

TUGAS AKHIR

**TINJAUAN KEBERADAAN PELABUHAN AWERANGE
TERHADAP PERKEMBANGAN
KABUPATEN BARRU**



Oleh :

MUDRIKAH

4595042003 / 9951111010019

**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS "45"
MAKASSAR
2001**

HALAMAN PENERIMAAN

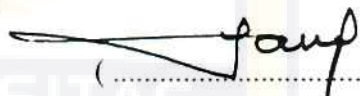
Berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas "45" Makassar, Nomor SK 299 / 01 / U-45 / V / 2001 Tanggal 21 Mei 2001 tentang PANITIA dan TIM PENGUJI TUGAS AKHIR, maka :

Pada hari / tanggal : **Sabtu / 2 Juni 2001**
Skripsi atas Nama : **Mudrikah**
Nomor Pokok / Nirm : **4595042003 / 9951111010019**

Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar setelah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Skripsi untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana jenjang Strata Satu (S-1) pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar.

Pengawas Umum

DR. Andi Jaya Sose, SE, MBA.
(Rektor Universitas "45" Makassar)


()

Tim Penguji Tugas Akhir

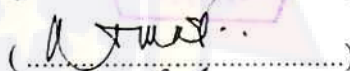
Ketua : Ir. H. Louis Santoso, MSi

()

Sekretaris : Ir. Rudi Latief, MSi

()

Anggota : - Ir. H. Ahmad Asiri, MSi

()

- Ir. Murshal Manaf, MSP

()

- Ir. Chaeruddin C. Maddi, MSi

()


- Prof. Dr. Ing. M. Yamin Jinca, MSTr

()

- Ir. Mislihah Idrus, MSTr

()

- Ir. Agus Salim, MSi

()

Disahkan :

Rektor Universitas "45"
Makassar


DR. Andi Jaya Sose, SE, MBA

Diketahui :

Ketua Jurusan Planologi
Fakultas Teknik Universitas "45"
Makassar

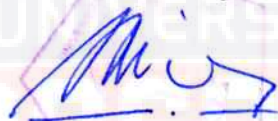

Ir. Syafri
NIR. D. 450202

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL SKRIPSI TINJAUAN KEBERADAAN PELABUHAN
AWERANGE TERHADAP PERKEMBANGAN
KABUPATEN BARRU

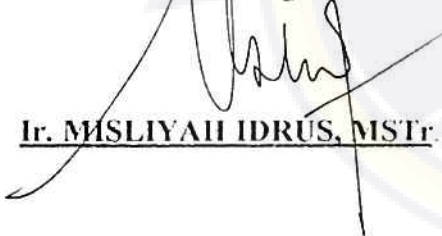
NAMA MAHASISWA MUDRIKAH
STAMBUK 4595042003 / 9951111010019
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI

Disetujui Oleh Komisi Pembimbing
Pembimbing I



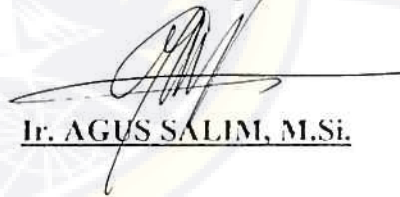
Prof. Dr. Ing. M. YAMIN JINCA, MStR.

Pembimbing II



Ir. MSLIYAH IDRUS, MStR.

Pembimbing III



Ir. AGUS SALIM, M.Si.

Mengetahui,

Dekan Fakultas Teknik
Universitas "45" Makassar



Ir. MURSYID MUSTAFA, M.Si.

NIP. 131 914 693

Ketua Jurusan Planologi
Universitas "45" Makassar



Ir. SYAFERI

NIK ID 450203

KATA PENGANTAR



Puji Syukur kehadirat Allah SWT, atas Segala Rahmat dan Karunia-Nya, karena atas izin dan perkenan-Nyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi guna memperoleh gelar sarjana teknik pada Fakultas Teknik Jurusan Planologi Universitas "45" Makassar.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, karena itu penulis senantiasa mengharapkan saran dan kritik yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Kepada kedua orang tua penulis yang tercinta Ayahanda Djabbar Rachim dan Ibunda H. Rahmatiah Rachim dengan penuh kasih sayang, mendidik, membesarkan, dan mengarahkan penulis dengan segala pengorbanan yang tidak ternilai harganya. Penulis hanya dapat mengucapkan terima kasih yang tak terhingga dan mendoakan agar semua amal kedua orang tua penulis dapat diterima di sisi Allah SWT.

Skripsi ini tidak akan pernah ada apabila tidak ada partisipasi dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa hormat dan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. M. Y. Jinca, MStr., selaku Pembimbing I, Ibu Ir. Misliyah Idrus selaku Pembimbing II, dan Ir. Agus Salim selaku Pembimbing III, atas segala bantuan dan bimbingannya yang senantiasa meluangkan waktunya untuk penulis, selama penulis menyelesaikan skripsi.

2. Bapak Rektor Universitas "45" Makassar, Bapak Dekan Fakultas Teknik, Bapak Ketua Jurusan Planologi beserta seluruh civitas akademika Universitas "45" Makassar, khususnya Fakultas Teknik dan Jurusan Planologi, yang selama kuliah pada Jurusan Planologi telah banyak membantu penulis.
3. Para dosen yang mengajar pada jurusan Planologi yang telah memberikan pengajaran dan pendidikan selama penulis kuliah di Universitas "45" Makassar.
4. Bapak kepala syahbandar Pelabuhan Awerange beserta stafnya dalam memberikan data-data dan keterangan yang diperlukan penulis.

Terima kasih secara khusus teriring kasih sayang penulis sampaikan kepada :

- Bapak Ir. H. Jamaluddin Rahim, MStr., dan Ny. Hj. Nurhijrah Rahman selaku orang tua, yang telah memberikan bantuannya, baik berupa materiil, tenaga pikirannya serta dorongan moril dan juga pengorbanannya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
- Saudara dan keponakan penulis, Ka' Yuthie, Ka' Sabran, Mus, Fadelia, Udi, Ica, Awa, dan Isti, yang senantiasa membantu dan menghibur penulis.
- Sahabat sejiwa (uli MS., Titien, Neni) dan teman-teman studio (Zakkar, Aby, Utha, Aji, Edo, Amin, Tanti, Yayat, Didi, Syarif, Komang, Achi, Aint, Uliel, Uda, Baba, Oya, Sahab, Rusdi, Arkam, Sahab, Ir. Muhlis) dan teman-teman angkatan '95 lainnya, terima kasih atas bantuannya selama ini.
- Ami Computer di Betepe, (K' Nas, Anto & Ucen), trims atas capé-capé dan canda-tawanya.
- Senior-senior angkatan '94, '93, dan adik-adik angkatan yang telah memberikan bantuan kepada penulis.

- Teman-teman di Anzor terkhusus buat Fitho, Alfiah, Hamka, Ana, dan di Lukamp, A. Mega, dan A. Aras.
- Dan pihak-pihak lain yang tidak sempat penulis sebutkan satu persatu.



Akhirnya penulis hanya dapat mengucapkan terima kasih dan semoga Allah SWT melimpahkan Rahmat dan Karunia-Nya kepada kita semua.

Wassalam,

Makassar, Maret 2001

Penulis



ABSTRAK

Salah satu pelabuhan laut di Sulawesi Selatan yang berfungsi untuk mendistribusikan barang dan arus penumpang dari dan ke wilayah lainnya adalah pelabuhan Awerange. Pelabuhan ini merupakan salah satu mata rantai transportasi yang menunjang perkembangan dan roda perekonomian kabupaten Barru.

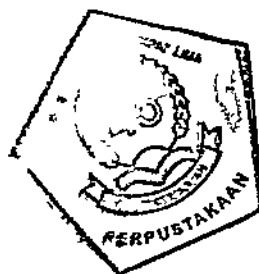
Dalam perkembangan pelabuhan Awerange mempunyai beberapa kendala sehingga kinerja dan pengembangan pelabuhan belum optimal. Dalam hal ini, arus bongkar dan muat barang/penumpang belum memperlihatkan peningkatan yang maksimal.

Untuk mengetahui pengaruh pelabuhan Awerange terhadap perkembangan Kabupaten Barru, dalam penelitian ini digunakan analisis "shift share" dan analisis deskriptif dengan mengkaji kinerja perekonomian sektor angkutan dan komunikasi yang merupakan masukan pendapatan pelabuhan Awerange. Sedangkan kecenderungan perkembangan pelabuhan dan kinerja pelabuhan digunakan metode regresi linear dan penilaian "Berth Occupancy Ratio" sebagai penilaian kemampuan dermaga.

Melihat penggunaan analisis "Shift Share" dan analisis "deskriptif" maka pelabuhan Awerange memberikan pengaruh yang berarti dalam perkembangan kabupaten Barru. Yaitu sebagai pendapatan daerah dan pendapatan masyarakat dalam memperdagangkan kayu dan barang lainnya. Selain itu, untuk penggunaan metode regresi linear maka dapat diketahui bahwa pelabuhan Awerange sangat cocok untuk dikembangkan di masa yang akan datang. Sedangkan penilaian kinerja pelabuhan (BOR), didapatkan sudah tidak dapat mendukung aktivitas pelabuhan termasuk sarana dan prasarana lainnya.

Dalam memacu kinerja dan pengembangan pelabuhan Awerange sehingga akan memberikan masukan yang lebih optimal, maka perlu mengembangkan sarana dan prasarana pelabuhan, kelembagaan, sistem pelayanan, pengoptimalan arus lintas barang dan perlu memiliki pangsa pelayanan tersendiri.

14
DAFTAR ISI



| | <i>Halaman</i> |
|--|----------------|
| HALAMAN PENGESAHAN | i |
| KATA PENGANTAR | ii |
| DAFTAR ISI | v |
| DAFTAR TABEL | vii |
| I. PENDAHULUAN | |
| 1.1. Latar Belakang | I -1 |
| 1.2. Rumusan Masalah | I -3 |
| 1.3. Tujuan dan Manfaat | I -3 |
| 1.4. Metode Penelitian | I -4 |
| 1.4.1. Teknik Pengumpulan Data | I -4 |
| 1.4.2. Sumber Data | I -5 |
| 1.4.3. Metode Analisis | I -6 |
| 1.5. Kerangka Pemikiran | I -9 |
| 1.6. Sistematika Pembahasan | I-10 |
| II. TINJAUAN PUSTAKA | |
| 2.1. Pengertian | II - 1 |
| 2.2. Sistem Transportasi Laut | II - 4 |
| 2.3. Fasilitas Pelabuhan | II - 6 |
| 2.4. Peranan Transportasi dalam Pembangunan Ekonomi Daerah | II- 9 |
| 2.5. Peranan Pelabuhan dalam Perdagangan | II- 14 |

III. GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

| | |
|---|--------|
| 3.1. Tinjauan Umum Kabupaten Barru..... | III- 1 |
| 3.1.1. Keadaan Geografi..... | III- 1 |
| 3.1.2. Aspek Kependudukan..... | III- 2 |
| 3.1.3. Aspek Perekonomian..... | III- 3 |
| 3.2. Prasarana Transportasi..... | III- 6 |
| 3.3. Karakteristik Pelabuhan..... | III- 6 |
| 3.4. Kondisi Sarana dan Prasarana Pelabuhan..... | III- 7 |
| 3.4.1. Sarana Pelabuhan..... | III- 7 |
| 3.4.2. Prasarana Pelabuhan..... | III- 8 |
| 3.5. Arus Kunjungan Kapal, Barang, dan Penumpang..... | III-11 |
| 3.5.1. Arus Kunjungan Kapal..... | III-11 |
| 3.5.2. Arus Muatan Barang..... | III-12 |
| 3.5.3. Arus Penumpang..... | III-13 |
| 3.6. Karakteristik Penumpang dan Barang..... | III-14 |
| 3.6.1. Karakteristik Penumpang..... | III-14 |
| 3.6.2. Karakteristik Barang..... | III-15 |
| 3.7. Hubungan Pelabuhan Awerange dengan Daerah Sekitar..... | III-16 |

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

| | |
|---|-------|
| 4.1. Arus Lalu Lintas Barang dan Penumpang di Pelabuhan Awerange... IV- 1 | |
| 4.1.1. Ramalan Arus Barang..... | IV- 1 |
| 4.1.2. Ramalan Arus Penumpang..... | IV- 3 |
| 4.1.3. Ramalan Kunjungan Kapal..... | IV- 4 |

| | | |
|--------|---|-------|
| 4.2. | Analisis Karakteristik Fisik Pelabuhan Awerange..... | IV- 4 |
| 4.2.1. | Lokasi | IV- 4 |
| 4.2.2. | Kedalaman Pelabuhan..... | IV- 5 |
| 4.2.3. | Angin dan Gelombang | IV- 5 |
| 4.3. | Analisis Kegiatan Pelabuhan Awerange terhadap Sarana, Prasarana dan Sistem Pelayanan Pelabuhan | IV- 6 |
| 4.3.1. | Sarana Pelabuhan..... | IV- 7 |
| 4.3.2. | Prasarana Pelabuhan | IV- 7 |
| 4.3.3. | Sistem Pelayanan | IV-13 |
| 4.4. | Peranan Keberadaan Pelabuhan Awerange dalam Perkembangan Kabupaten Barru dan Sekitarnya | IV-14 |
| 4.4.1. | Peningkatan Pendapatan Pelabuhan | IV-14 |
| 4.4.2. | Pengaruh Ekonomi..... | IV-16 |
| 4.4.3. | Pengembangan Wilayah..... | IV-18 |
| V. | PENUTUP | |
| 5.1. | Kesimpulan | V - 1 |
| 5.2. | Saran | V - 2 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

| <i>Nomor</i> | <i>Uraian</i> | <i>Halaman</i> |
|--------------|---|----------------|
| 3.1. | Luas Wilayah Kabupaten Barru, Menurut Kecamatan Tahun 1998..... | III- 1 |
| 3.2. | Perkembangan dan Laju Pertumbuhan Penduduk, menurut kecamatan di Kabupaten, tahun 1995 – 1999..... | III- 2 |
| 3.3. | Jumlah Penduduk Berumur 10 Tahun Keatas yang Bekerja Dirinci Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Barru, Tahun 1999. | III- 3 |
| 3.4. | PDRB Dirinci Menurut Lapangan Usaha Kabupaten Barru Atas Dasar Harga Konstan Tahun 1996 – 1999..... | III- 4 |
| 3.5. | PDRB Dirinci Menurut Lapangan Usaha Propinsi Sulawesi Selatan Atas Dasar Harga Konstan Tahun 1996 – 1999..... | III- 5 |
| 3.6. | Beberapa Jenis Kapal yang Beroperasi pada Pelabuhan Awerange, Tahun 1999..... | III- 8 |
| 3.7. | Jumlah Arus Kunjungan Kapal, pada Pelabuhan Awerange, Tahun 1995 – 1999..... | III-12 |
| 3.8. | Jumlah Arus Muatan Barang yang Melalui Pelabuhan Awerange, Kabupaten Barru Tahun 1995 – 1999..... | III-13 |
| 3.9. | Jumlah Arus Penumpang pada Pelabuhan Awerange Kabupaten Barru, Tahun 1995 – 1999..... | III-14 |
| 3.10. | Jumlah dan Jenis Barang yang dibongkar di Pelabuhan Awerange Kabupaten Barru, Juni – Oktober 1999..... | III-16 |
| 4.1. | Pendapatan Pelabuhan Awerange Kabupaten Barru tahun 1996 – 1999 | IV-15 |



BAB I PENDAHULUAN




1.1. Latar Belakang

Dalam negara kepulauan (maritim) seperti Indonesia yang terdiri dari 13.677 buah pulau baik yang didiami manusia maupun tidak didiami yang tersebar dari Sabang sampai Merauke dengan panjang sekitar 5.500 km, maka sektor transportasi laut mutlak diperlukan. Dengan demikian sektor ini sangat penting dalam mendukung pembangunan ekonomi suatu daerah.

Pembangunan ekonomi adalah suatu proses perubahan struktur ekonomi, bertujuan meningkatkan kemakmuran atau meningkatkan pendapatan perkapita masyarakat, meningkatkan kapasitas produksi dan meningkatkan kesempatan kerja. Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mencapai tujuan itu ialah membenahi pembangunan sektor perhubungan, khususnya sub sektor perhubungan laut.

Pembangunan sub sektor perhubungan laut berfokus pada pembangunan dermaga (pelabuhan) dan armada pengangkutan yang bertujuan untuk menyangkut sumber produksi daerah dan mendorong pembangunan ekonomi daerah, sehingga pembangunan itu dapat merata ke seluruh wilayah pembangunan. Hal ini berkaitan erat dengan kondisi wilayah Indonesia sebagai wilayah kepulauan yang sebagian besar terdiri dari laut.

Dalam kaitannya dengan pembangunan transportasi laut sebagai alat angkut utama yang volume angkutannya lebih besar daripada alat angkut lainnya (darat dan udara), maka peranan transportasi laut akan mampu memperluas hasil-hasil



pembangunan ke seluruh wilayah pembangunan. Peranan ini akan berhasil dan berdayaguna apabila ditunjang oleh prasarana perhubungan laut yang memadai, yaitu pelabuhan laut.

Prasarana perhubungan laut di Indonesia Bagian Timur belum berkembang dan tidak memadai jika dibandingkan dengan yang ada di Indonesia Bagian Barat. Kondisi ini menyebabkan pelabuhan-pelabuhan laut di Indonesia Bagian Timur kurang menarik bagi kapal-kapal besar untuk datang menyinggahinya. Dampaknya, pemasaran hasil-hasil komoditas yang ditasihkan relatif sempit. Untuk mengatasinya, peningkatan prasarana pelabuhan sangat besar dan diharapkan mampu melayani seluruh wilayah-wilayah produksi di pulau-pulau lainnya, sehingga pemasaran hasil-hasil komoditas daerah akan meluas dan peningkatan arus penumpang dari tahun ke tahun.

Di Indonesia Bagian Timur pada umumnya, dan Sulawesi Selatan pada khususnya mempunyai potensi untuk membangun, karena memiliki sumber produksi yang cukup potensial untuk dikembangkan, misalnya hasil-hasil pertanian, perkebunan, perikanan, peternakan, perdagangan serta hasil-hasil industri.

Salah satu pelabuhan laut di Sulawesi Selatan dan berfungsi untuk mendistribusikan barang dan arus penumpang dari dan ke wilayah (pulau) lainnya adalah Pelabuhan Awerange. Pelabuhan ini berada di tengah-tengah wilayah pembangunan Sulawesi Selatan, yaitu di Kabupaten Barru.

Dilihat dari pengoperasian pelayaran Pelabuhan Awerange, maka pelabuhan tersebut pada umumnya melayani jalur dengan beberapa daerah pulau Kalimantan.

Pelayaran dari jalur ini selain mengangkut penumpang, umumnya juga mengangkut hasil-hasil hutan dan barang-barang lainnya. Ini berarti bahwa Pelabuhan Awerange mempunyai peranan yang amat penting dalam mendistribusikan barang-barang perdagangan dari dan ke daerah tersebut dan ini menyebabkan Kabupaten Barru berpeluang untuk memanfaatkan pelabuhan ini sebagai salah satu unsur perkembangan daerah.

Peranan pelabuhan laut Awerange akan berarti jika didukung dengan kelengkapan dan keoptimalan kinerja dari fasilitas-fasilitas pelabuhan, dan untuk mendukung hal tersebut, perlunya pembangunan fasilitas-fasilitas penunjang dan fasilitas yang sudah ada perlu peningkatan pelayanan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka masalah yang dapat dirumuskan adalah:

- a. Bagaimana pengaruh Pelabuhan Awerange terhadap perkembangan Kabupaten Barru?
- b. Apakah sarana dan prasarana Pelabuhan Awerange sudah cukup tersedia untuk mendukung aktivitas bongkar muat penumpang dan barang pada saat sekarang dan yang akan datang?

1.3. Tujuan dan Manfaat

Tujuan penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui pengaruh keberadaan Pelabuhan Awerange terhadap perkembangan Kabupaten Barru.

