

**PENGARUH PELABUHAN BANGGAI TERHADAP  
PERKEMBANGAN PEREKONOMIAN WILAYAH KABUPATEN**

**BANGGAI LAUT**

**SKRIPSI**

**Oleh**

**MOH. FAISAL ABDILLAH**

**45 12 042 075**



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

**2019**

**PENGARUH PELABUHAN BANGGAI TERHADAP  
PERKEMBANGAN PEREKONOMIAN WILAYAH KABUPATEN**

**BANGGAI LAUT**

**SKRIPSI**

**Oleh**

**MOH. FAISAL ABDILLAH**

**45 12 042 075**

**BOSOWA**



**PROGRAM STUDI PEREN CANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

**2019**

**PENGARUH PELABUHAN BANGGAI TERHADAP  
PERKEMBANGAN PEREKONOMIAN WILAYAH KABUPATEN**

**BANGGAI LAUT**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana Teknik (ST)

**UNIVERSITAS**

**BOSOWA**

Oleh

**MOH. FAISAL ABDILLAH**

**45 12 042 075**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

**2019**

**LEMBAR PENGESAHAN**

**SKRIPSI**

**PENGARUH PENGEMBANGAN PELABUHAN BANGGAI TERHADAP  
PERKEMBANGAN PEREKONOMIAN WILAYAH  
KABUPATEN BANGGAI LAUT**


Disusun dan diajukan oleh:

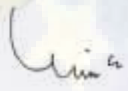
**Moh. Faisal Abdillah  
4512042075**

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II


  
**Dr. Ir. Murshal Manaf MT  
NIDN 09-180269-02**


  
**Dra. Umi Salamah M.STr  
NIDN 09-310152-01**

Mengetahui

Dekan  
Fakultas Teknik  
Universitas Bosowa Makassar

Ketua Jurusan  
Perencanaan Wilayah dan Kota

  
**Dr. Ridwan, ST., M.Si  
NIDN 09-1011-2710-1**

  
**Ir. Jufriadi, M.SP  
NIDN 09-310168-02**

## HALAMAN PENERIMAAN

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa, Nomor : A. 292/PWK/FT/BOSOWA/II/2019 pada tanggal 26 Maret 2019 tentang PANITIA dan PENGUJI TUGAS AKHIR MAHASISWA JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA, maka :

Pada Hari/Tanggal : 26 Maret 2019  
Skripsi Atas Nama : Moh. Faisal Abdillah  
Nomor Pokok : 45 12 042 075

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

### TIM PENGUJI TUGAS AKHIR

Ketua : Kamran Aksa ST., MT  
Sekertaris : Ilham Yahya ST., MSP  
Anggota : Dr. Ir Murshal Manaf, MT  
: Dra. Ummi Salamah., M.STr

  
.....  
  
.....  
  
.....

Mengetahui,

Dekan  
Fakultas Teknik  
  
Dr. Ridwan ST., MT  
NIDN 09-1011-2710-1

Ketua Program Studi  
Perencanaan Wilayah dan Kota  
  
Jufriadi, ST., MSP  
NIDN 09-310168-02

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MOH. FAISAL ABDILLAH

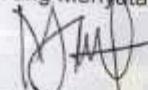
NIM : 45 12 042 075

Program Studi : PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

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

Makassar, Maret 2019

Yang Menyatakan



Moh. Faisal Abdillah

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Penulis dilahirkan di Kecamatan Banggai Kabupaten Banggai Laut yang dulunya dikenal dengan nama Kabupaten Banggai Kepulauan pada tanggal 19 November 1993. Penulis merupakan anak ke-dua dari empat bersaudara dari pasangan Drs. Djasmin Atagap dan Sunia A. Aladjai. Pada tahun 2000 penulis memulai pendidikan di Bangku Sekolah Dasar Negeri (SDN) 4 Banggai Laut yang dulunya masih bernama Kabupaten Banggai Kepulauan dan kemudian lulus pada tahun 2006. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan SMPN 1 Banggai Laut yang kemudian lulus pada tahun 2009. Berikutnya penulis melanjutkan pendidikannya di Bangku SMKN 1 Banggai dan lulus pada tahun 2012. Kemudian ditahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di Universitas 45 Makassar yang sekarang berubah nama menjadi Universitas Bosowa Makassar melalui jalur seleksi masuk dan di terima pada program Teknik Kimia yang kemudian pada semester kedua penulis pindah ke program Perencanaan Wilayah dan Kota di Fakultas Teknik. Selama kuliah di Universitas 45 Makassar yang sekarang menjadi Universitas Bosowa, penulis pernah mengikuti kegiatan keorganisasian kampus baik intra maupun ekstra seperti HMPWK, KAMMI, dan ke-organisasian lainnya.

## ABSTRAK

Moh. Faisal Abdillah, 2019. “Pengaruh Pelabuhan Banggai Terhadap Perekonomian Wilayah Kabupaten Banggai Laut”. Dibimbing oleh Murshal Manaf dan Umi Salamah.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pelabuhan Banggai terhadap perekonomian Wilayah Kabupaten Banggai Laut. Penelitian ini dilaksanakan tepatnya di Pelabuhan Banggai Kabupaten Banggai Laut. Penelitian ini terbatas pada mengkaji kondisi sarana dan prasarana, arus kunjungan kapal, proses naik turun penumpang dan bongkar muat barang. Data dianalisis menggunakan korelasi dan SWOT. Korelasi digunakan untuk mengetahui hubungan aktivitas pelabuhan Banggai terhadap perkembangan perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut dengan menggunakan persamaan aktivitas pelabuhan seperti kunjungan kapal, bongkar muat barang dan naik turun penumpang terhadap perekonomian wilayah yang dalam hal ini diamati dari PDRB. Analisis SWOT digunakan untuk menentukan arahan strategi pelabuhan Banggai dalam pengembangannya pada masa yang akan datang.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kegiatan kunjungan kapal, bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang di Pelabuhan Banggai mempunyai pengaruh terhadap perkembangan perekonomian wilayah dalam hal ini PDRB Kabupaten Banggai Laut. Pelabuhan Banggai mendukung kegiatan pendistribusian komoditi hasil pertanian, perkebunan, dan perikanan. secara ekonomi turut memberikan kesejahteraan pada masyarakat lainnya.

Untuk arahan pengembangan diperlukan pemanfaatan lahan kosong disekitar pelabuhan untuk melakukan pengembangan prasarana dan sarana penunjang seperti lahan parkir, akses jalan, ruang penumpukan barang, penambahan dermaga dan rute baru bagi kapal yang berlabuh sebagai upaya mendukung pengembangan perekonomian wilayah. melakukan pelatihan setiap pegawai untuk meningkatkan profesionalisme dalam tata kelola sektor pelabuhan serta menciptakan hirarki kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang

**Kata kunci:** Pelabuhan, Perekonomian wilayah, Kabupaten Banggai Laut



## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terimakasih kepada:

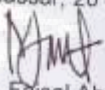
1. Ibu Dr. Ir Ridwan M.Si selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar,
2. Bapak Jufriadi, ST.,M.SP selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Teknik Universitas BOSOWA,
3. Bapak Dr. Ir Murshal Manaf M.Si selaku dosen pembimbing I dan Ibu Dra Umi Salamah M.Str selaku dosen pembimbing II yang telah menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam menyusun skripsi ini,
4. Bapak dan Ibu staf pengajar serta karyawan Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota dan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar atas segala bimbingan, didikan dan bantuan kepada penulis dalam menuntut ilmu di bangku perkuliahan sejak awal perkuliahan hingga selesai,
5. Pihak Pemerintah Kota Makassar yang telah banyak membantu dalam memperoleh data yang saya perlukan ,

kepada penulis dalam menuntun ilmu di bangku perkuliahan sejak awal perkuliahan hingga selesai.

5. Pihak Pemerintah Kota Makassar yang telah banyak membantu dalam memperoleh data yang saya perlukan ,
6. Sembah sujud kepada orang tua tercinta Ayahanda Drs Djasmin Atagap dan Ibunda Sunia A Aladjai yang telah memberikan kasih sayang, doa, asuhan dan bimbinganya baik dalam bentuk materil dan moril,
7. Untuk sahabat-sahabat Planologi 2012 (PL.012), Planologi 2011, Planologi, serta teman-teman lain yang tidak sempat tertuang namanya dalam skripsi ini, terimakasih atas bantuan dan kerjasamanya selama ini.

Akhir kata saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini dapat membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Makassar, 20 September 2018

  
Moh. Faisal Abdillah

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENERIMAAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b> .....	<b>iv</b>
<b>RIWAYAT HIDUP</b> .....	<b>v</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	5
C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian .....	5
D. Ruang Lingkup Penelitian .....	6
E. Definisi Operasional .....	6
F. Sistematika Pembahasan .....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Transportasi .....	10
1. Unsur-Unsur Transprtasi .....	11
2. Peran dan Manfaat Transportasi .....	13
3. Faktor Penentu Pengembangan Transportasi.....	19
4. Transportasi dan Perkembangan Wilayah .....	20
5. Kinerja Transportasi .....	26

6. Sistem Transportasi .....	27
B. Pengertian Pelabuhan.....	34
1. Fungsi Pelabuhan .....	38
2. Prasarana dan Sarana Pelabuhan .....	39
3. Pelayanan Pelabuhan .....	42
4. Bongkar Muat Barang .....	48
5. Peran Pelabuhan Dalam Perekonomian Wilayah.....	49
6. Tinjauan Regulasi Tentang Pelabuhan Banggai.....	50
7. Kerangka Pikir .....	53

### **BAB III METODE PENELITIAN**

A. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	54
B. Jenis Penelitian .....	54
C. Jenis Dan Sumber Data .....	55
D. Teknik Pengumpulan Data .....	57
E. Variable Penelitian.....	58
F. Teknik Analisis Data .....	59

### **BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum Wilayah Kabupaten Banggai Laut.....	69
1. Kondisi Fisik dasar .....	69
a. Letak Geografis dan administrasi.....	69
b. Topografi dan hidrologi .....	70
c. Keadaan Iklim dan cuaca.....	72
d. Morfologi .....	72

e. Geologi .....	73
f. Penggunaan lahan .....	74
2. Aspek Kependudukan .....	74
a. Persebaran Penduduk, Kepadatan, dan Umur .....	75
b. Penduduk menurut kel. umur dan jenis kelamin .....	76
c. Penduduk menurut kegiatan utama .....	77
3. Potensi Ekonomi Wilayah .....	78
a. Perikanan .....	78
b. Pariwisata .....	79
c. Tanaman pangan .....	81
d. Perkebunan .....	82
e. Kehutanan .....	83
f. Peternakan .....	84
4. Pendapatan Regional Kabupaten Banggai Laut .....	84
a. Struktur PDRB .....	85
b. PDRB Berdasarkan harga Konstan .....	89
B. Gambaran Umum Lokasi Pelabuhan Banggai .....	91
1. Aspek Fisik .....	92
2. Aspek non-fisik.....	93
3. Fasilitas Pelabuhan .....	98
a. Perairan .....	98
b. Daratan .....	99
C. Analisis dan Pembahasan .....	102

1. Analisis Fisik dan Non-Fisik Pelabuhan Banggai.....	102
2. Analisis arus kunjungan kapal .....	108
3. Analisis arus penumpang .....	110
4. Analisis bongkar muat barang .....	116
5. Analisis SWOT pengembangan strategi pelabuhan Banggai terhadap perkembangan perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut .....	122

## **BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan .....	135
B. Saran .....	136

## **DAFTAR PUSTAKA**

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Lokasi dan Rencana Lokasi Pelabuhan atau Terminal di Sulawesi Tengah .....	43
Tabel 3.1 Jenis Data dan Sumber Data .....	46
Tabel 3.2 Pasangan Metode Dengan Instrumen Pengumpulan Data .....	49
Tabel 3.3 variabel penelitian .....	50
Tabel 3.4 matriks analisis SWOT .....	55
Tabel 3.5 model pembobotan analisis faktor strategis internal (IFAS) .....	57
Tabel 3.6 model pembobotan analisis faktor strategis eksternal (EFAS) .....	58
Tabel 4.1 penduduk menurut jenis kelamin, kepadatan, dan luas wilayah menurut kecamatan.....	68
Tabel 4.2 penduduk menurut kelompok umur dan jenis kelamin.....	69
Tabel 4.3 penduduk usia 15 tahun ke atas menurut kegiatan utama dan jenis kelamin .....	70
Tabel 4.4 Potensi Perikanan Menurut Kecamatan di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017 .....	71
Tabel 4.5 Potensi Tanaman Pangan Menurut Kecamatan di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017 .....	73
Tabel 4.6 Potensi Tanaman Perkebunan Menurut Jenis Tanaman di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017 .....	74
Tabel 4.7 Potensi Kehutanan Di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017 .	75
Tabel 4.8 Potensi Peternakan DI Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017 .	76

Tabel 4.9 PDRB atas dasar harga berlaku menurut lapangan usaha di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2013-2016 .....	78
Tabel 4.10 laju pertumbuhan PDRB atas dasar harga konstan 2010 menurut lapangan usaha di Kabupaten banggai laut 2013-2016 .....	79
Tabel 4.11 PDRB atas dasar harga konstan 2010 menurut lapangan usaha di kabupaten banggai laut tahun 2013-2016 .....	81
Tabel 4.12 jumlah kunjungan kapal, naik turun penumpang dan bongkar muat barang pada pelabuhan banggai tahun 2013-2016 .....	90
Tabel 4.13 kegiatan bongkar muat barang pada pelabuhan banggai tahun 2013-2017 .....	91
Tabel 4.14 kegiatan kunjungan kapal di Pelabuhan banggai tahun 2013-2017 .....	93
Tabel 4.15 analisis pengaruh arus kunjungan kapal yang melalui pelabuhan banggai terhadap PDRB kabupaten Banggai laut .....	104
Tabel 4.16 analisis pengaruh arus penumpang yang naik melalui pelabuhan banggai terhadap PDRB kabupaten Banggai laut 5 tahun terakhir .....	106
Tabel 4.17 analisis pengaruh arus penumpang yang turun melalui pelabuhan banggai terhadap PDRB kabupaten Banggai laut.....	108



Tabel 4.18 analisis pengaruh bongkar muat barang yang melalui pelabuhan banggai terhadap PDRB kabupaten banggai laut.....	110
Tabel 4.19 analisis pengaruh bongkar muat barang yang melalui pelabuhan Banggai terhadap pdrb kabupaten banggai laut.....	111
Tabel 4.20 hubungan variabel yang diuji dan faktor-faktor yang berpengaruh .....	113
Tabel 4.21 standar indeks bobot kualitatif dan kuantitatif berdasarkan parameter strategis .....	119
Tabel 4.22 analisis faktor strategis internal (IFAS) .....	120
Tabel 4.23 analisis faktor strategis eksternal (EFAS).....	121
Tabel 2.24 SWOT Matriks .....	123

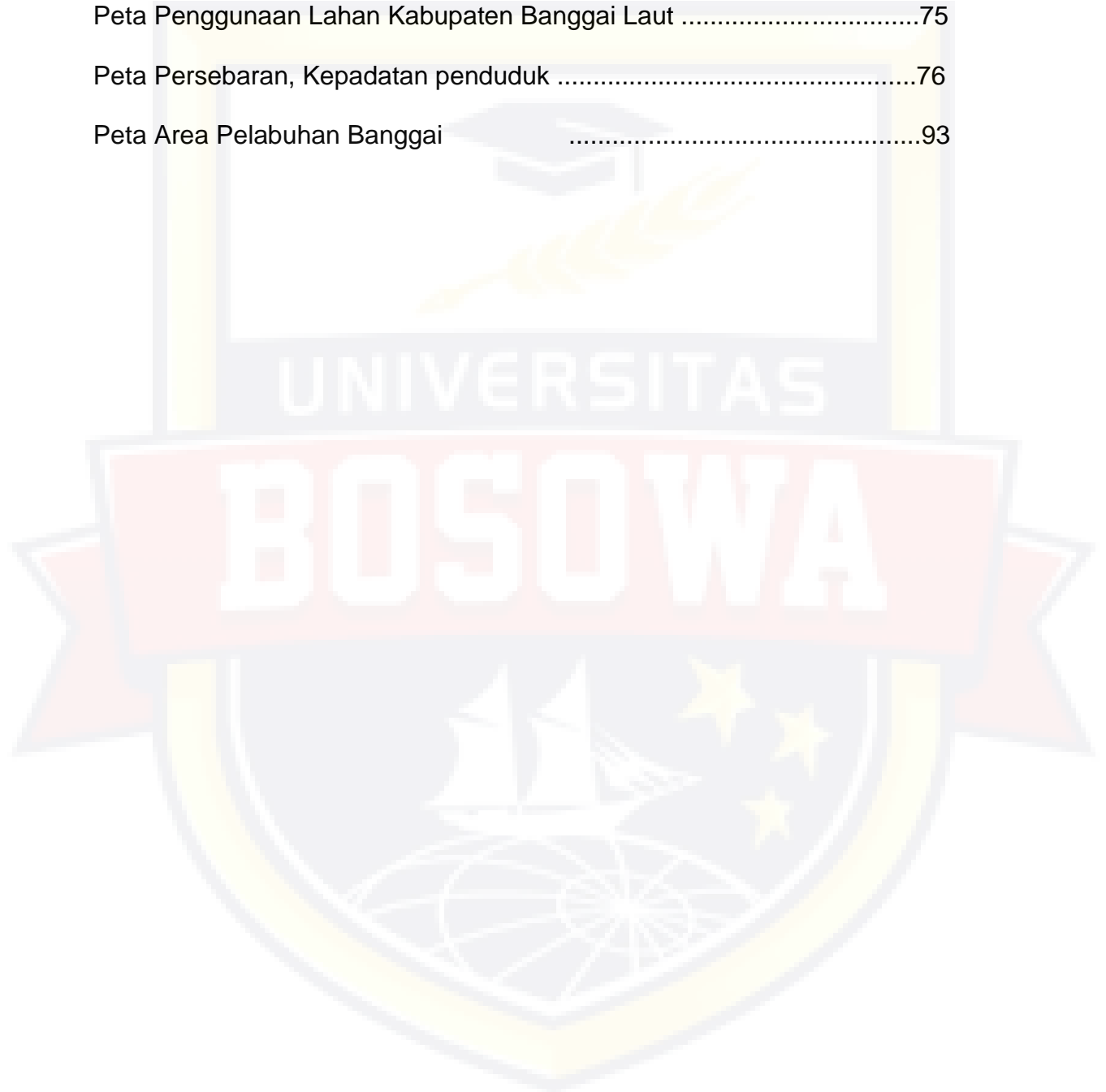
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Kegiatan Naik Turun Penumpang .....	90
Gambar 4.2 Kegiatan Kunjungan Kapal .....	91
Gambar 4.3 Dermaga Pelabuhan .....	92
Gambar 4.4 Kantor UPP Pelabuhan Banggai .....	92
Gambar 4.5 Pelataran Parkir Pelabuhan .....	93
Gambar 4.6 Lampu Penerangan Pelabuhan .....	93
Gambar 4.8 Akses Jalan Pelabuhan .....	94
Gambar 4.9 Lapangan Penumpukan .....	94



## DAFTAR PETA

Peta Administrasi Kabupaten Banggai Laut .....	70
Peta Penggunaan Lahan Kabupaten Banggai Laut .....	75
Peta Persebaran, Kepadatan penduduk .....	76
Peta Area Pelabuhan Banggai .....	93



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Transportasi merupakan hal pokok bagi masyarakat hal ini karena transportasi berpengaruh terhadap lokasi permukiman, penyediaan barang dan jasa yang sesuai serta kualitas hidup. Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang dimana dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan masuk dalam persinggahan rute perdagangan dunia. Sebagai negara kepulauan, peran pelabuhan merupakan hal yang sangat vital sebagai sarana interaksi sosial dan ekonomi antar wilayah. Kehadiran sarana dan prasarana pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan jasa. Pelabuhan juga berperan penting sebagai penunjang perekonomian wilayah. Pelabuhan sebagai sarana perpindahan dan keluar-masuknya arus barang dan manusia, hal ini tentu menjadikan sektor pelabuhan sebagai sentral pergerakan ekonomi dan kegiatan lainnya yang berbasis konektivitas antar wilayah. Oleh karena itu isu tentang pengaruh sektor pelabuhan terhadap perekonomian wilayah menjadi sangat penting seiring dengan realita kompleksnya persoalan yang melingkari sektor pelabuhan dan derasnya tantangan ekonomi dalam tataran domestik maupun global.

Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran yang strategis untuk perkembangan perekonomian dan memberikan kontribusi bagi perkembangan wilayah. Hal ini membawa konsekuensi bahwa pengelolaan

pelabuhan haruslah secara profesional sehingga pelayanan pelabuhan dapat berjalan baik dengan biaya terjangkau. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang).

Secara administratif Kabupaten Banggai Laut masuk dalam wilayah Sulawesi Tengah. Kabupaten Banggai Laut secara umum didominasi oleh kepulauan yang dibatasi oleh perairan luas. Kabupaten ini memiliki potensi sumber daya alam yang besar. Kondisi Kabupaten Banggai Laut sebagai daerah kepulauan maka laut menjadi salah satu sarana untuk menyalurkan potensi daerahnya, sehingga orientasi pergerakan barang maupun manusia dalam wilayah erat kaitannya dengan pelabuhan. Salah satu pelabuhan yang berfungsi mendistribusikan potensi daerah adalah Pelabuhan Banggai.

Penetapan pelabuhan Banggai berdasarkan pada keputusan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional yang dimana pelabuhan Banggai ditetapkan sebagai Pelabuhan Pengumpulan primer juga berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai Laut Nomor 9 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Banggai Laut tahun 2015-2035, pelabuhan Banggai ditetapkan sebagai pelabuhan pengumpul dengan alur Pelayaran terdiri atas jalur antar wilayah kabupaten dipulau Sulawesi, Maluku dan beberapa daerah lain di Kawasan Timur maupun Barat Indonesia. Pengaruh Pelabuhan Banggai dapat diketahui dari perubahan tata guna lahan yang digunakan untuk kegiatan kepelabuhanan seperti perluasan lahan keluar masuk area

pelabuhan. Diharapkan pengaruh pelabuhan Banggai dapat memberikan kesejahteraan bagi masyarakat sekitar ataupun masyarakat pada umumnya seperti penyediaan kesempatan kerja.

Sehubungan dengan itu, maka arus transportasi dimana mobilitas manusia dan barang yang melalui Pelabuhan Banggai menjadi sangat penting untuk diperhatikan, dalam kerangka mengoptimalkan pelayanan kepada masyarakat dan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Banggai Laut. Diharapkan peranan Pelabuhan Banggai di masa yang mendatang lebih besar mengingat wilayah Kabupaten Banggai Laut mempunyai tujuan menjadi destinasi wisata bahari Sulawesi Tengah dimana hal akan menjadikan Pelabuhan Banggai sebagai satu-satunya akses keluar masuk wilayah Banggai Laut dan menjadikan pelabuhan Banggai sebagai pendorong dalam mendukung perkembangan wilayah baik secara sosial maupun ekonomi. Berdasarkan hal tersebut diatas mendorong penulis mengadakan penelitian mengenai **Pengaruh Pelabuhan Banggai Terhadap Perkembangan Perekonomian Wilayah Di Kabupaten Banggai Laut**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan diatas, maka masalah yang dapat dirumuskan adalah:

1. Bagaimana Pengaruh Pelabuhan Banggai Terhadap Perkembangan perekonomian Wilayah Kabupaten Banggai Laut?

2. Bagaimana arahan pengembangan pelabuhan Banggai dalam mendukung perkembangan perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut?

### **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

#### **1. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui pengaruh Pelabuhan Banggai terhadap perkembangan perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut.
- b. Untuk mengetahui arahan pengembangan pelabuhan Banggai dalam mendukung perkembangan perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut.

#### **2. Manfaat penelitian**

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

- a. Sebagai bahan masukan dan informasi dasar bagi Pemerintahan daerah Kabupaten Banggai Laut khususnya dinas perhubungan dalam menetapkan kebijakan-kebijakan mengenai pengembangan pelabuhan di Kabupaten Banggai Laut.
- b. Penelitian ini juga dapat dijadikan referensi dan bahan perbandingan untuk penelitian yang sejenis di waktu yang akan datang.

## **D. Ruang lingkup penelitian**

### **1. Ruang Lingkup Pembahasan**

- a. kondisi pelabuhan itu sendiri yang meliputi sarana dan prasarana, kunjungan kapal, turun naik penumpang, dan bongkar muat barang.
- b. Arah pengembangan Pelabuhan dalam mendukung perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut.

## **E. Definisi Operasional**

Untuk memudahkan pembahasan dan sekaligus menyamakan persepsi dengan pihak lain maka definisi operasional yang dianggap penting adalah:

1. Pengaruh adalah akibat dari perubahan fisik dan non fisik di wilayah yang ditimbulkan oleh keberadaan sesuatu di wilayah tersebut.
2. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
3. Perkembangan wilayah adalah suatu proses yang dinamis dalam memberdayakan sumber daya yang ada pada ruang guna mencapai hasil yang dinamis.



4. Transportasi adalah kegiatan yang memindahkan sesuatu (orang atau barang) dari satu tempat ke tempat yang lain.
5. Angkutan adalah sebagai moda untuk menghubungkan dan memindahkan barang atau penumpang dari daerah asal ke daerah tujuan begitu juga sebaliknya.



## **F. Sistematika Pembahasan**

Dalam penyusunan penelitian ini dibagi ke dalam enam Bab, dengan sistematika pembahasan sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini memuat tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan ruang lingkup, definisi operasional, dan sistematika pembahasan.

### **BAB II KAJIAN TEORI**

Bab ini memuat teori tentang pengertian transportasi, peran transportasi, fungsi transportasi, manfaat transportasi, pengertian pelabuhan, fungsi pelabuhan, peranan pelabuhan, peranan pelabuhan dalam perdagangan antar pulau, sarana dan prasarana pelabuhan, jasa pelayanan pelabuhan, pengertian bongkar muat dan pengembangan wilayah, peran pelabuhan dalam mendukung ekonomi wilayah, peran pelabuhan terhadap kesejahteraan masyarakat, serta peran pelabuhan dalam pengembangan wilayah.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini memuat tentang jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, populasi dan sampel, dan teknik analisis data.

### **BAB IV DATA DAN PEMBAHASAN**

Bab ini memuat tentang gambaran umum wilayah penelitian seperti kondisi fisik dasar wilayah penelitian, kondisi kependudukan wilayah

penelitian, potensi ekonomi wilayah penelitian, pendapatan regional kabupaten, tinjauan peraturan daerah, gambaran umum lokasi penelitian dari aspek fisik maupun aspek non-fisik, arus kunjungan kapal, naik turun penumpang, bongkar muat barang, fasilitas pelabuhan, dan analisis serta pembahasan mengenai kondisi pelabuhan juga memuat analisis- analisis terkait data-data yang sudah didapatkan dilapangan.

## **BAB V PENUTUP**

Bab ini memuat tentang kesimpulan dan saran terkait penelitian ini.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Pengertian Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen, yakni:

1. Tersedianya muatan yang diangkut
2. Terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutannya
3. Adanya jalan yang dapat dilaluinya
4. Tersedianya terminal

Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan pengangkutan dimulai, menuju ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan tersebut diakhiri.

Transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandungkan di tempat asal, selain dari itu barang tersebut diangkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan. Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*service activities*). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya). Untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa

transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Bertambahnya permintaan jasa transportasi adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain. Sesuai sifatnya sebagai *derived demand* maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian. (Siregar,1995:21 dalam Rahardjo Adisasmita, *dasar-dasar ekonomi transportasi* (Graha Ilmu: Yogyakarta, 2010 h.1-2)

## **1. Unsur-unsur Transportasi**

### **a. Manusia**

Manusia berperan sebagai subjek atau pelaku dari transportasi yang akan memanfaatkan moda transportasi untuk melakukan aktifitasnya, manusia juga berperan sebagai pengatur sistem transportasi agar masih bisa digunakan sesuai dengan fungsi dan manfaatnya.

### **b. Barang**

Barang menjadi objek pengangkutan, pengiriman barang ke beberapa tempat dengan alasan pemasaran sangatlah memerlukan moda transportasi, tidak hanya untuk pemasaran namun juga mobilitas lain yang dimaksudkan untuk meningkatkan kesejahteraan manusia.

c. Kendaraan

Kendaraan sebagai alat atau moda transportasi berperan penting untuk mengantarkan dan memindahkan objek transportasi dari satu tempat ke tempat yang lain.

d. Jalan

Jalan merupakan suatu unsure yang penting dalam transportasi, jalan menjadi jalur lewatnya moda transportasi, jalan akan menghubungkan suatu tempat dengan tempat lainnya guna memperlancar proses perangkutan dan mobilitas.

e. Organisasi

Suatu sistem pasti membutuhkan suatu organisasi yang mengatur dan bekerja untuk menjamin bahwa suatu sistem tersebut berjalan dengan baik tanpa ada gangguan atau permasalahan di dalamnya, di Indonesia, pihak yang memiliki kewenangan sebagai organisasi pengatur transportasi baik darat, laut maupun udara adalah Departemen Perhubungan RI.

Lima unsur yang telah disebutkan di atas bekerja dan saling berpengaruh satu sama lain untuk terlaksananya transportasi yang baik, nyaman dan terjamin.

**2. Peran dan Manfaat Transportasi.**

Menurut Tamin (1997:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia

dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Selain memahami peran dari transportasi di atas, aspek yang menjadi penting dari sektor transportasi adalah aksesibilitas, karena perlunya transportasi guna mendukung kedua peran yang disampaikan di atas sehingga akan memudahkan aksesibilitas orang dan barang. Dalam pendekatan transportasi, menurut Black (1981) aksesibilitas merupakan sebuah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna wilayah secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sehingga, aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah”-nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan “mudah” atau “susah” merupakan

pernyataan yang sifatnya sangat “subyektif” dan “kualitatif”, karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda-beda tentang mudah dan susah terhadap aksesibilitas yang mereka rasakan.

Tamin (1997:52) mengungkapkan bahwa aksesibilitas dapat pula dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, maka dapat dikatakan memiliki aksesibilitas yang tinggi, demikian sebaliknya. Jadi suatu wilayah yang berbeda pasti memiliki aksesibilitas yang berbeda, karena aktivitas wilayah tersebut tersebar dalam sebuah ruang yang tidak merata. Akan tetapi sebuah lahan yang diperuntukan untuk bandar udara memiliki lokasi yang tidak sembarangan, sehingga lokasinya pun sangat jauh dari kota karena harus memperhatikan segi keamanan, pengembangan wilayah, dan lainnya. Aksesibilitas menuju bandara menjadi rendah karena lokasinya yang sangat jauh dari pusat kota, namun dapat diatasi dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi. Artinya, saat ini ukuran aksesibilitas yang diukur berdasarkan jarak sudah tidak lagi digunakan, namun dapat diukur berdasarkan waktu tempuh.

Menurut Soesilo (1997) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah :

1. Penghematan biaya operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan



timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya.

Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu.

Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- a. Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- b. Penggunaan pelumas;
- c. Penggunaan ban;
- d. Pemeliharaan suku cadang;
- e. Penyusutan dan bunga;
- f. Waktu supir dan waktu penumpang.

## 2. Penghematan waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghemata waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian untuk satu usaha jasa saja; dan dapat pula dihitung dengan tambahan

waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut.

Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.

### 3. Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

### 4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung

pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

#### 5. Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan dan prestise, sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

Selanjutnya menurut Soesilo (1997) manafaat suatu proyek transportasi dapat dibedakan menjadi tiga jenis traffic, yaitu:

- a. Normal traffic, yaitu traffic yang diperkirakan akan menggunakan sarana angkutan tersebut, meskipun tidak ada proyek transportasi. Jumlah traffic seharusnya naik sesuai dengan pertumbuhan penduduk di daerah-daerah yang dilayani sarana transportasi tersebut. Manfaat biaya ini dapat dihitung melalui biaya operasi tanpa proyek transportasi dikurangi dengan biaya proyek. Gagasan biaya ini didasarkan kepada surplus konsumen, dimana si pemakai yang mengalami penurunan harga suatu jasa tetap bersedia membeli walaupun dengan tingkat harga yang sama.
- b. Diverted traffic, yaitu traffic yang berasal dari traffic jenis lain atau dari fasilitas lain jenis angkutan baru. Manfaat biaya ini dapat dikelompokkan ke dalam dua jenis yaitu:

- a) Biaya operasi dari penggunaan jalan semua dikurangi biaya operasi dengan menggunakan jalan baru;
- b) Berkurang padatnya kendaraan di jalan semula karena berpindahnya traffic ke jalan yang baru, sehingga biaya yang tetap menggunakan jalan semula menjadi berkurang.
- c. Generated/Induced traffic, yaitu traffic yang benar-benar baru. Adanya traffic ini disebabkan oleh turunnya biaya angkutan sehingga menggiatkan daerah sekitarnya. Misalnya dapat dicontohkan bila suatu daerah semakin berkembang, maka hasil daerahnya dapat dijual ke daerah lainnya.

### **3. Faktor Penentu Pengembangan Transportasi**

Menurut Hay dalam Nur Nasution (2004, Hal. 24 - 25) terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi perkembangan transportasi di masa akan datang seperti berikut :

#### **1. Ekonomi**

Alasan ekonomi biasanya merupakan dasar dari dikembangkannya sistem transportasi, dengan tujuan utama untuk mengurangi biaya produksi dan distribusi serta untuk mencari sumber daya alam dan menjangkau pasaryang lebih luas.

#### **2. Geografi**

Alasan dikembangkannya sistem transportasi pada awalnya adalah untuk mengatasi keadaan alam setempat dan kemudian

berkembang dengan upaya untuk mendekatkan sumber daya dengan pusat produksi dan pasar

### 3. Politik.

Alasan dikembangkannya suatu sistem transportasi secara politik adalah untuk menyatukan daerah-daerah dan mendistribusikan kemakmuran keseluruhan pelosok suatu negara tertentu

### 4. Pertahanan dan Keamanan

Alasan dikembangkannya sistem transportasi dari segi pertahanan keamanan negara adalah untuk keperluan pembelaan diri dan menjamin terselenggaranya pergerakan dan akses yang cepat ke tempat-tempat strategis, misalnya daerah perbatasan negara, pusat-pusat pemerintahan, atau instalasi penting lainnya.

### 5. Teknologi

Adanya penemuan-penemuan teknologi baru tentu akan mendorong kemajuan di keseluruhan sistem transportasi.

### 6. Kompetisi

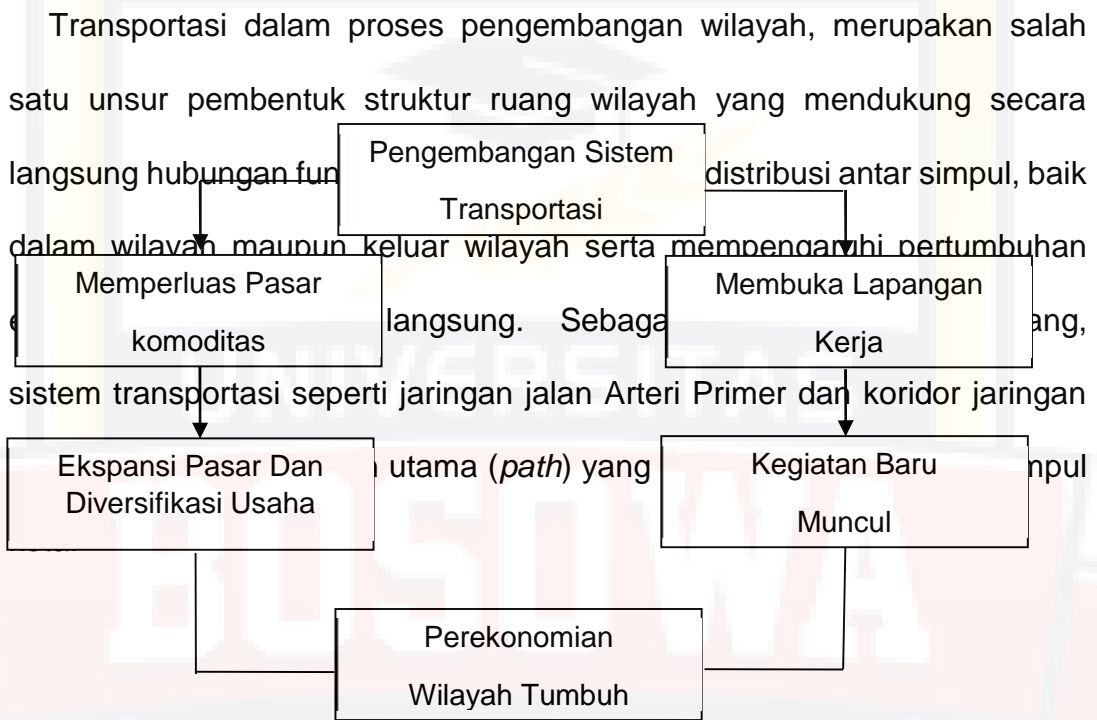
Dengan adanya persaingan, baik antar moda, maupun dalam bentuk lainnya, seperti pelayanan, material dan lain-lain, secara tidak langsung akan mendorong perkembangan sistem transportasi dalam rangka memberikan pilihan yang terbaik

### 7. Urbanisasi

Dengan makin meningkatnya arus urbanisasi, maka pertumbuhan kota-kota akan semakin meningkat dan dengan sendirinya kebutuhan jaringan

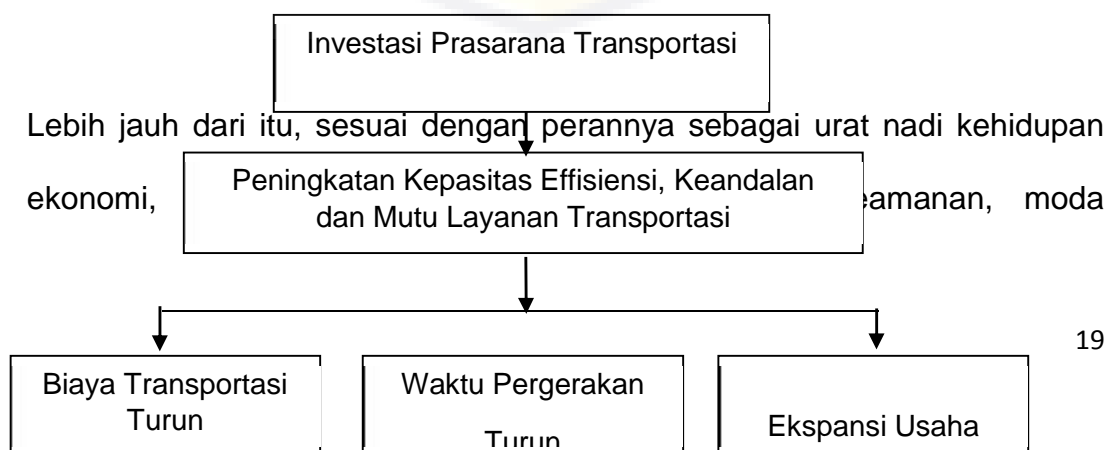
transportasi untuk menampung pergerakan warga kotanya pun akan semakin meningkat

#### 4. Transportasi dan Perekonomian Wilayah



Gambar 1. Pengembangan transportasi dan pertumbuhan ekonomi

Investasi Prasarana Transportasi juga dapat meningkatkan pertumbuhan perekonomian wilayah karena akan memperbaiki mutu pelayanan transportasi. Artinya, biaya transportasi komoditas bisa diturunkan, demikian juga waktu tempuh bisa dipercepat, sehingga daya saing komoditas bertambah, selanjutnya produsen dapat mengembangkan usahanya. Pasar komoditas menjadi lebih luas dan saling ketergantungan antar wilayah makin berkembang cepat.



transportasi mempunyai fungsi multiplier sebagai unsur penunjang (*servicing sector*) dan sebagai unsur pendorong (*promoting sector*). Sebagai unsur penunjang, moda transportasi berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan sektor lain serta mengantisipasinya, sekaligus juga berfungsi dan ikut menggerakkan dinamika pembangunan. Sebagai unsur pendorong, moda transportasi berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk membuka daerah terisolasi, melayani daerah atau pulau terpencil, merangsang pertumbuhan daerah belakang, desa tertinggal dan mampu menekan angka kemiskinan di wilayah-wilayah terpencil.

