungai Mahakam Ulu. MULTIPLE: Journal of Global and Multidisciplinary, 3(8), 5685-5698.

Martens, K. (2012). Justice in transport as justice in accessibility: applying Walzer's "Spheres of Justice" to the transport sector. Transportation, 39(6), 1035-1053.

Metro TV News. (2022). Kapal long boat terbalik di Sungai Mahakam, seorang ABK hilang. https://www.metrotvnews.com/play/kELC1l38-kapal-long-boat-terbalik-di-sungai-mahakam-seorang-abk-hilang.

Republik Indonesia. (2008). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64.

Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 112.

Robeyns, I. (2017). Wellbeing, Freedom and Social Justice: The Capability Approach Re-Examined. Cambridge: Open Book Publishers.

Saputra, K. A. (2023). Keadilan & Transportasi: Membahas HAM dalam Distribusi Fasilitas Transportasi. Jurnal Hukum, Politik dan Ilmu Sosial, 2(4), 216-222. https://doi.org/10.55606/jhpis.v2i4.2683

Sen, A. (1999). Development as Freedom. Oxford: Oxford University Press.

Sianturi, L. S. A. D. R., Long, F. E., Sandjaja, G., & Angkat, H. R. S. (2025). Analisis penggunaan transportasi sungai di wilayah Mahakam Ulu. JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil, 8(3), 909-918.

Suara Irwan. (2023, Januari 27). Terkait Jalan Mahakam Ulu, Ini Penjelasan Dr. H. Irwan. https://suarairwan.com/2023/01/23/terkait-jalan-mahakam-ulu-ini-penjelasan-dr-h-irwan-anggota-dpr-ri-dapil-kaltim/

Ullah, M. N., & Rahman, M. S. (2021). Good Governance in Bangladesh: A Study of World Governance Indicators. Indonesian Journal of Social Research (IJSR), 3(3), 201-216.

United Nations Development Programme (UNDP). (1997). Governance for sustainable human development: A UNDP policy document. New York: UNDP.

Wanto, T. U. (2025, 30 Juli). Cerita korban selamat speedboat karam di Riam Panjang Mahulu: Tak menyangka masih hidup! Nomor Satu Kaltim. https://nomorsatukaltim.disway.id/read/60885/cerita-korban-selamat-speedboat-karam-di-riam-panjang-mahulu-tak-menyangka-masih-hidup.