

**PERANAN PELABUHAN MURHUM TERHADAP PENGEMBANGAN
WILAYAH KOTA BAU-BAU**

SKRIPSI

Oleh

RAMADAN UHRA

45 09 042 023



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS "45" MAKASSAR

2014

**PERANAN PELABUHAN MURHUM TERHADAP PENGEMBANGAN
WILAYAH KOTA BAU-BAU**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar

Sarjana Teknik (S.T)

Oleh

RAMADAN UHRA

NIM 45 09 042 023

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS "45" MAKASSAR

2014

HALAMAN PENGESAHAN

**PERANAN PELABUHAN MURHUM TERHADAP PENGEMBANGAN
WILAYAH KOTA BAU-BAU**

Disusun dan diajukan oleh

RAMADAN UHRA

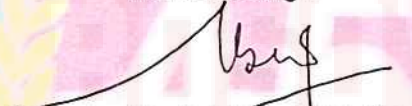
45 09 042 023



Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 07 Desember 2013

Menyetujui

Pembimbing I


Dr. Ir. Misliah Idrus, M.STr
NIDN 0023046201

Pembimbing II



S. Kamran Akxa, ST, M.Si
NIDN 2025077201

Pembimbing III



S. Kamran Akxa, ST, MT
NIDN 0911077407

Mengetahui

Dekan
Fakultas Teknik


H. Syafri, M.Si
NIDN 0905076804

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota


S. Kamran Akxa, ST, M.T
NIDN 0911077407

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Ramadan Uhra

NIM : 45 09 042 023

Program Studi : Perencanaan Wilayah Dan Kota



Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya tulis benar-benar merupakan hasil karya sendiri, atau bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, Januari 2014

Yang menyatakan

Ramadan Uhra

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Kafofo Kecamatan Kontukowuna Kabupaten Muna pada tanggal 22 Maret 1992. Penulis merupakan anak keempat dari lima bersaudara dari pasangan Nur Ali, S.P dan Wa Uni, Ama. Pd. Pada tahun 1996 penulis memulai pendidikannya di TK

Dharma Wanita Al Islam Lembo. Pada tahun 2003 penulis lulus dari SDN 3 Kabawo. Penulis melanjutkan pendidikannya pada SMPN 2 Kabawo dan lulus pada tahun 2006. Kemudian penulis melanjutkan pendidikannya di SMAN 1 Kulisusu dan lulus pada tahun 2009. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikannya di Universitas "45" Makassar melalui jalur ujian seleksi masuk dan diterima pada Program Perencanaan Wilayah dan Kota di Fakultas Teknik.

Selama kuliah di Universitas "45" Makassar , penulis pernah mengikut kegiatan keorganisasian kampus intra dan ekstra seperti HMPWK, HMI, IMPI, dan kegiatan organisasi lainnya.

Skripsi dengan judul " Peranan Pelabuhan Murhum Terhadap Pengembangan Wilayah dan Kota Bau-Bau" ini merupakan syarat untuk mendapatkan gelar sarjana pada Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar dibawah bimbingan Ibu Dr. Ir. Misliah Idrus, M.STr, Bapak Nursyam Aksa, ST, M.Si dan Bapak S. Kamran Aksa, ST, MT.

ABSTRAK

Ramadan Uhra (4509042023) dengan judul skripsi "Peranan Pelabuhan Murhum Terhadap Pengembangan Wilayah Kota Bau-Bau". Penelitian ini dibimbing oleh Ibu Dr. Ir. Misliah Idrus, M.STr selaku pembimbing satu, Bapak Nursyam Aksa, ST, M.si selaku pembimbing II, dan Bapak S. Kamran Aksa, ST,MT selaku pembimbing III

Keberadaan pelabuhan saat ini adalah salah satu sarana transportasi yang paling vital dan efektif bagi pertumbuhan dan perkembangan berbagai kegiatan yang terjadi di kawasan pembangunan di Indonesia terutama untuk wilayah kepulauan. Hal ini merupakan salah satu potensi yang secara langsung dapat memberikan pengaruh yang besar terhadap perkembangan kawasan di Indonesia dan secara tidak langsung memberikan masukan berupa kontribusi keuangan berupa devisa dan retribusi bagi pendapatan asli daerah pemerintah setempat.

Kota Bau-Bau adalah salah satu dari wilayah administrasi yang ada di Sulawesi Tenggara dan juga merupakan salah satu kota yang memiliki pelabuhan sebagai salah satu sarana penunjang aktivitas ekonomi yang terjadi didalam daerah. Keberadaan pelabuhan di Kota Bau-Bau, merupakan salah satu potensi ekonomi yang dapat dimanfaatkan sebagai salah satu roda penggerak perekonomian daerah.

Teknik analisis yang digunakan adalah analisis korelasi dan analisis SWOT. Analisis korelasi digunakan untuk mengetahui peranan/hubungan aktivitas pelabuhan Murhum terhadap pengembangan wilayah dengan menggunakan persamaan aktivitas pelabuhan dalam hal ini kunjungan kapal, bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang terhadap pengembangan wilayah dalam hal ini diwakili oleh PDRB. Analisis SWOT digunakan untuk menentukan arahan strategi pelabuhan Murhum dalam pengembangannya masa yang akan datang.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kegiatan kunjungan kapal, bongkar muat dan naik turunnya penumpang di Pelabuhan Murhum mempunyai peranan terhadap pengembangan wilayah dalam hal ini ini PDRB Kota Bau-Bau. Untuk arahan strategi pelabuhan bahwa harus adanya pembuatan regulasi

Kata kunci: Pelabuhan, pengembangan wilayah

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamu Alaikum Waarahmatullahi Wabarakatu

Dengan segala kerendahan hati, segala syukur penulis haturkan kepada Allah SWT atas nikmat dan karunia-Nya kepada kita semua, semoga usaha kita untuk menciptakan hidup yang lebih baik senantiasa mendapatkan kelapangan jalan dari-Nya. Salawat dan salam senantiasa kami haturkan kepada baginda Rasulullah SAW, pemimpin besar umat manusia yang mengantarkan manusia mengenali nilai-nilai kemanusiaan itu sendiri dan mengajarkan keutamaan ilmu.

Terima kasih yang tulus penulis haturkan kepada pihak-pihak yang telah banyak memberikan bantuan, arahan, bimbingan dan dukungan dalam proses penyelesaian penulisan skripsi yang berjudul "Peranan Pelabuhan Murhum Terhadap Pengembangan Wilayah Kota Bau-Bau" sebagai syarat untuk meraih gelar sarjana pada Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota. Terima kasih kepada kedua orang tua **Nur Ali, S.P** dan **Wa Uni, Ama.pd** yang selalu mendukung dan memberikan solusi dari setiap masalah hidup yang dihadapi oleh penulis beserta segenap keluarga yang tercinta .

Dengan penuh rasa hormat dan terima kasih yang tidak terhingga penulis haturkan kepada :

1. Ibu Dr. Ir. Misliah Idrus, M.STr selaku pembimbing I

2. Bapak Nursyam Aksa S.T, M.Si selaku pembimbing II
3. Bapak S. Kamran Aksa S.T, M.T selaku pembimbing III
4. Bapak S. Kamran Aksa S.T.,M.T selaku Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota.
5. Bapak Jufriadi, S.T, MSP selaku Sekertaris Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota.
6. Seluruh Dosen dan Staff di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas "45" Makassar
7. Staf Kantor Bappeda, Dinas Perhubungan, Dinas Tata Kota dan Bangunan, Kantor BPS Kota Bau-Bau dan Pegawai Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Bau-Bau serta Pemerintah Kota Bau-Bau pada umumnya.
8. Teman-teman **"TEKNIK PLANOL09I THE PLANNER OF THE FUTURE "09"** yang sudah seperti saudara sendiri yang selalu menemani dalam menempuh pendidikan.

Dengan menyadari sepenuhnya bahwa penulis manusia biasa yang tidak luput dari khilaf dan kekeliruan, maka penulis sangat mengharapkan saran dan kritik dari semua pihak agar penulisan selanjutnya bisa lebih baik. Semoga skripsi ini bisa bermanfaat.

Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatu

Makassar, Januari 2014

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
RIWAYAT HIDUP	iv
ABSTARK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR PETA.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	6
1. Tujuan Penelitian	6
2. Manfaat Penelitian	6
D. Ruang Lingkup Penelitian	7
E. Sistematika Pembahasan.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Transportasi.....	9

B.	Pelabuhan	12
1.	Macam-Macam Pelabuhan	13
2.	Fungsi Pelabuhan	18
3.	Peran Pelabuhan	19
4.	Utilitas dan Fasilitas Pelabuhan	20
C.	Konsepsi Wilayah dan Pengembangan Wilayah	25
1.	Konsepsi Wilayah	25
2.	Pengembangan Wilayah	32
3.	Tujuan Pengembangan Wilayah	36
D.	Peranan Transportasi Wilayah	37
E.	Tinjauan Regulasi Pemerintah Tentang Pelabuhan	
	Murhum.....	39
BAB III	METODOLOGI PENELITIAN	42
A.	Lokasi dan Waktu Penelitian	42
B.	Jenis Dan Sumber Data	42
C.	Metode Pengumpulan Data	44
D.	Variabel Penelitian	45
E.	Teknik Analisis Data.....	46
F.	Definisi Operasional	52
G.	Kerangka Pikir	54
BAB IV	DATA DAN PEMBAHASAN	55
A.	Gambaran Umum Wilayah Kota Bau-Bau	55
1.	Aspek Fisik Dasar	55

a. Letas Geografis dan Letak Astronomis	55
b. Topografi dan Hidrologi	56
c. Keadaan Iklim	58
d. Geologi dan Jenis Tanah	59
d. Penggunaan Lahan	59
2. Aspek kependudukan	60
a. Persebaran, Kepadatan Penduduk, dan Menurut Umur	60
b. Tenaga Kerja	62
3. Aspek Sumberdaya Alam	64
a. Sektor Perdagangan	64
b. Sektor Pertanian	65
c. Sektor Perkebunan	67
d. Sektor Peternakan	68
e. Sektor Perikanan	69
f. Sektor Kehutanan	70
g. Sektor Pertambangan	71
h. Sektor Pariwisata	72
4. Aspek Ekonomi Wilayah	73
a. Pendapatan Regional Kota Bau-Bau	73
b. Strukur PDRB	74
c. PDRB Perkapita	76
5. Sarana dan Prasarana Transportasi	77

6. Gambaran Umum Lokasi Pelabuhan Murhum	79
a. Aspek Fisik	80
b. Aspek Non Fisik	82
B. Analisis dan Pembahasan	96
1. Analisis Kebijakan	96
2. Analisis Fisik dan Kependudukan	101
3. Analisis Ekonomi Wilayah	103
4. Analisis Sarana dan Prasarana Transportasi	104
5. Analisis Fisik dan Non Fisik Pelabuhan Murhum	106
6. Analisis Hubungan antara Kunjungan Kapal, Bongkar Muat Barang dan Naik Turun Penumpang dengan PDRB Kota Bau-Bau	112
7. Analisis Arah Strategi Pengembangan Pelabuhan Murhum	126
BAB V PENUTUP	136
A. Kesimpulan	136
B. Saran	137

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Kondisi PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku Kota Bau-Bau Tahun 2007-2011 Jutaan Rupiah..	5
Tabel 2.1	Lokasi dan Rencana Lokasi Pelabuhan/Terminal Di Sulawesi Tenggara	40
Tabel 3.1	Model Pembobotan Analisis Faktor Startegis Internal (IFAS)	49
Tabel 3.2	Model Pembobotan Analisis Faktor Startegis Eksternal (EFAS)	50
Tabel 3.3	TOWS Matriks	52
Tabel 4.1	Luas Wilayah Kecamatan dan Jumlah Kelurahan Di Kota Bau-Bau Tahun 2012	56
Tabel 4.2	Luas Penggunaan Lahan Menurut Kecamatan di Kota Bau-Bau Tahun 2012	60
Tabel 4.3	Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin, Kepadatan Penduduk, dan Luas Wilayah Menurut Kecamatan Di Kota Bau-Bau Tahun 2012	61
Tabel 4.4	Struktur Penduduk Menurut Umur dan Jenis Kelamin Di Kota Bau-Bau Tahun 2012	62
Tabel 4.5	Penduduk Usia 15 Tahun Ke Atas Menurut Kegiatan Utama dan Jenis Kelamin di Kota Bau-Bau Tahun 2012 .	63
Tabel 4.6	Penduduk Berumur 15 Tahun Keatas yang Bekerja	

	Menurut Lapangan Utama di Kota Bau-Bau	
	Tahun 2010-2012	64
Tabel 4.7	Volume dan Nilai Perdagangan Antar Pulau Hasil dan Bumi Dan Laut Menurut Jenis Barang Tahun 2012	65
Tabel 4.8	Luas Lahan Sawah Dirinci Menurut Jenis Pengairan dan Kecamatan di Kota Bau-Bau (ha) Tahun 2012	66
Tabel 4.9	Luas Areal Produksi dan Total Produksi Hasil Tanaman Pangan di Kota Bau-Bau di Kota Bau-Bau Tahun 2012 ...	67
Tabel 4.10	Luas Areal dan Total Produksi Hasil Perkebunan di Kota Bau-Bau Tahun 2012	68
Tabel 4.11	Hasil Sektor Peternakan di Kota Bau-Bau Tahun 2012 ...	69
Tabel 4.12	Produksi Perikanan Laut dan Darat Menurut Kecamatan dan Sub Sektor di Kota Bau-Bau (ton) Tahun 2012	70
Tabel 4.13	Luas Kawasan Hutan di Kota Bau-Bau Tahun 2012	71
Tabel 4.14	Pertumbuhan PDRB Atas Dasar Harga Konstan di Kota Bau-Bau Tahun 2007-2011	74
Tabel 4.15	PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku, Kota Bau-Bau Tahun 2007-2011 (Jutaan Rupiah)	75
Tabel 4.16	Distribusi PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku, Kota Bau-Bau Tahun 2007-2011 (%)	76
Tabel 4.17	PDRB Perkapita Kota Bau-Bau 2010-2011 (Rp).....	77

Tabel 4.18	Pelabuhan-Pelabuhan Penyelenggara Pelabuhan Murhum	81
Tabel 4.19	Jumlah Arus Kunjungan Kapal, Naik Turun Penumpang Dan Bongkar Muat Barang Pada Pelabuhan Murhum Tahun 2008-2012	83
Tabel 4.20	Kegiatan Bongkar Muat Barang Pelabuhan Murhum Tahun 2008-2012	84
Tabel 4.21	Kegiatan Naik Turun Penumpang di Pelabuhan Murhum Tahun 2008-2012	85
Tabel 4.22	Jumlah Kapal yang Berlabuh di Pelabuhan Murhum Tahun 2008-2012	86
Tabel 4.23	Jenis Pelayaran Perusahaan Kapal pada Pelabuhan Murhum Tahun 2012	87
Tabel 4.24	Analisis Arus Kunjungan Kapal Yang Melalui Pelabuhan Murhum Terhadap PDRB Kota Bau-Bau	114
Tabel 4.25	Analisis Arus Penumpang Yang Naik Melalui Pelabuhan Murhum Terhadap PDRB Kota Bau-Bau	116
Tabel 4.26	Analisis Arus Penumpang Yang Turun Melalui Pelabuhan Murhum Terhadap PDRB Kota Bau-Bau	117
Tabel 4.27	Analisis Arus Penumpang Yang Naik dan Turun Melalui Pelabuhan Murhum Terhadap PDRB Kota Bau-Bau	118
Tabel 4.28	Analisis Muat Barang Melalui Pelabuhan Murhum	

Terhadap PDRB Kota Bau-Bau	120
Tabel 4.29 Analisis Bongkar Barang Melalui Pelabuhan Murhum	
Terhadap PDRB Kota Bau-Bau	122
Tabel 4.30 Analisis Bongkar dan Muat Barang Melalui Pelabuhan	
Murhum Terhadap PDRB Kota Bau-Bau Tahun 2012	123
Tabel 4.31 Hasil Analisis Uji Korelasi Kunjungan Kapal, Bongkar	
Muat Barang, Naik Turun Penumpang Terhadap PDRB	
Di Pelabuhan Murhum (Bau-Bau)	125
Tabel 4.32 Standar Indeks Bobot Kualitatif dan Kuantitatif	
Berdasarkan Parameter Strategis	128
Tabel 4.33 Analisis Faktor Strategis Internal (IFAS)	129
Tabel 4.34 Analisis Faktor Strategis Eksternal (EFAS)	130
Tabel 4.35 TOWS Matriks	132

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Kantor UPP Pelabuhan Murhum Bau-Bau	82
Gambar 4.2 Aktivitas Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Murhum	84
Gambar 4.3 Aktivitas Naik Turun Penumpang Pada KM. Lambelu	85
Gambar 4.4 Dermaga Tempat Naik Turun Penumpang dan Bongkar Muat Barang	92
Gambar 4.5 Ruang Tunggu Penumpang Pelabuhan Murhum	93
Gambar 4.6 Pelataran Parkir di Pelabuhan Murhum	93
Gambar 4.7 Kantor UPP Pelabuhan Murhum Bau-Bau	94
Gambar 4.8 Jalan Aspal di Pelabuhan Murhum	95
Gambar 4.9 Lampu Suar di Pelabuhan Murhum	96

DAFTAR PETA

1. Peta Administrasi Provinsi Sulawesi Tenggara dan Kota Bau-Bau
2. Peta Topografi Kota Bau-Bau
3. Peta Hidrologi Kota Bau-Bau
4. Peta Curah Hujan Kota Bau-Bau
5. Peta Geologi Kota Bau-Bau
6. Peta Penggunaan Lahan Kota Bau-Bau
7. Peta Kepadatan Penduduk Kota Bau-Bau
8. Peta Pelabuhan Murhum
9. Peta Jalur Pelayaran Nasional
10. Peta Jalur Pelayaran Regional



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sarana dan motor penggerak dalam pertumbuhan dan perkembangan sosial dan ekonomi wilayah. Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persinggahan rute perdagangan dunia. Sebagai negara kepulauan, peran pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana transportasi paling penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara (Investor Daily edisi Selasa, 22 Februari 2011).

Transportasi laut sampai saat ini telah memiliki peran yang cukup berarti dalam peningkatan pelayanan sistem perhubungan, khususnya untuk wilayah-wilayah yang dipisahkan oleh sungai, selat, dan teluk yang tidak begitu lebar. Transportasi laut ini juga mendukung sistem angkutan baik bagi penumpang maupun barang dan memberikan kontribusi yang penting dalam membuka jalur hubungan di daerah-daerah yang semula terisolir karena letaknya, dan kemungkinan untuk peningkatan pembangunan wilayahnya. Pelabuhan merupakan salah satu sarana transportasi laut. Pelabuhan merupakan simpul dari mata rantai bagi

kelancaran transportasi darat dan laut. Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang antara daerah yang dapat memajukan daerah belakangnya. Pelabuhan secara operasional didukung oleh sarana dan prasarana pelabuhan yang ada (Soedjono, 2002).

Kota Bau-Bau merupakan salah satu yang terletak di wilayah pesisir dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) di tetapkan sebagai kota penyebar kegiatan ekonomi sedangkan dalam RTRW Provinsi Sulawesi Tenggara Kota Bau-Bau sebagai kota pusat kegiatan nasional provinsi (PKNp) dalam mewujudkan Kota kendari sebagai Ibukota provinsi. Kota ini juga sebagai salah satu kota pusat aktivitas regional di Provinsi Sulawesi Tenggara, khususnya untuk jazirah kepulauan yang terletak di bagian selatan. Letak geografis yang strategis dan di dukung oleh kondisi fisik serta infrastruktur yang memadai menjadikan Kota Bau-Bau memiliki peranan yang sangat penting bagi wilayah sekitarnya. Dengan karakteristik wilayah berupa pesisir dan kepulauan, mengakibatkan sistem transportasi laut menjadi faktor yang sangat dominan dalam memperlancar arus aktivitas pergerakan barang dan penumpang.

Dalam sistem jaringan transportasi nasional, Pelabuhan Murhum sebagaimana dalam Keputusan Menteri Perhubungan KP Nomor 414 Tahun 2013 tentang RIPN ditetapkan sebagai pelabuhan pengumpul. Dalam skala regional Sulawesi, Kota Bau-Bau merupakan penghubung antara Makassar di bagian selatan dan Manado-Bitung di bagian utara

sedangkan dalam skala nasional , Kota Bau-Bau menjadi penghubung antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Indonesia Timur (KTI). Di tinjau dari segi ekonomi Pelabuhan Murhum Bau-Bau merupakan elemen sentral (simpul) jaringan lalu lintas pergeseran moda angkutan darat ke laut, maka Pelabuhan Murhum sekaligus faktor penentu roda ekonomi di Sulawesi Tenggara.

Pelabuhan Murhum yang terletak di Kota Bau-Bau melayani aktifitas transportasi bagi masyarakat dan barang di Kota Bau-Bau dan sekitarnya serta melayani arus penumpang dan arus barang angkutan dalam negeri dan alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah dengan jangkauan pelayanan antar provinsi sesuai dengan perannya. Kota Bau-Bau merupakan daerah kepulauan sehingga untuk menyalurkan atau mendistribusikan hasil pertanian dan perkebunan hanya dapat menggunakan transportasi laut atau transportasi udara. Di Kota Bau-Bau terdapat bandara udara sebagai akses transportasi udara. Namun jenis transportasi udara ini tidak efektif dalam menyalurkan hasil-hasil pertanian dan perkebunan di Kota Bau-Bau. Masyarakat lebih memilih menjual hasil pertanian dan perkebunannya ke daerah lain melalui jalur penyebrangan laut ke wilayah lain, dibandingkan menggunakan transportasi udara yang membutuhkan biaya relatif besar. Pilihan lain bagi masyarakat menjual hasil pertanian dan perkebunannya hanya untuk kebutuhan lokal masyarakat Kota Bau-Bau. Keadaan yang demikian juga menyebabkan merosotnya produksi dan berdampak pada

tingkat pendapatan masyarakat di wilayah Kota Bau-Bau dan tidak lancarnya mobilitas barang merupakan penyebab terjadinya ketimpangan ekonomi regional. Gejala tidak lancarnya arus barang dikota Bau-Bau ditunjukan dengan semakin ramainya keluhan masyarakat akan tidak tersedianya barang kebutuhan.

Pelabuhan Murhum memegang peranan yang sangat strategis dalam kegiatan perekonomian di Kota Bau-Bau saat ini. Seiring dengan meningkatnya kunjungan kapal, arus barang dan penumpang. Keberadaan Pelabuhan Murhum memberikan kontribusi yang penting untuk peningkatan pembangunan wilayah Kota Bau-Bau. Dengan tersedianya pelabuhan dengan sarana dan prasarana yang memadai maka pola pergerakan akan semakin lancar. Diharapkan peranan Pelabuhan Murhum di masa yang akan datang lebih berarti mengingat bahwa Pelabuhan Murhum merupakan salah satu potensi daerah yang dapat mendorong perkembangan daerah di sektor prasarana perhubungan. Dan menunjang perkembangan sektor seperti sektor ekonomi dan sosial sebagai faktor-faktor dalam pengembangan wilayah. Dalam hal ini, dermaga dan fasilitas pendukung lainnya di Pelabuhan Murhum perlu diperhatikan serta dikembangkan. Untuk menunjang proses pelayanan dan meningkatkan produktivitas pelabuhan sehingga akan memberikan kontribusi untuk pertumbuhan ekonomi. Fungsi pelabuhan sangat dibutuhkan sebagai media sirkulasi barang dan penumpang dari daerah asal kedaerah tujuan. Rendahnya jumlah aktifitas ekonomi

mencerminkan kapasitas wilayah yang rendah. Pelabuhan Murhum sebagai prasarana transportasi laut dan pendapatan ekonomi Kota Bau-Bau sebagai salah satu indikator pengembangan wilayah serta PDRB sebagai tolak ukur pendapatan ekonomi. Kondisi perekonomian Kota Bau-Bau dapat dilihat dengan nilai PDRB selama 5 tahun berturut-turut sebagai pada tabel berikut :

Tabel 1.1
Kondisi PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku, Kota Bau-Bau Tahun 2007-2011 (Jutaan Rupiah)

Usaha	2007	2008	2009	2010	2011
Peternakan, Kehutanan, dan Perikanan	212.762,47	246.758,86	284.999,87	294.359,69	316.175,46
Manufaktur dan Penggalaian	5.149,88	6.574,82	8.859,26	12.207,72	14.973,96
Mineral dan Bahan Galian	32.425,55	41.861,78	49.419,48	52.899,68	57.963,11
Elektrisitas, Gas, Panas dan Air Bersih	15.228,18	17.707,84	21.401,58	23.705,68	26.001,29
Konstruksi/Bangunan	194.496,18	254.891,83	315.324,10	396.965,54	454.550,28
Retail, Hotel, dan Restoran	304.127,26	388.354,06	477.540,27	533.251,51	613.408,32
Transportasi dan Komunikasi	140.225,96	175.601,37	217.336,49	227.890,03	248.744,51
Persewaan dan Jasa Keuangan	75.169,69	97.777,94	104.648,32	119.624,04	151.099,06
Jumlah	274.905,50	329.580,30	397.466,09	421.975,00	456.290,77
Total	1.254.490,66	1.559.108,79	1.876.995,46	2.082.878,89	2.339.206,76

Sumber: Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2012

Berdasarkan tabel 1.1, secara umum kondisi perekonomian di Kota Bau-Bau selama 5 tahun terakhir memiliki nilai PDRB antar wilayah cukup beragam. Namun secara umum, setiap lapangan usaha yang terdiri dari 9 sektor memiliki pertumbuhan positif setiap tahunnya.

Berdasarkan hal tersebut diatas maka mendorong penulis mengadakan penelitian mengenai "**Peranan Pelabuhan Murhum Terhadap Pengembangan Wilayah Kota Bau-Bau**"

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka rumusan masalah yang dapat diambil adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana peranan pelabuhan Murhum terhadap pengembangan wilayah Kota Bau-Bau ?
2. Bagaimana arahan strategi pengembangan pelabuhan Murhum ?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui peranan pelabuhan Murhum terhadap pengembangan wilayah Kota Bau-Bau.
2. Untuk mengetahui arahan strategi pengembangan pelabuhan Murhum di Kota Bau-Bau.

2. Manfaat penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian, maka diharapkan hasil penelitian dapat bermanfaat:

1. Sebagai bahan masukan dan informasi dasar bagi Pemerintah daerah Kota Bau-Bau khususnya dinas perhubungan dalam menetapkan kebijakan-kebijakan mengenai pengembangan pelabuhan di Kota Bau-Bau.
2. Penelitian ini juga dapat dijadikan referensi dan bahan perbandingan untuk penelitian yang sejenis di waktu yang akan datang.

D. Ruang Lingkup Penelitian

Adapun ruang lingkup pembahasan penelitian ini tentang peranan pelabuhan Murhum terhadap pengembangan wilayah Kota Bau-Bau, maka batasan penelitian adalah pada aktifitas pelabuhan berupa arus kunjungan kapal, bongkar muat barang dan naik turun penumpang terhadap pendapatan ekonomi wilayah dalam hal ini PDRB Kota Bau-Bau.

E. Sistematika Pembahasan

Dalam penulisan ini pembahasan dilakukan dengan sistematis guna memudahkan dalam penganalisaan, dimana sistematika pembahasan penelitian ini adalah sebagai berikut:

Bab I : Pendahuluan

Bab ini mengemukakan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat dan ruang lingkup serta sistematika pembahasan.

Bab II : Tinjauan Pustaka

Bab ini merupakan tinjauan pustaka yang menguraikan tentang kajian teoritis yang ada dalam pembahasan yaitu tentang transportasi, pelabuhan dan wilayah.

