

**PERAN DAN STRATEGI TRANSPORTASI LAUT
TERHADAP KONEKTIVITAS ANTARWILAYAH
DI KABUPATEN BANGGAI LAUT
PROVINSI SULAWESI TENGAH**

TESIS

ANWAR R. SAPPE

4616102022



**Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar
Magister**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
2019**

HALAMAN PENGESAHAN

1. Judul : Peran dan Strategi Transportasi Laut Terhadap Konektivitas Antarwilayah Di Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah
2. Nama Mahasiswa : Anwar R. Sappe
3. NIM : 4616102022
4. Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyetujui,
Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Ir. Murshal Manaf, MT


Dr. Ir. Syafri, M.Si.

Mengetahui,

Direktur Program Pascasarjana

Ketua Program Studi PWK


Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si.
NIDN. 09-1301-7402


Dr. Ir. Syafri, M.Si.
NIDN. 09-0507-6804

HALAMAN PENERIMAAN

Pada Hari/Tanggal : Sabtu, 7 September 2019

Tesis Atas Nama : Anwar R. Sappe

NIM : 4616102022

Telah Diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota.

PANITIA UJIAN TESIS

Ketua : Dr. Ir. Murshal Manaf, MT. (.....)

(Pembimbing I)

Sekretaris : Dr. Ir. Syafri, M.Si. (.....)

(Pembimbing II)

Anggota : 1. Dr. H. M. Iqbal Suhaeb, SE., MT. (.....)

2. Dr. Qadriathi Dg. Bau, S.T., M.Si. (.....)

Makassar, 9 September 2019

Direktur Program Pascasarjana

Universitas Bosowa


Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si.

NIDN. 09-1301-7402

PERNYATAAN KEORISINILAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Mahasiswa : Anwar R. Sappe
NIM : 4616012022
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas : Bosowa Makassar

Menyatakan bahwa tesis yang berjudul “Peran dan Strategi Transportasi Laut Terhadap Konektivitas Antarwilayah Di Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah” ini benar-benar merupakan hasil karya penulis sendiri, dan bukan merupakan duplikasi hasil pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa sebagian atau secara keseluruhan tesis ini adalah merupakan duplikat, tiruan, atau hasil karya orang lain, maka tesis dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum dan penulis bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 17 Oktober 2019

Yang menyatakan,



Anwar R. Sappe

ABSTRAK

Anwar R. Sappe, 2019 “*Peran dan Strategi Transportasi Laut Terhadap Konektivitas Antarwilayah Di Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah*”. Dibimbing oleh : **Murshal Manaf dan Syafri**

Kabupaten Banggai Laut merupakan kabupaten bahari atau kepulauan sehingga dibutuhkan layanan sarana-prasarana transportasi laut yang memadai serta terkoneksi ke seluruh pulau-pulau. Pertumbuhan ekonomi wilayah yang cukup lambat di Kabupaten Banggai Laut diduga salah satu penyebabnya adalah rendahnya tingkat konektivitas antarwilayah. Membangun wilayah kepulauan salah satu diantaranya adalah dengan mengukur tingkat konektivitas transportasi laut pada wilayah tersebut, sehingga dapat dirumuskan strategi-strategi dalam rangka mengembangkan wilayah tersebut.

Tujuan pertama penelitian ini adalah mengetahui peranan transportasi laut terhadap konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut yang dianalisis menggunakan metode indeks konektivitas. Tujuan kedua adalah merumuskan strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut dengan menggunakan analisis SWOT. Variabel independen yang digunakan yaitu sistem kegiatan (X_1), sistem jaringan (X_2), sistem pergerakan (X_3), dan sistem kelembagaan (X_4) dengan variabel dependen adalah peran transportasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut terdiri dari tiga klasifikasi yaitu tingkat konektivitas yang tinggi terjadi di Pulau Bokan, karena terdapat tiga titik pelayaran dari Pulau Bokan yang menuju ke satu titik tujuan. Tingkat konektivitas yang sedang terjadi di Pulau Banggai dan Pulau Bangkurung, karena terdapat enam titik pelayaran dari Pulau Banggai yang menuju ke tiga titik tujuan serta dua titik pelayaran dari Pulau Bangkurung yang menuju ke satu titik tujuan. Sedangkan tingkat konektivitas yang rendah terjadi di Pulau Labobo, sebab hanya terdapat satu titik pelayaran dari Pulau Labobo yang menuju ke satu titik tujuan. Strategi-strategi yang dirumuskan untuk pengembangan transportasi laut antara lain menarik investasi swasta dan menggunakan kewenangan daerah untuk mendorong pemerintah provinsi, pusat, maupaun swasta dalam membangun sarana-prasarana transportasi laut lokal, mengembangkan jaringan/rute pelayaran, mengatasi konflik tata ruang dan transparansi pengelolaan anggaran, serta meningkatkan fasilitas dan peralatan keselamatan pelayaran.

Kata Kunci : *Strategi Transpotasi Laut, Konektivitas, Banggai Laut.*

ABSTRACT

Anwar R. Sappe, 2019 *"The Role and Strategy of Sea Transportation Towards Inter-regional Connectivity in Banggai Laut Regency, Central Sulawesi Province"*.
Supervised by: **Murshal Manaf and Syafri**

Banggai Laut Regency is a maritime or archipelago district, so that sea transportation facilities and infrastructure services that are adequate and connected to all islands are needed. It is thought that one of the causes of the slow economic growth in the Banggai Laut Regency is the low level of connectivity between regions. One of the ways to develop islands is to measure the level of connectivity in sea transportation in the region, so that strategies can be formulated in order to develop the region.

The first objective of this research is to determine the role of sea transportation in inter-regional connectivity in Banggai Laut Regency, which was analyzed using the connectivity index method. The second objective is to formulate a strategy for developing sea transportation in supporting inter-regional connectivity in Banggai Laut Regency using SWOT analysis. The independent variable used is the activity system (X_1), network system (X_2), movement system (X_3), and institutional system (X_4) with the dependent variable being the role of transportation.

The results showed that the level of inter-regional connectivity in Banggai Laut Regency consisted of three classifications: a high level of connectivity occurred on Bokan Island, because there were three shipping points from Bokan Island that went to one destination point. The level of connectivity that is happening on Banggai Island and Bangkurung Island, because there are six shipping points from Banggai Island that go to three destination points and two shipping points from Bangkurung Island that go to one destination point. While the low level of connectivity occurs on Labobo Island, because there is only one shipping point from Labobo Island that goes to one destination point. The strategies formulated for the development of sea transportation include attracting private investment and using regional authority to encourage provincial, central, and private governments in building local sea transportation infrastructure, developing shipping networks / routes, overcoming spatial conflicts and transparency in budget management and improving shipping safety facilities and equipment.

Keywords: *Sea Transportation Strategy, Connectivity, Banggai Laut.*

KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah SWT. Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, kami panjatkan puji dan syukur atas kehadiran-Nya yang telah melimpahkan rahmat dan inayah-Nya kepada kami sehingga dapat menyelesaikan penelitian dan penyusunan tesis dengan judul “Peran dan Strategi Transportasi Laut terhadap Konektivitas Antarwilayah Di Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah” Adapun penelitian ini dibuat dengan tujuan dan pemanfaatannya telah kami usahakan semaksimal mungkin tentunya dengan harapan dapat memberikan masukan kepada pemerintah kabupaten/kota khususnya Kabupaten Banggai Laut.

Namun tidak lepas dari semua itu bantuan dari berbagai pihak dan kami menyadari sepenuhnya bahwa ada kekurangan-kekurangan. Oleh karena itu saran dan masukan serta kritikan yang bersifat membangun, sangat kami harapkan sehingga kami dapat menyempurnakan penelitian ini. Tanpa mengurangi rasa hormat kami menghaturkan banyak terima kasih kepada :

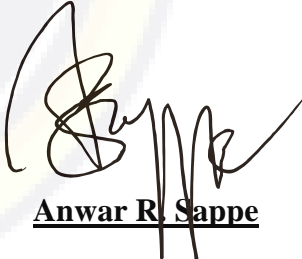
1. Bapak Dr. Ir. Murshal Manaf, MT. selaku Pembimbing I, dan bapak Dr. Ir. Syafri, M.Si. selaku Pembimbing II yang telah bersedia membantu dan mengarahkan kami dalam menyelesaikan tesis ini;
2. Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota bapak Dr. Ir. Syafri, M.Si. beserta seluruh stafnya;
3. Direktur Pascasarjana bapak Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si., beserta segenap staf dan jajarannya;

4. Bapak/Ibu Dosen Pengajar Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah berkenaan mengajarkan ilmu yang dimiliki sehingga kami menjadi semakin paham dengan ilmu perencanaan wilayah dan kota;
5. Masyarakat Kabupaten Banggai Laut yang telah bersedia menjadi responden sehingga membantu kami mendapatkan data untuk menyelesaikan tesis ini;

Akhirnya, kami berharap semoga Tuhan YME membalas segala kebaikan dari anda sekalian. Harapannya tesis ini dapat bermanfaat dan memberikan tambahan pengetahuan, serta dapat menjadi sebuah acuan dalam studi selanjutnya, terutama tentang pembangunan transportasi laut serta konektivitas antarpulau-pulau kecil. Aamiin.

Makassar, 17 Oktober 2019

Penulis



Anwar R. Sappe

DAFTAR ISI

| | Hal. |
|---|-------------|
| HALAMAN SAMPUL | i |
| HALAMAN PENGESAHAN | ii |
| HALAMAN PENERIMAAN | iii |
| PERNYATAAN KEORISINILAN | iv |
| ABSTRAK | v |
| ABSTRACT | vi |
| KATA PENGANTAR | vii |
| DAFTAR ISI | ix |
| DAFTAR TABEL | xii |
| DAFTAR GAMBAR | xv |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 5 |
| C. Tujuan Penelitian | 5 |
| D. Manfaat Penelitian | 5 |
| E. Batasan Penelitian | 6 |
| F. Sistematika Pembahasan | 6 |
| BAB II KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR | |
| A. Pengertian Transportasi | 8 |
| B. Sistem Transportasi Mikro-Makro | 9 |
| C. Teori Gravitasi | 12 |

| | | |
|----|--|----|
| D. | Teori Interaksi Keruangan | 14 |
| E. | Teori Grafik/Konektivitas | 15 |
| F. | Peran Transpotasi dalam Masyarakat | 18 |
| G. | Penelitian Terdahulu | 19 |
| H. | Kerangka Pikir | 24 |

BAB III METODE PENELITIAN

| | | |
|----|-------------------------------|----|
| A. | Pendekatan Penelitian | 26 |
| B. | Objek Penelitian | 26 |
| C. | Populasi dan Sampel | 27 |
| D. | Jenis dan Sumber Data | 28 |
| E. | Teknik Pengumpulan Data | 30 |
| F. | Instrumen Penelitian | 30 |
| G. | Variabel Penelitian | 31 |
| H. | Teknik Analisis Data | 32 |
| I. | Defenisi Operasional | 42 |
| J. | Kerangka Pembahasan | 43 |

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

| | | |
|----|--|----|
| A. | Gambaran Umum Kabupaten Banggai Laut | 45 |
| 1. | Aspek Fisik Dasar Wilayah | 45 |
| 2. | Aspek Demografi | 65 |
| 3. | Aspek Sosial dan Ekonomi | 68 |
| 4. | Aspek Transportasi | 72 |

| | | |
|--------------------------------|--|-----|
| B. | Gambaran Peran Transportasi Laut Terhadap Konektivitas Antarwilayah | 75 |
| C. | Analisis Strategi Pengembangan Transportasi Laut Dalam Mendukung Konektivitas Antarwilayah Menggunakan Metode SWOT | 80 |
| 1. | Analisis Konektivitas Antarwilayah | 81 |
| 2. | Pembahasan Hasil Analisis Konektivitas Antarwilayah | 82 |
| D. | Analisis Strategi Pengembangan Transportasi Laut Dalam Mendukung Konektivitas Antarwilayah Menggunakan Metode SWOT | 86 |
| 1. | Identifikasi Faktor Internal dan Eksternal | 87 |
| 2. | Tahap Masukan (<i>Input Stage</i>) | 88 |
| 3. | Tahap Penggabungan (<i>Matching Stage</i>) | 93 |
| 4. | Tahap Pengambilan Keputusan | 98 |
| BAB V PENUTUP | | |
| A. | Kesimpulan | 100 |
| B. | Saran | 101 |
| DAFTAR PUSTAKA | | 102 |
| LAMPIRAN – LAMPIRAN | | |
| 1. | Kuesioner Penelitian | |
| 2. | Tabel Hasil Kuesioner Penelitian | |
| 3. | Tabel Analisis QSPM | |
| 4. | Riwayat Penulis | |

DAFTAR TABEL

| | Hal. |
|--|-------------|
| Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu | 20 |
| Tabel 3.1. Variabel dan Indikator Penelitian..... | 32 |
| Tabel 3.2. Matriks IFE | 35 |
| Tabel 3.3. Mantriks EFE | 36 |
| Tabel 3.4. Matriks SWOT | 39 |
| Tabel 3.5. Matriks Analisis SQPM | 41 |
| Tabel 4.1. Luas Wilayah Darat dan Laut Menurut Kecamatan di Kabupaten Banggai Laut | 46 |
| Tabel 4.2. Kondisi Ketinggian dan Kelerengan di Kabupaten Banggai Laut | 49 |
| Tabel 4.3. Klasifikasi Tanah (Soil Taxonomy PPT, 1998) di Kabupaten Banggai Laut | 53 |
| Tabel 4.4. Rata – Rata Suhu dan Kelembaban Udara Menurut Bulan Pada Stasiun Meteorologi Syukran A. Amir Luwuk Tahun 2017 | 60 |
| Tabel 4.5. Rata – Rata Tekanan Udara, Kecepatan Angin, dan Penyinaran Matahari Menurut Bulan Pada Stasiun Meteorologi Syukran A. Amir Luwuk Tahun 2017 | 60 |
| Tabel 4.6. Rata – Rata Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Bulan Pada Stasiun Meteorologi Syukran A. Amir Luwuk Tahun 2017 | 61 |

| | |
|---|----|
| Tabel 4.7. Penggunaan Lahan Makro di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2019 | 63 |
| Tabel 4.8. Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2015-2017 | 65 |
| Tabel 4.9. Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017 | 67 |
| Tabel 4.10. Jumlah Penduduk Berumur 15 Tahun Keatas Menurut Jenis Kegiatan Selama Seminggu yang Lalu dan Jenis Kelamin di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017 | 67 |
| Tabel 4.11. Garis Kemiskinan dan Penduduk Miskin di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2010–2017 | 68 |
| Tabel 4.12. Penduduk Usia 15 Tahun ke Atas yang Bekerja Menurut Lapangan Usaha dan Jenis Kelamin di Kabupaten Banggai Kepulauan Tahun 2017 | 69 |
| Tabel 4.13. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Banggai Laut (juta rupiah) Tahun 2014–2017 | 70 |
| Tabel 4.14. Rata-rata Pengeluaran Per Kapita dalam Setahun di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017 | 71 |
| Tabel 4.15. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Menurut Kabupaten/ Kota Di Provinsi Sulawesi Tengah Tahun 2013 – 2017 | 71 |
| Tabel 4.16. Panjang Jalan Menurut Kondisinya di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017 | 72 |

| | |
|---|----|
| Tabel 4.17. Jumlah Moda Transportasi Laut di Kabupaten Banggai | |
| Laut Tahun 2017 | 73 |
| Tabel 4.18. Jumlah Tanggapan Responden Terhadap Variabel | |
| Berdasarkan Sub Variabelnya Tahun 2019 | 77 |
| Tabel 4.19. Rute dan Titik Tujuan Transportasi Laut di Kabupaten | |
| Banggai Laut Tahun 2017 | 81 |
| Tabel 4.20. Nilai Indeks dan Tingkat Konektivitas Antarwilayah di | |
| Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017 | 82 |
| Tabel 4.21. Matriks IFAS dari Strategi Pengembangan Transportasi | |
| Laut dalam Mendukung Konektivitas Antarwilayah | |
| (Pulau) di Kabupaten Banggai Laut | 89 |
| Tabel 4.22. Matriks EFAS dari Strategi Pengembangan Transportasi | |
| Laut dalam Mendukung Konektivitas Antarwilayah | |
| (Pulau) di Kabupaten Banggai Laut | 90 |
| Tabel 4.23. Matriks SWOT | 95 |
| Tabel 4.24. Hasil Analisis QSPM | 99 |

DAFTAR GAMBAR

| | Hal. |
|--|-------------|
| Gambar 2.1. Sistem Transportasi Makro | 12 |
| Gambar 2.2. Bagan Kerangka Pikir Penelitian | 25 |
| Gambar 3.1. Kerangka Analisis Perumusan Strategi..... | 33 |
| Gambar 3.2. Analisis Internal - Eksternal | 37 |
| Gambar 3.3. Diagram Analisis SWOT | 38 |
| Gambar 3.4. Kerangka Pembahasan Penelitian | 44 |
| Gambar 4.1. Peta Orientasi Kabupaten Banggai Laut | 47 |
| Gambar 4.2. Peta Administrasi Kabupaten Banggai Laut | 48 |
| Gambar 4.3. Peta Topografi Kabupaten Banggai Laut | 50 |
| Gambar 4.4. Peta Kemiringan Kabupaten Banggai Laut | 51 |
| Gambar 4.5. Peta Geologi Kabupaten Banggai Laut | 55 |
| Gambar 4.6. Peta Jenis Tanah Kabupaten Banggai Laut | 56 |
| Gambar 4.7. Peta Daerah Aliran Sungai Kabupaten Banggai Laut | 58 |
| Gambar 4.8. Peta Curah Hujan Kabupaten Banggai Laut | 62 |
| Gambar 4.9. Peta Penggunaan Lahan Kabupaten Banggai Laut | 64 |
| Gambar 4.10. Peta Kepadatan Penduduk Kabupaten Banggai Laut | 66 |
| Gambar 4.11. Peta Alur Pelayaran Laut Kabupaten Banggai Laut | 74 |
| Gambar 4.12. Analisi Internal dan Eksternal | 91 |
| Gambar 4.13. Diagram Kuadran Analisi SWOT | 92 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Interkoneksi spasial antar pulau-pulau dalam dan di luar gugus pulau dapat berbentuk aktivitas transportasi hasil wilayah dan kebutuhan masyarakat dalam bentuk barang. Perencanaan sistem transportasi kepulauan yang efisien, hendaknya bertolak dari dimensi pengembangan wilayah gugus pulau, yaitu wilayah kepulauan atau gugus pulau yang terdiri atas himpunan pulau-pulau yang relatif besar dan pulau-pulau kecil.

Hambatan pengembangan gugus pulau atau penduduk relatif kecil dan tersebar pada pulau-pulau di sejumlah pulau. Kondisi geografis, demografis dan transportasi laut terbatas. Transportasi sangat penting peranannya bagi daerah baik itu perdesaan atau daerah semi urban atau urban di negara-negara yang sedang berkembang, karena menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Akses terhadap informasi, pasar, dan jasa masyarakat dan lokasi tertentu, serta peluang-peluang baru kesemuanya merupakan kebutuhan yang penting dalam proses pembangunan. Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai

prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil sehingga tercipta pemerataan pembangunan.

Menurut Morlok (1988), akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dihantarkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum.

Hurst (1974), dikutip oleh Armin Atmajaya (2011) mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya sistem transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda. Transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih meningkat.

Kabupaten Banggai Laut merupakan kabupaten bahari dengan luas laut sekitar 6.671,32 km² atau sekitar 72,83% dari luas keseluruhan. Terdiri dari beberapa pulau, yang saling berhubungan dalam kegiatan sosial, ekonomi dan pemerintahan. Ada tujuh (7) kecamatan yang tersebar di empat (4) pulau inti, masing-masing terdapat empat (4) kecamatan di Pulau Banggai sebagai pulau terbesar dan tiga (3) kecamatan masing-masing berada pada Pulau Bangkurung (Kec. Bangkurung), Pulau Labobo (Kec. Labobo) dan Pulau Bokaan (Kec. Bokaan). (Sumber : Kabupaten Banggai Laut dalam Angka, Tahun 2018).

Terbatasnya moda transportasi laut yang menghubungkan empat (4) pulau besar yang ada di Kabupaten Banggai Laut sangat mempengaruhi pola aktifitas masyarakat secara ekonomi dan sosial serta lambatnya proses pembangunan pada wilayah tersebut. Selain itu, belum tersedianya pelabuhan penyeberangan antardaerah di Kabupaten Banggai Laut juga mempengaruhi mobilitas sosial ekonomi masyarakat.

Pengembangan wilayah Kabupaten Banggai Laut cenderung melambat. Hal terlihat dari pertumbuhan (*growth*) ekonomi Kabupaten Banggai Laut yang selama lima (5) tahun terakhir malah mengalami penurunan (*degradasi*). BPS Kabupaten Banggai Laut mencatat PDRB per kapita di Kabupaten Banggai Laut periode 2012 adalah 1.782.050 (juta/kapita) dan mengalami kenaikan di tahun 2013 menjadi 1.880.125 (juta/kapita), atau mengalami pertumbuhan 5,50% dari tahun sebelumnya. Selanjutnya mengalami pertumbuhan yang cukup di tahun 2013 yaitu 0,63% atau mengalami

kenaikan Rp. 98.075,- menjadi Rp.1.880.125,- di tahun 2013. Di periode tahun 2016 ada pertumbuhan 0,75% dari tahun sebelumnya yaitu Rp.1.910.900,-. Hal ini menunjukkan ada Pengembangan Wilayah, meskipun cenderung lambat, dikarenakan pertumbuhan dibawah 1%.

Pertumbuhan wilayah yang cenderung melambat ini diduga merupakan dampak dari interaksi keruangan dan mobilisasi/distribusi barang yang cenderung melemah. Hal tersebut didukung oleh pendapat (K. J. Kansky, 1963 dalam Fithra, 2017) dengan teorinya yang menyatakan bahwa kekuatan interaksi ditentukan dengan Indeks Konektivitas. Semakin tinggi nilai indeks, semakin banyak jaringan jalan yang menghubungkan kota-kota atau wilayah yang sedang dikaji. Hal ini tentunya berpengaruh terhadap potensi pergerakan manusia, barang, dan jasa karena prasarana jalan sangat memperlancar tingkat mobilitas antarwilayah.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penulis merasa perlu untuk mengambil judul penelitian "Peran dan Strategi Transportasi Laut dalam Konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah" dengan harapan bahwa hasil penelitian ini bisa menjadi salah satu rujukan atau bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah dalam merumuskan konsep perencanaan wilayah dan kota di Kabupaten Banggai Laut, lebih khususnya strategi pengembangan konektivitas transportasi laut antarwilayah yang mendukung pertumbuhan perekonomian di kabupaten dan kecamatan yang ada di Kabupaten Banggai Laut.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana peran transportasi laut terhadap konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut?
2. Bagaimana strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Menganalisis peran transportasi laut terhadap konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut.
2. Merumuskan strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini sekiranya dapat bermanfaat bagi banyak elemen, baik di bidang akademik, bagi pemerintah, dan juga bagi peneliti sendiri. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Secara akademis (keilmuan) diharapkan dapat menambah khazanah ilmu perencanaan wilayah terutama dibidang pengembangan transportasi laut antarwilayah.
1. Secara praktis (guna laksana) diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi para pembuat kebijakan terkait pengembangan transportasi laut dalam membangun konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut.

E. Batasan Penelitian

Peneliti menyadari akan adanya keterbatasan waktu serta kemampuan, maka peneliti memandang perlu adanya batasan masalah agar fokus dan jelas.

Batasan yang dimaksud adalah :

1. Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

Wilayah penelitian berada di Kabupaten Banggai Laut, Propinsi Sulawesi Tengah. Dengan pertimbangan terdapat interaksi antar empat pulau yang saling berkoneksi yakni Pulau Banggai, Pulau Bangkurung, Pulau Labobo, dan Pulau Bokan

2. Ruang Lingkup Materi Penelitian

Mencakup peranan transportasi laut terhadap konektivitas antarwilayah serta merumuskan strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah.

F. Sistematika Pembahasan

Untuk lebih memudahkan penulisan ini agar sistematis, maka diuraikan dalam bentuk sistematika pembahasan yang secara garis besar menguraikan bab dan sub bab dalam penulisan tugas akhir ini, sebagai berikut ;

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, batasan penelitian dan sistematika pembahasan itu sendiri.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Pada bab ini menguraikan tentang teori dan pendapat para ahli yang relevan dalam penulisan ini seperti pengertian transportasi, sistem konektivitas, faktor-faktor dalam pengembangan Infrastruktur dan perkembangan konsep/teori tentang pengembangan Wilayah.

BAB III METODELOGI PENELITIAN

Pada bab ini menguraikan tentang pertimbangan pemilihan lokasi, jenis dan sumber data, variable penelitian, metode analisis, definisi operasional dan kerangka pikir.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan hasil penelitian berupa gambaran umum wilayah penelitian, gambaran tentang peran transportasi terhadap konektivitas antarwilayah, analisis tingkat konektivitas antarwilayah, serta perumusan strategi pengembangan transportasi laut dalam menghubungkan konektivitas antarwilayah.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan hasil penelitian serta saran yang dibutuhkan terkait hasil penelitian tersebut.

BAB II

KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR

A. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan *derived demand* dan mempunyai ciri tidak mengenal batas wilayah administratif, sehingga tidak bisa dipisahkan atas dasar suatu wilayah administratif tertentu. Dalam memandang suatu wilayah, transportasi menempatkan wilayah sebagai sarana untuk mencapai tujuan atau suatu model untuk mempelajari dunia nyata. Sistem transportasi berfungsi secara utuh apabila memberikan pelayanan secara efektif dan efisien, sehingga kepentingan berbagai pihak masing-masing dapat dipenuhi (regulator, operator, dan *user*).

Pembangunan transportasi pada tataran nasional, wilayah provinsi, dan kabupaten/kota dapat dilakukan oleh masing-masing, baik pemerintah pusat, pemerintah provinsi maupun pemerintah kabupaten/kota yang berperan merumuskan kebijakan, mengendalikan, dan mengawasi perwujudan tataran transportasi berupa penerapan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi. Pemerintah mempunyai peranan sesuai cakupan kewenangannya masing-masing yaitu berkewajiban menetapkan rencana yang menyeluruh, terpadu, dan tidak terpisahkan (komprehensif-integral) satu sama lain dari komponen dan unsur-unsur yang terkait dalam satu kesatuan sistem dengan proses perencanaan yang berkesinambungan, terukur secara rasional, kontekstual, dan kuantitatif.

Pertumbuhan sektor transportasi akan menjadi barometer pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah secara langsung. Keberhasilan pembangunan sektor transportasi akan menjadi landasan pembangunan nasional yang sekarang ini berbasis pada pengelolaan daerah dalam bentuk otonomi yang lebih luas. Konsekuensinya adalah kesiapan provinsi dan kabupaten/kota untuk penyelenggaraan transportasi sesuai dengan kewenangan masing-masing, yang diharapkan akan lebih baik dibanding dengan sebelum diserahkan oleh pemerintah pusat.

Pengukuran keberhasilan transportasi ini dapat dilakukan dengan penilaian efektivitas dan efisiensi dengan indikator selama, aksesibilitas, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan tepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, aman, tertib, serta polusi rendah. Penyelenggaraan transportasi yang efisien dan efektif merupakan salah satu penentu indikator tingkat kesejahteraan masyarakat.

B. Sistem Transportasi Mikro-Makro

Sebelum membahas pendekatan sistem lebih lanjut, perlu diutarakan tentang pengertian sistem. Banyak ahli yang telah mendalami sistem sesuai dengan kebutuhannya sehingga definisinya pun beragam. Jogiyanto (2005:34) mendefinisikan sistem melalui dua pendekatan, yaitu pendekatan prosedur dan pendekatan komponen. Dengan pendekatan prosedur, sistem didefinisikan sebagai kumpulan dari prosedur-prosedur yang mempunyai tujuan tertentu. Sedangkan dengan pendekatan komponen dapat didefinisikan sebagai

kumpulan dari komponen yang saling berhubungan satu dengan yang lainnya membentuk satu kesatuan untuk mencapai tujuan tertentu.

Selanjutnya pengertian mengenai sistem transportasi dapat dipahami melalui dua pendekatan yaitu: sistem transportasi menyeluruh (makro) serta sistem transportasi mikro yang merupakan hasil pemecahan dari sistem transportasi makro menjadi sistem yang lebih kecil yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi mikro terdiri dari (Tamin, 2008):

1. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan atau tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Besarnya pergerakan sangat berkaitan dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

2. Sistem Jaringan

Sedangkan sistem jaringan merupakan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana/infrastruktur) tempat moda transportasi bergerak. Sistem jaringan meliputi: sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bis, stasiun kereta api, bandara dan pelabuhan laut.

3. Sistem Pergerakan

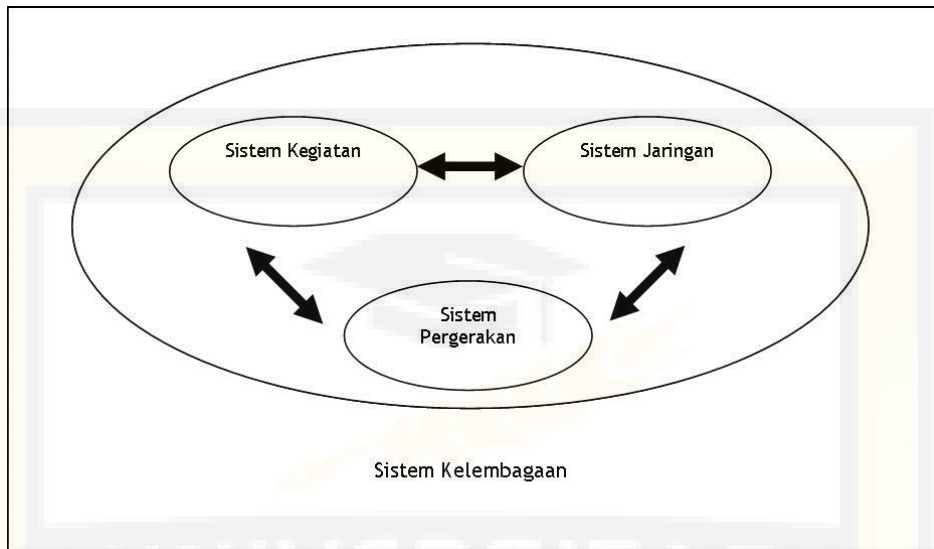
Sistem pergerakan ditimbulkan karena interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan. Sistem pergerakan yang ada merupakan sistem pergerakan orang dan manusia.

4. Sistem Kelembagaan

Sistem kelembagaan merupakan instansi yang mengatur sistem transportasi beserta kebijakan-kebijakan yang mengaturnya.

Sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi. Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga perubahan sistem jaringan akan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Sistem pergerakan memegang peranan penting dalam menampung pergerakan agar tercipta pergerakan yang lancar dan pada akhirnya juga pasti mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada dalam bentuk aksesibilitas dan mobilitas. Ketiga sistem mikro ini saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro. Interaksi antar sistem tersebut dapat membentuk sistem transportasi makro yang dijelaskan dalam gambar berikut (Tamin, 2008).

Gambar 2.1. Sistem Transportasi Makro



Sumber: Tamin (2008)

Dengan demikian, sistem transportasi dapat dipahami melalui dua pendekatan yaitu: sistem transportasi menyeluruh (makro) serta sistem transportasi mikro yang merupakan hasil pemecahan dari sistem transportasi makro menjadi sistem yang lebih kecil yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem tersebut terdiri dari: sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan dan sistem kelembagaan.

C. Teori Gravitasi

Menurut (Reilly, 1929 dalam Hamid, 2015) permodelan yang dapat digunakan dalam melakukan analisis terhadap pola interaksi atau keterkaitan antardaerah atau antar bagian wilayah dengan wilayah lainnya, adalah Model Gravitasi. Dalam hukum gravitasi dikatakan “gaya tarik menarik itu berbanding lurus dengan massa-massanya dan berbanding terbalik dengan kuadrat jaraknya.” Konsep gravitasi ini secara khusus di perkenalkan oleh W.J. Reilly (1929). Model gravitasi dalam bidang geografi dapat di estimasikan

sebagai ukuran arus diantara dua region dengan mengalikan kedua massa dari dua region yang bersangkutan, yang kemudian dibagi oleh kelipatan jarak diantara kedua *region* itu.