- b. Untuk mengetahui keberadaan sarana dan prasarana bongkar muat di pelabuhan.

Manfaat penelitian ini adalah:

- a. Sebagai bahan masukan terhadap pemerintah daerah Kabupaten Barru, khususnya Kantor Syahbandar Pelabuhan Awerange dalam upaya peningkatan transportasi yang berperan dalam perkembangan Kota Barru.
- b. Sebagai bahan masukan bagi pengusaha kayu dan pengusaha lainnya dalam mengembangkan usahanya, khususnya mengenai perkembangan yang berhubungan dengan usahanya.

1.4. Metode Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kecamatan Soppeng Riaja, Kabupaten Barru, Propinsi Sulawesi Selatan. Daerah ini dipilih karena Pelabuhan Awerange sebagai obyek dalam penelitian berada dalam wilayah tersebut.

1.4.1. Teknik Pengumpulan Data

Data-data dalam penelitian ini diperoleh dengan cara sebagai berikut:

- a. Penelitian Langsung (Lapangan)

Penelitian cara ini bertujuan untuk mendapatkan data primer dan beberapa informasi yang dapat menunjang penulisan ini, misalnya dengan cara wawancara pada beberapa pihak yang terkait langsung dengan penelitian ini. Di antaranya Direktur Jenderal Perhubungan Laut Propinsi Sulawesi Selatan, Syahbandar Pelabuhan Awerange, dan pihak lain yang terkait.

b. Penelitian Kepustakaan

Penelitian cara ini dilaksanakan pada instansi-instansi pemerintah dan swasta, baik yang ada di Kabupaten Barru maupun yang ada di Propinsi Sulawesi Selatan. Penelitian cara ini adalah untuk mendapatkan data sekunder.

Dalam penelitian ini data yang diperlukan antara lain:

- a. Volume bongkar muat barang dan penumpang pada Pelabuhan Awerange.
- b. Fasilitas Pelabuhan Awerange dan tingkat pemanfaatannya.
- c. Arus lalu lintas bongkar muat barang dan penumpang pada Pelabuhan Awerange.
- d. Arus lalu lintas bongkar muat barang dan penumpang pada beberapa pelabuhan di Sulawesi Selatan.
- e. Jumlah kapal yang beroperasi dan kapasitas angkut kapal.
- f. Data-data sosial ekonomi Kabupaten Barru, seperti penduduk, lapangan usaha dan keadaan geografis.
- g. Keadaan prasarana Pelabuhan Awerange, misalnya panjang dermaga.

1.4.2. Sumber Data

Untuk memperoleh data seperti yang disebutkan di atas, peneliti mendatangi instansi-instansi yang terkait dalam penelitian ini, seperti:

- a. Kantor Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Sulawesi Selatan, untuk mendapatkan data bongkar muat barang dan penumpang di Pelabuhan



Awerange dan beberapa pelabuhan di Sulawesi Selatan, kebijakan-kebijakan bidang perhubungan di Kabupaten Barru.

- b. Syahbandar Unit Kerja Pelabuhan Awerange, untuk mendapatkan data volume bongkar muat barang dan jenis barang yang dibongkar dan dimuat di Pelabuhan Awerange, tingkat pemanfaatan fasilitas pada Pelabuhan Awerange, bobot dan rute kapal yang berlabuh di Pelabuhan Awerange.
- c. Bappeda Kabupaten Barru, untuk mendapatkan informasi perencanaan pembangunan Daerah Kabupaten Barru.
- d. Kantor Statistik Kabupaten Barru, untuk mendapatkan data lain yang diperlukan.
- e. Dinas Perdagangan, Pertanian Tanaman Pangan, Perkebunan, Peternakan Perikanan Daerah Kabupaten Barru, untuk mendapatkan data jumlah produksi komoditi setiap sektor dan data sosial ekonomi lainnya.

1.4.3. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam mengelola data-data yang diperoleh yaitu:

- a. Analisis kualitatif yaitu dilakukan secara deskriptif dalam mengelola data-data visual dengan menggambarkan atau menguraikan secara jelas apa yang ada disertai perbandingan-perbandingan. Karena kebanyakan data yang diambil bersifat kualitatif.

b. Analisis kuantitatif, yaitu mengolah data-data yang bersifat kuantitatif dengan menggunakan pendekatan secara sistematis, model analisis yang digunakan adalah:

- Metode regresi linier

Untuk mengetahui kecenderungan perkembangan arus bongkar muat barang pada masa yang akan datang.

Rumus:

$$\bar{y} = a + b(x)$$

$$b = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{N \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

$$a = \frac{\sum Y}{N} - b \frac{\sum X}{N}$$

Dimana:

Y = Jumlah peningkatan arus barang dan penumpang untuk tahun dihitung

X_P = Periode tambahan tahun awal sampai tahun terhitung

a, b = Tetapan

- Penilaian kinerja pelabuhan dengan mengukur kemampuan dermaga (BOR = Berth Occupancy Ratio)

Rumus :

$$BOR = \frac{(\sum \text{ kunjungan kapal}) - (\sum \text{ kapal menunggu})}{\left[\begin{array}{l} \sum \text{ rata-rata kapal yang} \\ \text{dapat ditampung pada} \\ \text{tambahan tiap hari} \end{array} \right] \times \left[\begin{array}{l} \text{jumlah} \\ \text{tambahan} \end{array} \right] \times (365)} \times 100\%$$

c. Analisis shift share

Analisis shift share dapat digunakan untuk mengetahui kinerja perekonomian kabupaten, pergeseran struktur, posisi relatif sektor-sektor ekonomi dan identifikasi sektor-sektor unggul kabupaten dalam kaitannya dengan perekonomian acuan (nasional dan propinsi) dalam dua atau lebih titik waktu (Mappadjantji A., 1996).

Rumus:

$$PEK = \left[\frac{Y^*}{Y} - 1 \right] + \left[\frac{Y_i^*}{Y_i} - \frac{Y^*}{Y} \right] + \left[\frac{y_i^*}{y_i} - \frac{Y_i^*}{Y_i} \right]$$

Dimana:

Y^* = Indikator ekonomi nasional akhir tahun kajian.

Y = Indikator ekonomi nasional awal tahun kajian.

Y_i^* = Indikator ekonomi nasional sektor i akhir tahun kajian

Y_i = Indikator ekonomi nasional sektor i awal tahun kajian

y_i^* = Indikator ekonomi kabupaten sektor i akhir tahun kajian

y_i = Indikator ekonomi kabupaten sektor i awal tahun kajian

1. 5. Kerangka Pembahasan

Untuk mengetahui pengaruh pelabuhan Awerange terhadap perkembangan Kabupaten Barru dan kelengkapan sarana/prasarana untuk mendukung kegiatan di pelabuhan Awerange, peneliti menggunakan pendekatan sebagai berikut:

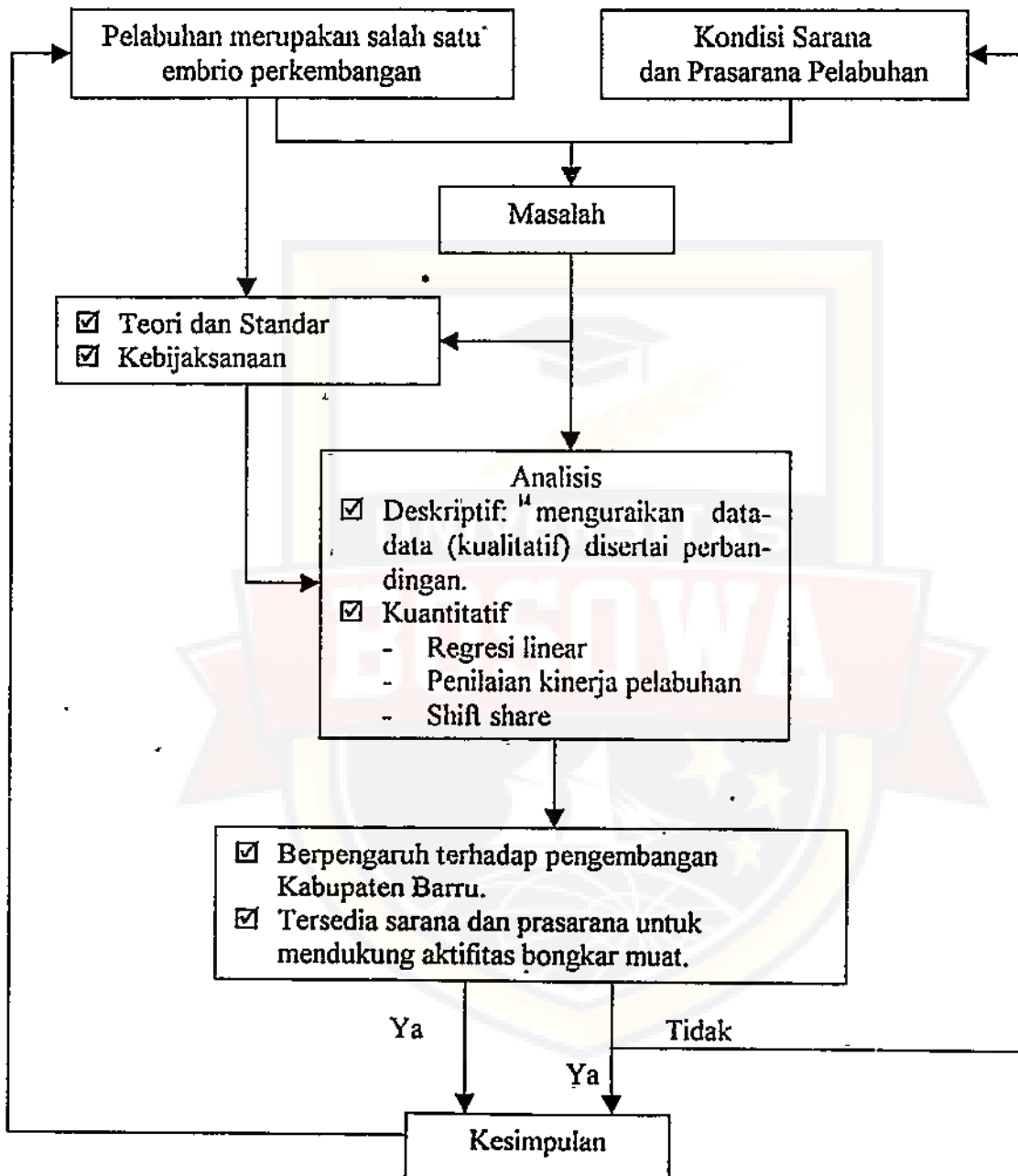
- a. Untuk mengetahui pengaruh pelabuhan Awerange terhadap perkembangan kabupaten Barru, peneliti menggunakan analisis kualitatif dengan menguraikan secara jelas data-data yang ada. Yaitu melihat volume barang yang dibongkar dan dimuat di pelabuhan Awerange yang merupakan satu-satunya alat transportasi di Kabupaten Barru yang digunakan sebagai arus lalu lintas barang ke pulau lainnya. Selain itu, peneliti juga menggunakan analisis shift share sebagai pendekatan umum untuk mengetahui kinerja perekonomian kabupaten dengan mengidentifikasi sektor keunggulan. Dalam hal ini, pengaruh pelabuhan Awerange terhadap perkembangan kabupaten Barru termasuk dalam sektor angkutan dan komunikasi.
- b. Untuk mengetahui perkembangan keberadaan pelabuhan Awerange pada masa yang akan datang, peneliti menggunakan metode regresi linear sebagai ramalan kecenderungan perkembangan Kabupaten Barru nantinya.
- c. Untuk mengetahui kondisi sarana dan prasarana pelabuhan Awerange dalam mendukung aktivitas bongkar muat barang dan penumpang, peneliti menggunakan Berth Occupancy Ratio sebagai kinerja pelabuhan dalam mengukur kemampuan dermaga. Sedangkan sarana dan prasarana lainnya disesuaikan dengan kegiatan di pelabuhan.



Hasil pendekatan tersebut akan memberikan dua hal yaitu memberikan pengaruh terhadap perkembangan kabupaten Barru dan tersedia-tidaknya sarana dan prasarana untuk mendukung aktivitas bongkar muat. Untuk memberikan kesimpulan bahwa pelabuhan merupakan salah satu embrio perkembangan, maka harus didukung oleh kondisi sarana dan prasarana pelabuhan yang memadai



1. 5. Kerangka Pemikiran



1. 6. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan yang digunakan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut :

- Bab I** Pendahuluan yang menguraikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat dari penelitian, metodologi penelitian, kerangka pemikiran, dan sistematika pembahasan.
- Bab II** Berisi tentang tinjauan dan teori-teori meliputi pengertian pelabuhan, sistem transportasi laut, fasilitas pelabuhan, peranan transportasi dalam pembangunan ekonomi daerah dan peranan pelabuhan dalam perdagangan.
- Bab III** Membahas tentang gambaran umum wilayah penelitian, meliputi keadaan geografi dan kependudukan, prasarana transportasi, karakteristik pelabuhan, kondisi sarana dan prasarana pelabuhan serta arus kunjungan kapal, barang dan penumpang.
- Bab IV** Pembahasan yang berisi tentang ramalan arus lalu lintas barang dan penumpang, tinjauan karakteristik pelabuhan dan sarana prasarana pelabuhan serta peranan keberadaan pelabuhan dalam perkembangan kabupaten Barau.
- Bab V** Penutup yang memuat kesimpulan dan saran-saran



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian

Jinca M. Y. (1995), mengemukakan bahwa pelabuhan adalah tempat yang aman untuk berlabuhnya kapal-kapal sehingga kegiatan bongkar muat dapat berlangsung demi menjamin keamanan barang yang akan dibongkar dan atau akan dimuat di pelabuhan. Kemudian lebih lanjut dikemukakan, dari segi sub-sistem transportasi, pelabuhan merupakan simpul dari mata rantai bagi kelancaran transportasi laut dan darat. Jadi dengan demikian pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai, ombak, dan arus, sehingga kapal dapat mengadakan olah gerak, bersandar, membuang jangkar sedemikian rupa sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dari barang dapat terlaksana dengan aman.

Selanjutnya pelabuhan adalah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan (Triatmodjo B., 1996).

Dari uraian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pelabuhan merupakan bandar yang dilengkapi dengan bangunan-bangunan untuk pelayanan muatan dan penumpang seperti dermaga, tambatan, dengan segala perlengkapannya.

Kramadibrata S. (1985), mengemukakan bahwa pelabuhan merupakan tempat kapal-kapal bersandar untuk menurunkan barang daerah lain, dan sebaliknya sebagai tempat pemuatan barang yang ada di daerah itu untuk dikirim ke daerah lain. Lebih lanjut dikemukakan bahwa pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan dari suatu daerah belakang dan penghubung dengan daerah luarnya.

Dalam peraturan pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 tentang pembinaan kepelabuhanan menyebutkan bahwa pelabuhan adalah daerah tempat berlabuh dan atau bertambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan, serta merupakan daerah lingkungan kegiatan ekonomi.

Menurut Jinca, M.Y. (1995), bahwa pelabuhan dapat juga dipandang sebagai perusahaan dalam sistem ekonomi dimana perpindahan muatan dari sudut pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas kapal di pelabuhan, antara lain; alur pelayaran dari dan ke pelabuhan, peralatan tambat, kegiatan bongkar muat di dermaga, pengecekan barang, pergudangan, penyediaan jaringan transportasi lokal di kawasan pelabuhan dan sebagainya. Sedangkan fungsi perpindahan muatan dari sudut pemilik kapal di pelabuhan dapat dipercepat, dan fungsi perpindahan barang dari pandangan pengirim barang dalam menjamin terselenggaranya aliran barang keluar masuk pelabuhan dalam keadaan baik dan lancar sehingga biaya yang terjadi serendah mungkin.

Fungsi pelabuhan dalam arti luas adalah sebagai interface, link, gateway, industry entity, distribution center dan sebagai indikator pertumbuhan industri. \



Fungsi pelabuhan sebagai interface dimaksudkan adalah pelabuhan menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk perpindahan dari kapal yang satu ke kapal yang lainnya dalam transshipment.

Fungsi pelabuhan sebagai industry entity karena pelabuhan dapat memiliki industrial estate atau zona lengkap dengan jaringan dan jasa transportasinya. Ditinjau dari kegiatan storage, maka fungsi pelabuhan telah berkembang menjadi pusat distribusi. Ketidaksamaan waktu antara produksi atau kedatangan barang dengan konsumsi atau waktu penjualan mengakibatkan stok penyangga, yang akhirnya menjadikan pelabuhan sebagai pusat distribusi barang dengan tujuannya masing-masing.

Perwujudan peran pelabuhan terhadap pembangunan ekonomi antara lain:

1. Membuka kesempatan bagi pengembangan aktivitas perdagangan dengan negara atau daerah lain.
2. Dengan adanya perdagangan luar negeri, memungkinkan adanya devisa hasil ekspor.
3. Tarif bongkar muat di pelabuhan berpengaruh terhadap harga jual barang ekspor yang pada akhirnya berpengaruh pula terhadap pendapatan negara.
4. Aktivitas pelabuhan menciptakan kesempatan kerja.

Dengan demikian, pelabuhan merupakan salah satu mata rantai transportasi yang menunjang roda perekonomian negara atau suatu daerah dimana pelabuhan tersebut berada. Perindustrian, pertambangan, pertanian dan perdagangan pada umumnya membutuhkan jasa transportasi termasuk jasa pelabuhan.

Oleh sebab itu pengembangan suatu pelabuhan bukan saja untuk kepentingan pelabuhan, tetapi akan mempengaruhi berbagai sektor yang ditunjang (Salim Abbas, 1995).

2.2. Sistem Transportasi Laut

Sistem transportasi laut adalah menggerakkan lalu lintas angkutan dari suatu daerah ke tempat lainnya, tujuannya adalah mengefisienkan angkutan laut sehingga biaya angkutan laut menjadi rendah. Untuk mencapai ini perlu pemanfaatan investasi dalam sistem angkutan laut baik antar pulau maupun lokal harus semaksimal mungkin (Ofyar, 1991)

Sejalan dengan yang disebutkan di atas. Maka sistem transportasi laut sangat mendukung perekonomian suatu wilayah karena akan mempengaruhi biaya produksi barang dan jasa yang dihasilkan di wilayah itu dan ini akan nampak pada persaingan produk yang dihasilkan dalam pasar.

Menurut Jinca M. Y. (1995), perencanaan transportasi laut sangat dibutuhkan sebagai konsekuensi daripada geografis wilayah pembangunan yang dikelilingi dan atau diantara oleh perkembangan dalam suatu wilayah/daerah serta adanya pulau. Selanjutnya dikemukakan, perencanaan transportasi laut merupakan suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem transportasi melalui laut untuk menghindarkan persoalan yang sudah diduga sebelumnya serta mendayagunakan sistem yang telah ada, sehingga memungkinkan manusia dan barang bergerak/berpindah tempat dengan aman dan murah, dan jika perlu atau memungkinkan dengan cepat dan nyaman.

Dalam perencanaan transportasi laut dapat dibedakan atas dua tingkatan sistem transportasi, yaitu transportasi nasional dan transportasi regional/pedalaman. Sistem transportasi nasional adalah transportasi yang mencakup dan melayani seluruh wilayah nasional. Pada sistem ini biasanya menghubungkan kota-kota pantai utama sebagai pusat wilayah pengembangan utama antara lain seperti Surabaya, Medan, dan Makassar. Sedangkan sistem transportasi regional/pedalaman adalah transportasi yang menghubungkan kota-kota pantai sebagai pusat pengembangan di tingkat regional. Fungsi yang diemban dari sistem transportasi regional adalah untuk dapat mendukung atau merangsang pengembangan daerah untuk kesejahteraan daerahnya maupun peningkatan dan pengembangan ekonomi nasional (Jinca, M. Y., 1995).

Sistem transportasi laut mempunyai tiga (3) komponen dasar yang terdiri dari angkutan laut, keselamatan pelayaran dan pelabuhan, yang mempunyai fungsi memindahkan barang dan orang dari tempat asal ke tempat tujuan.