Bab III : Metodologi Penelitian

Pada bagian ini membahas tentang lokasi dan waktu penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, teknik analisis data dan defenisi operasional.

Bab IV : Data dan Pembahasan

Pada bagian ini membahas tentang gambaran umum wilayah Kota Bau-
Bau, gambaran umum Pelabuhan Murhum dan pembahasannya.

Bab V : Penutup

Pada bagian ini membahas tentang kesimpulan dan saran.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi

Transportasi atau transpor dapat diartikan sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari tempat asal ke tempat tujuan. Tempat asal dapat merupakan daerah produksi, dan tempat tujuan adalah daerah konsumen (Pasar). Tempat asal dapat pula merupakan daerah perumahan (permukiman), sedangkan tempat tujuannya adalah tempat bekerja, kantor, sekolah, kampus, rumah sakit, pasar, toko, pusat pembelanjaan, hotel, pelabuhan, bandar udara, dan masih banyak lagi tempat yang lainnya, ataupun dalam arah sebaliknya, yaitu tempat tujuan merupakan tempat asal dan tempat asal merupakan tempat tujuan (Adji Sakti, 2011).

Komponen utama system transportasi terdiri atas:

- a) Ada muatan yang diangkut
- b) Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya
- c) Ada jalanan yang dapat dilalui
- d) Ada terminal asal dan terminal tujuan
- e) Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut (Nasution Nur, 2005).

Sistem transportasi laut menggerakkan lalu-lintas dari suatu daerah ketempat lainnya, tujuannya adalah mengefisienkan angkutan laut, sehingga biaya angkutan laut menjadi rendah. Untuk mencapai ini perlu memanfaatkan investasi dalam sistem angkutan laut baik antar pulau maupun lokal harus semaksimal mungkin. Dengan demikian sistem transportasi laut sangat mendukung perekonomian suatu wilayah karena akan mempengaruhi biaya produksi barang dan jasa yang dihasilkan wilayah tersebut dan ini akan nampak pada persaingan produk yang dihasilkan dalam pasar. Sebagai fasilitas pendukung kehidupan manusia, transportasi sudah tidak dapat lagi dipisahkan dari aspek-aspek aktifitas hidup manusia. Transportasi telah berkembang menjadi salah satu kebutuhan manusia yang paling mendasar (Miro Fidel, 2005)

Perencanaan transportasi laut sangat dibutuhkan sebagai konsekuensi dari pada geografis wilayah pembangunan yang dikelilingi dan atau diantara oleh perkembangan dalam suatu wilayah atau daerah serta adanya pulau. Selanjutnya dikemukakan, perencanaan transportasi laut merupakan suatu proses tujuannya mengembangkan sistem transportasi melalui laut untuk menghindari 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.

Transportasi mempunyai dua fungsi utama dalam perekonomian dan pembangunan yaitu (1) sebagai penunjang (*servicing facility*) dan (2) sebagai pendorong atau pendukung (*promoting facility*). Pertama, transportasi berfungsi sebagai penunjang (*servicing facility*) dimaksudkan jasa transportasi itu melayani pengembangan kegiatan sektor-sektor lain yaitu sektor-sektor pertanian, industri, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, transmigrasi, dan lainnya. Kedua, transportasi berfungsi sebagai pendorong pembangunan (*promoting facility*), dimaksudkan bahwa pengadaan/pembangunan fasilitas (prasarana dan sarana) transportasi diharapkan dapat membantu membuka keterisolasian, keterpencilan, keterbelakangan daerah-daerah serta daerah-daerah perbatasan (Adji Sakti, 2011).

Pada dasarnya transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu:

- a. Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan
- b. Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan didaerah tersebut.

Peran mengarahkan pembangunan sering digunakan oleh para perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Fungsi suatu konsentrasi adalah menyelenggarakan terjadinya interaksi. Kemudahan dan kelancaran lalulintas untuk menunjang interaksi tersebut tergantung pada tersedianya fasilitas transportasi (Adisasmita Rahadjo, 2005).

B. Pelabuhan

Pelabuhan (port) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang kran-kran (crane) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman, kedaerah tujuan atau pengapalan (Triatmodjo, 2009)

Pelabuhan adalah sebagai tempat yang terlindung dari gerakan gelombang laut, sehingga bongkar muat dapat dilaksanakan demi menjamin keamanan barang. Kadang-kadang pada suatu lokasi pantai dapat memenuhi keadaan dimana kedalaman air/kolam pelabuhannya memenuhi persyaratan untuk suatu ukuran kapal tertentu sehingga hanya dibutuhkan bangunan suatu tambatan untuk merapatnya kapal sehingga bongkar muat dapat dilaksanakan (Soedjono, 2002)

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, pengertian pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan

keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

1. Macam-Macam Pelabuhan

Pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam yang tergantung pada sudut tinjauannya, yaitu dari segi penyelenggaraannya, pengusahaannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografinya (Triatmodjo, 2009).

a. Pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya

✓ Pelabuhan Umum

Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang didirikan untuk maksud tertentu. Di Indonesia dibentuk empat Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberi wewenang mengelola pelabuhan umum diusahakan. Keempat badan usaha tersebut adalah PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I (Belawan) berkedudukan di Medan, Pelabuhan Indonesia II (Tanjung Priok) berkedudukan di Jakarta, Pelabuhan Indonesia III (Tanjung Perak) berkedudukan di Surabaya dan Pelabuhan Indonesia IV (Soekarno-Hatta) berkedudukan di Makassar.

✓ Pelabuhan Khusus

Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan izin pemerintah. Pelabuhan khusus dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta yang berfungsi untuk prasaran pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut.

b. Pelabuhan ditinjau dari segi pengusahaannya

✓ Pelabuhan yang diusahakan

Pelabuhan ini sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, menaik-turunkan penumpang serta kegiatan lainnya. Pemakaian pelabuhan ini dikenakan biaya-biaya seperti biaya jasa labuh, jasa tambat, jasa pemanduan, jasa penundaan, jasa pelayanan air bersih, jasa dermaga, jasa penumpukan, bongkar-muat, dan sebagainya.

✓ Pelabuhan yang tidak diusahakan

Pelabuhan ini hanya merupakan tempat singgahan kapal, tanpa fasilitas bongkar-muat, bea cukai, dan sebagainya. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan kecil yang disubsidi oleh pemerintah dan dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral perhubungan Laut

c. Pelabuhan Ditinjau dari fungsi perdagangan nasional dan internasional

✓ Pelabuhan Laut

Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal berbendera asing. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan utama disuatu daerah yang dilabuhi kapal-kapal yang membawa barang untuk ekspor/impur secara langsung kedalam negeri dan luar negeri. Contohnya adalah Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Tarakan, Tannjung Emas Semarang, dan masih banyak lagi.

✓ Pelabuhan pantai

Pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri dan oleh karena itu tidak bebas disinggahi oleh kapal berbendera asing. Kapal asing dapat masuk kepelabuhan ini dengan meminta izin terlebih dahulu.

d. Pelabuhan Ditinjau dari segi penggunaannya

✓ Pelabuhan Ikan

Pelabuhan Ikan menyediakan tempat bagi kapal-kapal ikan untuk melakukan kegiatan penangkapan ikan dan memberikan pelayanan yang diperlukan. Berbeda dengan pelabuhan umum dimana semua kegiatan seperti bongkar muat barang, pengisian, perbekalan, perawatan, dan perbaikan ringan yang dilakukan didermaga yang sama ; pada pelabuhan ikan sarana dermaga

disediakan secara terpisah untuk berbagai kegiatan. Hal ini mengingat bahwa hasil tangkapan ikan adalah produk yang mudah busuk sehingga perlu penanganan secara cepat. Pelabuhan ikan dilengkapi dengan berbagai fasilitas untuk mendukung kegiatan penangkapan ikan dan kegiatan-kegiatan pendukungnya seperti pemecah gelombang, kantor pelabuhan, dermaga, tempat pelelangan ikan, tangki air, tangki BBM, pabrik es, ruang pendingin, tempat pelayanan/perbaikan kapal, dan tempat penjemuran jala.

✓ Pelabuhan minyak

Pelabuhan ini biasanya tidak memerlukan dermaga atau pangkalan yang harus menahan muatan vertikal yang besar, melainkan cukup membuat jembatan perancah atau tambatan yang dibuat menjorok kelaut untuk mendapatkan kedalaman air yang cukup besar

✓ Pelabuhan barang

Pelabuhan ini terjadi perpindahan moda transportasi, yaitu dari angkutan laut ke angkutan darat dan sebaliknya. Barang di bongkar dari kapal dan diturunkan didermaga.

✓ Pelabuhan Penumpang

Pelabuhan penumpang digunakan oleh orang-orang yang berpergian dengan menggunakan kapal penumpang. Terminal penumpang dilengkapi dengan stasiun penumpang yang melayani

segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang yang berpergian, seperti ruang tunggu, kantor maskapai pelayaran, tempat penjualan tiket, mushala, toilet, kantor imigrasi, kantor bea cukai, keamanan, direksi pelabuhan, dan sebagainya.

✓ Pelabuhan campuran

Pelabuhan ini pada umumnya percampuran pemakaian ini terbatas untuk penumpang dan barang, sedang untuk keperluan minyak dan ikan biasanya tetap terpisah.

✓ Pelabuhan militer

Pelabuhan ini mempunyai daerah perairan yang cukup luas untuk memungkinkan gerakan cepat kapal-kapal perang dan agar letak bangunan cukup terpisah.

e. Pelabuhan Ditinjau menurut letak geografis

✓ Pelabuhan alam

Pelabuhan alam merupakan daerah perairan yang terlindungi dari badai dan gelombang secara alami, misalnya oleh suatu pulau, jazirah atau terletak di teluk, estuari atau muara sungai.

✓ Pelabuhan buatan

Pelabuhan buatan adalah suatu daerah perairan yang dilindungi dari pengaruh gelombang dengan membuat bangunan pemecah gelombang (*breakwater*). Pemecah gelombang ini membuat daerah perairan tertutup dari laut dan hanya dihubungkan oleh suatu cela untuk keluar masuknya kapal.

✓ Pelabuhan semi alam

Pelabuhan ini merupakan campuran dari kedua tipe antara pelabuhan alam dan buatan. Misalnya suatu pelabuhan yang terlindungi oleh lidah pasir dan perlindungan buatan hanya pada alur masuk (Triatmodjo, 2009).

2. Fungsi Pelabuhan

Adapun fungsi dari pelabuhan itu adalah,

✓ Gateway

Pelabuhan berfungsi sebagai gateway atau pintu gerbang dari suatu negara atau daerah dimana pelabuhan tersebut berlokasi. Konsep pelabuhan sebagai gateway ini dapat merupakan : Pelabuhan sebagai satu-satunya pintu masuk atau keluarnya barang sebagai komoditi dari / ke suatu negara atau daerah, dalam hal ini pelabuhan memegang peranan sangat penting bagi perekonomian negara atau daerah tersebut.

✓ Interface

Pelabuhan sebagai titik singgung atau tempat pertemuan dua moda atau sistem transportasi yaitu transportasi laut dan transportasi darat termasuk angkutan sungai (inland waterways). Ini berarti pelabuhan harus menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk perpindahan barang dari kapal ke moda angkutan darat, atau sebaliknya.

✓ Link

Pelabuhan sebagai salah satu mata rantai dari sistem transportasi. Sebagai mata rantai transportasi, pelabuhan tidak terlepas dari mata rantai transportasi lainnya baik dilihat dari kinerja maupun dari segi biaya sangat mempengaruhi tingkat efisiensi dan menentukan tingkat biaya transportasi secara keseluruhan.

✓ Industrial entity

Dimungkinkan juga fungsi pelabuhan ini sebagai prasarana guna menunjang dan mendorong pertumbuhan ekonomi dan perkembangan industri dari daerah yang menjadi hinterland dari pelabuhan tersebut ([http:// Pelabuhantelukbayur.blogspot.com](http://Pelabuhantelukbayur.blogspot.com)).

3. Peran Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan Pelabuhan memiliki peran sebagai:

- ✓ Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- ✓ Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- ✓ Tempat kegiatan alih moda transportasi;
- ✓ Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- ✓ Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang;
- dan
- ✓ Mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Selain itu pelabuhan juga melaksanakan tugas dan peranan sebagai berikut;

- ✓ Pemerintahan;
 - Pelaksana fungsi keselamatan pelayaran
 - Pelaksana fungsi Bea dan Cukai
 - Pelaksana fungsi imigrasi
 - Pelaksana fungsi karantina
 - Pelaksana fungsi keamanan dan ketertiban
- ✓ Pengusahaan jasa kepelabuhanan:
 - Usaha pokok yang meliputi pelayanan kapal, barang dan penumpang
 - Usaha penunjang yang meliputi persewaan gudang, lahan dan lain-lain.

4. Utilitas dan Fasilitas Pelabuhan

Ditinjau dari segi keberhasilan melakukan pelayanan dalam menunjang perdagangan (arus barang atau penumpang), maka pelabuhan secara operasional didukung oleh :

- ✓ Kapal-kapal kerja
- ✓ Sistem telekomunikasi
- ✓ Sistem jaringan jalan dengan daerah pendukung
- ✓ Sistem jaringan pelayaran.

Utilitas dan fasilitas yang ada di pelabuhan memiliki hubungan saling ketergantungan. Ketidak seimbangan utilitas dan fasilitas akan

merugikan bagi pertumbuhan ekonomi. Pelabuhan yang merupakan suatu kawasan yang mempunyai beberapa fasilitas untuk menunjang kegiatan operasional yang bertujuan untuk melancarkan kegiatan usaha alat angkutan (Soedjono, 2002).

Adapun fasilitas untuk kapal berupa alur pelayaran masuk pelabuhan, kolam pelabuhan, tempat berlabuh, dermaga, sarana bantuan navigasi, kapal tunda, kapal pandu, kapal kecil, fasilitas pengerukan, fasilitas penjagaan laut dan pantai, dok/perbaikan. Sedangkan fasilitas untuk barang dan penumpang adalah apron dermaga, gudang, terminal, pass terminal, lapangan penumpukan, gudang, derek dan peralatan bongkar muat. Fasilitas pelabuhan dibagi menjadi 2 bagian yaitu :

1. Fasilitas pokok pelabuhan;

- ✓ Alur pelayaran; Alur pelayaran dalam kepelabuhanan mempunyai pengertian sebagai suatu daerah yang dilalui kapal masuk ke dalam wilayah pelabuhan. Wilayah pelabuhan sendiri dibatasi oleh pemecah gelombang. Setiap kapal yang masuk kedaerah alur pelayaran harus membayar uang labuh. Fungsi alur pelayaran adalah untuk memberi jalan kapal yang akan memasuki daerah pelabuhan dengan aman dan mudah, serta menghilangkan kesulitan yang timbul karena gerakan kapal dan gangguan alam.
- ✓ Penahan gelombang (*breakwater*); Penahan gelombang sangat penting peranannya bagi pelabuhan, karena air kolam pelabuhan

akan lebih tenang sehingga dapat melindungi daerah pedalaman pelabuhan dari gelombang. Jenis penahan gelombang dapat berupa batu alam, batu buatan, dinding tegak.

- ✓ Kolam pelabuhan dan dermaga; Kolam pelabuhan merupakan bagian dari sarana dan fasilitas pelabuhan yang berbentuk perairan yang berada di depan dermaga dan digunakan untuk bersandarnya kapal-kapal serta mempunyai kedalaman sesuai syarat yang telah ditentukan.
- ✓ Dermaga adalah suatu bentuk konstruksi pelabuhan di mana kapal dapat bersandar untuk dihubungkan dengan daratan yang melakukan bongkar-muat muatan (Soedjono, 2002).

2. Fasilitas penunjang pelabuhan

✓ Gudang

Gudang adalah bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal. Gudang pelabuhan dibedakan berdasarkan fungsi dan kegunaannya berdasarkan jenis barang yang disimpan.

Secara umum gudang mempunyai fungsi antara lain:

- Tempat menunggu penyelesaian dokumen
- Tempat mengumpulkan barang-barang yang akan dimuat ke kapal sehingga diharapkan kapal tidak menunggu muatan.

- Tempat konsolidasi, seperti *sortiring* (mengumpulkan dan memilih), *marking* (pemberian tanda-tanda), *packing* (pembungkusan), *weighing* (penimbangan).

✓ Lapangan penumpukan

Lapangan penumpukan adalah suatu tempat yang luas dan terletak didekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal. Lapangan berfungsi menyimpan barang-barang berat dan besar serta ketahanan terhadap panas matahari dan hujan. Barang yang disimpan dilapangan penumpukan berupa kendaraan berat dan barang yang terbuat dari baja.

✓ Terminal

Suatu tempat untuk menampung kegiatan yang berhubungan dengan transportasi. Didalam terminal terdapat kegiatan turun naik dan bongkar muat baik barang, penumpang atau peti kemas yang selanjutnya akan dipindah ketempat tujuan. Terminal berfungsi mempermudah pelayanan, pengaturan dan pengawasan kegiatan bongkar muat dan naik turun barang, penumpang maupun peti kemas.

✓ Jalan

Suatu lintasan yang dapat dilalui oleh kendaraan maupun pejalan kaki, yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lain. Jalan berfungsi melancarkan kegiatan perpindahan

kendaraan yang pada akhirnya akan melancarkan kegiatan bongkar muat barang dipelabuhan.

Dalam beberapa kebijakan yang berkaitan dengan transportasi bahwa pendekatan perencanaan yang sebaiknya digunakan:

- ✓ Transportasi sebagai sarana untuk melayani aktifitas ekonomi dan social.
- ✓ Transportasi sebagai sarana untuk menumbuh kembangkan aktifitas sosial ekonomi.

Pendekatan ini akan lebih banyak menggunakan pemikiran yang berdasarkan kondisi wilayah serta berbagai kebijakan regional maupun nasional. Lepas dari pendekatan yang digunakan, pengembangan angkutan penyebrangan ditujukan untuk:

- ✓ Membentuk struktur jaringan jalan yang utuh pada waktu gugus pulau.
- ✓ Menghubungkan daerah produksi dengan pusat pengumpulan dan pemasaran.
- ✓ Memberikan kemudahan akses bagi pemerintah dan masyarakat untuk melaksanakan fungsi-fungsi social, administrasi dan pertahanan.

Sarana angkutan laut adalah alat angkutan untuk membawa muatan dari asal ke tujuan melalui pelabuhan (Soedjono, 2002).

Sarana angkutan laut diharapkan memenuhi kriteria sebagai berikut:

- ✓ Pelayanan ulang alik dengan frekuensi tinggi, pemakain angkutan penyebrangan pada umumnya pelayanan dalam waktu yang lama.
- ✓ Perjalanan terjadwal dengan *headway konstan*, hal ini diinginkan penumpang sesuai dengan tujuan perjalanan mereka.
- ✓ Pelayanan yang *reliable* yaitu keteraturan dan ketepatan waktu.
- ✓ Tarif yang rendah dan aksesibilitas ke terminal angkutan penyebrangan.

C. Konsepsi Wilayah dan Pengembangan Wilayah

1. Konsepsi Wilayah

Berdasarkan UU No. 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang, pengertian wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional.

Berdasarkan pengertian Undang-Undang tersebut, ada dua aspek yang harus diperhatikan dalam konsep wilayah yaitu

- ✓ Didalam wilayah ada unsur-unsur yang saling terkait yaitu ruang yang berfungsi lindung yang harus selalu dijaga keberadaannya dan ruang yang berfungsi bididaya sebagai tempat manusia melakukan kegiatannya untuk kelangsungan hidupnya, keduanya tidak bisa hidup dan berkembang serta survive (berkelanjutan) secara sendiri-sendiri.
- ✓ Adanya pengertian delinasi fungsi berdasarkan kordinasi geografis (batasan berdasarkan titik-titik kordinat) yang deliniasinya bisa

wilayah administrasi (pemerintahan) dan wilayah fungsi tertentu lainnya.

Wilayah selalu terkait dengan aspek kepentingan sosial, ekonomi, budaya, politik, kemandirian maupun pertahanan. Dalam konteks pemanfaatan ruang, pemahaman terhadap konsep ruang wilayah yang disusun berdasarkan kluster ini menjadi penting untuk dapat secara rinci dan mudah menetapkan variabel-variabel dominan yang mempengaruhi dalam proses pengembangan wilayah (Djakapermana, 2010).

Pandangan lain mengartikan wilayah sebagai bentuk suatu istilah teknis klasifikasi spasial dan merekomendasikan dua tipe wilayah: (1) wilayah formal, merupakan tempat-tempat yang memiliki kesamaan-kesamaan karakteristik, dan (2) wilayah fungsional atau nodal, merupakan konsep wilayah dengan menekankan kesamaan keterkaitan antar komponen atau lokasi/tempat. Dengan cara lain wilayah didefinisikan sebagai suatu area geografis, teritorial atau tempat, yang dapat berwujud sebagai suatu Negara, Negara bagian, provinsi, kabupaten dan pedesaan. Konsep wilayah yang paling klasik mengenai tipologi wilayah, membagi wilayah kedalam tiga kategori:

- ✓ Wilayah homogeny
- ✓ Wilayah nodal, dan
- ✓ Wilayah perencanaan (Ernan Rustiadi dkk, 2009).

Konsep-konsep wilayah terbagi atas wilayah homogeny, wilayah nodal, wilayah pesisir, wilayah perencanaan/pengelolaan khusus dan wilayah administratif-politis. Konsep wilayah homogeny lebih menekankan aspek homogenitas (kesamaan) dalam kelompok dan memaksimalkan perbedaan (kompleksitas, varians, ragam) antarkelompok tanpa memperhatikan hubungan fungsional (interaksi) antar wilayah-wilayahnya atau antar komponen-komponen didalamnya. Sumber-sumber kesamaan yang dimaksud bisa berupa kesamaan struktur produksi, konsumsi, pekerjaan, topografi, iklim, perilaku sosial, pandangan politik, tingkat pendapatan, dan lain-lain.

Pada dasarnya terdapat beberapa faktor penyebab homogenitas wilayah. Secara umum terdiri atas penyebab alamiah dan penyebab artifisial. Faktor alamiah yang dapat menyebabkan homogenitas wilayah adalah kemampuan lahan, iklim dan berbagai factor lainnya. Homogenitas yang bersifat artificial pada dasarnya kehomogenan yang bukan berdasarkan factor fisik tetapi factor social.

Konsep wilayah nodal adalah salah satu konsep wilayah fungsional/system yang sederhana karena memandang suatu wilayah secara dikotomis (terbagi atas dua bagian). Konsep wilayah nodal didasarkan atas asumsi bahwa suatu wilayah diumpamakan sebagai suatu "sel hidup" yang mempunyai plasma dan inti. Inti

adalah pusat-pusat pelayanan dan atau pemukiman, sedangkan plasma adalah daerah belakang (*periphery/ hinterland*), yang mempunyai sifat- sifat tertentu dan mempunyai hubungan fungsional.

Konsep wilayah nodal lebih berfokus pada peran pengendalian/pengaruh central atau pusat (*node*) seta hubungan ketergantungan pusat (*nucleus*) dan elemen-elemen sekelilingnya dibandingkan soal batas wilayah (Richardson, 1969) in Ernani Rustiadi dkk, 2009) . Secara filosofis batas wilayah nodal dapat memotong garis yang memisahkan dua daerah administrasi karena perbedaan orientasi terhadap pusat pelayanan yang berbeda. Dengan demikian batas fisik dari setiap daerah pelayanan bersifat sangat baur dan dinamis. Pusat berfungsi sebagai: (1) tempat kosentrasinya penduduk (pemukiman); (2) pusat pelayanan terhadap daerah hinterland; (3) pasar komoditas-komoditas pertanian maupun industry; (4) lokasi pemusatan industry manufactur yakni kegiatan mengorganisasikan factor-factor produksi untuk menghasilkan suatu output tertentu. Sedangkan *hinterland* berfungsi sebagai: (1) pemasok (produsen) bahan-bahan mentah dan bahan baku; (2) pemasok tenaga kerja melalui proses urbanisasi dan commuting (menglaju); (3) daerah pemasaran barang dan jasa manufactur; dan (4) penjaga keseimbangan ekologis.

Secara historic, pertumbuhan suatu pusat atau kota ditunjang oleh daerah hinterland yang baik. Secara operasional, pusat-pusat wilayah mempunyai hierarki yang spesifik yang hierarkinya ditentukan oleh kapasitas pelayanannya. Kapasitas pelayanan yang dimaksud adalah kapasitas sumber daya suatu wilayah (*regional resources*), yang mencakup kapasitas sumber daya alam (*natural resources*), sumber daya manusia (*human resources*) sumber daya social (*social capital*), dan sumber daya buatan (*man made resources/infrastructure*).

Sumber daya alam merupakan sumber daya yang diklasifikasikan atas dasar sumber daya alam yang tidak dapat diperbarui dan sumber daya alam yang dapat diperbarui dan bersifat melekat dengan posisi atau lokasi diatas permukaan bumi (Ernan Rustiadi dkk, 2009).

Disamping itu, kapasitas pelayanan suatu wilayah dicerminkan pula oleh *magnitude* (besaran) aktifitas social-ekonomi masyarakat yang ada disuatu wilayah. Secara fisik dan operasional, sumberdaya yang paling mudah dinilai dalam menghitung kapasitas pelayanan adalah sumber daya buatan (sarana dan prasarana pada pusat wilayah-wilayah). Secara sederhana kapasitas pelayanan infrastruktur atau prasarana wilayah dapat diukur dari: (1) jumlah sarana pelayanan, (2) jumlah jenis sarana pelayanan yang ada, (3) kualitas sarana pelayanan.

Pusat- pusat yang berhirarki tinggi melayani pusat-pusat dengan hirarki yang lebih rendah disamping juga melayani hinterland disekitarnya. Kegiatan yang sederhana dapat dilayani oleh pusat yang berhirarki rendah sedangkan kegiatan-kegiatan yang semakin kompleks dilayani oleh pusat-pusat berhirarki tinggi.

Secara sederhana wilayah pesisir didefenisikan sebagai wilayah interaksi antara daratan dan lautan. Secara formal dalam UU No. 27 tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, wilayah pesisir didefenisikan sebagai daerah peralihan antara ekosistem darat dan laut yang dipengaruhi oleh perubahan di darat dan laut. Dalam keputusan tersebut wilayah pesisir didefenisikan sebagai daerah pertemuan antara darat dan laut: kearah darat wilayah pesisir meliputi bagian daratan, baik kering maupun terendam air, yang masih dipengaruhi sifat- sifat laut seperti pasang surut, angin laut, dan pembebasan air asin; sedangkan kearah laut mencakup bagian laut yang masih dipengaruhi oleh proses alami yang terjadi di darat seperti sedimentasi dan aliran air tawar, maupun yang disebabkan oleh kegiatan manusia di darat seperti penggundulan hutan dan pencemaran. Batas wilayah hanya garis khayal yang letaknya ditentukan oleh kondisi dan situasi setempat.

Secara *diagnostic*, wilayah pesisir dapat ditandai dengan empat ciri, yaitu:

- ✓ Merupakan wilayah pencampuran atau pertemuan antara laut, darat dan udara. Bentuk wilayah ini merupakan hasil keseimbangan dinamis dari suatu proses penghancuran pembangunan dari ketiga unsure alam tersebut.
- ✓ Wilayah pesisir dapat berfungsi sebagai zona penyangga dan merupakan habitat bagi berbagai jenis biota, tempat pemijahan, pembesaran, mencari makan dan tempat berlindung bagi berbagai jenis biota laut dan pantai.
- ✓ Wilayah pesisir memiliki perubahan sifat ekologi yang tinggi, dan pada skala yang sempit akan dijumpai kondisi ekologi yang berbeda.
- ✓ Pada umumnya wilayah ini memiliki tingkat kesuburan yang tinggi dan menjadi sumber zat organik yang penting dalam suatu siklus rantai makanan di laut.