Pada bidang geografi, massa tersebut diatas adalah ungkapan jumlah penduduk *region* yang bersangkutan. Selain itu penerapan model ini dalam bidang analisis perencanaan kota adalah dengan anggapan dasar bahwa faktor aglomerasi penduduk, pemusatan kegiatan atau potensi sumber daya alam yang dimiliki, mempunyai daya tarik yang dapat dianalogikan sebagai daya tarik menarik antara 2 (dua) kutub magnet. Kekuatan yang ada pada kedua region merupakan kekuatan yang terjadi akibat keterkaitan-keterkaitan antara wilayah yang di sebabkan oleh homogenitas kondisi wilayah. kriteria homogenitas dapat dinyatakan sebagai karakteristik-karakteristik geografis, sosial, dan ekonomi.

Dalam menganalisis Model Interaksi keruangan pendekatan untuk melihat atau menilai hubungan antar daerah yaitu dengan model gravitasi. Disini, daerah dianggap suatu massa. Hubungan antar daerah dipersamakan dengan hubungan antar massa. Massa wilayah juga mempunyai daya tarik, sehingga terjadi pengaruh-mempengaruhi antar daerah sebagai perwujudan kekuatan Tarik menarik antar daerah.

Rumus Model Gravitasi dapat dihitung dengan persamaan sebagai berikut :

$$I = \frac{P_1 \cdot P_2}{d^2}$$

Dimana :

I = Interaksi di antara kedua region

$P^1 P^2$ = Jumlah penduduk masing-masing region

d = Jarak di antara ke dua region

Sumber : Reilly (1929) dalam Hamid (2015)

Dimana kekuatan tarik menarik antara dua benda meningkat mengikuti produk massanya dan berkurang/ berbanding terbalik mengikuti distansi (jarak) antara keduanya.

D. Teori Interaksi Keruangan

Pergerakan penduduk untuk memenuhi kebutuhan ekonomi maupun sosial lainnya, dapat di evaluasi secara geografi. Tingkah-laku manusia dalam bentuk gerak perpindahan tadi, erat hubungannya dengan faktor-faktor geografi pada ruag yang bersangkutan, dalam (Hamid, 2015). Berdasarkan penjelasan tersebut Edward Ullman mensistematiskan faktor yang mendasari interaksi keruangan yaitu :

1. *Region* yang saling melengkapi (*region Complementary*), yaitu adanya region yang berbeda sumber dayanya, di satu pihak surplus dan di lain pihak surplus dan di lain pihak minus. Kondisi ini memberikan kemungkinan terjadinya pengaliran yang besar dan membangkitkan interaksi keruangan yang tinggi intensitasnya.
2. Kesempatan berintervensi (*Intervening Opportunity*), yaitu adanya kemungkinan perantara yang dapat menghambat terjadinya interaksi. Adanya daerah yang dapat berintervensi terhadap dua daerah yang

memungkinkan untuk berinteraksi, yang dapat menghambat proses interaksi keruangan kedua daerah yang disebutkan terakhir. Adanya alternatif sumber daya yang menghalangi atau menghambat arus komoditi diantara dua daerah yang dapat berinteraksi (perdagangan), merupakan kesempatan intervensi yang menghambat interaksi tadi. Jadi, kesempatan intervensi ini dapat menghambat terjadinya interaksi keruangan.

3. Kemudahan transfer atau pemindahan dalam ruang (*Spatial Transferability*), yaitu fungsi jarak yang diukur dalam biaya dan waktu yang nyata, juga termasuk karakteristik yang khusus dari barang yang di transfer. Komoditi tertentu yang dibutuhkan sesuatu daerah dari daerah lain yang tertentu pula, memiliki daya transfer yang tinggi. Jarak yang di tempuh, biaya angkut yang memadai, dan transportasi yang lancar, merupakan kemudahan transfer dalam ruang yang menjamin lancarnya interaksi.

E. Teori Grafik/Konektivitas

Teori Grafik (*Graph Theory*) dikemukakan oleh K.J. Kansky dalam tulisannya yang berjudul *Structure of Transportation Network*. Teori ini diterapkan dalam geografi untuk menentukan batas wilayah secara fungsional berdasarkan arah dan intensitas arus atau interaksi antara wilayah inti dan wilayah di luar inti. Menurutnya, jaringan transportasi merupakan salah satu ciri kekuatan interaksi antar wilayah. Dalam hal ini wilayah yang dihubungkan oleh jaringan transportasi yang kompleks cenderung memiliki pola interaksi keruangan yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan wilayah yang hanya

memiliki jaringan transportasi yang sederhana, seperti jaringan jalan yang lurus tanpa cabang. Besarnya kekuatan interaksi antarwilayah berdasarkan Teori Grafik didasarkan pada perhitungan konektivitas jaringan transportasi dengan menggunakan indeks (β), yaitu rasio antara jumlah rute dalam suatu sistem transportasi (e) dibagi dengan jumlah titik atau simpul kota (v).

Salah satu faktor yang mendukung kekuatan dan intensitas interaksi antarwilayah adalah kondisi prasarana transportasi yang menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lain di sekitarnya. Jumlah dan kualitas prasarana jalan, baik jalan raya, jalur udara, maupun laut, tentunya sangat memperlancar laju dan pergerakan distribusi manusia, barang, dan jasa antarwilayah. Anda tentu sependapat bahwa antara satu wilayah dan wilayah lain senantiasa dihubungkan oleh jalur-jalur transportasi sehingga membentuk pola jaringan transportasi. Tingkat kompleksitas jaringan yang menghubungkan berbagai wilayah merupakan salah satu indikasi kuatnya arus interaksi (Fithra, 2017).

Sebagai contoh, dua wilayah yang dihubungkan dengan satu jalur jalan tentunya memiliki kemungkinan hubungan penduduknya jauh lebih kecil dibandingkan dengan dua wilayah yang memiliki jalur transportasi yang lebih banyak.

Menganalisis potensi kekuatan interaksi antarwilayah ditinjau dari struktur jaringan jalan sebagai prasarana transportasi, K.J. Kansky mengembangkan Teori Grafik dengan membandingkan jumlah kota atau daerah yang memiliki banyak rute jalan sebagai sarana penghubung kota-kota tersebut. Menurut Kansky, kekuatan interaksi ditentukan dengan Indeks

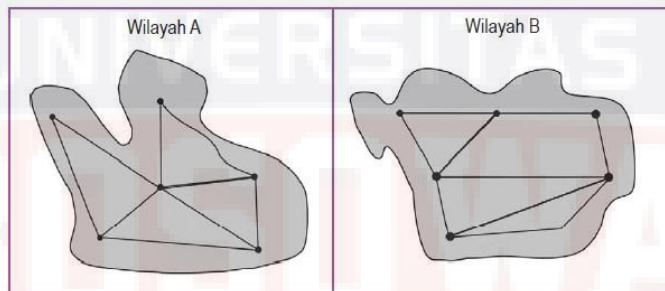
Konektivitas. Semakin tinggi nilai indeks, semakin banyak jaringan jalan yang menghubungkan kota-kota atau wilayah yang sedang dikaji. Hal ini tentunya berpengaruh terhadap potensi pergerakan manusia, barang, dan jasa karena prasarana jalan sangat memperlancar tingkat mobilitas antarwilayah. Untuk menghitung indeks konektivitas ini digunakan rumus sebagai berikut.

$$\beta = \frac{e}{v}$$

Keterangan:

- β = indeks konektivitas
- e = jumlah jaringan jalan
- v = jumlah kota

Contoh: bandingkan indeks konektivitas dua wilayah berikut ini.



Diketahui:

Wilayah A: $e = 9$
 $v = 6$

Wilayah B: $e = 10$
 $v = 7$

Ditanyakan: indeks konektivitas (β)?

Jawab:

(1) Wilayah A

- a) jumlah kota (v) = 6
- b) jumlah jaringan jalan (e) = 9

c) $\beta = \frac{e}{v} = \beta = \frac{9}{6} = 1,5$

(2) Wilayah B

- a) jumlah kota (v) = 7
- b) jumlah jaringan jalan (e) = 10

c) $\beta = \frac{e}{v} = \beta = \frac{10}{7} = 1,4$

(3) Jadi, dilihat dari konektivitasnya, potensi interaksi antarkota di wilayah A lebih tinggi jika dibandingkan wilayah B. Hal tersebut terjadi dengan catatan kondisi alam, sosial serta kualitas prasarana jalan antara kedua wilayah relatif sama.

Dalam kaitannya dengan perencanaan pembangunan wilayah, analisis indeks konektivitas dapat dijadikan salah satu indikator dan pertimbangan

untuk merencanakan pembangunan infrastruktur jalan serta fasilitas transportasi lainnya. Dengan analisis indeks konektivitas dapat meningkatkan hubungan suatu wilayah dengan wilayah-wilayah lainnya, serta memperlancar arus pergerakan manusia, barang, dan jasa yang pada akhirnya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

F. Peran Transportasi dalam Masyarakat

Morlok (1988) mengemukakan bahwa peran transportasi dalam masyarakat meliputi :

- Peran transportasi pada sektor ekonomi, di mana transportasi dapat memperbesar jangkauan terhadap sumber yang dibutuhkan suatu daerah memungkinkan digunakannya sumber yang lebih murah ataupun lebih tinggi mutunya:
- Peran sosial, di mana transportasi dapat menimbulkan pola kegiatan lain sebagai alternatif. Hal ini di tunjukan dengan bertambahnya kecepatan dan berkurangnya biaya transportasi mengakibatkan bertambahnya luasnya variasi ruang kegiatan manusia. Sehingga penyebaran atau pemusatan lokasi pemukiman atau kegiatan ekonomi dapat lebih mudah dilaksanakan;
- Peran politik, di mana transportasi dapat memudahkan kegiatan pemerintahan suatu wilayah yang luas oleh satu pusat kekuasaan tertentu dan dapat menyeragamkan penerapan hukum dan keadilan.

Rudiansyah (1995: 12) dalam Kementerian Perhubungan, (2013) mengemukakan bahwa sektor transportasi merupakan salah satu sektor ekonomi yang sangat penting dalam menunjang roda perekonomian satu

daerah atau Negara. Salah satu fungsi utama sektor ini adalah mendistribusikan produksi sektor penghasil barang, yaitu sektor pertanian, pertambangan dan penggalian serta sektor industri kepada konsumen akhir yang menggunakan. Fungsi lainnya adalah melaksanakan mobilitas manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya. Menurut Morlok (1995:46) dalam Marpiani (2011:28), peranan ekonomi dari transportasi sebagai berikut:

- 1). Transportasi memperbesar jangkauan terhadap sumber yang dibutuhkan suatu daerah, memungkinkan digunakannya sumber yang lebih murah atau lebih tinggi mutunya. Sebagian tambahan, barang yang tidak bias didapat di daerah setempat dapat menjadi tersedia.
- 2). Pemakaian sumber yang lebih efisien mengakibatkan timbulnya kekhususan setiap daerah atau pembagian tenaga kerja yang sesuai, yang mengakibatkan penambahan jumlah barang yang harus dikonsumsi. Kemungkinan untuk konsentrasi produksi pada satu atau beberapa lokasi saja tetapi memungkinkan untuk melayani daerah pemasaran yang luas, sehingga keuntungan ekonomis dalam skala produksi dapat dimanfaatkan.

G. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu memberikan gambaran tentang kajian-kajian yang memiliki tingkat relevansi yang serupa, sehingga memberikan pandangan untuk mengarahkan penelitian ini kedepannya. Untuk lebih jelasnya tersaji pada tabel 2.1 berikut :

Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu

| No. | Judul (Nama, Sumber, & Tahun) | Tujuan | Variabel Penelitian dan Metode Analisis | Hasil |
|-----|--|---|---|--|
| 1 | Judiantono Tonny, ANALISIS POLA DAN ESTIMASI PERGERAKAN BARANG SEBAGAI PERTIMBANGAN PRIORITAS PEMBANGUNAN JALAN DI KABUPATEN BENGKALIS PROVINSI RIAU, 2011 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengidentifikasi pola pergerakan angkutan (transportasi) barang di Kabupaten Bengkalis. 2. Mengestimasi besarnya kebutuhan pergerakan angkutan barang. 3. Memberi masukan dalam penetapan prioritas pembangunan jalan dengan mempertimbangkan kebutuhan angkutan barang sebagai potensi ekonomi. | Variabel penelitian : <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistem kegiatan 2. Sistem jaringan 3. Sistem pergerakan 4. Sistem aktivitas Menggunakan Analisis Deskriptif Kuantitatif : <ol style="list-style-type: none"> 1. Analisis Model Sempel Regresi 2. Analisis Surplus-Defesit 3. Analisis LQ dan Shift Share 4. Analisis <i>Model Average Growth Factor</i> | Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa pola pergerakan dan estimasi pergerakan barang sebagai pendorong perekonomian daerah menjadi bagian pertimbangan penting dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi. Pembangunan jaringan jalan internal Kabupaten Bengkalis dan sarana pendukungnya yang terintegrasi (Linkage) melalui titik-titik simpul (node) untuk mendapat prioritas pembangunan guna mendukung pergerakan barang di internal dan eksternal Kabupaten Bengkalis. |
| 2. | Maria Gorreti Oktaviani, dkk., STRATEGI PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTAR WILAYAH DI PROVINSI PAPUA BARAT, 2011 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengidentifikasi karakteristik transportasi antar wilayah dan indeks aksesibilitas wilayah. 2. Merumuskan strategi pengembangan transportasi antar wilayah di Provinsi Papua Barat. | Variabel penelitian : <ol style="list-style-type: none"> 1. Sektor mobilitas/ transportasi 2. Sektor kesehatan. 3. Sektor pendidikan. 4. Sektor perdagangan. Menggunakan Analisis Deskriptif Kualitatif-Kuantitatif: <ol style="list-style-type: none"> 1. Analisis <i>Integrated Accessibility Planning (IRAP)</i>. 2. Analisis SWOT. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Hasil penelitian menunjukkan bahwa indeks aksesibilitas sektor tertinggi adalah sektor mobilitas/transportasi yang berperan penting dalam peningkatan aksesibilitas wilayah, sedangkan nilai IA terendah adalah sektor kesehatan dikarenakan kurangnya tingkat kesadaran masyarakat akan kesehatan. 2. Sementara hasil analisis SWOT prioritas strategi pengembangan yang direkomendasikan antara lain adalah perencanaan transportasi antar wilayah secara terpadu, terintegrasi yang disesuaikan dengan karakteristik wilayah. |

| | | | | |
|----|---|---|--|---|
| 3. | Poewarningsih S. Legowo, AKSESIBILITAS DAN MOBILITAS TRANSPORTASI DI PROVINSI BENGKULU DALAM KONTEKS NEGARA MARITIM DAN PENGUATAN DAERAH TERTINGGAL, 2016 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengukur tingkat aksesibilitas dan mobilitas transportasi di Provinsi Bengkulu 2. Merumuskan konsep arah pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi antar kabupaten/kota dengan outlet-outlet maritim Provinsi Bengkulu. | <p>Variabel penelitian :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aksesibilitas 2. Mobilitas 3. Indeks pembangunan manusia (IPM). <p>Menggunakan Analisis deskriptif kuantitatif :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Analisis Korelasi. 2. Analisis regresi linear. | <p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa 10 kabupaten/kota masing-masing memiliki nilai aksesibilitas diatas standar yang ditetapkan Kep. Menkimpraswil No. 534/KPTS/2001. begitupula dengan mobilitas, dari semua kabupaten/kota memiliki indeksmobilitas diatas nilai patokan minimal yaitu 0,002.</p> |
| 4. | Devi Jayanti, STRATEGI PENYEDIAAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI PANTAI UNTUK Mendukung Pengembangan Wilayah Desa Lero Kecamatan Suppa Kabupaten Pinrang, 2017 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengidentifikasi ketersediaan sarana dan prasarana transportasi pantai di Desa Lero Kecamatan Suppa. 2. Menentukan strategi pengembangan sarana dan prasarana taransportasi pantai Desa Lero Kecamatan Suppa. | <p>Variabel penelitian :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sarana (jenis kapal, jumlah kapal, kondisi kapal, pelayanan, safety and security, jumlah muatan). 2. Prasarana (dermaga, akses darat dan laut, bongkar muat). <p>Menggunakan :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Analisis Pembobotan (<i>Skoring</i>). 2. Analisis Deskriptif Kualitatif (SWOT) | <p>hasil dari penelitian ini adalah berdasarkan analisis kesesuaian lahan kawasan sekitar jalan kelok 18 sesuai untuk budidaya tanaman tahunan karena kondisi lereng yang agak curam (15-25%), curah hujan normal dan jenis tanah latosol. pengendalian pemanfaatan lahan dilakukan dengan distribusi penggunaan lahan menuju kawasan sekitarnya yang tidak berbatasan langsung dengan jalan kelok 18. distribusi penggunaan lahan dilakukan dengan memfokuskan kawasan penanda keistimewaan yang berada di sekitar jalan kelok 18 sebagai tujuan wisata.</p> |

| | | | | |
|----|--|--|--|--|
| 5. | Dini Nurdiani, dkk., KESESUAIAN SISTEM TRANSPORTASI UMUM DI KOTA SURAKARTA TERHADAP KONSEP <i>TRANSPORTATION FOR LIVABLE</i> , 2019 | Mengetahui kesesuaian sistem transportasi umum di Kota Surakarta terhadap konsep <i>transportation for livable city</i> . | Variabel penelitian : 1. Jalur Sepeda. 2. Jalur Pedestrian. 3. Tata guna lahan. 4. Titik transit. 5. Jalur angkutan umum. 6. Moda transportasi. Menggunakan Analisis skoring skala Guttman. | Hasil Analisis Menunjukkan bahwa sistem transportasi di Kota Surakarta termasuk kedalam kategori mendekati tidak sesuai. Hal ini diketahui dari adanya beberapa variabel yang tidak sesuai dengan kriteria konsep <i>transportation for livable city</i> yaitu jalur sepeda, jalur pedestrian, titik transit, dan jalur angkutan umum. Hasil akhir yang diperoleh dinyatakan bahwa variabel-variabel tersebut mengalami penurunan kualitas yang menyebabkan variabel tersebut tidak sesuai dengan konsep <i>transportation for livable city</i> . |
| 6. | Jusna, PERANAN TRANSPORTASI LAUT DALAM MENUNJANG ARUS BARANG DAN ORANG DI KECAMATAN MALINGANO KABUPATEN MUNA, 2016 | Mengetahui peranan transportasi laut terhadap arus barang dan orang di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna. | Variabel penelitian : 1. Jumlah pedagang. 2. Jumlah penumpang. 3. Jumlah dan jenis barang. Menggunakan Analisis deskriptif kualitatif. | Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa pembangunan pelabuhan dan pengadaan KM Rembulan dan speed boat berperan terhadap bertambahnya jumlah pedagang atau jumlah orang yang melakukan aktivitas ekonomi disekitar pelabuhan sehingga meningkatkan pendapatan masyarakat, serta berperan terhadap arus barang dan orang yang dilihat dari bertambahnya jumlah penumpang serta jumlah dan jenis barang yang diangkut melalui rute Maligano-Raha karena masyarakat semakin mudah untuk melakukan penyebrangan. |
| 7. | Nurhanisah, PERANAN TRANSPORTASI LAUT DALAM MENDUKUNG PEMENUHAN KEBUTUHAN BARANG LOGISTIK PADA PULAU SEBATIK PROVINSI KALIMANTAN BARAT, 2017 | 1. Mengetahui peranan transportasi laut dalam mendukung pemenuhan kebutuhan barang logistik pada Pulau Sebatik. 2. Menentukan strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung pemenuhan kebutuhan barang logistik pada Pulau Sebatik. | Variabel penelitian : 1. Lokasi pusat distribusi. 2. Ketersediaan produk. 3. Jarak tempuh. 4. Biaya transportasi/ tarif. Menggunakan : 1. Analisis deskriptif kuantitatif (Regresi Linear) 2. Analisis deskriptif | Hasil dari Penelitian Menunjukkan Bahwa tingkat kebutuhan barang logistik belum terpenuhi berdasarkan tingkat ketersediaan yang ada sehingga perlu peningkatan kapal perintis untuk mengangkut barang logistik di Pulau Sebatik. |

| | | | kualitatif (SWOT). | |
|-----|--|--|--|--|
| 8. | Achmad Muqtadir, ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERMINTAAN JASA ANGKUTAN KOTA DI KABUPATEN PANGKEP, 2016 | 1. Mengetahui pengaruh variabel pendapatan, tarif angkutan, waktu perjalanan, tarif angkutan lainnya dan kepemilikan kendaraan pribadi terhadap permintaan angkutan Kota di Kabupaten Pangkep. | Variabel penelitian : 1. Pendapatan. 2. Tarif angkutan kota. 3. Waktu perjalanan. 4. Tarif angkutan lainnya. 5. Kepemilikan kendaraan pribadi. Menggunakan Analisis Regresi Linear Berganda. | Hasil dari Penelitian Menunjukkan Bahwa variabel tarif dan variabel kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota. |
| 9. | Ainur Rasidah, EFEKTIVITAS PENGGUNAAN PENYEBRANGAN FERRY TRADISIONAL, 2013 | Mengetahui efektivitas penggunaan kapal penyebrangan ferry di Kabupaten Kutai Kartanegara bagi pengguna jasa penyebrangan ferry Desa Perjiwa. | Variabel penelitian : 1. Waktu Tempuh. 2. Pelayanan keselamatan 3. Kualitas, fasilitas dan biaya transportasi. Menggunakan Analisis Deskriptif kualitatif. | Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa efektivitas penggunaan penyebrangan kapal ferry tradisional dinilai baik karena penyebrangan ini lebih lama digunakan dibandingkan ferry PT. ASDP milik pemerintah. |
| 10. | Halim Safar Hs, KAJIAN KONEKTIVITAS ANTAR PELABUHAN STRATEGIS DI INDONESIA, 2017 | Mengidentifikasi daya tarik antar pelabuhan dan keterhubungannya serta prioritas pengembangan pelabuhan strategis di Indonesia | Variabel : 1. Bongkar muat antar pulau di Indonesia. 2. Bongkar muat barang dan jasa dari luar negeri, 3. Jumlah penumpang datang dan penumpang berangkat, 4. Jumlah kunjungan kapal Menggunakan penghitungan nilai gravitasi, indeks sentralitas, dan <i>konig shimbel</i> | Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterpusatan pelabuhan strategis berada di Pulau Jawa yaitu Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak. Rendahnya interaksi antar pelabuhan terutama pada wilayah timur Indonesia seperti Pelabuhan Ambon, Bitung, Sorong, Biak, dan Jayapura menunjukkan bahwa arus barang dan jasa yang menuju wilayah timur Indonesia masih sangat jarang sebagai bukti bahwa pembangunan di Indonesia belum merata di Indonesia. |

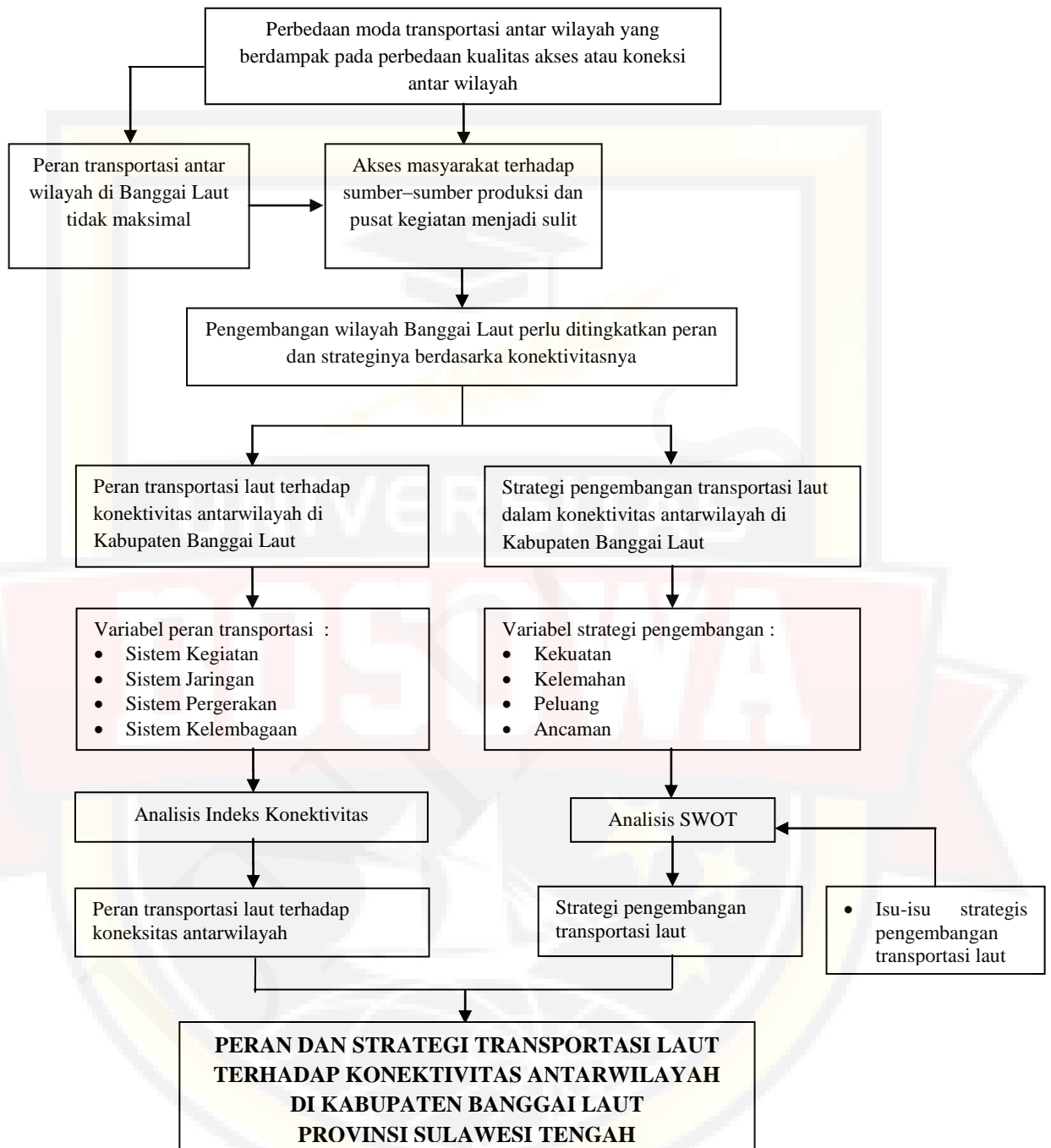
H. Kerangka Pikir

Pertumbuhan sektor transportasi akan menjadi barometer pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah secara langsung. Pengukuran keberhasilan transportasi ini dapat dilakukan dengan penilaian efektivitas dan efisiensi dengan indikator selamat, aksesibilitas, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan tepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, aman, tertib, serta polusi rendah.

Sistem transportasi dapat dipahami melalui dua pendekatan yaitu: sistem transportasi menyeluruh (makro) serta sistem transportasi mikro yang merupakan hasil pemecahan dari sistem transportasi makro menjadi sistem yang lebih kecil yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi mikro terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan yang saling mempengaruhi.

Sehingga untuk mengetahui tingkat efektivitas dari keterkaitan antara sistem tersebut, maka perlu diukur seberapa maksimal peran dari sistem tersebut terhadap pengembangan transportasi.

Berdasarkan pada hasil landasan teori dan penelitian terdahulu seperti yang telah diuraikan diatas. Untuk lebih memudahkan pemahaman tentang kerangka pemikiran penelitian ini, maka pola kerangka pikir diatas secara garis besar digambarkan seperti pada bagan berikut ini :



Gambar 2.2. Bagan Kerangka Pikir Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif melalui uji secara matematis menggunakan metode Indeks Konektivitas untuk mengetahui peranan transportasi laut terhadap konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut berdasarkan variabel dan indikator yang telah ditentukan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode observasi berupa survey dan pengamatan langsung di lokasi penelitian dengan mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan objek dan subjek yang diteliti, serta pengambilan data-data pendukung pada instansi terkait lainnya.

Proses analisis yang terakhir yaitu merumuskan strategi pengembangan transportasi dalam mendukung pengembangan wilayah di Kabupaten Banggai Laut dengan menggunakan rangkaian analisis SWOT.

B. Objek Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kabupaten Banggai Laut yang terdiri dari 7 (tujuh) Kecamatan dan berada pada 4 (empat) pulau utama yang ada di Propinsi Sulawesi Tengah.

2. Waktu Penelitian

Lamanya waktu penelitian selama 30 hari atau 1(satu) bulan yang dimulai dari bulan Mei sam pai Juni 2019.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek atau subyek yang menjadi kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulannya. Dapat dikatakan bahwa populasi adalah keseluruhan dari karakteristik atau unit hasil pengukuran yang menjadi obyek penelitian atau populasi merupakan obyek atau subyek yang berada pada wilayah dan memenuhi persyaratan berkaitan dengan masalah penelitian.

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini mengacu dari data Badan Pusat Statistik, berupa total jumlah di Kabupaten Banggai Laut. Berdasarkan data yang diperoleh didapatkan lokasi penelitian dengan populasi sebanyak 70.886 jiwa. (Sumber : Kabupaten Banggai Laut dalam Angka, Tahun 2018)

2. Sampel

Arikunto dalam Akdon dan Riduwan (2007:39) mengatakan sampel adalah bagian dari anggota populasi yang dipilih dengan menggunakan prosedur tertentu sehingga diharapkan dapat mewakili populasinya. Sampel penelitian adalah bagian dari populasi yang diambil sebagai sumber data dan dapat mewakili dari seluruh populasi. Sampel dalam penelitian ini adalah penduduk (jiwa) yang tinggal di lokasi penelitian. Teknik penarikan sampel dalam penelitian menggunakan metode *purposive sampling* yang dikenal dengan *sampling pertimbangan* yaitu

sampling yang digunakan jika peneliti mempunyai pertimbangan-pertimbangan tertentu didalam pengambilan sampelnya atau penentuan sampel untuk tujuan tertentu, dengan menggunakan rumus dari Taro Yamane Dalam Akdon dan Riduwan (2007:44) :

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$$

Dimana :

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah jiwa di setiap lokasi penelitian.

d = Derajat yang ditetapkan (0,05)

Berdasarkan rumus diatas, maka sampel yang digunakan pada penelitian ini dapat dihitung sebagai berikut :

$$n = \frac{70.886}{70.886 (0,05)^2 + 1}$$

$$n = 397,76 \approx 398 \text{ jiwa}$$

Total sampel untuk penyebaran kuesioner berdasarkan hasil perhitungan adalah 398 jiwa.

D. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Untuk memperoleh hasil yang maksimal dalam penelitian ini dibutuhkan data dan informasi yang relefan dengan penelitian. Adapun data yang digunakan terbagi 2 (dua) yaitu :

a. Data Kualitatif

Merupakan data yang bernilai bukan angka. Adapun jenis data ini antara lain meliputi : gambaran kondisi fisik wilayah, kondisi infrastruktur sarana dan prasarana, dan lainnya.

b. Data Kuantitatif

Merupakan data yang nilainya dalam bentuk angka. Adapun jenis data yang dimaksudkan adalah jumlah dan persebaran penduduk di Kabupaten Banggai Laut, jumlah ketersediaan infrastruktur dan luas wilayah penelitian dan data lainnya yang terkait dengan penelitian.

2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan terdiri dari 2 (dua) jenis yakni:

a. Data Primer

Merupakan data-data yang diperoleh langsung berdasarkan pengamatan di lapangan. Adapun dalam penelitian ini, data-data primer yang dibutuhkan adalah antara lain; kondisi eksisting infrastruktur ekonomi dan sosial serta ketersediaan infrastruktur ekonomi dan sosial di Kabupaten Banggai Laut.

b. Data Sekunder.

Data sekunder merupakan data yang bersumber dari instansi terkait seperti BAPPEDA berupa data perencanaan wilayah, Dinas Perhubungan berupa data transportasi laut, Badan Pusat Statistik berupa data kependudukan, dan sebagainya.