Dalam melaksanakan fungsinya, sistem transportasi laut harus dioperasikan dan dikelola secara efisien dan efektif. Untuk itu ketiga komponen tersebut harus didukung oleh komponen pengelolaan yang terdiri dari perangkat lunak seperti perundang-undangan, peraturan, kebijaksanaan, manajemen pengelola dan manajemen pembina serta sumberdaya manusia. Komponen-komponen tersebut membentuk satu sistem yang saling berinteraksi dan berinterdependensi satu sama lain.

Sebagai satu sistem, transportasi laut mempunyai tujuan, yaitu terciptanya operasi angkutan laut (manusia dan barang) yang selamat, aman, lancar, cepat, tertib dan teratur, nyaman, berdayaguna, tepat waktu, efisien dan efektif. (Hartati, S. 1997).

Bagi transportasi air, khususnya angkutan laut memiliki peranan sebagai berikut:

- a. Pengoperasian pelayaran dalam negeri dan luar negeri dengan menaikkan kualitas pelayanan jasa-jasa angkutan;
- b. Dalam bidang operasi meningkatkan produktivitas angkutan laut;
- c. Penyediaan fasilitas pelabuhan untuk berlabuhnya kapal-kapal;
- d. Dalam operasional sasaran utama, yaitu pemerataan ekonomi nasional dalam pembangunan (Salim Abbas, 1995).

2.3. Fasilitas Pelabuhan

Pelabuhan adalah lingkungan kerja yang terdiri dari area daratan atau perairan yang dilengkapi dengan fasilitas tempat berlabuh dan bertambatnya kapal untuk terselenggaranya bongkar muat barang serta turun naiknya penumpang dari suatu moda transportasi laut (kapal) ke moda transportasi lainnya atau sebaliknya. (Salim Abbas, 1995).

Oleh karena itu berbagai kegiatan di pelabuhan harus dapat dilakukan secepat mungkin, dan kapal dapat segera mungkin meninggalkan pelabuhan. Berbagai kegiatan yang ada di pelabuhan antara lain melakukan bongkar muat barang dan menaik-turunkan penumpang, penyelesaian surat-surat administrasi, pengisian bahan

bakar, reparasi, penyediaan air bersih dan sebagainya. Untuk bisa memberikan pelayanan yang baik dan cepat maka pelabuhan harus memenuhi beberapa persyaratan sebagai berikut:

- a. Harus ada hubungan yang mudah antar transportasi air dan darat seperti jalan raya, sehingga barang-barang dapat diangkut ke dan dari pelabuhan dengan mudah dan cepat.
- b. Pelabuhan berada di suatu lokasi yang mempunyai daerah belakang (daerah pengaruh) subur dengan populasi penduduk yang cukup padat.
- c. Pelabuhan harus mempunyai kedalaman air dan lebar alur yang cukup.
- d. Pelabuhan harus memiliki fasilitas bongkar muat barang dan gudang-gudang penyimpanan barang.
- e. Pelabuhan harus mempunyai fasilitas untuk mereparasi kapal-kapal.

Menurut Triatmodjo, B. (1996), untuk memenuhi persyaratan tersebut pada umumnya pelabuhan mempunyai fasilitas-fasilitas di antaranya:

- a. Pemecah gelombang, yang digunakan untuk melindungi daerah perairan pelabuhan dari gangguan gelombang. Gelombang besar yang datang dari laut lepas akan dihalangi oleh bangunan ini. Apabila daerah perairan sudah terlindung secara alamiah, maka tidak diperlukan pemecah gelombang.
- b. Alur pelayaran, yang berfungsi untuk mengarahkan kapal-kapal yang akan keluar/masuk ke pelabuhan. Alur pelayaran harus mempunyai kedalaman dan lebar yang cukup untuk bisa dilalui kapal-kapal yang menggunakan pelabuhan. Apabila laut dangkal, maka harus dilakukan pengerukan untuk mendapatkan kedalaman yang diperlukan.

- c. Kolam pelabuhan, merupakan daerah perairan dimana kapal berlabuh untuk melakukan bongkar muat, melakukan gerakan untuk memutar. Kolam pelabuhan harus terlindung dari gangguan gelombang dan mempunyai kedalaman yang cukup. Di laut yang dangkal diperlukan pengerukan untuk mendapatkan kedalaman yang direncanakan. u
- d. Dermaga, adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatkan kapal dan menambatkan pada waktu bongkar muat barang. Ada dua macam dermaga, yaitu yang berada di garis pantai dan sejajar dengan pantai disebut Quai atau Wharf, dan yang menjorok (tegak lurus) pantai disebut Pier. Pada pelabuhan barang, di belakang dermaga harus terdapat halaman yang cukup luas untuk menempatkan barang-barang selama menunggu pengapalan atau angkutan ke darat.
- e. Alat penambat, digunakan untuk menambatkan kapal pada waktu merapat di dermaga maupun menunggu di perairan sebelum bisa merapat ke dermaga. Alat penambat bisa diletakkan di dermaga atau di perairan berupa pelampung penambat. Pelampung penambat ditempatkan di dalam dan di luar perairan pelabuhan. Bentuk lain dari pelampung penambat adalah dolphin yang terbuat dari tiang-tiang yang dipancang dengan alat penambat.
- f. Gudang, untuk menyimpan barang-barang yang harus menunggu pengapalan.
- g. Gedung terminal untuk keperluan administrasi.
- h. Fasilitas bahan bakar untuk kapal.
- i. Fasilitas pandu kapal, kapal tunda dan perlengkapan lain yang diperlukan untuk membawa kapal masuk/keluar pelabuhan. Untuk kapal-kapal besar, keluar/masuknya kapal dari dan ke pelabuhan tidak boleh dengan kekuatan

(mesin) sendiri, sebab perputaran baling-baling kapal dapat menimbulkan gelombang yang akan mengganggu kapal-kapal yang sedang melakukan bongkar muat barang. Untuk itu kapal harus dihela oleh kapal tunda, yaitu kapal kecil bertenaga besar yang dirancang khusus untuk menunda kapal.

- j. Peralatan bongkar muat barang seperti kran darat, kendaraan untuk mengangkat/memindahkan barang.
- k. Fasilitas lain untuk keperluan penumpang, anak buah kapal dan muatan kapal.

2.4. Peranan Transportasi dalam Pembangunan Ekonomi Daerah

Menurut Kamaluddin R. (1987), transportasi adalah suatu usaha mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Usaha transportasi ini bukan hanya berupa gerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan kondisi yang statis, akan tetapi transportasi itu selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan peradaban dan teknologi. Dengan demikian transportasi itu selalu diusahakan perbaikan dan peningkatannya, sehingga akan tercapai efisiensi yang lebih baik. Ini berarti bahwa pengangkutan atau pemindahan penumpang dan barang dengan transportasi, akan dapat mencapai ke tempat tujuan dan akan menciptakan/menaikkan kegunaan dari barang yang diangkut. Kegunaan yang dapat diciptakan oleh transportasi atau pengangkutan tersebut, khususnya, untuk barang yang diangkut, pada dasarnya adalah tempat, waktu dan kualitas barang.

Sehubungan dengan ini, Morlok (1985) mengemukakan pentingnya peranan transportasi dalam pembangunan ekonomi adalah:

- a. Transportasi memungkinkan jangkauan yang lebih panjang untuk penyaluran barang-barang yang dibutuhkan suatu daerah, dan memungkinkan digunakannya sumber-sumber yang lebih murah ataupun lebih tinggi mutunya.
- b. Pemakaian sumber-sumber penyaluran yang lebih efisien mengakibatkan timbulnya kekhususan setiap daerah ataupun pembagian pekerja yang sesuai, yang dengan sendirinya menimbulkan penambahan dalam jumlah barang yang dikonsumsi.
- c. Oleh karena penyaluran barang-barang tidak lagi terbatas pada suatu daerah lokasi saja, barang-barang dapat disalurkan dari sumber-sumber alternatif lainnya apabila sumber yang biasa dipakai tidak dapat memenuhi kebutuhan. Ini tersedia secara lokal sehingga akan lebih ekonomis untuk mendatangkan dari tempat yang jauh.

Transportasi memiliki pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi dan sosial politik suatu negara. Transportasi merupakan komponen utama bagi berfungsinya suatu kegiatan masyarakat. Dimana transportasi tersebut berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat lokal serta daerah layanan atau daerah pengaruh aktivitas-aktivitas produksi serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi.

- a. Transportasi dalam kehidupan masyarakat.

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam artian hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri. Dalam mengangkut bahan-bahan baku dan barang-barang jadi dibutuhkan jasa-jasa transportasi (darat, laut dan udara).



Selain itu transportasi akan mendukung penyebaran penduduk dan pemerataan pembangunan. Penyebaran penduduk ke seluruh pelosok tanah air menggunakan berbagai jenis moda transportasi.

b. Spesialisasi secara geografis

Tiap-tiap daerah memiliki kekhususan/spesialisasi yang berbeda-beda dengan daerah-daerah yang dikarenakan spesialisasi secara geografis tersebut, akan dapat dijual atau dipasarkan jika tersedia alat pengangkutan yang memadai.

c. Produksi yang ekonomis

Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, jika tersedia moda transportasi yang cukup. Pada bagian ini nampak hubungan antara transportasi dengan produksi, yaitu:

- Dengan tidak tersedianya transportasi masyarakat tidak akan mengenyam keuntungan hasil produksi.
- Harus diusahakan pemanfaatan alat angkut seefektif dan seefisien mungkin, sehingga akan memberikan dampak makro dan mikro terhadap pembangunan ekonomi.

d. Pembangunan Nasional dan Hankamnas¹⁴

Selain peranan transportasi tersebut di atas, yang sangat penting adalah pembangunan nasional dan pembangunan seluruh wilayah Indonesia serta pemerataan pembangunan dan bagi pertahanan dan keamanan nasional Indonesia (Salim Abbas, 1993).

Siregar M. (1990), menguraikan bahwa pengangkutan menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal, dan nilai tersebut lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk biaya pengangkutannya. Nilai yang diberikan oleh pengangkutan adalah berupa nilai tempat dan nilai waktu. Kedua nilai ini diperoleh jika barang telah diangkut ke tempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.

Pengangkutan memberikan jasanya kepada masyarakat, yang disebut jasa angkutan. Sebagaimana sifat jasa-jasa lainnya, jasa angkutan akan habis dengan sendirinya, dipakai atau tidak dipakai. Jasa angkutan merupakan hasil perusahaan angkutan yang bermacam-macam jenisnya sesuai dengan banyaknya jenis alat angkutan. Sebaliknya jasa angkutan merupakan salah satu faktor masukan dari kegiatan ekonomi lainnya.

Peranan pengangkutan tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Pengangkutan juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Olehnya itu jasa angkutan harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau daya beli masyarakat.

Pengangkutan berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Jika kegiatan-kegiatan ekonomi telah berjalan, jasa angkutan perlu terus tersedia untuk menunjang kegiatan-kegiatan tersebut.

Dalam pembangunan suatu daerah, transportasi berkaitan erat dengan pembangunan ekonomi daerah tersebut dan saling berpengaruh antara satu dengan lainnya.

Selain tersebut di atas, beberapa manfaat transportasi dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Manfaat ekonomi yang diperoleh dari transportasi adalah:

- Merangsang pertumbuhan produksi.

Semakin jauh luas jangkauan jaringan angkutan yang menghubungkan ke wilayah/daerah lain (pasar) semakin merangsang pertumbuhan produksi di tempat tersebut.

- Melancarkan dan memudahkan distribusi bahan-bahan kebutuhan di pasar-pasar yang berbeda.

Dengan sarana angkutan yang baik, kelebihan suplai disuatu tempat dengan cepat dapat didistribusikan ke daerah lain yang membutuhkan.

- Memudahkan akumulasi

Guna memperoleh jumlah produksi yang diinginkan, perlu melakukan pembelian dari beberapa daerah lainnya. Aktivitas itu dapat terlaksana jika tersedia sarana dan prasarana transportasi yang memadai.

- Transportasi adalah sebagai alat untuk menstabilkan harga-harga.
- Merangsang naiknya nilai tanah di sekitar jalur transportasi yang tersedia.
- Menunjang terciptanya spesialisasi yang lebih luas.

b. Manfaat transportasi dilihat dari sudut politik

Suatu wilayah/daerah memiliki kawasan teritorial (darat, laut dan udara). Hal tersebut perlu dibina menjadi satu kesatuan wilayah yang utuh. Dengan demikian hendaknya ditunjang dengan transportasi yang baik dan lancar. Sehingga akan diperoleh manfaat sebagai berikut:

- Hubungan pemerintah daerah dengan pemerintah pusat dapat berjalan lancar.
- Upaya mewujudkan territorial menjadi satu kesatuan politik menjadi lebih mudah.
- Pelayanan masyarakat dapat dilakukan dengan mudah, cepat dan merata.

Selanjutnya, jika kegiatan ekonomi suatu wilayah tumbuh dan berkembang, maka transportasi tetap akan merupakan kegiatan penting yang memegang peranan dalam tatanan kegiatan ekonomi. Dalam hal ini fungsi transportasi adalah:

- a. Menghubungkan antara sumber bahan baku, tempat produksi dan pelanggan.
- b. Mengangkut bahan jadi ke daerah pemasaran.

Melihat uraian di atas, berarti peranan transportasi sangat penting karena sumber-sumber produksi daerah bergerak lebih luas sehingga pembangunan ekonomi daerah menjadi berkembang.

2.5. Peranan Pelabuhan dalam Perdagangan

Nasution (1996), mengemukakan bahwa pelabuhan merupakan suatu unit ekonomi yang berperan merangsang pertumbuhan dan perkembangan perdagangan atau perekonomian terdiri atas kegiatan penyimpanan, distribusi, pemrosesan, pemasaran, dan lain-lain. Lebih lanjut dikemukakan Mahmuddin (2000) bahwa pembangunan suatu pelabuhan bukan semata-mata untuk mencari keuntungan, akan tetapi harus bisa memberi manfaat ekonomi pada masyarakat. Dalam hubungan ini jelas kelihatan pelabuhan sebenarnya merupakan suatu unit pelayanan yang bisa dan dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan dan perkembangan perdagangan

khususnya dalam ekonomi pada umumnya. Melalui pelabuhan akan dimasukkan barang yang berasal dari luar daerah atau sebaliknya.

Pelabuhan laut merupakan salah satu mata rantai dalam proses jasa distribusi (perdagangan dan pengangkutan) secara lebih luas. Tersedianya pelabuhan yang dilengkapi dengan fasilitas pelabuhan akan menentukan kegiatan perdagangan, dengan demikian akan menentukan kunjungan kapal. Dalam hal ini dalam kegiatan perdagangan, kapal dan pelabuhan terdapat semboyan yang telah dikenal secara luas yaitu kapal mengikuti perdagangan dan perdagangan mengikuti kapal.

Kapal mengikuti perdagangan artinya, jasa pelayaran akan diselenggarakan mengunjungi pelabuhan-pelabuhan, hal ini memungkinkan apabila volume barang dalam jumlah yang cukup. Sedangkan perdagangan mengikuti kapal, maksudnya barang yang dihasilkan oleh suatu daerah yang akan dipasarkan ke luar daerah, karena tersedia kapal yang mengunjungi pelabuhan (Mahmuddin, 2000).

Suatu pelabuhan yang dikelola dengan efisien serta dilengkapi dengan fasilitas yang memadai akan membawa keuntungan dan dampak positif bagi perdagangan dan perindustrian dari hinterland tempat pelabuhan tersebut berada.

Selanjutnya Mahmuddin (2000), mengemukakan bahwa pelayaran dan pelabuhan dalam negara yang terdiri atas banyak pulau seperti Indonesia mempunyai peranan yang sangat penting. Secara sempit dalam kaitannya dengan perdagangan antar pulau akan mempermudah, memperlancar dan memperluas. Secara lebih luas dapat dikatakan sebagai fungsi penunjang terhadap pencapaian perwujudan wawasan nusantara dalam bidang ekonomi.



BAB III
GAMBARAN UMUM DAN KEADAAN EKONOMI
DAERAH PENELITIAN

3.1. Tinjauan Umum Kabupaten Barru.

3.1.1. Keadaan Geografi

Kabupaten Barru mempunyai luas 1.174,72 km² atau tepatnya terletak di antara 4^o 4¹ 49¹¹ – 4^o 47¹ 35¹¹ Lintang Selatan dan 199^o 35¹ 00¹¹ – 119^o 49¹ 16¹¹ Bujur Timur. Daerah ini terletak di tengah-tengah wilayah Propinsi Sulawesi Selatan atau berbatasan langsung dengan:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kotamadya Parepare.
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Soppeng dan Kabupaten Bone.
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Pangkep
- Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar.

Kabupaten Barru secara administrasi terdiri dari lima kecamatan untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel 3.1.

Tabel 3.1.
 Luas Wilayah Kabupaten Barru
 Dirinci Menurut Kecamatan, Tahun 1998

| No | Kecamatan | Luas (Km ²) | Prosentase |
|--------|---------------|-------------------------|------------|
| 1. | Tanete Riaja | 488,55 | 41,5 |
| 2. | Tanete Rilau | 79,17 | 6,7 |
| 3. | Barru | 219,37 | 18,7 |
| 4. | Soppeng Riaja | 171,05 | 14,6 |
| 5. | Mallusetasi | 216,56 | 18,5 |
| Jumlah | | 1.174,72 | 100,0 |

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Barru.

Melihat tabel tersebut, diperoleh gambaran bahwa kecamatan yang terluas wilayahnya adalah Kecamatan Tanete Riaja dengan luas 488,55 km² dan jumlah desa/kelurahan 13 buah dan kecamatan yang tersempit adalah Kecamatan Tanete Rilau dengan luas 79,17 persegi dengan jumlah desa/kelurahan adalah 10 buah.

3.1.2. Aspek Kependudukan

Dari aspek kependudukan jumlah penduduk Kabupaten Barru tahun 1999 adalah 152.472 jiwa, dengan rata-rata pertumbuhan 0,5 %, untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel 3.2.

Tabel 3.2.
Perkembangan dan Laju Pertumbuhan Penduduk
Kabupaten Barru, Tahun 1995 – 1999

| No | Tahun | Jumlah Penduduk | Peningkatan | Rata-Rata Pertumbuhan (%) |
|--------|-------|-----------------|-------------|------------------------------|
| 1. | 1995 | 149.912 | - | - |
| 2. | 1996 | 150.359 | 447 | 0,60 |
| 3. | 1997 | 150.818 | 459 | 0,31 |
| 4. | 1998 | 151.509 | 691 | 0,46 |
| 5. | 1999 | 152.472 | 963 | 0,64 |
| Jumlah | | 755.070 | 2.560 | 0,50 |

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Barru

Sesuai dengan data jumlah penduduk Kabupaten Barru yaitu 152.472 jiwa, sekitar 40.552 penduduk tersebar dalam beberapa lapangan usaha. Jumlah tersebut terdiri dari usia 10 tahun ke atas. Sebagaimana letak Kabupaten Barru yang cukup strategis, maka dari beberapa lapangan usaha mayoritas penduduk bergerak dalam

usaha pertanian yaitu sebanyak 26.269 jiwa. Sedangkan penduduk yang tidak terdaftar dalam ke 9 sektor usaha sebanyak 57 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel 3.3.

Tabel 3.3.
Jumlah Penduduk Berumur 10 Tahun Keatas yang Bekerja
Dirinci Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Barru, Tahun 1999.

| No | Lapangan Usaha | Jumlah (jiwa) | Persentase (%) |
|---------------|------------------------------------|---------------|----------------|
| 01. | Pertanian | 26.269 | 64,8 |
| 02. | Pertambangan dan penggalian | - | - |
| 03. | Industri pengolahan | 1.078 | 2,7 |
| 04. | Listrik, air dan gas | 149 | 0,4 |
| 05. | Bangunan | 1.336 | 3,3 |
| 06. | Perdagangan, rumah makan dan hotel | 3.985 | 9,8 |
| 07. | Angkutan dan komunikasi | 2.814 | 7,0 |
| 08. | Keuangan dan perusahaan | - | - |
| 09. | Jasa | 4.864 | 11,9 |
| 10. | Lainnya | 57 | 0,1 |
| Jumlah | | 40,552 | 100 |

Sumber : Kantor BPS Propinsi Sulawesi Selatan

3.1.3. Aspek Perekonomian

Perkembangan kegiatan ekonomi suatu wilayah memiliki peran penting dalam membantu kelanjutan pembangunan wilayah tersebut. Demikian pula dengan pembangunan sektor ekonomi. Potensi daerah Barru turut mendukung sektor perekonomian. Hal ini dapat dilihat kondisi PDRB Kabupaten Barru dari 9 sektor usaha untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel 3.4.