Wilayah perencanaan/pengelolaan khusus tidak selalu berwujud wilayah administrative tapi berupa wilayah yang dibatasi berdasarkan kenyataan sifat-sifat tertentu pada wilayah baik sifat alamiah maupun non alamiah yang sedemikian rupa sehingga perlu direncanakan dalam kesatuan wilayah perencanaan/pengelolaan.

Wilayah administratif adalah wilayah perencanaan/pengelolaan yang memiliki landasan *yuridis-politis* yang paling kuat. Sering pula wilayah administratif ini disebut sebagai wilayah otonomi. Wilayah administratif merupakan wilayah yang dibatasi atas dasar

kenyataan bahwa wilayah tersebut berada dalam batas-batas pengelolaan administrasi/tatanan politis tertentu. Sebagai contoh: Negara, provinsi, kabupaten, kecamatan dan kelurahan/desa (Ernan Rustiadi dkk, 2009).

2. Pengembangan Wilayah

Pengembangan wilayah pada dasarnya mempunyai tujuan agar wilayah itu berkembang menuju tingkat perkembangan yang diinginkan. Pengembangan wilayah dilaksanakan melalui optimasi pemanfaatan sumberdaya yang dimilikinya secara harmonis, serasi dan terpadu melalui pendekatan yang bersifat komprehensif mencakup aspek fisik, ekonomi, sosial, budaya, dan lingkungan hidup untuk pembangunan yang berkelanjutan (Djakapermana, 2010).

Dalam pengembangan wilayah, perlu terlebih dahulu dilakukan perencanaan penggunaan lahan yang strategis yang dapat memberikan keuntungan ekonomi wilayah. Perencanaan penggunaan lahan yang strategis bagi pembangunan merupakan salah satu kegiatan dalam upaya mengoptimalkan pemanfaatan sumberdaya lahan. Hal ini penting untuk mengetahui potensi pengembangan wilayah, daya dukung dan manfaat ruang wilayah melalui proses inventarisasi dan penilaian, keadaan/kondisi lahan, potensi, dan pembatas-pembatas suatu daerah tertentu (Djakapermana, 2010).

Ketersediaan sumberdaya alam dan lingkungan serta kegiatan pengolahan hasil ekstraksi sumberdaya alam tersebut juga akan

dilakukan perataan untuk mencapai tingkat kesejahteraan masyarakat antar wilayah yang harmonis.

Dilihat dari aspek pengembangan wilayah, terdapat tiga unsur utama dalam pengembangan wilayah yaitu (1) adanya pusat-pusat, (2) wilayah pengaruh atau wilayah pelayanan, dan (3) jaringan transportasi. Dalam interpretasi aspek transportasi yaitu (1) adanya unsur-unsur pusat adalah sama dengan terdapatnya simpul-simpul transportasi (simpul dan jasa transportasi), (2) wilayah pengaruh atau wilayah pelayanan berkaitan dengan pergerakan arus manusia dan barang dari simpul asal transportasi menuju ke simpul-simpul tujuan transportasi (jaringan pelayanan transportasi). Dengan demikian bahwa kegiatan pengembangan wilayah adalah sejalan dengan kegiatan transportasi, sehingga dapat dikatakan bahwa transportasi merupakan kekuatan pembentuk pertumbuhan ekonomi wilayah (pengembangan wilayah) (Adji Sakti, 2011).

D. Peranan Transportasi Wilayah

Transportasi wilayah adalah pembentuk struktur tata ruang yang dominan dan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi wilayah secara langsung. Sebagai pembentuk struktur ruang, sistem transportasi wilayah seperti jaringan arteri primer dan koridor angkutan laut akan membentuk jaringan utama yang menghubungkan simpul-simpul kota. Sebagai komponen yang mempengaruhi ekonomi wilayah peran transportasi dapat mempengaruhi (memperlancar) kegiatan arus perdagangan barang,

orang, dan jasa, sehingga secara langsung akan menurunkan biaya produksi. Pada gilirannya wilayah akan berkembang secara ekonomis (Djakapermana, 2010).

Peranan transportasi sangat penting dalam kehidupan manusia (dalam bidang ekonomi dan sosial) serta pembangunan pada umumnya semenjak dari dahulu sampai sekarang dan pada masa yang akan datang. Transportasi dibutuhkan oleh seluruh lapisan masyarakat, bukan hanya masyarakat pesisir pantai tetapi juga oleh masyarakat daratan rendah dan dataran tinggi, bukan hanya oleh masyarakat yang belum maju tetapi juga oleh masyarakat yang sudah modern. Kehidupan manusia dan masyarakat tidak dapat dilepaskan dari transportasi, dan pelayanan transportasi itu senantiasa menyertai kehidupan manusia dan masyarakat (Adji Sakti, 2011).

Breheny dan Banister , 1995 dalam bukunya peran transportasi sangat besar dalam mempengaruhi pertumbuhan kegiatan ekonomi wilayah. *Transportation creates the land-use creates the transportation*, adalah slogan "seperti ayam dan telur" yang memberikan pengertian keduanya saling mempengaruhi secara solid dan hampir sulit membedakan mana yang lebih dulu. Kegiatan pembangunan transportasi akan mendorong dan mempromosikan kegiatan ekonomi yang kompetitif (Djakapermana, 2010).

E. Tinjauan Regulasi Pemerintah Tentang Pelabuhan Murhum

Penetapan Pelabuhan Murhum berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002 tentang Tata Nelayan Nasional adalah sebagai pelabuhan Nasional yang merupakan Pelabuhan Utama Tersier. Letak geografis Kota Bau-Bau yang strategis yang berada di Jazirah selatan Kepulauan Buton yang menghubungkan Kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat Indonesia sebagai tempat transit dan menjadikan posisinya begitu sentral, karena dapat dijadikan sebagai pintu gerbang bagi aktivitas pelabuhan yang meliputi kunjungan kapal, arus barang dan arus penumpang dalam negeri yang berguna bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Berdasarkan peraturan daerah Kota Bau-Bau Nomor 1 Tahun 2012 tentang rencana tata ruang wilayah (RTRW) Kota Bau-Bau Tahun 2011-2030, Pelabuhan Murhum ditetapkan sebagai pelabuhan pengumpan. Didalam pengembangannya pelabuhan Murhum juga dipersiapkan sebagai pelabuhan yang akan dikembangkan dengan konsep pengembangan yang lebih luas diantaranya untuk mendukung pengembangan kawasan pelabuhan dan lebih luas adalah untuk mendukung pengembangan wilayah Kota Bau-Bau.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 414 Tahun 2013 tanggal 17 April 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional, di pertegas bahwa Pelabuhan Murhum sebagai pelabuhan Pengumpul yang mempunyai peran dan fungsi sebagai pelabuhan yang

fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi. Sebagaimana pada tabel dibawah ini penetapan tentang Pelabuhan Murhum :

Tabel 2.1
Lokasi Dan Rencana Lokasi Pelabuhan/Terminal
Di Sulawesi Tenggara

No.	Kabupaten/Kota	Pelabuhan/Terminal	Hirarki Pelabuhan/Terminal				Ket.
			2011	2015	2020	2030	
1	Bau-Bau	Bau-Bau/Murhum	PP	PP	PP	PP	
2	Bombana	Boepinang	PL	PL	PL	PL	
3	Bombana	Dongkala	PL	PL	PL	PL	
4	Bombana	Kasipute	PL	PL	PL	PL	
5	Bombana	Sikeli	PL	PL	PL	PL	
6	Bombana	Wamengkoli	PL	PL	PL	PL	
7	Buton	Banabungi	PR	PR	PR	PR	
8	Buton	Lasalimu	PL	PL	PL	PL	
9	Buton	Lawele	PL	PL	PL	PL	
10	Buton	Siompu	PL	PL	PL	PL	
11	Buton	Talaga Raya	PL	PL	PL	PL	
12	Buton Utara	Buranga	PL	PL	PL	PL	
13	Buton Utara	Ereke	PR	PR	PR	PR	
14	Buton Utara	Labuhan Belanda	PL	PL	PL	PL	
15	Kendari	Kendari	PP	PP	PP	PP	
16	Kendari	Bungkutoko	PP	PP	PP	PP	
17	Konawe	Langara	PL	PL	PL	PL	
18	Konawe	Munse	PL	PL	PL	PL	
19	Kolaka	Dawi-dawi	PL	PL	PL	PL	
20	Kolaka	Kolaka	PP	PP	PP	PP	
21	Kolaka	Wollo	PL	PL	PL	PL	
22	Kolaka	Pomalaa	PR	PR	PR	PR	
23	Kolaka	Rante Angin	PR	PR	PR	PR	
24	Kolaka	Tangke Tada	PL	PL	PL	PL	
25	Kolaka	Toari	PL	PL	PL	PL	
26	Kolaka	Malombo	PL	PL	PL	PL	
27	Kolaka Utara	Lasusua	PL	PL	PL	PL	
28	Kolaka Utara	Olo-oloho	PR	PR	PR	PR	
29	Kolaka Utara	Watunohu	PP	PP	PP	PP	

No.	Kabupaten/Kota	Pelabuhan/Terminal	Hirarki Pelabuhan/Terminal				Ket
			2011	2015	2020	2030	
30	Konawe Selatan	Torobulu	PL	PL	PL	PL	
31	Konawe Selatan	Lapuko	PR	PR	PR	PR	
33	Konawe Utara	Lameluru	PL	PL	PL	PL	
32	Konawe Utara	Matarape	PL	PL	PL	PL	
34	Konawe Utara	Molawe	PL	PL	PL	PL	
35	Muna	Malingano	PL	PL	PL	PL	
36	Muna	Raha	PP	PP	PP	PP	
37	Muna	Tampo	PL	PL	PL	PL	
38	Wakatobi	Kaledupa	PR	PR	PR	PR	
39	Wakatobi	Papalia	PL	PL	PL	PL	
40	Wakatobi	Waha/Usuku	PL	PL	PL	PL	
41	Wakatobi	Wanci	PP	PP	PP	PP	

Sumber : KP No 414 Tahun 2013, Tentang RIPN.

Keterangan : Pelabuhan Pengumpul (PP)
Pelabuhan Pengumpulan Regional (PR)
Pelabuhan Pengumpulan Lokal (PL)



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Murhum tepatnya Kecamatan Wolio Kota Bau-Bau Sulawesi Tenggara , dasar pemilihan lokasi dengan pertimbangan sebagai berikut :

- a. Pelabuhan Murhum lebih mudah dicapai karena letaknya yang strategis yaitu masih berada dalam lingkup pusat Kota Bau-Bau, serta didukung oleh sistem transportasi darat yang baik.
- b. Pelabuhan Murhum sebagai pengumpul dari hasil-hasil daerah hinterlandnya berupa hasil pertanian, kehutanan, peternakan, perkebunan dan industri yang telah disinggahi oleh kapal pelni, kapal rakyat dalam menyatukan nusantara.

Waktu penelitian ini dilakukan selama dua bulan yaitu pada bulan Juli sampai dengan bulan September 2013.

B. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

✓ Data Kualitatif

Data kualitatif adalah data yang berbentuk kata-kata, bukan dalam bentuk angka. Data kualitatif diperoleh melalui berbagai macam teknik pengumpulan data misalnya wawancara, analisis dokumen, atau observasi yang telah dituangkan dalam catatan

lapangan (transkrip). Bentuk lain data kualitatif adalah gambar yang diperoleh melalui pemotretan atau rekaman video.

✓ Data Kuantitatif

Sedangkan data Kuantitatif merupakan informasi yang diperoleh berkaitan dengan satuan-satuan angka yang memberikan keterangan berkenaan dengan jumlah seperti ; luas wilayah, jarak dari ibukota, jumlah penduduk, kepadatan penduduk, jumlah penduduk berdasarkan matapencaharian serta data penunjang lainnya

2. Sumber Data

Sumber data yang akan diperoleh dapat digolongkan kedalam dua jenis yaitu :

✓ Data primer

Data primer dikumpulkan melalui observasi lapangan dan wawancara dengan pihak yang terkait dengan penelitian. Data primer yang dimaksud adalah kondisi sarana dan prasarana pelabuhan serta observasi lapangan mengenai aktifitas kunjungan kapal, bongkar muat barang dan naik turun penumpang.

✓ Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi pemerintah atau swasta yang berhubungan dengan judul penelitian yakni dari instansi Dinas Perhubungan, BAPPEDA, Tata Kota dan

Bangunan, BPS Kota Bau-Bau, dan Kantor Syahbandar Kota Bau-Bau

Adapun data-data yang berasal dari instansi tersebut adalah aspek fisik wilayah, data kependudukan Kota Bau-Bau, potensi sumber daya alam Kota Bau-Bau berupa pertanian, perkebunan, peternakan dan perikanan, kehutanan, perdagangan, obyek wisata, industri dan kebijakan pemerintah serta PDRB Kabupaten Kota Bau-Bau. Selanjutnya data tentang aspek fisik pelabuhan, fasilitas pelabuhan, prasarana pelabuhan, jumlah kunjungan kapal, jumlah naik turun penumpang, jumlah bongkar muat barang, jenis kunjungan kapal, serta pengelolaan pelabuhan.

C. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data terbagi atas :

1. Observasi lapangan yaitu suatu teknik penyaringan data melalui pengamatan yang langsung ditujukan kepada obyek yang menjadi sasaran penelitian untuk memahami kondisi dan potensi obyek tersebut yang dapat dikembangkan (data primer).
2. Kunjungan pada instansi terkait yaitu salah satu teknik pengambilan data melalui instansi-instansi terkait (data sekunder).
3. Kepustakaan (*Library Reserch*) adalah cara pengumpulan data dan informasi dengan jalan membaca atau mengambil literatur, laporan, karya tulis ilmiah, buku.

D. Variabel Penelitian

Menentukan Variabel dalam penelitian merupakan hal yang sangat penting bagi peneliti, dan juga dapat menjadi dasar pijakan bagi peneliti guna melakukan penelitian. Penentuan variabel peranan pelabuhan Murhum terhadap pengembangan wilayah Kota Bau-Bau dilakukan untuk menghasilkan spesifikasi dasar dari usulan jenis pengembangan Pelabuhan Murhum yang layak ditindak lanjuti dan untuk mengetahui secara lebih pasti tingkat peranannya dari beberapa aspek yang ditinjau yaitu aspek teknis dalam hal ini aktivitas pelabuhan yang meliputi kunjungan kapal, arus barang dan arus penumpang dan aspek ekonomi yang di wakili oleh nilai PDRB sebagai tolak ukur melihat kondisi perekonomian Kota Bau-Bau sehingga dalam penentuan variabel dalam mengetahui peranan pelabuhan Murhum terhadap pengembangan wilayah akan lebih obyektif. Jadi dalam penelitian ini variabel yang ditentukan dalam menetapkan peranan pelabuhan terhadap pengembangan wilayah Kota Bau-Bau yaitu :

- ✓ Variabel independen merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya. Dalam penelitian ini variabel X yang digunakan adalah aktivitas pelabuhan dimana
 - X_1 = Kunjungan Kapal
 - X_2 = Bongkar Barang
 - X^3 = Muat Barang
 - X_4 = Bongkar Muat Barang

- X_5 = Naik Penumpang
 - X_6 = Turun Penumpang
 - X_7 = Naik Turunnya Penumpang, sedangkan
- ✓ Variabel dependen merupakan variabel yang dipengaruhi karena adanya variabel bebas. Dalam penelitian ini variabel yang digunakan untuk Y yaitu produk domestik regional bruto (PDRB) Kota Bau-Bau

E. Teknik Analisis Data

Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan rumusan masalah yaitu analisis kualitatif dan analisis kuantitatif. Untuk mendukung analisis tersebut, maka dilakukan perhitungan dengan menggunakan analisis Uji Korelasi dan analisis SWOT.

a. Analisis Uji Korelasi

Analisis uji korelasi merupakan studi yang membahas tentang hubungan antara dua peubah dikenal dengan nama analisis korelasi. Ukuran digunakan untuk mengetahui derajat hubungan antara dua peubah terutama untuk data kuantitatif disebut koefisien korelasi.

Rumus :

$$r = \frac{N \cdot \sum xy - \sum x \cdot \sum y}{\sqrt{N \cdot \sum x^2 - \sum x^2} \cdot \sqrt{N \cdot \sum y^2 - \sum y^2}}$$

Dimana :

r = Koefisien korelasi

N = Jumlah perlakuan (pengambil data)

X = Variabel independen (Kunjungan kapal, arus barang dan arus penumpang)

Y = Variabel dependen (PDRB Kota Bau-Bau)

Besarnya koefisien korelasi berkisar antara +1 sampai dengan -

1. Jika koefisien korelasi positif, maka kedua variabel mempunyai hubungan linear positif atau korelasi langsung. Sebaliknya, jika koefisien korelasi negatif, maka kedua variabel mempunyai hubungan linear negative atau korelasi tak langsung.

Jika koefisien korelasi mendekati +1 atau mendekati -1, hubungan antara kedua variabel tersebut kuat dan terdapat korelasi yang tinggi antara keduanya. Sedangkan jika nilai koefisien korelasi adalah mendekati 0 maka hubungannya lemah.

Untuk memudahkan melakukan interpretasi mengenai kekuatan hubungan antara dua variabel maka digunakan kriteria sebagai berikut; yaitu jika besarnya koefisien korelasi 0 maka menunjukkan tidak ada korelasi antara dua variabel. Secara rinci dijabarkan sebagai berikut :

- a. Jika besarnya koefisien korelasi 0-0,25 maka menunjukkan korelasi sangat lemah,
- b. Jika besarnya 0,25-0,5 maka menunjukkan korelasi cukup,
- c. Jika besarnya koefisien korelasi 0,5-0,75 maka korelasi kuat

d. Jika nilai koefisien korelasi 0,75-0,99 sangat kuat

e. Jika korelasinya adalah 1 dikatakan sempurna. (Sarwono : 2006)

Untuk melakukan interpretasi kekuatan hubungan antara dua variabel dilakukan dengan melihat angka koefisien korelasi hasil perhitungan dengan menggunakan kriteria sebagai berikut :

1. Jika angka koefisien korelasi menunjukkan 0, maka kedua variabel tidak mempunyai hubungan;
2. Jika angka koefisien korelasi mendekati 1, maka kedua variabel mempunyai hubungan semakin kuat;
3. Jika angka koefisien korelasi mendekati 0, maka kedua variabel mempunyai hubungan semakin lemah;
4. Jika angka koefisien korelasi sama dengan 1, maka kedua variabel mempunyai hubungan linier sempurna positif.
5. Jika angka koefisien korelasi sama dengan -1, maka kedua variabel mempunyai hubungan linier sempurna negatif. (Sarwono : 2006)

b. Analisis SWOT

Metode analisis SWOT adalah untuk mengidentifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan suatu strategi pengembangan. Analisa ini dilakukan berdasarkan pada yang dapat dimaksimalkan yaitu memaksimalkan kekuatan (*strenght*) dan peluang (*opportunities*), dan juga pada apa yang dapat diminimalkan yaitu meminimalkan kelemahan (*weaknesses*) dan ancaman

(*threats*). (Rangkuti Freddy, 2011). Tahapan analisis SWOT sebagai perumusan strategi terdiri dari tiga tahap yaitu sebagai berikut :

1. Tahap evaluasi data internal dan eksternal IFAS (*internal strategic factor analysis summary*) dan EFAS (*eksternal strategic factor analysis summary*)
2. Tahap pembuatan Matriks TOWS
3. Tahap pengambilan keputusan

Tahap pertama, melakukan pembobotan terhadap faktor-faktor yang menjadi kekuatan dan faktor-faktor yang menjadi kelemahan (IFAS) dan faktor-faktor yang menjadi peluang dan faktor-faktor yang menjadi ancaman (EFAS). Untuk lebih jelas sebagaimana pada tabel dibawah ini:

Tabel 3.1 : Model Pembobotan Analisis Faktor Strategis Internal (IFAS)

No	Faktor-Faktor Strategis	Bobot	Nilai	Bobot x Nilai
1.	Kekuatan : Faktor-faktor yang menjadi kekuatan	Professional Judgement	Professional Judgement	Jumlah perkalian bobot dengan nilai pada setiap faktor dari kekuatan)
	Jumlah	Jumlah bobot kekuatan	Jumlah nilai kekuatan	Jumlah bobot X nilai kekuatan
2.	Kelemahan : Faktor-faktor yang menjadi kelemahan	Professional Judgement	Professional Judgement	Jumlah perkalian bobot dengan nilai pada setiap faktor dari kelemahan
	Jumlah	Jumlah bobot kelemahan	Jumlah nilai kelemahan	Jumlah bobot X nilai kelemahan

Sumber : Freddy Rangkuti, 2001

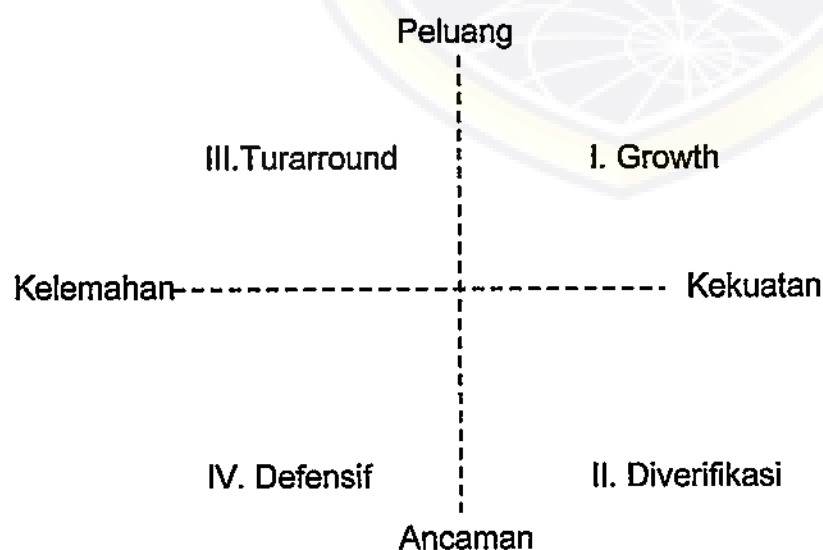
Tabel 3.2 : Model Pembobotan Analisis Faktor Strategis Eksternal (EFAS)

No	Faktor-Faktor Strategis	Bobot	Nilai	Bobot x Nilai
1.	Peluang : Faktor-faktor yang menjadi peluang	Professional Judgement	Professional Judgement	Jumlah perkalian bobot dengan nilai pada setiap faktor dari peluang
	Jumlah	Jumlah bobot	Jumlah nilai	Jumlah bobot X nilai peluang
2.	Ancaman : Faktor-faktor yang menjadi ancaman	Professional Judgement	Professional Judgement	Jumlah perkalian bobot dengan nilai pada faktor ancaman
	Jumlah	Jumlah bobot	Jumlah nilai	Jumlah bobot X nilai ancaman

Sumber : Freddy Rangkuti, 2001

Tahap kedua adalah penentuan formulasi strategis dengan menggabungkan berbagai indikator yang terdapat dalam kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman.

DIAGRAM ANALISIS SWOT



Sumber : Freddy Rangkuti, *SWOT Balanced Scorecard* (Jakarta : Gramedia,2011), h.200

Rekomendasi :

Kuadran I : Ini merupakan situasi yang sangat menguntungkan. Strategi tersebut memiliki peluang dan kekuatan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif (*growth oriented strategy*).

Kuadran II : Meskipun menghadapi berbagai ancaman, strategi ini masih memiliki kekuatan dari segi internal. Strategi yang harus diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang (*diversifikasi strategy*).

Kuadran III : Strategi menghadapi peluang pasar yang sangat besar, tetapi menghadapi kelemahan internal. Fokus strategi ini adalah meminimalkan masalah internal (*turn around strategy*).

Kuadran IV : Ini merupakan situasi yang sangat tidak menguntungkan, perusahaan tersebut menghadapi berbagai ancaman dan kelemahan internal. Harus segera mencari strategi bertahan (*defensif strategy*).

Model penggabungan menggunakan TOWS Matriks. Untuk lebih jelasnya sebagaimana tabel dibawah ini :

Tabel 3.3 TOWS Matriks

EFAS	IFAS	Kekuatan (<i>strengths</i>) adalah daftar kekuatan – kekuatan dari pelabuhan	Kelemahan (<i>weaknesses</i>) adalah daftar kelemahan - kelemahan dari pelabuhan
Peluang (<i>opportunities</i>) adalah daftar peluang dari pelabuhan		SO <i>Strategy</i> adalah strategi yang disusun dengan cara menggunakan semua kekuatan untuk merebut peluang	WO <i>Strategy</i> adalah strategi yang disusun dengan cara meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
Ancaman (<i>threats</i>) adalah daftar ancaman dari pelabuhan		ST <i>Strategy</i> adalah strategi yang disusun dengan cara menggunakan semua kekuatan untuk mengatasi ancaman	WT <i>Strategy</i> adalah strategi yang disusun dengan cara meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman

Sumber : Freddy Ranguti. *SWOT Balanced Scorecard (2011 ;202)*

F. Definisi Operasional

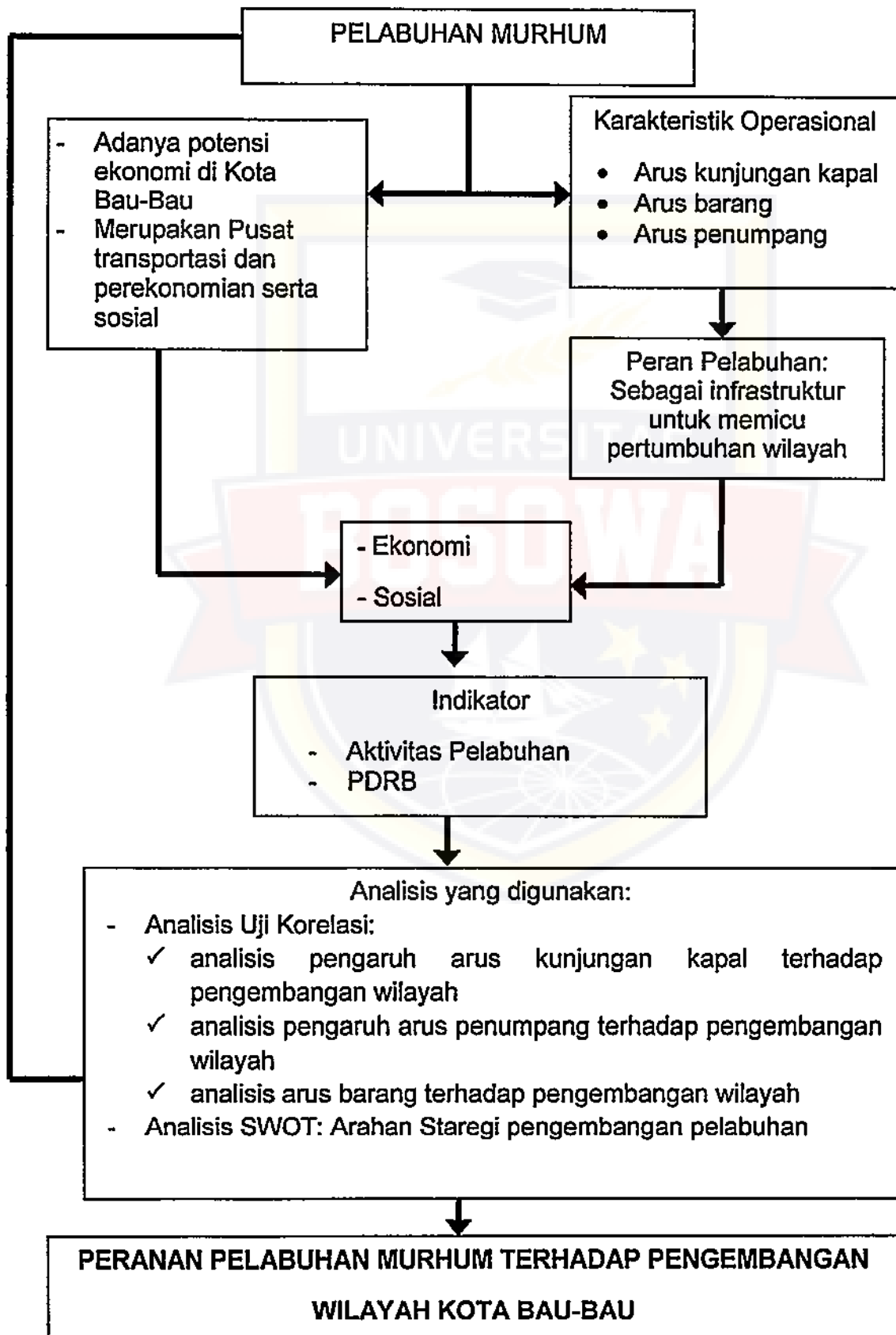
Adapun konsep dasar dan beberapa istilah yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pelabuhan adalah suatu perairan laut/ sungai dengan kedalaman cukup guna bertambatnya kapal dengan aman dari hambatan gelombang.
2. Wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional.
3. Peranan Pelabuhan adalah fungsi yang dijalankan oleh pelabuhan dalam hal ini pelabuhan murhum sehingga melahirkan kontribusi pada

pergerakan dan perkembangan kegiatan perekonomian diantara lain aktivitas kunjungan kapal, bongkar muat barang, dan naik turunnya penumpang.