E. Teknik Pengumpulan Data

Bagian ini menguraikan tentang metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam waktu pelaksanaan penelitian. Pada penelitian ini peneliti sendiri yang berperan tunggal sebagai pengumpul data. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini yakni :

3. Observasi lapangan adalah penelitian yang dilakukan dengan cara survei langsung kelapangan untuk memperoleh data yang terkait dengan penelitian ini. Menggunakan alat-alat instrumen seperti wawancara terbuka (*open interview*), daftar pertanyaan (*questionnaires*), dan pengambilan gambar (*visualisasi*).
4. Pendataan instansional, mengumpulkan data melalui instansi terkait baik itu data kuantitatif dan kualitatif obyek penelitian.
5. Telaah pustaka, peneliti mempelajari data, baik data kualitatif maupun data kuantitatif melalui sumber dokumen (Laporan, Monografi Daerah, Buku-buku, Artikel Ilmiah, dan lainnya).

F. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini instrumen yang di gunakan untuk mengukur variabel independen adalah berupa kuesioner. Kuesioner penelitian akan digunakan untuk melakukan pengukuran dengan tujuan menghasilkan data kuantitatif yang akurat, dengan menggunakan skala pengukuran berupa skala likert. Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang terkait aktifitas peran transportasi laut terhadap konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut. Dengan skala likert,

maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Dalam menjabarkan data ordinal untuk keperluan analisis kuantitatif, maka indikator yang digunakan adalah sebagai berikut :

- ❖ Jawaban (a) pada kuesioner penelitian bernilai tinggi, diberi skor : 3
- ❖ Jawaban (b) pada kuesioner penelitian bernilai sedang, diberi skor : 2
- ❖ Jawaban (c) pada kuesioner penelitian bernilai rendah, diberi skor : 1

Bentuk pertanyaan pada penelitian ini adalah untuk memastikan bahwa terdapat konektivitas antarwilayah yang diteliti, sehingga jawaban ya (a) merupakan jawaban yang mengiyakan/mendukung konektivitas dimaksud, maka jawaban ya (a) memiliki nilai yang tinggi (bernilai 3). Jawaban tidak (c) merupakan jawaban yang tidak mengiyakan/mendukung adanya konektivitas dimaksud, maka jawaban tidak (c) memiliki nilai yang rendah (bernilai 1). Sedangkan jawaban yang ada di antara keduanya adalah jawaban (b), sehingga nilai jawaban (b) adalah sedang (bernilai 2).

Setelah data dari responden atau sumber data lainnya terkumpul, maka dilakukan pengelompokan data berdasarkan variabel, mentabulasikan data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, dan melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah.

G. Variabel Penelitian

Berdasarkan kajian teori pada tinjauan pustaka maka variabel yang digunakan adalah :

Tabel 3.1. Variabel dan Indikator Penelitian

| No. | Variabel | Indikator |
|-----|--------------------------------------|--|
| 1. | Peran Transportasi (Y) | <ul style="list-style-type: none">• Konektivitas |
| 2. | Sistem Kegiatan (X ₁) | <ul style="list-style-type: none">• Pola penggunaan lahan kegiatan sosial• Pola penggunaan lahan kegiatan ekonomi |
| 3. | Sistem Jaringan (X ₂) | <ul style="list-style-type: none">• Sarana dan prasarana transportasi laut• Trayek moda transportasi |
| 4. | Sistem Pergerakan (X ₃) | <ul style="list-style-type: none">• Pola pergerakan orang• Pola pergerakan barang• Waktu tempuh• Tarif angkutan |
| 5. | Sistem Kelembagaan (X ₄) | <ul style="list-style-type: none">• Kebijakan transportasi |

Sumber : Hasil Pengolahan, Tahun 2019

H. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data sangat penting dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan yang bersifat prediksi ataupun perkiraan. Data yang diperoleh pada saat survey lapangan (penelitian) baik langsung maupun tidak langsung perlu dianalisis dalam menguji hipotesa atau menjawab rumusan masalah dalam penelitian. Untuk memperoleh hasil yang maksimal, perlu adanya pendekatan analisis dengan menggunakan alat analisis yang relevan dengan variabel atau faktor yang diteliti, menjadi tolak ukur keakuratan hasil penelitian.

1. Untuk menjawab rumusan masalah yang pertama tentang peranan transportasi laut terhadap konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut, maka digunakan pendekatan kuantitatif dengan metode analisis Indeks Konektivitas.

Menurut Kansky (1963), kekuatan interaksi ditentukan dengan Indeks Konektivitas. Semakin tinggi nilai indeks, semakin banyak jaringan jalan yang menghubungkan kota-kota atau wilayah yang sedang dikaji. Hal

ini tentunya berpengaruh terhadap potensi pergerakan manusia, barang, dan jasa karena prasarana jalan sangat memperlancar tingkat mobilitas antarwilayah. Untuk menghitung indeks konektivitas ini digunakan rumus berikut :

$$\beta = \frac{ve}{v}$$

Keterangan:

β = Indeks Konektivitas

e = Jumlah Rute Pelayaran

v = Jumlah Pulau

Sumber : Kansky (1963) dalam Fithra (2017)

2. Sedangkan untuk menjawab rumusan masalah kedua tentang strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut, maka digunakan 3 metode analisis yaitu analisis EFE-IFE, analisis SWOT dan analisis QSPM.

Untuk merumuskan strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut, menurut David (2017) dapat dilakukan melalui tiga tahap analisis yakni Tahap Input (*Input Stage*), Tahap Pencocokan (*Matching Stage*) dan Tahap Keputusan (*Decision Stage*).

| |
|--|
| Tahap I (Tahap Input) Matriks Evaluasi Faktor Eksternal (EFE) Matriks Evaluasi Faktor Internal (IFE) |
| Tahap II (Tahap Pencocokan) Matriks Kekuatan – Kelemahan – Peluang – Tantangan (SWOT) |
| Tahap III (Tahap Keputusan) Matriks Perencanaan Strategis kuantitatif (QSPM) |

Gambar 3. 1. Kerangka Analisis Perumusan Strategi

➤ **Tahap Input (*Input Stage*)**

Dalam melakukan penyusunan strategi dan perancangan program tahap I diawali dengan membuat *analisis Internal Factor Evaluation* (IFE) dan *External Factor Evaluation* (EFE). Matriks IFE digunakan untuk meringkas dan mengevaluasi kekuatan dan kelemahan utama, sedangkan matriks EFE digunakan untuk pengambilan keputusan dalam meringkas dan mengevaluasi semua informasi lingkungan eksternal meliputi peluang dan ancaman. Langkah – langkah yang diperlukan untuk menyusun matriks EFE dan IFE menurut David (2017) yaitu:

- a) Daftarkan semua faktor – faktor eksternal dan internal yang diidentifikasi, termasuk peluang, ancaman, kelemahan dan kekuatan. Daftarkan terlebih dahulu peluangnya kemudian ancaman dan seterusnya;
- b) Berilah pada setiap faktor tersebut bobot yang berkisar antar 0,0 (tidak penting) sampai 1,0 (sangat penting). Bobot tersebut mengindikasikan signifikansi relatif dari suatu faktor terhadap keberhasilan. Untuk menentukan bobot yang digunakan adalah:
 - A variabel baris/sebelah kiri kurang penting dari pada variabel kolom/baris atas, maka pada kotak pertemuan antara A (kiri) dan B (atas) nilai = 0

- A variabel baris/sebelah kiri sama penting dengan C pada variabel bagian atas, maka pada kotak pertemuan antara A (kiri) dan C (atas) nilainya = 1
 - A variabel baris/sebelah kiri lebih penting daripada D pada variabel bagian atas, maka pada kotak pertemuan antara A (kiri) dan C (atas) nilainya = 2
- c) Berilah peringkat antara 1 sampai 4 pada setiap faktor eksternal utama untuk menunjukkan seberapa efektif pengaruh faktor – faktor tersebut. Untuk EFE yaitu: 4 = peluang utama, 3 = peluang, 2 = ancaman, 1 = ancaman utama. Sedangkan untuk IFE, rating 4 = kekuatan utama, 3 = kekuatan, 2 = kelemahan kecil dan 1 = kelemahan utama.
- d) Setiap rating dikalikan dengan masing – masing bobot untuk setiap variabelnya. Selanjutnya dilakukan penjumlahan dari pembobotan untuk mendapatkan skor pembobotan.
- e) Jumlah skor pembobotan berkisar antara 1,0 – 4,0 dengan rata – rata 2,5. Jika jumlah skor pembobotan dibawah 2,5 maka kondisi internalnya lemah. Untuk jumlah skor bobot faktor eksternal berkisar 1,0 – 4,0 dengan rata – rata 2,5. Jika jumlah skor pembobotan EFE 1,0 menunjukkan ketidakmampuan memanfaatkan peluang dan mengatasi ancaman yang ada. Jumlah skor 4 menunjukkan kemampuan merespon peluang maupun ancaman yang dihadapi dengan sangat baik.

Tabel 3.2. Matriks IFE

| Faktor Internal | Bobot | Rating | Skor |
|------------------------|--------------|---------------|-------------|
| Kekuatan | | | |
| 1. | | | |

| | | | |
|-----------|------|-----|--|
| 2. | | | |
| Kelemahan | | | |
| 1. | | | |
| 2. | | | |
| | 1,00 | 1-4 | |

Tabel 3.3. Matriks EFE

| Faktor Internal | Bobot | Rating | Skor |
|-----------------|-------|--------|------|
| Peluang | | | |
| 1. | | | |
| 2. | | | |
| Ancaman | | | |
| 1. | | | |
| 2. | | | |
| | 1,00 | 1-4 | |

Setelah melakukan analisis faktor Internal dan Eksternal selanjutnya adalah analisis matriks Internal – Eksternal (IE). Matriks IE didasarkan pada dua dimensi kunci, yaitu total nilai IFE yang diberi bobot pada sumbu X dan total nilai EFE yang diberi bobot pada sumbu Y, sebagaimana ditampilkan pada gambar 3.2. Pada sumbu X matrik IE, total nilai IFE yang diberi bobot dari 1,0 sampai 1,99 menunjukkan posisi internal yang lemah, nilai 2,0 sampai 2,99 dianggap sedang, dan nilai 3,0 sampai 4,0 menunjukkan posisi internal yang kuat. Demikian pula pada sumbu Y, total nilai EFE yang diberi bobot dari 1,0 sampai 1,99 menunjukkan posisi eksternal yang rendah, nilai 2,0 sampai 2,99 dianggap sedang dan nilai 3,0 sampai 4,- menunjukkan posisi eksternal yang tinggi. Matriks IE dibagi menjadi tiga bagian utama yang mempunyai dampak strategis yang berbeda. Pertama, divisi yang masuk dalam sel I, II atau IV disebut tumbuh dan bina. Strategi yang dapat diterapkan adalah strategi intensif atau integratif (integrasi ke belakang,

integrasi ke depan, dan integrasi horisontal). Kedua, divisi yang masuk dalam sel III, V dan VII terbaik dapat dikelola dengan strategi pertahankan dan pelihara. Ketiga, divisi yang masuk dalam sel VI, VIII dan IX disebut panen atau divestasi. Organisasi yang sukses bila diposisikan dalam atau sekitar sel I matriks IE.

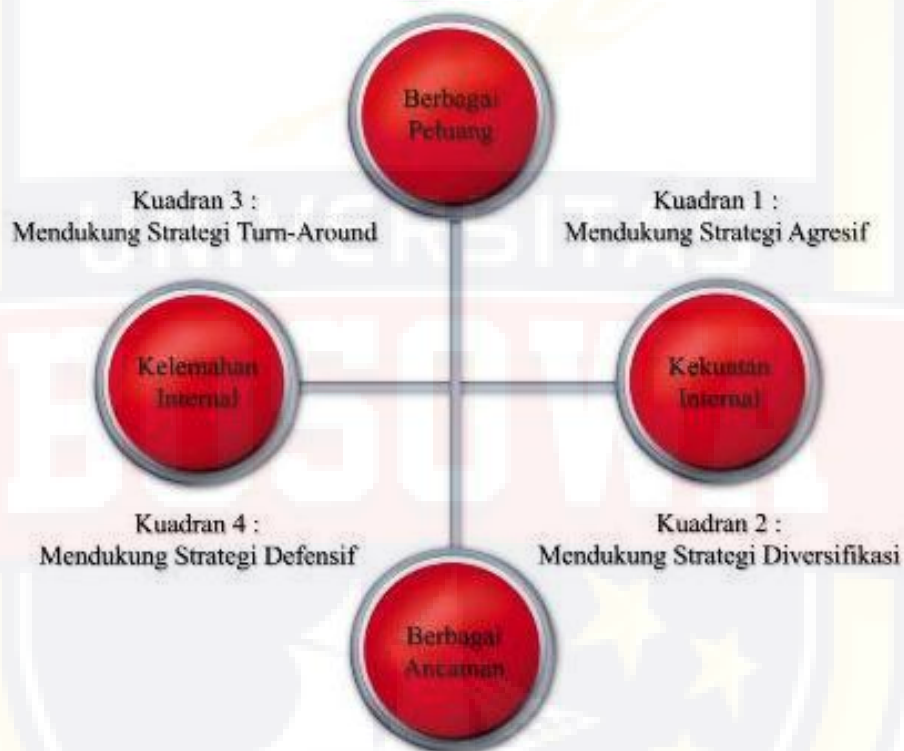
| | | TOTAL FAKTOR STRATEGI INTERNAL | | | |
|--|----------|--------------------------------|-------------|-------|-----|
| | | Kuat | Rata - Rata | Lemah | |
| TOTAL FAKTOR STRATEGI EKSTERNAL | Tinggi | 4,0 | 3,0 | 2,0 | 1,0 |
| | 3,0 | I | II | III | |
| | Menengah | VI | V | VI | |
| | 2,0 | VII | VIII | IX | |
| | Rendah | 1,0 | | | |

Gambar 3. 2. Analisis Internal - Eksternal

- 1) Kuadran 1 : Ini merupakan situasi yang sangat menguntungkan. Perusahaan 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*).
- 2) Kuadran 2 : Meskipun menghadapi berbagai ancaman, perusahaan ini masih memiliki kekuatan dari segi internal. Strategi yang harus ditetapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara strategi diversifikasi (produk atau pasar).
- 3) Kuadran 3 : Perusahaan menghadapi peluang pasar yang sangat besar, tetapi di lain pihak, ia menghadapi beberapa

kendala/kelemahan internal. Fokus strategi perusahaan ini adalah meminimalkan masalah-masalah internal perusahaan sehingga dapat merebut peluang pasar yang lebih baik.

Kuadran 4 : Ini adalah situasi yang sangat tidak menguntungkan, perusahaan tersebut menghadapi berbagai ancaman dan kelemahan internal.



Gambar 3.3. Diagram Analisis SWOT

Sumber : Rangkuti (2006)

➤ **Tahap Pencocokan (*Matching Stage*)**

Hasil analisis faktor internal dan eksternal dilanjutkan dengan Tahapan Pencocokan dengan menggunakan analisis SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, Threat*). Analisis ini merupakan alat untuk memaksimalkan peranan faktor yang bersifat positif, meminimalisasi kelemahan yang ada serta menekan dampak ancaman yang timbul. Hasil

Analisis SWOT adalah berupa sebuah matriks dengan empat kuadran yang merupakan perpaduan strategi antara faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan faktor eksternal (peluang dan ancaman) sebagaimana disajikan dalam tabel 3.4. Menurut Fred David (2017) langkah – langkah dalam menyusun matriks SWOT adalah sebagai berikut :

- a. Buat daftar peluang – peluang eksternal utama,
- b. Buat daftar ancaman - ancaman eksternal utama,
- c. Buat daftar kekuatan - kekuatan internal utama,
- d. Buat daftar kelemahan - kelemahan internal utama,
- e. Cocokkan kekuatan internal dengan peluang eksternal, dan catat hasilnya pada sel strategi SO,
- f. Cocokkan kelemahan internal dengan peluang eksternal, dan catat hasilnya pada sel strategi WO,
- g. Cocokkan kekuatan internal dengan ancaman eksternal, dan catat hasilnya pada sel strategi ST,
- h. Cocokkan kelemahan internal dengan ancaman eksternal, dan catat hasilnya pada sel strategi WT.

Tabel 3.4. Matriks SWOT

| | | |
|------------------------|---|---|
| INTERNAL | STRENGTHS (S) | WEAKNESSES (W) |
| EKSTERNAL | STRATEGI (S-O) | STRATEGI (W-O) |
| OPPRTUNITES (O) | Menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang | Meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang |

| THREATS (T) | Strategi (S-T) | Strategi (W-T) |
|-------------|--|--|
| | Menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman | Minimalkan kelemahan dan menghindari ancaman |

Sumber : David, (2017)

➤ **Tahap Keputusan (*Decision Stage*)**

Dalam melakukan perumusan strategi dan perancangan program digunakan *Quantitative Strategic Planning Matrix* (QSPM). Metode ini merupakan alat untuk mengevaluasi strategi alternative secara objektif berdasarkan pada faktor – faktor kunci internal dan eksternal.

Analisis QSPM juga merupakan teknik yang digunakan pada tahap pengambilan keputusan karena menunjukkan strategi alternative yang paling baik dipilih. Pada matriks QSPM terdapat komponen – komponen utama yang terdiri dari *Key Factors*, *Strategic Alternatives*, *Weights*, *Attractiveness Score*, *Total Attractiveness Score* dan *Sum Total Attractiveness Score* sebagaimana diperlihatkan pada Tabel 3.5. Langkah – langkah dalam analisis QSPM adalah sebagai berikut :

- a. Menyusun daftar kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman di kolom sebelah kiri QSPM;
- b. Memberi bobot (*Weight*) pada masing – masing *external* dan *internal Key Success Factors*;
- c. Mengidentifikasi strategi alternative yang pelaksanaannya harus dipertimbangkan. Mencatat strategi – strategi ini di bagian atas baris QSPM. Mengelompokkan strategi – strategi tersebut ke dalam kesatuan yang *mutually exclusive*, jika memungkinkan;

- d. Menetapkan *Attractiveness Score* (AS), yaitu nilai yang menunjukkan kemenarikan relative untuk masing – masing strategi yang terpilih.

Attractiveness Score ditetapkan dengan cara meneliti masing – masing *external* dan *internal keys success factors*. Batasan nilai *Attractiveness Score* adalah :

- 4 → sangat menarik
- 3 → secara logis menarik
- 2 → agak menarik
- 1 → tidak menarik

- e. Menghitung *Total Attractiveness Score* (TAS), didapat dari perkalian bobot (*weight*) dengan *Attractiveness Score* pada masing – masing baris. *Total Attractiveness Score* menunjukkan *relative Attractiveness* dari masing – masing alternative strategi;

- f. Menghitung *Sum Total Attractiveness Score*, dengan cara menjumlahkan semua TAS yang di dapat. Nilai TAS dari alternative strategi yang tertinggi yang menunjukkan bahwa alternative strategi itu yang menjadi pilihan utama. Nilai TAS terkecil menunjukkan bahwa alternative strategi ini menjadi pilihan terakhir.

Tabel 3.5. Matriks Analisis QSPM

| Faktor Kunci | Bobot | Strategi Alternatif | | | | | |
|------------------|-------|---------------------|-----|----|-----|----|-----|
| | | 1 | | 2 | | 3 | |
| | | AS | TAS | AS | TAS | AS | TAS |
| INTERNAL | | | | | | | |
| Kekuatan | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Kelemahan | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| EKSTERNAL | | | | | | | |
| Peluang | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---------|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | |
| Ancaman | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| JUMLAH | | | | | | | |
| RATING | | | | | | | |

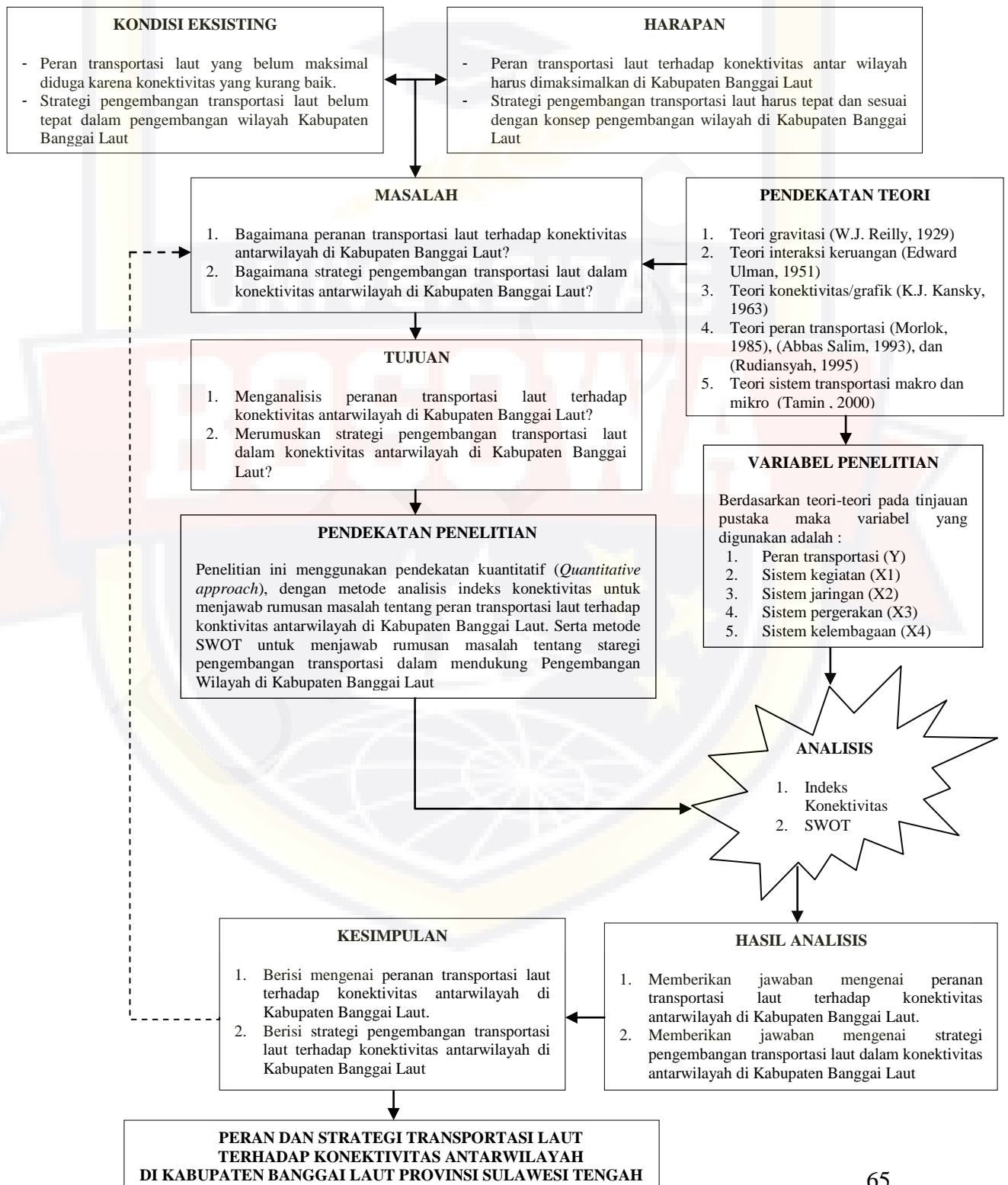
I. Defenisi Operasional

1. Konektivitas; merupakan nilai keterhubungan antarwilayah yang diteliti, yang diukur menggunakan jumlah jalur pelayaran dan jumlah titik tujuan.
2. Jalur pelayaran adalah rute pelayaran transportasi laut lokal maupun regional yang menuju ke Pulau Banggai, Pulau Labobo, Pulau Bangkurung dan Pulau Boka Kepulauan.
3. Jumlah titik tujuan adalah pelabuhan laut lokal dan regional yang menjadi titik tujuan pelayaran, yang berada di Pulau Banggai, Pulau Labobo, Pulau Bangkurung dan Pulau Boka Kepulauan..
4. Sistem Kegiatan; merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang mempengaruhi pergerakan, yang diukur menggunakan jenis pola kegiatan sosial, dan pola kegiatan ekonomi pada lokasi penelitian.
5. Jenis pola kegiatan sosial adalah fasilitas kegiatan sosial pada wilayah penelitian seperti fasilitas layanan kesehatan, pendidikan, dan pariwisata.
6. Jenis pola kegiatan ekonomi adalah fasilitas kegiatan ekonomi pada wilayah penelitian seperti fasilitas perdagangan dan jasa perbankan.
7. Sistem Jaringan; merupakan moda dan media transportasi yang diukur dengan jumlah sarana-prasarana transportasi dan jumlah trayek transportasi pada lokasi penelitian.

8. Jumlah sarana-prasarana transportasi yang dimaksud adalah ketersediaan sarana-prasarana yang memadai dan mengakomodir kebutuhan transportasi.
9. Jumlah trayek transportasi yang dimaksud adalah jumlah rute pelayaran lokal dan regional yang menuju ke Pulau Banggai, Pulau Labobo, Pulau Bangkurung dan Pulau Boka Kepulauan.
10. Sistem Pergerakan; merupakan interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan yang diukur dengan pola pergerakan orang, pola pergerakan barang, waktu tempuh, dan tarif angkutan pada lokasi penelitian.
11. Pola pergerakan orang yang dimaksud adalah jumlah pergerakan tiap orang yang melakukan perjalanan antar pulau di lokasi penelitian yang dilakukan setiap satu bulan.
12. Pola pergerakan barang yang dimaksud adalah jumlah perpindahan barang antar pulau di lokasi penelitian yang terjadi setiap satu bulan dalam hitungan satuan ton.
13. Sistem Kelembagaan; merupakan sistem yang diatur dengan kebijakan-kebijakan pemerintah daerah dan undang-undang yang terkait dengan sistem transportasi.
14. Kebijakan daerah yang dimaksud adalah setiap kebijakan daerah yang terkait dengan pembangunan transportasi laut pada lokasi penelitian.

J. Kerangka Pembahasan

Kerangka pembahasan menjelaskan tentang alur pembahasan berupa tahap-tahap yang dilakukan dalam penyusunan hasil penelitian ini. Langkah-langkah tersebut dapat dilihat pada bagan berikut :



Gambar 3.4. Kerangka Pembahasan Penelitian

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

K. Gambaran Umum Kabupaten Banggai Laut

5. Aspek Fisik Dasar Wilayah

a. Letak Geografis dan Administratif

Kabupaten Banggai Laut merupakan salah satu di antara 13 Kabupaten di Provinsi Sulawesi Tengah dengan Ibukota berkedudukan di Kota Banggai. Berada pada kawasan Teluk Tolo yang mempunyai potensi Sumber Daya Alam (SDA) yang sangat melimpah di kawasan Timur Indonesia (KTI).

Kabupaten Banggai Laut secara geografis terletak antara $1^{\circ} 26' 0''$ Lintang Selatan sampai dengan $2^{\circ} 18' 0''$ Lintang Selatan dan $123^{\circ} 0' 0''$ Bujur Timur sampai dengan $124^{\circ} 20' 0''$ Bujur Timur di Jazirah Timur Laut Pulau Sulawesi. Sebagai daerah Kepulauan Kabupaten Banggai Laut terdiri dari gugusan pulau-pulau, yaitu terdiri dari 4 pulau sedang dan 286 Pulau kecil. Kabupaten Banggai Laut memiliki Batas Wilayah sebagai berikut:

- ❖ Sebelah Utara berbatasan dengan Laut Maluku, Selat Kalumbatan dan Selat Bangkurung;
- ❖ Sebelah Timur berbatasan dengan Laut Maluku
- ❖ Sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Banda; dan
- ❖ Sebelah Barat berbatasan dengan Teluk Tolo

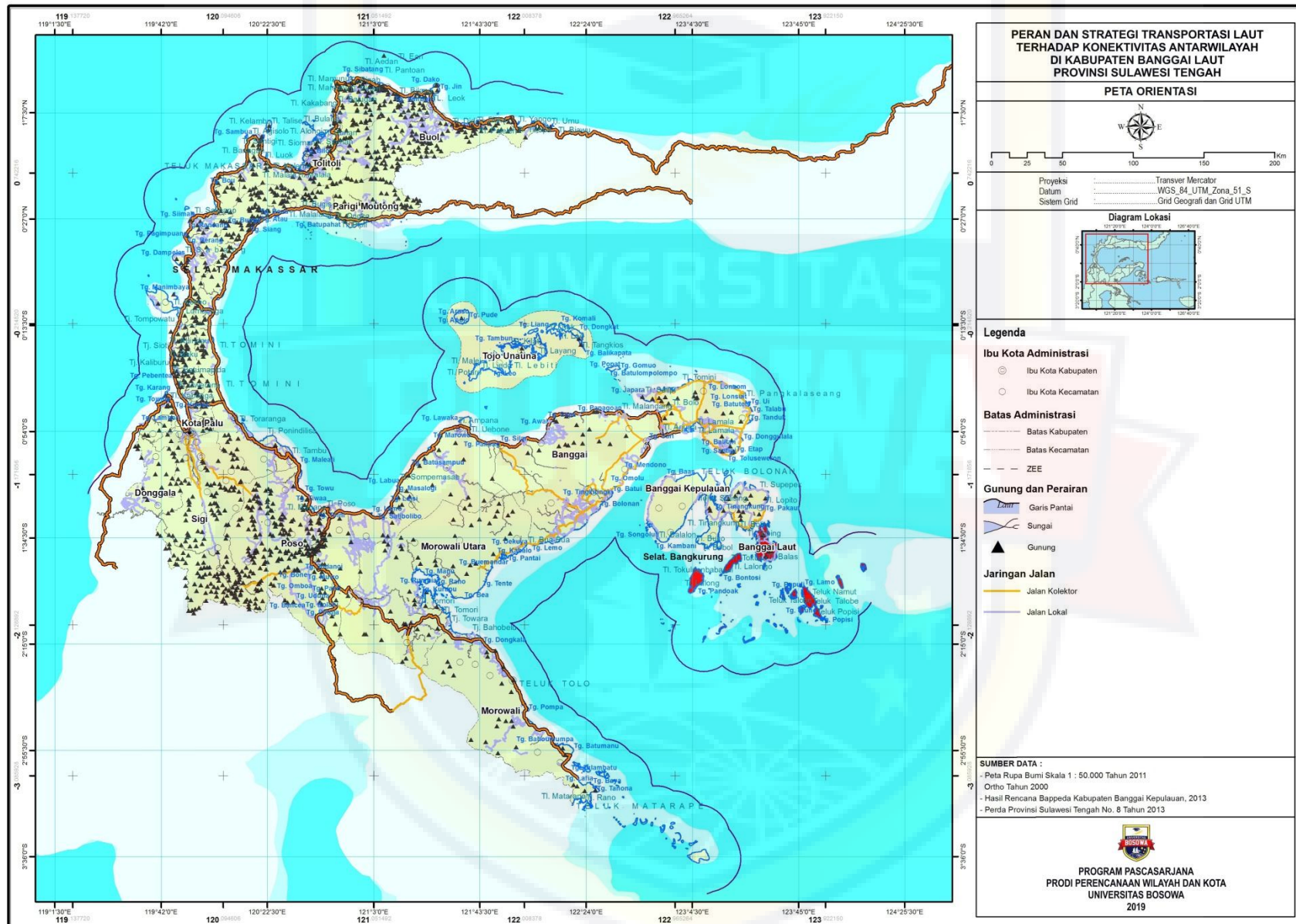
Secara administratif Kabupaten Banggai Laut terbagi atas 7 Wilayah kecamatan. Luas wilayah Kabupaten Banggai Laut \pm 12.882,45 km² yang terdiri dari luas daratan 725,67 km² atau sekitar 5,63% dari luas keseluruhan dan luas laut 12.156,78 km² atau sekitar 94,37% dari luas keseluruhan.