Tabel 3.4
PDRB Dirinci Menurut Lapangan Usaha
Kabupaten Barru Atas Dasar Harga Konstan
Tahun 1996 – 1999
(Rp. Miliar)

| No | Sektor Usaha | Tahun | | | | % |
|--------|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | |
| 1. | Pertanian | 7,46 | 7,70 | 7,31 | 7,72 | 1,15 |
| 2. | Pertambangan dan penggalian | 0,15 | 0,18 | 0,14 | 0,16 | 2,17 |
| 3. | Industri pengolahan | 6,40 | 7,08 | 8,12 | 7,95 | 7,72 |
| 4. | Listrik, gas dan air | 0,11 | 0,12 | 0,13 | 0,14 | 8,37 |
| 5. | Bangunan | 1,04 | 1,10 | 0,87 | 0,94 | -3,31 |
| 6. | Perdagangan, hotel dan restoran | 2,18 | 2,34 | 2,35 | 2,50 | 4,67 |
| 7. | Angkutan dan komunikasi | 0,88 | 0,95 | 0,86 | 0,97 | 3,30 |
| 8. | Keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan | 0,75 | 0,76 | 0,63 | 0,66 | -4,17 |
| 9. | Jasa | 2,00 | 2,13 | 1,92 | 1,99 | 4,16 |
| Jumlah | | 15,21 | 15,99 | 15,03 | 15,87 | 4,16 |

Sumber : Kantor BPS Sulawesi Selatan, 2000.

Pada tabel tersebut terlihat bahwa pertanian merupakan sektor utama dan memberikan pendapatan terbesar pada PDRB Kabupaten Barru, dan selanjutnya sektor industri pengolahan dan perdagangan.

Tingkat pertumbuhan PDRB Barru dari tahun 1996 sampai tahun 1999 mengalami peningkatan sebesar 4,16 % atau PDRB Kabupaten Barru 1999 sebesar 15,87 miliar rupiah. Sedangkan total PDRB Propinsi Sulawesi Selatan pada tahun

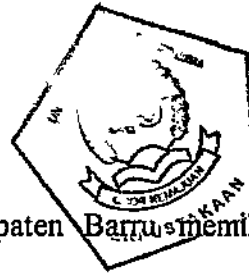
1999 adalah 963,11 miliar rupiah, dengan demikian PDRB Kabupaten Barru masih sekitar 1,648 % dari total PDRB Propinsi Sulawesi Selatan untuk lebih jelasnya sebagaimana dalam tabel 3.5.

Tabel 3.5

PDRB dirinci Menurut Lapangan Usaha
 Propinsi Sulawesi Selatan Atas Dasar Harga Konstan
 Tahun 1996 - 1999
 (Rp. Miliar)

| No | Sektor Usaha | Tahun | | | | % |
|--------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | |
| 1. | Pertanian | 334,84 | 342,86 | 351,61 | 351,61 | 0,65 |
| 2. | Pertambangan dan penggalian | 34,88 | 32,12 | 35,18 | 41,89 | 6,29 |
| 3. | Industri pengolahan | 112,83 | 124,72 | 117,47 | 121,47 | 2,49 |
| 4. | Listrik, gas dan air | 10,88 | 11,26 | 13,03 | 13,51 | 7,48 |
| 5. | Bangunan | 56,39 | 61,71 | 44,89 | 44,92 | -7,30 |
| 6. | Perdagangan, hotel dan restoran | 151,52 | 162,21 | 158,48 | 161,78 | 2,21 |
| 7. | Angkutan dan komunikasi | 63,17 | 70,97 | 70,46 | 74,61 | 5,70 |
| 8. | Keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan | 60,55 | 65,01 | 44,00 | 42,99 | -10,79 |
| 9. | Jasa | 113,53 | 118,99 | 109,55 | 110,33 | -0,95 |
| Jumlah | | 948,59 | 989,34 | 936,62 | 963,62 | 0,51 |

Sumber : Kantor BPS Sulawesi Selatan, 2000.



3.2. Prasarana Transportasi

Jika dilihat dari permukaan jalan Kabupaten Barrus memiliki jalan aspal sepanjang 364,04 km atau 61,7 %, jalan kerikil sepanjang 40,40 km atau 6,8% dan sepanjang 185,60 km atau 31,5% berupa jalan tanah. Jaringan jalan merupakan salah satu faktor yang mendukung berkembangnya lalu lintas angkutan laut dengan menghubungkan daerah pelabuhan dengan pusat-pusat permukiman atau pusat kegiatan masyarakat di kota-kota kecamatan atau kabupaten. Kondisi prasarana jalan yang baik dan angkutan ke daerah pedalaman ikut mendorong pertumbuhan lalu lintas angkutan laut.

3.3. Karakteristik Pelabuhan

Pembangunan pelabuhan Awerange dimulai dari tahun 1995/1996 dan mulai dioperasikan pada tanggal 1 April 1996. Pelabuhan Awerange terletak di wilayah Kecamatan Soppeng Riaja, tepatnya di Desa Batu Pute. Kondisi fisik dasar pelabuhan Awerange adalah:

a. Kondisi topografi

Pelabuhan Awerange yang berada di wilayah pantai memiliki ketinggian lahan 0 – 3 meter di atas permukaan laut.

b. Geologi

Pada umumnya kondisi tanah di Kecamatan Soppeng Riaja merupakan tanah alluvial dan regosol, sedangkan jenis tanah di pelabuhan Awerange adalah jenis alluvial.

c. Angin

Pada umumnya di sekitar pelabuhan, hujan jatuh sekitar bulan Oktober sampai dengan Maret, bertiup angin musim Barat. Sedangkan pada sekitar bulan April sampai September saat musim kemarau bertiup angin musim Timur. Kondisi ini umumnya sama untuk wilayah Kecamatan Soppeng Riaja. Namun, selama ini kondisi angin tidak mempengaruhi kegiatan bongkar muat kapal di pelabuhan Awerange karena kondisi angin di pelabuhan ini lemah. Kecepatan angin berkisar 8 knot yang akan menguntungkan dan sangat baik bagi lokasi pelabuhan.

d. Pasang surut

Pada pelabuhan Awerange ketinggian air pasang mencapai 4,1 meter, sedangkan pada kondisi air surut kedalamannya 2,1 meter. Kedalaman kolam pelabuhan sekitar 7 – 9 meter.

3.4. Kondisi Sarana dan Prasarana Pelabuhan

3.4.1. Sarana Pelabuhan

Armada kapal yang dioperasikan di pelabuhan Awerange berkisar 60 buah. Kapal tersebut berasal dari penduduk setempat yang dinamakan kapal domisili.

Jenis kapal yang digunakan ada dua yaitu kapal khusus memuat penumpang dan kapal yang khusus memuat barang. Adapun tujuan kapal tersebut adalah pulau Kalimantan dan Sulawesi Tengah (Toli-toli, Ogo amas). Ukuran kapal untuk penumpang panjangnya 29,95 m dengan 177 GRT dan 53 DWT. Sedangkan kapal khusus barang panjangnya bervariasi, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.6.

Tabel 3.6.
Beberapa Jenis Kapal yang Beroperasi
Pada Pelabuhan Awerange, Tahun 1999

| No | Nama Kapal | Ukuran | | | Keterangan |
|----|-------------------|-------------|-----|-----|---------------------------|
| | | Panjang (m) | GRT | DWT | |
| 1. | KLM Sinar Bontang | 26 – 30 | 200 | 80 | Jumlah Kapal ± 2 buah |
| 2. | KLM Karya Bersama | 21 – 25 | 100 | 70 | Jumlah Kapal ± 3 buah |
| 3. | KLM Pinang Indah | 16 – 20 | 50 | 40 | Jumlah Kapal ± 35 buah |
| 4. | KLM Cahaya Baru | 10 – 15 | 25 | 20 | Jumlah Kapal ± 20 buah |

Sumber: Kantor Adpel Awerange

3.4.2. Prasarana Pelabuhan

a. Pemecah Gelombang

Pelabuhan Awerange yang terletak di kecamatan Soppeng Riaja tidak menggunakan pemecah gelombang. Keamanan berlabuh sangat terjamin, karena angin dari segala penjuru lemah dan tidak dapat menghantam pelabuhan Awerange dengan bebas karena letaknya menjurus ke dalam dan secara alam dilindungi oleh Tanjung Lasonrae dan Tanjung Pakampungge. Dengan demikian di daerah ini pengaruh gelombang sangat kecil.

b. Alat Bantu Navigasi

Alat Bantu Navigasi dipergunakan di pelabuhan Awerange ada dua yaitu rambu malam dan rambu siang. Prasarana ini cukup memadai sehingga mudah mengenali pelabuhan-pelabuhan, meskipun pada malam hari

c. Dermaga

Pelabuhan Awerange memiliki dermaga dua buah yaitu dermaga kayu dan dermaga beton. Dermaga kayu sudah lama digunakan dan sekarang ini kondisi sudah rapuh, karena kayu yang digunakan sudah tua. Untuk sekarang ini yang digunakan adalah dermaga konstruksi beton, dibangun menjorok keluar dengan ukuran panjang 70 meter dan lebar 8 meter. Panjang jalan/jembatan dari garis pantai ke dermaga 40 meter. Kondisi bangunan jembatan berkonstruksi beton.

d. Alat Bongkar Muat Barang

Pelabuhan Awerange yang terletak di kecamatan Soppeng Riaja tidak menggunakan alat bongkar muat barang. Bongkar muat barang dilakukan dengan menggunakan tenaga manusia. Berdasarkan data, jumlah buruh pelabuhan yang terdaftar pada tahun 1999, yaitu sebanyak 90 orang.

e. Fasilitas Penumpukan Barang dan Gudang

Fasilitas penumpukan barang pada pelabuhan Awerange terdapat di sekitar kantor pelabuhan Awerange dengan ukuran 3200 m² dengan kondisi cukup baik. Fasilitas ini dimaksudkan untuk kelancaran bongkar muat kapal agar tidak terlalu lama di pelabuhan atau dijadikan gudang sementara. Untuk fasilitas pergudangan mempunyai ukuran 32,5x10 m, letaknya berdekatan dengan pelabuhan Awerange.

f. Listrik

Pelabuhan Awerange sudah memiliki prasarana listrik yang cukup memadai dalam berbagai terselenggaranya proses kegiatan di pelabuhan.

g. Air Bersih

Prasarana air bersih yang digunakan pada pelabuhan Awerange untuk kepentingan kapal, anak buat kapal, kantor dan untuk kepentingan lainnya yang berhubungan dengan pelabuhan bersumber dari mata air yang pendistribusiannya melalui jaringan pipa. Prasarana ini belum cukup memenuhi kebutuhan dalam kegiatan di pelabuhan.

h. Telekomunikasi

Alat telekomunikasi yang digunakan pada setiap kapal agar ada hubungan dengan pelabuhan adalah ss Bravo dalam menjaga situasi keamanan berlabuh. Sementara untuk alat komunikasi di pelabuhan belum tersedia dibandingkan dengan pelabuhan lainnya, karena belum adanya jaringan telepon di daerah sekitar pelabuhan.

i. Pos Jaga

Pos jaga yang terdapat di pelabuhan Awerange dalam menjaga situasi keamanan pelabuhan terdiri tiga buah. Pos jaga pertama berada di dekat pintu masuk pelabuhan dan pos jaga kedua berada sebelum masuk dermaga, sedangkan pos jaga ketiga berada di sebelah kanan pelabuhan. Ketiganya dalam kondisi baik.

j. Terminal Penumpang

Terminal penumpang yang merupakan ruang tunggu keberangkatan belum terdapat di pelabuhan Awerange. Sekarang ini, yang dipergunakan oleh penumpang adalah lapangan kantor pelabuhan atau lapangan penumpukan barang.

3.5. Arus Kunjungan Kapal, Barang, dan Penumpang

3.5.1. Arus Kunjungan Kapal

Arus kunjungan kapal yang memasuki pelabuhan Awerange untuk tahun 1995 – 1999 selalu berubah-ubah. Pada periode tahun 1995 – 1996 jumlah arus kunjungan kapal cukup meningkat, namun pada periode tahun 1996 – 1997 jumlah kunjungan tersebut mengalami penurunan yang cukup besar. Selanjutnya, periode tahun 1997 – 1999 terjadi lagi peningkatan arus kunjungan kapal. Jika dipersentasekan peningkatan arus kunjungan tersebut mencapai 25,8 % untuk lebih jelasnya mengenai arus kunjungan kapal, dapat dilihat pada tabel 3.7:

Tabel 3.7
Jumlah Arus kunjungan Kapal Pada Pelabuhan Awerange
Tahun 1995 – 1999

| No | Tahun | Kunjungan Kapal | Laju Pertumbuhan % |
|----------------------------------|-------|-----------------|--------------------|
| 1 | 1995 | 338 | - |
| 2 | 1996 | 651 | (+) 92,6 |
| 3 | 1997 | 353 | (-) 45,8 |
| 4 | 1998 | 547 | (+) 55,0 |
| 5 | 1999 | 555 | (-) 1,5 |
| Jumlah dan Rata-rata Pertumbuhan | | 2.444 | (+) 25,8 |

Sumber : Kantor Pelabuhan Awerange Kabupaten Barru.

Dimana : (+) = Peningkatan

(-) = Penurunan

3.5.2. Arus Muatan Barang

Arus muatan barang pada Pelabuhan Awerange dari periode tahun 1994–1999 jika dirata-ratakan, tingkat pertumbuhannya mengalami peningkatan. Untuk arus barang yang dibongkar, peningkatannya sebanyak 27,7 %. Sedangkan arus muat barang dari tahun 1995–1999 juga mengalami peningkatan sebesar, yaitu 88,4 %.

Jenis-jenis barang yang dibongkar pada Pelabuhan Awerange didominasi oleh hasil hutan yaitu kayu ulin dan kayu putih, selebihnya coklat, rumput laut, dan barang campuran lainnya. Sedangkan jenis barang yang dimuat adalah sebagian besar berupa beras dan selebihnya barang campuran. Tujuan utama barang perdagangan tersebut adalah pulau Kalimantan dan Sulawesi Tengah untuk lebih jelasnya perkembangan arus bongkar muat barang dapat dilihat pada tabel 3.8 :

Tabel 3.8.
Jumlah Arus Muatan Barang yang Melalui Pelabuhan Awerange,
Kabupaten Barru Tahun 1995–1999

| No. | Tahun | Arus Barang | | | | Jumlah |
|----------------------------------|-------|------------------|----------|---------------|----------|---------|
| | | Bongkar (ton) | % | Muat (ton) | % | |
| 1. | 1995 | 12.112 | - | 4.161 | - | 16.273 |
| 2. | 1996 | 13.212 | (+) 9,1 | 7.495 | (+) 4,7 | 20.707 |
| 3. | 1997 | 11.642 | (-) 11,9 | 4.824 | (-) 35,8 | 16.466 |
| 4. | 1998 | 23.528 | (+)102,2 | 4.518 | (-) 0,6 | 28.046 |
| 5. | 1999 | 26.251 | (+) 11,5 | 25.339 | (+)460,8 | 51.590 |
| Jumlah dan rata-rata pertumbuhan | | 86.745 | (+) 27,7 | 46.337 | (+) 88,4 | 133.092 |

Sumber : Kantor Pelabuhan Awerange, Kabupaten Barru

Dimana (+) = Peningkatan

(-) = Penurunan

Berdasarkan tabel 3.8. tersebut, terlihat bahwa jumlah muatan yang dibongkar pada tahun 1999 mengalami peningkatan sebesar 26.251 ton. Barang tersebut didatangkan dari Pulau Kalimantan dan Sulawesi Tengah. Sedangkan barang yang dimuat merupakan hasil potensi wilayah Kabupaten Barru dan wilayah sekitarnya. Potensi wilayah tersebut sebagian besar dari hasil pertanian dan dikirim untuk diperdagangkan dengan tujuan Kalimantan dan Sulawesi Tengah.

3.5.3. Arus Penumpang

Arus penumpang dibedakan atas arus naik penumpang dan arus turun. Jumlah penumpang yang naik untuk tahun 1995–1997 mengalami penurunan dan pada tahun 1998 terjadi peningkatan. Dari jumlah arus penumpang naik diperoleh peningkatan nilai rata-rata pertumbuhan sebesar 5,0 %.

Untuk arus penumpang yang turun, hampir sama dengan arus penumpang naik. Dimana, pada periode 1994–1997 terjadi penurunan dan pada tahun 1998 mengalami peningkatan, sedangkan rata-rata pertumbuhannya mengalami peningkatan sebesar 15,6 %. Untuk lebih jelasnya, jumlah arus penumpang dan rata-rata pertumbuhannya dapat dilihat dalam tabel 3.9:

Tabel 3.9.
Jumlah arus penumpang yang melalui Pelabuhan Awerange,
Kabupaten Barru Tahun 1995–1999

| No. | Tahun | Arus Penumpang | | | | Jumlah |
|----------------------------------|-------|-----------------|----------|------------------|----------|--------|
| | | Naik (orang) | % | Turun (orang) | % | |
| 1. | 1995 | 4.596 | - | 2.827 | - | 7.423 |
| 2. | 1996 | 4.065 | (-) 11,6 | 3.119 | (+)10,3 | 7.184 |
| 3. | 1997 | 2.885 | (-) 29,0 | 1.853 | (-) 40,6 | 4.738 |
| 4. | 1998 | 4.750 | (+) 64,6 | 3.690 | (+)99,2 | 8.440 |
| 5. | 1999 | 4.565 | (-) 3,9 | 3.451 | (-)6,5 | 8.016 |
| Jumlah dan rata-rata pertumbuhan | | 20.861 | (+) 5,0 | 14.940 | (+) 15,6 | 35.801 |

Sumber : Kantor Pelabuhan Awerange, Kabupaten Barru

Dimana (+) = Peningkatan

(-) = Penurunan

3.6. Karakteristik Penumpang dan Barang

3.6.1. Karakteristik Penumpang

a. Asal penumpang

Pada pelabuhan Awerange, jumlah penumpang tidak terlalu besar. Pada umumnya asal penumpang berasal dari wilayah Kabupaten Barru sendiri dan selebihnya dari daerah-daerah tetangga seperti Soppeng dan Pangkep.

Jumlah penumpang pada tahun 1999 adalah 35.801 orang dengan tingkat pertumbuhan 5,0 %

b. Tujuan penumpang

Penumpang yang naik di pelabuhan Awerange mempunyai tujuan ke pulau Kalimantan, seperti Sangata dan Bontang.

3.6.2. Karakteristik Barang

a. Asal barang

Pada pelabuhan Awerange barang yang dimuat berasal dari Kabupaten Barru dan selebihnya dari daerah-daerah lain, seperti Soppeng, Wajo, Pangkep, Sidrap, Maros, Palopo, Pinrang, Bone, Parepare, dan Makassar. Semua barang dari masing-masing daerah yang dimuat pada tahun 1999 sebanyak 25.339 ton.

b. Tujuan Barang

Barang yang dimuat di pelabuhan Awerange yang akan diperdagangkan mempunyai tujuan ke Kalimantan Timur, yaitu Bontang, Bangalon, Sangata, Sangkulirah dan ke Sulawesi Tengah yaitu Toli-Toli, Ogoamas.

c. Jenis barang

Jenis barang yang dimuat di pelabuhan Awerange sebagian besar adalah beras dan selebihnya adalah gula pasir, gula merah, ubi jalar, mie, kapur, terigu, semen dan barang campuran lainnya. Jumlah dan jenis barang yang dimuat tiap bulannya tidak menentu, ini disesuaikan dengan situasi dan kondisi asal barang didatangkan. Jumlah barang yang dimuat pada tahun 1999 adalah 25.339 ton.