4. Pengembangan wilayah adalah potensi sumber daya alam serta manajemen sumber-sumber daya melalui pembangunan perkotaan, pedesaan dan prasarana untuk peningkatan kondisi sosial dan ekonomi wilayah tersebut yang di wakili oleh Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)
5. Sumber daya alam adalah sumber daya yang diklasifikasikan atas dasar sumber daya alam yang tidak dapat diperbarui dan sumber daya alam yang dapat diperbarui dan bersifat melekat dengan posisi atau lokasi diatas permukaan bumi.
6. Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat yang lain, dimana ditempat yang lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

G. Kerangka Pikir



BAB IV

DATA DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Kota Bau-Bau

1. Aspek Fisik Dasar

a. Letak Geografis dan Letak Astronomis Kota Bau-Bau

Secara yuridis administratif, Kota Bau-Bau terbentuk pada tanggal 21 Juni 2001 sesuai Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2001 tentang Pembentukan Kota Baubau. Kota Bau-Bau saat ini telah mencapai usia yang ke 471 ditinjau dari aspek sejarah Kerajaan Buton (Wolio) sekaligus hari jadinya ke 11 sebagai Daerah Otonom kotamadya Kota Bau-Bau sejak terbentuknya. Ditinjau secara geografis, Kota Bau-Bau merupakan salah satu kotamadya yang berada di Provinsi Sulawesi Tenggara yang terletak di Pulau Buton. Sedangkan secara astronomis Kota Bau-Bau terletak di bagian selatan garis katulistiwa di antara $5^{\circ}21'$ - $5^{\circ}30'$ Lintang Selatan dan di antara $122^{\circ}30'$ - $122^{\circ}45'$ Bujur Timur.

Secara administrasi wilayah Kota Bau-Bau berbatasan dengan :

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Kapontori Kabupaten Buton
2. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Pasarwajo Kabupaten Buton



Keterangan

- Ibukota Provinsi
- Ibukota Kabupaten Kota
- Ibukota Kabupaten
- Batas Kabupaten
- Jalan
- Garis Pantai
- Sungai
- Kab. Buton
- Kab. Bombana
- Kab. Buntar
- Kab. Sultar
- Kab. Kolaka
- Kab. Kolaka Timur
- Kab. Kolaka Utara
- Kab. Konawe Selatan
- Kab. Konawe Utara
- Kab. Muna
- Kab. Wabuloba
- Kota Bau-Bau
- Kota Kendari
- Kab. Kenawa
- Kab. Kepulauan

Dosen Pembimbing

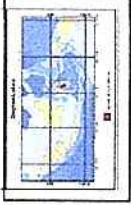
1. Dr. Ir. Misliah Idrus, M. ST
2. Nursyam Akso, ST, M. SI
3. S. Kamran Akso, ST, MT

Mahasiswa/Slb

Ramadan Uhra / 4509042023

Inset Peta

Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Datum : WGS 1984
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Zona : 51 S

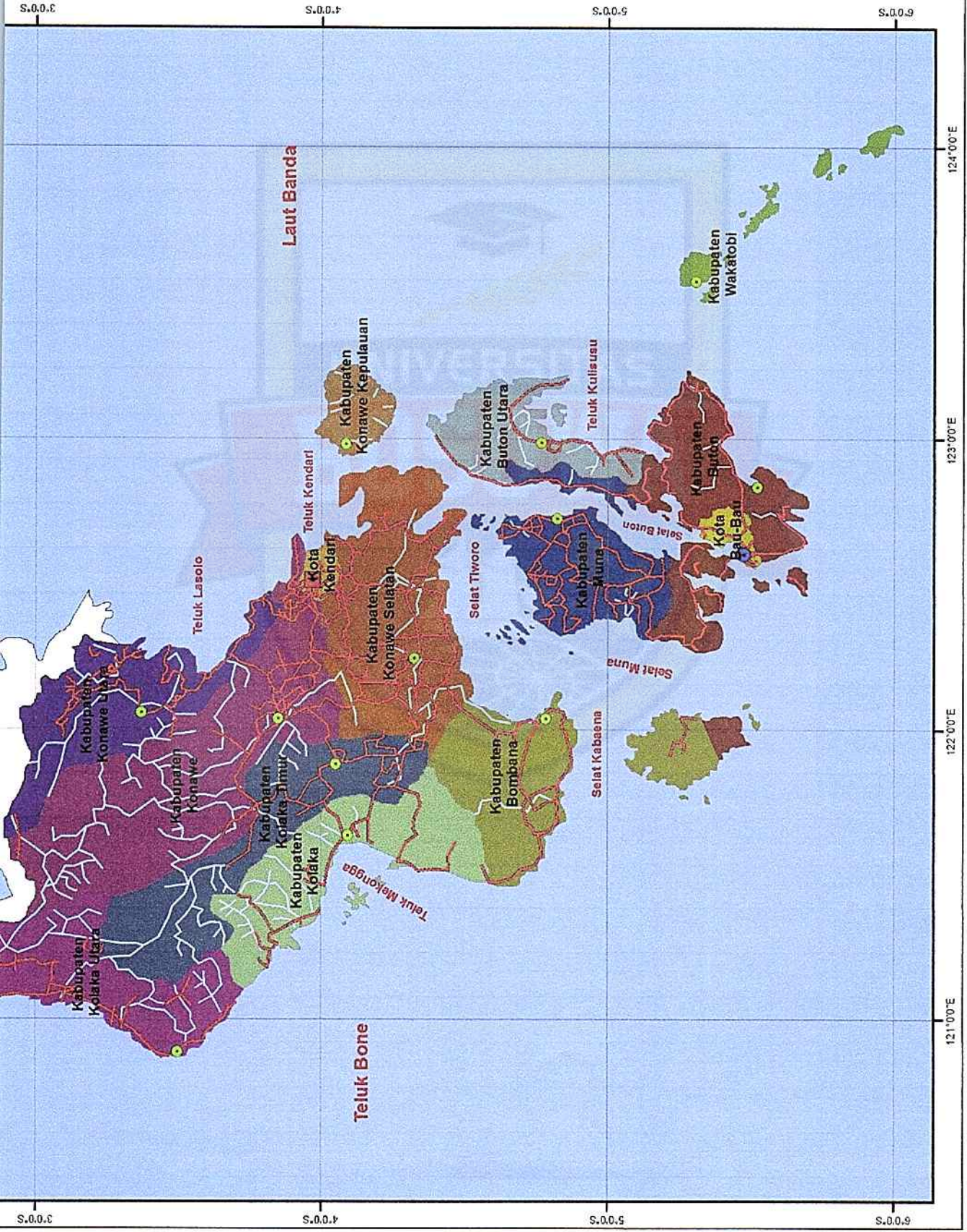


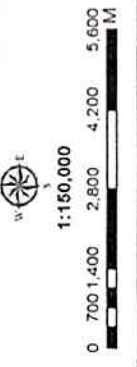
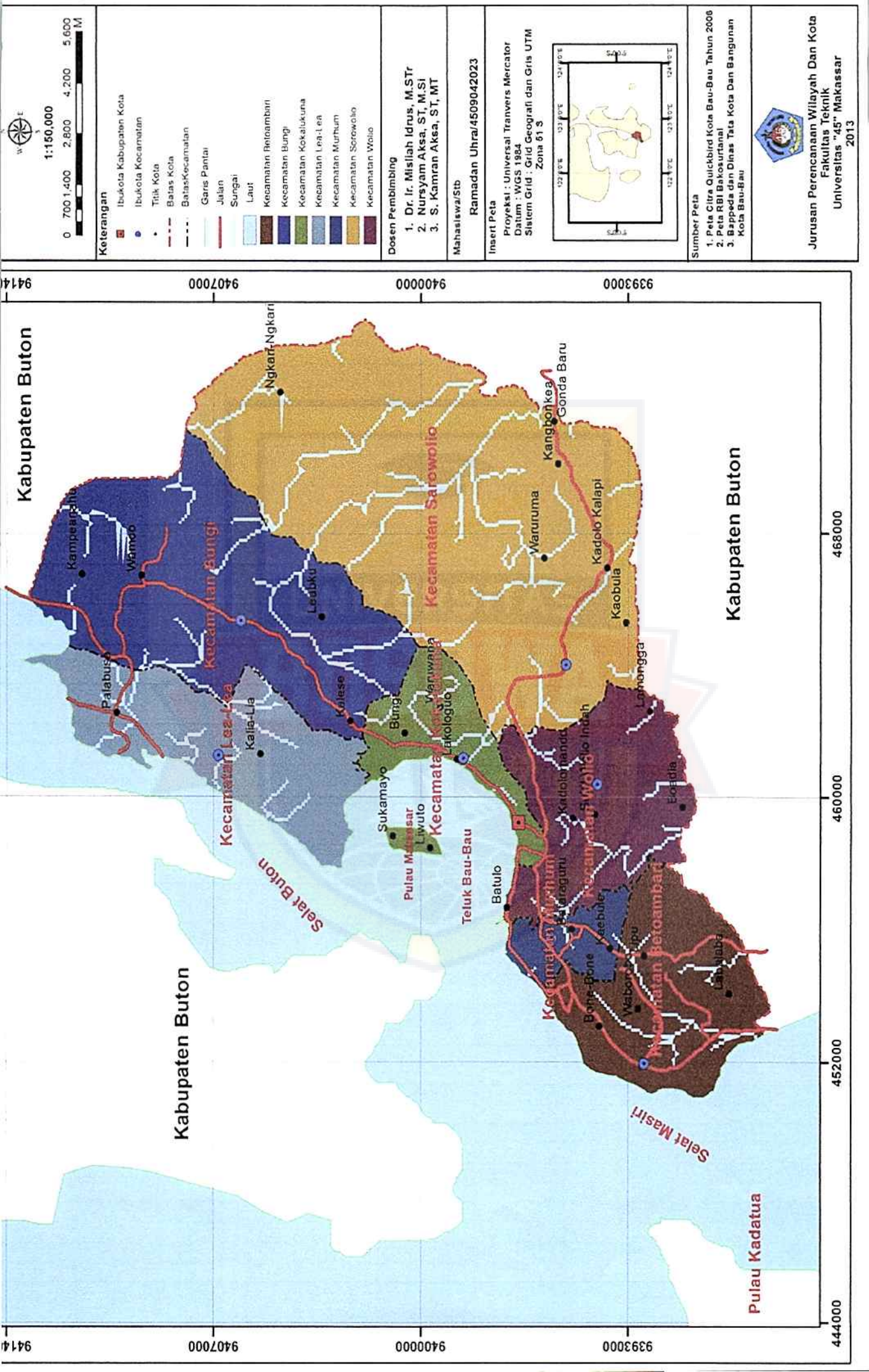
Sumber Peta

1. Bappeda dan Tata Kota dan Bangunan
2. Peta RBI Bakosurtanal



Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
 Fakultas Teknik
 Universitas "45" Makassar
 2013





Keterangan

■	Ibukota Kabupaten Kota
●	Ibukota Kecamatan
•	Titik Kota
---	Batas Kota
-.-.-	BatasKecamatan
—	Garis Pantai
—	Jalan
—	Sungai
—	Laut
■	Kecamatan Beoambari
■	Kecamatan Bungi
■	Kecamatan Kokalukuna
■	Kecamatan Lea-Lea
■	Kecamatan Murhum
■	Kecamatan Sorowolio
■	Kecamatan Wolio

Dosen Pembimbing

1. Dr. Ir. Misiliah Idrus, M.Si
2. Nursyam Aksa, ST, M.Si
3. S. S. Kamran Akka, ST, MT

Mahaeswa/Stb
Ramadan Uhra/4509042023

Inseri Peta
Proyeksi : Universal Transvers Mercator
Datum : WGS 1984
Sistem Grid : Grid Geografi dan Gris UTM
Zona 61 S



Sumber Peta

1. Peta Citra Quickbird Kota Bau-Bau Tahun 2006
2. Peta RBI Bakosurtanal
3. Bappeda dan Dinas Tata Kota Dan Bangunan Kota Bau-Bau


Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik
Universitas "45" Makassar
2013

3. Sebelah Selatan dengan Kecamatan Batauga Kabupaten Buton dan

4. Sebelah Barat dengan Selat Buton.

Daerah Kota Bau-Bau awalnya terdiri dari 4(empat) kecamatan, namun semenjak tahun 2006 mekar menjadi 6 (enam) kecamatan dan menjadi 7 (tujuh) kecamatan di akhir tahun 2008 dengan luas wilayah 221,00 Km² dan luas tiap kecamatan yaitu Kecamatan Betoambari 27,89 Km², Kecamatan Murhum 6,45 Km², Kecamatan Wolio 17,33 Km², Kecamatan Kokalukuna 9,44 Km², Kecamatan Sorawolio 83,25 Km², Kecamatan Bungi 47,71 Km² dan Kecamatan Lea-Lea seluas 28,93 Km².

Tabel 4.1

Luas Wilayah Kecamatan dan Jumlah Kelurahan di Kota Bau-Bau Tahun 2012

No.	Kecamatan	Luas (km ²)	Persentase Luas Wilayah	Jumlah Kelurahan
1	Betoambari	27,89	12,62	5 Kelurahan
2	Murhum	6,45	2,92	11 Kelurahan
3	Wolio	17,33	7,84	7 Kelurahan
4	Kokalukuna	9,44	4,27	6 Kelurahan
5	Sorawolio	83,25	37,67	4 Kelurahan
6	Bungi	47,71	21,59	5 Kelurahan
7	Lea-Lea	28,93	13,09	5 Kelurahan
	Jumlah	221,00	100,00	43 Kelurahan

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

b. Topografi dan Hidrologi

Kondisi topografi wilayah Kota Bau-Bau pada umumnya memiliki permukaan yang bergunung, bergelombang dan berbukit-bukit. Diantara gunung dan bukit-bukit, terbentang dataran yang merupakan daerah-daerah potensial untuk mengembangkan sektor

pertanian. Kota Bau-Bau pada umumnya memiliki permukaan yang rata karena terletak di wilayah pesisir. Di kawasan ini merupakan wilayah dengan perkembangan lahan terbangun tinggi mengingat fungsinya sebagai pusat kota dengan aktifitas perdagangan dan pelabuhan laut.

Di kawasan ini juga terdapat sungai yang besar yaitu Sungai Bau-Bau sebagai batas antara Kecamatan Wolio dan Kecamatan Murhum dan membelah Kota Bau-bau. Sungai tersebut umumnya memiliki potensi yang dapat dijadikan sebagai sumber tenaga, irigasi dan kebutuhan rumah tangga. Air merupakan salah satu komponen lingkungan paling penting untuk kehidupan, tanpa air proses kehidupan tidak akan berlangsung. Di Kota Bau-Bau, akses terhadap air bersih sering menjadi masalah, kualitas air saat ini tidak terlepas dari masalah. Masuknya bahan ke dalam sumber air permukaan maupun air tanah menyebabkan kualitas air tidak sesuai lagi untuk berbagai keperluan termasuk keperluan air minum. Sungai Bau-Bau adalah air permukaan yang merupakan salah satu sumber mata air PDAM Kota Bau-Bau dengan kapasitas 100-200 l/dtk. Sungai Bau-bau merupakan sungai terbesar di Kota Bau-bau yang mengalir ditengah-tengah kota untuk di manfaatkan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan air bersih.



- Ibukota Kabupaten
- ibukota Kecamatan
- - - Batas Kota
- - - kecamatanbatas
- Jalan
- Sungai
- Garis Pantai
- Laut

Dosen Pembimbing

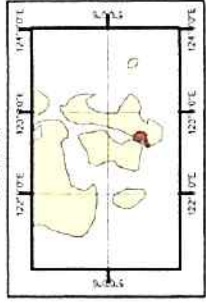
1. Dr.ir. Mislih Idrus, M.Si
2. Nursyam Aksa, ST, M.Si
3. Kamran Aksa, ST, MT

Mahasiswa/Stb

Ramadan Uhra / 4509042023

Insert Peta

Proyeksi : Universal Transvers Mercator
 Datum : WGS 1984
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Gnis UTM
 Zona 31 S

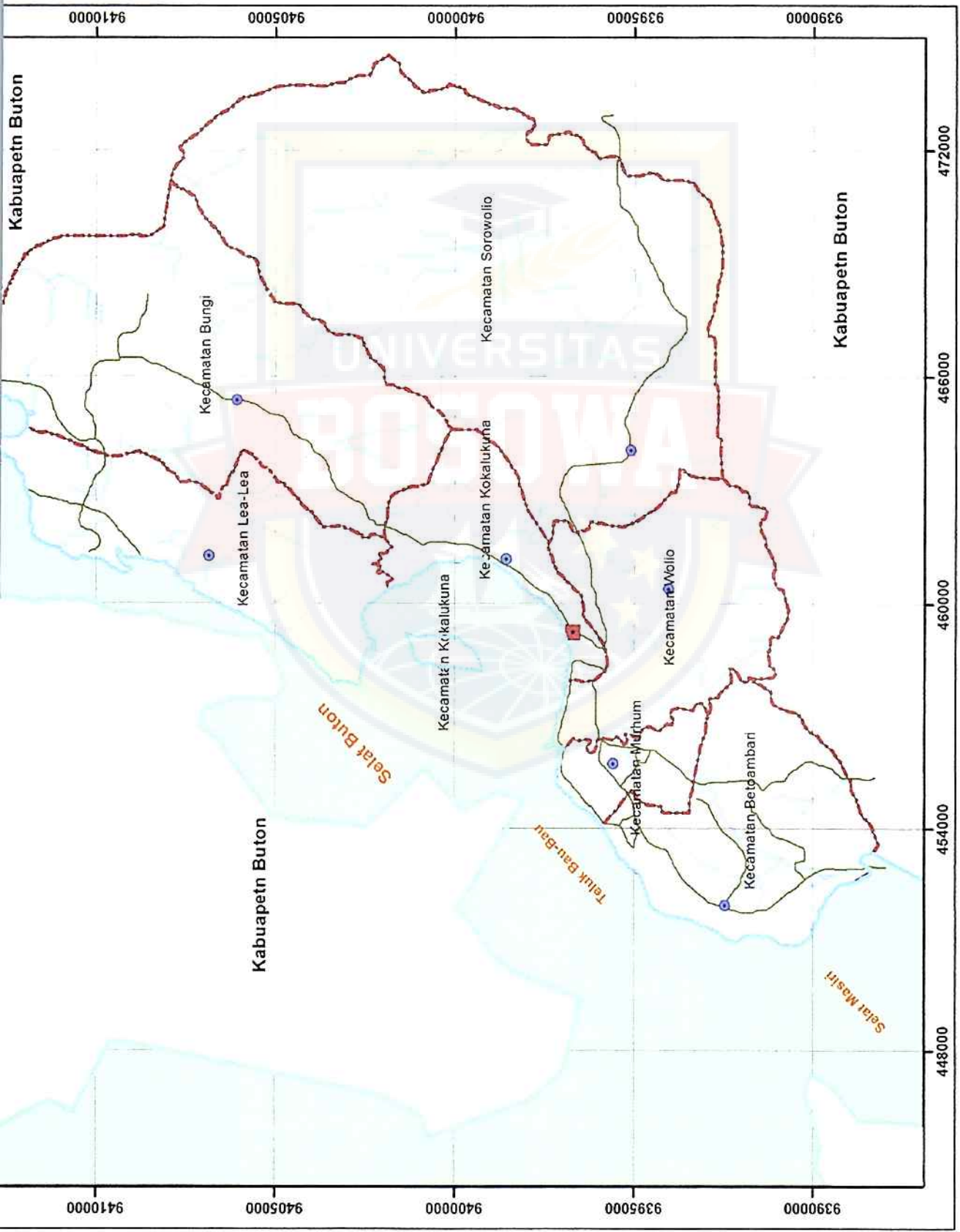


Sumber Peta

1. Bappeda dan Dinas Tata Kota dan Bangunan
2. Peta RBI Bakosurtanal



Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
 Fakultas Teknik
 Universitas "45" Makassar
 2013



c. Keadaan Iklim

Keadaan iklim di Daerah Kota Bau-Bau umumnya sama dengan daerah lain disekitarnya yang mempunyai dua musim yaitu musim hujan dan musim kemarau. Musim hujan terbanyak terjadi pada bulan Desember dan Maret, pada bulan-bulan tersebut angin barat yang bertiup dari Asia dan Samudera Pasifik mengandung banyak uap air, musim kemarau terjadi mulai bulan Mei sampai bulan Oktober, pada bulan –bulan ini angin timur yang bertiup dari Australia kurang mengandung uap air. Berdasarkan catatan Stasiun Meteorologi Kelas III Betoambari, pada tahun 2011 terjadi hari hujan sebanyak 144 dengan curah hujan sebanyak 2.115,2 mm, kondisi ini menurun jika dibandingkan dengan hari hujan dan curah hujan tahun sebelumnya yang mencapai 233 hari dan 3.349,6 mm. Dimana curah hujan tertinggi terjadi pada bulan Maret sebesar 440,5 mm sedangkan curah hujan terkecil terjadi pada bulan Agustus sebesar 12,2 mm. Suhu udara di Kota Baubau pada tahun 2012 berkisar antara 21,3⁰C sampai dengan 33,5⁰C. Untuk kecepatan angin rata-rata yang terjadi selama tahun 2012, yang tertinggi terjadi pada bulan Agustus yaitu sebesar 4,1 knot/sec sedangkan kecepatan angin rata-rata terendah terjadi pada bulan April dan November yakni sebesar 2,8 knot/sec. Sementara itu, kelembaban udara rata-rata selama tahun 2012 tercatat antara 76%– 88%, dimana terendah terjadi pada bulan September dan tertinggi pada bulan Desember.



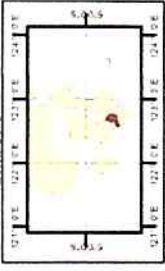
- Ibukota Kabupaten
- Ibukota Kecamatan
- - - Batas Kota
- - - kecamatanbatas
- Jalan
- Sungai
- Garis Pantai
- 1000-1500 mm/Thn
- 1500-2000 mm/Thn

Dosen Pembimbing
 1. Dr.Ir. Misiliah Idrus, M.STr
 2. Nursyam Aka, ST, M.Si
 3. S. Kamran Aksa, ST, MT

Mahasiswa/Stb
 Ramadan Uhra / 4509042023

Insert Peta

Proyeksi : Universal Transvers Mercator
 Datum : WGS 1984
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Gris UTM
 Zona 51 S



Sumber Peta

1. Bappeda dan Dinas Tata Kota dan Bangunan
2. Peta RBI Bakosurtanal



Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
 Fakultas Teknik
 Universitas "45" Makassar
 2013

Kabupaten Buton

Kabupaten Buton

Kabupaten Buton

9409000

9402000

9395000

9388000

9409000

9402000

9395000

9388000

470000

460000

450000

Selat Buton

Teluk Bau-Bau

Selat Masiri

Pulau Kaditua

Kecamatan Bungie

Kecamatan Lea-Lea

Kecamatan Kikalukunzi

Kecamatan Kokalukuna

Kecamatan Sorowolio

Kecamatan Wolio

Kecamatan Murhum

Kecamatan Beibambani

Sedangkan tekanan udara rata-rata tercatat antara 1.009,7 mb – 1.014,3 mb.

d. Geologi dan Jenis Tanah

Struktur geologi sangat mempengaruhi pola penyebaran batuan dan ketersediaan bahan galian di Kota Bau-Bau. Struktur tersebut juga menyebabkan kemungkinan terjadinya bencana geologi relatif kecil begitu pula dengan kemungkinan terjadinya bencana akibat pengaruh gelombang laut.