Tabel 4.1. Luas Wilayah Darat dan Laut Menurut Kecamatan di Kabupaten Banggai Laut

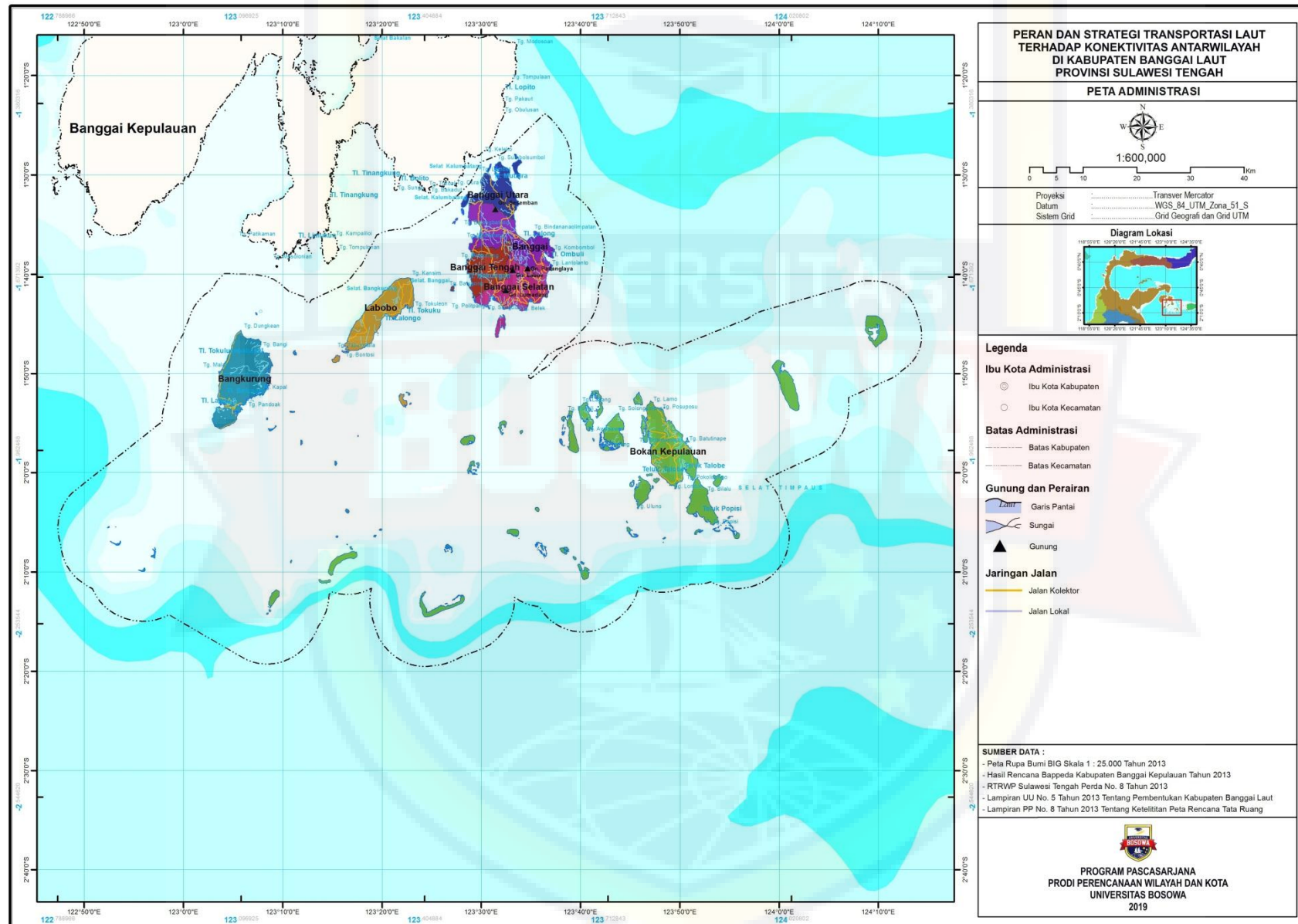
| Kecamatan | Luas Wilayah (km ²) | | | Persentase (%) |
|-----------------|---------------------------------|------------------|------------------|----------------|
| | Darat | Laut | Total | |
| Bangkurung | 100.48 | 667.34 | 767,82 | 21.05 |
| Labobo | 58.05 | 445.54 | 503,59 | 15.47 |
| Banggai Utara | 67.67 | 623.21 | 690,88 | 3.91 |
| Banggai | 68.19 | 523.36 | 591,55 | 5.86 |
| Banggai Tengah | 229.08 | 5.394.56 | 5.623,64 | 4.59 |
| Banggai Selatan | 116.55 | 2.595.44 | 2.711,99 | 5.47 |
| Bokan kepulauan | 85.65 | 1.907.33 | 1.992,98 | 43.65 |
| Total | 725.67 | 12.156.78 | 12.882,45 | 100 |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

Jarak tempuh dari Kota Palu (Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tengah) ke Kota Banggai adalah 224,04 mil laut, yang dapat ditempuh selama \pm 1 jam menggunakan pesawat udara dari Kota Palu ke Kota Luwuk Kabupaten Banggai Kepulauan. Kemudian berganti moda transportasi berupa kapal laut dari Kota Luwuk ke Kota Banggai dengan waktu tempuh \pm 9 jam. Aksesibilitas ke Ibukota Banggai Laut juga dapat di tempuh dari kota-kota lain disekitar Provinsi Sulawesi Tengah seperti Bitung (Provinsi Sulawesi Utara), Bau-Bau (Provinsi Sulawesi Tenggara) serta Bobong (Provinsi Maluku Utara).



Gambar 4.1. Peta Orientasi



Gambar 4.2. Peta Administrasi

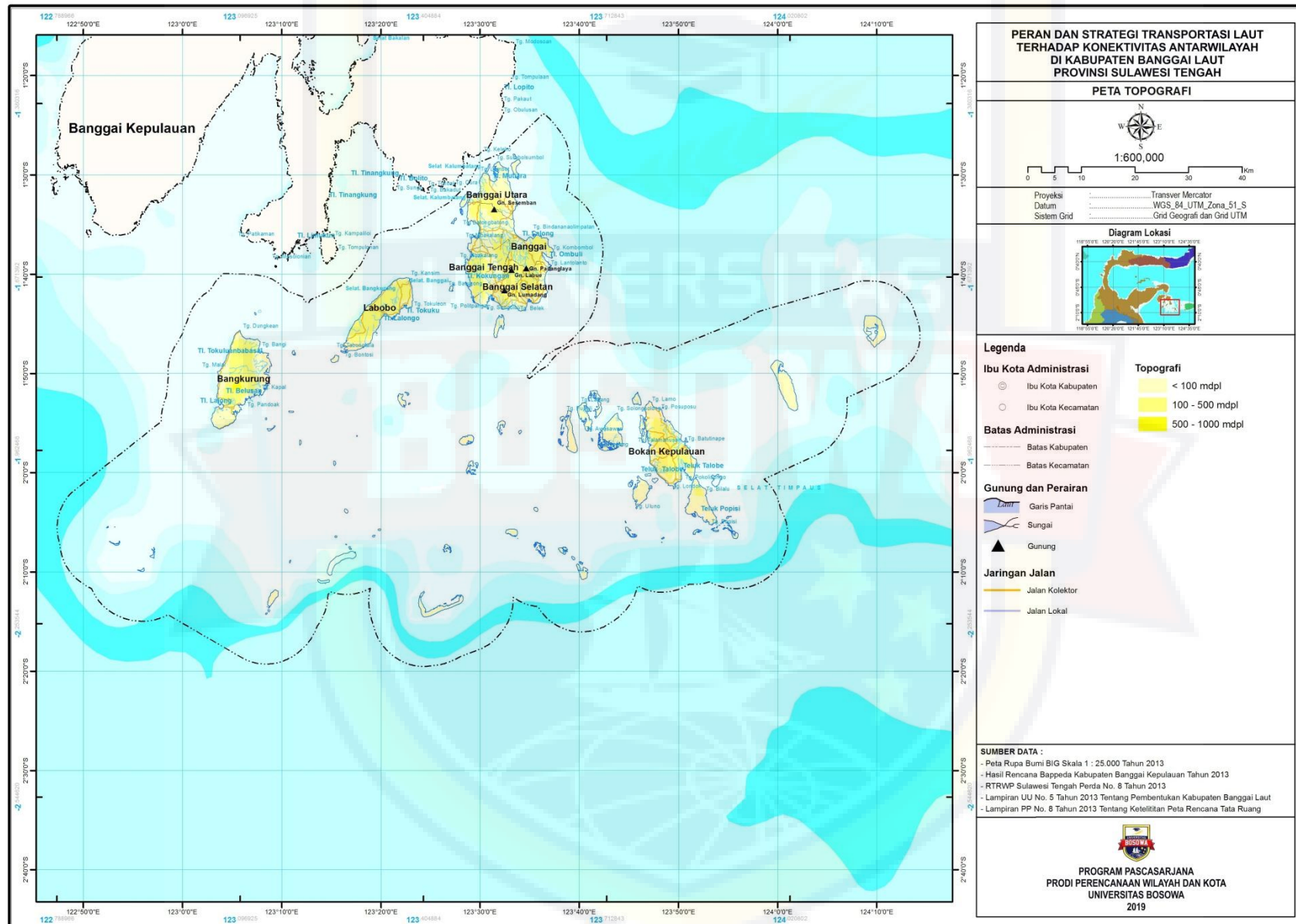
b. Topografi dan Kelerengan

Topografi merupakan faktor penting untuk mengetahui ketinggian suatu wilayah secara alami bagi perencanaan pembangunan wilayahnya. Keadaan ketinggian Kabupaten Banggai laut di dominasi oleh dataran rendah, seluruh wilayah Kabupaten Banggai Laut memiliki ketinggian < 500 mdpl. Keadaan kemiringan lereng Kabupaten Banggai Laut memiliki karakteristik yang berbeda beda diantaranya yaitu 0 – 2 %, 2 – 15 %, 15 – 40 % dan >40%. Secara rinci, dilihat tabel 4.2 berikut.

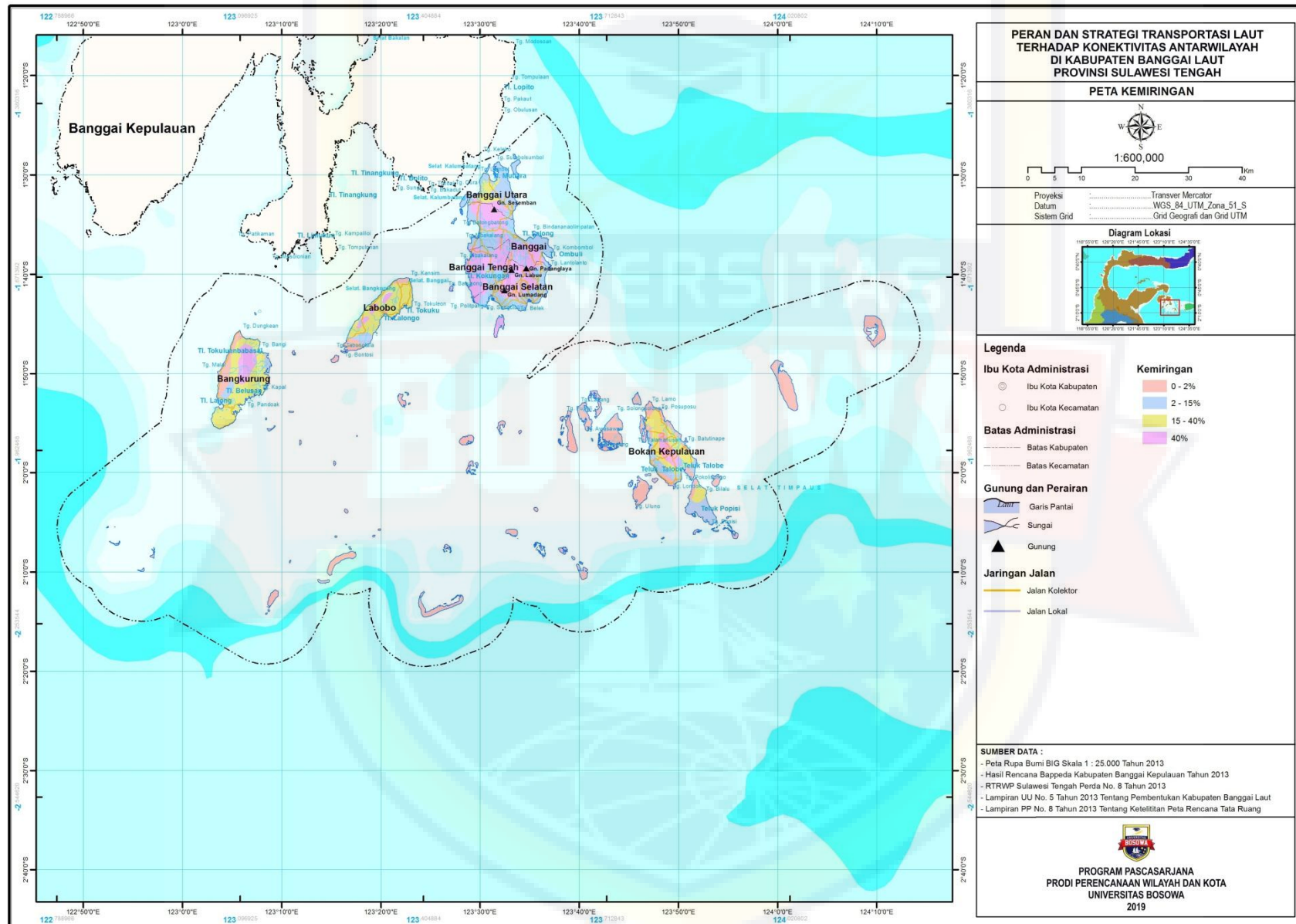
Tabel 4.2. Kondisi Ketinggian dan Kelerengan di Kabupaten Banggai Laut

| No | Kecamatan | IKK | Ketinggian dpl (m) | Kemiringan |
|----|-----------------|-----------|--------------------|---|
| 1. | Bangkurung | Lantibung | 1,00 | <ul style="list-style-type: none">• 0 – 2 %• 2 – 15 %• 15 – 40 %• > 40% |
| 2. | Bokan Kepulauan | Bungin | 3,00 | <ul style="list-style-type: none">• 0 – 2 %• 2 – 15 %• 15 – 40 %• > 40% |
| 3. | Banggai | Lompio | 5,00 | <ul style="list-style-type: none">• 2 – 15 %• > 40% |
| 4. | Banggai Utara | Lokotoi | 5,00 | <ul style="list-style-type: none">• 2 – 15 %• > 40% |
| 5. | Banggai Tengah | Adean | 24,00 | <ul style="list-style-type: none">• 2 – 15 %• > 40% |
| 6. | Banggai Selatan | Matanga | 2,00 | <ul style="list-style-type: none">• 2 – 15 %• > 40% |
| 7. | Labobo | Mansalean | 2,00 | <ul style="list-style-type: none">• 0 – 2 %• 2 – 15 %• 15 – 40 %• > 40% |

Sumber: Bappeda Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019



Gambar 4.3. Peta Topografi



Gambar 4.4. Peta Kemiringan

c. Geologi dan Jenis Tanah

Kondisi Geologi adalah suatu keadaan yang menjelaskan karakteristik formasi batuan dan kandungan batuan yang terdapat pada formasi batuan. Kondisi geologi di Kabupaten Banggai Laut ini memiliki struktur batuan yang beragam yaitu :

- 1) Formasi bobong termasuk di dalamnya adalah batuan konglomerat, breksi, batuan pasir dengan sisipan serpih dan lignit, lensa batutahu dan bintal pirit;
- 2) Formasi salodik yang di dalamnya terdapat kandungan batuan kalsilutit, batu gamping pasiran, napal, batu pasir dan sisipan rijang;
- 3) Granit binggai yang di dalamnya terdapat kandungan batuan granit, granodiorit, diorit kuarsa dan pegmatit;
- 4) Granit Permotias yang di dalamnya terdapat kandungan batuan granit, granit turmalin dan granit mika;
- 5) Batuan Gunung api Mangole yang termasuk di dalamnya adalah batuan riolit, ignimbrit, tuff lapili dan breksi;
- 6) Kompleks batuan malih yang di dalamnya terdapat kandungan batuan sekis, genes, amfibolit dan kuarsit;
- 7) Diabas yang merupakan batuan yang di dalamnya terdapat kandungan batuan diabas;
- 8) Terumbu koral kuarter yang di dalamnya terdapat kandungan batuan gamping koral;

9) Aluvium dan endapan pantai yang di dalamnya terdapat kandungan batuan alam, batu pasir lempungan, kerikil, lumpur dan batu lempung pasiran.

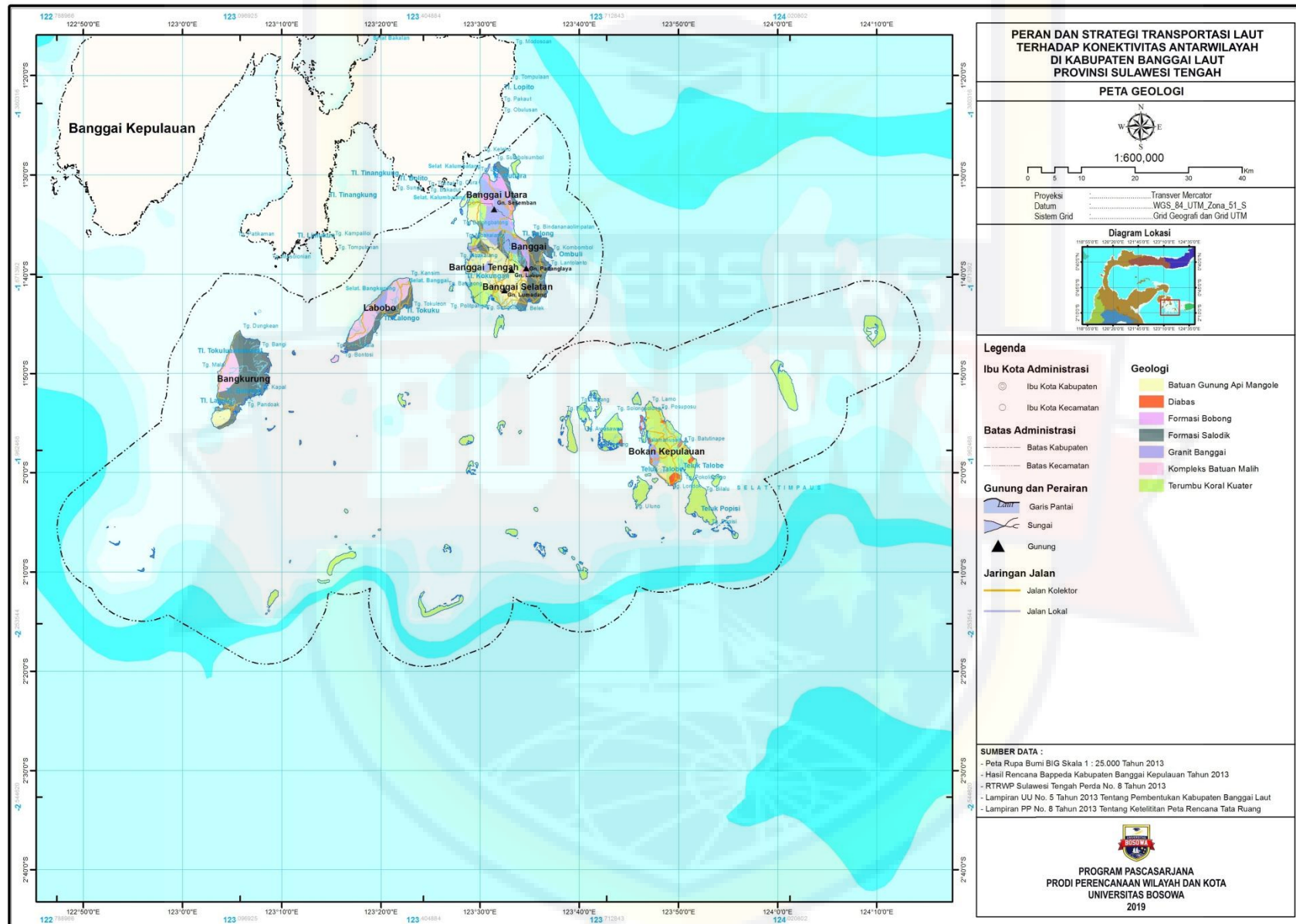
Di Kabupaten Banggai Laut terdapat 4 (empat) klasifikasi tanah tingkat ordo berdasarkan *Soil Taxonomy* (PPT Bogor, 1998), yaitu : *Entisols*, *Ultisols*, *Inceptisols*, dan *Oxisols*, yang dapat dirinci seperti pada tabel 4.3. berikut ini :

Tabel 4.3. Klasifikasi Tanah (Soil Taxonomy PPT, 1998) di Kabupaten Banggai Laut

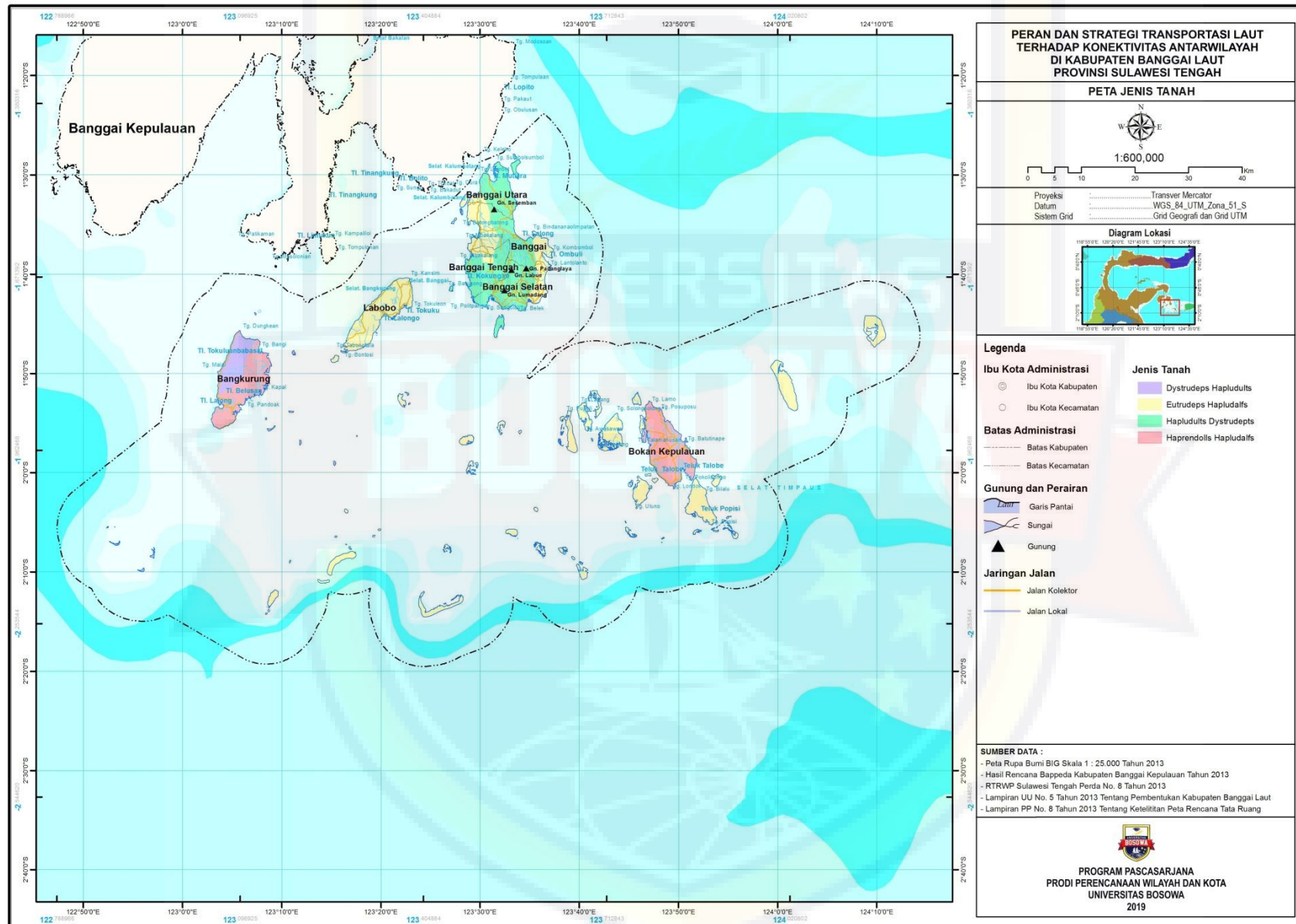
| ORDO | GRUP | KARAKTERISTIK | SATUAN EKOREGION |
|----------------------------|-------------------------|---|---|
| <i>Entisols</i> Aluvial | Fluvaquents | <ul style="list-style-type: none"> • Stratigrafi lapisan dari bahan-bahan yang berbeda, warna coklat gelap kekelabuan (10YR 4/2), tekstur bervariasi bergantung endapan. • pH agak masam hingga netral, BO sedang hingga tinggi, P dan K total rendah hingga sangat tinggi, KTK rendah hingga tinggi, kejenuhan basa sangat tinggi. | Perbukitan atau Pegunungan (F1) |
| | Endoaquents | <ul style="list-style-type: none"> • Gleisasi sempurna dari bawah sampai atas. • Warna kelabu (5YR 5/1) dengan/tanpa karatan di lapisan atas, tekstur lempung hingga lempung berpasir. • Tanah agak alkalis pada daerah genangan, kadar P total sangat tinggi hingga sangat rendah, K total sangat tinggi, KTK dan kejenuhan basa tinggi hingga sangat tinggi. | Dataran Aluvial Rawa Lembah antar (F2) |
| | Psammaquents | <ul style="list-style-type: none"> • Warna kelabu agak gelap hingga gelap (5YR 3/1). • Struktur berbutir lepas, tekstur kasar (pasir berlempung hingga lebih kasar). • Tanah sangat asam, BO rendah hingga sedang, P total rendah hingga sangat rendah, K total sedang hingga rendah, KTK rendah hingga sangat rendah, kejenuhan basa sangat tinggi. | Dataran Aluvial Pesisir (Fm) |
| | Quartzipsamments | <ul style="list-style-type: none"> • Tekstur kasar (pasir dengan sedikit kandungan pasir kuarsa), warna coklat gelap (7,5YR 4/3), drainase cepat. • Tanah agak masam hingga netral, BO sgt rendah, P dan K total sangat rendah, KTK dan kejenuhan basa sangat rendah. | Wilayah Pesisir Bergisik (M) |

| ORDO | GRUP | KARAKTERISTIK | SATUAN EKOREGION |
|---------------------------------------|--------------------|--|--|
| <i>Ultisols</i> Podsolik | Kandiudults | <ul style="list-style-type: none"> • Horison kandik dengan penurunan lempung <20% hingga kedalaman 150 cm, drainase baik. • Lapisan atas berwarna coklat gelap (10YR 4/3) sampai coklat gelap kekuningan (10YR 4/6), lapisan bawah coklat kekuningan (10YR 5/6) sampai merah kekuningan (5YR 5/6). • Tekstur halus hingga sedang, struktur kersai hingga gumpal agak membulat, konsistensi sangat gembur hingga gembur (lembab) agak lekat sampai lekat (basah). • Tanah masam, BO rendah, P dan K total sangat rendah hingga rendah, KTK dan kejenuhan basa rendah hingga sangat rendah, Al sangat tinggi. | <p>Perbukitan Intrusif Vulkanik Tua (V)</p> <p>Perbukitan Satruktural Patahan Batuan Gunungapi Tua (S1)</p> |
| <i>Inceptisols</i> Kambisol | Dystrudepts | <ul style="list-style-type: none"> • Solum sedang hingga dalam, warna coklat (7,5YR 4/6) sampai coklat kekuningan (10YR 5/8). • Tekstur halus, struktur gumpal, konsistensi agak teguh hingga teguh, bahan induk batugamping, batulempung, dan batupasir. • Tanah masam hingga netral, BO umumnya rendah, K total sangat rendah hingga sedang, P total rendah hingga sangat rendah, KTK rendah, basa rendah, Al tinggi hingga sangat tinggi. | <p>Perbukitan dan Pegunungan Struktural Patahan Batuan Malihan dan Batugamping Napal (S2) (dominan)</p> <p>Perbukitan dan Pegunungan Karst Batugamping Terumbu (K)</p> |
| <i>Oxisols</i> Latosol | Kandiudoxs | <ul style="list-style-type: none"> • Horison kandik, drainase baik, warna homogen coklat hingga coklat kemerahan dan merah kotor (10YR 3/3-3/4 sampai 2,5YR 3/3-3/4) untuk lapisan, coklat kekuningan hingga coklat tua merah kekuningan (10YR 4/6-5/6 sampai 5YR 4/6-6/6) untuk lapisan bawah. • Tekstur lempung berdebu hingga lempung, struktur agak gumpal hingga kersai, konsistensi sangat gembur (lembab) dan lekat hingga plastis (basah). • Tanah netral hingga agak basa, BO rendah hingga sedang (atas) dan sangat rendah (bawah), P dan K total sangat rendah, KTK rendah, dan kejenuhan basa tinggi. | <p>Perbukitan dan Pegunungan Karst Batugamping Terumbu (K) (dominan)</p> <p>Perbukitan dan Pegunungan Struktural Patahan (S2)</p> |

Sumber: Bappeda Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019



Gambar 4.5. Peta Geologi

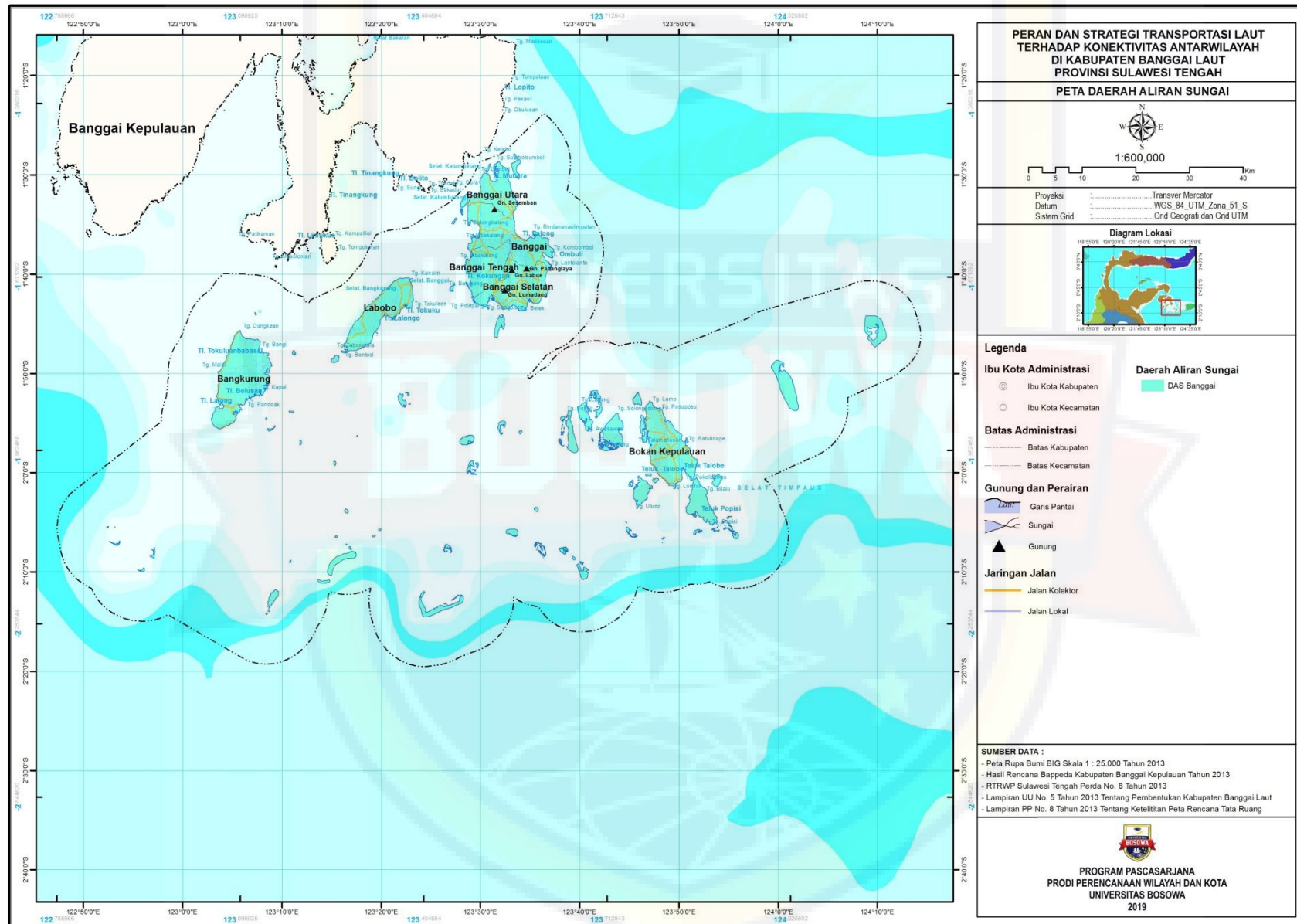


Gambar 4.6. Peta Jenis Tanah

d. Hidrologi

Hidrologi mencakup tentang siklus air dan sumber daya air yang ditujukan untuk kesejahteraan manusia. Daerah Aliran Sungai (DAS) adalah suatu wilayah daratan yang secara topografik dibatasi oleh punggung-punggung gunung yang menampung dan menyimpan air hujan untuk kemudian menyalurkannya ke laut melalui sungai utama. Wilayah daratan tersebut dinamakan daerah tangkapan air (*catchment area*) yang merupakan ekosistem dengan unsure utamanya terdiri dari sumberdaya alam (tanah, air, dan vegetasi) dan sumberdaya manusia sebagai pemanfaat sumberdaya alam.