#### 1. Manfaat Sosial Masyarakat

Balitbang Kimpraswil (2003), dijelaskan bahwa terdapat 4 (empat) manfaat utama keberadaan infrastruktur jalan bagi masyarakat, yaitu:

##### a) Membuka keterisolasian wilayah dan daerah.

Jalan akan membuka wilayah-wilayah dan masyarakat yang dulunya terisolasi. Semakin terbukanya suatu wilayah akan mempercepat perubahan-perubahan sosial yang merupakan persyaratan bagi proses pembangunan.

##### b) Meningkatkan aktivitas dan mendukung kelancaran ekonomi.

Jalan akan mempermudah distribusi dan pemasaran suatu komoditi sehingga merangsang aktivitas dan tumbuhnya kegiatan perekonomian di daerah tersebut. Dengan tumbuhnya perekonomian, maka kesempatan masyarakat untuk meningkatkan penghasilan mereka

akan lebih besar.

c) Mempermudah akses teknologi dan pemanfaatan fasilitas sosial.

Dengan adanya jalan, fasilitas-fasilitas sosial akan dapat dicapai secara lebih mudah dan cepat oleh masyarakat. Peningkatan mobilitas dan kontak sosial antar penduduk. Adanya jalan akan mempermudah hubungan antar satu daerah dengan daerah lain.

d) Peningkatan mobilitas dan kontak sosial antar penduduk.

Jalan akan mempermudah hubungan antar satu daerah dengan daerah lain. Dengan demikian, masyarakat disatu daerah akan dapat mengunjungi masyarakat daerah lain secara lebih mudah dan cepat. Begitu pula dengan masyarakat yang berada jauh diluar daerah. Keluar masuknya berbagai masyarakat dengan latar belakang yang berbeda ini akan meningkatkan komunikasi.

## 2. Manfaat Ekonomi

Pengembangan jaringan jalan bertujuan mengembangkan ekonomi suatu wilayah. Manfaat yang dihasilkan bisa terjadi dalam beberapa bentuk (Suprayitno, 2003):

a) Pengurangan biaya angkutan.

b) Perbaikan aksesibilitas, berupa perbaikan ukuran kendaraan yang bisa masuk, penambahan kapasitas jalan, penambahan daya dukung jalan, yang akan menunjang pertumbuhan aktivitas ekonomi.

c) Penurunan harga-harga komoditas.

d) Dan manfaat-manfaat lain, misalnya kenaikan harga tanah disekitar



jalan baru, investor swasta tertarik mengembangkan daerah baru tersebut dengan membangun jalan-jalan baru.

Rudiansyah (1995:12) dalam Mansjur B. (2002:12), sektor transportasi merupakan salah satu sektor ekonomi yang sangat penting dalam menunjang roda perekonomian suatu daerah atau negara. Salah satu fungsi utama sektor ini adalah mendistribusikan produksi sektor-sektor penghasil barang, yaitu sektor pertanian, pertambangan dan penggalian, dan sektor industri, kepada konsumen akhir yang menggunakan. Fungsi lainnya adalah melaksanakan mobilitas manusia dari satu tempat ketempat lainnya. Peranan ekonomi dari transportasi menurut Morlok (1995:46) adalah sebagai berikut:

- a) Transport memperbesar jangkauan terhadap sumber yang dibutuhkan suatu daerah, memungkinkan digunakannya sumber yang lebih murah ataupun lebih tinggi mutunya. Sebagai tambahan, barang yang tidak bisa didapat di daerah setempat dapat menjadi tersedia.
- b) Pemakaian sumber yang lebih efisien mengakibatkan timbulnya kekhususan setiap daerah ataupun 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.

Masih menurut Morlok (1995;35-36) bahwa dengan adanya pengurangan biaya transportasi yaitu perpindahan barang hasil produksi dari suatu wilayah akan memberikan kegunaan tempat (*place utility*) dan kegunaan waktu (*time utility*) sehingga nilai barang tersebut menjadi besar dengan biaya transportasi yang lebih rendah. Abbas Salim (1993;1-2) menjelaskan bahwa transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan dari pengembangan ekonomi, meningkatkan pendapatan nasional, disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah.

### 3. Manfaat Politik

Manfaat politik dari suatu sistem transportasi bagi suatu negara sangatlah signifikan. Hal ini mudah dimengerti, karena pada dasarnya sistem transportasi yang baik akan mempermudah interaksi spasial antar wilayah dari suatu Negara, yang pada gilirannya akan memperkokoh rasa persatuan dan kesatuan bangsa.

Schumer (1974,6-7) menyebutkan beberapa manfaat/peran politik transportasi yang dapat berlaku bagi Negara mana pun yaitu :

- a) Transportasi menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan keterisolasian.
- b) Transportasi menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah negara.
- c) Keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki

mungkin sekali bergantung pada perangkutan yang efisien yang memudahkan mobilisasi segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional serta memungkinkan perpindahan pasukan perang selama masa perang.

d) Sistem transportasi yang efisien memungkinkan negara memindahkan dan mengangkut penduduk dari daerah bencana.

## **5. Kinerja Transportasi**

### **1. Pengertian Kinerja**

Istilah kinerja merupakan terjemahan dari performance yang sering diartikan oleh para cendekiawan sebagai “penampilan”, “unjuk kerja”, atau “prestasi” (Yeremias T. Keban, 2004 : 191). Secara etimologis, kinerja adalah sebuah kata yang dalam bahasa Indonesia berasal dari kata dasar “kerja” yang menerjemahkan kata dari bahasa asing prestasi, bisa pula berarti hasil kerja.

## **6. Sistem Transportasi**

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan-keamanan. Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan

internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.

## 1. Sistem Transportasi Nasional

### a) Definisi

Sistranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyebrangan, transportasi laut, transportasi udara, serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat keras membentuk suatu system pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan barang, yang terus berkembang secara dinamis.

### b) Tujuan

Tujuan Sistranas adalah terwujudnya transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah, dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan peningkatan hubungan internasional.

### c) Sasaran

Sasaran Sistranas adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancer dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional.

#### 1) Selamat

yaitu terbebas dari bahaya yang dapat mengakibatkan kerugian jiwa dan materi terbebas dr bahaya, malapetaka, bencana; tidak kurang suatu apa tidak, mendapat gangguan, kerusakan, dr pembunuhan, sehat, tercapai maksud dan doa (ucapan, pernyataan, dsb) yg mengandung harapan supaya sejahtera (beruntung, tidak kurang suatu apa, dsb) pada jalan malam, pagi maupun siang.

#### 2) Aksesibilitas tinggi

yaitu terciptanya derajat kemudahan dicapai oleh orang, terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan. Kemudahan akses tersebut diimplementasikan pada bangunan gedung, lingkungan dan fasilitas umum lainnya.

#### 3) Terpadu

adalah terciptanya keselarasam, terintegrasi, terstruktur, koheren dan harmoni.

- 4) Kapasitas mencukupi  
adalah terciptanya daya tampung yang maksimal sesuai kebutuhan.
- 5) Teratur  
Adalah tidak terjadinya tumpang tindih dan terciptanya kerapian dalam transportasi
- 6) Lancar dan cepat,  
Adalah tidak tersangkut-sangkut, tidak terputus-putus, tidak tersendat-sendat, dan tidak tertunda-tunda
- 7) Mudah dicapai,  
adalah tidak sukar, tidak berat dan tidak memerlukan banyak tenaga atau pikiran di mengerjakan
- 8) Tepat waktu  
adalah terjadi kesesuaian jadwal perjalanan sesuai yang di rencanakan.
- 9) Nyaman  
Adalah terciptanya keadaan yang sesuai dengan harapan
- 10) Tarif terjangkau,  
Adalah terciptanya suatu keadaan dimana dapat tercapai sesuai kebutuhan dan kemampuan.
- 11) Tertib  
Adalah terciptanya keadaan atau kondisi yang sesuai menurut aturan

12) Aman,

Adalah terciptanya suasana yang bebas dari bahaya

13) Polusi rendah,

Adalah minimnya pencemaran yang terjadi akibat perencanaan

14) Efisien,

adalah terciptanya kondisi yang tepat atau sesuai dalam mengerjakan (menghasilkan) sesuatu (dengan tidak membuang waktu, tenaga, biaya)

Perwujudan sistem transportasi nasional disingkat SISTRANAS yang efektif dan efisien, menghadapi berbagai tantangan, peluang dan kendala sehubungan dengan adanya perubahan lingkungan yang dinamis seperti otonomi daerah, globalisasi ekonomi, perubahan perilaku permintaan jasa transportasi, kondisi politik, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kelestarian lingkungan hidup serta adanya keterbatasan sumber daya. Untuk mengantisipasi kondisi tersebut, sistem transportasi nasional perlu terus ditata dan disempurnakan dengan dukungan sumber daya manusia yang berkualitas, sehingga terwujud keandalan pelayanan dan keterpaduan antar dan intra moda transportasi, dalam rangka memenuhi kebutuhan pembangunan, tuntutan masyarakat serta perdagangan nasional dan internasional dengan memperhatikan kehandalan serta kelaikan sarana dan prasarana transportasi.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2005 bahwa Sistranas adalah Tatanan Transportasi yang terorganisasi secara

kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat keras membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

Maksud Sistranas adalah sebagai pedoman pengaturan dan pembangunan transportasi, dengan tujuan agar dicapai penyelenggaraan Transportasi Nasional yang efektif dan efisien. Sedangkan sasaran Sistranas adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional.

Sistranas mempunyai fungsi sebagai unsur penunjang dan pendorong. Sebagai unsur penunjang, Sistranas berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan sektor lain, sekaligus juga berfungsi ikut menggerakkan dinamika pembangunan nasional serta sebagai industri jasa yang dapat memberikan nilai tambah. Sebagai unsur pendorong, Sistranas berfungsi menyediakan jasa



transportasi yang efektif untuk menghubungkan daerah terisolasi dengan daerah berkembang yang berada di luar wilayahnya, sehingga terjadi pertumbuhan perekonomian yang sinergis.

## 2. Tataran Transportasi Wilayah ( TATRAWIL)

Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

Kota wilayah adalah kota-kota yang memiliki keterkaitan dengan beberapa kabupaten dalam satu propinsi, kota gerbang wilayah, kota-kota pusat kegiatan ekonomi wilayah dan kota-kota yang memiliki dampak strategis terhadap pengembangan wilayah propinsi.

Simpul wilayah adalah pusat distribusi barang dan orang atau sebagai pintu masuk atau keluar barang dan orang yang bersifat wilayah seperti pelabuhan penyeberangan antar kabupaten/kota dalam propinsi, pelabuhan laut regional dan bandar udara bukan pusat penyebaran.

### 3. Tataran transportasi Lokal

Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) adalah tatanan transportasi yang berfungsi sebagai pedoman untuk pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang memfasilitasi perpindahan orang dan/atau barang antarsimpul atau kota lokal, dan dari atau kota lokal ke simpul atau kota wilayah, dan simpul atau kota nasional terdekat atau sebaliknya, serta dalam kawasan perkotaan dan perdesaan.

#### **B. Pengertian Pelabuhan**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. (Undang-Undang No 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan)

Pengertian pelabuhan yang sekaligus juga mencerminkan fungsi pelabuhan sebagai *interface*, *link* (mata rantai) transportasi dan pelabuhan sebagai *gateway* (pintu gerbang), dan pelabuhan sebagai *industry entity* (daerah industri). Peran pelabuhan meliputi sebagai berikut:

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya,
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian,
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi,

4. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan
5. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang
6. Mewujudkan Wawasan Nusantara dan Kedaulatan Negara.

Adapun jenis pelabuhan terdiri atas:

- a. Pelabuhan laut yaitu pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau sungai.
- b. Pelabuhan sungai dan danau yaitu pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.

Pelabuhan laut secara hierarki terdiri atas:

- a) Pelabuhan utama yaitu pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
- b) Pelabuhan pengumpul yaitu pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
- c) Pelabuhan pengumpan yaitu pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang

dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

## 1. Fungsi Pelabuhan

Pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan:

Fungsi utama dari pelabuhan adalah fungsi perpindahan muatan dan fungsi industri, fungsi perpindahan muatan ditinjau atas beberapa sudut:

1. Pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas-fasilitas terdapat keperluan kegiatan kapal selama di pelabuhan.
2. Pemilik kapal, pelayaran kapal selama di pelabuhan dilakukan seefisien mungkin, sehingga waktu kapal di pelabuhan dapat dipercepat.
3. Pengiriman barang menjamin terselenggaranya aliran barang keluar masuk pelabuhan dalam kondisi baik dan lancar, sehingga biaya yang terjadi serendah mungkin.
4. Pihak pemerintah, kelancaran arus barang dilakukan untuk mendapatkan manfaat sosial semaksimal mungkin.

Selain fungsi perpindahan muatan, pelabuhan dengan fasilitas yang memadai akan mengundang pertumbuhan industri dan pengembangan suatu wilayah di sekitarnya. Sehingga kawasan pelabuhan akan berkembang menjadi kutub-kutub pertumbuhan yang potensial. Salim (1993 : h.84) fungsi pokok pelabuhan adalah sebagai tempat yang aman berlabunya kapal dan sebagai terminal transfer barang dan penumpang, pada dasarnya fungsi pelabuhan mempunyai arti yang lebih luas, yaitu sebagai interface link, gateway dan industri entity.

Fungsi Pelabuhan (Pelabuhan Indonesia, 2000) sebagai berikut

1. Link

Pelabuhan dipandang sebagai satu mata rantai dalam proses transportasi dari asal barang sampai ke tempat tujuan. Pelabuhan mempunyai fungsi sebagai link, maksudnya sebagai unit kerja yang melaksanakan kegiatan pelayanan harus mampu menciptakan sistem sedemikian rupa sehingga memudahkan tempat lain melaksanakan kegiatannya, baik dari aspek pelayanan barang maupun dari aspek pelayanan kapal dan alat transportasi lainnya.

2. Gateway

Pelabuhan berfungsi sebagai gateway artinya pelabuhan melakukan prosedur dan peraturan yang harus diikuti kapal yang menyinggahi pelabuhan.

3. Interface

Pelabuhan mempunyai fungsi interface dalam arti pelabuhan menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk perpindahan dari kapal ke angkutan darat atau sebaliknya dan memindahkan barang-barang dari kapal yang satu ke kapal yang lainnya dalam transshipment.

4. Industri entity

Dengan perkembangan perdagangan, pelayaran dan teknologi penanganan barang, maka berkembang pula pengguna jasa pelabuhan. Sehingga fungsi pelabuhan tidak hanya sekedar sebagai suatu gateway

yang bersifat statis. Pelabuhan adalah suatu industri entity karena pelabuhan dapat memiliki bagian industrial sona atau estate lengkap dengan jaringan dan jasa transportasinya. Dalam fungsi ini, pelabuhan dapat mendorong pertumbuhan dan perkembangannya baik itu perdagangan, transportasi, pelayaran dan bahkan industri itu sendiri.

## **2. Prasarana dan Sarana Pelabuhan**

### **1. Prasarana Pelabuhan**

Yang dimaksud prasarana disini adalah fasilitas-fasilitas yang terdapat pada pelabuhan untuk menunjang keberhasilan pelabuhan terhadap pelayanan kapal dan barang. Selanjutnya dikatakan bahwa guna melancarkan tugas-tugasnya ditinjau dari segi berhasil tidaknya melaksanakan pelayanan arus barang dan penumpang maka operasional pelabuhan didukung oleh:

#### **a. Fasilitas Utama untuk wilayah daratan**

- 1) Apron dermaga
- 2) Gudang
- 3) Lapangan penumpukan
- 4) Terminal
- 5) Fasilitas penampungan dan pengolahan limbah
- 6) Fasilitas pemadam kebakaran
- 7) Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan dan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP)

b. Fasilitas Pendukung untuk wilayah daratan

- 1) Kawasan perkantoran
- 2) Fasilitas pos dan telekomunikasi
- 3) Fasilitas pariwisata dan perhotelan
- 4) Instalasi air bersih, dan listrik
- 5) Jaringan jalan dan rel kereta api
- 6) Jaringan air limbah, drainase dan sampah
- 7) Areal pengembangan pelabuhan
- 8) Tempat tunggu kendaraan bermotor
- 9) Kawasan perdagangan
- 10) Kawasan industri
- 11) Fasilitas umum lainnya.

c. Fasilitas utama untuk wilayah perairan

- 1) Alur pelayaran
- 2) Perairan tempat labuh
- 3) Kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal
- 4) Perairan tempat alih muat kapal
- 5) Perairan untuk kapal yang mengangkut Bahan/Barang Berbahaya dan Beracun (B3)
- 6) Perairan untuk kegiatan karantina
- 7) Perairan alur penghubung intra pelabuhan
- 8) Perairan pandu
- 9) Perairan untuk kapal pemerintah

d. Fasilitas pendukung untuk wilayah perairan

- 1) Perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang
- 2) Perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal
- 3) Perairan tempat uji coba kapal
- 4) Perairan tempat kapal mati
- 5) Perairan untuk keperluan darurat
- 6) Perairan untuk kegiatan kepariwisataan dan perhotelan.

Selain fasilitas pendukung yang perlu diperhatikan adalah prasarana penunjang seperti kolam pelabuhan dan alat pemecah gelombang. Kolam pelabuhan harus tenang mempunyai luas dan kedalaman yang cukup. Sehingga memungkinkan kapal berlabuh dengan aman dan memudahkan bongkar muat. Pemecah gelombang digunakan untuk melindungi daerah perairan pelabuhan dari gangguan gelombang besar sehingga daerah perairan pelabuhan menjadi tenang dan kapal bisa melakukan bongkar muat dengan mudah.

## **2. Sarana Pelabuhan**

Yang dimaksud dengan sarana pelabuhan adalah kapal-kapal laut yang telah, sedang, dan akan melakukan operasi di pelabuhan. Selain dimensi kapal, karakteristik kapal seperti tipe kapal dan fungsinya akan berpengaruh pada pelabuhan yang akan direncanakan. Sesuai dengan fungsinya, kapal dapat dibedakan menjadi beberapa tipe yaitu sebagai berikut:



### 1) Kapal Penumpang

Di Indonesia yang merupakan Negara kepulauan dan taraf hidup sebagian penduduknya relatif masih rendah, kapal penumpang masih mempunyai peran yang cukup besar. Jarak antara pulau yang relatif dekat masih bisa dilayani oleh kapal-kapal penumpang dengan biaya yang lebih murah.

### 2) Kapal Barang

Kapal barang khusus dibuat untuk mengangkut barang pada umumnya kapal barang mempunyai ukuran yang lebih besar dari pada kapal penumpang. Kapal ini juga dapat dibedakan menjadi beberapa macam sesuai dengan barang yang diangkut, seperti biji-bijian, barang-barang yang dimaksudkan kedalam peti kemas (*container*), benda cair (minyak, bahan kimia, gas atau cair, dan sebagainya).

## 3. Pelayanan Pelabuhan

Pelabuhan sebagai tempat bersandarnya kapal di dermaga dan sebagai tempat bongkar muat barang, memberikan pelayanan terhadap kapal, barang, dan penumpang.