Jenis tanah di Kota Bau-Bau pada umumnya sama dengan jenis tanah di Kabupaten Buton (terutama wilayah yang berada di Pulau Buton), yaitu didominasi oleh pedzolik merah kuning dan mediteran yang memerlukan perlakuan khusus bila dimanfaatkan untuk pertumbuhan.

e. Penggunaan Lahan

Kota Bau-Bau dengan luas 22.100 hektar pada tahun 2012, sebesar 35,93 % merupakan lahan yang diusahakan untuk pertanian yang terdiri dari tanah sawah sebesar 6 %, lahan tegal/kebun sebesar 12,91 %, lahan perkebunan sebesar 7,82 %, ladang/huma sebesar 5,85 %, lahan untuk tanaman kayu-kayuan sebesar 3,08 %, dan lahan untuk tambak, kolam, tebat dan empang sebesar 0,27 %. Sedangkan wilayah hutan negara masih cukup luas di Kota Bau-Bau yang sangat penting sebagai daerah resapan air hujan. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel 4.2

Keterangan

- Ibukota Kabupaten
- ibukota Kecamatan
- Batas Kota
- Batas Kecamatan
- Jalan
- Garis Pantai
- Batuan Gamping
- Batuan Sedimen
- Batuan Ultra Basa
- Morase Sulawesi Sarasin
- Laut

Dosen Pembimbing
1. Dr. Ir. Misliah Idrus, M. ST
2. Nursyam Aksa, ST, M. SI
3. S. Kamran Akse, ST, MT

Mahasiswa/Stb
Ramadan Uhra / 4509042023

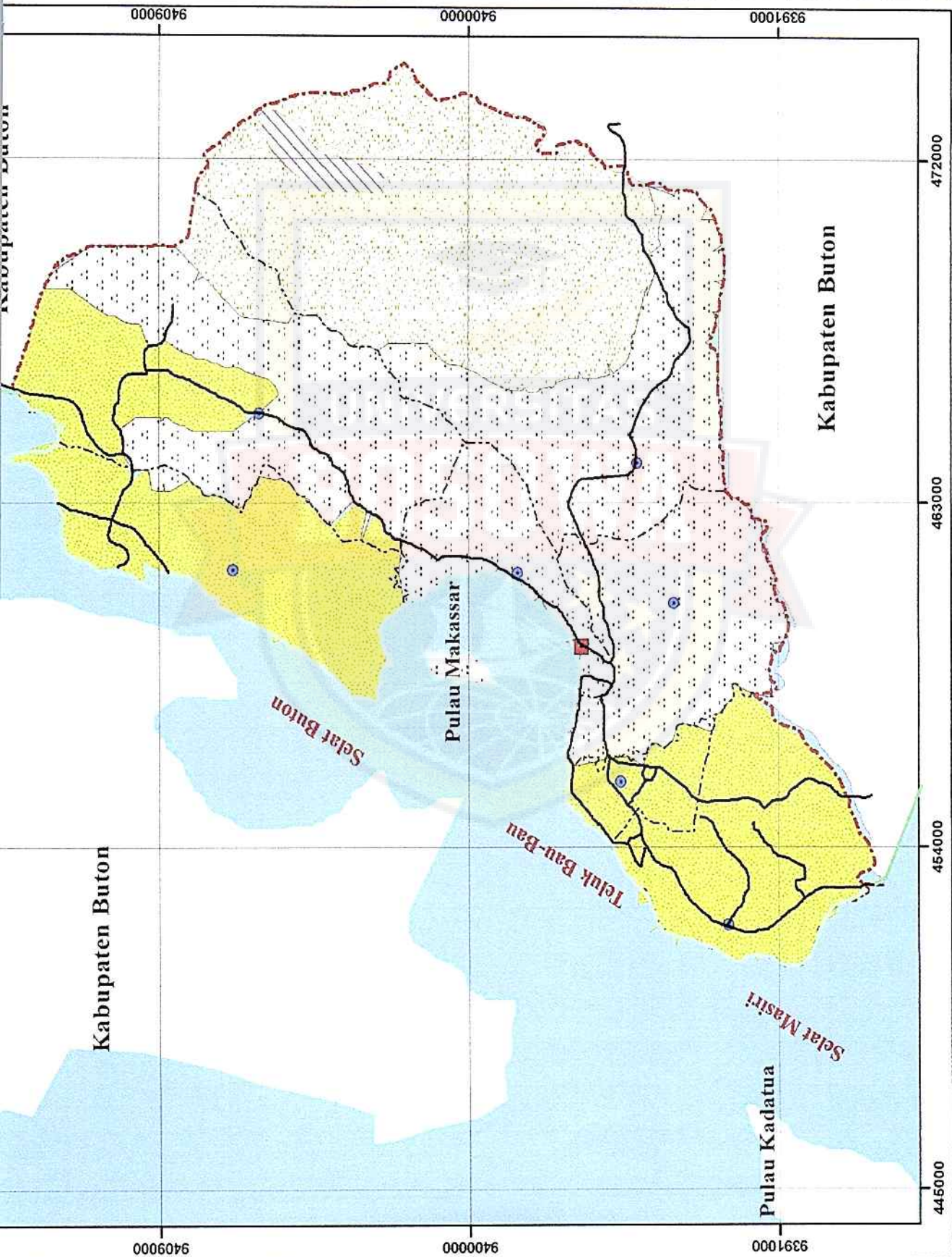
Inset Peta
Proyeksi : Universal Transvers Mercator
Datum : WGS 1984
Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
Zona 51 S



Sumber Peta
1. Bappeda dan Dinas Tata Kota dan Bangunan
2. Peta RBI Bakosurtanal
3. Peta Geologi Nasional



Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik
Universitas "45" Makassar
2013





1:150.000



Keterangan

Batas Administrasi

Batas Kota

Batas Kecamatan

Saluran Perairan

Sungai

Sungai Makluma

Jalan

Perumahan

Pedagang dan Jasa

Pemukim

Perikanan

Cagar Budaya

Pemukim

Lapangan Terbeng

Lapangan Olahraga

Debu

Hutan

Sawah

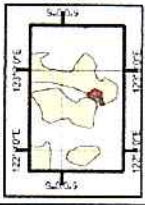
Legat/Leang

Dosen Pembimbing

- 1. Dr. Ir. Misliah Idrus, M.STR
- 2. Nursyam Akssa, ST, M.SI
- 3. S. Kamaran Akssa, ST, MT

Mahasiswa/Sb
Ramadan Uhra/4609042023

Inset Peta



Proyektil: Universal Transvers Mercator
Datum: WGS 1984
Sistem Grid: Grid Geografi dan Gns UTM
Zona 51 S

Sumber Peta

- 1. Peta Citra Quickbird Kota Bau-Bau Tahun 2006
- 2. Peta RBI Bakaurtanal
- 3. Bappeda dan Dinas Tata Kota Dan Bangunan Kota Bau-Bau



Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik
Universitas "45" Makassar
2013

Kabupaten Buton
KEC. KAPONTORI

Kabupaten Buton

TELUK TOLANDONA

Kecamatan Lea-Lea

Kecamatan Bungi

KEC. BUNDA

Kecamatan Kokalukuna

Kecamatan Sarawolio

KEC. SARAWOLIO

Teluk Bau-Bau

SELAT LYEES

Kecamatan Betoambari

Kecamatan Wolio

KEC. BETOAM BARI
Kecamatan Betoambari

KEC. SAMPOLAWA

Kabupaten Buton

KEC. BATAUGA

SELAT MASIRI

P. Kadene

KEC. PASAR WAJO

9410000 9405000 9400000 9395000 9390000 9385000 9380000

453000 453500 454000 454500 455000 455500 456000 456500 457000 457500

Tabel 4.2
Luas Penggunaan Lahan menurut Kecamatan (Ha)
di Kota Bau-Bau 2012

Penggunaan Lahan	Kecamatan						
	Betoambari	Murhum	Wolio	Kokalukuna	Sarowolio	Bungi	Lea-Lea
Sawah	-	-	-	-	100	1.136	1.326
Pertanian	447	587	720	141	303	318	390
Sawah/Kebun	429	20	475	454	1.025	196	256
Sawah/Huma	45	-	345	228	344	215	116
Sawah Rumput	337	3	-	-	-	5	28
Sawah yang tidak bernama	-	-	-	-	1	15	15
Sawah/Tebat/Tambak	-	-	-	-	1	34	24
Sawah perantara tidak sahakan	-	-	-	-	200	103	199
Sawah Tanaman Kayu-Kayuan	-	-	-	-	300	212	171
Sawah Negara	1.255	-	-	-	5.860	1.742	971
Sawah Kebun Rakyat	244	5	182	107	150	463	578
Sawah lainnya	32	30	11	14	41	332	55
Jumlah	2.789	645	1.733	944	8.325	4.771	2.893

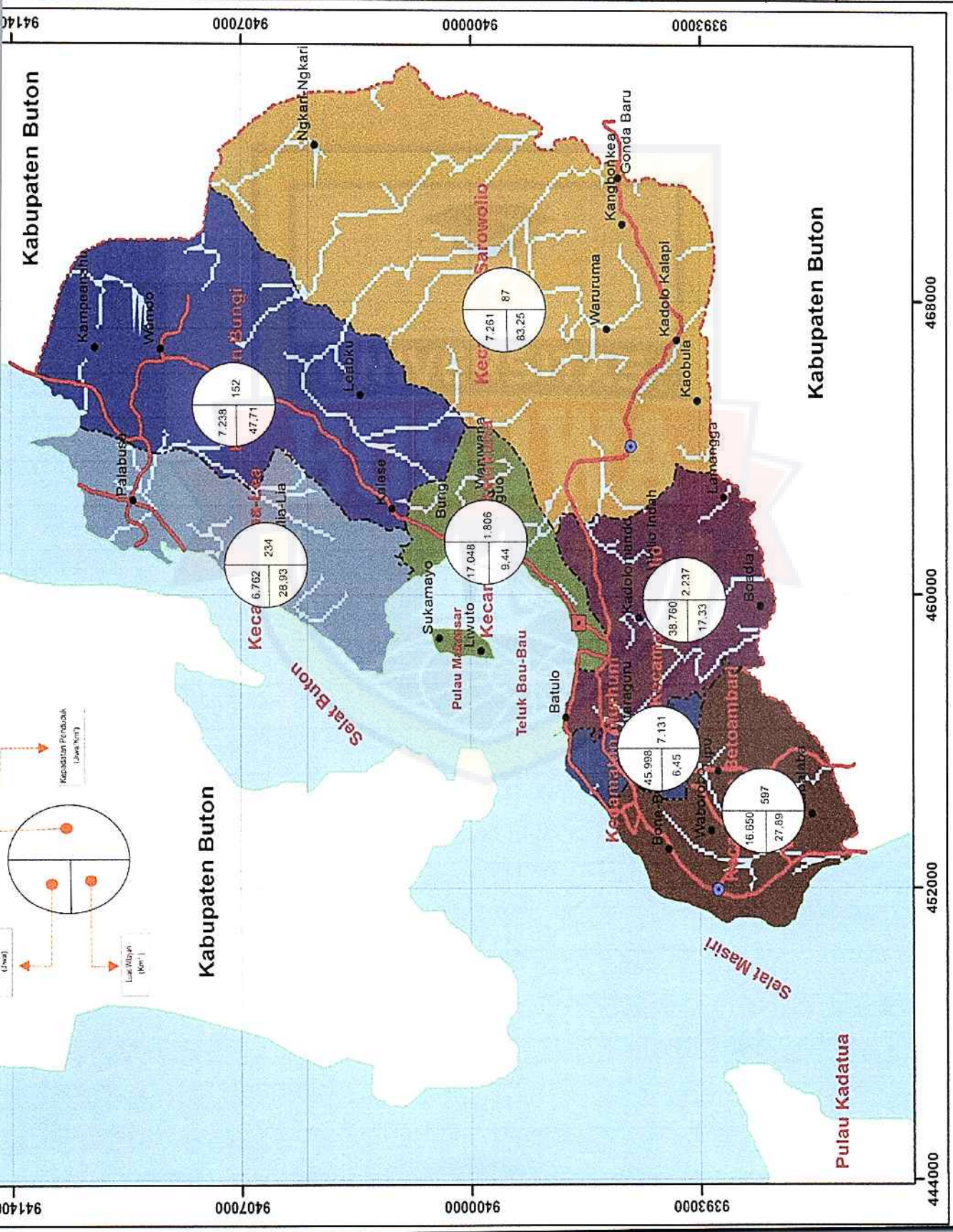
Sumber: BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

2. Aspek Kependudukan

Keadaan demografi dan kependudukan di Kota Bau-Bau menunjukkan kenaikan angka yang cukup signifikan. Hasil catatan registrasi PDRB Biro Pusat Statistik menunjukkan Kota Bau-Bau saat ini dihuni penduduk kurang lebih 139.717 jiwa. Angka tersebut memberikan indikator pesatnya kegiatan pembangunan yang perlu disiapkan dimasa yang akan datang. Secara umum kondisi demografi dan kependudukan Kota Bau-Bau dijelaskan pada kajian berikut.

a. Persebaran, Kepadatan Penduduk, dan Menurut Umur

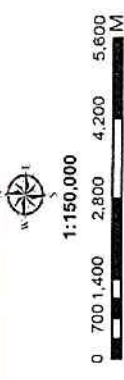
Jumlah penduduk Kota Bau-Bau sebanyak 139.717 jiwa terdiri dari 68.997 jiwa penduduk laki-laki dan 70.720 jiwa penduduk perempuan. Pertumbuhan Penduduk Kota Bau-Bau selama sepuluh



Kabupaten Buton

Kabupaten Buton

Kabupaten Buton



Keterangan

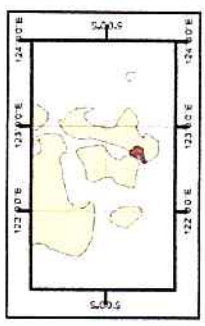
- Ibukota Kabupaten Kota
- Ibukota Kecamatan
- Titik Kota
- Batas Kota
- Batas Kecamatan
- Garis Pantai
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Kecamatan Betoamban
- Kecamatan Bungi
- Kecamatan Kokalukuna
- Kecamatan Lea-Lea
- Kecamatan Murum
- Kecamatan Sorowallo
- Kecamatan Wolo

Dosen Pembimbing

- Dr. Ir. Mistiliah Idrus, M.Si
- Nursyam Akssa, ST, M.Si
- S. Kamran Aksa, ST, MT

Mahasiswa/Stb
Ramadan Uhrat/4509042023

Inset Peta
 Proyeksi : Universal Transvers Mercator
 Datum : WGS 1984
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Gris UTM
 Zona 51 S



Sumber Peta

- Peta Citra Quickbird Kota Bau-Bau Tahun 2008
- Peta RBI Bakauranani
- Bappeda dan Dinas Tata Kota Dan Bangunan Kota Bau-Bau



Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
 Fakultas Teknik
 Universitas "45" Makassar
 2013

tahun terakhir dari tahun 2001 s.d 2012 sebesar 2,59 % per tahun dan pada kurun waktu tahu 2011-2012 mengalami pertumbuhan sebesar 1,99 % yaitu dari 136.991 orang menjadi 139.717 orang ditahun 2012. Kecamatan Murhum adalah paling banyak penduduknya yaitu sebesar 45.998 diikuti oleh Kecamatan Wolio sebesar 38.760 jiwa dan Kecamatan yang paling rendah tingkat penduduknya adalah Kecamatan Lea-lea 6.762 jiwa. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.3
Jumlah Penduduk menurut Jenis Kelamin, Kepadatan Penduduk, dan Luas Wilayah menurut Kecamatan di Kota Bau-Bau Tahun 2012

No	Kecamatan	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Luas Wilayah (Km ²)	Kepadatan (Jiwa/Km ²)
1	Betoambari	8.267	8.383	16.650	27,89	597
2	Murhum	22.444	23.554	45.998	6,45	7.131
3	Wolio	19.257	19.503	38.760	17,33	2.237
4	Kokalukuna	8.483	8.565	17.048	9,44	1.806
5	Sarowolio	3.613	3.648	7.261	83,25	87
6	Bungi	3.633	3.605	7.238	47,71	152
7	Lea-Lea	3.300	3462	6.762	28,93	234
	Jumlah	68.997	70.720	139.717	221,00	632

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

Struktur penduduk menurut umur dan jenis kelamin di Kota Bau-Bau yang diperoleh didominasi oleh kelompok umur anak-anak dan dewasa. Dimana yang paling banyak kelompok umur usia 0-4 yaitu sebesar 15.961 jiwa diikuti kelompok umur usia 5-9 yaitu sebesar 15.741 jiwa dan paling kecil kelompok usia umur 70-74 yaitu sebesar 1.267 jiwa. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.4.
Struktur Penduduk Menurut Umur dan Jenis Kelamin
di Kota Bau-Bau Tahun 2012

No	Kelompok Umur	Jenis Kelamin		Jumlah (Jiwa)
		Laki-Laki	Perempuan	
1	0 – 4	8.181	7.780	15.961
2	5 – 9	8.124	7.617	15.741
3	10 – 14	7.553	6.930	14.483
4	15 – 19	7.430	7.982	15.412
5	20 – 24	7.155	7.935	15.090
6	25 – 29	6.365	6.684	13.049
7	30 – 34	5.035	5.198	10.233
8	35 – 39	4.477	4.689	9.166
9	40 – 44	3.977	3.901	7.878
10	45 – 49	3.063	3.202	6.265
11	50 – 54	2.598	2.665	5.263
12	55 – 59	1.751	1.792	3.543
13	60 – 64	1.190	1.402	2.592
14	65 – 69	913	1.069	1.982
15	70 – 74	547	720	1.267
16	75 +	638	1.154	1.792
Jumlah		68.997	70.720	139.717

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa jumlah penduduk perempuan di Kota Bau-Bau lebih banyak dari pada jumlah penduduk laki-laki.

b. Tenaga kerja

Pada tahun 2012 tercatat penduduk yang bekerja di Kota Bau-Bau sebanyak 59.091 orang dan yang bukan angkatan kerja sebanyak 31.404 orang. Terlihat bahwa terjadi peningkatan jumlah penduduk yang bekerja dan penurunan jumlah penduduk yang menganggur dari tahun 2012. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 4.5
Penduduk Usia 15 Tahun ke Atas Menurut Kegiatan Utama dan Jenis Kelamin di Kota Bau-Bau Tahun 2012

Jenis Kegiatan Utama	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1. Angkatan Kerja	35.421	23.670	59.091
- Bekerja	33.846	21.931	55.777
- Mencari pekerjaan	1.575	1.793	3.314
2. Bukan Angkatan Kerja	8.442	22.962	31.404
- Sekolah	2.248	2.859	5.107
- mengurus rumah tangga	3.114	18.399	21.513
- lainnya)	3.080	1.704	4.784
3. Penduduk Umur 15 Tahun ke Atas	43.863	46.632	90.449

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

Pada tahun 2012 tercatat bahwa jumlah penduduk yang bekerja menurut lapangan usaha di Kota Bau-Bau yang terbanyak adalah perdagangan sebanyak 17.326 orang dan lapangan usaha yang terendah adalah listrik sebanyak 147 orang. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel 4.6 berikut:

Tabel 4.6
Penduduk Berumur 15 Tahun ke Atas yang Bekerja
Menurut Lapangan Utama di Kota Bau-Bau, Tahun 2010-2012

Lapangan Usaha	2010	2011	2012
Pertanian	10.401	10.398	8.984
Pertambangan	271	186	242
Industri Pengolahan	3.533	3.671	3.222
Listrik	210	206	147
Bangunan	2.594	4.008	5.219
Perdagangan	14.411	15.320	17.326
Transportasi/Komunikasi	5.658	5.256	4.873
Keuangan	1.132	957	1.080
Jasa-Jasa	13.719	16.467	14.684
Jumlah	51.929	56.451	55.777

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

3. Aspek Sumberdaya Alam

a. Sektor Perdagangan

Secara kuantitatif komoditi-komoditi potensial yang diperdagangkan antar pulau melalui Pelabuhan Murhum antara lain hasil pertanian, tanaman pangan, perkebunan, perikanan, peternakan, hasil hutan dan industri. Total volume komoditi yang diperdagangkan pada tahun 2012 sebesar 7731,14 ton, 4 ekor, 31.150 biji, 3.145 m³ dan 9.537 buah dengan total nilai 90.479.366 ribu rupiah dimana komoditi perikanan merupakan komoditi tertinggi yang diperdagangkan yaitu sebesar 3.592,62 ton dengan nilai sebesar 37.062.941 ribu rupiah dan komoditi yang terkecil adalah peternakan yaitu sebesar 2 ton dengan nilai sebesar 10.000 ribu rupiah. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.7 :
Volume dan Nilai Perdagangan Antar Pulau Hasil Bumi dan Laut Menurut Jenis Barang Tahun 2012

No	Jenis Komoditas	Volume (Ton)	Nilai (000 Rp)
1	Tanaman Pangan	11	25.666
2	Perkebunan	3.419,61	27.467.480
3	Peternakan	2	10.000
4	Perikanan	3.592,62	37.062.941
5	Hasil Kehutanan	704,07	2.455.126
6	Industri	1.832	1.042.710
7	Lainnya	-	-
	Jumlah	9.561,30	68.063.923

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

b. Sektor Pertanian

Pembangunan bidang ekonomi yang dilakukan pemerintah dalam tahapan pembangunan yang dilaksanakan diarahkan pada sektor industri dengan didukung oleh sektor pertanian yang tangguh. Perkembangan di sektor pertanian menjadi lebih penting lagi disebabkan jumlah penduduk yang berusaha di bidang pertanian masih sangat besar.

Di Kota Bau-Bau terdapat dua jenis padi yaitu padi sawah dan padi ladang. Pada tahun 2012 luas panen padi sawah sebesar 2.460 ha dengan jenis pengairan lahan sawah tersebut, terdiri dari irigasi teknis, setengah teknis, sederhana serta tadah hujan.

Selama tahun 2012 jumlah produksi padi sawah sebesar 12.214,68 ton. Kecamatan yang memproduksi padi sawah terbesar

adalah Kecamatan Bungi dengan jumlah produksi 11.202,68 ton atau 56,79% dari total produksi. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 4.8
Luas Lahan Sawah Dirinci Menurut Jenis Pengairan dan Kecamatan di Kota Bau-Bau (ha)
Tahun 2012

No	Kecamatan	Irigasi				Tadah Hujan	Pasang Surut
		Teknis	Setengah Teknis	Sederhana	Irigasi Desa		
1	Betoambari	-	-	-	-	-	-
2	Murhum	-	-	-	-	-	-
3	Wolio	-	-	-	-	-	-
4	Kokalukuna	-	-	-	-	-	-
5	Sarowolio	-	-	100	-	-	-
6	Bungi	615	117	137	193	74	-
7	Lea-Lea	-	65	10	15	-	-
	Jumlah	615	182	147	208	74	-

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

Tanaman pangan dan hortikultura yang ada di Kota Bau-bau terdiri dari tanaman padi, tanaman jagung, tanaman kedelai, tanaman kacang tanah, tanaman kacang hijau, tanaman ubi kayu, tanaman ubi jalar, tanaman sayur-sayuran dan tanaman buah-buahan. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.9
Luas Areal Produksi dan Total Produksi Hasil
Tanaman Pangan di Kota Bau-Bau Tahun 2012

No	Jenis	Luas Areal Produksi (ha)	Total Produksi (ton)
1	Tanaman Padi	2.831	13.401,88
2	Tanaman Jagung	303	763,90
3	Tanaman Kedelai	1	1,00
4	Tanaman Kacang Tanah	9	10,50
5	Tanaman Kacang Hijau	3	2,85
6	Tanaman Ubi Kayu	154	1.411,50
7	Tanaman Ubi Jalar	55	330,00
	Jumlah	3.356	15.921,63

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

c. Sektor Perkebunan

Subsektor tanaman perkebunan juga menjadi bagian tak terpisahkan dalam perekonomian, sektor ini juga menjadi salah satu penyumbang devisa.

Dalam hal ini sektor perkebunan mencakup tanaman kelapa dalam, kopi, kapuk, lada, cengkeh, jambu mente, kemiri, coklat, enau, kelapa hibrida, asam jawa, pinang, dan panili semua jenis tanaman itu dihasilkan di Kota Bau-Bau.

Pada tahun 2012, komoditi yang memiliki luas tanam terluas adalah tanaman jambu mente yaitu sebesar 838 ha dengan besar produksi 571,70 ton. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 4.10
Luas Areal, dan Total Produksi Hasil
Perkebunan di Kota Bau-Bau Tahun 2012

No	Jenis	Luas Areal (ha)	Luas Areal Produksi (ha)	Total Produksi (ton)
1	Kelapa Dalam	132,00	106,00	218,40
2	Kopi	59,00	34,25	12,85
3	Kapuk	27,50	24,65	23,75
4	Lada	1,70	0,30	-
5	Cengkeh	1,00	1,00	-
6	Jambu Mente	838,00	350,20	571,70
7	Kemiri	72,20	54,95	16,20
8	Coklat	165,50	112,00	523,20
9	Enau	13,75	10,50	2,75
10	Kelapa Hibrida	21,00	11,50	16,00
11	Asam Jawa	10,00	9,75	9,00
12	Pinang	1,40	1,30	4,75
13	Panili	3,00	1,00	-
14	Lainnya	-	-	-
	Jumlah	1.346,05	717,4	1.398,6

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

d. Sektor Peternakan

Jenis ternak yang diusahakan di Kota Bau-Bau berupa ternak besar, ternak kecil dan unggas. Di Kota Bau-Bau terjadi peningkatan populasi, bobot dan produksi telur. Jenis ternak yang cukup dominan adalah sapi, kambing, ayam dan itik. Populasi sapi pada tahun 2012 yaitu sebanyak 1.657 ekor, kambing 1.801 ekor, dan babi 1.883 ekor. Untuk ternak unggas hanya terdapat ayam kampung, ayam ras dan itik. Populasi ayam kampung pada tahun 2012 yaitu 134.590 ekor, ayam ras 33.500 ekor, sedangkan itik populasinya berjumlah 5.825 ekor. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.11
Hasil Sektor Peternakan di Kota Bau-Bau
Tahun 2012

No	Jenis Ternak	Jumlah (ekor)	Produksi Daging (Kg)
1	Sapi	1.657	55.680
2	Kambing	1.801	4.458
3	Babi	1.883	5.025
4	Ayam Kampung	134.590	14.800
5	Ayam Ras	33.500	32.110
6	Itik	5.825	435
	Jumlah	179.256	112.508

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

e. Sektor Perikanan

Kota Bau-Bau merupakan daerah kepulauan yang dikelilingi oleh perairan laut, dimana sebagian penduduknya bermata pencaharian sebagai nelayan dan pembudi daya ikan. Hasil produksi perikanan pada tahun 2012 mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan tahun 2011 sebesar 31,32 %, dimana hasil produksi tahun 2011 sebanyak 9.045,69 ton sedangkan tahun 2012 mencapai 11.878,52 ton. Hasil perikanan laut yang paling tinggi selama tahun 2012 terdapat di Kecamatan Murhum yang mencapai 5.625.81 ton. Sedangkan perikanan darat hanya dihasilkan di Kecamatan Bungi, Lea-Lea dan Sarowolio yaitu sebesar 18,06 ton. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.12
Produksi Perikanan Laut dan Darat Menurut Kecamatan
dan Sub Sektor di Kota Bau-Bau (ton)
Tahun 2012

No	Kecamatan	Perikanan Laut		Perairan Darat	
		2010	2011	2010	2011
1	Betoambari	955,92	1.186,54	-	-
2	Murhum	4.054,70	5.625,81	-	-
3	Wolio	207,24	290,20	-	-
4	Kokalukuna	2.556,82	3.401,02	-	-
5	Sarowolio	-	-	2,10	3,41
6	Bungi	224,09	263,05	5,00	8,11
7	Lea-Lea	1.046,92	1.111,90	4,00	6,55
	Jumlah	9.045,69	11,878,52	11,10	18,06

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

f. Sektor Kehutanan

Luas kawasan hutan yang telah ditetapkan di wilayah Kota Bau-Bau sebesar 27.001 ha, dimana menurut jenisnya sebagian besar di peruntukan untuk penggunaan lainnya yaitu sebesar 50,90 %, hutan lindung sebesar 17,74 %, sebesar 12,89 merupakan hutan produksi biasa, sementara hutan produksi terbatas sebesar 16,55 % dan sisanya berupa hutan wisata. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.13
Luas Kawasan Hutan di Kota Bau-Bau (Ha)
Tahun 2012

No	Kecamatan	Jenis Hutan				
		Hutan Produksi Biasa	Hutan Produksi Terbatas	Hutan Lindung	Hutan Wisata	Hutan lainnya
1	Betoambari	168	-	51	-	1.992
2	Murhum	117	-	30	-	848
3	Wolio	1.086	-	990	-	907
4	Kokalukuna	305	-	-	488	943
5	Sarowolio	1.273	2.325	2.715	-	4.059
6	Bungi	531	2.143	378	-	2.240
7	Lea-Lea	-	-	627	-	2.785
	Jumlah	3.480	4.468	4.791	488	13.774

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2013

g. Sektor Pertambangan

Potensi pertambangan di Kota Bau-Bau belum dikembangkan dan dikelola secara optimal dan profesional. Kawasan pertambangan terdiri atas wilayah pencadangan negara (WPN), wilayah usaha pertambangan (WUP) dan wilayah pertambangan rakyat (WPR) diarahkan pada area-area tambang yang tersebar pada 4 (empat) Kecamatan, yaitu Kecamatan Sorawolio, Kecamatan Bungi, Kecamatan Wolio dan Kecamatan Betoambari. Ada beberapa potensi tambang mineral yang terkandung didalamnya antara lain : nikel, aspal, mangan, biji besi, minyak dan gas bumi, bahkan ada indikasi mengandung emas yang merupakan pencadangan negara. Pertambangan minyak dan gas bumi terdapat di Kecamatan Betoambari, Kecamatan Murhum, Kecamatan Wolio, Kecamatan Bungi, dan Kecamatan Sorawolio.

h. Sektor Pariwisata

Pembangunan kepariwisataan diarahkan pada peningkatan peran pariwisata dalam kegiatan ekonomi yang dapat menciptakan lapangan kerja serta kesempatan berusaha dengan tujuan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat serta penerimaan devisa. Upaya yang dilakukan pemerintah adalah melalui pengembangan dan pendayagunaan berbagai potensi kepariwisataan daerah.