Aspek utama yang termasuk dalam aliran sungai adalah total hasil air tahunan, keteraturan aliran, frekuensi terjadinya banjir pada lahan basah, dataran aluvial dan ketersediaan air pada musim kemarau. Potensi DAS di Kabupaten Banggai Laut terdapat di Kecamatan Banggai, Banggai Tengah, Banggai Selatan dan Banggai Utara dengan sungai-sungai yang meliputi Sungai Lampa, Sungai Lompio, Sungai Paisupiso, Sungai Papal, Sungai Ternate, Sungai Belek, Sungai Paisumbaute, Sungai Taduno Akato, Sungai Tibak, Sungai Lingkong, Sungai Tikum dan Sungai Lokotoi. Gambar berikut menggambarkan peta aliran sungai di Kabupaten Banggai Laut.



Gambar 4.7. Peta Daerah Aliran Sungai

e. Klimatologi

Seperti halnya dengan wilayah lain di Indonesia yang beriklim tropis, kondisi iklim di daerah ini pada umumnya dipengaruhi oleh angin muson yang berlangsung pada bulan juli sampai dengan september, musim kemarau terjadi sampai dengan bulan september dan musim penghujan terjadi pada bulan september sampai dengan november. Berdasarkan pendekatan tipe iklim *Oldeman* maka tipe iklim untuk Banggai Laut termasuk dalam tipe B1 (9 bulan basah berturut-turut dan lebih kecil 2 bulan kering).

Suhu udara di suatu tempat antara lain dipengaruhi oleh tinggi rendahnya tempat tersebut terhadap permukaan laut dan jarak dari garis pantai. Secara umum, rata-rata suhu udara berkisar antara 26,50 – 29,30 °C. Selain itu sebagai daerah tropis dan daerah kepulauan, Kabupaten Banggai Laut mempunyai kelembaban udara nisbi/relatif yang tinggi dengan rata-rata perbulan adalah 74 – 82 %. Lihat pada tabel 4.4.

Sedangkan tekanan udara di Kabupaten Banggai Laut yang tercatat pada Stasiun Meteorologi Syukran A. Amir Luwuk selama Bulan Januari – desember antara 1.009,00 – 1012,40 mb dengan kecepatan angin rata – rata antara 2,10 – 4,90 knot. Rata-rata penyinaran matahari dalam setahun antara 10,20 – 54,40 %. Lihat pada tabel 4.5.

Tabel 4.4. Rata – Rata Suhu dan Kelembaban Udara Menurut Bulan Pada Stasiun Meteorologi Syukran A. Amir Luwuk Tahun 2017

| No. | Bulan | Suhu Udara (°C) | | | Rata – rata Kelembaban (%) |
|-----|-----------|-----------------|----------|-----------|----------------------------|
| | | Minimum | Maksimum | Rata-rata | |
| 1. | Januari | 31,90 | 24,70 | 28,60 | 77,00 |
| 2. | Februari | 31,90 | 24,80 | 28,50 | 78,00 |
| 3. | Maret | 31,60 | 24,70 | 28,10 | 79,00 |
| 4. | April | 31,20 | 25,20 | 28,40 | 79,00 |
| 5. | Mei | 30,80 | 25,00 | 28,00 | 78,00 |
| 6. | Juni | 29,30 | 24,40 | 26,60 | 82,00 |
| 7. | Juli | 29,50 | 24,20 | 26,70 | 80,00 |
| 8. | Agustus | 29,50 | 23,90 | 26,50 | 78,00 |
| 9. | September | 30,10 | 24,70 | 27,40 | 78,00 |
| 10. | Oktober | 31,50 | 25,50 | 28,90 | 73,00 |
| 11. | November | 32,20 | 26,00 | 29,30 | 74,00 |
| 12. | Desember | 32,20 | 26,00 | 29,20 | 77,00 |

Sumber : BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

Tabel 4.5. Rata – Rata Tekanan Udara, Kecepatan Angin, dan Penyinaran Matahari Menurut Bulan Pada Stasiun Meteorologi Syukran A. Amir Luwuk Tahun 2017

| No. | Bulan | Tekanan Udara (mb) | Kecepatan Angina (knot) | Penyinaran Matahari (%) |
|-----|-----------|--------------------|-------------------------|-------------------------|
| 1. | Januari | 1.009,80 | 2,60 | 44,20 |
| 2. | Februari | 1.010,60 | 2,60 | 10,20 |
| 3. | Maret | 1.010,70 | 2,70 | 41,90 |
| 4. | April | 1.011,30 | 2,80 | 42,10 |
| 5. | Mei | 1.011,20 | 3,70 | 45,30 |
| 6. | Juni | 1.012,30 | 4,40 | 23,50 |
| 7. | Juli | 1.012,40 | 4,30 | 30,90 |
| 8. | Agustus | 1.012,20 | 4,90 | 24,00 |
| 9. | September | 1.012,40 | 4,50 | 38,30 |
| 10. | Oktober | 1.010,80 | 3,10 | 44,20 |
| 11. | November | 1.009,00 | 2,30 | 54,40 |
| 12. | Desember | 1.009,50 | 2,10 | 41,70 |

Sumber : BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

Kabupaten Banggai Laut memiliki iklim tropis dan basah dengan variasi curah hujan antara 24,70 – 312,00 mm. Dengan Jumlah hari

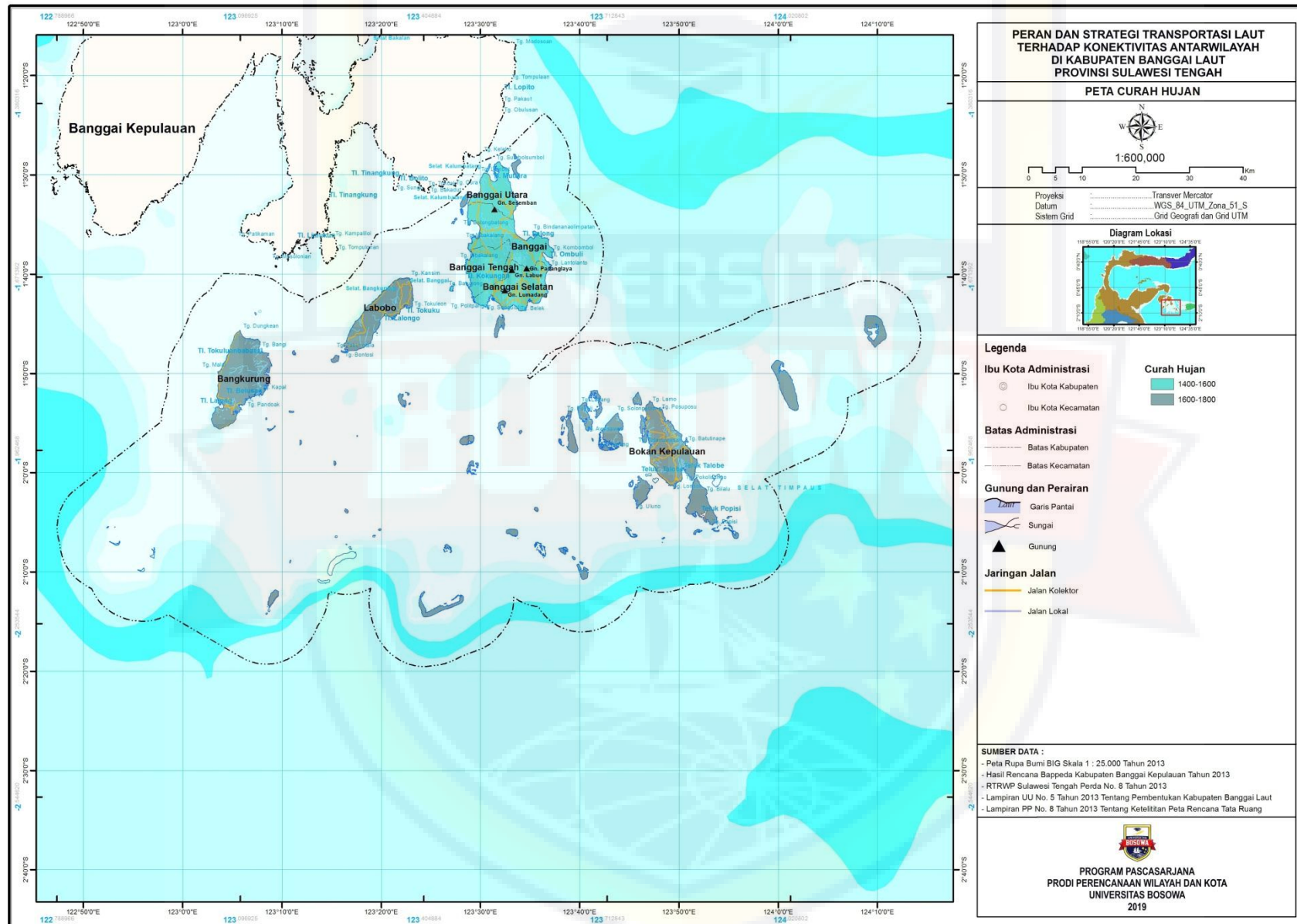
hujan berkisar antara 12 – 25 hari dalam sebulan. Lebih lengkapnya lihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.6. Rata – Rata Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Bulan Pada Stasiun Meteorologi Syukran A. Amir Luwuk Tahun 2017

| No | Bulan | Curah Hujan (mm ³) | Hari Hujan |
|----|-----------|--------------------------------|------------|
| 1 | Januari | 161,60 | 16 |
| 2 | Februari | 114,90 | 17 |
| 3 | Maret | 112,70 | 22 |
| 4 | April | 85,40 | 18 |
| 5 | Mei | 87,10 | 19 |
| 6 | Juni | 241,70 | 22 |
| 7 | Juli | 312,00 | 20 |
| 8 | Agustus | 105,70 | 25 |
| 9 | September | 73,90 | 16 |
| 10 | Oktober | 24,70 | 12 |
| 11 | November | 59,80 | 12 |
| 12 | Desember | 145,80 | 19 |

Sumber : BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

Antara curah hujan dan keadaan angin biasanya ada hubungan erat satu sama lain walaupun demikian, hubungan tersebut agaknya tidak selalu ada. Keadaan angin pada musim hujan biasanya lebih kencang dan angin bertiup dari arah Barat dan Barat Laut atau yang lebih dikenal oleh masyarakat di Banggai Laut sebagai musim angin barat. Pada saat ini biasanya para nelayan baik yang berada di pulau-pulau besar atau pulau-pulau kecil tidak akan pergi melaut, sehingga waktu efektif yang digunakan untuk pergi melaut hanya 3 - 4 bulan sepanjang tahunnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar peta curah hujan berikut ini.



Gambar 4.8. Peta Curah Hujan

f. Penggunaan Lahan Makro

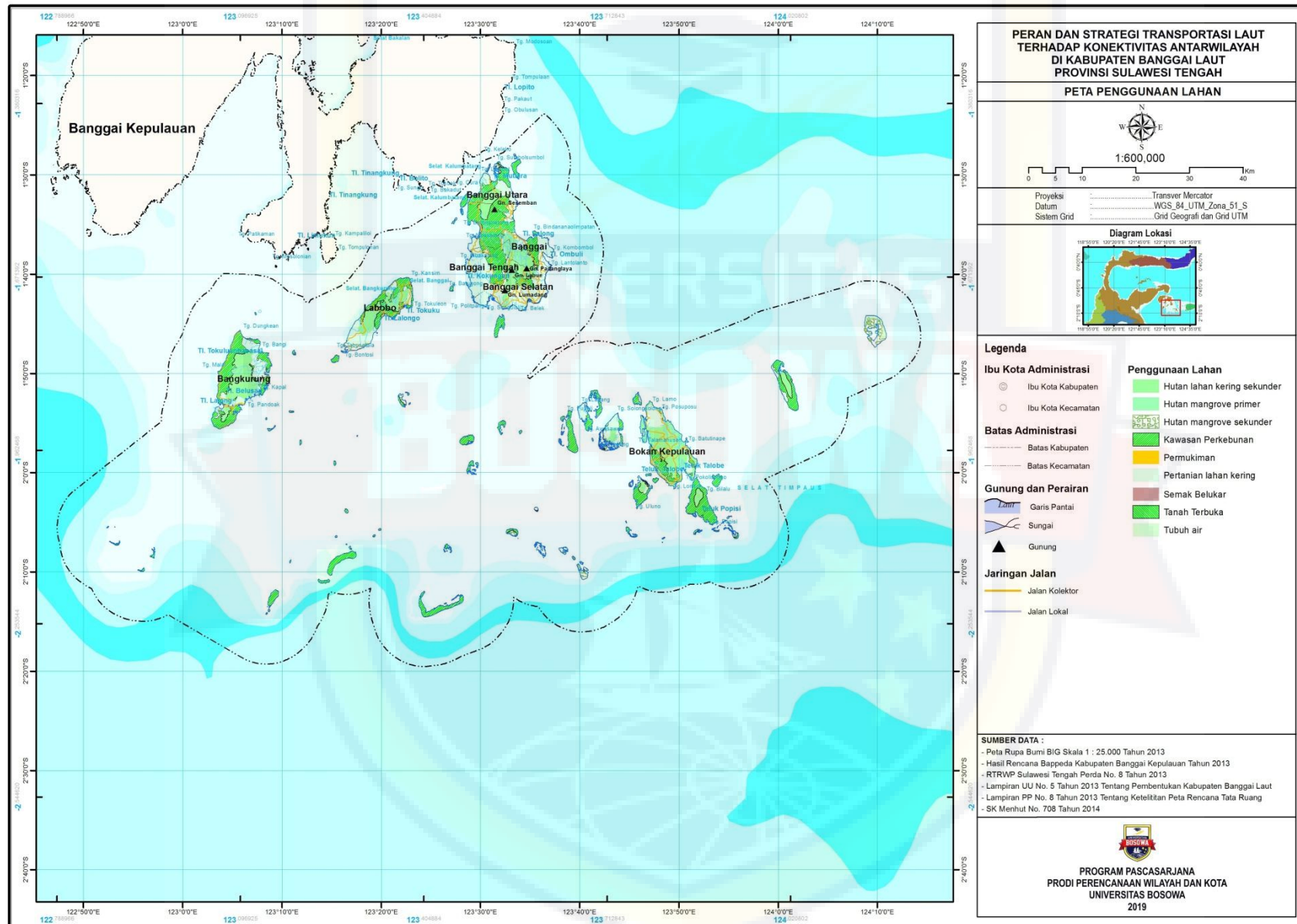
Penggunaan lahan berkaitan dengan kegiatan manusia pada bidang lahan tertentu misalnya pemukiman, perkotaan dan persawahan. Penggunaan lahan juga merupakan pemanfaatan lahan dan lingkungan alam untuk memenuhi kebutuhan manusia dalam penyelenggaraan kehidupannya. Penggunaan lahan biasanya digunakan dengan mengacu pada pemanfaatan masa kini (*present or current landuse*).

Tabel 4.7. Penggunaan Lahan Makro di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2019

| No | Tutupan Lahan | Luas (km ²) | Persentase (%) |
|--------------|--------------------------------|-------------------------|----------------|
| 1 | Danau/Situ | 0,23 | 0,03 |
| 2 | Hutan Bakau/Mangrove | 8,96 | 1,24 |
| 3 | Hutan Rawa/Gambut | 0,9 | 0,12 |
| 4 | Hutan Rimba | 368,85 | 50,8 |
| 5 | Pasir/Bukit Pasir Laut | 0,65 | 0,09 |
| 6 | Perkebunan/Kebun | 119,89 | 16,5 |
| 7 | Permukiman dan Tempat Kegiatan | 10,71 | 1,48 |
| 8 | Rawa | 9,42 | 1,3 |
| 9 | Semak Belukar | 191,56 | 26,4 |
| 10 | Sungai | 10,03 | 1,38 |
| 11 | Tanah Kosong/Gundul | 0,5 | 0,07 |
| 12 | Tegalan/Ladang | 2,67 | 0,37 |
| 13 | Terumbu Karang | 1,29 | 0,18 |
| 14 | Waduk | 0,01 | 0 |
| Total | | 725,67 | 100 |

Sumber : Badan Informasi Geospasial, Tahun 2019

Berdasarkan tabel 4.7 diatas, terlihat bahwa penggunaan lahan di Kabupaten Banggai Laut didominasi oleh hutan rimba seluas 368,85 km² atau 50,8% dari total luas daratan. Sementara penggunaan lahan terkecil adalah waduk yaitu 0,01 km².



Gambar 4.9. Peta Penggunaan Lahan

6. Aspek Demografi

a. Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk

Jumlah penduduk Kabupaten Banggai Laut tahun 2017 sebesar 72.298 jiwa. Laju pertumbuhan selama kurun waktu 2010-2017 yaitu 2,18%. Sedangkan laju pertumbuhan penduduk satu tahun terakhir adalah 1,99%. Lihat pada tabel 4.8 berikut.

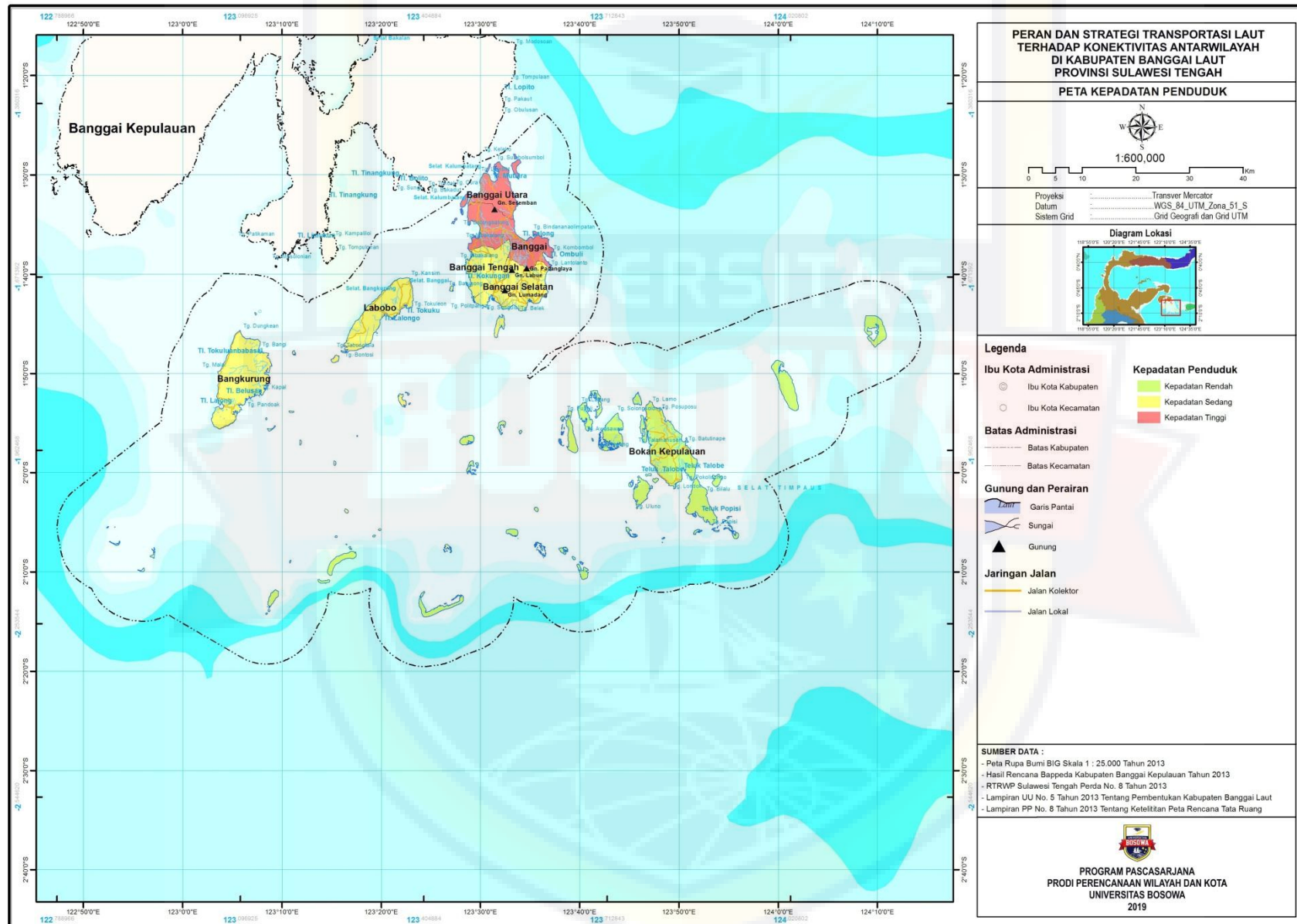
Tabel 4.8. Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2015-2017

| No | Kecamatan | Jumlah Penduduk (jiwa) | | | Laju Pertumbuhan Penduduk Per Tahun (%) | |
|---------------------|-----------------|------------------------|---------------|---------------|---|-------------|
| | | 2010 | 2016 | 2017 | 2010-2017 | 2016-2017 |
| 1. | Bangkurung | 8.196 | 8.932 | 9.049 | 1,31 | 1,42 |
| 2. | Labobo | 5.341 | 5.524 | 5.554 | 0,54 | 0,56 |
| 3. | Banggai Utara | 6.007 | 6.613 | 6.709 | 1,45 | 1,59 |
| 4. | Banggai | 19.977 | 23.835 | 24.475 | 2,69 | 2,94 |
| 5. | Banggai Tengah | 6.362 | 7.436 | 7.612 | 2,37 | 2,60 |
| 6. | Banggai Selatan | 4.809 | 5.643 | 5.783 | 2,48 | 2,67 |
| 7. | Bokan Kepulauan | 11.571 | 12.903 | 13.116 | 1,65 | 1,81 |
| Banggai Laut | | 62.263 | 70.886 | 72.298 | 2,18 | 1,99 |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

b. Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Besarnya jumlah penduduk di Kecamatan Banggai menyebabkan kepadatan penduduk di kecamatan ini menjadi cukup tinggi, yaitu 281 jiwa/km² dengan luas wilayah sebesar 86,95 km². Kepadatan penduduk terendah berada di Kecamatan Bokan Kepulauan, yaitu 57 jiwa/ km² dengan luas wilayah sebesar 229,08 km². Lebih jelas dapat dilihat pada gambar dan tabel 4.9 berikut.



Gambar 4.10. Peta Kepadatan Penduduk

Tabel 4.9. Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017

| No | Kecamatan | Jumlah Penduduk (jiwa) | Luas Wilayah (km ²) | Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²) | Klasifikasi Tingkat Kepadatan |
|---------------------|-----------------|------------------------|---------------------------------|--|-------------------------------|
| 1. | Bangkurung | 9.049 | 116,55 | 78 | Sedang |
| 2. | Labobo | 5.554 | 85,65 | 65 | Sedang |
| 3. | Banggai Utara | 6.709 | 58,05 | 116 | Tinggi |
| 4. | Banggai | 24.475 | 86,95 | 281 | Tinggi |
| 5. | Banggai Tengah | 7.612 | 68,19 | 112 | Tinggi |
| 6. | Banggai Selatan | 5.783 | 81,20 | 71 | Sedang |
| 7. | Bokan Kepulauan | 13.116 | 229,08 | 57 | Rendah |
| Banggai Laut | | 72.298 | 725,67 | 100 | |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

c. Jumlah Penduduk Berdasarkan Kegiatan Utama

Jumlah penduduk berdasarkan angkatan bekerja di Kabupaten Banggai Laut adalah 31.087 jiwa, yang bekerja sebanyak 30.089 jiwa sedangkan pengangguran sebanyak 998 jiwa. Tingkat partisipasi angkatan kerja sebesar 62,13% sedangkan tingkat penganggurannya 3,21%. Lihat tabel berikut.

Tabel 4.10. Jumlah Penduduk Berumur 15 Tahun Keatas Menurut Jenis Kegiatan Selama Seminggu yang Lalu dan Jenis Kelamin di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017

| Kegiatan Utama | Jenis Kelamin | | Jumlah |
|---|---------------|-----------|--------|
| | Laki-Laki | Perempuan | |
| Angkatan Kerja | 20.560 | 10.527 | 31.087 |
| Bekerja | 20.010 | 10.079 | 30.089 |
| Pengangguran Terbuka | 550 | 448 | 998 |
| Bukan Angkatan Kerja | 4.569 | 14.383 | 18.952 |
| Sekolah | 1.861 | 1.263 | 3.124 |
| Mengurus Rumah Tangga | 1.691 | 12.96 | 14.287 |
| Lainnya | 1.017 | 524 | 1.541 |
| Jumlah | 25.129 | 24.910 | 50.039 |
| Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja | 81,82% | 42,26% | 62,13% |
| Tingkat Pengangguran | 2,68% | 4,26% | 3,21% |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

7. Aspek Sosial dan Ekonomi

a. Kemiskinan

Jumlah Penduduk miskin di Kabupaten Banggai Laut cenderung menurun sepanjang tahun, namun pada tahun 2017 jumlah penduduk miskin di Kabupaten Banggai Laut adalah sebesar 11.630 jiwa, mengalami kenaikan jumlah 40 orang dari tahun sebelumnya, namun jika dilihat dari proporsi terhadap jumlah total penduduk di kabupaten Banggai Laut, persentasenya menurun dari sebelumnya sebesar 16,60 persen menjadi 16,17 persen, hal itu mengindikasikan bahwa kenaikan jumlah penduduk miskin proporsinya masih jauh dari laju pertumbuhan penduduk di Kabupaten Banggai Laut.

Tabel 4.11. Garis Kemiskinan dan Penduduk Miskin di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2010–2017

| Tahun | Garis Kemiskinan (rupiah) | Penduduk Miskin | |
|-------|---------------------------|-----------------|----------------|
| | | Jumlah (jiwa) | Persentase (%) |
| 2010 | 200.360 | 33.500 | 19,48 |
| 2011 | 215.634 | 31.800 | 18,08 |
| 2012 | 230.688 | 30.300 | 17,03 |
| 2013 | 244.977 | 29.400 | 16,30 |
| 2014 | ... | 28.410 | 15,56 |
| 2015 | 274.333 | 12.330 | 17,68 |
| 2016 | 296.716 | 11.590 | 16,60 |
| 2017 | 306.611 | 11.630 | 16,17 |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

b. Tenaga Kerja

Batas usia kerja yang berlaku di Indonesia adalah berumur 15 tahun – 64 tahun. Total jumlah tenaga kerja sebesar 30.089 jiwa, dengan tenaga kerja laki-laki sebesar 20.010 jiwa sementara perempuan sebesar 10.079 jiwa. Lihat tabel 4.12 berikut.

**Tabel 4.12. Penduduk Usia 15 Tahun ke Atas yang Bekerja
Menurut Lapangan Usaha dan Jenis Kelamin
di Kabupaten Banggai Kepulauan Tahun 2017**

| Lapangan Usaha | Laki-laki | Perempuan | Jumlah |
|---|------------------|------------------|---------------|
| Pertanian, Perkebunan, Kehutanan, Perburuan & Perikanan | 8.383 | 2.706 | 11.089 |
| Pertambangan dan Penggalian | 978 | 480 | 1.458 |
| Industri | 1.439 | 2.285 | 3.724 |
| Listrik, Gas dan Air Minum | 202 | - | 202 |
| Konstruksi | 1.920 | - | 1.920 |
| Perdagangan, Rumah Makan dan Jasa Akomodasi | 1.514 | 2.215 | 3.729 |
| Transportasi, Pergudangan dan Komunikasi | 1.713 | - | 1.713 |
| Lmbg Keuangan, Real Estate, Ush Persewaan & Js Perusahaan | 35 | - | 35 |
| Jasa Kemasyarakatan, Sosial dan Perorangan | 3.826 | 2.393 | 6.219 |
| Total | 20.010 | 10.079 | 30.089 |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

Jumlah tenaga kerja terbanyak berada pada sektor pertanian, perkebunan, kehutanan, perburuan dan perikanan yaitu 11.089 jiwa. Sementara sektor penyerap tenaga kerja paling sedikit adalah lembaga keuangan, real estate, usaha persewaan dan jasa perusahaan yakni hanya 35 jiwa.

c. Pertumbuhan PDRB

Berdasarkan harga berlaku PDRB Kabupaten Banggai Laut meningkat dari Rp. 1.517.375,71 juta pada Tahun 2014, menjadi Rp. 2.020.670,96 juta pada Tahun 2017, atau mengalami pertumbuhan sebesar 33,17%. Uraian secara rinci, dapat dilihat pada tabel 4.13 berikut ini.

Tabel 4.13. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Banggai Laut (juta rupiah) Tahun 2014–2017

| Lapangan usaha | 2014 | 2015 | 2016* | 2017** |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan | 921.424,93 | 1.023.090,57 | 1.114.250,22 | 1.204.609,39 |
| B. Pertambangan dan Penggalian | 12.533,05 | 14.356,50 | 16.292,54 | 18.531,09 |
| C. Industri Pengolahan | 39.137,69 | 43.946,84 | 49.417,68 | 53.413,52 |
| D. Pengadaan Listrik dan Gas | 481,42 | 493,98 | 538,43 | 632,98 |
| E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang | 2.459,38 | 2.742,73 | 3.073,62 | 3.369,00 |
| F. Konstruksi | 29.496,18 | 35.321,92 | 35.481,86 | 37.389,20 |
| G. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor | 185.713,64 | 203.164,74 | 223.234,39 | 247.340,82 |
| H. Transportasi dan Pergudangan | 51.372,65 | 56.574,17 | 61.740,86 | 67.165,52 |
| I. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum | 7.767,24 | 8.622,33 | 9.156,03 | 9.945,77 |
| J. Informasi dan Komunikasi | 3.634,34 | 3.992,14 | 4.417,75 | 4.932,15 |
| K. Jasa Keuangan dan Asuransi | 42.923,10 | 48.538,59 | 60.632,29 | 67.621,25 |
| L. Real Estat | 30.303,18 | 33.442,52 | 36.024,89 | 39.609,68 |
| M,N. Jasa Perusahaan | 570,92 | 639,65 | 703,34 | 787,02 |
| O. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib | 62.516,34 | 69.838,00 | 76.903,38 | 88.253,12 |
| P. Jasa Pendidikan | 79.006,06 | 88.334,40 | 98.618,99 | 109.836,36 |
| Q. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial | 30.216,09 | 33.913,41 | 37.724,93 | 42.513,48 |
| R,S,T,U. Jasa lainnya | 17.819,50 | 19.869,70 | 22.275,85 | 24.720,60 |
| Produk Domestik Regional Bruto | 1.517.375,71 | 1.686.882,20 | 1.850.487,04 | 2.020.670,96 |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

d. Pengeluaran Per Kapita

Dalam kurun tahun 2017, rata-rata konsumsi per kapita rumah tangga di Kabupaten Banggai Laut berada diangka Rp.9.825.876. Rata-rata pengeluaran untuk pangan sebesar Rp.5.559.708, sedangkan bukan pangan sebesar Rp.4.266.168. Lebih lengkapnya sebagaimana yang tercantum pada Tabel 4.14.

Tabel 4.14. Rata-rata Pengeluaran Per Kapita dalam Setahun di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017

| No. | Kelompok | Rata-rata Pengeluaran (rupiah) |
|-----|---------------|--------------------------------|
| 1. | Pangan | 5.559.708 |
| 2. | Bukan Pangan | 4.266.168 |
| 3. | Jumlah | 9.825.876 |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

e. Indeks Pembangunan Manusia

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) menjelaskan bagaimana penduduk mengakses hasil pembangunan dalam memperoleh pendapatan, kesehatan, pendidikan dan lainnya.