### 1. Pelayanan kapal

Klasifikasi jenis pelayanan yang diberikan pelabuhan pada kapal adalah sebagai berikut:

#### a. Jasa labuh

Jasa labuh adalah pelayanan pelabuhan yang diberikan terhadap kapal untuk berlabuh dengan aman sambil menunggu pelayanan berikutnya

untuk bertambat di pelabuhan, atau bongkar muat *midstream*, *loading/unloading* atau melaksanakan kegiatan lainnya (*docking*, pengurusan dokumen, dan lain-lain).

Daerah labuh adalah permukaan air yang masuk daerah perairan pelabuhan, dimana batas-batasnya ditentukan berdasarkan ketentuan yang berlaku.

Yang dimaksud berlabuh dengan aman, adalah sebagai berikut:

- 1) Tidak mengganggu alur pelayaran
- 2) Arealnya luas, sehingga kemungkinan bertabrakan dengan kapal lain yang sedang berlabuh dapat dihindari.
- 3) Kedalaman laur yang memadai sehingga kapal tidak kandas
- 4) Bebas dari penangkapan ikan

Untuk menjamin tingkat pelayanan, maka pihak pelabuhan selalu memonitor kedalaman tempat kapal berlabuh, sehingga dihindari hal-hal yang tidak diinginkan (*controlling depth*).

## 2. Pelayanan jasa pandu

Pelayanan jasa pandu terdiri atas pemanduan kapal dan penundaan kapal.

## 3. Jasa tambat

Jasa yang diberikan untuk kapal bertambat yang secara teknis dalam kondisi aman, untuk dapat melakukan kegiatan bongkar muat dengan lancar dan tertib. Tempat tambatan terdiri atas dermaga beton, dermaga besi/kayu, pinggiran, pelampung, dolphin. Kapal yang sedang

tambat/merapat pada kapal lain yang sandar di dermaga yang lazim disebut melambung atau *fender*. Tempat tambatan disediakan pada umumnya dibagi atas pelayanan untuk kapal samudera, kapal antarpulau, lokal, dan PLM. Hal ini tergantung atas jenis barang yang diangkut oleh kapal tersebut, misalnya muatan curah.

Di dalam pengelolaan tambatan perlu diketahui besaran faktor penggunaan (*berth occupancy factor*) dengan melakukan pencatatan secara terus-menerus (per bulan) agar dapat dipergunakan sebagai alat manajemen untuk mengetahui masalah-masalah yang timbul dan dalam membuat keputusan untuk pemecahan masalah. Penggunaan atau pemanfaatan tambatan yang tidak efisien erat kaitannya dengan waktu kapal menunggu (*waiting time*). Penggunaan tambatan yang tidak optimal akan menimbulkan inefisiensi, baik bagi pelabuhan, perusahaan pelayaran, maupun perusahaan bongkar muat.

#### 4. Jasa pelayanan air

Jasa pelayanan air adalah jasa yang diberikan untuk menyalurkan air tawar dari darat ke kapal untuk keperluan kapal dan ABK. Jasa penyerahan air tawar dapat dilakukan dengan mempergunakan mobil tanki, melalui pipa di dermaga (*pipe system*), dan melalui tongkang (*barge system*).

Sumber air tawar dapat diadakan oleh perusahaan pelabuhan, perusahaan daerah air minum, dan perusahaan swasta lainnya. Dengan tersedianya pelayanan penyerahan air tawar di pelabuhan

akan memberikan nilai tambah tertentu bagi pelabuhan. Pelayanan kapal pelaksanaannya melalui prosedur sebagai berikut:

- 1) Permintaan pelayanan jasa dengan dokumen A1
- 2) Pembuktian pemakaian jasa dengan dokumen 2A
- 3) Perhitungan produksi dan pendapatan jasa dengan mempergunakan dokumen 3A
- 4) Nota tagihan jasa kapal dengan dokumen 4A

## **2. Pelayanan barang**

Pelabuhan adalah terminal tempat kapal-kapal melakukan bongkar muat barang yang ditujukan untuk memudahkan perpindahan barang dari angkutan laut ke angkutan darat dan sebaliknya. Untuk melayani bongkar muat barang tersebut, pelabuhan menyediakan fasilitas *super structure* dan *infra structure* berupa dermaga, gudang, lapangan, jalan-jalan, dan lain-lain. Pelayanan barang penting supaya dijaga kelancarannya karena 30% biaya angkutan laut merupakan biaya pelayanan barang, terutama pelayanan bongkar muat.

Di dalam pelayanan barang, banyak instansi maupun perusahaan yang terkait antara lain:

- a. Instansi administrasi pelabuhan
- b. Instansi bea dan cukai
- c. Instansi perusahaan pelabuhan (PT Pelabuhan Indonesia)
- d. Instansi kesehatan pelabuhan
- e. Instansi karantina

- f. Instansi keamanan
- g. Perusahaan pelayaran
- h. Perusahaan bongkar muat
- i. *Freight forwarder*
- j. Tenaga kerja bongkar muat

Pemberian pelayanan barang diperlukan suatu koordinasi yang terpadu guna menjamin kelancaran dan performansi pelabuhan yang baik. Sebagaimana diketahui bahwa masing-masing instansi tersebut mempunyai prosedur yang berbeda-beda. Sedangkan pelayanan barang yang diberikan oleh pelabuhan adalah penyediaan fasilitas gudang/lapangan penumpukan, dermaga, dan bongkar muat. Yang dimaksud dengan pelayanan barang ialah penyediaan fasilitas yang diperlukan untuk melayani kepentingan penanganan barang-barang melalui pelabuhan, baik itu barang ekspor-impor maupun barang perdagangan antarpulau.

Kelancaran arus barang tergantung pada pengaturan ketertiban penggunaan dermaga. Pengaturan sandar kapal harus disesuaikan dengan jenis barang yang akan dibongkar/muat. Pertimbangan lain juga harus dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Jarak antara dermaga dengan gudang atau lapangan tempat penumpukan barang.
- b. Sistem kerja dalam melayani barang, apakah dengan angkutan langsung atau melalui gudang

c. Jenis barang yang akan dibongkar/muat

Pelayanan dermaga yang baik akan mempertinggi performansi pelabuhan. Untuk itu pelayanan dermaga harus dipantau terus-menerus, dengan melakukan pencatatan yang akurat.

Dari catatan tersebut nantinya dapat dianalisis apakah perlu penambahan suatu dermaga atau tidak serta fasilitas apa yang diperlukan dermaga tersebut. Pelayanan dermaga diberikan oleh unit jasa yang merupakan salah satu sumber pendapatan pelabuhan. Berdasarkan volume/ *tonage* barang yang lewat dermaga akan ditagih kepada pemilik barang melalui perusahaan bongkar muat (PBM). Untuk mengetahui apakah pelayanan dermaga yang dioperasikan efisien atau tidak maka perlu menghitung *output* dermaga, yaitu dengan cara sebagai berikut:

- a. Jumlah semua *tonage* (dalam ton/1.000 Kg) barang yang dibongkar/muat oleh kapal dermaga.
- b. Menghitung *tonage* barang yang dibongkar/muat melalui tongkang yang sandar dermaga.
- c. Jumlah *tonage* barang yang dipindahkan antara palka kapal atau diantara kapal lainnya di dermaga.
- d. Jumlah *tonage* yang dibongkar dari kapal yang merapat secara susunan/tender (*double handling*).

Bila dermaga mencapai antara 150.000 ton s.d. 200.00 ton per tahun untuk barang *general cargo*, maka dermaga sudah cukup baik pelayanannya. Apakah sudah diketahui efisien atau tidak pelayanan yang

diberikan, pimpinan dapat menentukan dengan membuat perencanaan yang lebih tepat.

#### **4. Bongkar Muat Barang**

Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding* (pengiriman) barang. Yang dimaksud dengan kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal lalu menyusunnya di dalam gudang di pelabuhan atau di *container yard*. Dalam kegiatan bongkar muat barang perlu diperhatikan hal-hal menyangkut sebagai berikut:

Prinsip-prinsip bongkar muat barang dengan tujuan:

- a. Melindungi kapalnya
- b. Melindungi muatan
- c. Melindungi ABK dan TKBMnya
- d. Menjaga agar pemuatan dan pembongkaran dilaksanakan secara teratur dan sistematis.
- e. Pemuatan harus dilakukan sedemikian rupa sehingga *broken stowage* dapat ditekan sekecil mungkin.

#### **5. Peran Pelabuhan dalam Mendukung Ekonomi Wilayah**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan Pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan

penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi

Secara ekonomi, pelabuhan memberikan sumbangsih besar bagi pendapatan daerah maka fungsi dasar wilayah adalah sebagai tempat produksi barang dan jasa dalam mendukung kehidupan dan aktivitas penduduknya dan juga untuk kelangsungan pelabuhan itu sendiri. Ekonomi kota berkaitan erat dengan pengembangan wilayah, dimana ekonomi perkotaan yang sehat mampu menyediakan kebutuhan untuk pertumbuhan wilayah itu, terutama untuk menerima perkembangan baru yang disebabkan oleh kemajuan di bidang teknologi dan perubahan keadaan.

Keberadaan fasilitas *inlet/outlet* merupakan salah satu sektor penunjang dan kunci dalam perkembangan dan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Peranan *inlet/outlet* tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia tetapi juga untuk membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Dalam perkembangan selanjutnya, tidak sedikit aktivitas industri, pertanian, perdagangan, dan sektor lain yang bergantung pada peran prasarana pelabuhan untuk membantu proses pendistribusian barang ke berbagai tempat baik dengan daerah tujuan ekspor maupun impor.

Sektor transportasi laut dengan infrastruktur pelabuhannya mutlak diperlukan dan memegang peranan yang sangat penting dalam aktivitas perekonomian dan dalam melakukan hubungan antarwilayah (regional, nasional dan internasional). Oleh karena itu pemanfaatan, pembangunan



dan pengembangan fasilitas pelabuhan dalam mendukung aktivitas perekonomian dan sosial perlu diperhatikan secara serius, sebab prasarana ini dapat menjadi penunjang dalam mendorong pengembangan wilayah.

## **6. Tinjauan Regulasi Pemerintah Tentang Pelabuhan Banggai**

Penetapan pelabuhan Banggai berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah sebagai Pelabuhan Nasional yang merupakan pelabuhan pengumpan primer. Letak geografis kabupaten Banggai Laut yang strategis yang berada di jazirah timur pulau Sulawesi yang menghubungkan kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat Indonesia sebagai transit, karena dapat dijadikan sebagai pintu gerbang bagi aktivitas pelabuhan yang meliputi kunjungan kapal, arus barang dan arus penumpang dalam negeri yang berguna bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai Laut Nomor 9 Tahun 2015 tentang rencana tata ruang wilayah (RTRW) Banggai Laut tahun 2015-2035, pelabuhan Banggai ditetapkan sebagai pelabuhan pengumpul. Didalam pengembangannya pelabuhan Banggai juga dipersiapkan sebagai pelabuhan yang akan dikembangkan dengan konsep pengembangan yang lebih luas diantaranya mendukung pengembangan kawasan pelabuhan dan lebih luas adalah untuk mendukung pengembangan wilayah Kabupaten Banggai Laut.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 901 Tahun 2016 tentang penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional, di pertegas bahwa

Pelabuhan Banggai sebagai pelabuhan Pengumpul yang mempunyai peran dan fungsi sebagai pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang,serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi. Sebagaimana pada tabel dibawah ini penetapan tentang pelabuhan Banggai :

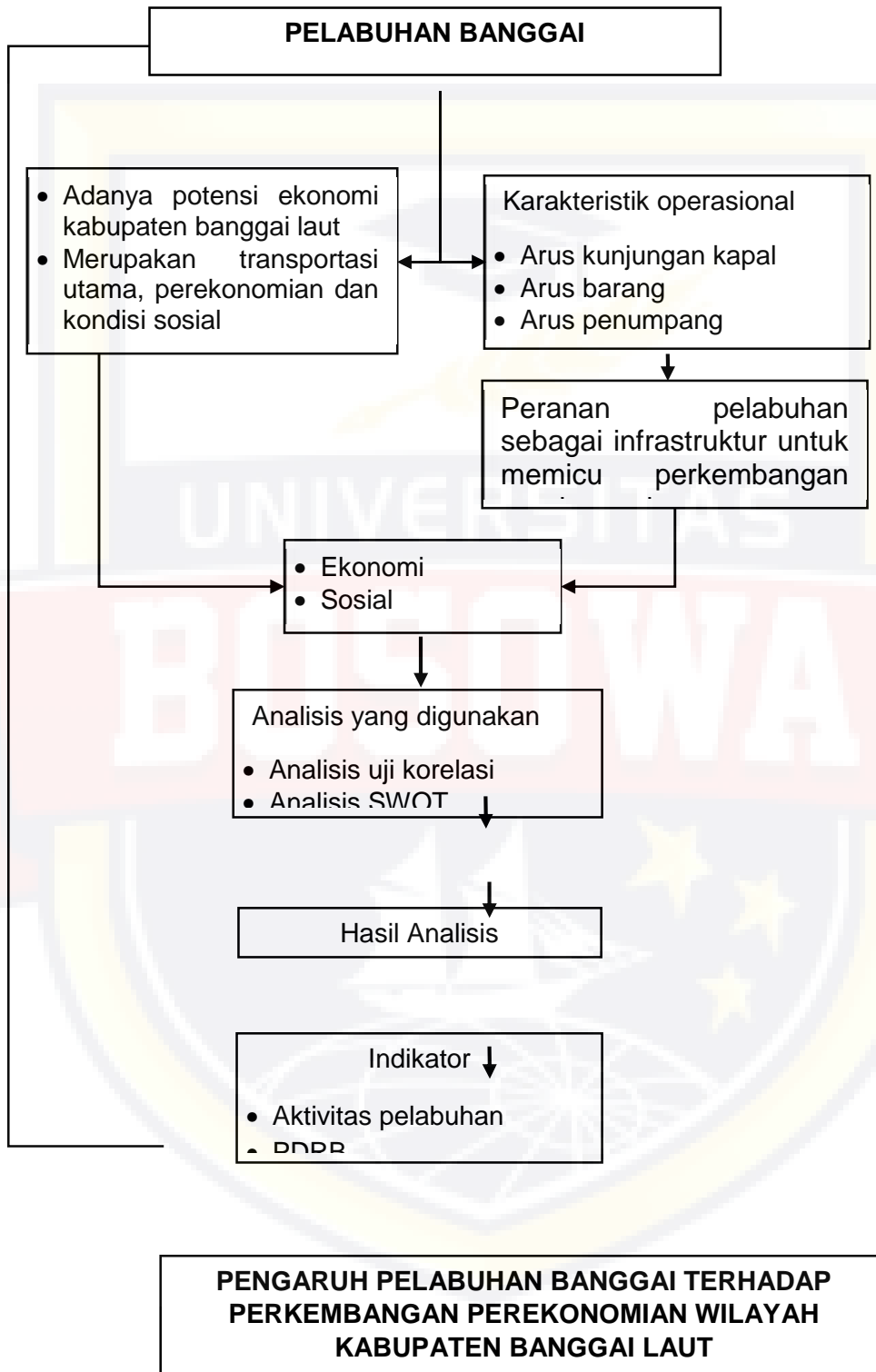
**Tabel 2.1**

**Lokasi Dan Rencana Lokasi Pelabuhan/Terminal Di Sulawesi Tengah  
Penetapan Lokasi dan Hierarki Pelabuhan**

No	Kabupaten/Kota	Pelabuhan	Hierarki Pelabuhan				Ket
			2011	2015	2020	2030	
1.	Banggai	Bunta	PR	PR	PR	PR	
2.	Banggai	Pagimana	PP	PP	PP	PP	
3.	Banggai	Luwuk	PP	PP	PP	PP	
4.	Banggai	Tangkiang	PP	PP	PP	PP	
5.	Banggai	Banggai	PP	PP	PP	PP	
	<b>Kepulauan</b>						
6.	Buol	Leok	PP	PP	PP	PP	
7.	Donggala	Donggala	PP	PP	PP	PP	

8.	Donggala	Ogoamas	PR	PR	PR	PR
9.	Donggala	Wani	PP	PP	PP	PP
10.	Morowali	Kolonodale	PP	PP	PP	PP
11.	Palu	Pantoloan	PU	PU	PU	PU
12.	Parigi Moutong	Parigi	PR	PR	PR	PR
13.	Poso	Poso	PP	PP	PP	PP
14.	Tojo Una-Una	Ampana	PL	PL	PL	PL
15.	Tojo Una-Una	Mantangisi	PL	PL	PL	PL
16.	Toli-Toli	Toli-Toli	PP	PP	PP	PP

## R. Kerangka Pikir



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini berlokasi di Kecamatan Banggai, Kabupaten Banggai Laut, Provinsi Sulawesi Tengah khususnya di Pelabuhan Banggai. Pemilihan lokasi ini didasarkan atas pertimbangan bahwa pentingnya lokasi tersebut untuk masa kini dan akan datang sebagai pelabuhan yang strategis di Kabupaten Banggai Laut karena merupakan pusat kegiatan transportasi laut yang mempunyai prospek untuk pengembangan perekonomian Kabupaten Banggai Laut yang cukup potensial. Waktu penelitian berlangsung kurang lebih 1 bulan.

#### **B. Jenis penelitian**

Jenis penelitian ini berdasarkan rumusan masalah serta tujuan penelitian yaitu sifatnya deskriptif kuantitatif atau penelitian terapan yang di dalamnya mencakup penelitian survey, yaitu penelitian yang menggambarkan keadaan/fakta pengaruh pelabuhan terhadap wilayah yang ditinjau dari aspek ekonomi dengan pendekatan kuantitatif yaitu melalui perhitungan tabulatif. Penelitian kuantitatif merupakan jenis penelitian dengan menggunakan data-data tabulasi, data angka sebagai bahan pembandingan maupun bahan rujukan dalam menganalisis secara deskriptif.

#### **C. Jenis dan Sumber Data**

Penelitian ini membutuhkan berbagai data, baik data primer maupun data sekunder, sehingga harus ditentukan jenis data yang dibutuhkan.

Disamping itu harus diperjelas sumber datanya dan bagaimana cara mengumpulkannya. Adapun data yang dibutuhkan dalam penelitian ini yaitu:

**Tabel 3.1**

**Jenis dan Sumber Data**

<b>Sasaran</b>	<b>Jenis data</b>	<b>Sumber</b>	<b>Instansi</b>
Kondisi fisik Kabupaten Banggai Laut	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kondisi administrasi</li> <li>• Kondisi geografis</li> <li>• Topografi</li> <li>• Klimatologi</li> <li>• Peta-peta terkait</li> <li>• Penduduk</li> <li>• Adat istiadat</li> <li>• Potensi daerah:</li> <li>• Industri</li> </ul>	Data sekunder	BPS  Bappeda
Kondisi fisik Pelabuhan Banggai	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sarana dan Prasarana</li> <li>• Data bongkar muat barang</li> <li>• Data arus kunjungan kapal</li> <li>• Data arus penumpang</li> </ul>	Data sekunder	Kantor Unit Pelaksana Pelabuhan
Analisis pengaruh pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomi (Data PDRB)</li> </ul>	Data sekunder.	BPS.

## D. Teknik Pengumpulan Data

Tahap pengumpulan data dilakukan berbagai kegiatan seperti:

### 1. Pengelompokan Data

Data yang dikumpulkan dapat dikelompokkan menurut beberapa kategori tertentu.

- a. Menurut sifatnya, data dikelompokkan menjadi data kualitatif dan kuantitatif. Data kualitatif adalah data yang tidak bernilai numerik atau nilainya bukan angka. Sedangkan data kuantitatif adalah data yang nilainya berbentuk angka.
- b. Menurut cara perolehannya, data dikelompokkan menjadi data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang dikumpulkan secara langsung dari objek yang diteliti, sedangkan data sekunder adalah data yang merupakan hasil pengumpulan orang lain berupa laporan tahunan, *company profile*, atau dalam bentuk publikasi lainnya.
- c. Menurut waktu pengumpulannya, terdiri dari data *cross section* dan *time series* (berkala). Data *cross section* adalah data yang dikumpulkan pada waktu tertentu, berguna untuk menggambarkan kondisi pada waktu tersebut. Data *time series* adalah data yang dikumpulkan dari waktu ke waktu untuk mengetahui keadaan pada periode tertentu.