Kunjungan wisata di Kota Bau-Bau dapat dibagi menjadi 2 jenis kunjungan utama, yaitu:

- ✓ Wisata sejarah berupa kunjungan wisata ke peninggalan sejarah dari Kesultanan Buton, berupa:
 - Benteng Keraton Buton, Masjid Agung Keraton (Masigi Ogena) dan Benteng Sarowolio
 - Masjid Kuba dan Tiang Bendera (Kasuluna Tombi)
 - Rumah Adat (Malige), Badili (Meriam), Samparaja, Lawa dan Baluara.
- ✓ Wisata alam berupa kunjungan melihat pemandangan alam yang indah, berupa:
 - Pantai, yaitu Kamali, Nirwana, Lakeba, Pantai Pulau Makassar dan Kokalukuna
 - Air terjun, di antaranya Tirtarimba, Samparona dan Lagawuna
 - Gua, yaitu Lakasa dan Ntiti
 - Pemandian alam Bungi.

4. Aspek Ekonomi Wilayah

a. Pendapatan Regional Kota Bau-Bau

Pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat dilihat dengan membandingkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan tahun aktif dengan tahun sebelumnya. PDRB atas dasar harga konstan 2000 Kota Bau-Bau tahun 2011 mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya. Kondisi ini sedikit meningkat dibandingkan dengan pertumbuhan tahun sebelumnya. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) suatu wilayah menunjukkan kemampuan sumberdaya ekonomi yang dihasilkan suatu daerah. Semakin besar nilai PDRB suatu daerah, maka semakin besar pula sumberdaya ekonomi yang dihasilkannya.

✓ PDRB Berdasarkan Harga Konstan

Pendapatan regional atas dasar harga konstan sangat penting untuk melihat perkembangan riil dari tahun ketahun dari setiap agregat ekonomi yang diamati. Agregat yang dimaksud tersebut dapat merupakan produk domestik regional bruto secara keseluruhan, nilai tambah sektoral (PDRB) sektoral atau komponen penggunaan produk domestik regional bruto. Untuk lebih jelasnya mengenai pertumbuhan PDRB atas dasar harga konstan. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel dibawah ini

:

Tabel 4.14
Pertumbuhan PDRB Atas Dasar Harga Konstan
Di Kota Bau-Bau Tahun 2007-2011

Tahun	PDRB Harga Konstan (Jutaan Rp)	Pertumbuhan (%)
2007	586.324,52	-
2008	631.979,02	16,7
2009	700.158,65	17,9
2010	764.030,79	19,9
2011	835.447,87	21,7
Jumlah Rata-Rata	3.517.940,45	19,05

Sumber : Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2012

Dilihat berdasarkan tabel 4.12 diatas maka pertumbuhan PDRB atas dasar harga konstan dari tahun ketahun mengalami peningkatan. Pada tahun 2008 mengalami pertumbuhan sebesar 16,7 % atau Rp. 631.979,02 juta, sedangkan pada tahun 2011 mengalami peningkatan sebesar 21,7 % atau Rp. 835.447,45 juta. Hal ini menunjukkan bahwa pertumbuhan PDRB Kota Bau-Bau atas dasar harga konstan mengalami peningkatan yang sangat baik sehingga dapat mendukung pembangunan ekonomi Kota Bau-Bau kedepan. Pertumbuhan ini dapat mempengaruhi pembangunan pelabuhan Murhum yang nantinya dialokasikan untuk biaya pemeliharaan pelabuhan dalam mendukung kelengkapan sarana dan prasarana pelabuhan sehingga pengelolaan jasa terminal dapat dikembangkan dengan baik.

b. Struktur PDRB

Kontribusi masing-masing sektor pada tahun 2011 menunjukkan bahwa sektor perdagangan masih merupakan sektor yang mempunyai peranan tertinggi yaitu sebesar 26,22 %

selanjutnya sektor jasa-jasa 19,51, konstruksi/bangunan sebesar 19,43 % di ikuti oleh sektor pertanian sebesar 13,52 %, sektor pengangkutan dan komunikasi 10,63 %, keuangan, persewaan dan jasa-jasa perusahaan 6,46% , industri pengolahan sebesar 2,48 %, listrik, gas, dan air bersih 1,11 %, dan paling terkecil peranannya adalah sektor pertambangan dan penggalaian sebesar 0,64% untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.15
PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku,
Kota Bau-Bau Tahun 2007-2011 (Jutaan Rupiah)

Lapangan Usaha	2007	2008	2009	2010	2011
Pertanian, Peternakan, Perikanan, dan Kehutanan	212.762,47	246.758,86	284.999,87	294.359,69	316.175,46
Pertambangan dan Penggalaian	5.149,88	6.574,82	8.859,26	12.207,72	14.973,96
Industri Pengolahan	32.425,55	41.861,78	49.419,48	52.899,68	57.963,11
Listrik, Gas dan Air	15.228,18	17.707,84	21.401,58	23.705,68	26.001,29
Konstruksi/Bangunan	194.496,18	254.891,83	315.324,10	396.965,54	454.550,28
Perdagangan, Hotel, dan Restoran	304.127,26	388.354,06	477.540,27	533.251,51	613.408,32
Pengangkutan dan Komunikasi	140.225,96	175.601,37	217.336,49	227.890,03	248.744,51
Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	75.169,69	97.777,94	104.648,32	119.624,04	151.099,06
Jasa	274.905,50	329.580,30	397.466,09	421.975,00	456.290,77
PDRB	1.254.490,66	1.559.108,79	1.876.995,46	2.082.878,89	2.339.206,76

Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2012

Tabel 4.16
Distribusi PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga
Berlaku, Kota Bau-Bau Tahun 2007-2011 (%)

Lapangan Usaha	2007	2008	2009	2010	2011
Pertanian, Peternakan, Perikanan, dan Kehutanan	16,96	15,83	15,18	14,13	13,52
Manufaktur dan Konstruksi	0,41	0,42	0,47	0,59	0,64
Pengolahan Energi	2,58	2,68	2,63	2,54	2,48
Gas dan Air	1,21	1,14	1,14	1,14	1,11
Elektrik/Bangunan	15,49	16,35	16,80	19,06	19,43
Retail, Hotel, Kuliner dan Restoran	24,23	24,91	25,44	25,60	26,22
Transportasi dan Komunikasi	11,17	11,26	11,58	10,94	10,63
Perdagangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	5,98	6,27	5,58	5,74	6,46
Jasa	21,90	21,14	21,18	20,27	19,51
PDRB	100	100	100	100	100

Kantor BPS Kota Bau-Bau dalam Angka Tahun 2012

c. PDRB Perkapita

Salah satu tolak ukur untuk mengetahui tingkat kemakmuran suatu daerah dapat dilihat dari besarnya PDRB perkapita. Berdasarkan harga berlaku, PDRB Kota Bau-Bau pada tahun 2010 sebesar Rp. 15,20 juta, meningkat menjadi Rp. 16,74 juta pada tahun 2011 atau terjadi peningkatan sebesar 10,12 %. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel di bawah ini :

Jenis sarana angkutan darat yang dicakup adalah kendaraan bermotor yang meliputi mobil penumpang sebanyak 335 buah, mobil barang sebanyak 480 buah, mobil bus sebanyak 1.016 buah dan sepeda motor sebanyak 19.538 buah.

Angkutan laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis bagi Kota Bau-Bau yang merupakan pintu gerbang pelayaran antar pulau di wilayah Indonesia bagian timur. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya kunjungan kapal di Pelabuhan Murhum.

Jumlah kunjungan kapal laut tahun 2012 tercatat sebanyak 8.067 kunjungan meningkat dibanding tahun sebelumnya yang mencapai 8.010 kunjungan naik 0,71 %. Jumlah penumpang naik mencapai 500.100 orang, naik sebanyak 26.166 orang. Untuk volume bongkar barang mencapai 186.725,32 ton dan 70.450 m³ sedangkan volume muat barang sebanyak 3.486.938 ton dan 28.810 m³.

Untuk penyebrangan kapal ferry selama tahun 2012 tercatat sebanyak 2.609 kunjungan dengan jumlah penumpang yang naik mencapai 135.952 orang dan turun 151.364 orang.

Sarana Bandar Udara yang ada di Kota Bau-Bau yang dapat disinggahi pesawat udara sebagai angkutan penumpang dan barang adalah Bandar Udara Betoambari yang dapat menghubungkan Bau-Bau dan Makassar sebagai transit.

Kunjungan pesawat udara yang datang melalui Bandara Betoambari selama 2012 dengan jumlah kunjungan sebanyak 1.431

kali dengan jumlah penumpang datang sebanyak 48.750 orang dan 43.658 orang yang berangkat. Jumlah lalu lintas untuk bagasi melalui Bandara Betoambari tahun 2012 mencapai 388.532 kg bongkar dan muat sebanyak 279.774 kg.

6. Gambaran Umum Lokasi Pelabuhan Murhum

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 026 Tahun 2010 tertanggal 05 November 2010 tentang organisasi dan tata kerja kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) menjadi dasar hukum pelaksanaan operasional kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.

Hierarki, peran dan fungsi Pelabuhan Murhum di Propinsi Sulawesi Tenggara sesuai dengan KM No. 53 Tahun 2002 tentang tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah sebagai pelabuhan Nasional dan dipertegas lagi Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 414 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional atau sesuai dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dan PP No. 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan adalah sebagai pelabuhan nasional dalam hal ini masuk dalam pelabuhan pengumpul. Pelabuhan Murhum mempunyai peran dan fungsi sangat strategis sebagai salah satu pintu gerbang perekonomian wilayah/Kawasan Indonesi Bagian Timur khususnya Provinsi Sulawesi Tenggara.

1:10.000

0 20 40 80 120 140 M

Keterangan

- Lampu Suar
- Demaga
- Jalan
- Kantor Pelabuhan
- Lapangan Penumpukan
- Pintu Gerbang Masuk
- Pos Jaga
- RTH
- Ruang Tunggu
- Rumah Dinas
- Timbunan
- Warung
- Parkir
- Leut

Dosen Pembimbing

1. Dr. Ir. Misliah Idrus, M.ST.
2. Nursyam Akso, ST, M.Si
3. S. Kamran Akso, ST, MT

Mahaasiswa/Sib
Ramadan Uhra/4509042023

Inser Peta
 Proyeksi : Universal Transvers Mercator
 Datum : WGS 1984
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Gris UTM
 Zona 51 S



Foto Pelabuhan Murhum

Selat Buton
 $5^{\circ}27'10.99''S$ $122^{\circ}36'24.60''E$

Sumber Peta

1. Kantor Syahbandar Kota Bau-Bau
3. Google Earth
2. Hasil Survey Lokasi Tahun 2013

Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik
Universitas "45" Makassar
 2013

a. Aspek Fisik

1) Lokasi Pelabuhan

Pelabuhan Murhum merupakan salah satu pelabuhan umum yang tidak di usahakan yang ada di Sulawesi Tenggara tepatnya di ujung selatan Pulau Buton Kelurahan Wale Kecamatan Wolio dengan titik kordinat $05^{\circ} - 27' - 24''$ LS dan $122^{\circ} - 36' - 52''$ BT keberadaannya sejak zaman penjajahan Belanda sejak itulah peningkatan volume kegiatan bongkar muat penumpang maupun hewan terus meningkat setiap tahunnya, oleh karena itu perkembangan pelabuhan Murhum sangat pesat dari tahun ketahun. Peran pelabuhan Murhum dalam mendukung perekonomian Pemerintah Kota Bau-Bau sangat besar.

Pada tanggal 19 Januari 1993 berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 1993 tentang organisasi dan tata kerja Kantor Pelabuhan Murhum dinaikan statusnya dari kelas V (lima) menjadi kelas III (tiga) dan pada tanggal 5 November 2010 berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 dinaikan lagi statusnya menjadi pelabuhan kelas I (satu) dengan 12 (dua belas) satuan kerja (satker) yang berlokasi di ibukota kecamatan anantara lain Satker Boepinang, Satker Wanci, Satker Kasipute, Satker Sikeli, Satker Lasalimu, Satker Kaledupa, Satker Tomia, Satker Banabungi / Pasarwajo, Satker Talaga / Dongkala, Satker

Binongko, Satker Maligano, Satker Labuhan Belanda dan Satker Jembatan Batu.

2) Pelabuhan-pelabuhan penyelenggara Pelabuhan Murhum

Berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggaraan Pelabuhan, dalam lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Murhum melakukan pembinaan penyelenggaraan angkatan laut pada pelabuhan wilayah kerja / satuan kerja yang berada pada lima daerah-daerah tingkat II sebagai berikut :

Tabel 4.18
Pelabuhan-Pelabuhan Penyelenggara Pelabuhan Murhum

No	Nama Pelabuhan	Status Pelabuhan	Lokasi
1	Banabungi	Regional	Kabupaten Buton
2	Boepinang	Lokal	Kabupaten Bombana
3	Dongkala	Lokal	Kabupaten Bombana
4	Kasipute	Lokal	Kabupaten Bombana
5	Papalia/Binongko	Lokal	Kabuapten Wakatobi
6	Sikeli	Lokal	Kabupaten Bombana
7	Waha/Usuku	Lokal	Kabuapten Wakatobi
8	Wanci	Nasional	Kabuapten Wakatobi
9	Lasalimu	Regional	Kabupaten Buton
10	Kaledupa	Regional	Kabuapten Wakatobi
11	Maligano	Lokal	Kabupaten Bombana
12	Labuhan Belanda	Lokal	Kabupaten Buton Utara

Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Murhum Kota Bau-Bau, Tahun 2013

b. Aspek Non Fisik

1) Lalulintas,Angkutan Laut dan Pelayanan Jasa

Dalam pelaksanaan kegiatan angkutan laut tugas-tugas yang dilaksanakan oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Murhum diantaranya adalah melakukan kegiatan penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan sarana bantu navigasi pelayaran, penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan, penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan pengaturan, pengendalian, pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan diperairan.



Gambar 4.1 Kantor UPP Pelabuhan Murhum

2) Arus Kunjungan Kapal, Naik Turun Penumpang dan Bongkar Muat
Barang

Arus kunjungan kapal naik turun penumpang, dan bongkar muat barang yang memasuki pelabuhan laut Murhum tahun 2008-2012 cukup bervariasi. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.19
Jumlah Arus Kunjung Kapal, Naik Turun Penumpang dan Bongkar Muat Barang Pada Pelabuhan Murhum Tahun 2008-2012

Tahun	Frekwensi Kapal	Jumlah Penumpang		Barang	
		Naik (orang)	Turun (orang)	Muat (ton)	Bongkar (ton)
2008	7.122	504.375	372.947	1.906.239,99	260.470,62
2009	7.924	511.414	414.833	1.802.921,44	334.748,43
2010	8.008	473.353	428.784	719.616,16	1.392.554,99
2011	8.067	501.100	445.723	3.515.698,50	559.802,97
2012	8.859	532.080	491.149	4.764.665,00	849.164,00

Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Murhum Kota Bau-Bau, Tahun 2013

Dari tabel diatas jumlah frekwensi kapal yang paling rendah terjadi pada tahun 2008 dan yang tertinggi pada tahun 2012, jumlah naik penumpang paling rendah tahun 2010 dan jumlah turun penumpang paling rendah tahun 2008, sedangkan jumlah naik turun penumpang yang paling tinggi terjadi pada tahun 2012. Sedangkan bongkar muat yang paling tinggi terjadi pada tahun 2012.

✓ Kegiatan bongkar muat barang

Kegiatan bongkar muat barang yang terjadi di pelabuhan Murhum setiap tahun semakin meningkat, dengan adanya aktivitas pelabuhan ini bisa mendorong pengembangan wilayah Kota Bau-Bau itu sendiri. Sebagaimana pada tabel 4.20 dibawah ini :

Tabel 4.20
Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Murhum
Tahun 2008 – 2012

Tahun	Barang	
	Muat (ton)	Bongkar (ton)
2008	1.906.239,99	260.470,62
2009	1.802.921,44	334.748,43
2010	719.616,16	1.392.554,99
2011	3.515.698,50	559.802,97
2012	4.764.665,00	849.164,00
Jumlah	12.709.141,09	3.396.741,03

Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Murhum Kota Bau-Bau, Tahun 2013



Gambar 4.2 Aktifitas Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Murhum

✓ Kegiatan naik turun penumpang

Kegiatan naik turun di Pelabuhan Murhum sendiri selalu mengalami peningkatan dari tahun ketahun dimana yang meninggalkan atau yang datang di Kota Bau-Bau selalu bertambah. Sebagaimana pada tabel 4.21 dibawah ini :

Tabel 4.21
Kegiatan Naik Turun Penumpang di Pelabuhan Murhum
Tahun 2008 – 2012

Tahun	Jumlah Penumpang	
	Naik (orang)	Turun (orang)
2008	504.375	372.947
2009	511.414	414.833
2010	473.353	428.784
2011	501.100	445.723
2012	532.080	491.149
Jumlah	2.522.322	2.153.436

Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Murhum Kota Bau-Bau, Tahun 2013



Gambar 4.3 Aktifitas Naik Turun Penumpang Pada KM. Lambelu

✓ Kegiatan kunjungan kapal

Kegiatan kunjungan kapal di Pelabuhan Murhum dapat di lihat setiap hari, baik dari kapal dari PT. Pelni, kapal pelayaran rakyat dan kapal dari perusahaan lainnya. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.22
Jumlah Kapal Yang Berlabuh di Pelabuhan Murhum
Tahun 2008 – 2012

Tahun	Jumlah Kunjungan	Pertumbuhan (%)
2008	7.122	-
2009	7.924	19,81
2010	8.008	20,03
2011	8.067	20,17
2012	8.859	22,15
Jumlah	39.980	16,43

Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Murhum Kota Bau-Bau, Tahun 2013

✓ Jenis Kunjungan Kapal di Pelabuhan Murhum

Jenis kunjungan kapal dipelabuhan Murhum terdiri dari Pelayaran Nasional Dalam Negeri, Pelayaran Nasional Rakyat, Pelayanan Bongkar Muat, dan Penunjang angkutan Laut yang mempunyai wadah perusahaan tersendiri. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.23
Jenis Pelayaran Perusahaan Kapal pada Pelabuhan Murhum
Tahun 2012

Jenis Nama Perusahaan	Alamat Kantor/Penanggung Jawab	Status
Pelayaran Nasional Dalam Negeri PT. PELNI PT. Armada Mandiri PT. Salam Pasifik Indo Lines PT. Indo Darma Transport PT. Anugerah Makmur Sejahtera PT. Bahtera Bestari Shipping PT. Bintang Timur Baru Bakti PT. Dharma Lautan Utama PT. Daka Lintas Samudera PT. Bahtera Adhiguna PT. Global Ekspres Lines	Jl. Sultan Hasanuddin Jl. Mayjen Panjaitan No. 6 Jl. Sultan Hasanuddin Jl. M.H. Thamrin No. 32 A Jl. Jend. Sudirman No. 62 Jl. Yos Sudarso No. 10 Jl. Pattimura No. 44 Jl. Mayjen Suprpto No. 11 Jln. Yos Sudarso No. 10 Jl. Anoa No. 44 Jl. Kartini No. 25	Cabang Pusat Cabang Cabang Cabang Cabang Cabang Cabang Cabang Cabang Cabang
PT. Mira Cipta Sombu PT. Aksar Saputra Lines PT. Agra Mariseta Lines PT. Anugerah Perkasa Bahari	Jl. Anoa No. 13 Jl. Nusantara No. 58 Rudi Maturbongs, ST Muh. Idios	Pusat Cabang Cabang Cabang
Pelayaran Nasional Rakyat T. Wahyu Samudera Timur T. Poleang Indah T. Jabal Rahma Jaya T. Majang Raya Abadi T. Putera Pattiwo Bajo Kabaena	Jl. Nusantara No. 58 Rahmat Boepinang Jl. WR. Mongsidi No. 42 Jl. Di. Panjaitan Makmun HS. / Bombana	Pusat Pusat Pusat Cabang Pusat
Penunjang Angkutan Laut (Pengangkut Muat) PT. PBM Swadaya Buton Manunggal PT. PBM Sarana Bandar Nasional PT. PBM Dian Mandiri PT. PBM Fajar Baru PT. PBM Semut Prima Karsa PT. PBM Wolio Lintas Cargo PT. PBM Handil Bhakti Perkasa	Jl. Hos Cokromianoto No. 42 Jl. Pahlawan No.1 Laode Nasir M. Mbay Jl. Pattimura No. 44 Jl. Laelangi No. 40 Jl. Burasatongka No. 71 Jl. M.H. Thamrin No. 32 A	Pusat Cabang Pusat Pusat Pusat Pusat Pusat
JPT T. Aman Samudera Lines	Jl. Teuku Umar No. 8	Cabang

Jenis Nama Perusahaan	Alamat Kantor/Penanggung Jawab	Status
PT. EMKL		
PT. EMKL Beringin Jaya Prima	Jl. Nusantara No. 5 B	Pusat
PT. EMKL Buton Perdana Ekspres	Chrisno H. Mas'ud	Pusat
PT. EMKL Rabyatul Adawiyah	Jl. Hos Cokromianoto No. 42	Pusat
PT. EMKL Sarambu Silolo	Jl. Pattimura No. 44	Pusat
PT. EMKL Lintas Buton Raya	Jl. Laelangi No. 40	Pusat
PT. EMKL Wolio Lintas Samudera	Jl. Bataguru No. 71	Pusat
PT. EMKL Fajar R. Transportindo	Jl. Erlangga No. 154	Pusat
PT. BKM Trans	Jl. Gajah Mada No. 141	Pusat

Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Murhum Kota Bau-Bau, Tahun 2013

3) Jalur Pelayaran Nasional dan Jalur Pelayaran Regional

✓ Jalur Pelayaran Nasional

Perusahaan pelayaran nasional (PT. PELNI) armadanya dapat melayani masyarakat Kota Bau-Bau dengan masing-masing kapal memiliki jumlah kapal pelayaran sebanyak 10 unit untuk menyinggahi pelabuhan Murhum sedangkan untuk kapal Dama Ferry 3 sebanyak 1 kali berlabuh dipelabuhan setiap minggunya yaitu hari selasa.

- KM Bukit Siguntang

(Route: Nunukan-Tarakan-Balikpapan-Pare-Pare-Makassar-Bau-Bau-Maumere-Lewoleba-Kupang.)

- KM Ciremai

(Route: Ambon – Banda – Bau-Bau – Fak-Fak – Kaimana – Kijang – Makassar – Surabaya – Tg Priok – Tual)

- KM Dobonsolo

(Route: Balikpapan –Bau-Bau – Kijang – Makassar –

- Nunukan – Pantoloan – Pare-Pare – Surabaya – Tarakan – Tg Priok – Toli-Toli)
- KM Dorolonda
(Route: Ambon – Bau-Bau – Fak-Fak – Jayapura – Makassar – Manokwari – Nabire – Serui – Sorong – Surabaya)
 - KM Kelimutu
(Route: Ambon – Babang – Balikpapan – Bau-Bau – Bitung – Dobo – Fak-Fak – Kaimana – Makassar – Merauke – Saumlaki – Sorong – Timika – Tual – Wanci)
 - KM Lambelu
(Route: Ambon – Bau-Bau – Bitung – Kijang – Makassar – Namlea – Surabaya – Ternate – Tg Priok)
 - KM Nggapulu
(Route: Balikpapan – Bau-Bau – Biak – Bitung – Jayapura – Manokwari – Nabire – Pantoloan – Serui – Sorong – Surabaya – Ternate – Tg Priok)
 - KM Sinabung
(Route: Banggai – Bau-Bau – Biak – Bitung – Jayapura – Makassar – Manokwari – Semarang – Serui – Sorong – Ternate – TG Priok)

- KM Tidar

(Route: Balikpapan – Bau-Bau – Makassar – Nunukan – Pantoloan – Pare-Pare – Surabaya – Tarakan)

- KM TilongKabila

(Route: Bau-Bau – Bima – Bitung – Denpasar – Gorontalo – Kendari – Kolonedale – Labuanbajo – Lembar – Luwuk – Makassar -Raha)

- KM Umsini

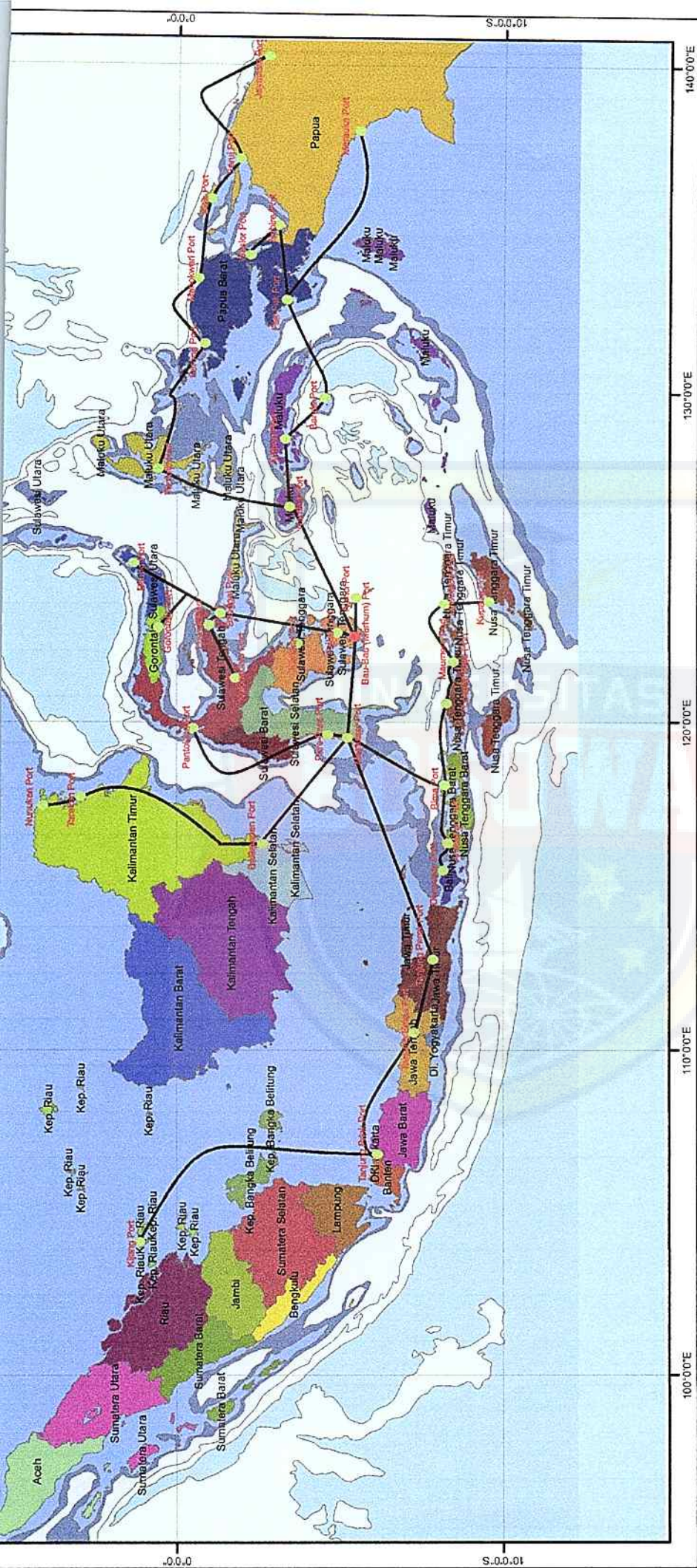
(Route: Balikpapan – Bau-Bau – Makassar – Nunukan – Pantoloan – Pare-Pare – Tarakan – Toli-Toli)

- KM Darma Ferry 3

(Route : Bau-Bau – Makassar – Batulicin)

✓ Jalur Pelayaran Regional

Jalur pelayaran regional di pelabuhan Murhum (Bau-Bau) yang dimaksud adalah jalur pelayaran yang melayani aktivitas pelabuhan untuk kawasan daerah-daerah yang ada di Sulawesi Tenggara dalam mengembangkan ekonomi wilayah. Kapal-Kapal yang dilalui pelayaran regional meliputi kapal cepat (Superjet, Cantika, dll), kapal rakyat, dan kapal dari PT Pelni yang menghubungkan pulau-pulau yang ada di Sulawesi Tenggara.