Tabel 4.15. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Menurut Kabupaten/ Kota Di Provinsi Sulawesi Tengah Tahun 2013 – 2017

| Kabupaten/Kota | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Banggai Kepulauan | 61,74 | 62,33 | 62,97 | 63,45 | 64,07 |
| Banggai | 66,39 | 67,11 | 67,44 | 68,17 | 69,00 |
| Morowali | 66,86 | 67,91 | 69,12 | 69,69 | 70,41 |
| Poso | 66,94 | 67,65 | 68,13 | 68,83 | 69,78 |
| Donggala | 63,38 | 63,55 | 63,82 | 64,42 | 64,66 |
| Toli-Toli | 61,44 | 61,91 | 62,72 | 63,27 | 64,05 |
| Buol | 64,50 | 65,41 | 65,61 | 66,37 | 66,69 |
| Parigi Moutong | 61,98 | 62,20 | 62,79 | 63,60 | 64,09 |
| Tojo Una-Una | 60,32 | 61,15 | 61,33 | 62,27 | 62,61 |
| Sigi | 64,10 | 64,64 | 65,35 | 65,95 | 66,72 |
| Banggai Laut | 61,86 | 62,12 | 62,90 | 63,49 | 64,08 |
| Morowali Utara | 65,01 | 65,81 | 66,00 | 66,57 | 67,35 |
| Kodya Palu | 78,65 | 79,12 | 79,63 | 79,73 | 80,24 |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

Berdasarkan tabel diatas, IPM tertinggi tahun 2017 ditempati oleh Kodya Palu dengan 80,24 sedangkan IPM paling rendah ditempati oleh Kabupaten Tojo Una-Una dengan 62,61. Sedangkan Kabupaten Banggai Laut berada di peringkat ke-10 yakni dengan angka 64,08.

8. Aspek Transportasi

a. Transportasi Darat

Pada tahun 2017 total panjang jalan mencapai 447,150 km. Berdasarkan kondisinya, panjang jalan dengan kondisi baik yaitu 82,44 km, kondisi sedang 143,05 km, kondisi rusak 100,32 km, serta kondisi rusak parah mencapai 121,34 km. Lihat tabel berikut ini.

Tabel 4.16. Panjang Jalan Menurut Kondisinya di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017

| No | Kecamatan | Kondisi Jalan | | | | Panjang Jalan (km) |
|---------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|
| | | Baik | Sedang | Rusak | Rusak Berat | |
| 1. | Bangkurung | 11,93 | 19,76 | 6,32 | 26,65 | 64,66 |
| 2. | Labobo | 7,65 | 38,96 | 20,04 | 5,59 | 72,24 |
| 3. | Banggai Utara | 12,36 | 8,22 | 10,37 | 4,40 | 35,35 |
| 4. | Banggai | 16,23 | 20,54 | 10,79 | 15,98 | 63,54 |
| 5. | Banggai Tengah | 11,92 | 14,58 | 8,56 | 24,97 | 60,03 |
| 6. | Banggai Selatan | 12,05 | 25,29 | 13,60 | 15,00 | 65,94 |
| 7. | Bokan Kepulauan | 10,30 | 15,69 | 30,65 | 28,76 | 85,4 |
| Banggai Laut | | 82,44 | 143,05 | 100,32 | 121,34 | 447,15 |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

Jaringan prasarana lalu-lintas di Kabupaten Banggai Laut saat ini adalah berupa berupa terminal penumpang tipe C di Kecamatan Banggai yang melayani route angkutan dalam kota dan antar perdesaan. Selain itu, terdapat jaringan angkutan penyeberangan yang sampai saat ini baru melayani lintas penyeberangan antar kabupaten, yaitu Luwuk – Banggai.

b. Transportasi Laut

Moda transportasi laut merupakan sarana penghubung antar wilayah kepulauan. Begitu pula di Kabupaten Banggai Laut, jenis moda transportasi terbanyak adalah perahu motor tempel yakni 2.675 unit dan

terbanyak berada di Kecamatan Bokan Kepulauan yaitu 1.286 unit, sedangkan paling sedikit berada di Kecamatan Banggai Tengah yakni 117 unit. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.17. Jumlah Moda Transportasi Laut di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017

| No | Kecamatan | Perahu Tanpa Motor | Perahu Motor Tempel | Kapal Motor |
|---------------------|-----------------|--------------------|---------------------|-------------|
| 1. | Bangkung | - | 445 | 44 |
| 2. | Labobo | - | 159 | - |
| 3. | Banggai Utara | 38 | 168 | 1 |
| 4. | Banggai | 11 | 359 | 52 |
| 5. | Banggai Tengah | 7 | 117 | 6 |
| 6. | Banggai Selatan | 25 | 141 | 5 |
| 7. | Bokan Kepulauan | 44 | 1.286 | 35 |
| Banggai Laut | | 125 | 2.675 | 143 |

Sumber: BPS Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

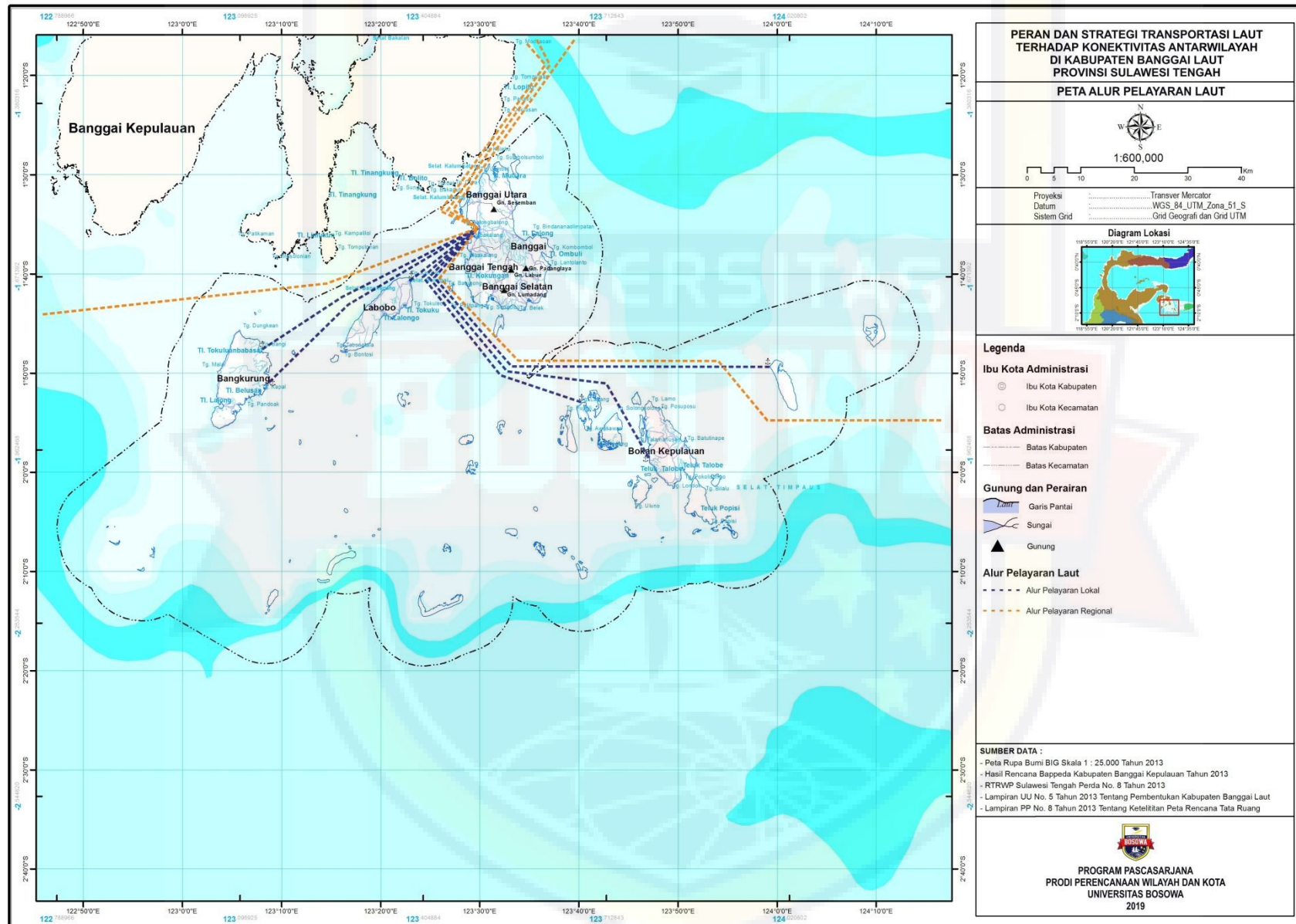
Alur pelayaran yang ada di wilayah Kabupaten Banggai Laut dan melayani pergerakan penduduk yang masuk dan keluar dari wilayah kabupaten adalah:

1) Alur pelayaran regional, meliputi:

- | | |
|----------------------|----------------------|
| a) Bitung – Banggai | d) Salakan –.Banggai |
| b) Bobong – Banggai | e) Luwuk – Banggai |
| c) Bau Bau – Banggai | |

2) Alur pelayaran lokal, meliputi:

- | | |
|-------------------------------|----------------------|
| a) Banggai – Labobo | d) Banggai – Bokan |
| b) Banggai – Bangkurung Timur | e) Banggai – Toropot |
| c) Banggai – Bangkurung Barat | f) Banggai – Timpaus |



Gambar 4.11. Peta Alur Pelayaran Laut

L. Gambaran Peran Transportasi Laut Terhadap Konektivitas Antarwilayah

Transportasi laut di wilayah kepulauan memainkan peran yang sangat penting dalam menghubungkan pulau-pulau yang saling terpisah. Konektivitas antar pulau tentunya sangat diperlukan guna mempermudah aksesibilitas dalam rangka melakukan pembangunan guna mengurangi kesenjangan wilayah terutama di pulau-pulau yang terpisah jauh. Membangun transportasi laut tentunya memiliki tantangan yang lebih besar dibandingkan membangun transportasi darat. Sebab perlu mempertimbangkan dan melibatkan berbagai elemen kelembagaan dengan biaya yang juga tidak sedikit. Baik atau buruknya konektivitas antar pulau-pulau tentunya terdapat faktor-faktor yang mempengaruhinya. Tentunya faktor-faktor yang mempengaruhi pada sektor transportasi lautnya. Buruknya sektor transportasi laut tentu akan berdampak pada buruknya tingkat konektivitas wilayah tersebut.

Peran transportasi laut tersebut diatas, kemudian diukur dengan menggunakan beberapa variabel yang telah dipertimbangkan keakuratannya dalam memberikan gambaran terkait faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat konektivitasnya. Variabel pengukuran yang dimaksud terdiri dari 4 (empat) variabel utama yang diwakili atas beberapa sub variabel, yakni variabel sistem kegiatan dengan sub variabelnya (pola penggunaan lahan kegiatan sosial, dan pola penggunaan lahan kegiatan ekonomi), variabel sistem jaringan dengan sub variabelnya (sarana dan prasarana transportasi,

dan trayek moda transportasi), variabel sistem pergerakan dengan sub variabelnya (pola pergerakan orang, pola pergerakan barang, waktu tempuh, dan tarif angkutan), serta variabel kelembagaan dengan sub variabelnya (kebijakan transportasi). Penilaiannya dengan menggunakan tiga indikator, yaitu rendah (bernilai 1), sedang (bernilai 2), dan tinggi (bernilai 3).

Peran transportasi laut terhadap tingkat konektivitas antar pulau yang terjadi pada lokasi penelitian dinilai berdasarkan persepsi masyarakat yang melakukan aktivitas pergerakan antar pulau tersebut. Persepsi tersebut diperoleh dari wawancara terbuka dan jawaban dari daftar pertanyaan (kuesioner). Penyebaran kuesioner dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi peranan transportasi terhadap tingkat konektivitas tersebut. Total jumlah responden yang diberikan kuesioner adalah 398 jiwa. Daftar pertanyaan (kuesioner) dan hasilnya dari observasi lapangan yang peneliti temukan telah direkapitulasi dan dapat dilihat pada (Lampiran I dan II).

Dengan mempertanyakan persepsi responden terhadap peran transportasi dimaksud, maka jawaban responden terhadap pertanyaan tersebut kemudian disajikan dalam bentuk tabel sebagaimana yang tersaji pada tabel 4.18 berikut ini.

Tabel 4.18. Jumlah Tanggapan Responden Terhadap Variabel Berdasarkan Sub Variabelnya Tahun 2019

| No | Variabel | Sub Variabel | Jawaban Responden | | | |
|----|--------------------|--|-------------------|---------------|---------------|------------|
| | | | (a) Tinggi | (b) Sedang | (c) Rendah | Jmlh |
| 1. | Sistem Kegiatan | Pola penggunaan lahan kegiatan sosial | 77 | 257 | 64 | 398 |
| | | <i>Persentase (%)</i> | <i>19,35</i> | <i>64,57</i> | <i>16,08</i> | <i>100</i> |
| | | Pola penggunaan lahan kegiatan ekonomi | 103 | 205 | 90 | 398 |
| | | <i>Persentase (%)</i> | <i>25,88</i> | <i>51,51</i> | <i>22,61</i> | <i>100</i> |
| 2. | Sistem Jaringan | Sarana dan prasarana transportasi | 137 | 200 | 61 | 398 |
| | | <i>Persentase (%)</i> | <i>34,42</i> | <i>50,25</i> | <i>15,33</i> | <i>100</i> |
| | | Trayek moda transportasi | 225 | 120 | 53 | 398 |
| | | <i>Persentase (%)</i> | <i>56,53</i> | <i>30,15</i> | <i>13,32</i> | <i>100</i> |
| 3. | Sistem Pergerakan | Pola pergerakan orang | 2 | 63 | 333 | 398 |
| | | <i>Persentase (%)</i> | <i>0,5</i> | <i>15,83</i> | <i>83,67</i> | <i>100</i> |
| | | Pola pergerakan barang | 4 | 42 | 352 | 398 |
| | | <i>Persentase (%)</i> | <i>1,01</i> | <i>10,55</i> | <i>88,44</i> | <i>100</i> |
| | | Waktu tempuh | 131 | 197 | 70 | 398 |
| | | <i>Persentase (%)</i> | <i>32,91</i> | <i>49,5</i> | <i>17,59</i> | <i>100</i> |
| 4. | Sistem Kelembagaan | Kebijakan transportasi | 151 | 163 | 84 | 398 |
| | | <i>Persentase (%)</i> | <i>37,94</i> | <i>40,95</i> | <i>21,11</i> | <i>100</i> |

Sumber : Hasil Survei dan Pengolahan, Tahun 2019

Tabel diatas menampilkan hasil kuesioner keempat variabel yang diuraikan berdasarkan sub variabel yang diamati. Uraian dari tabel tersebut dijelaskan dalam beberapa poin sebagai berikut :

❖ Peran Sistem Kegiatan Terhadap Konektivitas

- Berdasarkan sub variabel pola penggunaan lahan kegiatan sosial, sebanyak 77 responden menjawab tinggi, 257 responden menjawab sedang, sedangkan 64 responden menjawab rendah. Sejumlah 257 responden atau sebesar 64,57% responden menjawab sedang, artinya

bahwa mayoritas responden yang diteliti hanya kadang-kadang (tidak selalu) melakukan interaksi antar pulau pada lokasi penelitian dengan tujuan untuk mengakses fasilitas kegiatan sosial seperti layanan kesehatan, pendidikan, dan pariwisata.

- Berdasarkan sub variabel pola penggunaan lahan kegiatan ekonomi, sebanyak 103 responden menjawab tinggi, 205 responden menjawab sedang, sedangkan 90 responden menjawab rendah. Sejumlah 205 responden atau sebesar 51,51% responden menjawab sedang, artinya bahwa mayoritas responden yang diteliti hanya kadang-kadang (tidak selalu) melakukan interaksi antar pulau pada lokasi penelitian dengan tujuan untuk mengakses fasilitas kegiatan ekonomi seperti perdagangan dan jasa perbankan.

❖ Peran Sistem Jaringan Terhadap Konektivitas

- Berdasarkan sub variabel sarana dan prasarana transportasi, sebanyak 137 responden menjawab tinggi, 200 responden menjawab sedang, sedangkan 61 responden menjawab rendah. Sejumlah 200 responden atau sebesar 50,25% responden menjawab sedang, artinya bahwa mayoritas responden yang diteliti berpendapat bahwa ketersediaan sarana dan prasarana transportasi laut untuk melakukan perjalanan antar pulau pada lokasi penelitian masih kurang memadai.
- Berdasarkan sub variabel trayek moda transportasi, sebanyak 225 responden menjawab tinggi, 120 responden menjawab sedang, sedangkan 53 responden menjawab rendah. Sejumlah 225 responden

atau sebesar 65,53% responden menjawab tinggi, artinya bahwa mayoritas responden yang diteliti berpendapat bahwa trayek atau rute moda transportasi laut antar pulau pada lokasi penelitian sudah sangat sesuai dengan kebutuhan perjalanan mereka.

❖ Peran Sistem Pergerakan Terhadap Konektivitas

- Berdasarkan sub variabel pola pergerakan barang, sebanyak 2 responden menjawab tinggi, 63 responden menjawab sedang, sedangkan 333 responden menjawab rendah. Sejumlah 333 responden atau sebesar 83,67% responden menjawab rendah, artinya bahwa mayoritas responden yang diteliti melakukan perjalanan antar pulau pada lokasi penelitian menggunakan transportasi laut hanya sekali dalam satu bulan.
- Berdasarkan sub variabel pola pergerakan orang, sebanyak 4 responden menjawab tinggi, 42 responden menjawab sedang, sedangkan 352 responden menjawab rendah. Sejumlah 352 responden atau sebesar 88,44% responden menjawab rendah, artinya bahwa mayoritas responden yang diteliti melakukan perjalanan menggunakan transportasi laut antar pulau pada lokasi penelitian dengan membawa/mengangkut barang kurang dari 1 ton.
- Berdasarkan sub variabel waktu tempuh, sebanyak 131 responden menjawab tinggi, 197 responden menjawab sedang, sedangkan 70 responden menjawab rendah. Sejumlah 197 responden atau sebesar 49,5% responden menjawab sedang, artinya bahwa mayoritas

responden yang diteliti berpendapat bahwa waktu tempuh dalam melakukan perjalanan antar pulau pada lokasi penelitian menggunakan transportasi laut masih kurang memuaskan (kurang cepat).

- Berdasarkan sub variabel tarif angkutan, sebanyak 211 responden menjawab tinggi, 109 responden menjawab sedang, sedangkan 78 responden menjawab rendah. Sejumlah 211 responden atau sebesar 53,01% responden menjawab tinggi, artinya bahwa mayoritas responden yang diteliti berpendapat bahwa tarif angkutan yang dikeluarkan dalam melakukan perjalanan antar pulau pada lokasi penelitian menggunakan transportasi laut sangat terjangkau (murah).

❖ Peran Sistem Kelembagaan Terhadap Konektivitas

- Berdasarkan sub variabel kebijakan transportasi, sebanyak 151 responden menjawab tinggi, 163 responden menjawab sedang, sedangkan 84 responden menjawab rendah. Sejumlah 263 responden atau sebesar 40,95% responden menjawab sedang, artinya bahwa mayoritas responden yang diteliti berpendapat bahwa pemerintah setempat masih kurang maksimal memperhatikan pelayanan transportasi laut antar pulau pada lokasi penelitian.

M. Analisis Peran Transportasi Laut Terhadap Konektivitas Antarwilayah Menggunakan Indeks Konektivitas

Peran penting transportasi laut di wilayah kepulauan adalah sebagai sarana penghubung atau alat untuk mengoneksikan pulau-pulau yang terpisah.

Untuk mengetahui peran transportasi laut sebagai alat koneksi tersebut, maka perlu dilakukan analisis tingkat konektivitas antar pulau menggunakan rumus indeks konektivitas. Rumus indeks konektivitas dikembangkan oleh Kansky (1963), untuk mengetahui kekuatan interaksi antar wilayah yang ingin diamati. Sehingga hasil dari analisis indeks konektivitas dapat dijadikan sebagai salah satu indikator dan pertimbangan untuk merencanakan pembangunan infrastruktur serta fasilitas transportasi untuk menghubungkan wilayah tersebut.

6. Analisis Konektivitas Antarwilayah

Sebelum melakukan analisis tingkat konektivitas, perlu diketahui jumlah jalur transportasi serta jumlah titik/pulau yang dilayani. Data tersebut disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 4.19. Rute dan Titik Tujuan Transportasi Laut di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017

| No | Pulau | Jalur Pelayaran | Titik/Pulau Tujuan |
|----|------------|-----------------|--------------------|
| 1. | Banggai | 6 | 3 |
| 2. | Labobo | 1 | 1 |
| 3. | Bangkurung | 2 | 1 |
| 4. | Bokan | 3 | 1 |

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Banggai Laut, Tahun 2019

Dengan menggunakan rumus indeks konektivitas, maka hasil perhitungan indeks konektivitas dapat dilihat pada tabel 4.20 yang disajikan dibawah ini.

$$\beta = \frac{e}{v}$$

Keterangan: β = Indeks Konektivitas
 e = Jumlah Rute / Jalur
 v = Jumlah Titik / Pulau

Sumber : Kansky (1963) dalam Fithra (2017)

Tabel 4.20. Nilai Indeks dan Tingkat Konektivitas Antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017

| No | Pulau | Nilai Indeks | Tingkat Konektivitas |
|----|------------|--------------|----------------------|
| 1. | Banggai | 2 | Sedang |
| 2. | Labobo | 1 | Rendah |
| 3. | Bangkurung | 2 | Sedang |
| 4. | Bokan | 3 | Tinggi |

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2019

7. Pembahasan Hasil Analisis Konektivitas Antarwilayah

Pada daerah kepulauan, penguatan sistem konektivitas sangat diperlukan dalam pembangunan agar hubungan dalam pulau dan antarpulau dapat berjalan dengan lancar untuk menunjang perkembangan perekonomian suatu wilayah. Sistem konektivitas adalah terhubungnya satu komponen atau kegiatan dengan komponen atau kegiatan lainnya yang ditunjang dengan sarana dan prasarana transportasi yang baik. Fokus pengembangan konektivitas antarpulau yaitu mendistribusikan komoditas dan produk lain keluar pulau maupun membawa komoditas lain dari luar pulau.

Berdasarkan hasil analisis indeks konektivitas, diketahui bahwa tingkat konektivitas antarwilayah pulau di Kabupaten Banggai Laut terbagi menjadi 3 (tiga) klasifikasi, yaitu Pulau Bokan dengan tingkat konektivitas yang tinggi, Pulau Banggai dan Pulau Labobo dengan tingkat konektivitas sedang, sedangkan Pulau Bangkurung dengan tingkat konektivitas rendah.

Tingginya tingkat konektivitas di Pulau Bokan dipengaruhi oleh banyaknya jalur pelayaran dan sedikitnya titik tujuan. Dalam hal ini, terdapat tiga jalur pelayaran dari Pulau Bokan yang semuanya menuju ke

Pulau Banggai, sehingga konektivitas antarwilayah pulau yakni antara Pulau Bokon dengan Pulau Banggai terbilang tinggi. Tingginya bangkitan lalu lintas dari Pulau Bokon menuju ke Pulau Banggai didukung oleh pernyataan responden sebagai pengguna transportasi, yang menyatakan bahwa aksesibilitas transportasi yang terjadi cukup dipengaruhi oleh sistem kegiatan berupa kebutuhan mengakses fasilitas sosial dan ekonomi di Pulau Banggai, seperti akses terhadap layanan kesehatan, pendidikan, pariwisata, perdagangan, maupun jasa perbankan. Selain itu, dipengaruhi pula oleh sistem jaringan, dimana karena didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana transportasi laut yang cukup memadai, juga ketersediaan trayek/rute moda transportasi yang sangat menjawab kebutuhan perjalanan. Sementara kaitannya dengan sistem pergerakan dinilai masih kurang mendukung, dimana aktifitas pergerakan orang dan barang masih cukup rendah, meskipun telah didukung oleh waktu tempuh yang cukup memuaskan dan tarif angkutan yang relatif sangat terjangkau. Selain itu, dukungan pemerintah secara sistem kelembagaan terhadap pembangunan transportasi yang dinilai kurang maksimal menjadi salah satu kelemahan yang harus terus dibenahi.

Tingkat konektivitas yang sedang terjadi di Pulau Banggai dan juga Pulau Bangkurung. Di Pulau Banggai, jumlah jalur pelayaran sangat banyak yang juga diimbangi dengan jumlah titik tujuan yang banyak pula. Yakni jumlah jalur dari Pulau Banggai terdiri dari 6 (enam) jalur dengan titik tujuan berjumlah 3 titik. Yaitu terdiri dari 1 jalur menuju Pulau

Labobo, 2 jalur menuju Pulau Bangkurung, dan 3 jalur menuju Pulau Boka. Sehingga dipastikan bahwa jalur yang banyak dengan jumlah tujuan yang banyak menyebabkan tingkat konektivitas menjadi tidak terlalu tinggi (sedang) dari daerah asal ke daerah tujuan. Sama halnya dengan Pulau Banggai, di Pulau Bangkurung jumlah jalur terdiri dari 2 jalur, yang keduanya menuju ke 1 titik tujuan yaitu Pulau Banggai. Sehingga dapat dipastikan bahwa tingkat konektivitas yang terjadi antara Pulau Bangkurung dengan Pulau Banggai relatif sedang. Hal ini tentunya sangat dipengaruhi oleh sistem pergerakan, dimana waktu tempuh yang terbilang cukup memuaskan didukung oleh tarif angkutan yang sangat terjangkau, belum memberikan efek positif terhadap peningkatan aktifitas pergerakan orang dan barang. Aktifitas pergerakan orang dan barang yang sangat rendah besar kemungkinan terjadi akibat sistem jaringan berupa ketersediaan sarana dan prasarana serta trayek/rute moda transportasi yang masih sedikit. Selain itu dapat pula dipengaruhi oleh sistem kegiatan, dimana tujuan perjalanan tidak selalu untuk mengakses fasilitas sosial dan ekonomi yang ada. Dukungan pemerintah daerah berupa sistem kelembagaan yang masih kurang juga menjadi faktor pendukung yang menyebabkan konektivitas Pulau Banggai dan Pulau Bangkurung terklasifikasi sedang.

Sedangkan tingkat konektivitas yang rendah terjadi di Pulau Labobo, dimana hanya memiliki 1 jalur yang menuju ke 1 titik tujuan yaitu Pulau Banggai. Sehingga dapat dipastikan bahwa tingkat konektivitas antara

pulau Labobo dengan Pulau Banggai relatif lemah. Sistem kelembagaan sebagai faktor pengontor berperan penting terhadap lemahnya konektivitas yang terjadi di Pulau Boka. Dimana dukungan pemerintah berupa kebijakan-kebijakan terkait peningkatan peran transportasi laut belum cukup maksimal. Selain itu, dukungan sistem jaringan berupa ketersediaan sarana dan prasarana transportasi perlu ditingkatkan dengan tetap memaksimalkan trayek/rute moda transportasi yang sudah sangat memadai. Apabila dihubungkan dengan sistem pergerakan, terlihat bahwa tarif angkutan yang terjangkau didukung oleh waktu tempuh yang cukup memuaskan tidak memberikan pengaruh besar terhadap meningkatnya pergerakan orang dan barang. Hal tersebut terjadi dimungkinkan karena sistem kegiatan yang terjadi belum cukup berdampak ada bangkitan-tarikan lalu lintas dari Pulau Boka menuju ke Pulau Banggai.

Berdasarkan data, pulau-pulau di Kabupaten Banggai Laut yang tidak memiliki konektivitas transportasi adalah antara Pulau Labobo dengan Pulau Bangkurung, Pulau Labobo dengan Pulau Boka, serta antara Pulau Boka dengan Pulau Bangkurung.

Pada daerah kepulauan, skenario konektivitas wilayah sangat dibutuhkan dalam mencapai tujuan pembangunan wilayah. Mengacu pada salah satu faktor kerangka kerja Konektivitas Nasional yaitu Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang menunjukkan bahwa sarana dan prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam melayani

kebutuhan masyarakat dan mempunyai fungsi *multiplier* sebagai unsur penunjang dan unsur pendorong dalam pembangunan.

Kebutuhan akan konektivitas sewajarnya menjadi prioritas dengan penataan atau perbaikan jaringan transportasi dalam dan antarpulau sejalan dengan masih tingginya biaya transportasi wilayah yang mengakibatkan ekonomi biaya tinggi, daya saing yang lemah serta penanggulangan kemiskinan yang relatif lambat. Sistem konektivitas diharapkan dapat membuka daerah-daerah yang terisolir sehingga dapat terhubung dengan pusat-pusat perekonomian. Tujuan utama penguatan konektivitas adalah menurunkan disparitas harga dan pelayanan, peningkatan daya saing, akselerasi penanggulangan kemiskinan, yang pada akhirnya dapat meningkatkan aksesibilitas sosial dan ekonomi masyarakat.

Oleh sebab itu, pulau-pulau di Kabupaten Banggai Laut yang belum memiliki konektivitas ataupun tingkat konektivitas yang masih rendah perlu untuk dirumuskan strategi-strategi alternatif dalam meningkatkan Konektivitas antarwilayah tersebut.

N. Analisis Strategi Pengembangan Transportasi Laut Dalam Mendukung Konektivitas Antarwilayah Menggunakan Metode SWOT

Perumusan alternatif strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung konektivitas antar pulau di Kabupaten Banggai Laut dilakukan melalui tiga tahapan yaitu tahapan masukan (*input stage*) dengan melakukan identifikasi faktor internal dan eksternal; tahap penggabungan (*matching*

stage); serta tahap pengambilan keputusan (*decision stage*). Metode yang digunakan adalah analisis SWOT (*Strength-Weakness-Opportunity-Threat*).

5. Identifikasi Faktor Internal dan Eksternal

Dari hasil pengamatan dan wawancara dengan sejumlah responden di lapangan diperoleh beberapa faktor strategis yang sangat berpengaruh terhadap pengembangan transportasi laut antar pulau di Kabupaten Banggai Laut. Faktor strategis tersebut terdiri dari faktor internal yang meliputi kekuatan dan kelemahan, serta faktor eksternal yang meliputi peluang dan ancaman.

Faktor internal merupakan tinjauan terhadap transportasi laut yang menghubungkan pulau-pulau di dalam wilayah Kabupaten Banggai Laut, sedangkan faktor eksternal merupakan tinjauan terhadap transportasi laut yang menghubungkan Kabupaten Banggai Laut dengan wilayah luar.

a. Faktor Internal

Faktor internal yang berpengaruh terhadap pengembangan transportasi laut antar pulau di Kabupaten Banggai Laut terdiri dari kekuatan (*strengths*) dan kelemahan (*weakness*).

Faktor kekuatan meliputi : 1) Kewenangan daerah dalam pembangunan wilayah masing-masing; 2) Tingginya kebutuhan masyarakat terhadap pelayanan transportasi laut; 3) Melimpahnya potensi sumberdaya alam darat dan laut di setiap pulau; dan 4) Kewenangan pemerintah daerah dalam mengatur keuangan daerah.

Faktor kelemahan meliputi : 1) Infrastruktur sarana dan prasarana transportasi laut kurang memadai; 2) Transportasi laut antara ibukota kabupaten dengan pulau-pulau kecil belum seluruhnya terhubung; 3) Kurangnya perhatian pemerintah pada sektor transportasi laut; dan 4) Letak pulau-pulau yang berjauhan.

b. Faktor Eksternal

Faktor eksternal yang berpengaruh terhadap pengembangan transportasi laut di Kabupaten Banggai Laut terdiri dari peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*).

Faktor peluang meliputi : 1) Letak geografis wilayah yang strategis dalam jalur transportasi laut nasional; 2) Tingginya minat investasi pada sektor transportasi laut; 3) Dukungan dan kebijakan pemerintah pusat terhadap pengembangan sektor transportasi laut; dan 4) Sedikitnya jenis moda transportasi laut yang melayani pulau-pulau kecil.