### 2. Cara Memperoleh Data

Tiap-tiap kelompok data di atas memiliki cara/metode yang berbeda dalam memperolehnya. Data sekunder diperoleh dengan cara mengkaji bahan pustaka, atau memperolehnya dari pihak pengumpul data.

Sedangkan data primer diperoleh dengan cara angket atau kuesioner, wawancara atau interview, pengamatan atau observasi dan ujian atau tes (Kusmayadi dan Endar Sugiarto, 2000: 82). Dalam penelitian ini, pengumpulan data primer dilakukan dengan cara survey observasi lapangan untuk mengetahui kondisi eksisting secara visual serta potensi dan kelemahan kawasan secara visual.

### 3. Instrumen Pengumpulan Data

Penggunaan instrumen pengumpulan data sangat berhubungan erat dengan jenis metode yang digunakan, berikut ini adalah pasangan metode dan instrumen yang digunakan dalam pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini.

**Tabel 3.2.**

**Pasangan Metode Dengan Instrumen Pengumpulan Data**

No	Jenis Metode	Jenis Instrumen
1	Observasi/Pengamatan	Wawancara
2	Dokumentasi	Lembar pengamatan, panduan pengamatan

*Sumber: Kusmayadi, 2000: 85*

### E. Variabel Penelitian

Variabel dapat diartikan ciri dari individu, objek, gejala, peristiwa yang dapat diukur secara kuantitatif ataupun kualitatif. Variabel dipakai dalam proses identifikasi, ditentukan berdasarkan kajian teori yang dipakai. Semakin sederhana suatu rancangan penelitian semakin sedikit variabel penelitian yang digunakan. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:



**Tabel 3.3**  
**Variabel Penelitian**

Variabel penelitian	Indikator
Fisik wilayah	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Letak geografis wilayah</li> <li>• Keadaan topografis</li> <li>• Kondisi klimatologi</li> <li>• Jenis tanah</li> <li>• Kependudukan</li> <li>• Aksesibilitas</li> <li>• Potensi daerah</li> </ul>
Kondisi Pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Letak geografis pelabuhan</li> <li>• Keadaan topografis pelabuhan</li> <li>• Sarana dan prasarana pelabuhan</li> <li>• kedatangan kapal</li> <li>• turun naik penumpang</li> <li>• bongkar muat barang</li> </ul>
Pengaruh pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomi (PDRB)</li> </ul>

**F. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis yang dipakai dalam penelitian ini dilakukan untuk kemungkinan dapat menjawab rumusan masalah yang ada sehingga antara teknik analisis yang ada harus saling menunjang terutama dari segi outputnya.

1. Teknik analisis yang digunakan untuk rumusan masalah yang pertama :

a. menggunakan analisis korelasi yaitu korelasi pearson. Analisis korelasi (*correlation analysis*) digunakan untuk menyatakan kekuatan hubungan (*the strenght of relationship*) antara dua variabel atau lebih. Hubungan antara variabel-variabel tersebut bukanlah dalam arti hubungan sebab akibat tetapi hanya merupakan hubungan searah. Koefisien korelasi dapat digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua peubah kuantitatif x dan y, dan bukan menaksir atau meramalkan nilai y dari pengetahuan mengenai peubah bebas x.

Rumus Umum:

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

untuk mengetahui pengaruh pelabuhan terhadap sektor ekonomi yaitu:

Dimana:

N = Jumlah perlakuan (pengambilan data)

Y = PDRB Kabupaten Banggai Laut

X<sub>1</sub> = Kunjungan Kapal

X<sub>2</sub> = Arus Penumpang

X<sub>3</sub> = Bongkar Muat Barang

X<sub>4</sub> = Kegiatan Ekspor Impor

X = Jumlah Kunjungan Kapal, Arus Penumpang Dan bongkar muat barang, kegiatan ekspor impor

Y = Jumlah PDRB Kabupaten Banggai Laut

Dengan Asumsi

1) Jika  $r = 0$  atau mendekati 0, maka hubungan antara kedua variabel sangat lemah atau tidak ada pengaruh

2) Jika  $r$  mendekati 0,5 maka hubungan kedua variabel sedang atau berpengaruh

3) Jika  $r = 0,5$  atau mendekati 1 maka hubungan kedua variabel sangat kuat atau sangat berpengaruh.

## 2. Teknik analisis untuk rumusan masalah yang kedua

Dalam menganalisis rumusan masalah yang kedua yaitu pengembangan pelabuhan di Kabupaten Banggai Laut akan digunakan Analisis SWOT. Adapun penjelasan tentang analisis ini Analisis SWOT adalah instrumen yang digunakan untuk melakukan analisis strategis. Menurut Robert Simbolon, (1999), analisis SWOT merupakan suatu alat yang efektif dalam membantu menstrukturkan masalah, terutama dengan melakukan analisis atas lingkungan strategis, yang lazim disebut sebagai lingkungan internal dan lingkungan eksternal.

Dalam lingkungan internal dan eksternal ini pada dasarnya terdapat empat unsur yang selalu dimiliki dan dihadapi, yaitu secara internal memiliki sejumlah kekuatan-kekuatan (Strengths) dan kelemahan-kelemahan (Weaknesses), dan secara eksternal akan berhadapan dengan berbagai peluang-peluang (Opportunities) dan ancaman-ancaman (Threats).

SWOT merupakan singkatan dari strengths (kekuatan-kekuatan), weaknesses (kelemahan-kelemahan), opportunities (peluang-peluang) dan threats (ancaman-ancaman). Pengertian-pengertian kekuatan,

kelemahan, peluang dan ancaman dalam analisis SWOT adalah sebagai berikut :

a. Kekuatan (strength)

Kekuatan adalah sumber daya, keterampilan atau keunggulan lain relatif terhadap pesaing dan kebutuhan dari pasar suatu perusahaan (Amin W.T, 1994:75).

b. Kelemahan (weakness)

Kelemahan adalah keterbatasan/kekurangan dalam sumber daya alam, keterampilan dan kemampuan yang secara serius menghalangi kinerja efektif suatu perusahaan (Amin W.T, 1994:75).

c. Peluang (opportunity)

Peluang adalah situasi/kecenderungan utama yang menguntungkan dalam lingkungan perusahaan (Amin W.T, 1994:74)

d. Ancaman (threat)

Ancaman adalah situasi/kecenderungan utama yang tidak menguntungkan dalam lingkungan perusahaan (Amin W.T, 1994:74)

1) Matriks Analisis SWOT

Matriks SWOT matrik yang menginteraksikan faktor strategis internal dan eksternal. Matrik dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman (eksternal) yang dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan (internal) yang dimiliki (Freddy Ranguti, 2001:31).

Hasil dari interaksi faktor strategis internal dengan eksternal menghasilkan alternatif - alternatif strategi. Matrik SWOT menggambarkan berbagai alternatif strategi yang dapat dilakukan berdasarkan hasil analisis SWOT (Purnomo, Zulkieflimansyah, 1996:87). Strategi SO adalah strategi yang digunakan dengan memanfaatkan /mengoptimalkan kekuatan yang untuk memanfaatkan berbagai peluang yang ada. Sedang strategi WO adalah strategi yang digunakan seoptimal mungkin untuk meminimalisir kelemahan. Strategi ST adalah strategi yang digunakan dengan memanfaatkan kekuatan untuk mengurangi berbagai ancaman. Strategi WT Strategi yang digunakan untuk mengurangi kelemahan dalam rangka meminimalisir/menghindari ancaman. Model Matrik Analisis SWOT dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 3.4**  
**Matriks Analisis SWOT**

Eksternal / Internal	<b>Kekuatan (S)</b>	<b>Kelemahan (W)</b>
	<b>Strategi SO</b> <i>(Strategi yang menggunakan kekuatan dan memanfaatkan peluang)</i>	<b>Strategi WO</b> <i>(Strategi yang meminimalkan kelemahan dan memanfaatkan peluang)</i>
<b>Peluang (O)</b>	<b>Strategi ST</b> <i>(Strategi yang menggunakan</i>	<b>Strategi WT</b> <i>(Strategi yang meminimalkan</i>
<b>Ancaman (T)</b>		

*kekuatan dan  
mengatasi  
ancaman)*

*kelemahan dan  
menghindari  
ancaman)*

*Sumber: Freddy Rangkuti, 2009*

1) Alternatif Strategi

Alternatif strategi adalah hasil dari matrik analisis SWOT yang menghasilkan berupa Strategi SO, WO, ST, WT. Alternatif strategi yang dihasilkan minimal 4 buah strategi sebagai hasil dari analisis matrik SWOT. Menurut Freddy Rangkuti (2001:31-32) strategi yang dihasilkan adalah sebagai berikut :

- a) Strategi SO : Strategi ini dibuat berdasarkan jalan pikiran memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.
- b) Strategi ST : Strategi ini adalah strategi dalam menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman.
- c) Strategi WO : Strategi ini diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.
- d) Strategi WT : Strategi ini didasarkan pada kegiatan usaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

Analisis SWOT merupakan alat yang efektif dalam membantu menstrukturkan masalah, terutama dengan melakukan analisis atas lingkungan strategis, yang lazim disebut sebagai lingkungan internal

dan lingkungan eksternal. Dalam lingkungan tersebut pada dasarnya terdapat 4 unsur yang selalu dimiliki dan dihadapi, secara internal memiliki sejumlah kekuatan (strengths) atau sumberdaya, keterampilan atau keunggulan lain relatif terhadap pesaing yang berasal dari dalam dan kelemahan (weaknesses) atau kekurangan keterampilan dan kemampuan yang secara serius menghalangi kinerja efektif suatu sistem, dan secara eksternal akan berhadapan dengan berbagai peluang-peluang (opportunities) atau situasi tanda/kecenderungan utama yang menguntungkan yang berasal dari luar, dan ancaman-ancaman (threat) situasi/kecenderungan utama yang tidak menguntungkan

3) Analisis Matriks Faktor strategi Internal dan Eksternal (**EFAS-IFAS**)

**Tabel 3.5**

**Model Pembobotan Analisis Faktor Strategis Internal (IFAS)**

No	Faktor-Faktor Strategis	Bobot	Nilai	Bobot x Nilai
1	<b>Kekuatan :</b> Faktor-faktor yang menjadi kekuatan	Profesional Judgement	Profesional Judgement	Jumlah perkalian bobot dengan nilai pada setiap faktor dari kekuatan
	Jumlah	Jumlah bobot kekuatan	Jumlah nilai kekuatan	Jumlah bobot x nilai kekuatan
2	<b>Kelemahan :</b> Faktor-faktor yang menjadi kelemahan	Profesional Judgement	Profesional Judgement	Jumlah perkalian bobot dengan nilai pada setiap faktor dari kelemahan
	Jumlah	Jumlah bobot kelemahan	Jumlah nilai kelemahan	Jumlah bobot x nilai kelemahan

Sumber : Freddy Rangkuti, 2001

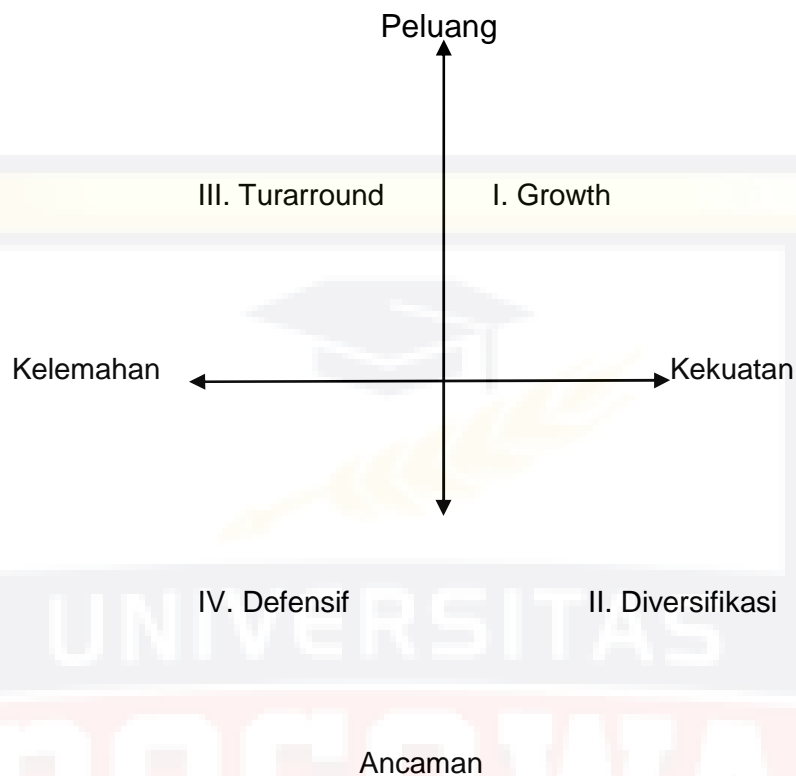
**Tabel 3.6**  
**Model Pembobotan Analisis Faktor Strategis Eksternal (EFAS)**

No	Faktor-Faktor Strategis	Bobot	Nilai	Bobot x Nilai
1.	<b>Peluang :</b> Faktor-faktor yang menjadi peluang	Profesional Judgement	Profesional Judgement	Jumlah perkalian bobot dengan nilai pada setiap faktor dari peluang
	Jumlah	Jumlah bobot peluang	Jumlah nilai peluang	Jumlah bobot x nilai peluang
2.	<b>Ancaman :</b> Faktor-faktor yang menjadi ancaman	Profesional Judgement	Profesional Judgement	Jumlah perkalian bobot dengan nilai pada setiap faktor dari ancaman
	Jumlah	Jumlah bobot	Jumlah nilai	Jumlah bobot x nilai ancaman

Sumber : Freddy Rangkuti, 2001

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





Sumber : Freddy Ranguti, SWOT Balanced Scorcard (Jakarta : Gramedia, 2011), h.200

### 3. Analisis Kuadran

Dari hasil analisis matriks IFAS dan EFAS serta nilai skor IFAS dan EFAS kemudian digambarkan dalam bentuk analisis kuadran yang meliputi sebagai berikut.

#### a) Kuadran I (Growth Oriented Strategy)

Kuadran ini merupakan situasi yang sangat menguntungkan strategi tersebut memiliki peluang dan kekuatan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif.

b) Kuadran II (Divesifikasi Strategy)

Meskipun menghadapi berbagai macam ancaman, strategi ini masih memiliki kekuatan dari segi internal. Strategi yang harus diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang.

c) Kuadran III (Turn Arround) Strategy)

Strategi ini menghadapi peluang pasar yang sangat besar, tetapi menghadapi kelemahan internal. Fokus strategi ini adalah meminimalkan masalah internal.

d) Kuadran IV (Defensif Strategy)

Ini merupakan situasi yang sangat tidak menguntungkan, perusahaan tersebut menghadapi berbagai ancaman dan kelemahan internal. Harus segera mencari strategi bertahan.

## **BAB IV**

### **DATA DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Kabupaten Banggai Laut**

##### **1) Kondisi Fisik Dasar**

Gambaran kondisi fisik dasar suatu wilayah dapat memberikan gambaran umum dalam melakukan suatu penelitian, sehingga penelitian yang dilakukan dapat berdayaguna. Adapun kondisi fisik dasar yang dimaksud adalah letak geografis, administrasi, topografi, hidrologi, ketinggian, jenis tanah, iklim, dan curah hujan, geologi serta penggunaan lahan.

##### **a) Letak Geografis dan administrasi**

Secara Geografis Kabupaten Banggai Laut terletak antara  $01^{\circ} 26' 54''$  Lintang Selatan sampai dengan  $02^{\circ} 23' 20''$  Lintang Selatan dan  $122^{\circ} 54' 22''$  Bujur Timur sampai dengan  $124^{\circ} 12' 35''$  Bujur Timur, sedangkan secara geografis Kabupaten Banggai Laut terletak dijazirah timur pulau Sulawesi. Dengan batas wilayah administrasi Kabupaten Banggai Laut adalah:

- ✓ Sebelah utara berbatasan dengan Laut Maluku, selat Kalumbatan dan selat Bangkurung;
- ✓ Sebelah timur berbatasan dengan Laut Maluku;
- ✓ sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Banda;
- ✓ Sebelah barat berbatasan dengan teluk Tolo.

Secara administratif, Kabupaten Banggai Laut terdiri dari 7 kecamatan dengan kelurahan sebanyak 3 serta Desa berjumlah.

Kabupaten Banggai laut merupakan kabupaten bahari dengan luas laut sekitar 6.671,32 km<sup>2</sup> atau sekitar 72,83 % dari keseluruhan wilayah yang mencapai luas 725,67 km<sup>2</sup>.

#### **b) Topografi dan Hidrologi**

Kondisi kemiringan lereng di Kabupaten Banggai Laut dapat diklasifikasikan atas:

1. Kemiringan lereng 0<sup>o</sup> - 2<sup>o</sup>. Kondisi tanah ini sangat potensial dimanfaatkan untuk kegiatan usaha dan pemukiman
2. Kemiringan lereng 2<sup>o</sup> - 15<sup>o</sup>. Pemanfaatan tanah pada kemiringan ini, usaha konservasi tanah dan air.
3. kemiringan lereng 15<sup>o</sup> - 40<sup>o</sup>. Penggunaan tanah pada kemiringan ini cukup rawan, sehingga sebelum mengusahakan usaha tani perlu dilakukan pembuatan terasering untuk menghindari terjadinya erosi dan penanaman teras spesifik lokasi.
4. Kemiringan lereng di atas 40<sup>o</sup>. Wilayah dengan kemiringan tersebut sangat potensial terkena erosi sehingga hanya layak untuk dimanfaatkan sebagai kawasan hutan lindung.

berdasarkan topografi tersebut, dapat di identifikasikan bahwa potensi lahan yang dapat digunakan untuk kegiatan usaha, baik budidaya tanaman pertanian maupun untuk lahan pemukiman yakni pada kemiringan lereng 0<sup>o</sup> - 15<sup>o</sup>. Sedangkan berdasarkan ketinggian daratan dari permukaan laut, wilayah daratan kabupaten Banggai Laut dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- Elevasi <500 meter
- Elevasi 500-700 meter
- Elevasi > 700 meter

Di kawasan ini juga terdapat sungai yang besar yaitu sungai mampaliasan. Sungai tersebut pada umumnya memiliki potensi untuk dijadikan sebagai sumber tenaga alternatif, irigasi, dan beberapa kebutuhan rumah tangga lainnya. Sebagai salah satu dari sumber daya alam yang ada, air memiliki peran sangat penting untuk kelangsungan hidup umat manusia. Adapun akses terhadap air bersih pada Kabupaten Banggai Laut masih menjadi masalah utama yang memerlukan solusi terbaik guna tercipta masyarakat yang sehat secara jasmani. Terdapat beberapa sungai yang menjadi alternatif ketika air bersih dari PDAM tidak mengalir diantaranya adalah sungai paisu puso dan Sungai Mampaliasan yang keduanya berasal dari satu sumber mata air yang sama. Diharapkan Perusahaan Daerah Air Minum Kabupaten Banggai Laut dapat segera memperbaiki akses air bersih di wilayah Kabupaten Banggai Laut yang memiliki kapasitas air bersih per setiap detiknya mencapai angka 100 – 200 liter/detik.

### **c) Curah Hujan**

Pada tahun 2015 suhu udara rata-rata yang tercatat pada Stasiun Meteorologi Bubung di Luwuk berkisar antara 26,2° C sampai 29,8°C. Suhu udara maksimum terjadi di bulan Desember, yaitu sebesar 32,7°C sedangkan suhu udara minimum terjadi di bulan agustus, yaitu 23,3°C.