Judul Skripsi
Peranan Pelabuhan Murhum Terhadap Pengembangan Wilayah Kota Bau-Bau

Judul Gambar
Jalur Pelayaran Nasional

1:1.000.000

Kilometer

Keterangan

Pelabuhan Murhum	Aceh	Kalimantan Barat	Kalimantan Tengah	Kalimantan Selatan	Kalimantan Timur	Nusa Tenggara Timur	Sumatra Selatan
Kepulauan Riau	Kalimantan Selatan	Kalimantan Tengah	Kalimantan Timur	Kepulauan Riau	Kepulauan Bangka Belitung	Papua	Sumatera Utara
Kepulauan Bangka Belitung	Kepulauan Riau	Kepulauan Bangka Belitung	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Papua Barat	Sulawesi Utara
Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Bangka Belitung	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Sulawesi Tengah	Sulawesi Tengah
Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Bangka Belitung	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Sulawesi Tenggara	Sulawesi Tenggara
Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Bangka Belitung	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Sulawesi Utara	Sulawesi Utara
Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Bangka Belitung	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Sumatera Barat	Sumatera Barat
Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Bangka Belitung	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Kepulauan Riau	Sumatera Barat	Sumatera Barat

Sumber Peta

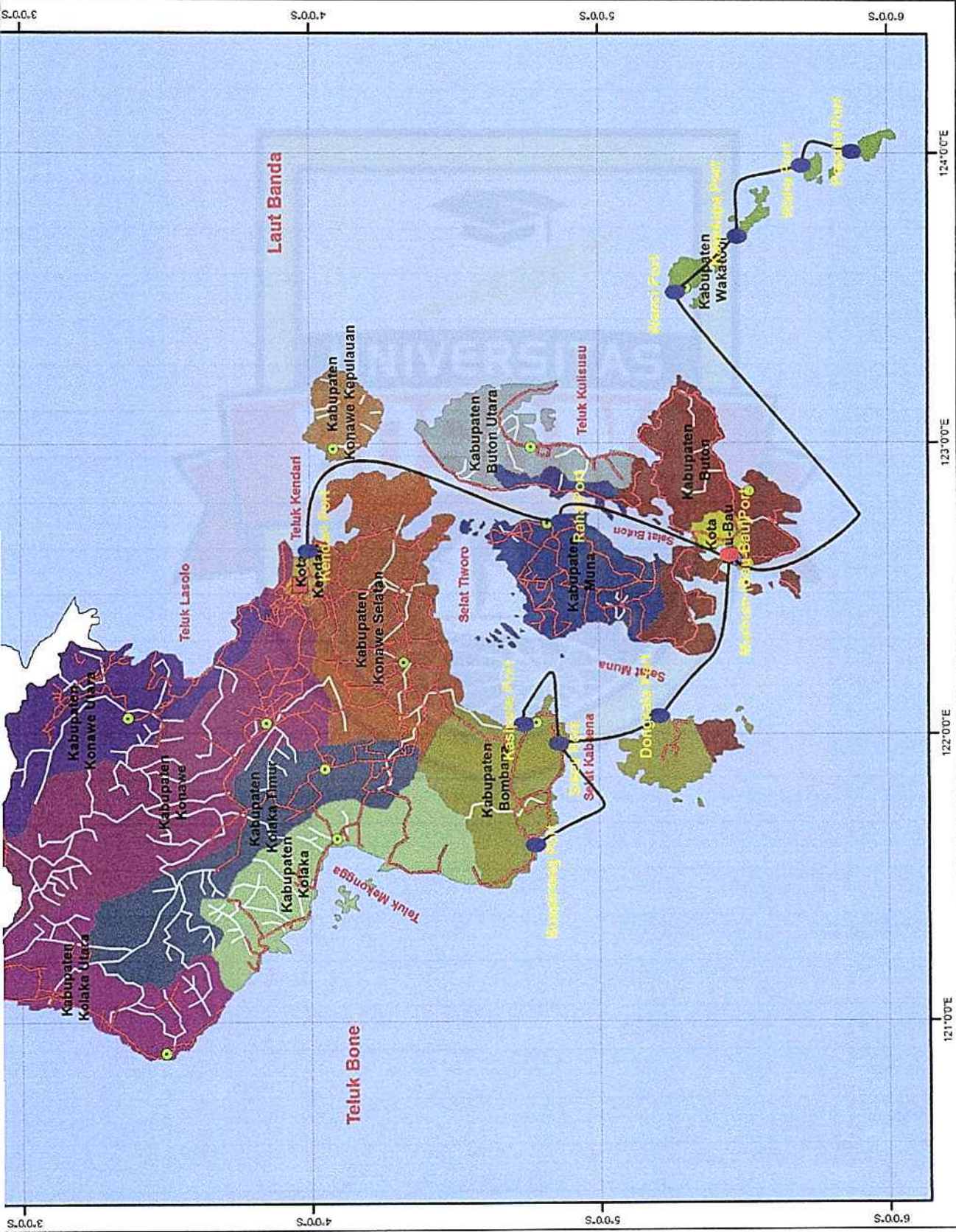
1. Peta SHP Indonesia
2. STRM Indonesia
3. Peta RBI
3. Datum WGS 1984

Mahasiswa/Stb
 Ramadan Uhra/4509042023

Dosen Pembimbing

1. Dr. Ir. Hj. Misliah Idrus, M.STr
2. Nursyam Aksa, ST, M.Si
3. Kamran Aksa, ST, MT

Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
 Fakultas Teknik
 Universitas "45" Makassar
 2013



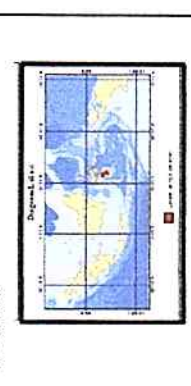
Keterangan

	Ibukota Provinsi
	Ibukota Kabupaten Kota
	Ibukota Kabupaten
	Batas Kabupaten
	Jalan
	Garis Pantai
	Sungai
	Kab. Buton
	Kab. Bombana
	Kab. Bujur
	Kab. Kola
	Kab. Kolaka Timur
	Kab. Kolaka Utara
	Kab. Konawe Kepulauan
	Kab. Konawe
	Kab. Kulisusu
	Kab. Muna
	Kab. Wakaeb
	Kab. Bau-Bau
	Kab. Kendari
	Kab. Konawe Utara
	Kab. Muna
	Kab. Wakaeb
	Kab. Bombana
	Kab. Buton
	Kab. Kola
	Kab. Kolaka Timur
	Kab. Kolaka Utara
	Kab. Konawe
	Kab. Konawe Kepulauan
	Perabuhan Murhum (Bau-Bau)
	Perabuhan Tujuan

Dosen Pembimbing
 1. Dr.Ir.Hj. Misliah Idrus, M.ST
 2. Nursyam Akso, ST, M.Si
 3. Kamran Akso, ST, MT

Mahasiswa/Stb
 Ramadan Uhra / 4509042023

Insert Peta



Sumber Peta
 1. Bappeda dan Tata Kota dan Bangunan
 2. Kantor Upp Pelabuhan Bau-Bau
 3. Datum WGS 1984



Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota
 Fakultas Teknik
 Universitas "45" Makassar
 2013

4) Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan

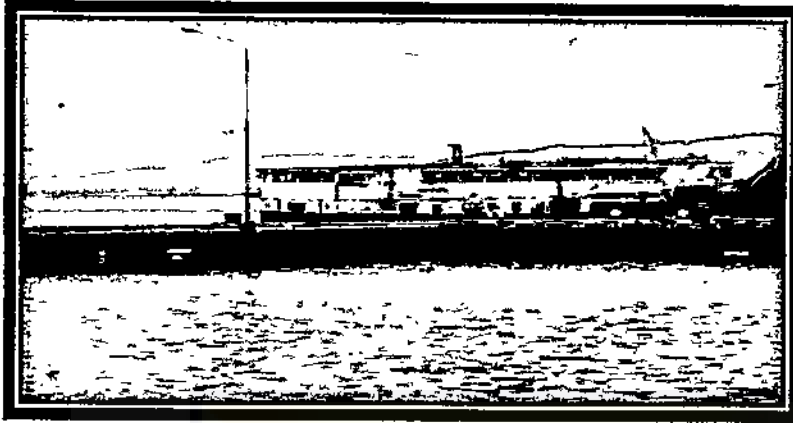
Posisi geografis Pelabuhan Murhum meliputi daerah lingkungan kerja Pelabuhan Murhum dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan Murhum. Masing-Masing dari daerah kerja ini mempunyai kegiatan yang berbeda-beda dalam pelayanan aktivitas pelabuhan.

✓ Perairan

Perairan di Pelabuhan Murhum terdapat ada dua lingkungan kerja yaitu daerah lingkungan kerja pelabuhan dengan luas perairan 182.136 M^2 dan luas daratan 11.728 M^2 sedangkan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan dengan luas perairan $2.572.022 \text{ M}^2$.

✓ Fasilitas Dermaga

Pada pelabuhan Murhum terdapat dermaga Panjang yang dipergunakan untuk bongkar muat barang dan sebagai naik turunnya penumpang memiliki panjang 180 meter, lebar 12 meter, kedalaman 7-10 meter, kapasitas 2-3 T/M², tahun pembuatan 1987/1988 – 1990/1991, pemilik Dephub, kondisi 80 % dan menggunakan konstruksi pancang baja lantai beton.



Gambar 4.4 Dermaga Tempat Naik Turun Penumpang dan Bongkar Muat Barang

✓ Pinggiran / Talud

Pelabuhan Murhum (Bau-Bau) mempunyai daerah pinggiran atau talud dengan panjang 488.5 meter.

✓ Alur Pelayaran

Pelabuhan Murhum terdapat alur pelayaran dengan panjang 6,3 mil, lebar 240,6 meter, kedalaman 28 meter LWS, pasang tertinggi 31 meter LWS dan pasang terendah 25 meter LWS.

✓ Kolam Pelabuhan

Untuk Pelabuhan Murhum memiliki kolam pelabuhan dengan tingkat kedalaman 10 meter LWS, pasang tertinggi 10 meter LWS dan pasang terendah 7 meter LWS.

✓ Lapangan Penumpukan

Pelabuhan Murhum memiliki lapangan penumpukan dengan luas 2400 M², kondisi 80 %, pemilik Dephub, dan tahun pembuatan 1987/1988 – 1990/1991.

✓ Terminal Penumpang

Untuk calon penumpang di Pelabuhan Murhum tersedia terminal penumpang dengan luas 780 meter, kapasitas 500 orang, kondisi bangunan permanen, pemilik Dephub, dan tahun pembuatan 1990/1991.



Gambar 4.5 Ruang Tunggu Penumpang Pelabuhan Murhum

✓ Pelataran Parkir

Pelataran parkir yang ada di pelabuhan Murhum (Bau-Bau) seluas 5.156 m² dengan kondisi yang baik. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 4.6 Pelataran Parkir di Pelabuhan Murhum

✓ Kantor Pelabuhan

Kantor pelabuhan Murhum di Kota Bau-bau terdapat 1 unit. Saat ini kantor pelabuhan digunakan untuk tempat data-data dan arsip. Luas kantor pelabuhan yaitu 250 meter, kondisi bangunan permanen, pemilik Dephub, dan tahun pembuatan 1992/199 (renovasi besar).



Gambar 4.7 Kantor UPP Pelabuhan Murhum

✓ Rumah Dinas

Pelabuhan Murhum memiliki rumah dinas sebanyak 2 (dua) unit, luas 280 M², pemilik Dephub, kondisi bangunan permanen, dan tahun pembuatan 1997/1978 – 1980/1981.

✓ Jalan Masuk Pelabuhan

Jalan yang ada sekitar sentra perdagangan dan didalam Pelabuhan Murhum kondisinya baik yang memiliki jalan aspal.

- Jalan dari sentra perdagangan : Pasar

Kelas jalan : Kabupaten

Panjang : ± 1000 meter

Lebar : ± 10 meter

Lapisan permukaan : aspal

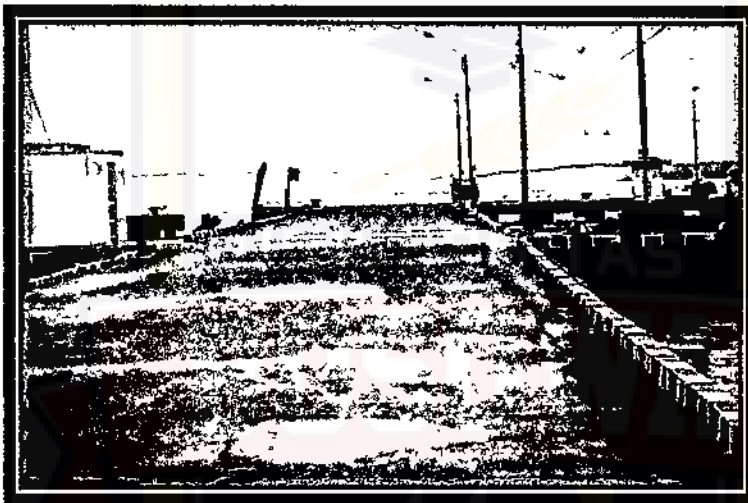
- Jalan yang berada di lokasi pelabuhan

Kelas jalan : Pelabuhan

Panjang : 300 meter

Lebar : 6 meter

Lapisan permukaan : aspal



Gambar 4.8 Jalan Aspal di Pelabuhan Murhum

✓ Instalasi Listrik

Pelabuhan Murhum memiliki peralatan jaringan listrik untuk memenuhi penerangan di pelabuhan yang berasal dari PLN untuk kantor sebesar 1.300 Watt, terminal 10.600 VA, dermaga 7.700 VA, dan instalasi sendiri 80 KVA (Genset Reservoirs Air).

✓ Instalasi Air

Pelabuhan Murhum memiliki fasilitas instalasi air untuk memenuhi kebutuhan akan air bersih, PAM 1 (satu) M^3 /Menit dan instalasi sendiri 1 (satu) M^3 /Menit (saat pengisian kapal).

✓ Alat Bantu Navigasi

Untuk membantu kapal-kapal yang akan sandar dideramaga Pelabuhan Murhum di lengkapi dengan sebuah lampu suar untuk menerangi pelabuhan.



Gambar 4.9 Lampu Suar di Pelabuhan Murhum

✓ Fasilitas Lain

Di Pelabuhan Murhum terdapat pula fasilitas lainnya untuk menunjang kinerja pelayanan pelabuhan yaitu kios, kantin, toilet, dan pos jaga.

B. Analisis Dan Pembahasan

1. Analisis Kebijakan

Penyusunan Tata Kepelabuhanan Nasional dilakukan dengan memperhatikan tata ruang wilayah, sistem transportasi nasional,

pertumbuhan ekonomi, jalur pelayanan angkutan laut nasional, kelestarian lingkungan dan keselamatan pelayaran. Pembangunan wilayah bukanlah semata-mata fenomena dalam dimensi lokal dan regional namun juga merupakan bagian yang tak terpisahkan dari kepentingan pembangunan makro. Untuk itu maka pengembangan wilayah terkait dan dihubungkan dengan dengan kebijakan pembangunan ditasnya.

Berdasarkan Keputusan Menteri No. 53 Tahun 2002 tentang Kepeleabuhanan Nasional maka pelabuhan Murhum ditetapkan sebagai pelabuhan nasional, dimana pelabuhan nasional ini merupakan pelabuhan utama tersier. Selanjutnya kebijakan ini diperkuat oleh adanya PP No. 61 Tahun 2009 tentang kepeleabuhanan yang menetapkan Pelabuhan Murhum sebagai pelabuhan utama. Pelabuhan utama tersier yang diatur dalam peraturan pemerintah memiliki fungsi - fungsi diantaranya sebagai berikut :

1. Meningkatkan pertumbuhan wilayah dan pemerataan pembangunan nasional
2. Kedekatan dengan jalur pelayanan antar pulau
3. Berada dekat dengan pusat pertumbuhan wilayah ibu kota kabupaten dan kawasan pertumbuhan nasional

4. Mempunyai jarak tertentu dengan pelabuhan nasional lainnya.

Selanjutnya, pelabuhan utama tersier berdasarkan peraturan pemerintah maka pelabuhan menurut peran-perannya merupakan :

Terkait dengan arahan kebijakan tentang infra struktur provinsi Sulawesi Tenggara bahwa pengembangan system jaringan dengan adanya integrasi sistem transportasi sebagai suatu kesatuan transportasi untuk mendukung keterkaitan domestik antar wilayah serta untuk mendukung percepatan dan pengembangan koridor

sumber daya alam ke daerah lainnya.

Murhum juga memiliki peran dalam mendistribusikan hasil-hasil transportasi darat ke transportasi laut. Disamping itu pelabuhan adalah kepuian dan menjadi kegiatan alih moda transportasi dari menghubungkan dengan daerah lain mengingat daerah Kota Bau-Bau Murhum dimanfaatkan masyarakat lokal kota dan kabupaten untuk dan kawasan Indonesia Timur. Posisi dan keberadaan pelabuhan penghubung antara pelabuhan yang ada di kawasan Barat Indonesia ini dapat dilihat dari keberadaan pelabuhan Murhum yang menjadi Timur pada umumnya yang meningkatkan pertumbuhan wilayah. Hal perekonomian wilayah di Provinsi Sulawesi Tenggara dan Indonesia peran pelabuhan, pelabuhan Murhum merupakan pintu gerbang Berdasarkan kebijakan dan fungsi pelabuhan utama serta

4. Tempat distribusi konsolidasi dan produksi

3. Tempat kegiatan alih moda transportasi

internasional

2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, nasional dan

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya

$$r = \frac{94.016893.186,85 - 92.620.923.171,6}{\sqrt{7.595,070 \times \sqrt{292.906.776.365,64}}}$$

$$r = \frac{1.395.970.015,25}{\sqrt{7.595,070 \times \sqrt{292.906.776.365,64}}}$$

$$r = \frac{1.395.970.015,25}{2.775,91 \times 541.208,63}$$

$$r = \frac{1.395.970.015,25}{1.502.346.448,10}$$

$$r = 0,93$$

Dari hasil analisis uji korelasi antara variabel kunjungan kapal terhadap PDRB dimana nilai r adalah 0,93 maka menunjukkan pengaruh yang sangat kuat. Semakin tinggi aktifitas kunjungan kapal di Pelabuhan Murhum maka semakin tinggi pula pengaruhnya terhadap peningkatan PDRB di Kota Bau-Bau. Peningkatan jumlah kunjungan kapal di Kota Bau-Bau akan memberikan kontribusi terhadap struktur perekonomian di Kota Bau-Bau.

b. Analisis Arus Penumpang

Analisis arus penumpang yang naik dan turun melalui Pelabuhan Murhum terhadap PDRB Kota Bau-Bau. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.25
 Analisis Arus Penuh yang Naik Melalui Pelabuhan Muarum
 Terhadap PDRB Kota Bau-Bau Tahun 2012

Penuh yang Naik (X)	PDRB (Y)	X ²	Y ²	XY
504,375	304,127,26	254,394,140,625	92,493,390,275,11	153,394,186,762,50
511,414	388,354,06	261,544,279,396	150,818,875,918,48	198,609,703,240,84
473,353	477,540,27	224,063,062,609	228,044,709,471,67	226,045,119,425,31
501,100	533,251,51	251,101,210,000	284,357,172,917,28	267,212,331,661,00
532,080	613,408,32	283,109,126,400	376,269,767,045,22	326,382,298,905,60
2.522,322	2.316,681,42	1.274,211,819,030	1.131,983,915,627,77	1.171,643,639,995,25

ii Analisis

Diketahui:

$$N = 5$$

$$\sum x = 2.522,322$$

$$\sum y = 2.316,681,42$$

$$\sum xy = 1.171,643,639,995,25$$

$$\sum x^2 = 1.274,211,819,030$$

$$\sum y^2 = 6.362,108,271,684$$

$$\sum y^2 = 1.131,983,915,627,77$$

$$\sum y^2 = 5.367,012,801,773,21$$

Penyelesaian:

$$r = \frac{N \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{[N \sum x^2 - (\sum x)^2][N \sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

$$r = \frac{14.801,687,319}{\sqrt{2.621,756,847,243,780,000,000}}$$

$$r = \frac{14.801,687,319}{51.203,094,117,87}$$

$$r = 0,28$$

Dari hasil analisis uji korelasi antara naik penumpang di Pelabuhan Murhum terhadap sektor PDRB dimana nilai r adalah 0,28 menunjukkan hubungan saling mempengaruhi yang cukup. Semakin tinggi aktifitas naik penumpang di Pelabuhan Murhum maka akan memberikan pengaruh terhadap sektor PDRB di Kota Bau-Bau.

Tabel 4.26 Analisis Arus Penumpang Yang Turun Melalui Pelabuhan Murhum Terhadap PDRB Kot-Bau-Bau

Penumpang Turun	(X)	PDRB	(Y)	X ²	Y ²	XY
372.947	304.127,26	139.089.464.809	92.493.390.275,11	113.423.349.235,22	161.102.079.771,98	414.833
428.784	477.540,27	183.855.718.656	228.044.709.471,67	204.761.627.131,68	445.723	414.833
445.723	533.251,51	198.668.992.729	284.357.172.917,28	237.682.462.791,73	491.149	445.723
491.149	613.408,32	241.227.340.201	376.269.767.045,22	301.274.882.959,68	2.153.436	491.149
2.153.436	2.316.681,42	934.927.934.284	1.131.983.915.627,77	1.018.244.401.890,29	2.153.436	2.153.436

Diketahui:

$$N = 5$$

$$\sum x = 2.153.436$$

$$\sum y = 2.316.681,42$$

$$\sum xy = 1.018.244.401.890,29$$

$$\sum x^2 = 934.927.934.284$$

$$\sum y^2 = 4.637.286.606.096$$

$$\sum y^2 = 1.131.983.915.627,77$$

$$(\sum y)^2 = 5.367.012.801.773,21$$

Penumpang Naik dan Turun (X)	PDRB (Y)	X ²	Y ²	XY
877,322	304,127,26	769,693,891,684	92,493,390,275,11	266,817,535,997,72
926,247	388,354,06	857,933,505,009	150,818,875,918,48	359,711,783,012,82
902,137	477,540,27	813,851,166,769	228,044,709,471,67	430,806,746,556,99
946,823	533,251,51	896,473,793,329	284,357,172,917,28	504,894,794,452,73
1,023,229	613,408,32	1,046,997,586,441	376,269,767,045,22	627,657,181,865,28
4,675,758	2,316,681,42	4,384,949,943,232	1,131,983,915,627,77	2,189,888,041,885,54

Tabel 4.27 Analisis Arus Penumpang Naik dan Turun Melalui Pelabuhan Murhum Terhadap PDRB Kota Bau-Bau

Dari hasil analisis uji korelasi antara variabel turun penumpang di Pelabuhan Murhum dengan sektor PDRB dimana nilai r adalah 0,97 maka menunjukkan hubungan antara kedua variabel saling mempengaruhi. Semakin banyak penumpang yang turun semakin mempengaruhi peningkatan sektor PDRB demikian pula sebaliknya.

$$r = \frac{N \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{[N \sum x^2 - (\sum x)^2][N \sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

$$r = \frac{102.396.839.092}{\sqrt{10.940.965.951.427.200.000.000}}$$

$$r = \frac{102.396.839.092}{104.599.072.421,45}$$

$$r = 0,97$$

Penyelesaian :

Diketahui:

$$N = 5$$

$$\sum x = 4,675,758$$

$$\sum y = 2,316,681,42$$

$$\sum xy = 2,189,888,041,885,54$$

$$\sum x^2 = 4,384,949,943,232$$

$$\sum x^2 = 21,862,712,874,564$$

$$\sum y^2 = 1,131,983,915,627,77$$

$$(\sum y)^2 = 5,367,012,801,773,21$$

Penyelesaian :

$$r = \frac{N \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{[N \sum x^2 - (\sum x)^2][N \sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

$$117,198,526,411,34$$

$$r = \frac{\sqrt{18,171,011,287,788,800,000,000}}{117,198,526,411,34}$$

$$r = \frac{117,198,526,411,34}{134,799,893,500,66}$$

$$r = 0,86$$

Hasil analisis dari uji korelasi antara variabel naik dan turun

penumpang dengan PDRB Kota Bau-Bau dimana r yaitu 0,86

menunjukkan hubungan yang saling mempengaruhi antara kedua

variabel. Semakin banyak jumlah naik turun penumpang di

Pelabuhan Murhum maka semakin mempengaruhi peningkatan

PDRB di Kota Bau-Bau.

Aktivitas naik penumpang dan aktivitas turun penumpang,

serta aktivitas naik dan turun penumpang memberikan kontribusi

positif terhadap peningkatan PDRB. Untuk itu arus penumpang ini

perlu untuk ditingkatkan guna mendukung perubahan atau

peningkatan struktur ekonomi di Kota Bau-Bau. Peningkatan

struktur ekonomi di Kota Bau-Bau akan berdampak pada aktifitas

ekonomi.

Aktifitas naik penunpang dan aktifitas turun penunpang,

kedua-duanya memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan

PDRB. Untuk itu arus penunpang ini perlu untuk ditingkatkan

guna mendukung perubahan atau peningkatan struktur ekonomi di

Kota Bau-Bau. Peningkatan struktur ekonomi di Kota Bau-Bau

akan berdampak pada aktifitas ekonomi sehingga perputaran

ekonomi terus meningkat dari tahun ke tahun.

c. Analisis Bongkar Muat Barang

Analisis bongkar muat barang yang melalui Pelabuhan

Murhum terhadap PDRB Kota Bau-Bau untuk lebih jelasnya

sebagaimana pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.28
Analisis Muat Barang Yang Melalui Pelabuhan Murhum
Terhadap PDRB Kota Bau-Bau Tahun 2012

Muat (X)	PDRB (Y)	X ²	Y ²	XY
304.127,26	3.633.750.899.475,20	92.493.390.275,11	579.739.545.061,13	700.171.861.085,05
388.354,06	3.250.525.718.811,67	150.818.875.918,48	700.171.861.085,05	343.645.695.342,76
477.540,27	517.847.417.733,14	228.044.709.471,67	343.645.695.342,76	1.874.75.1533.829,74
533.251,51	12.360.135.942.902,25	284.357.172.917,28	1.874.75.1533.829,74	2.922.685.153.012,80
613.408,32	22.702.032.562.225	376.269.767.045,22	2.922.685.153.012,80	6.420.993.788.331,47
2.316.681,42	424.642.92.541.147,26	1.131.983.915.627,77	6.420.993.788.331,47	

tahunnya.