Faktor ancaman yang berpengaruh meliputi : 1) Iklim dan cuaca lautan yang tidak stabil; 2) Kurangnya minat perusahaan pelayaran lokal terhadap transportasi laut pulau-pulau kecil; 3) Konflik kepentingan tata ruang darat dan laut dalam wilayah provinsi; dan 4) Konflik batas wilayah pulau-pulau terluar.

6. Tahap Masukan (*Input Stage*)

Pada tahap ini dilakukan analisis *EFAS* (*External Strategic Factors Analysis Summary*) dan *IFAS* (*Internal Strategic Factors Analysis*)

Summary). Analisis IFAS – EFAS tersebut didasarkan pada hasil identifikasi kekuatan dan kelemahan yang merupakan faktor strategi internal serta identifikasi peluang dan ancaman yang merupakan faktor strategi eksternal. Pengisian matriks IFAS – EFAS dilakukan dengan memberikan bobot dan rating pada setiap faktor strategi internal dan eksternal tersebut.

a. Matriks Analisis Strategi Faktor Internal (IFAS)

Matriks analisis strategi faktor internal (IFAS) merupakan hasil dari identifikasi faktor - faktor strategis internal Kabupaten Banggai Laut berupa kekuatan dan kelemahan yang berpengaruh terhadap pengembangan transportasi laut antarpulau dalam rangka peningkatan pembangunan ekonomi daerah. Hasil evaluasi faktor internal berdasarkan jawaban dari responden dan diperoleh nilai dan bobot serta rating di masing - masing faktor kekuatan dan kelemahan. Matriks analisis faktor internal dapat dilihat pada tabel 4.21 berikut ini.

Tabel 4.21. Matriks IFAS dari Strategi Pengembangan Transportasi Laut dalam Mendukung Konektivitas Antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut

| No | Variabel | Bobot | Rating | Skor (Bobot x Rating) |
|------------------------|---|-------|--------|--------------------------|
| A. Kekuatan | | | | |
| 1. | Kewenangan daerah dalam pembangunan wilayah masing-masing | 0,139 | 4 | 0,556 |
| 2. | Tingginya kebutuhan masyarakat terhadap pelayanan transportasi laut | 0,147 | 4 | 0,588 |
| 3. | Melimpahnya potensi sumberdaya alam darat dan laut di setiap pulau | 0,113 | 3 | 0,339 |
| 4. | Kewenangan pemerintah daerah dalam mengatur keuangan daerah | 0,104 | 3 | 0,312 |
| Jumlah Kekuatan | | | | 1,795 |

| B. Kelemahan | | | | |
|-------------------------|--|--------------|---|--------------|
| 1. | Infrastruktur sarana dan prasarana transportasi laut kurang memadai | 0,151 | 4 | 0,604 |
| 2. | Transportasi laut antara ibukota kabupaten dengan pulau-pulau kecil belum seluruhnya terhubung | 0,129 | 3 | 0,387 |
| 3. | Kurangnya perhatian pemerintah pada sektor transportasi laut | 0,118 | 3 | 0,354 |
| 4. | Letak pulau-pulau yang berjauhan | 0,099 | 2 | 0,198 |
| Jumlah Kelemahan | | | | 1,543 |
| Jumlah | | 1,000 | | 3,338 |

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2019

b. Matriks Analisis Strategi Faktor Internal (IFAS)

Matriks analisis strategi faktor eksternal (EFAS) merupakan hasil identifikasi faktor - faktor strategi eksternal Kabupaten Banggai Laut berupa peluang dan ancaman yang telah diberi bobot dan rating. Hasil evaluasi faktor eksternal berdasarkan jawaban dari responden dan diperoleh nilai dan bobot serta rating di masing - masing faktor peluang dan ancaman. Matriks analisis faktor eksternal, dilihat pada tabel 4.22.

Tabel 4.22. Matriks EFAS dari Strategi Pengembangan Transportasi Laut dalam Mendukung Konektivitas Antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut

| No | Variabel | Bobot | Rating | Skor (Bobot x Rating) |
|-----------------------|--|-------|--------|--------------------------|
| A. Peluang | | | | |
| 1. | Letak geografis wilayah yang strategis dalam jalur transportasi laut nasional | 0,121 | 3 | 0,363 |
| 2. | Tingginya minat investasi pada sektor transportasi laut | 0,145 | 4 | 0,58 |
| 3. | Dukungan dan kebijakan pemerintah pusat terhadap pengembangan sektor transportasi laut | 0,138 | 4 | 0,552 |
| 4. | Sedikitnya jenis moda transportasi laut yang melayani pulau-pulau kecil | 0,111 | 3 | 0,333 |
| Jumlah Peluang | | | | 1,828 |

| B. Ancaman | | | | |
|-----------------------|---|--------------|---|--------------|
| 1. | Iklm dan cuaca lautan yang tidak stabil | 0,128 | 3 | 0,384 |
| 2. | Kurangnya minat perusahaan pelayaran lokal terhadap transportasi laut pulau-pulau kecil | 0,126 | 4 | 0,504 |
| 3. | Konflik kepentingan tata ruang darat dan laut dalam wilayah provinsi | 0,119 | 3 | 0,357 |
| 4. | Konflik batas wilayah pulau-pulau terluar | 0,112 | 4 | 0,448 |
| Jumlah Ancaman | | | | 1,693 |
| Jumlah Total | | 1,000 | | 3,521 |

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2019

Selanjutnya pada gambar 4.12 memperlihatkan bahwa secara keseluruhan pengembangan transportasi laut dalam mendukung konektivitas antarwilayah di Kabupaten Banggai Laut direspon dengan sangat baik.

Gambar 4.12. Analisis Internal dan Eksternal

| TOTAL FAKTOR STRATEGI INTERNAL | | | | | |
|--|----------|------|-------------|-------|-----|
| | | Kuat | Rata - Rata | Lemah | |
| | | 4,0 | 3,0 | 2,0 | 1,0 |
| TOTAL FAKTOR STRATEGI EKSTERNAL | Tinggi | | | | |
| | 3,0 | I | II | III | |
| | Menengah | VI | V | VI | |
| | 2,0 | | | | |
| Rendah | VII | VIII | IX | | |
| | 1,0 | | | | |

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2019

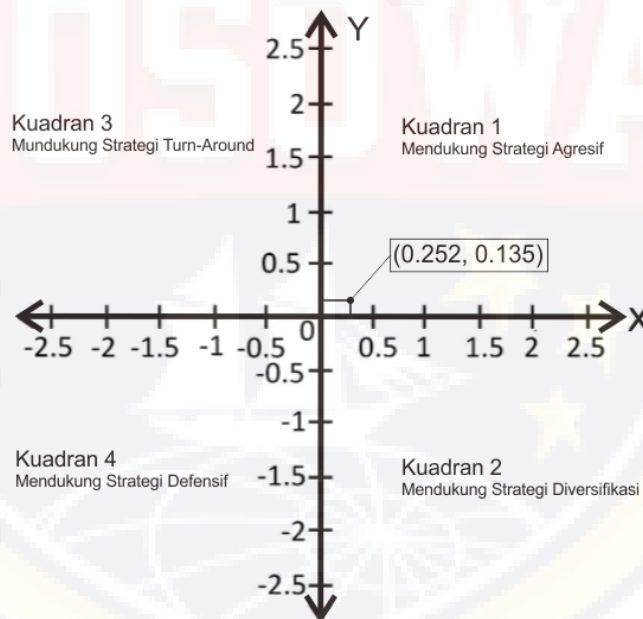
Data yang diperoleh dari tabel 4.21 dan 4.22 digunakan untuk perhitungan *Matrik Space Analysis*, maka diketahui skala penilaian sebagai berikut :

- Skor Kekuatan : +1,795
- Skor Kelemahan : -1,543

- Skor Peluang : +1,828
- Skor Ancaman : -1,693

Sehingga untuk dapat membuat titik koordinat horisontal pada gambar skala penilaian yaitu dengan menjumlahkan nilai kekuatan dengan nilai kelemahan. Maka dapat diperoleh titik koordinat horizontal, yaitu : $(+1,795) + (-1,543) = + 0,252$

Sedangkan untuk membuat titik koordinat vertical pada gambar skala penilaian yaitu dengan menjumlahkan nilai peluang perusahaan dengan nilai ancaman perusahaan. Maka diperoleh titik koordinat vertikal, yaitu : $(+1,828) + (-1,693) = + 0,135$.



Gambar 4.13. Diagram Kuadran Analisis SWOT

Berdasarkan titik koordinat seperti pada gambar 4.13, maka strategi pengembangan transportasi laut ini berada pada kuadran I yang mendukung strategi agresif. Hal ini tentunya merupakan kondisi yang sangat menguntungkan bagi Kabupaten Banggai Laut karena memiliki

kekuatan dan peluang sehingga dapat menjawab peluang yang terbuka lebar. Strategi yang dapat dilakukan adalah :

- ❖ Mempertahankan dan meningkatkan pelayanan transportasi laut pada jalur pelayaran yang sudah ada, dengan terus menambah membangun jaringan dan membuka jalur pelayaran yang baru. Pembukaan jalur pelayaran baru diprioritaskan pada wilayah/pulau-pulau yang belum terkoneksi dengan jalur transportasi terutama pada pulau-pulau terluar yang berbatasan dengan wilayah provinsi lain. Jika hal tersebut dilakukan, maka akan terbuka seluruh konektivitas antar pulau sehingga meningkatkan aliran barang, jasa, dan teknologi dan informasi sehingga dapat menumbuhkan perekonomian wilayah.
- ❖ Meningkatkan sistem kelembagaan terutama kewenangan dalam mengelolah pengelolaan anggaran sehingga pembangunan transportasi laut berjalan dengan maksimal dan serta efektif dan efisien. Meningkatkan kinerja kelembagaan dan memperbaiki sistem untuk mengatasi kelemahan dan hambatan yang ada.

7. Tahap Penggabungan (*Matching Stage*)

Tahap selanjutnya adalah tahap penggabungan (*matching stage*) dengan teknis matriks *Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats* (SWOT) atau kekuatan – kelemahan – peluang – ancaman. Analisis SWOT ini didasarkan pada informasi yang diturunkan dari tahap input untuk mencocokkan kekuatan dan kelemahan internal dengan peluang dan ancaman eksternal. Hal ini dimaksudkan untuk menentukan alternatif

strategi yang layak secara efektif pada pengembangan transportasi laut dalam mendukung konektivitas antarwilyah di Kabupaten Banggai Laut.

Dari hasil analisis SWOT diperoleh 12 (dua belas) alternatif strategi dalam pengembangan transportasi laut antar pulau. Secara jelas matriks SWOT dapat dilihat pada tabel 4.23. berikut ini.



Tabel 4.23. Matriks SWOT

| | | |
|--|---|--|
| <p style="text-align: center;">FAKTOR INTERNAL</p> <p style="text-align: center;">FAKTOR EKSTERNAL</p> | <p style="text-align: center;">KEKUATAN (<i>Strengths</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kewenangan daerah dalam pembangunan wilayah masing-masing (S1) - Tingginya kebutuhan masyarakat terhadap pelayanan transportasi laut (S2) - Melimpahnya potensi sumberdaya alam darat dan laut di setiap pulau (S3) - Kewenangan pemerintah daerah dalam mengatur keuangan daerah (S4) | <p style="text-align: center;">KELEMAHAN (<i>Weaknesses</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastruktur sarana dan prasarana transportasi laut kurang memadai (W1) - Transportasi laut antara ibukota kabupaten dengan pulau-pulau kecil belum seluruhnya terhubung (W2) - Kurangnya perhatian pemerintah pada sektor transportasi laut (W3) - Letak pulau-pulau yang berjauhan (W4) |
| <p>PELUANG (<i>Opportunities</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Letak geografis wilayah yang strategis dalam jalur transportasi laut nasional (O1) - Tingginya minat investasi pada sektor transportasi laut (O2) - Dukungan dan kebijakan pemerintah pusat terhadap pengembangan sektor transportasi laut (O3) - Sedikitnya jenis moda transportasi laut yang melayani pulau-pulau kecil (O4) | <p style="text-align: center;">STRATEGI S-O</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menggunakan kewenangan daerah untuk menambah moda transportasi dalam memenuhi kebutuhan pelayanan transportasi (S1,S2,S4,O2,O4) - Mengatur keuangan daerah dengan memanfaatkan investasi sektor transportasi laut dalam menyediakan moda transportasi (S1,S4,O2,O4) - Memanfaatkan dukungan pemerintah dan jalur transportasi laut nasional untuk memenuhi kebutuhan transportasi serta mendistribusikan hasil sumber daya alam (S1,S2,S3,O1,O3) | <p style="text-align: center;">STRATEGI W-O</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menambah sarana dan prasarana serta rute transportasi laut untuk meningkatkan pelayanan transportasi pada pulau-pulau kecil (W1,W2,W4,O4) - Mendorong kebijakan pemerintah pusat untuk meningkatkan penganggaran pembangunan transportasi antarpulau (W1,W2,W3,W4,O3,4) - Memanfaatkan dukungan pemerintah pusat dan jalur transportasi laut nasional untuk meningkatkan layanan transportasi dan meminimalisir anggaran pembangunan transportasi antar kabupaten (W1,W3,O1,O3) |
| <p>ANCAMAN (<i>Threats</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Iklim dan cuaca lautan yang tidak stabil (T1) - Kurangnya minat perusahaan pelayaran lokal terhadap transportasi laut pulau-pulau kecil (T2) - Konflik kepentingan tata ruang darat dan laut dalam wilayah provinsi (T3) - Konflik batas wilayah pulau-pulau terluar (T4) | <p style="text-align: center;">STRATEGI S-T</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menggunakan kewenangan daerah dalam mengelola sumber daya alam dan memanfaatkan tingginya kebutuhan transportasi untuk meningkatkan minat swasta dalam membangun transportasi lokal (S1,S2,S3,S4,T2) - Menggunakan kewenangan daerah untuk mengatasi konflik tata ruang dan konflik batas wilayah pulau terluar (S1,S4,T3,T4) - Menggunakan kewenangan daerah untuk meningkatkan fasilitas dan peralatan keselamatan pelayaran (S1,S4,T1) | <p style="text-align: center;">STRATEGI W-T</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mendorong peran serta pemerintah provinsi, pusat, dan sektor swasta untuk membangun transportasi di daerah kepulauan (W1,W2,W3,W4,T2,T3) - Meningkatkan penganggaran dan transparansi pengelolaannya dalam membangun sarana-prasarana transportasi laut untuk menghubungkan pulau-pulau kecil yang berjauhan (W1,W2,W3,W4,T2,T4) - Meningkatkan penganggaran pembangunan sarana dan prasarana mendukung keselamatan pelayaran (W1,W3,T1) |

Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2019

a. Strategi S – O (*Strengths – Opportunities*)

Strategi S – O merupakan penggabungan atau pencocokan antara faktor internal (kekuatan) dengan faktor eksternal (peluang) dengan cara menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang. Dari hasil analisis yang dilakukan diperoleh tiga strategi, yaitu :

- Menggunakan kewenangan daerah untuk menambah moda transportasi dalam memenuhi kebutuhan pelayanan transportasi.
- Mengatur keuangan daerah dengan memanfaatkan investasi sektor transportasi laut dalam menyediakan moda transportasi.
- Memanfaatkan dukungan pemerintah dan jalur transportasi laut nasional untuk memenuhi kebutuhan transportasi serta mendistribusikan hasil sumber daya alam.

b. Strategi S – T (*Strengths – Threats*)

Strategi S – T merupakan penggabungan atau pencocokan antara faktor internal (kekuatan) dengan faktor eksternal (ancaman) dengan cara menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman. Dari hasil analisis diperoleh tiga alternatif strategi, yaitu :

- Menggunakan kewenangan daerah dalam mengelola sumber daya alam dan memanfaatkan tingginya kebutuhan transportasi untuk meningkatkan minat swasta dalam membangun transportasi lokal.
- Menggunakan kewenangan daerah untuk mengatasi konflik tata ruang dan konflik batas wilayah pulau terluar.

- Menggunakan kewenangan daerah untuk meningkatkan fasilitas dan peralatan keselamatan pelayaran.

c. Strategi W – O (*Weaknesses – Opportunities*)

Strategi W – O merupakan penggabungan atau pencocokan antara faktor internal (kelemahan) dengan faktor eksternal (peluang) dengan cara meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang. Dari hasil analisis diperoleh empat alternatif strategi, yaitu :

- Menambah sarana dan prasarana serta rute transportasi laut untuk meningkatkan pelayanan transportasi pada pulau-pulau kecil.
- Mendorong kebijakan pemerintah pusat untuk meningkatkan penganggaran pembangunan transportasi antarpulau.
- Memanfaatkan dukungan pemerintah pusat dan jalur transportasi laut nasional untuk meningkatkan layanan transportasi dan meminimalisir anggaran pembangunan transportasi antar kabupaten.

d. Strategi W – T (*Weaknesses – Threats*)

Strategi W – T merupakan penggabungan atau kombinasi antara faktor internal (kelemahan) dengan faktor eksternal (ancaman) dengan cara meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman. Dari hasil analisis diperoleh tiga alternatif strategi, yakni :

- Mendorong peran serta pemerintah provinsi, pusat, dan sektor swasta untuk membangun transportasi di daerah kepulauan.

- Meningkatkan penganggaran dan transparansi pengelolaannya dalam membangun sarana-prasarana transportasi laut untuk menghubungkan pulau-pulau kecil yang berjauhan.
- Meningkatkan penganggaran pembangunan sarana dan prasarana mendukung keselamatan pelayaran.

8. Tahap Pengambilan Keputusan

Tahap selanjutnya dari perumusan strategi adalah tahap pengambilan keputusan dengan menggunakan analisis QSPM (*Quantitative Strategic Planning Matrix*). Analisis ini ditujukan untuk menentukan prioritas strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung konektivitas antar pulau di Kabupaten Banggai Laut. Analisis QSPM dilakukan dengan cara memberikan nilai kemenarikan relatif (*Attractive Score = AS*) pada masing-masing faktor internal maupun eksternal. Strategi yang mempunyai total nilai kemenarikan relatif (*Total Attractive Score = TAS*) yang tertinggi merupakan prioritas strategi. Setelah dilakukan analisis dan perhitungan nilai TAS seperti pada lampiran 3 dan 4, maka diperoleh matriks perencanaan strategik kuantitatif seperti yang di sajikan pada tabel 4.24 berikut ini.

Tabel 4.24. Hasil Analisis QSPM

| No | Alternatif Strategi | Nilai TAS | Prioritas |
|-----|---|-----------|-----------|
| 1. | Menggunakan kewenangan daerah untuk menambah moda transportasi dalam memenuhi kebutuhan pelayanan transportasi | 5,768 | 10 |
| 2. | Mengatur keuangan daerah dengan memanfaatkan investasi sektor transportasi laut dalam menyediakan moda transportasi | 6,551 | 3 |
| 3. | Memfaatkan dukungan pemerintah dan jalur transportasi laut nasional untuk memenuhi kebutuhan transportasi serta mendistribusikan hasil sumber daya alam | 6,047 | 8 |
| 4. | Menggunakan kewenangan daerah dalam mengelola sumber daya alam dan memanfaatkan tingginya kebutuhan transportasi untuk meningkatkan minat swasta dalam membangun transportasi lokal | 6,715 | 1 |
| 5. | Menggunakan kewenangan daerah untuk mengatasi konflik tata ruang dan konflik batas wilayah pulau terluar | 5,261 | 11 |
| 6. | Menggunakan kewenangan daerah untuk meningkatkan fasilitas dan peralatan keselamatan pelayaran | 5,179 | 12 |
| 7. | Menambah sarana dan prasarana serta rute transportasi laut untuk meningkatkan pelayanan transportasi pada pulau-pulau kecil | 6,172 | 6 |
| 8. | Mendorong kebijakan pemerintah pusat untuk meningkatkan penganggaran pembangunan transportasi antarpulau | 6,348 | 4 |
| 9. | Memfaatkan dukungan pemerintah pusat dan jalur transportasi laut nasional untuk meningkatkan layanan transportasi dan meminimalisir anggaran pembangunan transportasi antar kabupaten | 6,046 | 9 |
| 10. | Mendorong peran serta pemerintah provinsi, pusat, dan sektor swasta untuk membangun transportasi di daerah kepulauan | 6,582 | 2 |
| 11. | Meningkatkan penganggaran dan transparansi pengelolaannya dalam membangun sarana-prasarana transportasi laut untuk menghubungkan pulau-pulau kecil yang berjauhan | 6,275 | 5 |
| 12. | Meningkatkan penganggaran pembangunan sarana dan prasarana mendukung keselamatan pelayaran | 6,135 | 7 |

Sumber : Hasil Analisi, Tahun 2019

BAB V

PENUTUP

O. Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut.

9. Peran transportasi laut terhadap konektivitas antarwilayah ditunjukkan berdasarkan tingkat konektivitasnya, yakni Pulau Bokan dengan tingkat konektivitas tinggi, Pulau Banggai dan Pulau Bangkuring dengan tingkat konektivitas sedang, Serta Pulau Labobo dengan tingkat konektivitas rendah.
10. Strategi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah secara umum diuraikan sebagai berikut :
 - a. Menggunakan kewenangan daerah untuk mendorong pemerintah provinsi, pusat, maupaun swasta dalam membangun transportasi lokal, mengatasi konflik tata ruang dan transparansi, pengelolaan anggaran serta meningkatkan fasilitas dan peralatan keselamatan pelayaran.
 - b. Mendorong kebijakan pemerintah pusat untuk meningkatkan penganggaran pembangunan sarana-prasarana transportasi antarpulau, serta mengatur keuangan daerah untuk memanfaatkan investasi sektor transportasi laut dalam menyediakan moda transportasi.

- c. Memanfaatkan dukungan pemerintah pusat dan jalur transportasi laut nasional untuk meningkatkan layanan transportasi dan meminimalisir anggaran pembangunan transportasi antar kabupaten.

P. Saran

Berdasarkan pada kesimpulan diatas, maka disarankan beberapa hal sebagai berikut :

3. Kelebihan penelitian ini adalah pada strategi pengembangan yang tidak hanya terfokus pada transportasi lokal, namun juga diintegrasikan dengan jalur pelayaran nasional. Sehingga dapat melahirkan konektivitas tidak hanya antar pulau-pulau kecil tetapi juga terkoneksi dengan pulau-pulau besar lainnya yang berada ada jalur pelayaran nasional.
4. Kekurangan dari penelitian ini adalah terkait strategi-strategi yang dihasilkan belum mendetail sampai kepada langkah-langkah untuk menjalankan strategi tersebut termasuk rencana pembiayaan atau penganggaran dalam pembangunan transportasi kepulauan sesuai dengan strategi yang ada.
5. Perlu adanya penelitian lebih lanjut ataupun uraian lebih detail tentang langkah-langkah yang dilakukan dalam menerapkan strategi-strategi tersebut berupa rancangan-rancangan program untuk menjalankan strategi dimaksud.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. (2013). *Studi Pengembangan Sarana dan Prasarana Transportasi Darat di Kawasan Timur Indonesia*. Laporan Akhir, Badan Litbang Dinas Perhubungan : Jakarta
- Anonim. (2018). *Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka Tahun 2018*. Badan Pusat Statistik : Banggai
- Akdon & Riduwan. (2007). *Rumus dan Data Dalam Analisis Statistika*. Cetakan Kedua. Alfabeta : Bandung
- Atmajaya, Armin. (2011). *Pengaruh Perkembangan Transportasi Dalam Pertumbuhan Ekonomi*. Jurnal UNM : Makassar
- David, Fred R. (2006). *Manajemen Strategis*. Edisi Sepuluh. Salemba Empat : Jakarta.
- Fithra, Herman. (2017). *Konektivitas Jaringan Jalan Dalam Pengembangan Wilayah Di Zona Utara Aceh*. Sefa Bumi Persada : Aceh
- Fred, R. David, (2017). *Manajemen Strategis Konsep*. Salemba Empat : Jakarta
- Hamid, A. 2015. *Pola Interaksi Keruangan (Studi Kasus; Kota Ternate Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi)*. Tesis, Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Pascasarjana Universitas Bosowa : Makassar
- Indrashanty, Anzy., dan Poerwaningsih S. Legowo. (2016). *Aksesibilitas dan Mobilitas Transportasi di Provinsi Bengkulu dalam Konteks Negara Maritim dan Penguatan Daerah Tertinggal*. Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda, Volume 14 No. 02
- Jayanti, Devi. (2017). *Penyediaan Sarana dan Prasarana Transportasi Pantai Untuk Mendukung Pengembangan Wilayah Desa Lero Kecamatan Suppa*

Kabupaten Pinrang. Skripsi, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Islam Negeri Alauddin : Makassar

Jogiyanto, H.M. (2005). *Analisa dan Desain Sistem Informasi: Pendekatan Terstruktur Teori dan Praktik Aplikasi Bisnis*. ANDI : Yogyakarta

Jusna., dan Tibertius Nempung. (2016). *Peranan Transportasi Laut dalam Menunjang Arus Barang dan Orang Di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna*. Jurnal Ekonomu Universitas Halu Uleo, Volume 1 No. 01

Marpiani. (2011). *Peranan Transportasi Pedesaan Terhadap Peningkatan Hasil Produksi Pertanian di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba*. Skripsi, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Islam Negeri Alauddin : Makassar

Morlock, Edward K. (1988). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga : Jakarta.

Muqtadir, Achmad. (2016). *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Kota di Kabupaten Pangkep*. Skripsi, Jurusan Ilmu Ekonomi, Universitas Hasanuddin : Makassar

Narua, Luciana Angelin. (2011). *Strategi Pengembangan Transportasi Laut Antar Pulau Dalam Rangka Peningkatan Pembangunan Ekonomi Daerah di Kabupaten Maluku Tenggara Barat*. Tesis, Program Studi Manajemen Pembangunan Daerah, Sekolah Pascasarjana Intitut Pertanian Bogor : Bogor.

Nazir, M. (1988). *Metode Penelitian*. Penerbit Ghalia : Jakarta

Nurdiani, Dini., dkk. (2019). *Kesesuaian Sistem Transportasi Umum Di Kota Surakarta Terhadap Konsep Transportation For Livable City*. Jurnal Universitas Sebelas Maret, Volume 1 No. 01

Nurhanisah. (2017). *Peranan Transportasi Laut dalam Mendukung Pemenuhan Kebutuhan Barang Logistik pada Pulau Sebatik Provinsi Kalimantan Utara*.

Skripsi, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Islam Negeri
Alauddin : Makassar

Oktaviana, M. G., dkk. (2011). *Strategi Pengembangan Transportasi Antar Wilayah di Provinsi Papua Barat*. Jurnal Rekayasa Sipil Universitas Brawijaya Malang, Volume 5 No. 03

Rangkuti, Freddy. (2006). *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Gramedia Pustaka : Jakarta

Rasidah, Ainur. (2013). *Efektivitas Penggunaan Penyeberangan Ferry Tradisional (Studi Pada Pengguna Jasa Penyeberangan Sungai di Desa Perjiwa Kecamatan Tenggarong Seberang Kabupaten Kutai Kartanegara)*. eJournal Sosiatri-Soiologi, Volume 1 No. 04

Safar, Halim Hs. (2017). *Kajian Konektivitas Antar Pelabuhan Strategis di Indonesia*. Skripsi, Jurusan Pembangunan Wilayah, Universitas Gadjah Mada : Yogyakarta

Salusu. J. (2006). *Pengambilan Keputusan Strategik Untuk Organisasi Publik dan Organisasi Non Profit*. Grasindo : Jakarta

Tamin, Ofyar Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi*. Penerbit ITB : Bandung.

Tonny, Judiantono. (2011). *Analisis Pola Dan Estimasi Pergerakan Barang Sebagai Pertimbangan Prioritas Pembangunan Jalan Di Kabupaten Bengkalis - Provinsi Riau*. Jurnal Perencanaan Wilayah Kota Universitas Islam Bandung, Volume 11 No. 02

Lampiran 1. Kuesioner Penelitian

Judul Penelitian :

**Peran dan Strategi Transportasi Laut Terhadap Konektivitas Antarwilayah
Di Kabupaten Banggai Laut Povinsi Sulawesi Tengah**

Oleh : Anwar R. Sappe / 4616102022

Dengan hormat,

Penelitian ini semata-mata untuk tujuan ilmiah, jawaban anda akan digunakan untuk kepentingan akademik dan di jaga kerahasiaannya, mohon Bapak/ibu/saudara mengisi kuisisioner dengan benar. Atas kesediaan dan partisipasi Bapak/ibu/saudara, kami ucapkan banyak terima kasih.

Dapat di isi dengan menjawab dan melingkari jawaban.