Selain barang yang dimuat, jenis barang yang dibongkar di pelabuhan Awerange pada umumnya berupa kayu ulin dan kayu putih. Dan selebihnya rumput laut, pupuk, coklat, kopra, ikan kering dan barang campuran lainnya.

Berdasarkan data yang ada, dalam kurun waktu 5 bulan (Juni – Oktober) tahun 1999 volume bongkar kayu Ulin sebanyak 4.969 m³ dan kayu putih 541 m³ atau lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.10

Tabel 3.10.
Jumlah dan Jenis Barang yang Dibongkar
di Pelabuhan Awerange Kabupaten Barru
Juni – Oktober 1999

| No | Bulan | Jenis Barang | Jumlah |
|----|-----------|---|---|
| 1. | Juni | - Kayu ulin - Kayu putih - Barang lainnya | - 623 M ³ - 48 M ³ - 57,5 Ton |
| 2. | Juli | - Kayu ulin - Kayu putih | - 1.121 M ³ - 160 M ³ |
| 3. | Agustus | - Kayu ulin - Kayu putih - Barang lainnya | - 1.316 M ³ - 205 M ³ - 20 Ton |
| 4. | September | - Kayu ulin - Kayu putih - Barang lainnya | - 862 M ³ - 45 M ³ - 14,2 Ton |
| 5. | Oktober | - Kayu ulin - Kayu putih - Barang lainnya | - 1.047 M ³ - 83 M ³ - 23 Ton |
| | Jumlah | - Kayu ulin - Kayu putih - Barang lainnya | - 4.969 M ³ - 541 M ³ - 114,7 Ton |

Sumber : Kantor Syahbandar Pelabuhan Awerange

3.7. Hubungan Pelabuhan Awerange dengan Daerah dan Pelabuhan Lain

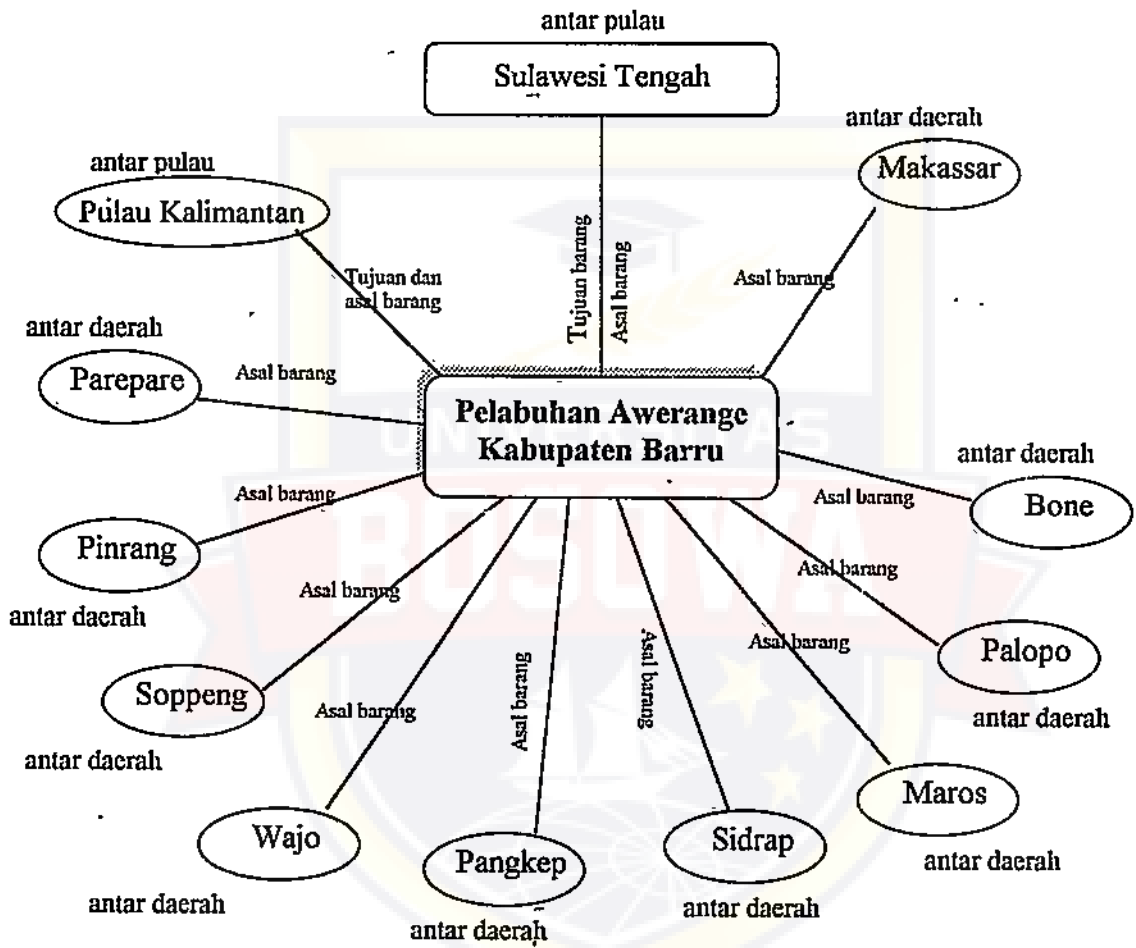
3.7.1. Hubungan Pelabuhan Awerange dengan Daerah Lain

Keberadaan pelabuhan Awerange turut mempengaruhi kegiatan ekonomi, perdagangan dan kegiatan industri terhadap daerah yang dilayaninya. Melalui pelabuhan ini, sebagian besar hasil komoditi alam yang ada di kota Barru dan daerah lain, pendistribusiannya dilakukan dengan lingkup pelayanan ke wilayah atau pulau-pulau lain seperti Kalimantan dan Sulawesi Tengah.

Sebaliknya, pelabuhan Awerange juga mendatangkan hasil hutan dan hasil bumi lainnya untuk meningkatkan kegiatan perekonomian dan perdagangan di Kabupaten Barru secara khusus dan daerah di Sulawesi Selatan secara umum.

Untuk lebih jelasnya, hubungan pelabuhan Awerange dan pengaruhnya terhadap daerah sekitarnya dapat dilihat dalam skema berikut:

HUBUNGAN DAN PENGARUH PELABUHAN AWERANGE TERHADAP PERKEMBANGAN DAERAH SEKITAR



Bongkar muat barang yang dilakukan di pelabuhan Awerange, secara tidak langsung turut berpengaruh terhadap perkembangan Kabupaten Barru. Hal ini dilihat dari jenis dan jumlah barang yang dibongkar di pelabuhan, merupakan salah satu pelabuhan yang mendatangkan kayu ulin dan kayu putih. Dengan demikian akan memberikan nilai tambah bagi pedagang kayu untuk mengembangkan usahanya dan turut mengembangkan Kabupaten Barru dan sekitarnya.

3.7.2. Hubungan Pelabuhan Awerange dengan Pelabuhan Lain.

Pada prinsipnya pelabuhan-pelabuhan yang terdapat di Sulawesi Selatan khususnya pelabuhan yang berada di pantai Barat seperti Makassar, Pare Pare, Polewali, Mamuju dan Belang Belang dari segi operasionalnya akan saling berpengaruh. Begitupula dari segi arus lalu lintas barang dengan pelabuhan lainnya akan saling berhubungan. Namun setiap pelabuhan akan memiliki pangsa pelayanan tersendiri. Dalam hal ini pelabuhan Awerange menanggulangi dengan peningkatan pelayanan.

Pelabuhan Awerange memiliki daerah belakang, yang tidak hanya berasal dari wilayah kabupaten Barru sendiri, tetapi mencakup kabupaten Pangkep, Soppeng, Wajo dan Bone. Hal ini ditunjang dengan lancarnya mobilitas angkutan melalui ruas Jalan Propinsi Pekkae – Bulu Dua.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Arus Lalu Lintas Barang dan Penumpang di Pelabuhan Awerange

Salah satu alat perhubungan selain perhubungan darat di Kabupaten Barru adalah perhubungan laut. Perhubungan laut yang dimaksud adalah Pelabuhan Awerange yang digunakan sebagai kegiatan perdagangan dalam memasarkan barang dan menjalin hubungan dengan daerah lain sekaligus sebagai perangsang pertumbuhan dan perkembangan ekonomi daerah.

Untuk mengetahui potensi yang dimiliki suatu pelabuhan maka perlu adanya tinjauan terhadap kecenderungan perkembangan yang mungkin terjadi untuk saat sekarang maupun yang akan datang.

4.1.1. Ramalan Arus Barang

Untuk mengetahui gambaran arus lalu lintas barang pada Pelabuhan Awerange, maka dilakukan ramalan jumlah arus barang untuk tahun 2004. Ramalan tersebut menggunakan metode regresi sederhana sebagai berikut :

$$Y = a + b (p)$$

Dimana:

$$a = 50.000,4$$

$$b = 7794,3$$

$$p = 11$$

Sehingga $Y = 135.737,7$ ton

(Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada lampiran 1)

Perkembangan arus muatan barang pada Pelabuhan Awerange cukup pesat. Misalnya, pada tahun 1999 jumlah barang yang dibongkar dan dimuat sebanyak 51.590 ton. Begitu pula hasil proyeksi tahun 2004 menunjukkan terjadinya peningkatan jumlah bongkar muat barang menjadi 135.737,7 ton.

Volume bongkar muat barang pada saat sekarang dan masa yang akan datang mengalami peningkatan dengan rata-rata pertumbuhan 27,7 % untuk bongkar barang dan 88,4 % untuk arus muat barang.

Jenis barang yang paling meningkat perkembangannya untuk dimuat dan diperdagangkan adalah hasil pertanian (beras), sedangkan barang yang dibongkar di pelabuhan adalah hasil hutan (kayu Ulin dan kayu Putih).

4.1.2. Ramalan Arus Penumpang

Untuk mengetahui kecenderungan perkembangan jumlah arus penumpang untuk masa yang akan datang, maka dilakukan ramalan arus penumpang. Hal ini dimaksudkan untuk mengetahui perbandingan terhadap jumlah penumpang dalam menggunakan jasa pelayanan pelabuhan.

Ramalan arus muatan penumpang melalui Pelabuhan Awerange untuk tahun 2004 adalah sebagai berikut :

$$Y = a + b (p)$$

Dimana:

$$a = 7893$$

$$b = 244,2$$

$$p = 11$$

Sehingga $Y = 10.579$ orang

(Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada lampiran 2)

Dari hasil ramalan arus penumpang pada tahun 2004 meningkat menjadi 10.579 orang. Namun jika dilihat perkembangan arus penumpang dalam setiap tahun selalu berubah-ubah. Misalnya dalam periode tahun 1995 – 1999 perkembangan rata-rata pertumbuhannya mengalami peningkatan sebesar 5 % untuk arus naik penumpang dan 15,6 % untuk arus turun penumpang. Selanjutnya, ramalan yang dilakukan akan mengalami peningkatan untuk tahun 2004 sebesar 10.579 orang. Jumlah arus penumpang tersebut berasal dari Kabupaten Barru dan selebihnya dari daerah sekitarnya (Pangkep, Soppeng). Penumpang yang dimuat akan diberangkatkan dengan tujuan ke Kalimantan.

4.1.3. Ramalan Kunjungan Kapal

Untuk mengetahui peningkatan arus kunjungan kapal untuk masa yang akan datang, maka dilakukan ramalan arus kunjungan kapal. Ramalan tersebut adalah:

$$Y = a + b (p)$$

Dimana:

$$a = 587,8$$

$$b = 33$$

$$p = 11$$

Sehingga $Y = 951$ kunjungan kapal

(Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada lampiran 3)

Berdasarkan hasil ramalan kunjungan kapal untuk tahun 2004 akan mengalami peningkatan sebanyak 951 kunjungan. Perkembangan tersebut dalam tiap tahun selalu berubah-ubah. Dimana pada tahun 1995 – 1996 mengalami peningkatan dan pada tahun 1996 – 1997 terjadi penurunan, selanjutnya mengalami peningkatan sampai tahun 1999. Tingkat pertumbuhan kunjungan kapal mengalami peningkatan sebesar 25,8 %.

4.2. Analisis Karakteristik Pelabuhan Awerange

Pelabuhan Awerange merupakan pelabuhan alami dari segi fisik lokasi. Pelabuhan tersebut memungkinkan kapal untuk berlabuh atau bersandar dan melakukan bongkar muat dengan aman.

4.2.1. Lokasi

Pelabuhan Awerange merupakan pelabuhan yang alami. Ditinjau dari fisik lokasi pelabuhan tersebut sangat memungkinkan bagi kapal-kapal untuk berlabuh atau bersandar dan melakukan bongkar muat dengan aman. Karena letaknya berada pada teluk (menjurus ke dalam) maka kondisi perairan dan kedalaman pelabuhan terlindung dari badai, ombak dan arus yang besar.

Lokasi pelabuhan Awerange saat ini, sangat strategis karena terletak pada jalan poros antar propinsi sehingga sangat menunjang kelancaran bagi kegiatan pergerakan barang. Kemudahan tingkat pencapaian dari lokasi pelabuhan ke wilayah pusat kota atau daerah-daerah belakangnya bahkan ke daerah sumber bahan baku. Kemudahan tersebut ditunjang oleh ketersediaan moda angkutan, jaringan jalan, fasilitas dan lalu lintas kota serta jumlah penduduk yang ada.

4.2.2. Kedalaman Pelabuhan

Ukuran besaran suatu pelabuhan ditentukan berdasarkan panjang dermaga, kedalaman kolam pelabuhan dan daerah pendukung operasinya. Semua aspek tersebut sangat menentukan kemampuan bagi suatu pelabuhan terhadap kapal dan barang/penumpang yang beroperasi di pelabuhan.

Kedalaman pelabuhan Awerange pada ujung dermaga dengan kondisi air pasang mencapai 4,1 meter, sedangkan pada saat air surut kedalaman sekitar 2,1 meter. Untuk kolam pelabuhan, saat ini berukuran 7 – 9 meter sangat cocok untuk dikembangkan dan disinggahi oleh kapal-kapal yang berukuran lebih besar dari sekarang.

4.2.3. Angin dan Gelombang

Gerakan angin memberikan pengaruh yang sangat besar dalam pengendalian dan gerakan manuver kapal, terutama pada saat masuknya kapal pada mulut pelabuhan. Berdasarkan standar tingkatan sifat angin, kecepatan angin antara 7 – 10

knot termasuk dalam tingkatan angin lemah dengan keadaan lingkungan daun/ranting terus bergerak.

Kondisi angin pada pelabuhan Awerange tidak mempengaruhi kegiatan bongkar muat barang dan penumpang. Hal ini disebabkan kecepatan angin sebesar 8 knot sangat baik dan menguntungkan bagi lokasi pelabuhan, karena dengan ukuran angin yang demikian sifatnya lemah.

Dalam kondisi tersebut, kondisi perairan sangat tenang, keadaan gelombang pada lautan kecil merata dan puncak gelombang tanpa buih nampak pecah. Keadaan itu sangat memudahkan kapal dalam melakukan manuver, berlabuh dan merapat ke dermaga.

Berdasarkan uraian di atas, dapat diambil suatu kesimpulan bahwa karakteristik fisik pelabuhan cukup mendukung pengembangan pelabuhan menjadi pelabuhan besar dalam proses bongkar muat barang. Selain itu, pelabuhan Awerange terletak di tengah-tengah pembangunan propinsi Sulawesi Selatan, sehingga turut menunjang pengembangannya.

4.3. Analisis Kegiatan Pelabuhan Awerange terhadap Sarana dan Prasarana Pelabuhan

Pelabuhan merupakan lingkungan kerja yang terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas tempat berlabuh dan bertambatnya kapal untuk terselenggaranya kegiatan bongkar muat barang dan turun naiknya penumpang dari suatu moda transportasi laut (kapal) ke moda transportasi lainnya atau

sebaliknya. Dengan adanya aktivitas pelabuhan akan diperlukan fasilitas pelabuhan yang sesuai dengan kebutuhan suatu pelabuhan.

4.3.1. Sarana Pelabuhan

Armada kapal yang dioperasikan di pelabuhan Awerange sekitar 60 buah. Jenis kapal yang digunakan ada dua macam, yaitu kapal khusus memuat penumpang dan kapal khusus khusus memuat barang.

Berdasarkan ukuran kapal yang beroperasi di pelabuhan yang berada di bawah standar tipe kapal, maka untuk menghadapi jumlah arus barang dan penumpang yang terus meningkat di masa yang akan datang diperlukan tipe kapal yang berukuran lebih besar dari sekarang. Untuk kapal barang membutuhkan ukuran panjang 58 m dan lebar 9,7 m, sedangkan kapal penumpang membutuhkan ukuran 51 m dan lebar 10,2 meter.

4.3.2. Prasarana Pelabuhan

a. Pemecah Gelombang

Pelabuhan Awerange tidak menggunakan pemecah gelombang, karena ditinjau dari letak geografisnya terletak di teluk dan dilindungi oleh Tanjung Lasonrae dan Tanjung Pakampungge. Pelabuhan ini aman dari hantaman angin dan ombak dari segala penjuvu sehingga kapal-kapal dapat berlabuh dengan aman dan nyaman. Saat ini kapal-kapal dengan mudah dan lancar bersandar merapat di dermaga untuk menurunkan dan menaikkan barang dan penumpang.

Dengan demikian untuk saat sekarang dan masa yang akan datang pelabuhan Awerange tidak perlu membutuhkan pemecah gelombang.

b. Alat Bantu Navigasi

Alat Bantu Navigasi yang dipergunakan di pelabuhan Awerange sudah cukup memadai. Prasarana ini menggunakan dua rambu, yaitu rambu siang dan rambu malam, sehingga sangat mudah mengenali pelabuhan Awerange dari kejauhan, terutama pada malam hari. Kondisi alat bantu navigasi ini masih baik untuk dipergunakan pada waktu yang akan datang.

c. Dermaga

Dermaga di pelabuhan Awerange terdiri dari dua, yaitu dermaga kayu dan dermaga beton. Kondisi bangunan dermaga kayu sudah rapuh dan kayu yang digunakan sudah tua karena penggunaannya sudah lama. Panjang dermaga kayu tersebut 30 meter dan lebar 5 meter.

Selanjutnya, dermaga beton mempunyai ukuran panjang 70 meter dan lebar 8 meter, dibangun menjorok keluar untuk memudahkan kapal-kapal untuk bersandar merapat di pelabuhan. Sekarang ini, keoptimalan dermaga sudah dapat menampung kapal untuk melakukan bongkar muat barang dan turun naiknya penumpang. Namun, untuk menjaga arus kunjungan kapal yang terus meningkat, perlu dilakukan penambahan panjang dermaga atau pengerukan pada sisi kanan dermaga agar kedalaman pelabuhan bertambah dan sudah dapat dipergunakan untuk bersandarnya kapal-kapal.

Berdasarkan ramalan kunjungan kapal untuk masa yang akan datang (2004), mengalami peningkatan sekitar 951 kunjungan. Dengan demikian, ukuran dermaga

sekarang hanya mampu melayani bersandarnya 1 – 2 kapal sekaligus. Untuk tahun 2004, diperkirakan kunjungan kapal sekitar 951 yang memerlukan dermaga dengan panjang 2 kali dari panjang dermaga sekarang yang dapat menampung 3 – 4 kali kapal.

Lebar jembatan dermaga sekitar 8 meter, sehingga kendaraan dengan mudah langsung masuk ke ujung dermaga untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang.

Untuk mengukur kemampuan kinerja dermaga, maka digunakan analisis Berth Occupancy Ratio (BOR). Analisis tersebut, yaitu:

- Analisis BOR dengan menggunakan data jumlah kunjungan kapal yang ada.