Rata-rata kelembaban udara relatif pada Stasiun Meteorologi Bubung pada tahun 2015 berkisar antara 65% rata (September) dan 78% (Juni).

Menurut catatan pada Stasiun Meteorologi Bubung, rata-rata curah hujan yang terjadi selama tahun 2015 berkisar antara 30 mm (September) dan 177,0 mm (Juni). Sedangkan untuk jumlah hujan selama tahun 2015 berkisar antara 40 mm.

#### **d) Morfologi**

Kawasan pulau-pulau Kabupaten Banggai Laut merupakan daerah pesisir dengan bentuk morfologi daerah pantai yang landai dan dikelilingi oleh gunung-gunung dengan bentuk morfologi daratan berupa aluvial pantai yang memanjang. Umumnya, daerah ini terbentuk oleh endapan pasir, lempung, kerikil yang bersifat lepas dan lapisan tipis koral. Secara garis besar, tipe-tipe kelandaian perairan Banggai Laut dikategorikan ke dalam 3 bentuk:

- 1) Tipe pantai I dengan sebaran sempit pada daerah pantai dengan kelandaian datar yang panjang dan di daerah luar memiliki kelandaian yang agak curam.
- 2) Tipe pantai II berbentuk reef plat dengan kondisi dasar ditumbuhi terumbu karang dan pengendapan sedimen. Sebaran jenis ini terdapat di lokasi berkisar 40 – 200 m dari pantai
- 3) Tipe pantai III memiliki kelandaian berkisar 2 – 10% dan merupakan daerah bersedimentasi pasir halus hingga pasir kasar. Tipe pantai III ini banyak menjadi daerah permukiman.

- 4) Tipe pantai IV adalah pantai dengan jarak kedalaman luar sungai sangat sempit dan curam.

Fisiografi Pulau Banggai terbagi dalam beberapa morfologi bentuk lahan. Satuan-satuan morfologi bentuk lahan Pulau Banggai dikelompokkan menjadi tiga satuan morfologi, yaitu:

1. Satuan morfologi daratan alluvial pantai.
2. Satuan morfologi perbukitan bergelombang.
3. Satuan morfologi perbukitan dengan lereng terjal.

#### **e) Geologi**

Satuan batuan di daerah Banggai Laut tersusun oleh berbagai jenis dan tipe batuan dengan rentan umur yang cukup panjang, mulai dari batuan malihan berumur karbon hingga endapan alluvial yang berumur holosen.

Kabupaten Banggai Laut merupakan bagian dari paparan Sula yang membentang menuju arah Timur yang membentuk kepulauan Sula Irian Jaya. Geologi Kabupaten Banggai Laut digambarkan sebagai kepulauan yang terdiri dari bagian kulit daratan triasic yang ditutupi oleh batuan sedimen mesozoic. Tipe batuan dasar utama ialah granit yang ditutupi beberapa tempat oleh batuan fosil, yang menunjukkan keterkaitan Kepulauan Banggai bagian dari paparan Australia.

#### **f) Penggunaan Lahan**

Kabupaten Banggai Laut dengan luas 725.67 m<sup>2</sup> pada tahun 2017 sebesar 43 % merupakan lahan yang diusahakan untuk pertanian yang

terdiri sebesar 12 %, lahan tegal/kebun sebesar 8 %, lahan perkebunan sebesar 10 %, ladang/huma sebesar 7 %, dan lain-lain sebesar 6%..  
sedangkan wilayah hutan negara masih cukup luas di Kabupaten Banggai Laut yang sangat penting sebagai daerah resapan air hujan.

## **2) Aspek Kependudukan**

Keadaan demografi dan kependudukan di Kabupaten Banggai Laut menunjukkan kenaikan angka setiap tahunnya. Hasil catatan registrasi Badan Pusat Statistik menunjukkan Kabupaten Banggai Laut saat ini dihuni penduduk kurang lebih 70.886 jiwa dengan konsentrasi jumlah penduduk terbesar berada di kecamatan Banggai sebanyak 23,214 jiwa dengan presentase laju pertumbuhan 1,97 %. Secara keseluruhan jumlah penduduk yang berjenis kelamin perempuan lebih sedikit dibanding dengan yang berjenis kelamin laki-laki. Pada tahun 2016 jumlah penduduk perempuan sebesar 35.196 jiwa dan laki-laki sebanyak 35.690 jiwa orang atau dengan rasio jenis kelamin sebesar 101,40%.

Bila dilihat dari kelompok umur, penduduk anak-anak (usia 0-14 tahun) jumlahnya mencapai 22.209 orang, sedangkan penduduk usia produktif mencapai 41377 dan penduduk usia lanjut terdapat 7.300 orang.

### **a) Persebaran penduduk, kepadatan, dan menurut umur**

Jumlah penduduk Kabupaten Banggai Laut sebanyak 70.886 jiwa terdiri dari 35.690 jiwa laki-laki dan 35.196 jiwa perempuan. Pertumbuhan selama lima tahun terakhir sebesar 2,18 persen Dan pada kurun waktu tahun 2015 - 2016 mengalami pertumbuhan sebesar 1,97



persen Kecamatan Banggai adalah paling banyak penduduknya yaitu sebesar 23.835 Bokon Kepulauan sebesar 12.903 Jiwa disusul Kecamatan Bangkurung sebesar 8.932 Jiwa sedangkan Kecamatan dengan jumlah penduduk terkecil berada pada Kecamatan Labobo dengan jumlah penduduk sebesar 5.524 Jiwa.

**Tabel 4.1**  
**Luas Wilayah, Jumlah penduduk, dan Kepadatan Menurut Kecamatan Tahun 2017**

No	Kecamatan	Luas Wilayah	Jumlah Penduduk			Kepadatan per km <sup>2</sup>
			Laki-Laki	Perempuan	Jumlah	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Bangkurung	116.55	4.481	4.451	8.932	77
2	Labobo	85.65	2.786	2.738	5.524	64
3	Banggai Utara	58.05	3.355	3.258	6.613	114
4	Banggai	86.95	12.041	11.794	23.835	274
5	Banggai Tengah	68.19	3.670	3.766	7.436	109
6	Banggai Selatan	81.20	2.866	2.777	5.643	69
7	Bokon Kepulauan	229.08	6.491	6.412	12.903	56
<b>Banggai Laut</b>		<b>725.67</b>	<b>35.690</b>	<b>35.196</b>	<b>70.886</b>	<b>98</b>

Sumber : Kabupaten Banggai Laut dalam angka 2016

**b) Penduduk menurut kelompok umur dan jenis kelamin**

Adapun secara Struktur yang tercatat pada Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Banggai Laut penduduk menurut umur dan jenis kelamin di Kabupaten Banggai Laut di dominasi oleh kelompok umur anak-anak dan dewasa. Dimana penduduk paling banyak yaitu

kelompok umur usia 0-4 sebesar 8.322 Jiwa yang diikuti kelompok umur usia 5-9 sebesar 7.368 Jiwa dan paling kecil kelompok usia umur 60-65 sebesar 1.690 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat di amati bersama pada tabel 4.2 berikut ini.

**Tabel 4.2**  
**Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur**  
**Kabupaten Banggai laut Tahun 2017**

<b>Kelompok Umur</b>	<b>Jumlah Penduduk</b>		<b>Jumlah</b>
	<b>Laki-Laki</b>	<b>Perempuan</b>	
(1)	(2)	(3)	(4)
0-4	4.213	4.109	8.322
5-9	3.725	3.643	7.368
10-14	3.304	3.215	6.519
15-19	3.233	3.091	6.324
20-24	2.925	3.033	5.958
25-29	2.880	2.993	5.873
30-34	2.847	2.853	5.700
35-39	2.640	2.655	5.295
40-44	2.455	2.292	4.747
45-49	2.092	2.049	4.141
50-54	1.679	1.660	3.339
55-59	1.408	1.305	2.713
60-65	901	789	1.690
65+	1.388	1.509	2.897
<b>Jumlah</b>	<b>35.690</b>	<b>35.196</b>	<b>70.886</b>

Sumber : Kabupaten Banggai Laut dalam angka 2016

**c) Penduduk menurut kegiatan utama dan jenis kelamin**

Pada tahun 2017 penduduk yang tercatat bekerja di wilayah Kabupaten Banggai Laut sebanyak 34. 935 Jiwa dan yang tidak bekerja sebanyak 490 jiwa. Dari data tersebut terjadi peningkatan jumlah penduduk yang bekerja dan yang tidak bekerja pada tahun 2017. Untuk lebih jelasnya dapat diamati pada tabel berikut ini :

**Tabel 4.3**  
**Penduduk Usia 15 Tahun Ke Atas Menurut Kegiatan Utama dan Jenis Kelamin Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017**

Kegiatan Utama	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-Laki	Perempuan	
(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Angkatan Kerja</b>	<b>21.283</b>	<b>14.142</b>	<b>35.425</b>
Bekerja	21.048	13.887	34.935
Pengangguran	235	255	490
<b>Bukan Angkatan Kerja</b>			
<b>Kerja</b>	<b>2.709</b>	<b>9.649</b>	<b>12.358</b>
Sekolah	1.357	1.812	3.169
Mengurus Rumah Tangga	115	7542	7.657
Lainnya	1.237	295	1.532
<b>Jumlah</b>	<b>23.992</b>	<b>23.791</b>	<b>47.783</b>
<b>Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja</b>			
<b>Tingkat</b>			
<b>Pengangguran</b>	1.10 %	1.80%	1,38%

Sumber : Survei Angkatan Kerja kerja

### 3) Potensi Ekonomi Wilayah

#### a. Perikanan

Kabupaten Banggai Laut merupakan daerah kepulauan yang sebagian besar dikelilingi oleh lautan. Hasil produksi tahun 2015 sebanyak 59.191 ton sedangkan pada tahun 2016 mencapai 68.863 ton. Hasil perikanan tertinggi berada di Kecamatan Bokan Kepulauan yang mencapai 13.773 ton.

**Tabel 4.4**  
**Potensi Perikanan menurut Kecamatan Di Kabupaten Banggai Laut tahun 2017**

No	Kecamatan	Perairan Laut		Perairan Umum		Total	Total
		2015	2016	2015	2016	2015	2016
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1	Bangkurung	9.012	12.395	-	-	9.012	12.395
2	Labobo	8.089	9.641	-	-	8.089	9.641
3	Banggai Utara	5.012	6.886	-	-	5.012	6.886
4	Banggai	5.123	10.329	-	-	5.123	10.329
5	Banggai Tengah	5.234	7.575	-	-	5.234	7.575
6	Banggai Selatan	9.406	8.264	-	-	9.406	8.264
7	Bokan Kepulauan	17.315	13.773	-	-	17.315	13.773
	<b>Banggai Laut</b>	<b>59.191</b>	<b>68.863</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>59.191</b>	<b>68.863</b>

Sumber : Kabupaten Banggai Dalam Angka 2016

#### b. Pariwisata

Pembangunan kepariwisataan diarahkan pada peningkatan peran pariwisata dalam kegiatan ekonomi yang dapat menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan pendapatan masyarakat serta penerimaan

devisa. Upaya yang dilakukan pemerintah adalah melalui pengembangan dan pendayagunaan berbagai potensi pariwisata daerah. Kunjungan wisata di Kabupaten Banggai Laut dibagi menjadi 2 jenis yaitu :

1) Wisata sejarah dan budaya

- a) Bangunan keraton kerajaan banggai
- b) Bangunan peninggalan pusat kerajaan
- c) Makam raja dan makam pahlawan
- d) Kawasan aliran kepercayaan dan spiritual

2) Wisata alam

a) Kawasan wisata pegunungan, air terjun, danau yang meliputi :

- ✓ Pemandian air terjun Matube Lampa di Kecamatan Banggai
- ✓ Pemandian Kokungo di Kecamatan Banggai Tengah
- ✓ Air terjun Konugo Alasan di Kecamatan Labobo
- ✓ Dataran tinggi Padang Laya di Kecamatan Banggai
- ✓ Danau Olu Keudeh di Kecamatan Banggai Utara
- ✓ Danau Monosan di Banggai Utara
- ✓ Danau Ubur-Ubur Desa Mbuang - Mbuang

b) Kawasan pantai meliputi kawasan pesisir pantai yang memiliki keindahan, nuansa daya tarik tertentu dan atau keunikan panorama pantai yang meliputi :

- ✓ Pantai Pasir Putih dan Pantai Olu di Kecamatan Banggai Utara

- ✓ Pantai Togong, Pantai Pasir Putih Oyama, pantai Bone Bulusan, pantai Kendek di Kecamatan Banggai.
  - ✓ Perairan Tolobundu, pantai Pasir Putih Tanjung Dungkean, perairan desa Lala Kecamatan Bangkurung
  - ✓ Perairan pulau Bandang Kecamatan Banggai Tengah
  - ✓ Pulau Asasar perairan Bone Baru Kecamatan Banggai Utara
- c) Kawasan wisata *diving*, *snorkling*, dan *surfing* di desa Mbuang-Mbuang Kecamatan Bokan Kepulauan, perairan Tolobundu di Kecamatan Bangkurung, Kecamatan Banggai Utara
- d) Kawasan wisata ilmu pengetahuan berupa goa lengi lengian di Kecamatan Banggai.

### **c. Tanaman Pangan**

Untuk pemenuhan konsumsi pangan selama ini, Kabupaten Banggai Laut mengandalkan tanaman pangan berupa jagung, kacang tanah dan kacang kedelai serta umbi-umbian seperti ubi kayu dan ubi jalar. hal ini di karenakan di wilayah Banggai Laut tak terdapat persawahan untuk ditanami padi-padian. Kabupaten Banggai Laut terbagi dalam gugusan pulau-pulau. Potensi wilayah pada tanaman pangan banyak tersebar di hampir setiap kecamatan.

**Tabel 4.5**  
**Produksi dan Produktivitas Tanaman Pangan Di Kabupaten**  
**Banggai Laut Tahun 2017**

No	Komoditas	Produksi	Produktivitas
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Padi Sawah	-	-
2	Padi Ladang	-	-
3	Jagung	114,00	32,57
4	Kedelai	-	-
5	Kacang	20,36	12,72
6	Kacang Hijau	1	7,19
7	Ubi Kayu	3.003,93	319,57
8	Ubi Jalar	251,00	76,06

*Sumber : Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka 2016*

#### **d. Perkebunan**

Untuk wilayah Kabupaten Banggai Laut subsektor tanaman perkebunan, memiliki beberapa komoditas utama yang menjadi penyumbang devisa pada daerah diantaranya adalah kelapa dalam dengan produksi 4.909,98 ton, cengkeh dan kakao yang masing-masing berjumlah 305,30 ton dan 271,87 ton. Dikaitkan dengan rencana dari Dinas Perindustrian dan perdagangan sesuai dengan kompetensi inti di Kabupaten Banggai Laut ini, komoditas yang dikembangkan adalah kelapa dan cengkeh.

**Tabel 4.6**  
**Produksi Tanaman Perkebunan Menurut Jenis Tanaman**  
**di Kabupaten Banggai Laut (Ton) Tahun 2017**

No	Jenis Tanaman	Produksi
(1)	(2)	(3)
1	Kelapa Dalam	4.909,98
2	Kakao	271,87
3	Cengkeh	305,30
4	Jambu Mete	113,77
5	Kemiri	15,55
6	Vanili	-
7	Kopi	-
8	Lada	0,20
9	Pala	14,34
10	Kapuk	-
11	Nilam	-
<b>Jumlah</b>		<b>13.509.01</b>

Sumber : Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka 2016

**e. Kehutanan**

Luas kawasan hutan di Kabupaten Banggai Laut sebesar 80.287 ha yang terdiri atas 8.035 ha hutan lindung, 6.575 ha hutan produksi dan 784 ha Hutan mangrove.

**Tabel 4.7**  
**Potensi Kehutanan Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017**

No	Kecamatan	Hutan Lindung	Mangrove	Terbatas	Dapat Dikonversi	APL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Bangkurung	2.198	197	2.140	1.285	5.378
2	Labobo	686	163	796	994	52.339
3	Banggai Utara	-	304	812	-	3.941



4	Banggai	2.704	7	753	-	4.810
5	Banggai Tengah	1.641	5	-	-	3.552
6	Banggai Selatan	1.207	99	595	-	5.236
7	Bokan Kepulauan	1.797	206	2.625	-	11.409
	<b>Banggai Laut</b>	<b>8.035</b>	<b>784</b>	<b>5.581</b>	<b>2.279</b>	<b>81.287</b>

Sumber : Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka 2016

#### f. Peternakan

Populasi ternak besar di Kabupaten Banggai Laut adalah sapi, kerbau dan kuda. Pada tahun 2017, populasi ternak berjumlah 6575 ekor, sapi berjumlah 2.521 ekor kerbau berjumlah 7 ekor dan kuda berjumlah 56 ekor.

**Tabel 4.8**  
**Potensi Peternakan Kabupaten Banggai Laut Tahun 2017**

No	Kecamatan	Sapi Potong	Kerbau	Kuda	Kambing	domba
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Bangkabung	467	5	2	212	793
2	Labobo	300	-	4	314	173
3	Banggai Utara	221	-	2	89	14
4	Banggai	449	2	-	210	391
5	Banggai Tengah	442	-	-	288	282
6	Banggai Selatan	482	-	17	327	615
7	Bokan Kepulauan	155	-	31	592	284
	<b>Banggai Laut</b>	<b>2.521</b>	<b>7</b>	<b>56</b>	<b>2.032</b>	<b>2.555</b>

sumber : Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka 2016

#### **4) Pendapatan Regional Kabupaten Banggai Laut**

Pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat dilihat dengan membandingkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan tahun aktif dengan tahun sebelumnya. PDRB atas dasar harga konstan 2000 Kabupaten Banggai Laut tahun 2015 mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) suatu wilayah menunjukkan kemampuan sumberdaya yang dihasilkan suatu daerah. Semakin besar nilai PDRB suatu daerah maka nilai sumberdaya ekonomi yang dihasilkannya semakin besar pula.

##### **a) Struktur PDRB**

Besar Kecilnya Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Suatu daerah sangat bergantung pada potensi sumber daya ekonomi yang dimiliki dan efektivitas pemanfaatannya. Berdasarkan hasil perhitungan tahun 2017 nilai PDRB atas dasar harga berlaku menurut lapangan usaha di Kabupaten Banggai Laut telah mencapai 1.850.486,04 juta rupiah sedangkan PRDB atas dasar harga konstan tahun 2010 nilainya sebesar 1.459.528, 90 juta rupiah. Struktur ekonomi bisa memberikan gambaran masing-masing sektor dalam pembentukan total PDRB suatu daerah, semakin besar presentase suatu sektor maka semakin besar juga pengaruh sektor tersebut pada perekonomian daerah tersebut. Struktur di kabupaten Banggai Laut masih didominasi oleh sektor pertanian. Pada tahun 2016 sektor ini memberikan sumbangan terbesar terhadap pembentukan PDRB kabupaten Banggai Laut sebesar 60, 21

% menurun sedikit dibanding tahun sebelumnya yang mencapai 60,65 %.

Pada tahun 2017 laju pertumbuhan ekonomi kabupaten Banggai Laut sebesar 7,86 %, terjadi perlambatan ekonomi dibanding pada tahun sebelumnya yang mencapai 7,98%. PDRB perkapita di kabupaten Banggai Laut setiap tahunnya mengalami peningkatan PDRB perkapita atas harga berlaku pada tahun 2016.