I. DATA RESPONDEN

1. Nama responden :
2. Umur : Tahun
3. Jenis kelamin :
4. Agama :
5. Pekerjaan :
6. Tempat tinggal sekarang :
7. Asal daerah/suku :
8. Pendidikan terakhir :
9. Penghasilan rata-rata/bulan :
10. Ke daerah mana sering bepergian :

II. PERAN TRANSPORTASI LAUT

1. Menurut saudara, apakah rute/jalur moda angkutan yang saudara gunakan sudah menjawab kebutuhan perjalanan saudara?
 - a. Ya
 - b. Kurang
 - c. Tidak
2. Menurut saudara, apakah rute/jalur moda angkutan yang saudara gunakan sudah menawarkan lokasi tujuan yang banyak?
 - a. Ya
 - b. Kurang
 - c. Tidak

3. Apakah alasan saudara bepergian ke tempat tersebut karena untuk mengakses fasilitas sosial seperti layanan kesehatan, pendidikan, dan pariwisata?
 - a. Selalu
 - b. Kadang-kadang
 - c. Tidak pernah
4. Apakah alasan saudara bepergian ke tempat tersebut karena untuk mengakses fasilitas ekonomi seperti perdagangan dan layanan jasa perbankan?
 - a. Selalu
 - b. Kadang-kadang
 - c. Tidak pernah
5. Menurut saudara, apakah ketersediaan sarana dan prasarana transportasi menuju ke tempat tersebut sudah sangat memadai?
 - a. Ya
 - b. Kurang
 - c. Tidak
6. Menurut saudara, apakah ketersediaan trayek/rute sudah angkutan sudah sesuai dengan kebutuhan saudara melakukan perjalanan?
 - a. Ya
 - b. Kurang
 - c. Tidak
7. Seberapa sering saudara melakukan perjalanan ke tempat tersebut?
 - a. Setiap hari
 - b. Setiap minggu
 - c. Setiap bulan
8. Berapa banyak barang yang sering saudara bawa dalam perjalanan pulang/pergi ke tempat tersebut?
 - a. Diatas 5 ton
 - b. 1-5 ton
 - c. Dibawah 1 ton
9. Menurut saudara, apakah waktu tempuh moda angkutan yang digunakan sudah cukup memuaskan/cepat?
 - a. Ya
 - b. Kurang
 - c. Tidak
10. Menurut saudara, apakah tarif angkutan yang saudara gunakan sudah tergolong murah?
 - a. Ya
 - b. Kurang
 - c. Tidak
11. Menurut saudara, apakah pemerintah setempat sudah cukup maksimal dalam memperhatikan pelayanan transportasi laut di tempat saudara?
 - a. Ya
 - b. Kurang
 - c. Tidak

===TERIMA KASIH===

Lampiran 2. Tabel Hasil Kuesioner Penelitian

| Responden | Pertanyaan | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|---|----|---|----|---|----|---|---|----|----|
| | Y | | X1 | | X2 | | X3 | | | X4 | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | a | c | b | b | b | a | a | b | b | a | c |
| 2 | a | a | b | c | b | a | a | a | b | a | c |
| 3 | a | c | b | a | b | a | b | b | b | a | b |
| 4 | a | c | b | c | b | a | a | a | c | c | b |
| 5 | a | b | b | b | b | a | a | a | a | b | b |
| 6 | b | c | c | b | b | b | a | b | b | a | c |
| 7 | a | b | c | c | c | b | b | a | b | a | a |
| 8 | b | c | b | c | c | b | a | a | c | b | c |
| 9 | a | b | a | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 10 | a | b | b | c | c | b | a | a | b | c | c |
| 11 | b | b | a | a | b | a | a | a | b | a | b |
| 12 | a | c | c | b | a | a | a | b | b | c | a |
| 13 | a | c | b | a | b | b | a | a | c | b | b |
| 14 | b | a | b | b | b | b | a | a | c | a | b |
| 15 | a | b | c | c | b | a | a | a | b | b | b |
| 16 | b | c | b | a | b | c | b | a | c | a | b |
| 17 | a | b | b | b | b | a | a | a | b | a | b |
| 18 | a | c | b | c | b | a | a | a | b | b | b |
| 19 | a | b | c | c | b | a | a | b | b | a | c |
| 20 | a | c | b | c | b | b | a | a | b | a | c |
| 21 | a | c | b | b | b | a | a | b | b | a | b |
| 22 | a | c | b | c | b | a | a | a | b | a | c |
| 23 | a | c | b | b | b | a | b | b | b | b | c |
| 24 | b | b | a | c | b | b | a | a | b | a | a |
| 25 | a | b | a | a | a | b | a | a | a | a | a |
| 26 | a | c | b | a | b | a | a | a | b | a | c |
| 27 | a | c | b | b | b | c | a | a | b | a | b |
| 28 | a | a | c | c | b | a | b | a | b | a | b |
| 29 | a | b | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 30 | a | c | b | c | b | a | a | a | b | a | b |
| 31 | a | b | b | b | b | a | a | a | a | a | a |
| 32 | a | b | b | c | a | a | a | b | b | a | c |
| 33 | a | b | c | a | b | c | a | a | c | c | c |
| 34 | a | b | b | a | c | c | a | a | c | c | b |
| 35 | b | b | b | a | b | b | a | a | b | a | a |
| 36 | a | b | b | a | a | b | b | a | a | b | b |
| 37 | a | c | b | b | b | a | a | a | b | b | c |
| 38 | a | b | b | c | b | a | a | a | b | a | b |
| 39 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 40 | a | a | b | b | a | b | a | a | b | a | a |
| 41 | a | b | b | c | a | a | a | a | b | b | b |
| 42 | b | c | b | a | b | b | b | a | c | c | c |
| 43 | a | c | b | a | b | a | a | a | b | a | b |
| 44 | b | a | b | a | b | b | a | a | b | a | b |
| 45 | a | c | c | c | b | a | a | a | b | a | c |
| 46 | b | c | b | c | b | a | a | a | b | a | c |
| 47 | b | c | b | c | c | c | a | a | b | c | b |
| 48 | b | c | a | c | b | b | a | a | b | b | c |
| 49 | a | c | b | c | c | b | a | a | c | c | c |
| 50 | a | c | b | b | b | a | a | a | b | a | b |
| 51 | a | b | b | c | b | a | b | a | b | c | b |
| 52 | a | c | c | c | b | a | a | a | c | c | c |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 53 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 54 | a | c | b | a | b | a | a | b | b | a | b |
| 55 | b | c | b | c | b | b | a | a | b | b | c |
| 56 | a | b | b | b | a | b | a | a | b | c | b |
| 57 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 58 | a | b | c | c | b | b | a | a | b | a | a |
| 59 | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 60 | a | b | a | a | b | a | a | a | a | a | a |
| 61 | a | c | c | a | b | b | b | a | c | c | c |
| 62 | b | c | b | a | c | a | a | a | b | c | c |
| 63 | b | b | b | b | a | a | b | a | b | b | b |
| 64 | b | a | b | c | b | b | b | a | b | a | c |
| 65 | a | c | b | c | a | b | a | a | b | b | c |
| 66 | c | b | c | b | b | c | a | a | a | b | a |
| 67 | b | c | c | c | b | b | a | a | b | b | b |
| 68 | c | c | b | c | b | c | a | a | b | a | b |
| 69 | b | c | c | a | b | b | a | a | b | a | b |
| 70 | a | b | c | a | a | b | a | a | b | c | a |
| 71 | a | b | b | a | b | b | a | a | a | a | b |
| 72 | b | a | b | a | b | b | a | a | b | a | c |
| 73 | a | c | c | c | b | a | a | a | c | c | c |
| 74 | b | b | b | b | b | b | a | a | c | c | b |
| 75 | b | a | b | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 76 | b | b | b | c | b | b | a | a | b | c | c |
| 77 | b | c | b | a | b | b | a | a | b | b | c |
| 78 | b | b | b | c | c | c | a | a | c | c | c |
| 79 | a | c | c | c | c | c | a | a | b | b | b |
| 80 | c | b | b | b | b | c | a | a | c | c | c |
| 81 | b | b | b | b | a | a | a | a | c | c | c |
| 82 | b | b | a | b | b | c | a | a | c | c | c |
| 83 | b | c | b | c | c | b | b | a | c | c | b |
| 84 | a | a | b | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 85 | b | a | b | a | a | b | a | c | b | b | a |
| 86 | c | c | c | c | a | a | a | a | c | c | a |
| 87 | b | c | b | b | c | c | a | a | c | a | b |
| 88 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 89 | a | a | b | b | b | b | a | a | b | c | b |
| 90 | a | c | b | a | b | a | a | a | b | b | c |
| 91 | a | b | b | a | b | a | a | a | b | a | a |
| 92 | b | c | a | a | c | b | b | a | c | c | c |
| 93 | b | c | c | c | b | b | a | a | b | b | c |
| 94 | b | c | c | c | b | b | a | a | b | a | c |
| 95 | b | c | c | b | b | b | b | a | b | a | b |
| 96 | a | a | a | a | a | b | a | a | a | a | a |
| 97 | a | c | b | a | b | a | a | a | b | a | c |
| 98 | c | c | b | b | c | c | a | a | b | c | b |
| 99 | b | c | b | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 100 | b | c | b | b | c | b | a | a | c | c | c |
| 101 | b | c | b | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 102 | c | c | c | c | b | b | a | a | b | a | a |
| 103 | a | b | b | b | b | a | a | a | b | a | b |
| 104 | c | c | b | c | c | b | a | a | c | c | b |
| 105 | b | b | b | c | b | b | a | a | b | c | b |
| 106 | b | b | b | b | c | b | a | a | c | c | b |
| 107 | b | c | b | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 108 | b | b | b | c | b | b | a | a | b | c | b |
| 109 | a | c | a | c | a | a | a | b | b | a | a |
| 110 | b | b | b | a | b | b | a | a | c | c | b |
| 111 | b | b | c | b | c | c | a | a | c | b | c |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 112 | b | b | c | a | b | b | a | a | b | c | b |
| 113 | b | b | b | b | c | b | a | a | c | a | c |
| 114 | b | c | c | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 115 | b | b | c | b | b | b | a | a | b | c | b |
| 116 | a | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 117 | c | c | c | b | c | c | b | b | c | b | b |
| 118 | b | c | b | b | c | c | a | a | c | c | c |
| 119 | c | c | c | c | b | b | a | a | b | a | a |
| 120 | c | c | b | b | b | c | a | a | c | b | b |
| 121 | b | c | a | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 122 | c | c | c | b | b | b | a | a | b | c | b |
| 123 | b | c | c | b | c | c | a | a | c | c | b |
| 124 | c | b | b | b | c | c | a | a | c | b | b |
| 125 | b | c | b | b | c | c | a | a | b | b | b |
| 126 | b | c | b | a | c | c | a | a | c | c | b |
| 127 | b | c | b | b | a | c | a | a | b | b | b |
| 128 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 129 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 130 | b | c | b | b | b | c | a | a | b | b | b |
| 131 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 132 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 133 | b | b | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 134 | a | c | a | b | c | a | a | b | c | b | b |
| 135 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 136 | b | c | b | b | b | c | a | a | b | b | b |
| 137 | b | c | b | b | b | c | a | a | b | b | b |
| 138 | b | c | b | b | c | a | a | a | b | b | b |
| 139 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 140 | b | b | b | b | c | a | a | a | b | b | b |
| 141 | b | b | b | b | b | a | b | a | b | b | b |
| 142 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 143 | b | c | b | b | c | a | a | a | b | b | b |
| 144 | b | c | b | b | c | a | a | a | b | b | b |
| 145 | b | c | b | b | c | b | a | a | b | b | b |
| 146 | b | c | a | b | b | c | a | a | b | b | b |
| 147 | a | a | b | b | a | a | b | a | a | a | a |
| 148 | a | a | a | b | a | a | b | b | a | a | a |
| 149 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 150 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 151 | a | a | a | b | a | a | a | b | a | a | a |
| 152 | a | a | a | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 153 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 154 | a | a | a | b | a | a | b | a | a | a | a |
| 155 | a | a | b | a | a | a | a | c | a | a | a |
| 156 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 157 | a | a | a | b | a | a | b | a | a | a | a |
| 158 | a | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a |
| 159 | a | b | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 160 | a | a | b | a | a | a | a | b | a | a | a |
| 161 | b | b | a | a | b | b | a | a | a | a | a |
| 162 | a | b | a | a | b | a | a | a | a | a | a |
| 163 | a | b | b | a | b | a | b | a | a | a | a |
| 164 | a | a | a | a | a | a | b | b | a | a | a |
| 165 | a | b | b | a | b | a | a | a | a | a | a |
| 166 | a | a | a | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 167 | a | b | a | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 168 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 169 | a | a | b | b | a | a | b | b | a | a | a |
| 170 | a | a | a | a | a | a | b | a | a | a | a |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 171 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 172 | a | a | b | b | a | a | b | b | a | a | a |
| 173 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 174 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 175 | a | a | b | b | a | a | b | b | a | a | a |
| 176 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 177 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 178 | a | a | b | b | a | a | b | b | a | a | a |
| 179 | a | a | b | b | a | a | b | a | a | a | a |
| 180 | a | a | a | a | a | a | b | a | a | a | a |
| 181 | a | a | a | a | a | a | b | a | a | a | a |
| 182 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 183 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 184 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 185 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 186 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 187 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 188 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 189 | a | a | a | c | a | a | a | a | a | a | a |
| 190 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 191 | a | b | c | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 192 | a | a | a | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 193 | a | a | a | a | a | a | b | b | a | a | a |
| 194 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 195 | a | a | b | b | a | a | c | a | a | a | a |
| 196 | a | c | b | b | b | a | a | b | b | a | c |
| 197 | a | a | b | c | b | a | a | a | b | a | c |
| 198 | a | c | b | a | b | a | b | b | b | a | b |
| 199 | a | c | b | c | b | a | a | a | c | c | b |
| 200 | a | b | b | b | b | a | a | a | a | b | b |
| 201 | b | c | c | b | b | b | a | b | b | a | c |
| 202 | a | b | c | c | c | b | b | a | b | a | a |
| 203 | b | c | b | c | c | b | a | a | c | b | c |
| 204 | a | b | a | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 205 | a | b | b | c | c | b | a | a | b | c | c |
| 206 | b | b | a | a | b | a | a | a | b | a | b |
| 207 | a | c | c | b | a | a | a | b | b | c | a |
| 208 | a | c | b | a | b | b | a | a | c | b | b |
| 209 | b | a | b | b | b | b | a | a | c | a | b |
| 210 | a | b | c | c | b | a | a | a | b | b | b |
| 211 | b | c | b | a | b | c | b | a | c | a | b |
| 212 | a | b | b | b | b | a | a | a | b | a | b |
| 213 | a | c | b | c | b | a | a | a | b | b | b |
| 214 | a | b | c | c | b | a | a | b | b | a | c |
| 215 | a | c | b | c | b | b | a | a | b | a | c |
| 216 | a | c | b | b | b | a | a | b | b | a | b |
| 217 | a | c | b | c | b | a | a | a | b | a | c |
| 218 | a | c | b | b | b | a | b | b | b | b | c |
| 219 | b | b | a | c | b | b | a | a | b | a | a |
| 220 | a | b | a | a | a | b | a | a | a | a | a |
| 221 | a | c | b | a | b | a | a | a | b | a | c |
| 222 | a | c | b | b | b | c | a | a | b | a | b |
| 223 | a | a | c | c | b | a | b | a | b | a | b |
| 224 | a | b | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 225 | a | c | b | c | b | a | a | a | b | a | b |
| 226 | a | b | b | b | b | a | a | a | a | a | a |
| 227 | a | b | b | c | a | a | a | b | b | a | c |
| 228 | a | b | c | a | b | c | a | a | c | c | c |
| 229 | a | b | b | a | c | c | a | a | c | c | b |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 230 | b | b | b | a | b | b | a | a | b | a | a |
| 231 | a | b | b | a | a | b | b | a | a | b | b |
| 232 | a | c | b | b | b | a | a | a | b | b | c |
| 233 | a | b | b | c | b | a | a | a | b | a | b |
| 234 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 235 | a | a | b | b | a | b | a | a | b | a | a |
| 236 | a | b | b | c | a | a | a | a | b | b | b |
| 237 | b | c | b | a | b | b | b | a | c | c | c |
| 238 | a | c | b | a | b | a | a | a | b | a | b |
| 239 | b | a | b | a | b | b | a | a | b | a | b |
| 240 | a | c | c | c | b | a | a | a | b | a | c |
| 241 | b | c | b | c | b | a | a | a | b | a | c |
| 242 | b | c | b | c | c | c | a | a | b | c | b |
| 243 | b | c | a | c | b | b | a | a | b | b | c |
| 244 | a | c | b | c | c | b | a | a | c | c | c |
| 245 | a | c | b | b | b | a | a | a | b | a | b |
| 246 | a | b | b | c | b | a | b | a | b | c | b |
| 247 | a | c | c | c | b | a | a | a | c | c | c |
| 248 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 249 | a | c | b | a | b | a | a | b | b | a | b |
| 250 | b | c | b | c | b | b | a | a | b | b | c |
| 251 | a | b | b | b | a | b | a | a | b | c | b |
| 252 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 253 | a | b | c | c | b | b | a | a | b | a | a |
| 254 | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 255 | a | b | a | a | b | a | a | a | a | a | a |
| 256 | a | c | c | a | b | b | b | a | c | c | c |
| 257 | b | c | b | a | c | a | a | a | b | c | c |
| 258 | b | b | b | b | a | a | b | a | b | b | b |
| 259 | b | a | b | c | b | b | b | a | b | a | c |
| 260 | a | c | b | c | a | b | a | a | b | b | c |
| 261 | c | b | c | b | b | c | a | a | a | b | a |
| 262 | b | c | c | c | b | b | a | a | b | b | b |
| 263 | c | c | b | c | b | c | a | a | b | a | b |
| 264 | b | c | c | a | b | b | a | a | b | a | b |
| 265 | a | b | c | a | a | b | a | a | b | c | a |
| 266 | a | b | b | a | b | b | a | a | a | a | b |
| 267 | b | a | b | a | b | b | a | a | b | a | c |
| 268 | a | c | c | c | b | a | a | a | c | c | c |
| 269 | b | b | b | b | b | b | a | a | c | c | b |
| 270 | b | a | b | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 271 | b | b | b | c | b | b | a | a | b | c | c |
| 272 | b | c | b | a | b | b | a | a | b | b | c |
| 273 | b | b | b | c | c | c | a | a | c | c | c |
| 274 | a | c | c | c | c | c | a | a | b | b | b |
| 275 | c | b | b | b | b | c | a | a | c | c | c |
| 276 | b | b | b | b | a | a | a | a | c | c | c |
| 277 | b | b | a | b | b | c | a | a | c | c | c |
| 278 | b | c | b | c | c | b | b | a | c | c | b |
| 279 | a | a | b | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 280 | b | a | b | a | a | b | a | c | b | b | a |
| 281 | c | c | c | c | a | a | a | a | c | c | a |
| 282 | b | c | b | b | c | c | a | a | c | a | b |
| 283 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 284 | a | a | b | b | b | b | a | a | b | c | b |
| 285 | a | c | b | a | b | a | a | a | b | b | c |
| 286 | a | b | b | a | b | a | a | a | b | a | a |
| 287 | b | c | a | a | c | b | b | a | c | c | c |
| 288 | b | c | c | c | b | b | a | a | b | b | c |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 289 | b | c | c | c | b | b | a | a | b | a | c |
| 290 | b | c | c | b | b | b | b | a | b | a | b |
| 291 | a | a | a | a | a | b | a | a | a | a | a |
| 292 | a | c | b | a | b | a | a | a | b | a | c |
| 293 | c | c | b | b | c | c | a | a | b | c | b |
| 294 | b | c | b | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 295 | b | c | b | b | c | b | a | a | c | c | c |
| 296 | b | c | b | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 297 | c | c | c | c | b | b | a | a | b | a | a |
| 298 | a | b | b | b | b | a | a | a | b | a | b |
| 299 | c | c | b | c | c | b | a | a | c | c | b |
| 300 | b | b | b | c | b | b | a | a | b | c | b |
| 301 | b | b | b | b | c | b | a | a | c | c | b |
| 302 | b | c | b | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 303 | b | b | b | c | b | b | a | a | b | c | b |
| 304 | a | c | a | c | a | a | a | b | b | a | a |
| 305 | b | b | b | a | b | b | a | a | c | c | b |
| 306 | b | b | c | b | c | c | a | a | c | b | c |
| 307 | b | b | c | a | b | b | a | a | b | c | b |
| 308 | b | b | b | b | c | b | a | a | c | a | c |
| 309 | b | c | c | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 310 | b | b | c | b | b | b | a | a | b | c | b |
| 311 | a | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 312 | c | c | c | b | c | c | b | b | c | b | b |
| 313 | b | c | b | b | c | c | a | a | c | c | c |
| 314 | c | c | c | c | b | b | a | a | b | a | a |
| 315 | c | c | b | b | b | c | a | a | c | b | b |
| 316 | b | c | a | b | b | b | a | a | b | b | b |
| 317 | c | c | c | b | b | b | a | a | b | c | b |
| 318 | b | c | c | b | c | c | a | a | c | c | b |
| 319 | c | b | b | b | c | c | a | a | c | b | b |
| 320 | b | c | b | b | c | c | a | a | b | b | b |
| 321 | b | c | b | a | c | c | a | a | c | c | b |
| 322 | b | c | b | b | a | c | a | a | b | b | b |
| 323 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 324 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 325 | b | c | b | b | b | c | a | a | b | b | b |
| 326 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 327 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 328 | b | b | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 329 | a | c | a | b | c | a | a | b | c | b | b |
| 330 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 331 | b | c | b | b | b | c | a | a | b | b | b |
| 332 | b | c | b | b | b | c | a | a | b | b | b |
| 333 | b | c | b | b | c | a | a | a | b | b | b |
| 334 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 335 | b | b | b | b | c | a | a | a | b | b | b |
| 336 | b | b | b | b | b | a | b | a | b | b | b |
| 337 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 338 | b | c | b | b | c | a | a | a | b | b | b |
| 339 | b | c | b | b | c | a | a | a | b | b | b |
| 340 | b | c | b | b | c | b | a | a | b | b | b |
| 341 | b | c | a | b | b | c | a | a | b | b | b |
| 342 | a | a | b | b | a | a | b | a | a | a | a |
| 343 | a | a | a | b | a | a | b | b | a | a | a |
| 344 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 345 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 346 | a | a | a | b | a | a | a | b | a | a | a |
| 347 | a | a | a | b | a | a | a | a | a | a | a |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 348 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 349 | a | a | a | b | a | a | b | a | a | a | a |
| 350 | a | a | b | a | a | a | a | c | a | a | a |
| 351 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 352 | a | a | a | b | a | a | b | a | a | a | a |
| 353 | a | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a |
| 354 | a | b | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 355 | a | a | b | a | a | a | a | b | a | a | a |
| 356 | b | b | a | a | b | b | a | a | a | a | a |
| 357 | a | b | a | a | b | a | a | a | a | a | a |
| 358 | a | b | b | a | b | a | b | a | a | a | a |
| 359 | a | a | a | a | a | a | b | b | a | a | a |
| 360 | a | b | b | a | b | a | a | a | a | a | a |
| 361 | a | a | a | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 362 | a | b | a | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 363 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 364 | a | a | b | b | a | a | b | b | a | a | a |
| 365 | a | a | a | a | a | a | b | a | a | a | a |
| 366 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 367 | a | a | b | b | a | a | b | b | a | a | a |
| 368 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 369 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 370 | a | a | b | b | a | a | b | b | a | a | a |
| 371 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 372 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 373 | a | a | b | b | a | a | b | b | a | a | a |
| 374 | a | a | b | b | a | a | b | a | a | a | a |
| 375 | a | a | a | a | a | a | b | a | a | a | a |
| 376 | a | a | a | a | a | a | b | a | a | a | a |
| 377 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 378 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 379 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 380 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 381 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 382 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 383 | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a | a |
| 384 | a | a | a | c | a | a | a | a | a | a | a |
| 385 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 386 | a | b | c | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 387 | a | a | a | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 388 | a | a | a | a | a | a | b | b | a | a | a |
| 389 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 390 | a | a | b | b | a | a | c | a | a | a | a |
| 391 | a | c | b | b | b | a | a | a | b | b | c |
| 392 | a | c | c | c | b | a | a | a | c | c | c |
| 393 | b | c | b | c | c | b | b | a | c | c | b |
| 394 | b | c | b | b | a | c | a | a | b | b | b |
| 395 | b | c | b | b | b | a | a | a | b | b | b |
| 396 | b | b | a | a | b | b | a | a | a | a | a |
| 397 | a | a | b | b | a | a | a | a | a | a | a |
| 398 | a | b | c | b | a | a | a | a | a | a | a |

Lampiran 3. Tabel Analisis QSPM

| Variabel | Bobot | STRATEGI ALTERNATIF | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|
| | | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | |
| | | AS | TAS | AS | TAS | AS | TAS | AS | TAS | AS | TAS | AS | TAS | |
| I N T E R N A L | Kekuatan | | | | | | | | | | | | | |
| | 1. Kewenangan daerah dalam pembangunan wilayah masing-masing | 0,139 | 4 | 0,556 | 4 | 0,556 | 3 | 0,417 | 4 | 0,556 | 4 | 0,556 | 4 | 0,556 |
| | 2. Tingginya kebutuhan masyarakat terhadap pelayanan transportasi laut | 0,147 | 3 | 0,441 | 3 | 0,441 | 3 | 0,441 | 4 | 0,588 | 3 | 0,441 | 3 | 0,441 |
| | 3. Melimpahnya potensi sumberdaya alam darat dan laut di setiap pulau | 0,113 | 4 | 0,452 | 2 | 0,226 | 4 | 0,452 | 4 | 0,452 | 3 | 0,339 | 2 | 0,226 |
| | 4. Kewenangan pemerintah daerah dalam mengatur keuangan daerah | 0,104 | 3 | 0,312 | 4 | 0,416 | 2 | 0,208 | 3 | 0,312 | 4 | 0,416 | 4 | 0,416 |
| | Kelemahan | | | | | | | | | | | | | |
| | 1. Infrastruktur sarana dan prasarana transportasi laut kurang memadai | 0,151 | 4 | 0,604 | 4 | 0,604 | 3 | 0,453 | 4 | 0,604 | 2 | 0,302 | 3 | 0,453 |
| | 2. Transportasi laut antara ibukota kabupaten dengan pulau-pulau kecil belum seluruhnya terhubung | 0,129 | 3 | 0,387 | 4 | 0,516 | 3 | 0,387 | 4 | 0,516 | 2 | 0,258 | 3 | 0,387 |
| | 3. Kurangnya perhatian pemerintah pada sektor transportasi laut | 0,118 | 4 | 0,472 | 4 | 0,472 | 4 | 0,472 | 3 | 0,354 | 3 | 0,354 | 1 | 0,118 |
| | 4. Letak pulau-pulau yang berjauhan | 0,099 | 2 | 0,198 | 3 | 0,297 | 2 | 0,198 | 2 | 0,198 | 1 | 0,099 | 2 | 0,198 |
| | Jumlah | 1,000 | 27 | 3,422 | 28 | 3,528 | 24 | 3,028 | 28 | 3,58 | 22 | 2,765 | 22 | 2,795 |
| | E K S T R A N S P O R T A S I | Peluang | | | | | | | | | | | | |
| 1. Letak geografis wilayah yang strategis dalam jalur transportasi laut nasional | | 0,121 | 1 | 0,121 | 3 | 0,363 | 4 | 0,484 | 3 | 0,363 | 1 | 0,121 | 1 | 0,121 |
| 2. Tingginya minat investasi pada sektor transportasi laut | | 0,145 | 3 | 0,435 | 4 | 0,580 | 3 | 0,435 | 4 | 0,580 | 3 | 0,435 | 2 | 0,290 |
| 3. Dukungan dan kebijakan pemerintah pusat terhadap pengembangan sektor transportasi laut | | 0,138 | 1 | 0,138 | 3 | 0,414 | 4 | 0,552 | 3 | 0,414 | 3 | 0,414 | 3 | 0,414 |
| 4. Potensi jenis moda transportasi laut yang melayani pulau-pulau kecil | | 0,111 | 4 | 0,444 | 4 | 0,444 | 3 | 0,333 | 4 | 0,444 | 2 | 0,222 | 3 | 0,333 |
| Ancaman | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Iklim dan cuaca lautan yang tidak stabil | | 0,128 | 2 | 0,256 | 2 | 0,256 | 2 | 0,256 | 2 | 0,256 | 1 | 0,128 | 4 | 0,512 |
| 2. Kurangnya minat perusahaan pelayaran lokal terhadap transportasi laut pulau-pulau kecil | | 0,126 | 3 | 0,378 | 4 | 0,504 | 3 | 0,378 | 4 | 0,504 | 2 | 0,252 | 2 | 0,252 |
| 3. Konflik kepentingan tata ruang darat dan laut dalam wilayah provinsi | | 0,119 | 2 | 0,238 | 2 | 0,238 | 3 | 0,357 | 2 | 0,238 | 4 | 0,476 | 2 | 0,238 |
| 4. Konflik batas wilayah pulau-pulau terluar | | 0,112 | 3 | 0,336 | 2 | 0,224 | 2 | 0,224 | 3 | 0,336 | 4 | 0,448 | 2 | 0,224 |
| Jumlah | | 1,000 | 19 | 2,346 | 24 | 3,023 | 24 | 3,019 | 25 | 3,135 | 20 | 2,496 | 19 | 2,384 |

Lanjutan Tabel Analisis QSPM

| Variabel | Bobot | STRATEGI ALTERNATIF | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 7 | | 8 | | 9 | | 10 | | 11 | | 12 | | |
| | | AS | TAS | AS | TAS | AS | TAS | AS | TAS | AS | TAS | AS | TAS | |
| I N T E R N A L | Kekuatan | | | | | | | | | | | | | |
| | 1. Kewenangan daerah dalam pembangunan wilayah masing-masing | 0,139 | 3 | 0,417 | 3 | 0,417 | 3 | 0,417 | 3 | 0,417 | 3 | 0,417 | 4 | 0,556 |
| | 2. Tingginya kebutuhan masyarakat terhadap pelayanan transportasi laut | 0,147 | 4 | 0,588 | 4 | 0,588 | 4 | 0,588 | 4 | 0,588 | 4 | 0,588 | 3 | 0,441 |
| | 3. Melimpahnya potensi sumberdaya alam darat dan laut di setiap pulau | 0,113 | 4 | 0,452 | 3 | 0,339 | 3 | 0,339 | 4 | 0,452 | 4 | 0,452 | 3 | 0,339 |
| | 4. Kewenangan pemerintah daerah dalam mengatur keuangan daerah | 0,104 | 3 | 0,312 | 3 | 0,312 | 3 | 0,312 | 3 | 0,312 | 4 | 0,416 | 3 | 0,312 |
| | Kelemahan | | | | | | | | | | | | | |
| | 1. Infrastruktur sarana dan prasarana transportasi laut kurang memadai | 0,151 | 4 | 0,604 | 4 | 0,604 | 3 | 0,453 | 4 | 0,604 | 4 | 0,604 | 3 | 0,453 |
| | 2. Transportasi laut antara ibukota kabupaten dengan pulau-pulau kecil belum seluruhnya terhubung | 0,129 | 4 | 0,516 | 4 | 0,516 | 3 | 0,387 | 4 | 0,516 | 4 | 0,516 | 3 | 0,387 |
| | 3. Kurangnya perhatian pemerintah pada sektor transportasi laut | 0,118 | 2 | 0,236 | 4 | 0,472 | 4 | 0,472 | 4 | 0,472 | 3 | 0,354 | 3 | 0,354 |
| | 4. Letak pulau-pulau yang berjauhan | 0,099 | 3 | 0,297 | 3 | 0,297 | 3 | 0,297 | 3 | 0,297 | 3 | 0,297 | 4 | 0,396 |
| | Jumlah | 1,000 | 27 | 3,422 | 28 | 3,545 | 26 | 3,265 | 29 | 3,658 | 29 | 3,644 | 26 | 3,238 |
| | E K S T E R N A L | Peluang | | | | | | | | | | | | |
| | | 1. Letak geografis wilayah yang strategis dalam jalur transportasi laut nasional | 0,121 | 1 | 0,121 | 2 | 0,242 | 4 | 0,484 | 3 | 0,363 | 2 | 0,242 | 3 |
| 2. Tingginya minat investasi pada sektor transportasi laut | | 0,145 | 3 | 0,435 | 4 | 0,58 | 3 | 0,435 | 4 | 0,58 | 3 | 0,435 | 3 | 0,435 |
| 3. Dukungan dan kebijakan pemerintah pusat terhadap pengembangan sektor transportasi laut | | 0,138 | 3 | 0,414 | 4 | 0,552 | 4 | 0,552 | 4 | 0,552 | 3 | 0,414 | 3 | 0,414 |
| 4. Potensi jenis moda transportasi laut yang melayani pulau-pulau kecil | | 0,111 | 4 | 0,444 | 3 | 0,333 | 3 | 0,333 | 3 | 0,333 | 4 | 0,444 | 3 | 0,333 |
| Ancaman | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Iklim dan cuaca lautan yang tidak stabil | | 0,128 | 3 | 0,384 | 2 | 0,256 | 2 | 0,256 | 2 | 0,256 | 2 | 0,256 | 4 | 0,512 |
| 2. Kurangnya minat perusahaan pelayaran lokal terhadap transportasi laut pulau-pulau kecil | | 0,126 | 3 | 0,378 | 3 | 0,378 | 3 | 0,378 | 3 | 0,378 | 3 | 0,378 | 3 | 0,378 |
| 3. Konflik kepentingan tata ruang darat dan laut dalam wilayah provinsi | | 0,119 | 2 | 0,238 | 2 | 0,238 | 1 | 0,119 | 2 | 0,238 | 2 | 0,238 | 2 | 0,238 |
| 4. Konflik batas wilayah pulau-pulau terluar | | 0,112 | 3 | 0,336 | 2 | 0,224 | 2 | 0,224 | 2 | 0,224 | 2 | 0,224 | 2 | 0,224 |
| Jumlah | 1,000 | 22 | 2,75 | 22 | 2,803 | 22 | 2,781 | 23 | 2,924 | 21 | 2,631 | 23 | 2,897 | |

Lampiran 4. Riwayat Penulis



Anwar R. Sappe. Lahir di Banggai Kecamatan Banggai Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah Pada hari Selasa 28 Oktober 1974. Anak ke-Enam dari Delapan bersaudara dan merupakan anak laki-laki Kedua dari pasang keluarga Bapak Dg. Rappe (Alm) dan Ibu Hj. Raehana (Almh). Memiliki Enam orang kakak bernama Hudaeda R. Sappe (Almh), Hi. Hamrin R. Sappe. (Alm), Hj. Bungawali, Hasnawati R. Sappe. (Almh), dan Masta R. Sappe. (Almh) dan Dua orang adik bernama Miliati R. Sappe. (Almh) dan Yulianti R. Sappe.

Penulis memasuki jenjang pendidikan formal pada tahun 1982 di SDN 2 Negeri Banggai Kecamatan Banggai dan selesai pada tahun 1988. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di SMPN 1 Banggai Kecamatan Banggai dan selesai pada tahun 1991. Pada tahun tersebut penulis melanjutkan pendidikan di SMA Negeri Banggai tamat pada tahun 1994. Penulis melanjutkan pendidikan pada tahun yang sama di Universitas Muslim Indonesia (UMI) Makasar Fakultas Teknologi Industri Jurusan Teknik dan Manajemen Industri, meraih gelar Sarjana Teknik (S.T) tahun 2000. Pada tahun 2016 penulis melanjutkan pendidikan Magister pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota PPs Universitas Bosowa, hingga selesai pada tahun 2019 dengan menyandang gelar Magister Sains Perencanaan (M.S.P).