Diketahui:

- Jumlah hari dalam setahun yaitu 365 hari.
- Jumlah kunjungan kapal dalam setahun 555 kunjungan.
- Jumlah kapal menunggu = 0 (tidak ada)
- Jumlah rata-rata kapal yang ditampung = 2 kapal
- Jumlah tambatan = 1 buah

Dengan perhitungan:

$$\begin{aligned}
 \text{BOR} &= \frac{(\sum \text{kunjungan kapal}) - (\sum \text{kapal menunggu})}{\left[\begin{array}{l} \sum \text{rata-rata kapal yang} \\ \text{dapat ditampung pada} \\ \text{tambahan tiap hari} \end{array} \right] \times \left[\begin{array}{l} \text{jumlah} \\ \text{tambahan} \end{array} \right] \times (365)} \times 100\% \\
 &= \frac{555 - 0}{2 \times 1 \times 365} \times 100\% \\
 &= 76\%
 \end{aligned}$$

Berdasarkan analisis BOR tersebut di atas, diperoleh hasil 76 % yang berarti nilainya berada di atas nilai BOR maksimum sebagaimana aturan umum yang terdapat dalam United Nations Conference on Trade And Development dengan nilai 70 %. Dengan nilai tersebut menunjukkan bahwa kegiatan di dermaga cukup sibuk. Sehingga dalam menghadapi masa yang akan datang diperlukan penambahan fasilitas dalam pelayanan dermaga, mengingat volume arus bongkar muat barang dan penumpang untuk tahun berikutnya semakin meningkat.

d. Alat Bongkar Muat

Alat bongkar muat barang di pelabuhan Awerange menggunakan tenaga manusia, yaitu barang dari kapal ke mobil atau dari mobil ke kapal diangkut dengan tenaga manusia. Mobil yang digunakan di pelabuhan Awerange rata-rata mobil truk untuk mengangkut beras dan barang lainnya. Dengan demikian, pada saat sekarang dan waktu yang akan datang perlu penambahan fasilitas pelayanan bongkar muat (alat bongkar muat).

Melihat jumlah arus barang untuk masa yang akan datang mengalami peningkatan sebesar 135.737,3 ton (tahun 2004), maka selain menggunakan tenaga manusia perlu juga penambahan fasilitas bongkar muat. Pemilihan alat bongkar muatan mempunyai hubungan antara bentuk dan volume barang dan peralatan yang sesuai untuk menanganinya, agar bongkar muat dapat cepat ditangani dan peralatan efektif penggunaannya.

Berdasarkan bentuk dan volume barang di pelabuhan, maka pelayanan proses bongkar muat barang memerlukan kereta dorong atau gerobak dorong berjumlah 2 unit dengan kapasitas 100 kg. Selain itu, jenis muatan berbentuk panjang (kayu gelondongan), memerlukan peralatan keran.

e. Gudang dan Lapangan Penumpukan

Fasilitas pergudangan di pelabuhan Awerange, mempunyai ukuran 323 m² di bawah kepemilikan pemerintah daerah Kabupaten Barru. Fasilitas ini belum optimal dipergunakan, karena barang yang dibongkar dan dimuat di pelabuhan Awerange, dari kapal langsung diangkut ke mobil dan sebaliknya, barang yang dimuat diangkut langsung dari mobil ke kapal, sehingga semua barang yang dibongkar dan dimuat tidak seluruhnya disimpan dalam gudang. Namun, untuk mengantisipasi terjadinya volume barang yang melonjak ditahun mendatang, maka fasilitas pergudangan yang tersedia belum dapat menampung volume barang tersebut.

Berdasarkan hasil ramalan arus barang untuk tahun 2004 sebanyak 135.737,3 ton maka perlu penambahan atau pembangunan gudang yang dapat menampung arus barang tersebut.

Lapangan penumpukan barang mempunyai ukuran 3200 m² dengan kondisi bangunan cukup baik dan sudah memadai. Lapangan ini sudah dapat menampung aktivitas bongkar muat barang untuk sekarang dan masa yang akan datang.

f. Listrik

Prasarana pendukung pelabuhan, yaitu listrik sudah cukup memadai di pelabuhan Awerange dalam proses aktivitas di pelabuhan. Sekarang ini jumlah listrik

yang dipergunakan adalah 3.300 KWH yang melebihi pemakaian, sehingga untuk masa yang akan datang pemakaian listrik sudah tersedia.

g. Air Bersih

Penggunaan air bersih untuk kepentingan pelabuhan sekarang ini sudah mencukupi. Karena pada musim kemarau terjadi kekurangan air, sehingga perlu perhatian khusus dengan penambahan kapasitasnya. Melihat keberadaan pelabuhan yang terus mengalami peningkatan, maka diharapkan pada saat sekarang dan waktu-waktu mendatang sudah ada instalasi air bersih dari PDAM, sehingga kapal-kapal yang membutuhkan air bersih dapat mengambil dengan mudah dan lancar.

h. Telekomunikasi

Telekomunikasi yang digunakan saat ini adalah berupa SS. Bravo dalam menjaga situasi keamanan berlabuh. Sementara untuk alat komunikasi di pelabuhan belum mempunyai jaringan telepon, sehingga prasarana tersebut perlu dilengkapi di pelabuhan Awerange.

i. Terminal Penumpang

Fasilitas terminal penumpang belum terdapat pada pelabuhan Awerange. Dengan demikian, untuk memenuhi kebutuhan fasilitas penumpang yang mengalami peningkatan arus penumpang untuk masa yang akan datang diperlukan pengadaan gedung terminal. Luas gedung terminal penumpang yang dibutuhkan adalah 193 m².

j. Jalan Menuju Pelabuhan

Letak pelabuhan Awerange berada sekitar 500 meter dari jalan poros Makassar – Parepare. Namun terdapat jalan kolektor yang sebagian kondisinya baik (aspal) dan sebagian kondisinya sudah rusak (jalan ke pelabuhan). Karena itu untuk pengembangan selanjutnya diharapkan agar jalan yang kondisinya rusak harus direhabilitasi, sehingga efektivitas jarak, waktu dan kenyamanan terjamin.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, suatu pelabuhan tanpa didukung sarana dan prasarana yang memadai maka arus kelancaran kapal dan barang tidak dapat terwujud. Fasilitas yang ada sekarang dibandingkan dengan volume kegiatan di pelabuhan masih kurang meskipun bagi jumlah pengunjung tetap. Dengan demikian perlu adanya pengembangan lebih lanjut.

Untuk mengatasi hal ini, pada saat sekarang sudah perlu ada suatu rencana yang mantap dari pemerintah daerah untuk membangun fasilitas pelabuhan yang memadai dalam mengantisipasi perdagangan bebas.

4.3.3. Sistem Pelayanan

Dalam menunjang berbagai fungsi pelabuhan, pelayanan jasa pelabuhan sangat penting dalam menunjang terselenggaranya angkutan laut. Pelayanan jasa harus dilakukan dengan efektif dan efisien, artinya pelayanan sesuai dengan obyek yang dilayani.

Pada pelabuhan Awerange tingkat pelayanan belum optimal. Hal ini dapat dilihat dari tingkat pelayanan berupa:

- a. Pelayanan kapal belum sesuai dengan jadwal yang ada.
- b. Pelayanan barang, dalam melayani bongkar muat barang pelabuhan belum menyediakan pelayanan fasilitas yang memadai.
- c. Pelayanan rupa-rupa, yaitu pos dan retribusi sebagai pendapatan pelabuhan, tarifnya disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku.

Sedangkan pelayanan petugas-petugas pelabuhan tidak mempersulit dan melayani dengan baik pemakai jasa pelabuhan.

4.4. Peranan Keberadaan Pelabuhan Awerange dalam Perkembangan Kabupaten Barru dan Sekitarnya

Untuk melihat sejauh mana pengaruh keberadaan pelabuhan Awerange terhadap perkembangan dan pertumbuhan Kabupaten Barru dapat dilihat pada peningkatan pendapatan pelabuhan, pengaruh ekonomi dan pengembangan wilayah.

4.4.1. Peningkatan Pendapatan Pelabuhan

Melihat peranan Pelabuhan Awerange dalam meningkatkan dan mengembangkan pembangunan ekonomi daerah melalui perkembangan arus lalu lintas barang dan penumpang, telah memperoleh pungutan uang pelabuhan dari tahun ke tahun meningkat. Ini membuktikan bahwa Pelabuhan Awerange merupakan salah satu sumber pendapatan daerah Kabupaten Barru. Untuk lebih jelasnya pendapatan pelabuhan dapat dilihat dalam tabel 4.1.

Tabel 4.1.
Pendapatan Pelabuhan Awerange
Kabupaten Barru, Tahun 1996 - 1998

| NO | TAHUN | PENDAPATAN (Rp) |
|-----------------------|-------|-----------------|
| 1. | 1996 | 5.369.800 |
| 2. | 1997 | 5.530.300 |
| 3. | 1998 | 9.942.500 |
| Rata-Rata Pertumbuhan | | 36,07 % |

Sumber : Kantor Syahbandar Pelabuhan Awerange, Kabupaten Barru

Melihat tabel 4.1 tersebut, menunjukkan bahwa Pelabuhan Awerange semakin penting peranannya dalam arus lalu lintas barang ke daerah lainnya. Hal ini dilihat dari perkembangan pendapatan pelabuhan mengalami peningkatan dengan rata-rata pertumbuhan 36,07 % pertahun. Perkembangan pendapatan tersebut didukung oleh peningkatan volume arus bongkar muat barang dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 88,4 % pertahunnya.

Perkembangan pelabuhan Awerange dalam arus lalu lintas barang dan penumpang, akan mengalami peningkatan untuk masa yang akan datang dalam tiap tahun. Dengan demikian pendapatan uang pelabuhan akan bertambah besar sehingga pendapatan ekonomi pemerintah daerah kabupaten Barru meningkat pula. Pungutan uang pelabuhan tersebut menunjukkan bahwa secara ekonomis pelabuhan tersebut layak untuk dikembangkan. Dalam perkembangan selanjutnya pemerintah daerah Kabupaten Barru dapat mempertimbangkan untuk terlibat dalam pengelolaan pelabuhan untuk memperoleh pendapatan pelabuhan yang lebih optimal dalam menghadapi otonomi daerah.

4.4.2. Pengaruh Ekonomi

Pelabuhan Awerange merupakan pelabuhan yang dipergunakan sebagai salah satu alternatif perjalanan dalam menjalin hubungan dari dan ke Kalimantan dan Sulawesi Tengah yang ekonomis dari segi biaya maupun waktu. Pelabuhan ini dipergunakan sebagai pelabuhan tujuan, dan sebagai pelabuhan transit, khususnya untuk komoditas hasil pertanian (hasil bumi) yang diantarpulaukan.

Keberadaan pelabuhan Awerange terhadap kegiatan ekonomi di Kabupaten Barru berperan dalam kegiatan pendistribusian komoditi seperti hasil pertanian, perkebunan dan barang lainnya. Potensi alam kabupaten Barru khususnya dan daerah lain umumnya memberi kesempatan bagi masyarakat, utamanya masyarakat sebagai pedagang/pengusaha untuk mengembangkan usahanya dengan mengantar pulaukan komoditas alam tersebut. Kegiatan pendistribusian tersebut akan memberikan kegunaan tempat, waktu dan kualitas barang yang dihasilkan akan lebih terjamin.

Data Pelabuhan Awerange mengenai daftar asal barang yang dimuat untuk diantarpulaukan ke Kalimantan Timur dan Sulawesi Tengah selain dari Kabupaten Barru yaitu Kabupaten Soppeng, Wajo, Pangkep, Sidrap, Maros, Palopo, Pinrang, Bone, Parepare dan Kota Makassar

Semua daerah tersebut, umumnya pedagang mendatangkan beras dan barang campuran yang dijadikan sebagai potensi hasil produk yang mempengaruhi masing-masing daerah, dimana masyarakat di daerah tersebut akan memperoleh pendapatan yang lebih baik karena permintaan produk beras dan barang lainnya bertambah besar. (data mengenai jenis dan jumlah barang dari masing-masing daerah belum tersedia).



Selain daerah asal barang di Pelabuhan Awerange, daerah yang menjadi tujuan kapal untuk memasarkan barang juga mengalami perkembangan, yaitu Kalimantan Timur (Bontang, Bengalon, Sangata, Sangkulirah) dan Sulawesi Tengah (Toli-Toli, Ogo Amas). Daerah tersebut dijadikan potensi pasar produk beras dan barang-barang lainnya di Kabupaten Barru dan sekitarnya.

Melihat asal barang yang diperdagangkan dan daerah tujuan barang, maka dengan keberadaan Pelabuhan Awerange mempunyai andil dalam pengembangan ekonomi daerah. Selain itu, pelabuhan Awerange telah merangsang berkembangnya kegiatan ekonomi masyarakat, khususnya masyarakat yang berpeluang sebagai pengusaha kayu. Sesuai dengan data yang didapatkan di lapangan, sekitar 25 orang pengusaha kayu telah berhasil mengembangkan usaha dengan memperjualbelikan kayu putih dan kayu ulin. Dari keseluruhan pengusaha kayu tersebut, semuanya telah mengembangkan usahanya menjadi lebih baik.

Hasil data yang didapatkan adalah bahwa pada umumnya pengusaha kayu tersebut telah berhasil dan berkembang usahanya. Kegiatan usaha sebagai perdagangan kayu di kota Barru, khususnya dan daerah lain umumnya telah memberikan hasil pendapatannya ekonomi yang terus meningkat, usaha lainpun terus meningkat dan berkembang. Bentuk usaha lain mereka, yaitu dengan membuka toko/warung, serta usaha dalam perkembangan transportasi dengan memiliki kendaraan untuk kelancaran arus penumpang di kota Barru dan daerah lain.

Dengan demikian, perkembangan ekonomi masyarakat Kabupaten Barru meningkat karena adanya dukungan keberadaan pelabuhan Awerange. Begitu pula

dengan perkembangan Kabupaten Barru. Secara tidak langsung dengan keberadaan pelabuhan Awerange turut mempengaruhi dan mendorong serta akan dijadikan sebagai potensi untuk dikembangkan dimasa yang akan datang dalam menghadapi otonomi daerah.

Selain itu, hasil perhitungan PDRB Kabupaten Barru turut memberikan pengaruh yang berarti. Hal ini dapat dilihat dari peranan tiap sektor ekonomi dalam PDRB Kabupaten Barru. Perkembangan sub sektor secara umum yang lebih besar memberikan kontribusi adalah pertanian, industri pengolahan dan perdagangan. Sedangkan sub sektor angkutan dan komunikasi juga termasuk penyumbang terbesar selain sub sektor tersebut di atas. Dalam hal ini dari tahun ke tahun mengalami pergeseran yang lebih maju atau dari hasil perhitungan meningkat sampai 93,6 %.

4.4.3. Pengembangan Wilayah

Pelabuhan adalah salah satu prasarana untuk menunjang kelancaran pelayaran, baik dalam negeri maupun luar negeri. Peranan pelabuhan mempunyai fungsi yang sangat penting yaitu melayani kapal yang datang dan keluar serta bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang dari dan ke daerah-daerah dimana pelabuhan tersebut dibangun. Pelabuhan harus memiliki wilayah pelayanan yang memadai dalam bentuk daerah belakang (hinterland) dan wilayah pemasaran yang berada di sekitar wilayah pelabuhan yang terkait dalam hubungan perdagangan, baik antar pulau maupun antara negara.

Pelabuhan Awerange merupakan salah satu potensi daerah yang dapat mendorong perkembangan daerah di sektor prasarana perhubungan. Dimana pelabuhan ini sebagai salah satu pintu gerbang untuk mendistribusikan hasil komoditi daerah Barru dan daerah sekitarnya. Perkembangan pelabuhan akan mendorong perkembangan hasil komoditi untuk terus meningkat, karena permintaan produknya dari waktu ke waktu bertambah besar.

Melihat volume barang di pelabuhan Awerange, barang yang dimuat untuk diperdagangkan pada umumnya hasil komoditi pertanian. Barang tersebut, selain dari kota Barru sendiri, umumnya pedagang mendatangkan dari daerah-daerah lain, yaitu Kabupaten Soppeng, Wajo, Pangkep, Sidrap, Maros, Palopo, Pinrang, Bone, Parepare dan Kota Makassar. Daerah tersebut dijadikan sebagai potensi hasil produk yang mempengaruhi perkembangan wilayah itu sendiri dan daerah layanannya.

Pelabuhan Awerange dalam mendistribusikan dan memasarkan barang hanya terbatas pada daerah-daerah tertentu saja, dalam hal ini tujuan kapal terbatas hanya ke Kalimantan Timur dan Sulawesi Tengah. Dengan demikian untuk mengembangkan pendistribusian dan pemasaran barang, pelabuhan Awerange memerlukan perluasan wilayah pemasaran (pelayaran).

Melihat keberadaan pelabuhan Awerange yang sangat penting dalam menjalin hubungan antara daerah yang satu dengan daerah yang lain, sangat cocok untuk dikembangkan, dimana daerah-daerah pendukung menjadikan pelabuhan Awerange sebagai potensi yang mempengaruhi pengembangan wilayahnya.

Selanjutnya, pengaruh pelabuhan Awerange turut membantu meningkatkan pendapatan ekonomi pemerintah dan masyarakat Kabupaten Barru. Dengan demikian pengembangan wilayah Kabupaten Barru dan daerah lain akan turut mengalami pertumbuhan pula.





Bab V
Penutup

BAB V

P E N U T U P

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dalam pembahasan yang telah dikemukakan penulis pada Bab sebelumnya dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaruh pelabuhan Awerange terhadap perkembangan Kabupaten Barru cukup besar, hal ini dilihat dari keberadaan pelabuhan yang merupakan salah satu alat transportasi di Kabupaten Barru yang mendatangkan kayu untuk dipergunakan di daerah Barru sendiri dan didistribusikan ke daerah lain. Begitu pula sebaliknya turut memperdagangkan hasil potensi wilayah yang ada di Kabupaten Barru dan daerah sekitarnya. Volume barang yang dimuat dan yang dibongkar pada Pelabuhan Awerange mengalami peningkatan tiap tahun. Dengan demikian peningkatan bongkar muat barang yang dilakukan, secara tidak langsung turut mempengaruhi perkembangan Kabupaten Barru.
2. Dengan keberadaan Pelabuhan Awerange, maka arus lalu lintas barang di Kabupaten Barru dan sekitarnya memberi arti penting bagi pembangunan ekonomi daerah tersebut karena merupakan salah satu sumber pendapatan daerah berupa pendapatan pelabuhan. Pendapatan pelabuhan yang diterima dari tiap tahunnya meningkat dengan demikian ini menandakan bahwa keberadaan pelabuhan Awerange memberikan masukan bagi pembangunan Kabupaten Barru. Selain pendapatan pelabuhan tersebut, untuk lebih memperjelas, maka PDRB Kabupaten Barru turut memberikan pengaruh yang berarti. Dalam hal ini, sektor

angkutan dan komunikasi termasuk penyumbang besar, karena dari tahun ke tahun mengalami pergeseran yang lebih maju atau meningkat.

3. Pelabuhan Awerange sangat cocok untuk dikembangkan, karena karakteristiknya yang mendukung untuk terlaksananya proses aktivitas kepelabuhanan. Begitu pula letaknya yang berada di tengah-tengah pembangunan propinsi Sulawesi Selatan, turut menunjang pengembangannya lebih lanjut.
4. Sarana dan prasarana pelabuhan Awerange belum cukup tersedia untuk mendukung aktivitas kepelabuhanan, yaitu perlu penyediaan alat bongkar muat, penambahan dermaga, gudang, pengadaan jaringan air bersih dari PDAM, jaringan telepon, pembangunan terminal penumpang, dan rehabilitasi jalan menuju ke pelabuhan.