**Tabel 4.9**  
**Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Di Kabupaten Banggai Laut Tahun 2013-2017**

No	Lapangan Usaha	2013	2014	2015	2016
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	821 069.56	921 424.93	1 023 090.57	1.114 250.22
2	Pertambangan & Penggalian	10 203.05	12 533.05	14 356.60	16 292.54
3	Industri Pengolahan	34 499.62	39 137.69	43 946.84	49 417.68
4	Pengadaan Listrik, Gas & Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, limbah dan Daur Ulang	414.47	481.42	493.98	538.43
5	Konstruksi	2 175.23	2.459.38	2 742.73	3.073.62
6	Perdagangan, Reparasi Mobil dan Motor	23 860.48	29 496.18	35 321.92	35 481.86
7		165 342.26	185 713.64	203 164.74	223 234.39

8	Transportasi dan Pergudangan	45 867.75	51 372.65	56 574.17	61 740.86
9	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	6 964.94	7 767.24	8 622.33	9 156.03
10	Informasi dan Komunikasi	3 213.22	3 634.34	3 992.14	4 417.75
No	<b>Lapangan Usaha</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
11	Jasa Keuangan dan Asuransi	39 335.04	42 932.10	48 538.59	60 632.29
12	Real Estat	25 327.82	28 001.57	30 666.34	31 994.97
13	Jasa Perusahaan	474.44	519.35	568.62	624.45
14	Administrasi Pemerintahan	50 154.60	57 020.53	63 430.80	68 323.68
15	Jasa Pendidikan	62 475.24	68 079.81	73 593.08	78 505.87
16	Jasa Kesehatan dan kegiatan sosial	23 696.49	25 906.46	28 083.76	30 540.86
17	Jasa Lainnya	13 952.48	15 041.75	16 206.12	17 519.78
	<b>Jumlah</b>	<b>1 162 184.57</b>	<b>1 253 191.75</b>	<b>1 353 141.33</b>	<b>1 459 528.90</b>

Sumber: Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka, 2016

**Tabel 4.10**  
**Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan 2010**  
**menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Banggai Laut**  
**(Miliar Rupiah) Tahun 2013-2016**

No	Lapangan Usaha	2013	2014	2015	2016
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Pertanian, dan Perikanan	694 163.83	746 680.74	803 866.44	867 559.89

2	Pertambangan & Pengegalian	8 419.56	9 436.39	10 520.79	11 746.99
3	Industri Pengolahan	30 524.72	32 836.57	35 376.04	38 260.45
4	Pengadaan Listrik, Gas &	410.96	470.91	558.94	588.1
5	Pengadaan Air	1 929.26	2 056.22	2 187.04	2 318.88
<b>No</b>	<b>Lapangan Usaha</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
6	Konstruksi	18 509.46	20 835.08	23 792.26	23 862.12
7	Perdagangan, Reparasi Mobil dan Motor	148 687.74	157 829.61	168 705.72	179 252.66
8	Transportasi dan Pergudangan	40 746.12	43 679.89	46 736.99	49 973.68
9	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	6 617.77	7 205.78	7 808.69	8 236.52
10	Informasi dan Komunikasi	2 919.46	3 233.71	3 524.96	3 897.66
11	Jasa Keuangan dan Asuransi	33 174.61	34 356.77	37 514.75	46 322.29
12	Real Estat	25 327.82	28 001.57	30 666.34	31 994.97
13	Jasa Perusahaan	474.44	519.35	568.62	624.45
14	Administrasi Pemerintahan	50 154.60	57 020.53	63 430.80	68 323.68
15	Jasa Pendidikan	62 475.24	68 079.81	73 593.08	78 505.87
16	Jasa Kesehatan dan kegiatan sosial	23 696.49	25 906.46	28 083.76	30 540.86

17	Jasa Lainnya	13 952.48	15 041.75	16 206.12	17 519.78
	<b>Jumlah</b>	<b>1 162 184.57</b>	<b>1 253 191.11</b>	<b>1 353 141.33</b>	<b>1 459 528.90</b>

Sumber: Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka, 2016

### b) PDRB Berdasarkan harga Konstan

Pendapatan regional atas dasar harga konstan sangat penting untuk melihat bagaimana perkembangan nyata sektor perekonomian suatu daerah dari tahun ke tahun. Pengamatan yang dimaksud tersebut adalah pengamatan produk domestik regional bruto secara keseluruhan, nilai tambah sektoral (PDRB) sektoral atau komponen penggunaan produk domestik regional bruto.

**Tabel 4.11**  
**Laju Pertumbuhan Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan 2010**  
**Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Banggai Laut**  
**(Miliar Rupiah) Tahun 2013 – 2017**

No	Lapangan Usaha	2013 (%)	2014 (%)	2015 (%)	2016 (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	7.88	7.57	7.66	7.92
2	Pertambangan & Penggalian	7.79	12.08	11.49	11.66
3	Industri Pengolahan	7.50	7.57	7.73	8.15
4	Pengadaan Listrik, Gas &	14.97	14.59	18.69	5.23

	Pengadaan Air,				
5	Pengelolaan Sampah, limbah dan Daur Ulang	5.74	6.58	6.36	6.03
6	Konstruksi	10.55	12.56	14.19	0.29
7	Perdagangan, Reparasi Mobil dan Motor	8.24	6.15	6.89	6.25
8	Transportasi dan Pergudangan	8.05	7.20	7.00	6.93
No	<b>Lapangan Usaha</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
9	Penyediaan Akomodasi makan dan minum	8.89	8.89	8.37	5.48
10	Informasi dan Komunikasi	9.55	10.76	9.01	10.57
11	Jasa Keuangan dan Asuransi	8.09	3.56	9.19	23.48
12	Real Estat	7.38	10.56	9.52	4.33
13	Jasa Perusahaan	9.20	9.47	9.49	9.82
14	Administrasi Pemerintahan	7.33	13.69	11.24	7.71
15	Jasa Pendidikan	6.88	8.97	8.10	6.68
16	Jasa Kesehatan dan kegiatan sosial	7.15	9.33	8.40	8.75
17	Jasa Lainnya	2.46	7.81	7.74	8.11
	<b>Produk Domestik Regional Bruto</b>	<b>7.80</b>	<b>7.83</b>	<b>7.98</b>	<b>7.86</b>

Sumber: Kabupaten Banggai Laut Dalam Angka, 2016

Berdasarkan tabel diatas pertumbuhan PDRB atas dasar harga konstan 2010 pada tahun 2016 mengalami perlambatan 7,86% dibanding pada tahun 2015 yang mencapai 7.98%. Pada tahun 2014 mengalami pertumbuhan sebesar 7,83%, sedangkan pada tahun 2015 mengalami peningkatan sebesar7,98%. Hal ini menunjukkan bahwa pertumbuhan PDRB Kabupaten Banggai Laut atas dasar harga konstan mengalami peningkatan dan penurunan yang secara ekonomi tidak terlalu berpengaruh secara signifikan dalam mendukung pembangunan Kabupaten Banggai Laut kedepannya. Pertumbuhan ini juga diharapkan dapat pengaruh dalam melakukan pengembangan pelabuhan Banggai yang nantinya dapat dialokasikan pada biaya pemeliharaan dan kelengkapan sarana serta prasarana pelabuhan agar pengelolaan dapat dilakukan secara maksimal.

## **B. Gambaran Umum Lokasi Pelabuhan Banggai**

Penetapan pelabuhan Banggai berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002 tentang Tatahan Kepelabuhanan Nasional adalah sebagai Pelabuhan Nasional yang merupakan pelabuhan pengumpan primer. Letak goeografis kabupaten Banggai Laut yang strategis yang berada dijazirah timur pulau Sulawesi yang menghubungkan kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat Indonesia sebagai transit, karena dapat dijadikan sebagai pintu gerbang bagi aktivitas pelabuhan yang meliputi kunjungan kapal, arus barang dan arus penumpang dalam negeri yang berguna bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat.



Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Banggai Laut Nomor 9 Tahun 2015 tentang rencana tata ruang wilayah (RTRW) Banggai Laut tahun 2015-2035, pelabuhan Banggai ditetapkan sebagai pelabuhan pengumpul. Didalam pengembangannya pelabuhan Banggai juga dipersiapkan sebagai pelabuhan yang akan dikembangkan dengan konsep pengembangan yang lebih luas diantaranya mendukung pengembangan kawasan pelabuhan dan lebih luas adalah untuk mendukung pengembangan wilayah Kabupaten Banggai Laut.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 901 Tahun 2016 tentang penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional, di pertegas bahwa Pelabuhan Banggai sebagai pelabuhan Pengumpul yang mempunyai peran dan fungsi sebagai pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang,serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

#### a. Lokasi Pelabuhan

Pelabuhan Banggai merupakan salah satu simpul transportasi laut yang ada di Kabupaten banggai Laut. Pelabuhan Banggai terletak antara  $5^{\circ}49'08''$  LS sampai  $5^{\circ}51'51''$  BT dan  $120^{\circ}29'42''$  LS sampai  $120^{\circ}31'52''$  BT. Kawasan Pelabuhan Banggai. Dengan luas keseluruhan wilayahnya sebesar  $928 \text{ m}^2$ . Dengan panjang jalan sejauh  $1.254 \text{ m}^2$ . pelabuhan Banggai merupakan pintu gerbang untuk memasuki daratan pulau

Banggai jika melalui jalur laut, itulah sebabnya keberadaan pelabuhan banggai berperan penting dalam mendukung perekonomian Daerah Kabupaten Banggai Laut.

Pelabuhan Banggai adalah pelabuhan kelas III yang berada dalam Naungan kesatuan kerja pemerintah pusat. Secara administrasi merupakan bagian dari Kecamatan Banggai Kabupaten Banggai Laut dan secara geografis terletak di kawasan teluk Banggai.

Pelabuhan Banggai dikembangkan dengan melakukan reklamasi pantai dan penambahan panjang dermaga. Dimana pada saat ini Pelabuhan Banggai digunakan untuk melakukan pelayanan seperti pengangkutan dan pembongkaran barang, naik serta turun penumpang.

b. Lalulintas, Angkutan laut dan pelayanan jasa

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

c. Arus kunjungan kapal, naik turun penumpang dan bongkar muat barang

Selama kurun waktu 5 tahun terakhir yakni tahun 2013-2017 Arus kunjungan kapal dan naik turun penumpang serta bongkar muat barang

yang memasuki pelabuhan Banggai bervariasi mulai dari seperti kunjungan kapal dengan jalur pelayaran nasional maupun lokal, naik turunnya penumpang lanjutan ataupun penumpang yang transit di pelabuhan Banggai, dan bongkar muat barang yang sebagian besar merupakan barang dagangan dan sumber daya alam seperti pertanian, perkebunan besar maupun kecil. Untuk lebih jelasnya dapat diamati bersama pada tabel dibawah berikut ini :

**Tabel 4.12**  
**Jumlah Kunjungan Kapal, Naik Turun Penumpang dan Bongkar Muat Barang Pada Pelabuhan Banggai Tahun 5 tahun terakhir**

Tahun	Kapal Frekuensi	Jumlah Penumpang		Barang	
		Naik (Orang)	Turun (Orang)	Muat (Ton)	Bongkar (Ton)
2013	1.550	27.028	35.012	14.600	58.111
2014	1.632	23.998	55.845	16.794	50.229
2015	1.934	31.452	46.763	16.850	55.855
2016	2.110	47.568	58.308	22.330	62.924
2017	2.208	43.864	51.448	26.590	63.147
<b>jumlah</b>	<b>15.013</b>	<b>280.282</b>	<b>403.534</b>	<b>173.453</b>	<b>517.785</b>

*Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Banggai Kabupaten Banggai Laut tahun 2018*

Dari tabel diatas jumlah frekuensi kapal yang paling rendah terjadi pada tahun 2013 dan yang tertinggi pada tahun 2017, jumlah naik penumpang paling rendah di tahun 2013 dan jumlah turun penumpang paling rendah juga di tahun 2013, sedangkan jumlah naik dan turun

penumpang tertinggi terjadi pada tahun 2016 sedangkan bongkar dan muat yang paling tinggi terjadi pada tahun 2017.

❖ Kegiatan bongkar muat barang

Kegiatan bongkar muat barang yang terjadi dipelabuhan Banggai meningkat setiap tahun, dengan adanya aktivitas bongkar muat barang dipelabuhan diharapkan dapat mendorong pengembangan wilayah Kabupaten Banggai Laut. Seperti yang ditunjukkan pada tabel berikut ini.

**Tabel 4.13**  
**Kegiatan Bongkar Muat Barang Pada Pelabuhan Banggai**  
**Tahun 2013-2017**  
**Barang**

<b>Tahun</b>	<b>Muat (Ton)</b>	<b>Bongkar (Ton)</b>
2012	14.600	58.111
2013	16.794	50.229
2014	16.850	55.855
2015	22.330	62.924
2016	26.590	63.147
<b>jumlah</b>	<b>173.453</b>	<b>517.785</b>

*Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Banggai  
Kabupaten Banggai Laut tahun 2017*

**Tabel 4.14**  
**Arus barang berdasarkan jenis komoditi yang dibongkar**  
**Tahun 2017**

No	Jenis Komoditi	Jumlah (TON/KL)	Asal Komoditi
1	Semen	120.729	Makassar-Surabaya
2	Beras	150.075	Luwuk-Surabaya
3	Telur	45.129	Luwuk-Makassar
4	Sayur-sayuran	13.973	Luwuk
5	Minuman makanan Ringan	15.210	Surabaya
6	Mie Instan	20.839	Surabaya
7	Alat Proyek	170.910	Makassar-Surabaya
8	Pakaian	19.082	Makassar-Surabaya-Jakarta
<b>Jumlah</b>		<b>517.785</b>	

*Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Banggai Kab. Banggai Laut tahun 2017*

**Tabel 4.15**  
**Arus Barang Berdasarkan Jenis Komoditi Yang Dimuat**  
**Tahun 2017**

No	Jenis Komoditi	Jumlah (TON)	Asal Komoditi	Pelabuhan Tujuan
1	Barang Daur Ulang	10,812	Banggai	Bitung, Makassar, Surabaya
2	Telur	12,839	Banggai	Luwuk, Bangkep
3	Arang Tempurung	13,819	Banggai, Bangkep	Surabaya
4	Ikan	35,873	Banggai, Boka	Luwuk, Bitung
5	Cengkeh	60,219	Banggai, Boka	Bitung, Makassar Surabaya
6	Unggas	18,910	Bangkep, Banggai	Salakan – Luwuk
7	Kopra	29,359	Bangkep, Banggai	Makassar - Surabaya
8	Coklat	14,980	Banggai	Makassar - Surabaya
<b>Jumlah</b>		<b>173,453</b>		

*Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Banggai Kab. Banggai Laut tahun 2017*

❖ Kegiatan naik turun penumpang

Kegiatan naik turun penumpang di pelabuhan Banggai sendiri selalu mengalami peningkatan setiap tahunnya dimana yang pergi dan datang di Kabupaten Banggai Laut bertambah seiring tahun. Lebih jelasnya dapat diamati pada tabel berikut ini

**Tabel 4.16**  
**Kegiatan naik turun penumpang**  
**Jumlah Penumpang**

<b>Tahun</b>	<b>Naik (Orang)</b>	<b>Turun (Orang)</b>
2013	27.028	35.012
2014	23.998	55.845
2015	31.452	46.763
2016	47.568	58.308
2017	43.864	51.448
<b>jumlah</b>	<b>280.282</b>	<b>403.534</b>

*Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Banggai tahun 2017*



*Gambar 4.1 Naik turun penumpang*

❖ Kegiatan Kunjungan Kapal

Kegiatan kunjungan kapal pada pelabuhan Banggai dapat diamati setiap hari untuk kapal swasta dan setiap minggu untuk kapal Pelayaran Nasional (PELNI). Lebih jelasnya dapat diamati pada tabel berikut ini :

**Tabel 4.17**  
**Kegiatan Kunjungan Kapal di Pelabuhan Banggai**  
**Tahun 2013-2017**  
**Kunjungan Kapal**

<b>Tahun</b>	<b>Unit (Call)</b>	<b>Ukuran (gt)</b>
2013	1.550	1.207,856
2014	1.632	1.343,511
2015	1.934	880,619
2016	2.110	1.502,444
2017	2.208	11.538,588
<b>jumlah</b>	<b>9434</b>	<b>15592,399</b>

*Sumber : Kantor UPP Pelabuhan Banggai tahun 2018*



*Gambar 4.2 Kegiatan Kunjungan Kapal*

#### d. Fasilitas Pelabuhan

##### a. Perairan

Adapun fasilitas yang dimiliki Pelabuhan Banggai saat ini adalah:

##### 1) Alur pelayaran

Pelabuhan Banggai mempunyai kedalaman alur yaitu ambang luar 30 mLWS, masuk/keluar 30 mLWS, ambang dalam 23 mLWS.

##### 2) Kolam Pelabuhan

Kolam pelabuhan merupakan tempat dimana kapal dapat labuh dengan aman Untuk bongkar muat barang atau menurunkan penumpang, pelabuhan Banggai memiliki kolam labuh dengan kedalaman kurang lebih 12 mLWS.

##### b. Daratan

##### 1) Dermaga

Adapun luas dermaga yang ada di Pelabuhan Banggai mencapai 1340 m<sup>2</sup> dengan panjang mencapai 268 m<sup>2</sup> dan lebar mencapai 5 m<sup>2</sup>. Adapun Tipe pelabuhan adalah tipe lurus.



*Gambar 4.3 Dermaga Pelabuhan Banggai*



2) Kantor Pelabuhan

Pelabuhan Banggai memiliki 1 unit kantor pengelola dengan ukuran 120 m<sup>2</sup> dengan struktur beton.



Gambar 4.4 Kantor Unit Pelaksana Pelabuhan

3) Pelataran area parkir

Pelataran parkir yang ada di pelabuhan Banggai seluas 60 m<sup>2</sup> dengan kondisi cukup baik.



Gambar 4.5 Area Parkir Pelabuhan Banggai

4) Lampu penerangan pelabuhan

Lampu penerangan di Pelabuhan Banggai terdapat sebanyak 30 titik lampu untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut:



*Gambar 4.6 Lampu penerangan pelabuhan*

5) Jalan pelabuhan

Adapun kondisi jalan yang ada di Pelabuhan Banggai kondisinya cukup baik dengan konstruksi jalan aspal dengan panjang 890 m<sup>2</sup> dan lebar 5 m<sup>2</sup>.



*Gambar 4.8 Jalan Pelabuhan Banggai*

6) Lapangan penumpukan

Pelabuhan Banggai memiliki lapangan penumpukan dengan luas mencapai 1600 m<sup>2</sup> dengan kondisi 90% dan hak milik berada ditangan Departemen Perhubungan.



*Gambar 4.7 Lapangan Penumpukan Barang*

#### 7) Ruang Tunggu Penumpang

Untuk calon penumpang dipelabuhan Banggai tersedia terminal atau ruang tunggu bagi penumpang dengan luas 420 m<sup>2</sup>, dengan kapasitas 100-150 orang dengan kondisi bangunan sudah permanen.

### **C. Analisis dan Pembahasan**

Pelabuhan merupakan suatu simpul dari pergerakan laut dan darat karena sifatnya sebagai tempat peralihan moda angkutan, berfungsinya suatu pelabuhan harus disambung dengan sistem perangkutan darat serta dilengkapi dengan berbagai macam fasilitas pelayanan untuk menunjang kelancaran proses bongkar muat barang dan penumpang.

#### **1. Analisis Fisik dan Non-Fisik Pelabuhan Banggai**

Untuk mengetahui pengaruh suatu pelabuhan khususnya Pelabuhan Banggai maka perlu dilakukan suatu analisis terhadap keadaan dan potensi yang dimiliki.

Analisis terhadap Pelabuhan Banggai ini dipandang perlu karena pelabuhan ini pada umumnya merupakan pelabuhan yang memegang peranan dan berpengaruh sangat penting karena merupakan pintu utama keluar masuk potensi yang ada di Kabupaten Banggai Laut.