Dari hasil analisis uji korelasi antara variabel muat barang dan sektor PDRB untuk melihat pengaruh atau hubungan antara keduanya dimana nilai r adalah 0,69 maka hal ini menunjukkan hubungannya saling mempengaruhi. Jika terjadi aktifitas muat barang maka akan mempengaruhi sektor PDRB di Kota Bau-Bau. Setiap tahunnya aktifitas muat barang di Pelabuhan Murhum terus mengalami peningkatan, demikian juga pada sektor PDRB di Kota Bau-Bau terus meningkat tiap

$$= 0,69$$

$$r = \frac{2.661.937.914.295,81}{3.857.386.237.365,53}$$

$$r = \frac{\sqrt{14.879.428.584.217.000.000.000,000}}{2.661.937.914.295,81}$$

$$r = \frac{\sqrt{[N \cdot \sum x^2 - (\sum x)^2][N \cdot \sum y^2 - (\sum y)^2]}}{N \cdot \sum xy - \sum x \cdot \sum y}$$

Penyelesaian :

$$(\sum y)^2 = 5.367.012.801.773,21$$

$$\sum y^2 = 1.131.983.915.627,77$$

$$(\sum x)^2 = 161.522.267.245.526,38$$

$$\sum x^2 = 424.642.92.541.147,26$$

$$\sum xy = 6.420.993.788.331,47$$

$$\sum y = 2.316.681,42$$

$$\sum x = 12.709.141,09$$

$$N = 5$$

Diketahui:

Dari hasil analisis uji korelasi antara variabel bongkar barang dan sektor PDRB untuk melihat pengaruh atau hubungan antara keduanya

$$= 0,53$$

$$r = \frac{598,924490,851,66}{1.113,101,703,792,34}$$

$$r = \frac{\sqrt{1,238,995,402,985,420,000,000,000}}{598,924490,851,66}$$

$$r = \frac{\sqrt{[N \cdot \sum x^2 - (\sum x)^2][N \cdot \sum y^2 - (\sum y)^2]}}{N \cdot \sum xy - \sum x \sum y}$$

Penyelesaian:

$$(\sum y)^2 = 5.367.012.801.773,21$$

$$\sum y^2 = 1.131.983.915.627,77$$

$$(\sum x)^2 = 11.537.849.489.015,82$$

$$\sum x^2 = 3.052.569.719.561,36$$

$$\sum xy = 1.693.618.255.454,14$$

$$\sum y = 2.316.681,42$$

$$\sum x = 3.396.741,01$$

$$N = 5$$

Diketahui:

Analisis

Bongkar (X)	PDRB (Y)	X ²	Y ²	XY
0.470,62	304.127,26	67.844.943.883,18	92.493.390.275,11	79.216.215.971,10
4.748,43	388.354,06	11.056.511.387,46	150.818.875.918,48	130.000.911.869,13
92.554,99	477.540,27	1.939.209.400.173,90	228.044.709.471,67	665.001.085.914,45
9.802,97	533.251,51	313.379.365.220,82	284.357.172.917,28	298.515.779.054,99
9.164,00	613.408,32	721.079.498.896	376.269.767.045,22	520.884.262.644,48
96.741,01	2.316.681,42	3.052.569.719.561,36	1.131.983.915.627,77	1.693.618.255.454,14

Tabel 4.29 Analisis Bongkar Barang Yang Melalui Pelabuhan Murhum Terhadap PDRB Kota Bau-Bau Tahun 2012

dimana nilai r adalah 0,53 maka hal ini menunjukkan hubungannya saling mempengaruhi. Jika terjadi aktifitas bongkar barang maka akan mempengaruhi sektor PDRB di Kota Bau-Bau. Setiap tahunnya aktifitas bongkar muat barang di Pelabuhan Murhum terus mengalami peningkatan, demikian juga pada sektor PDRB di Kota Bau-Bau terus meningkat tiap tahunnya.

Tabel 4. 30
Analisis Bongkar dan Muat Barang Yang Melalui
Pelabuhan Murhum Terhadap PDRB Kota Bau-Bau
Tahun 2012

Bongkar dan Muat	(X)	PDRB	X ²	Y ²	XY
	(Y)				
2.166.710,62	304.127,26	4.694.634,910.820,78	92.493.390,275,11	658.955.764,073,50	830.172.776,837,71
2.137.669,88	388.354,06	4.569.632,515,859,21	150.818,875,918,48	1.008.646,781,257,21	2.112.171,15
4.075.501,47	533.251,51	16.609,712,231,972,16	284.357,172,917,28	2.173,267,312,884,72	5.613,829,2
6.105,882,12	2.316,681,42	61.850,322,666,785,47	1.131,983,915,627,77	8.114,612,050,710,42	3.443,569,415,657,28

Diketahui:

$$N = 5$$

$$\sum x = 16.105,882,12$$

$$\sum y = 2.316,681,42$$

$$\sum xy = 8.114,612,050,710,42$$

$$\sum x^2 = 61.850,322,666,785,47$$

$$\sum (xy)^2 = 259.399,438,863,335,69$$

$$\sum y^2 = 1.131,983,915,627,77$$

$$(\sum y)^2 = 5.367.012.801.773,21$$

Penyelesaian :

$$r = \frac{N \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{[N \sum x^2 - (\sum x)^2][N \sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

$$r = \frac{3.260.862.393.437,91}{\sqrt{14.602.039.718.997.300.000.000.000}}$$

$$r = \frac{3.260.862.393.437,91}{3.821.261.535.016,59}$$

$$r = 0,85$$

Hasil analisis uji korelasi antara aktifitas bongkar dan muat barang

dengan PDRB dimana nilai r adalah 0,85 menunjukkan hubungan yang

saling mempengaruhi. Peningkatan aktifitas bongkar muat barang

berbanding lurus dengan peningkatan sektor PDRB Kota Bau-Bau

Dengan melihat hasil analisis bahwa aktifitas bongkar muat barang

dan naik turun penumpang memberikan pengaruh yang cukup tetapi

aktifitas kunjungan kapal yang didalamnya terdapat aktifitas bongkar muat

barang dan naik turun penumpang sangat kuat. Hal ini menunjukkan bahwa

aktifitas pelabuhan meberberikan pengaruh yang kuat terhadap

perkembangan wilayah di Kota Bau-Bau dilihat dari sektor PDRB.

Aktifitas kunjungan kapal mempunyai peranan yang sangat kuat

dimana nilai koefisien korelasi (r) adalah 0,93. Penumpang naik

mempunyai peranan yang cukup dan penumpang turun mempunyai

peranan yang sangat kuat dimana nilai koefisien korelasinya masing-

masing adalah 0,28 dan 0,97. Selanjutnya untuk penumpang naik dan

turun jumlah nilai koefisien korelasinya (r) adalah 0,86, hal ini

menunjukkan hubungan yang sangat kuat dengan sektor PDRB. Muat dan

Dari hasil analisis diatas dapat menyimpulkan bahwa Pelabuhan Murhum mempunyai peranan penting dalam pengembangan wilayah kota Bau-Bau, dimana penumpang yang turun dipelabuhan setiap tahun semakin meningkat begitupun dilihat dengan kunjungan kapal yang berlabuh di Kota Bau-Bau lebih banyak karena potensi wilayah kota Bau-Bau sangat mendukung dunia kerja untuk penduduk yang datang dari luar

Hasil Analisis

variabel (X)	Koefisien Korelasi (r)	Keterangan
ngan Kapal (X ₁)	0,93	Mempunyai peranan yang sangat kuat
mpang Naik (X ₂)	0,28	Mempunyai peranan yang cukup
mpang Turun (X ₃)	0,97	Mempunyai peranan yang sangat kuat
mpang Naik dan (X ₄)	0,86	Mempunyai peranan yang sangat kuat
Barang (X ₅)	0,69	Mempunyai peranan yang kuat
kar Barang (X ₆)	0,53	Mempunyai peranan yang kuat
kar dan Muat (X ₇)	0,85	Mempunyai peranan yang sangat kuat

Tabel 4.31 Hasil Analisis Uji Korelasi Kunjungan Kapal, Bongkar Muat Barang, Naik Turun Penumpang terhadap PDRB di Pelabuhan Murhum (Bau-Bau)

lebih jelasnya sebagaimana pada tabel di bawah ini :
 ini menunjukkan hubungan yang sangat kuat dengan sektor PDRB. Untuk dan bongkar barang jumlah nilai koefisien korelasinya (r) adalah 0,85 hal korelasinya masing-masing adalah 0,69 dan 0,53. Selanjutnya untuk muat bongkar mempunyai peranan yang sangat kuat dimana nilai koefisien

kota Bau-Bau di bandingkan yang meninggalkan Kota Bau-Bau (penumpang naik), dan dilihat dari segi bongkar muat barang muat barang lebih dominan, dibandingkan dengan bongkar barang yang turun. Dimana hasil-hasil ekonomi wilayah baik dari sektor pertanian, perikanan, dan sektor lainnya masyarakat Kota Bau-Bau lebih memilih untuk menjual hasil produksinya keluar dari kota Bau-Bau.

7. Analisis Arah Pengembangan Pelabuhan Murhum

Analisis arahan pengembangan pelabuhan Murhum (Bau-Bau) diketahui dengan menggunakan analisis SWOT. Pelabuhan Murhum (Bau-Bau) sebagai pelabuhan Nasional dan juga sebagai pelabuhan utama di Pulau Buton yang mempunyai fungsi strategis sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian wilayah di kawasan Indonesia Timur khususnya di Provinsi Sulawesi Tenggara. Kota Bau-Bau memiliki potensi sumber daya alam sehingga pengembangan pelabuhan dengan pendekatan wilayah maritim mampu mendorong aktivitas ekonomi sekaligus menjadi urat nadi perekonomian.

Secara umum kondisi yang ingin dicapai dalam penyelenggaraan Pelabuhan Murhum adalah aktifitas pelabuhan yang berjalan dengan baik, aman, tertib dan lancar sesuai sesuai dengan kemampuan fasilitas pelabuhan yang tersedia.

Faktor-faktor analisis SWOT Pelabuhan Murhum adalah sebagai

berikut:

a) Kekuatan (*strengths*):

1. Dapat mengakomodasi kapal besar dimana kedalaman laut di Pelabuhan Murhum adalah 7 m sampai 31 m di sepanjang dermaga;
2. Tempat penumpukan peti kemas yang cukup luas;
3. Kondisi jalan di dalam wilayah pelabuhan yang baik memudahkan aksesibilitas di dalam pelabuhan;
4. Secara umum perairan Pelabuhan Murhum tenang karena terhindar dari gelombang dan angin.

b) Kelemahan (*weaknesses*):

1. Fasilitas bongkar muat yang belum memadai berupa forklift dan mobil crane

2. Tidak Tersedianya gudang

3. Tidak terbnyanya administrasi pelabuhan

4. Ruang parkir yang terbatas

5. Minimnya fasilitas penerangan

6. Ruangan tungku belum memadai

7. Lahan Pelabuhan Murhum sangat terbatas sehingga sulit untuk melakukan pengembangan jangka panjang.

c) Peluang (*opportunities*):

1. Pelabuhan Murhum merupakan satu-satunya pelabuhan utama di Pulau Buton khususnya Kota Bau-Bau;

2. Jarak yang dekat dengan pusat kota yang menjadi simpul aktifitas ekonomi di Kota Bau-Bau

- d) Ancaman (*threats*):
3. Kota Bau-Bau memiliki potensi sumber daya alam yang berlimpah
 4. Terletak pada jalur pelayaran dari dan ke kawasan Indonesia Timur.

1. Masih kurangnya tingkat kemanan di kawasan pelabuhan
2. Kondisi pegawai kebanyakan hanya lulus SMA sedangkan tenaga yang dibutuhkan adalah kualifikasi pelaut untuk menjamin kelancaran tugas sehari-hari
3. Tidak adanya hirarkis antara pusat-pusat kegiatan yang lebih besar ke pusat-pusat kegiatan yang lebih kecil
4. Tidak adanya efisiensi produksi dan efisiensi alokasi dari hasil-hasil potensi sumber daya alam

5. Alih fungsi lahan disekitar kawasan pelabuhan dengan adanya reklamasi pantai dan aktivitas guna lahan budidaya rumput laut.

Adapun pembobotan faktor strategis internal dan faktor strategis eksternal pada Pelabuhan Murhum diuji melalui metode penilaian yang didasarkan pada standar indeks bobot kualitatif dan kuantitatif dengan indeks bobot sebagai berikut :

Tabel 4.32
Standar Indeks Bobot Kualitatif dan Kuantitatif
Berdasarkan Parameter Strategis

No	Tingkat Kualitatif	Tingkat Kuantitatif
1	Sangat Kuat	4
2	Kuat	3
3	Rata-Rata	2
4	Lemah	1

Sumber : Freddy Rangkuli, 2001

Berdasarkan standar pembobotan diatas maka dapat diketahui nilai strategis dari faktor-faktor internal dan faktor-faktor eksternal dari Pelabuhan Murhum. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.33

Analisis Faktor Strategis Internal (IFAS)

No	Faktor-Faktor Strategis	Bobot (%)	Nilai	Score
	Kekuatan :			
1.	- Dapat mengakomodasi kapal besar dimana kedalaman laut di Pelabuhan Murhum adalah 7 m sampai 31 m di sepanjang dermaga;	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	- Secara umum perairan Pelabuhan Murhum tenang karena terhindar dari gelombang dan angin	10 %	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	- Kondisi jalan di dalam wilayah pelabuhan yang baik memudahkan aksesibilitas di dalam pelabuhan;	5%	3	$0,05 \times 3 = 0,15$
	- Tempat penumpukan peti kemas yang cukup luas	5%	3	$0,05 \times 3 = 0,15$
	Jumlah	35 %		1,20
2.	Kelemahan :			
	- Fasilitas bongkar muat yang belum memadai berupa forklift dan mobil crane	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	- Pergudangan belum mencukupi	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	- Tidak terbnyanya administrasi pelabuhan	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	- Ruang parkir yang terbatas	5%	2	$0,05 \times 2 = 0,1$
	- Minimnya fasilitas penerangan;	5%	3	$0,05 \times 3 = 0,15$
	- Ruangan tunggu belum memadai	5%	3	$0,05 \times 3 = 0,15$
	- Lahan Pelabuhan Murhum sangat terbatas sehingga sulit untuk melakukan	15 %	4	$0,15 \times 4 = 0,6$

No	Faktor-Faktor Strategis	Bobot (%)	Nilai	Score
	pengembangan jangka panjang.			
	Jumlah	65%		1,90
	Total	100%		3,10

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 4.34
Analisis Faktor Strategis Eksternal (EFAS)

No	Faktor-Faktor Strategis	Bobot (%)	Nilai	Score
1.	Peluang :			
	- Pelabuhan Murhum merupakan satu-satunya pelabuhan utama Pulau Buton khususnya Kota Bau-Bau	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	- Jarak yang dekat dengan pusat kota yang menjadi simpul aktifitas ekonomi di Kota Bau-Bau;	5%	3	$0,05 \times 3 = 0,15$
	- Kota Bau-Bau memiliki potensi sumber daya alam yang berlimpah;	10%	4	$0,1 \times 4 = 0,4$
	- Terletak pada jalur pelayaran dari dan ke kawasan Indonesia Timur;	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	Jumlah	40%		1,45
2.	Ancaman			
	- Masih kurangnya tingkat keamanan dikawasan pelabuhan	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	- Kondisi pegawai kebanyakan hanya lulus SMA sedangkan tenaga yang dibutuhkan adalah kualifikasi pelaut untuk menjamin kelancaran tugas sehari-hari;	10%	2	$0,1 \times 2 = 0,2$
	- Tidak adanya hirarkis antara pusat-pusat kegiatan yang lebih besar ke pusat-pusat kegiatan yang lebih kecil;	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	- Tidak adanya efisiensi produksi dan efisiensi alokasi dari hasil-hasil potensi sumber daya alam;	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	- Ailih fungsi lahan disekitar kawasan pelabuhan dengan adanya reklamasi pantai dan aktivitas guna lahan budidaya rumput laut	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	Jumlah	60%		2,00
	Total	100%		3,45

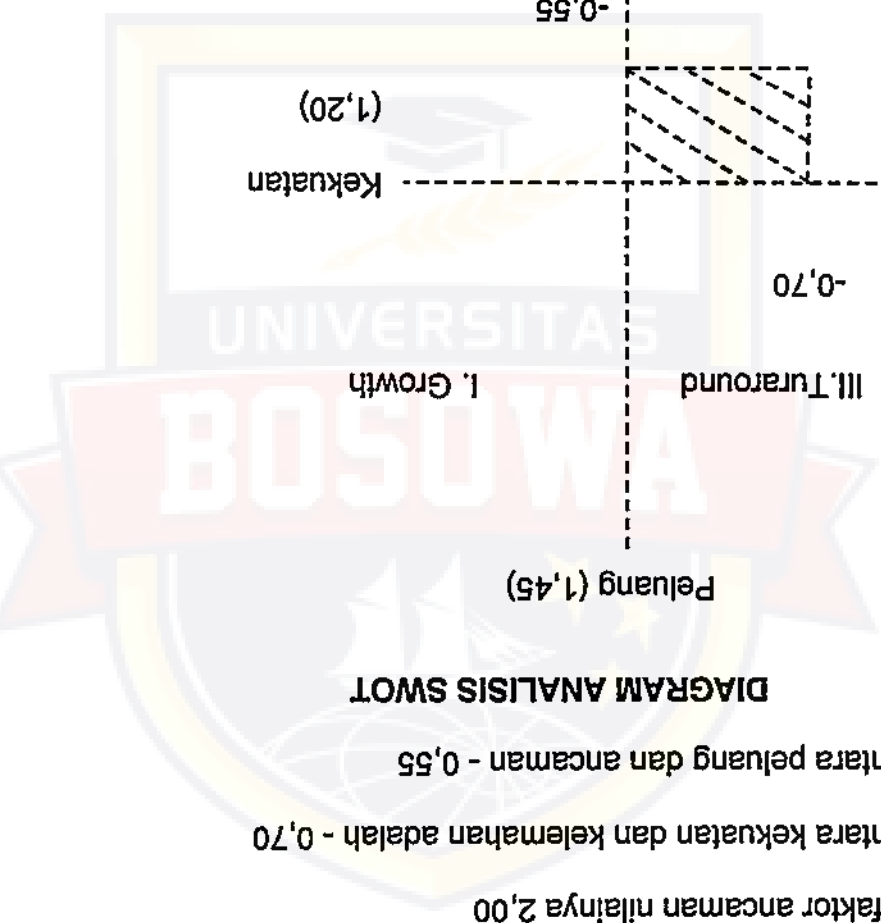


DIAGRAM ANALISIS SWOT

1. Faktor-faktor kekuatan nilainya adalah 1,20
2. Faktor-faktor kelemahan nilainya adalah 1,90
3. Faktor – faktor peluang nilainya adalah 1,45
4. Faktor – faktor ancaman nilainya 2,00
5. Selisih antara kekuatan dan kelemahan adalah - 0,70
6. Selisih antara peluang dan ancaman - 0,55

Dari hasil hasil analisis diatas menunjukkan bahwa :

Sumber : Hasil Analisis

Sumber : Hasil Analisis Data IFAS dan EFAS diPelabuhan Murhum

Dari diagram SWOT diatas berada di kuadran IV (*defensive*), ini merupakan situasi yang tidak sangat menguntungkan, Pelabuhan Murhum menghadapi berbagai ancaman dan kelemahan untuk itu strategi yang menjadi prioritas adalah strategi bertahan (*defensive strategy*).
Selanjutnya penggabungan faktor strategis internal (IFAS) maupun faktor strategis eksternal (EFAS) maka formulasi strategis disusun menggunakan TOWS Matriks.

Tabel 4.35
TOWS Matriks

<p>Kelemahan (weaknesses)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fasilitas bongkar muat yang belum memadai berupa forklift dan mobil crane 2. Pergudangan belum mencukupi 3. Tidak terdinya administrasi pelabuhan 4. Ruang parkir yang terbatas 5. Minimnya fasilitas penerangan 6. Ruangan tunggu belum memadai 7. Lahan Pelabuhan Murhum sangat terbatas sehingga sulit untuk melakukan pengembangan jangka panjang. 	<p>Kekuatan (strengths)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kedalaman Pelabuhan Murhum adalah 7 m sampai 31 m di sepanjang dermaga 2. Tempat penumpukan peti kemas yang cukup luas; 3. Kondisi jalan di dalam wilayah pelabuhan yang baik memudahkan aksesibilitas di dalam pelabuhan; 4. Secara umum perairan Pelabuhan Murhum tenang karena terhindar dari 	<p>Internal</p>
--	---	------------------------

<p>WO Strategy</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengadaan fasilitas bongkar muat berupa mobil crane dan forklift 2. Menambahkn kapasitas gudang di kawasan pelabuhan 3. Peningkatan pelayanan administrasi pelabuhan dengan pegawai-pegawai yang mempunyai keahlian dibidangnya 4. Memperluas dan penataan kembali lahan parkir 5. Menambahkan kapasitas ruang tunggu penumpang 6. Penambahan lampu penerangan didermaga 	<p>SO Strategy</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penambahan pembangunan dermaga untuk kapal 2. Mengganti fasilitas berlabuh 3. Meningkatkan kapasitas gudang di kawasan pelabuhan 4. Meningkatkan pelayanan administrasi pelabuhan dengan pegawai-pegawai yang mempunyai keahlian dibidangnya 5. Memperluas dan penataan kembali lahan parkir 6. Penambahan kapasitas ruang tunggu penumpang 7. Penambahan lampu penerangan didermaga 	<p>Opportunities</p> <p>Labuhan Murhum merupakan satu-satunya pelabuhan utama Pulau Sabon khususnya Kota Labuhan yang dekat dengan sat kota yang menjadi pusat aktivitas ekonomi di Labuhan Murhum</p>
	<p>gelombang dan angin</p>	

<p>1. Pembuatan regulasi tentang kawasan pelabuhan supaya tidak terjadi alih fungsi lahan di kawasan pelabuhan.</p> <p>WT Strategy</p>	<p>1. Memberikan kesempatan untuk mengikuti pendidikan dan pelatihan untuk pengembangan profesionalisme dan kompetensi keterampilan</p> <p>ST Strategy</p>	<p>1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan dikawasan pelabuhan</p> <p>ST Strategy</p>
<p>7. Memperluas lahan kawasan pelabuhan</p>		

Berdasarkan tahapan hasil analisis SWOT pada diagram dan tabel diatas, maka terdapat beberapa strategi arahan pengembangan Pelabuhan Murhum dengan pendekatan skala prioritas adalah memilih strategi WT sebagai strategi yang disusun dengan meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman yaitu :

- Pembuatan regulasi tentang kawasan pelabuhan supaya tidak terjadi alih fungsi lahan di kawasan pelabuhan. Pembuatan regulasi ini berupa pembuatan Zoning Regulation Kawasan Pelabuhan yang tidak bertentangan dengan peraturan-peraturan Tata Ruang lainnya baik dari RTRW Kota Bau-Bau maupun peraturan tata ruang lainnya.

: Hasil Analisis

		<p>dukasi dan efisiensi dari hasil-hasil; ensi sumber daya alam; fungsi lahan disekitar kawasan pelabuhan gan adanya reklamasi tai dan aktivitas guna an bididaya rumput laut</p>
--	--	---

analisis swot yang diprioritaskan adalah sebagai berikut:

2. Adapun arahan pengembangan pelabuhan Murhum dilihat dari hasil kawasan daerah kepulauan Indonesia.

Juga dipengaruhi oleh keberadaan pelabuhan Murhum untuk melayani struktur ekonomi di Kota Bau-Bau dalam peningkatan pemanfaatannya maupun wisata alam yang merupakan penyumbang tertinggi dalam perikanan, kehutanan, pertambangan, pariwisata baik wisata bahari di Kota Bau-Bau berupa pertanian, perkebunan, kelautan dan ekonomi di Kota Bau-Bau. Potensi-potensi sumberdaya alam yang ada memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan pendapatan dan naik-turun penumpang setiap tahunnya semakin meningkat dan kuat sehingga dapat mempengaruhi aktivitas bongkar muat barang pelabuhan untuk kunjungan kapal mempunyai peranan yang sangat menunjang pengembangan wilayah di Kota Bau-Bau. Aktifitas 1. Keberadaan pelabuhan Murhum memiliki peranan yang kuat dalam Bau dilihat dengan PDRB nya maka dapat disimpulkan bahwa:

wilayah Kota Bau-Bau kaitannya dengan pendapatan ekonomi Kota Bau- penelitian yaitu peranan pelabuhan Murhum terhadap pengembangan Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan dengan judul

A. Kesimpulan

PENUTUP

BAB V

a. Pembuatan regulasi tentang kawasan pelabuhan supaya tidak terjadialih fungsi lahan di kawasan pelabuhan. Pembuatan regulasi ini berupa pembuatan Zoning Regulation Kawasan Pelabuhan yang tidak bertentangan dengan peraturan-peraturan Tata Ruang lainnya baik dari RTRW Kota Bau-Bau maupun peraturan tata ruang lainnya.

B. Saran

Adapun saran dari penulis guna meningkatkan peranan pelabuhan Bau-Bau secara optimal terhadap pengembangan wilayah kota Bau-Bau dan dapat dijadikan sebagai masukan bagi pihak-pihak yang terlibat dalam pengelolaan pelabuhan Murhum termasuk pemerintah daerah Kota Bau-Bau dan juga masyarakat adalah sebagai berikut:

1. Bagi pemerintah Kota Bau-Bau untuk mengupayakan sekaligus untuk memperbaiki kawasan pelabuhan untuk mendorong peningkatan aktifitas pelabuhan dalam meningkatkan pendapatan ekonomi di Kota Bau-Bau

2. Bagi pengelola pelabuhan dan pemerintah, perlu adanya pengelolaan yang baik dengan pendekatan yang profesional dengan membuat regulasi kawasan pelabuhan dan membuat analisis mengenai dampak lingkungan (AMDAL) untukantisipasi sedini mungkin terhadap dampak dari aktifitas pelabuhan.

3. Bagi mahasiswa, melanjutkan penelitian pelabuhan Bau-Bau dengan pendekatan ilmu yang lebih rinci sehingga bias menjadi bahan pertimbangan dan dasar kebijakan dalam pengelolaan pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahadjo. 2005. *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Adji, Sakli Adisasmita. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bau-Bau. 2013. *Rencana Tata Ruang Wilayah 2011-2030 (RTRW)*. Badan Pusat Statistik Kota Bau-Bau. 2013. *Kota Bau-Bau Dalam Angka 2012 dan 2013*.
- Dinas Tata Kota dan Bangunan Kota Bau-Bau. 2013. *Peraturan Daerah Kota Bau-Bau Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bau-Bau Tahun 2011-2030*
- Dinas Perhubungan Kota Bau-Bau. 2013
- Djakpermana, RD. 2010. *Pengembangan Wilayah melalui Pendekatan Kesteman*. Bogor : Penerbit IPB Press.
- Kramadibrata, Soedjono. 2002. *Perencanaan Pelabuan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Keputusan Menteri Perhubungan No : KM 53 Tahun 2002 tentang *Tatanan Kepelabuhan Nasional*
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 414 Tahun 2013 tentang *Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional*
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi : untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 62 Tahun 2010 tentang *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang *Kepelabuhanan*

Rangkuti, Freddy. 2011. *SWOT Balanced Scorecard*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.

Rustiadi, Erman, dkk. 2009. *Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Syabandar Kota Bau-Bau. 2013.

Triatmodjo, Bambang. 2009. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta : Penerbit Beta Offset Yogyakarta.

Undang-Undang No 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang

Majalah Investor Daily edisi Selasa, 22 Februari 2011

http // Pelabuhantelukbayur.blogspot.com

http //jonathansarwono.info/korelasi/korelasi.htm