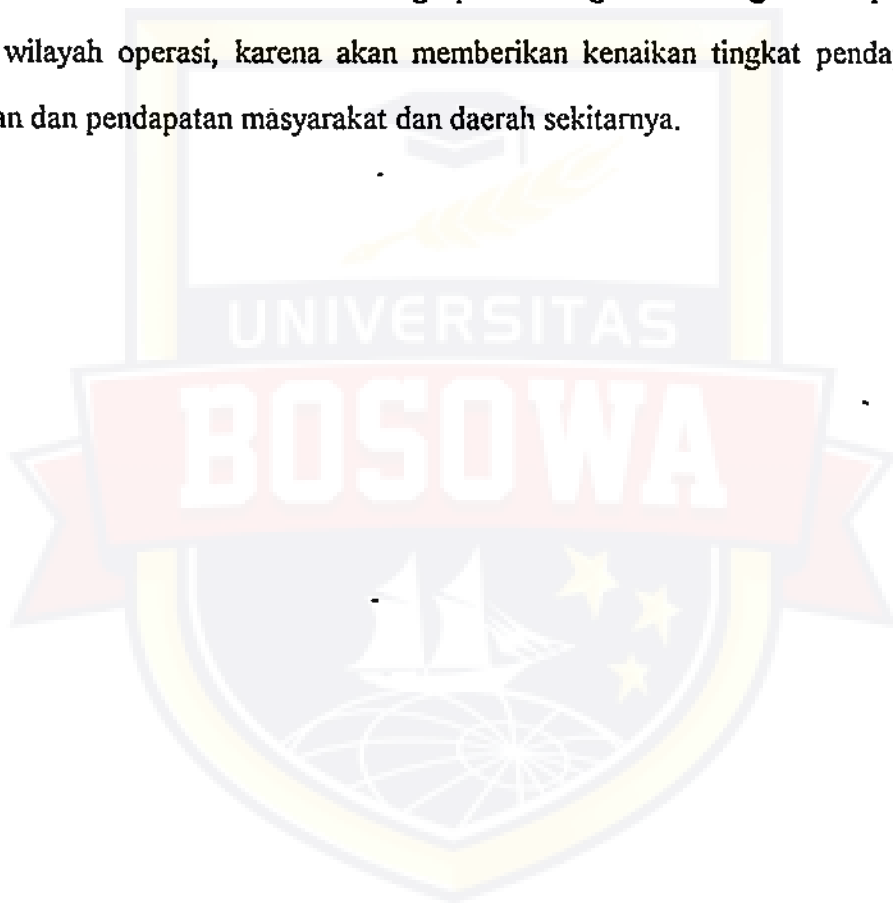
5.2. Saran

Sebagai penutup dalam penulisan ini, penulis menyampaikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Pelabuhan Awerange perlu mengembangkan sarana dan prasarana pelabuhan (termasuk dermaga, penyediaan alat bongkar muat, air bersih, jaringan telepon, terminal penumpang dan rehabilitasi jalan), kelembagaan dan sistem pelayanan agar dapat lebih optimal.
2. Antisipasi keberadaan pelabuhan eksternal dalam memacu kinerja pelabuhan Awerange, yaitu:
 - Pelabuhan Awerange perlu lebih mengoptimalkan arus lintas barang yang didukung oleh pengembangan hortikultura unggulan dan adanya potensi

cadangan pertambangan yang berkualitas ekspor di Kabupaten Barru demi pelaksanaan otonomi daerah.

- Pelabuhan Awerange perlu memiliki pangsa pelayanan tersendiri, sehingga dari segi jarak, lebih pendek ditempuh.
3. Peranan keberadaan Pelabuhan Awerange perlu ditingkatkan dengan memperluas lingkup wilayah operasi, karena akan memberikan kenaikan tingkat pendapatan pelabuhan dan pendapatan masyarakat dan daerah sekitarnya.



DAFTAR PUSTAKA

- Hartati, S. 1997. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Analisis Transportasi Laut Indonesia*. Bandung.
- Jinca, M.Y. 1995. *Perencanaan Transportasi, Teknik dan Perencanaan Transportasi Laut*, UNHAS, Ujung Pandang.
- Jinca, M.Y. 2000. *Spasial Perencanaan Wilayah dan Kota, Angkutan Laut Perintis Reguler di Kawasan Timur Indonesia*. Makassar.
- Kamaluddin, R. 1987. *Ekonomi Transportasi*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Kramadibrata, S. 1985. *Perencanaan Pelabuhan*. Ganeca Exact Bandung.
- Mahmuddin, 2000. *Spasial Perencanaan Wilayah dan Kota, Pengembangan Pelabuhan Makassar dalam Memunjang Kawasan Timur Indonesia*. Makassar.
- Mappadjantji A., 1996. *Penataan Ruang untuk Pembangunan Wilayah*, PS ADL UNHAS, Makassar.
- Marpaung B. 1995. *Mengelola Pelabuhan Secara Profesional Perlu Dibangun Akademi Ilmu Kepelabuhanan*, Warta Penelitian Departemen Perhubungan, No. 5 Th. VII, Jakarta.
- Morlok, E. K. 1985. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Nasution, H.M.N, 1996. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Ofyar T. 1991. *Integrasi Sistem Transportasi Antar Moda dalam Memunjang Pengembangan Wilayah Indonesia Timur*. ITB, Bandung.
- Salim, A. 1994. *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan*. Pustaka Jaya, Jakarta.
- Siregar, M. 1990. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*. Lembaga Penerbit FE-UI, Jakarta.
- Triatmodjo, B. 1996. *Pelabuhan*. Beta Offset, Yogyakarta.
- Warpani, S. 1994. *Analisis Wilayah dan Kota*. ITB, Bandung.



Lampiran 1

Tabel 1.
Ramalan arus muatan barang pada Pelabuhan Awerange,
Kabupaten Baru tahun 2004

| Tahun | (X) Periode (waktu) | (Y) Volume B/M | X ² | X.Y |
|--------|------------------------|-------------------|----------------|---------|
| 1995 | 1 | 16.273 | 1 | 16.273 |
| 1996 | 2 | 20.707 | 4 | 41.414 |
| 1997 | 3 | 16.466 | 9 | 49.398 |
| 1998 | 4 | 28.046 | 16 | 112.184 |
| 1999 | 5 | 51.590 | 25 | 257.219 |
| Jumlah | 15 | 133.092 | 55 | 477.219 |

Sumber : Hasil Analisis

$$y = a + b(p)$$

$$b = \frac{5(477.219) - (15)(133.092)}{5(55) - (15)(15)}$$

$$b = 7794,3$$

$$a = \frac{(133.092)}{5} + (7794,3) \frac{(15)}{5}$$

$$a = 50.000,4$$

Jadi untuk tahun 2004

$$y = 50.000,4 + 77794,3 (11)$$

$$= 135.737,7$$

Lampiran 2

Tabel 2
 Ramalan Arus Muatan Penumpang Pada Pelabuhan Awerange,
 Kabupaten Barru, Tahun 2004

| No. | Tahun | Arus Penumpang (Y) | X | X ² | Y . X |
|--------|-------|--------------------|----|----------------|---------|
| 1 | 1995 | 7.423 | 1 | 1 | 7.423 |
| 2 | 1996 | 7.184 | 2 | 4 | 14.368 |
| 3 | 1997 | 4.738 | 3 | 9 | 14.214 |
| 4 | 1998 | 8.440 | 4 | 16 | 33.760 |
| 5 | 1999 | 8.016 | 5 | 25 | 40.080 |
| Jumlah | | 35.801 | 15 | 55 | 109.845 |

Sumber : Hasil Analisis

$$y = a + b (p)$$

$$b = \frac{5(109.845) - ((15)(35.801))}{5(55) - (15)(15)}$$

$$= 244,2$$

Jadi,

$$a = \frac{35.801}{5} + (244,2) \frac{15}{5}$$

$$= 7.893$$

Jadi, untuk tahun 2004

$$y = 7.893 + 244,2 (11)$$

$$= 10.579$$

Lampiran 3

Tabel 3.
 Ramalan Arus Kunjungan Kapal pada
 Pelabuhan Awerange, Kabupaten Barru
 Tahun 2004

| No | Tahun | Waktu (periode) (X) | Kunjungan kapal (Y) | X ² | X.Y |
|--------|-------|------------------------|------------------------|----------------|-------|
| 1. | 1995 | 1 | 338 | 1 | 338 |
| 2. | 1996 | 2 | 651 | 4 | 1.302 |
| 3. | 1997 | 3 | 353 | 9 | 1.059 |
| 4. | 1998 | 4 | 547 | 16 | 2.188 |
| 5. | 1999 | 5 | 555 | 25 | 2.775 |
| Jumlah | | 15 | 2.444 | 55 | 7.662 |

Sumber : Hasil Perhitungan

$$y = a + b(p)$$

$$b = \frac{5(7662) - (15)(2.444)}{5(55) - (15)(15)}$$

$$= 33$$

$$a = \frac{(2.444)}{5} + (33) \frac{15}{5}$$

$$= 587,8$$

Jadi,

$$y = 587,8 + 33(11)$$

$$= 951 \text{ kunjungan}$$

Lampiran 4

KEBUTUHAN TERMINAL PENUMPANG

Terminal penumpang dibutuhkan untuk menampung penumpang, pengantar atau penjemput. Luas ruang yang dibutuhkan adalah:

$$A_1 = a \cdot n \cdot N \cdot x \cdot y \text{ (m}^2\text{)}$$

Dimana:

A_1 = luas ruang tunggu

a = area untuk perorang ($a = 1,2 \text{ m}^2/\text{orang}$)

n = jumlah penumpang perkapal

N = jumlah kapal sandar/bertolak dalam waktu bersamaan.

x = rasio antara jumlah penumpang terbanyak dalam satu hari dengan jumlah penumpang perkapal

y = fluktuasi rasio

maka,

$$\text{Ruang Tunggu (A}_1\text{)} \quad A_1 = 1,2 \cdot 165 \cdot 2 \cdot 1 \cdot 0,3 = 118,8 \text{ m}^2$$

$$\text{Kantin (A}_2\text{)} \quad A_2 = 15 \% A_1 = 0,15 \times 118,8 = 17,8 \text{ m}^2$$

$$\text{Administrasi (A}_3\text{)} \quad A_3 = 15 \% A_1 = 0,15 \times 118,8 = 17,8 \text{ m}^2$$

Mushallah, Toilet, Tiket, Telepon, dan lain-lain (A_4)

$$A_4 = 25 \% (A_1 + A_2 + A_3)$$

$$= 0,25 (154,4)$$

$$= 38,6 \text{ m}^2$$

Jadi luas Terminal Penumpang adalah:

$$A = A_1 + A_2 + A_3 + A_4$$

$$= 193 \text{ m}^2$$

Lampiran 5

ANALISA SHIFT SHARE

Analisa shift share digunakan untuk mengetahui kinerja Kabupaten Barru, pergeseran struktur, posisi relatif sektor-sektor ekonomi dan identifikasi sektor-sektor unggul dalam kaitannya dengan perekonomian propinsi.

Rumus:

$$PEK = KPN + KPP + KPK$$

Dimana:

PEK = Perubahan kinerja ekonomi kabupaten

KPN = Pertumbuhan nasional

KPP = Pertumbuhan proporsional

KPK = Pertumbuhan daya saing kabupaten

Rumus di atas dijabarkan secara rinci sebagai berikut:

Rumus:

$$PEK = \left[\frac{Y^*}{Y} - 1 \right] + \left[\frac{Y_i'}{Y_i} \frac{Y^*}{Y} \right] + \left[\frac{y_i'}{y_i} \frac{Y_i'}{Y_i} \right]$$

Dimana:

Y^* = Indikator ekonomi nasional akhir tahun kajian.

Y = Indikator ekonomi nasional awal tahun kajian.

Y_i' = Indikator ekonomi nasional sektor i akhir tahun kajian

Y_i = Indikator ekonomi nasional sektor i awal tahun kajian

y_i' = Indikator ekonomi kabupaten sektor i akhir tahun kajian

y_i = Indikator ekonomi kabupaten sektor i awal tahun kajian

Sedangkan pergeseran Netto (PN) dihitung dengan rumus :

$$PN = KPP + KPK$$

Langkah perhitungannya sebagai berikut:

Langkah 1 . Menghitung dan membandingkan pertumbuhan dan pendapatan di Kabupaten Barru dengan Propinsi.

Tabel 1

PDRB Dirinci Menurut Lapangan Usaha Kabupaten Barru
Dan Propinsi Sulawesi Selatan Atas Harga Konstan
Tahun 1996 dan 1999
(Milliar Rupiah)

| No | Sektor Usaha | Data Kabupaten | | Data Propinsi | |
|--------|--|----------------|-----------|---------------|-----------|
| | | PDRB 1996 | PDRB 1999 | PDRB 1996 | PDRB 1999 |
| 1. | Pertanian | 7,46 | 7,72 | 344,84 | 351,61 |
| 2. | Pertambangan dan penggalian | 0,15 | 2,17 | 34,88 | 41,89 |
| 3. | Industri pengolahan | 6,40 | 7,72 | 112,83 | 121,47 |
| 4. | Listrik, gas dan air | 0,11 | 0,14 | 10,98 | 13,51 |
| 5. | Bangunan | 1,04 | 0,94 | 56,39 | 44,92 |
| 6. | Perdagangan, hotel dan restoran | 2,18 | 2,50 | 151,52 | 161,78 |
| 7. | Angkutan dan komunikasi | 0,88 | 0,97 | 63,17 | 74,61 |
| 8. | Keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan | 0,75 | 0,66 | 60,55 | 42,99 |
| 9. | Jasa | 2,00 | 1,99 | 113,53 | 110,33 |
| Jumlah | | 15,21 | 15,87 | 948,59 | 963,11 |

Sumber : Kantor BPS Sulawesi Selatan, 2000.

Pertumbuhan PDRB diperoleh dengan RUMUS:

$$\text{- Pertumbuhan Pendapatan Kabupaten} = \frac{\sum PDRBB'99}{\sum PDRBB'96} \times 100\%$$

$$\text{- Pertumbuhan pendapatan Propinsi} = \frac{\sum PDRBSS'99}{\sum PDRSS'96} \times 100\%$$

Langkah 2. Menghitung perubahan pendapatan kabupaten setiap sektor dengan memperkurangkan pendapatan pada akhir waktu kajian untuk masing-masing sektor (kolom 4) dengan pendapatan pada awal tahun kajian (kolom 3). Hasilnya ditunjukkan dalam tabel 2.

Tabel 2.
Perubahan Pendapatan Domestik Regional Bruto
Kabupaten Barru

| No | Sektor Usaha | Data Kabupaten | | Perubahan PDRBB |
|--------|--|----------------|-----------|-----------------|
| | | PDRB 1996 | PDRB 1999 | |
| 1. | Pertanian | 7,46 | 7,72 | 0,26 |
| 2. | Pertambangan dan penggalian | 0,15 | 2,17 | 0,01 |
| 3. | Industri pengolahan | 6,40 | 7,72 | 1,55 |
| 4. | Listrik, gas dan air | 0,11 | 0,14 | 0,03 |
| 5. | Bangunan | 1,04 | 0,94 | -0,1 |
| 6. | Perdagangan, hotel dan restoran | 2,18 | 2,50 | 0,32 |
| 7. | Angkutan dan komunikasi | 0,88 | 0,97 | 0,09 |
| 8. | Keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan | 0,75 | 0,66 | -0,09 |
| 9. | Jasa | 2,00 | 1,99 | -0,01 |
| Jumlah | | 15,21 | 15,87 | 0,66 |

Sumber : Kantor BPS Sulawesi Selatan, 2000.

Perubahan PDRBB = PDRBB '99 - PDRBB '96 (Untuk tiap sektor)

Langkah 3. Menghitung komponen masing-masing pertumbuhan dengan rumus sebagai berikut:

a. Komponen Pertumbuhan Nasional (KPN)

$$\begin{aligned} \text{KPN} &= \frac{\sum \text{PDRBSS}'99}{\sum \text{PDRBSS}'96} - 1 \times 100\% \\ &= \frac{963,11}{948,59} - 1 \\ &= 0,015 \end{aligned}$$

b. Komponen pertumbuhan proporsional (KPP)

$$\text{KPP} = \frac{\sum \text{PDRBSS}'99i}{\sum \text{PDRBSS}'96i} \frac{\sum \text{PDRBSS}'99}{\sum \text{PDRBSS}'96}$$

i = masing-masing sektor

c. Komponen pertumbuhan daya saing kabupaten (KPK).

$$\text{KPK} = \frac{\sum \text{PDRBB}'99i}{\sum \text{PDRBB}'96i} \text{KPP}$$

i = masing-masing sektor

Hasil perhitungan a, b, dan c dapat dilihat dalam tabel 3.

Tabel 3
Hasil Perhitungan Komponen KPN, KPP, KPK dan PN

| No | Sektor Usaha | KPN | KPP | KPK | PN |
|----|--|-------|--------|-------|-------|
| 1. | Pertanian | 0,015 | 0,004 | 1,031 | 1,035 |
| 2. | Pertambangan dan penggalian | 0,015 | 0,168 | 0,881 | 1,067 |
| 3. | Industri pengolahan | 0,015 | 0,062 | 1,180 | 1,242 |
| 4. | Listrik, gas dan air | 0,015 | 0,227 | 1,046 | 1,273 |
| 5. | Bangunan | 0,015 | -0,218 | 1,122 | 1,904 |
| 6. | Perdagangan, hotel dan restoran | 0,015 | 0,053 | 1,094 | 1,147 |
| 7. | Angkutan dan komunikasi | 0,015 | 0,166 | 0,936 | 1,102 |
| 8. | Keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan | 0,015 | -0,305 | 1,185 | 0,880 |
| 9. | Jasa | 0,015 | -0,043 | 1,038 | 0,995 |

Sumber : Hasil Perhitungan

- Langkah 4. Menemukenali sektor-sektor KPP yang bertanda positif dan negatif. Apabila (+), maka sektor tersebut pesat pertumbuhannya dan pengaruhnya pada pendapatan kabupaten. Bila negatif maka disebut sebagai sektor yang lamban pertumbuhannya dan berpengaruh negatif pada pendapatan kabupaten.
- Langkah 5. Menemukenali sektor-sektor KPK yang bertanda (+) dan (-). Sektor yang bertanda (+) mengalami daya saing / keunggulan komparatif kabupaten dalam kaitan dengan kabupaten lainnya pada waktu kajian. Bertanda negatif berarti mengalami penurunan. Pada tabel 3, sektor KPK semua bertanda positif, berarti sektor tersebut mengalami peningkatan dan pertumbuhan. Dalam hal ini sektor angkutan dan komunikasi meningkat 93,6 %.

Langkah 6. Selanjutnya menghitung pergeseran bersih (net shift) untuk menemukani sektor-sektor maju dan kurang maju, yaitu dengan menjumlahkan komponen KPP dan KPK dari masing-masing sektor. Bila hasil penjumlahan untuk suatu sektor adalah positif, maka sektor bersangkutan maju. Jika negatif, maka sektor tersebut kurang maju. Dengan demikian pada tabel 3 semua sektor termasuk maju.

Langkah 7. Mengalikan komponen KPN, KPP, dan KPK masing-masing sektor yang sama pada PDRB B'96 untuk mengetahui nilai absolut pertumbuhan.

Tabel 4.
 Nilai Absolut Komponen KPN, KPP, KPK dan PEK

| No | Sektor Usaha | Nilai Absolut | | | |
|----|--|---------------|--------|-------|--------------------|
| | | KPN | KPP | KPK | PN |
| 1. | Pertanian | 0,112 | 0,030 | 7,691 | 6,186 ⁵ |
| 2. | Pertambangan dan penggalian | 0,002 | 0,028 | 0,132 | 0,0015 |
| 3. | Industri pengolahan | 0,096 | 0,397 | 7,552 | 0,0011 |
| 4. | Listrik, gas dan air | 0,001 | 0,025 | 0,115 | 0,0036 |
| 5. | Bangunan | 0,016 | -0,227 | 1,167 | 0,0037 |
| 6. | Perdagangan, hotel dan restoran | 0,033 | 0,116 | 2,385 | 0,0009 |
| 7. | Angkutan dan komunikasi | 0,013 | 0,166 | 0,824 | 0,0023 |
| 8. | Keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan | 0,011 | -0,229 | 1,889 | -0,0023 |
| 9. | Jasa | 0,030 | -0,086 | 2,076 | -0,0054 |

Sumber : Hasil Perhitungan



Peta dan Gambar

OBOR KE MAJUJAN

TINJAUAN KEBERADAAN PELABUHAN
 AWERANGE TERHADAP PERKEMBANGAN
 KABUPATEN BARRU

Gambar :

PETA
ADMINISTRASI KABUPATEN BARRU

KETERANGAN :

-  Batas Kabupaten
-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa/Kelurahan
-  Jalan Propinsi
-  Jalan Kabupaten
-  Sungai

SKALA 1 : 400.000



MUDRIKAH RACHIM
 4595 042 003/9951111 01 001 9

PEMBIMBING :

PROF. DR. Ing. M.YAMIN JINCA, MSTR
Ir. MISLIAH IDRUS, MSTR
Ir. AGUS SALIM, MSI

SUMBER :

BAPPEDA KAB. BARRU

KABUPATEN BARRU



IVRSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS 45 MAKASSAR

Gambar :

PETA
LOKASI PELABUHAN AWERANGE
DALAM WILAYAH KECAMATAN SOPPING RIAJA

METERANGAN :

-  Batas Kabupaten
-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa
-  Jalan
-  Sungai
-  PELABUHAN AWERANGE



SKALA 1 : 100.000

MUDRIKAH RACHIM
4585 042 003/8951110 10019

PEMBIMBING :

PROF. DR. Ing. M.YAMIN JINCA, MSTT
Ir. MISLIJAH IDRUS, MSTT
Ir. AGUS SALIM, MSI

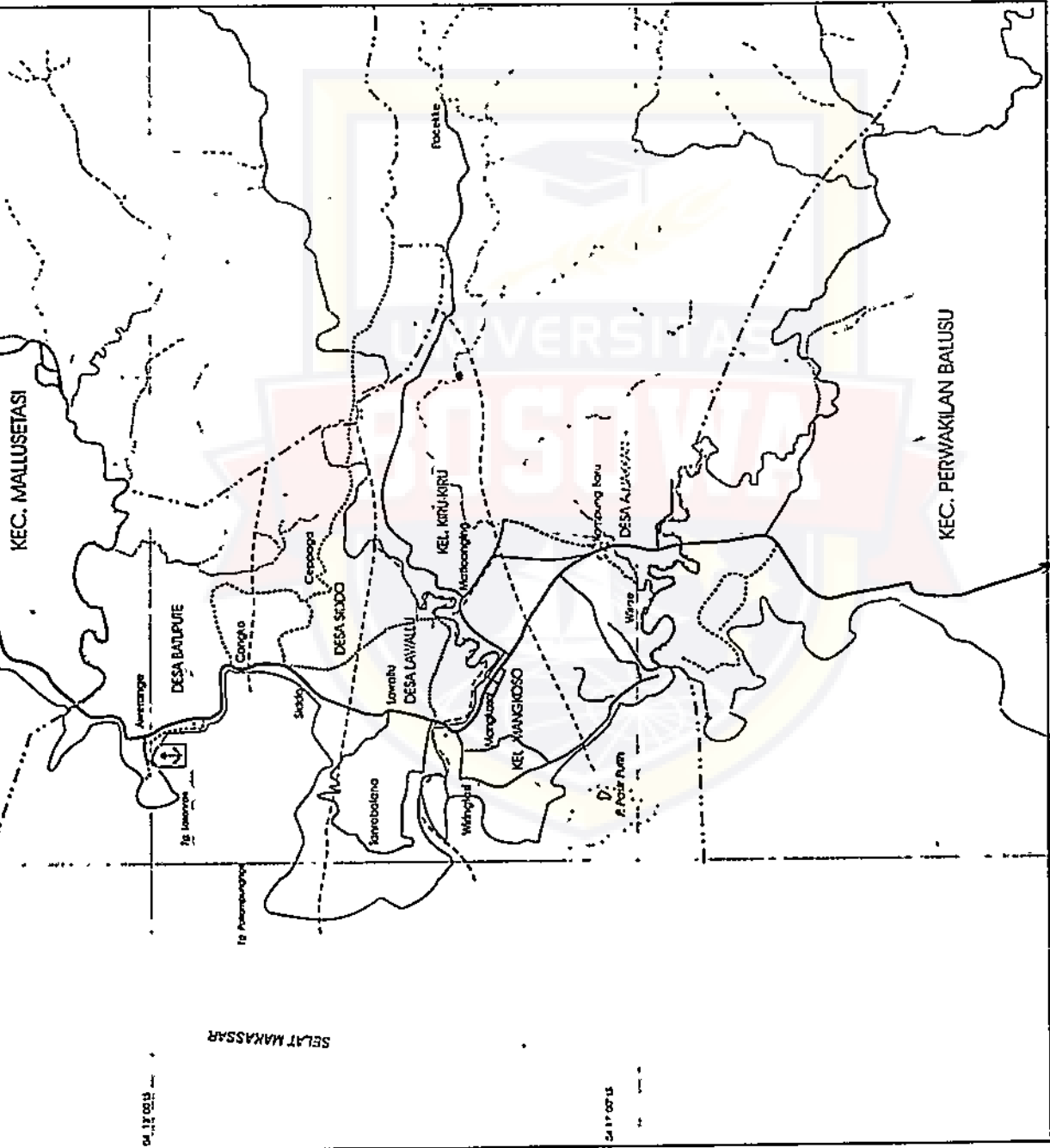
SUMBER :

BAPPEDA KAB. BARRU



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS WAJALEK

KEC. MALLUSETASI



KEC. PERWAKILAN BALUSU

SELAT MAKASSAR

04.12.2013

24.11.2013

Gambar :

PELA
ALUR ALIRAN TUJUAN BARANG & PENUMPANG
DARI PELABUHAN AVERAGE

KETERANGAN :

-  Batas Kabupaten
-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa
-  Jalan
-  Sungai
-  PELABUHAN AVERAGE
-  ARAH TUJUAN BARANG & PENUMPANG

SKALA 1 : 17.500.000



MUDRIKAH RACHIM
4595 042 003/895111010019

PEMBIMBING :

PROF. DR. Ing. M. YAMIN JINCA, MST
Ir. MISLIAH IDRUS, MST
Ir. AGUS SALIM, MSI

SUMBER :

BAPPEDA KAB. BARRU












JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MAKASSAR

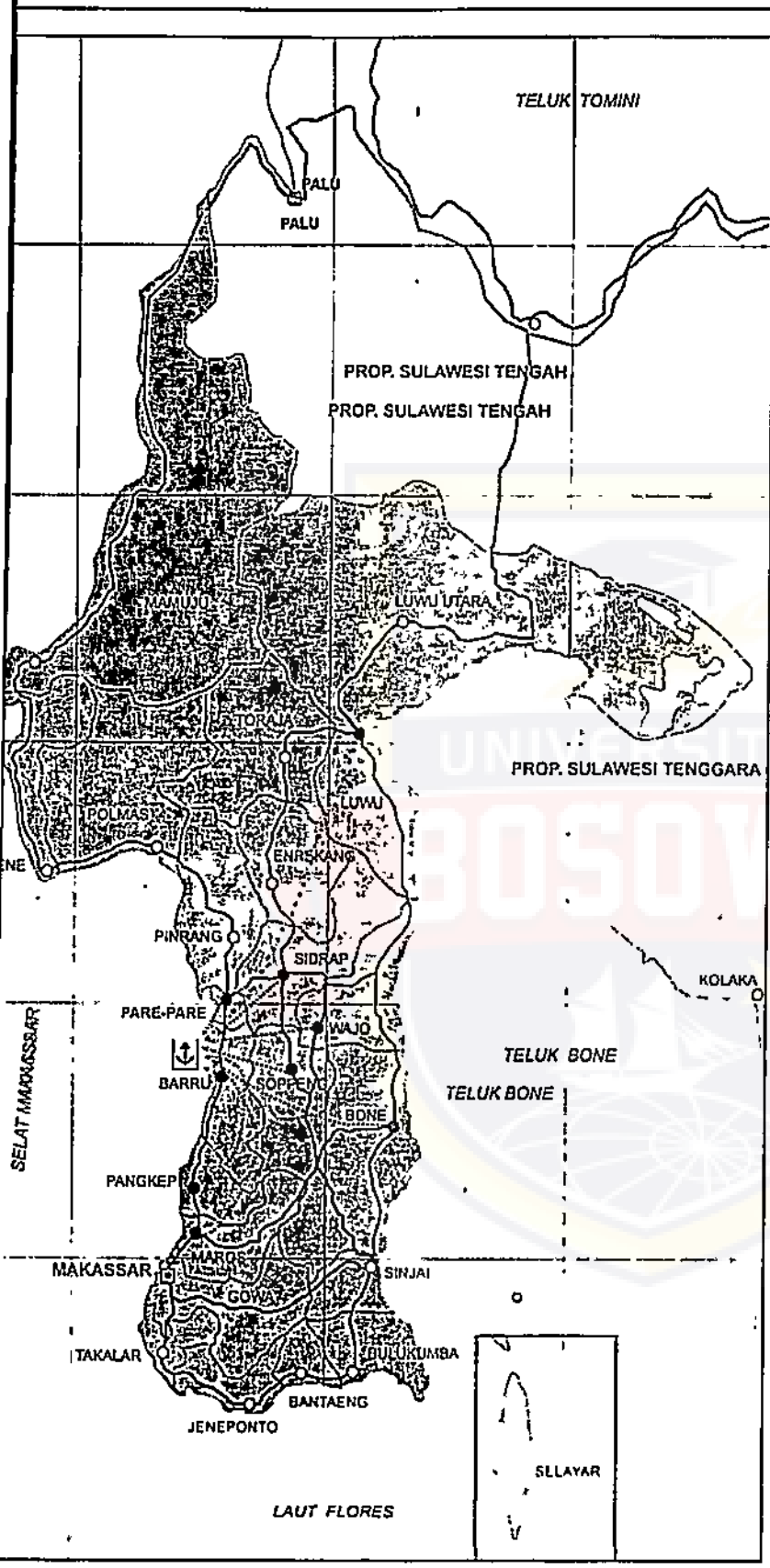


TINJAUAN KEBERADAAN PELABUHAN AWERANGE TERHADAP PERKEMBANGAN KABUPATEN BARRU

PETA ALUR ALIRAN ASAL BARANG & PENUMPANG KE PELABUHAN AWERANGE

KETERANGAN :

-  BATAS PROPINSI
-  BATAS KABUPATEN/KODYA.
-  IBUKOTA PROPINSI
-  IBUKOTA KABUPATEN
-  JALAN PROPINSI.
-  JALAN KABUPATEN
-  SUNGAI
-  PELABUHAN AWERANGE
-  DAERAH ASAL BARANG DAN PENUMPANG



MUDRIKAH
4594 042 003/9951111010019

Pembimbing :
Prof. Dr. Ing. M. Yamin Jingga, MST
Ir. Misiyah Idrus, MST
Ir. Agus Solim, MSI

SUMBER :
Kantor BPN TK. I SuSel

SKALA 1 : 2.500.000 



Jurusan Teknik Planologi
Fakultas Teknik
Universitas 45 Makassar

Gambar :

PETA

Lay Out Pelabuhan Awerange

KETERANGAN :

- Baras Wilayah Studi
- Jalan
- Perumahan
- Pergubangan
- Perikanan



Skala 1 : 2500

MUDRIKAH RACHIM
4585 042 003/895111010019

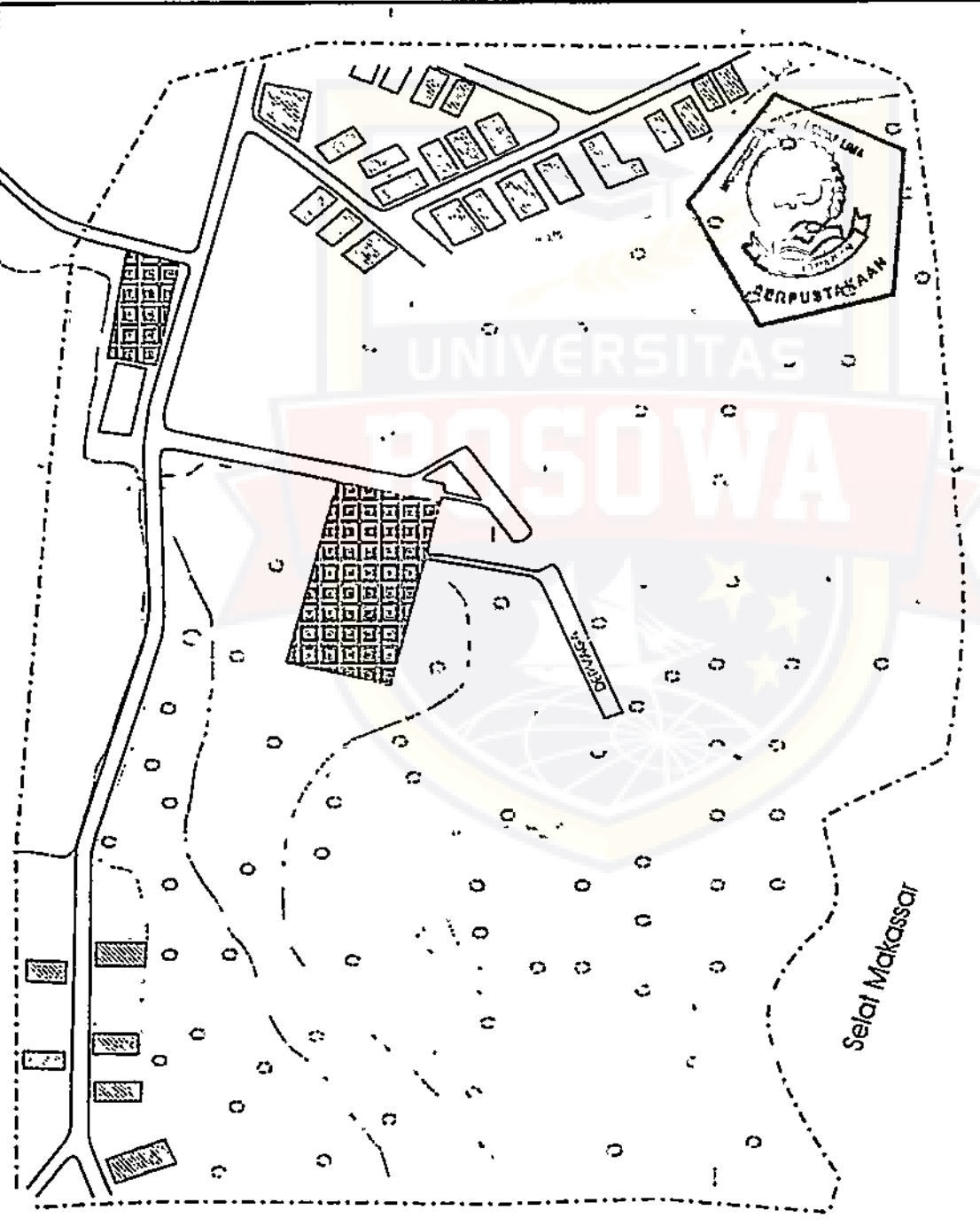
PEMBIMBING :

PROF. DR. Ing. M.YAMIN JINCA, MSTR
Ir. MISLIAH IDRUS, MSTR
Ir. AGUS SALIM, MSI

SUMBER :
BAPPEDA KAB. BARRU

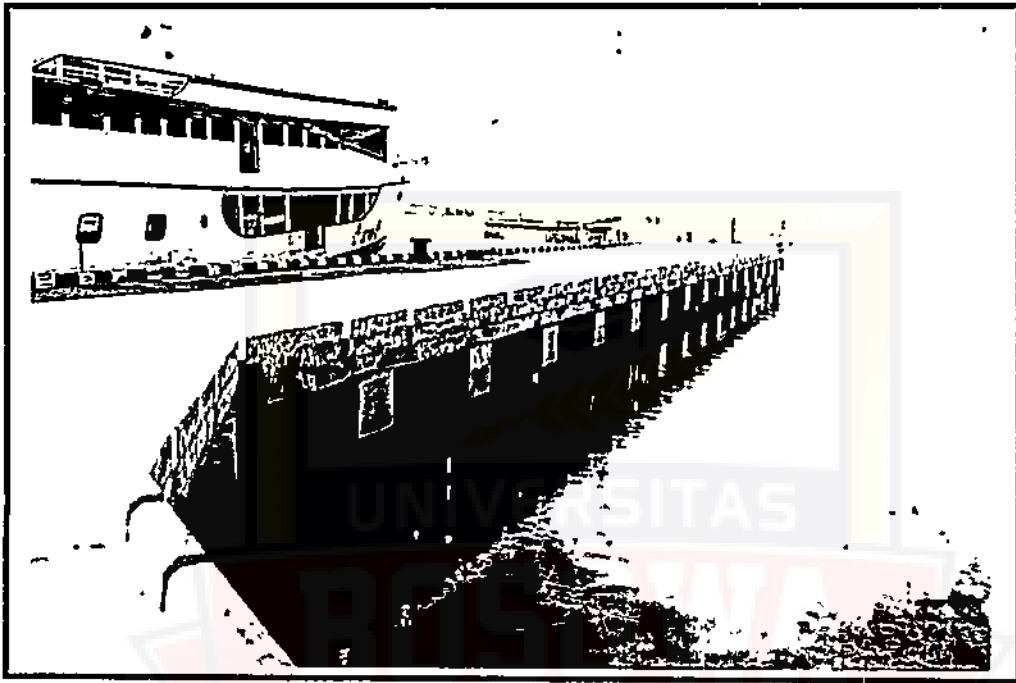


KRUSIA PERKEMBANGAN PULAU & KOTA
FACULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS SULAWESIANA

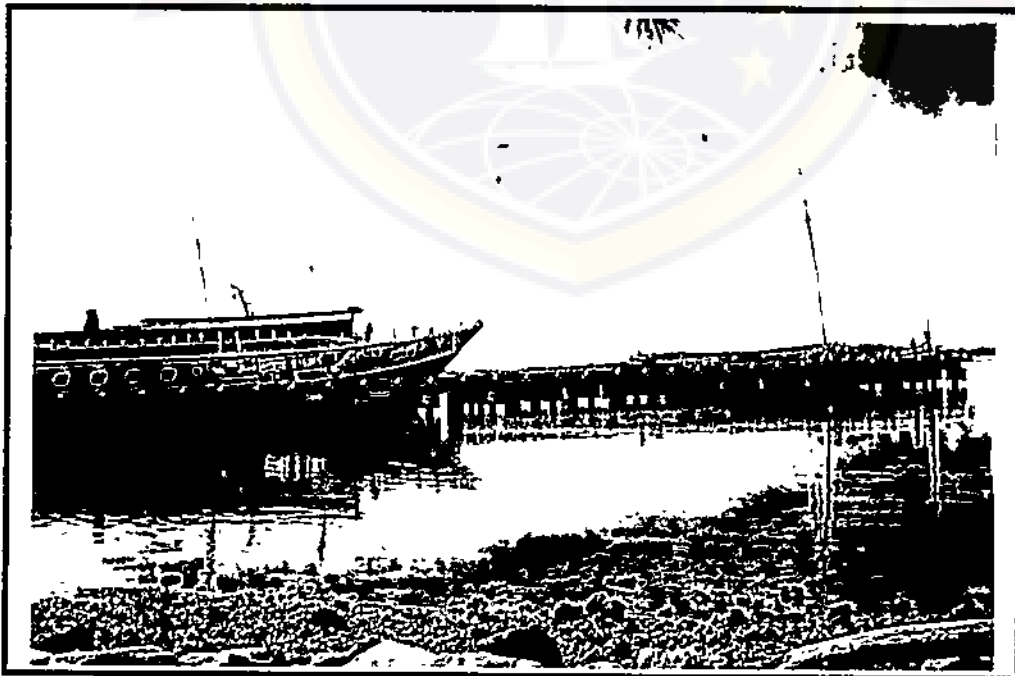


PELABUHAN AWERANGE

GAMBAR SITUASI PELABUHAN AWERANGE



Dermaga Pelabuhan Awerange



Salah satu Kapal Pelra Sedang Bersandar di Dermaga



Kantor Perusahaan Pelra di Pelabuhan Awerange



Fasilitas Gudang di Pelabuhan Awerange