##### a) Lokasi

Lokasi Pelabuhan Banggai yang menghadap langsung dengan Selat Banggai dimana lalu-lalang berbagai kapal yang melakukan

berbagai pelayaran baik yang masuk Kabupaten Banggai Laut ataupun ke kabupaten, ke provinsi lain. Oleh karena itu letak Pelabuhan Banggai ini sangat strategis dan mempunyai prospek yang lebih baik dalam perkembangannya dimasa yang akan datang. Mengingat Pelabuhan Banggai adalah pelabuhan Kelas III ini tentunya memberikan peranan yang besar terhadap kelancaran lalu lintas perdagangan antar pulau, Kabupaten ataupun provinsi. Hal ini terasa semakin ramai walaupun dalam perkembangan dari tahun ke tahun mengalami fluktuatif baik di arus turun penumpang, kunjungan kapal dan bongkar muat barang.

Selain itu juga pelabuhan ini sangat dominan dalam menghubungkan wilayah sekitarnya. apabila pelabuhan ini dapat dikembangkan seiring dengan berkembangnya perekonomian daerah Kabupaten Banggai Laut dan daerah sekitarnya maka pelabuhan akan semakin memberikan fungsi yang sangat besar bagi pengembangan wilayah pada khususnya Kabupaten Banggai Laut.

#### b) Pasang Surut

Pasang surut adalah suatu gejala naik turunnya permukaan air laut secara periodik dimana gerakan naik turunnya air laut tersebut diakibatkan oleh pengaruh gaya tarik bulan dan matahari serta diperkuat oleh gaya sentrifugal perut bumi. Pengetahuan tentang pasang surut perairan pada kawasan pelabuhan sangat penting, terutama dalam perencanaan pembangunan. Pengembangan

bangunan-bangunan pelabuhan seperti dermaga, pemecah gelombang, ataupun kedalaman air untuk berlabuh (kolam labuh).

Perairan dikawasan Pelabuhan Banggai termasuk kedalam tipe pasang surut campuran condong keharian ganda (*mixed tide prevailing semidiurnal*), dalam satu hari terjadi dua kali air pasang dengan dua kali air surut dengan tinggi dan periode yang berbeda.

c) Gelombang

Gelombang adalah pergerakan naik turunnya air laut disepanjang permukaan air. Gelombang terjadi karena adanya angin yang bertiup diatas permukaan perairan yang menimbulkan gaya tekun kebawah, gaya ini akan mendorong permukaan air menjadi lebih rendah dibandingkan dengan tempat disekitarnya yang mengakibatkan ketidakseimbangan sehingga terjadi dorongan massa air yang lebih tinggi untuk mengisi tempat yang lebih rendah.

Pelabuhan Banggai terlindung secara alamiah dari pulau-pulau sekitarnya. Tinggi gelombang berkisar 0,5 m-1,5 m itupun pada saat tertentu saja. Sehingga keadaan perairan di Pelabuhan Banggai sangat aman untuk berlabuh kapal-kapal yang memasukinya.

d) Kecepatan Arus

Gerakan massa air biasanya dipengaruhi oleh bentuk pantai dan iklim. Kecepatan arus di pelabuhan ini berkisar 0,8 knot baik itu pasang dengan arah  $355^{\circ}$  selama 13 jam maupun surut dengan arah  $155^{\circ}$  selama 7 jam. Oleh sebab itu perairan Pelabuhan Banggai masih

tergolong aman untuk berlabuhnya kapal. Sehingga proses bongkar muat barang dan turun naik penumpang berjalan dengan lancar.

e) Alur pelayaran

Secara definisi adalah area lintasan kapal yang akan masuk dan keluar pelabuhan. Besaran kedalaman alur pelayaran biasanya ditentukan berdasarkan formula:  $1,1 \text{ draft kapal penuh} + 1 \text{ m}$ , sedang untuk lebarnya dapat diestimasi bila satu jalur minimal 4,8 lebar kapal sedangkan bila dua jalur minimal 7,6 lebar kapal.

Kondisi Pelabuhan Banggai memungkinkan untuk kapal-kapal dari yang ukuran kecil sampai yang ukuran besar dapat dengan mudah memasuki pelabuhan tersebut. Oleh sebab itu sangat menguntungkan untuk kelancaran aktivitas pelayaran terutama melancarkan aktivitas kunjungan kapal, bongkar muat barang dan turun naik penumpang. Dengan demikian perputaran perekonomian menjadi lancar dan akhirnya memberikan kontribusi terhadap daerah Kabupaten Banggai Laut.

f) Kolam Pelabuhan

Kolam pelabuhan merupakan tempat dimana kapal dapat labuh dengan aman Untuk bongkar muat barang atau menurunkan penumpang, pelabuhan Banggai memiliki kolam labuh dengan kedalaman kurang lebih 12 mLWS dan tidak memiliki pemecah gelombang karna posisinya yang terlindungi dari beberapa pulau yang ada di sekitar pelabuhan.

g) Dermaga

Adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang dengan panjang mencapai 268 m<sup>2</sup>, lebar 12 m<sup>2</sup> dengan kedalaman 8-12 meter. Konstruksi dermaga terbuat dari beton dan baja, sehingga bisa menampung berbagai jenis alat angkut yang melintasinya.

h) Pelataran atau area parkir

Untuk menampung kendaraan yang datang di Pelabuhan maka dibuatkan area parkir. Pelabuhan Banggai mempunyai area parkir dengan ukuran yakni 60 m<sup>2</sup> . ini tidak cukup untuk kendaraan yang ada apa lagi pada saat proses menunggu keberangkatan olehnya perlu ada pengembangan area parkir untuk kedepannya.

i) Lampu penerangan pelabuhan

Lampu penerangan di Pelabuhan Banggai terdapat sebanyak 30 titik lampu dengan pencahayaan yang baik. Akan tetapi masih perlu adanya peningkatan fasilitas penerangan pada setiap area pelabuhan agar pencahayaan yang ada dapat mendukung setiap proses bongkar muat yang terjadi pada waktu malam hari. Karena berdasarkan pengamatan di lapangan masih terdapat titik-titik yang belum mendapatkan pencahayaan yang maksimal.

j) Jalan pelabuhan

Jalan yang ada sekitar sentra perdagangan dan didalam pelabuhan Banggai kondisinya baik dengan jalanan yang sudah aspal. Dengan lebar jalan 5 meter dan panjang jalan mencapai 890 meter dengan kelas jalan Kabupaten.

k) Lapangan Penumpukan

Pelabuhan Banggai memiliki lapangan penumpukan dengan luas mencapai 1600 m<sup>2</sup>, dengan kondisi 90% dengan hak milik berada ditangan Departemen Perhubungan.

l) Ruang Tunggu atau Terminal

Untuk calon penumpang dipelabuhan Banggai tersedia terminal atau ruang tunggu bagi penumpang dengan luas 420 m<sup>2</sup>, dengan kapasitas ruang tunggu 100-150 orang dengan kondisi bangunan sudah permanen.

## 2. Analisis Arus kunjungan Kapal

Analisis ini digunakan untuk mengetahui pengaruh arus kunjungan kapal yang melalui Pelabuhan Banggai terhadap PDRB sektor Kabupaten Banggai Laut. Dengan menggunakan analisis korelasi:

**Tabel 4.18**

**Analisis Pengaruh Arus Kunjungan Kapal Yang Melalui Pelabuhan Banggai Terhadap PDRB Sektor Kabupaten Banggai Laut**

Tahun	Kunjungan Kapal (X)	PDRB (Y)	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
2013	1.550	1198 83781	2402500	14372120946 90	18581986055



2014	1.632	1347 73798	2663424	18163976627 37	2199508383 36
2015	1.934	1517 37571	3740356	23024290452 98	2934604 62314
2016	2.110	1686 88220	4452100	28455715566 76	3559321442
2017	2.208	1850 48704	4875264	34243022852 07	4085875 38432
<b>Jumlah</b>	<b>9.434</b>	<b>7601321</b>	<b>18133644</b>	<b>11825912644 608</b>	<b>944140146579</b>

Sumber: Hasil Analisis

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

Diketahui:

$$N = 5$$

$$\sum x = 9.434$$

$$\sum y = 7\ 601\ 321$$

$$\sum xy = 13\ 087\ 508\ 437$$

$$\sum x^2 = 1\ 813\ 364\ 4$$

$$(\sum x)^2 = 89\ 000\ 356$$

$$\sum y^2 = 11\ 825\ 912\ 644\ 606$$

$$(\sum y)^2 = 57\ 780\ 080\ 945\ 041$$

Penyelesaian:

$$r = \frac{(5 \cdot 13\ 087\ 508\ 438,32) - (9.434)(7\ 601\ 321)}{\sqrt{[(5 \cdot 1\ 813\ 364,4) - (9.434)^2] \{5 \cdot 11\ 825\ 912\ 644\ 606 - (7\ 601\ 321)^2\}}}$$

$$r = \frac{7\ 318\ 754\ 219,6 - 71\ 711\ 086\ 231,4}{\sqrt{(44\ 500\ 1780 - 89\ 000\ 356) \{59\ 129\ 563\ 223\ 030 - 57\ 780\ 080\ 945\ 041\}}}$$

$$r = \frac{1\ 476\ 679\ 876}{\sqrt{2,1918430888}}$$

$$r = \frac{14766798776}{14804874497}$$

$$r = 0,99$$

Berdasarkan hasil analisis untuk melihat pengaruh arus kunjungan kapal di Pelabuhan Banggai terhadap PDRB Kabupaten Banggai Laut menunjukkan bahwa  $r = 0,99$  Mendekati 1, ini menunjukkan adanya pengaruh yang sangat kuat antara keduanya. Meskipun frekuensi kapal yang datang masih tergolong rendah namun berkapasitas besar sehingga memberikan dampak positif terhadap PDRB Kabupaten. Dengan besarnya kapasitas kapal yang masuk di pelabuhan mempengaruhi arus barang dan penumpang yang keluar masuk semakin besar pula, sehingga terjadi peningkatan penggunaan lahan di Kabupaten Banggai Laut yang dapat meningkatkan juga pendapatan daerah. Karena setiap aktivitas memerlukan lahan untuk kelangsungannya. Mengingat transportasi laut merupakan salah satu sarana transportasi di Kabupaten Banggai Laut maka perlu pengembangan pelabuhan itu sendiri khususnya perbaikan fasilitas pelabuhan agar frekuensi kapal yang berkunjung semakin lancar sehingga perputaran barang dan penumpang menjadi semakin lancar. Jika transportasinya lancar maka secara otomatis wilayah tersebut pun ikut berkembang begitu juga di Kabupaten Banggai Laut.

### **3. Analisis Arus Penumpang**

Analisis ini digunakan untuk mengetahui pengaruh arus penumpang yang naik dan turun melalui Pelabuhan Banggai terhadap PDRB sektor Kabupaten Banggai Laut. Dengan menggunakan analisis korelasi:

**Tabel 4.19**  
**Analisis Pengaruh Arus Penumpang Yang Naik Melalui Pelabuhan Banggai Terhadap PDRB Kabupaten Banggai Laut 5 Tahun terakhir**

Tahun	Penumpang Naik (X)	PDRB (Y)	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
2013	27.028	1 198 837.81	730512784	1437212094690	32402188328,68
2014	23.998	1 347 737.98	575904004	1816397662737	32343016044,04
2015	31.452	1 517 375 71	989228304	2302429045298	47724500830,92
2016	47.568	1.686 882 20	2262714624	2845571556676	80241612489,6
2017	43.664	1.850 487.04	1906544896	3424302285207	80799666114,56
<b>Jumlah</b>	<b>173 710</b>	<b>7 601 321</b>	<b>6464904612</b>	<b>11 825 912 644 606</b>	<b>273510983807,8</b>

Sumber: Hasil Analisis

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

Diketahui:

$$N = 5$$

$$\sum x = 173 710$$

$$\sum y = 7 601321$$

$$\sum xy = 273510983807,8$$

$$\sum x^2 = 6 464 904 612$$

$$(\sum x)^2 = 30 175 164 100$$

$$\sum y^2 = 11 825 912 644 606$$

$$(\sum y)^2 = 57 780 080 945 041$$

Penyelesaian:

$$r = \frac{(5.273510983807,8)-(173.710.7601321)}{\sqrt{[(5.30175164100)-30175164100][(5.11825912644606)-57780080945041]}}$$

$$r = \frac{1367554919039-1320425470910}{\sqrt{1,628833967534396}}$$

$$r = \frac{47129448129}{12762577982}$$

$$r = 0,64$$

dari hasil analisis uji korelasi antara penumpang naik di pelabuhan banggai terhadap sektor PDRB dimana nilai r adalah 0,64 menunjukkan hubungan saling mempengaruhi yang cukup. Semakin tinggi aktivitas naik penumpang pelabuhan Banggai maka akan memberikan pengaruh terhadap sektor PDRB di kabupaten Banggai Laut.

**Tabel 4.20**  
**Analisis Pengaruh Arus Penumpang Yang Turun Melalui Pelabuhan Banggai Terhadap PDRB Kabupaten Banggai Laut**

Tahun	Penumpang Turun (x)	PDRB (y)	x <sup>2</sup>	y <sup>2</sup>	x.y
2013	35.012	1198837,8	122584014	143721209	41973709
		1	4	4690	40372
2014	55.845	1347737,9	311866402	181639766	75264427
		8	5	2737	49310
2015	46.763	517375,71	218677816	230242904	70957040
		1	9	5298	32673
2016	58.308	1686882,2	339982286	284557155	98358727
		0	4	6676	31760
2017	51.448	1850487,0	264689670	342430228	95203857
		4	4	5207	23392
<b>Jumlah</b>	<b>247376</b>	<b>7 601 321</b>	<b>1257800190</b>	<b>11 825 912</b>	<b>381757761</b>
			<b>6</b>	<b>644 606</b>	<b>77507</b>

Sumber: Hasil Analisis

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

Diketahui:

$$\begin{aligned} N &= 5 \\ \sum x &= 247376 \\ \sum y &= 7\,601\,321 \\ \sum xy &= 38175776177507 \\ \sum x^2 &= 12578001906 \\ (\sum x)^2 &= 61194885376 \\ \sum y^2 &= 11825912644606 \\ (\sum y)^2 &= 57780080945041 \end{aligned}$$

Penyelesaian:

$$r = \frac{(5 \cdot 38175776177507) - (247376 \cdot 7\,601\,321)}{\sqrt{[(5 \cdot 12578001906) - 12578001906][(5 \cdot 11825912644606) - 57780080945041]}}$$

$$r = \frac{190878880887535 - 1880384383696}{\sqrt{6,789516265863546}}$$

$$r = \frac{188998496503839}{2,60567002244404}$$

$$r = 0,77$$

dari hasil analisis uji korelasi antara variabel turun penumpang di pelabuhan banggai dengan sektor PDRB dimana nilai r adalah 0,77 maka menunjukkan hubungan antara kedua variabel saling mempengaruhi. Semakin banyak penumpang yang turun semakin mempengaruhi peningkatan sektor PDRB demikian juga sebaliknya.

**Tabel 4.21**  
**Analisis Pengaruh Arus Penumpang Yang Turun Melalui Pelabuhan Banggai Terhadap PDRB Kabupaten Banggai Laut**

Tahun	Penumpang Naik & Turun (x)	PDRB (y)	x <sup>2</sup>	y <sup>2</sup>	x.y
2013	72.711	11988378	52.868.895,21	1437212094690	8716869600291
2014	67.023	134773798	44.920.825,29	1816397662737	9032944263354
2015	72.705	151737571	52.860.170,25	2302429045298	11032080099555
2016	85.254	168688220	72.682.445,16	2845571556676	168773474
2017	89.737	185048704	80.527.291,69	3424302285207	16605715550848
<b>Jumlah</b>	<b>387.430</b>	<b>7.601.321</b>	<b>303859627,6</b>	<b>10191154748144</b>	<b>45387778287522</b>

Sumber: Hasil Analisis

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

Diketahui:

$$N = 5$$

$$\sum x = 387.430$$

$$\sum y = 7.601.321$$

$$\sum xy = 45387778287522$$

$$\sum x^2 = 303859627,6$$

$$(\sum x)^2 = 150102004900$$

$$\sum y^2 = 10191154748144$$

$$(\sum y)^2 = 57780080945041$$

Penyelesaian:

$$r = \frac{(5 \cdot 45387778287522) - (387.430 \cdot 7.601.321)}{\sqrt{[(5 \cdot 303859627,6) - 150102004900][(5 \cdot 10191154748144) - 57780080945041]}}$$

$$r = \frac{226938891437610 - 2944979795030}{\sqrt{9,206606211354472}}$$

$$r = \frac{223993911642580}{303423898388944}$$

$$r = 0,75$$

Berdasarkan hasil analisis diatas bahwa pengaruh arus penumpang yang naik dan turun di Pelabuhan Banggai terhadap PDRB Kabupaten Banggai Laut menunjukkan  $r = 0,75$  untuk penumpang yang naik dan  $r = 0,64$  dan untuk penumpang yang turun menunjukkan nilai  $r = 0,77$  ini menunjukkan adanya pengaruh yang cukup kuat karena mendekati +1. sehingga retribusi pelabuhan terhadap PDRB Banggai Laut juga cukup besar. Hal ini tentunya dapat berdampak positif pada perkembangan wilayah Banggai Laut itu sendiri. Semakin banyak orang yang berdatangan di Kabupaten Banggai Laut maka penggunaan lahan semakin meningkat sehingga perkembangan wilayah baik fisik maupun non fisik dapat berkembang pesat.

#### 4. Analisis Bongkar Muat Barang

Analisis ini digunakan untuk mengetahui pengaruh bongkar yang melalui Pelabuhan Banggai terhadap PDRB sektor Kabupaten Banggai Laut. Dengan menggunakan analisis korelasi:

**Tabel 4.22**

**Analisis Pengaruh Bongkar Barang Yang Melalui Pelabuhan Banggai Terhadap PDRB Kabupaten Banggai Laut**

Tahun	Bongkar (X)	PDRB (Y)	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
2013	58.111	11988378	337688832	1437212094	696656639
		1	1	690	7691
2014	50.229	13477379	252295244	1816397662	676955309
		8	1	737	9742

2015	55.855	15173757 1	311978102 5	2302429045 298	288980202 8205
2016	62.924	16868822 0	395942977 6	2845571556 676	106145375 55280
2017	63.147	18504870 4	398754360 9	3424302285 207	116852705 11488
<b>Jumlah</b>	<b>290266</b>	<b>7.601.321</b>	<b>842543507 56</b>	<b>57780080945 041</b>	<b>2206405041 386</b>

Sumber: Hasil Analisis

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

Diketahui:

$$\begin{aligned} N &= 5 \\ \sum x &= 290266 \\ \sum y &= 7601321 \\ \sum xy &= 38925729592406 \\ \sum x^2 &= 84254350756 \\ (\sum x)^2 &= 7,098795621315078 \\ \sum y^2 &= 11\,825\,912\,644\,606 \\ (\sum y)^2 &= 57780080945041 \end{aligned}$$

Penyelesaian:

$$r = \frac{(5 \cdot 38925729592406) - (290266 \cdot 7601321)}{\sqrt{[(5 \cdot 16966595172) - 16966595172][(5 \cdot 11\,825\,912\,644\,606) - 57780080945041]}}$$

$$r = \frac{194628647962030 - 2206405041386}{\sqrt{9,158447800971092}}$$

$$r = \frac{192422242920644}{302629274872261}$$

$$r = 1$$

dari hasil analisis uji korelasi antara variabel muat barang dan sektor PDRB untuk melihat pengaruh atau hubungan antara keduanya dimana nilai r adalah 1 maka ini menunjukkan hubungan keduanya saling mempengaruhi. Jika terjadi aktifitas muat barang maka akan mempengaruhi sektor PDRB di Kabupaten Banggai Laut. Setiap tahunnya aktifitas muat barang dipelabuhan banggai terus mengalami peningkatan,



demikian juga pada sektor PDRB di Kabupaten Banggai Laut terus meningkat setiap tahunnya.

**Tabel 4.23**  
**Analisis Pengaruh Muat Barang Yang Melalui Pelabuhan Banggai Terhadap PDRB Kabupaten Banggai Laut**

Tahun	Muat (X)	PDRB (Y)	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	XY
2013	14.600	11988378 1	2131600 00	1437212094 690	175030320 2600
2014	16.794	13477379 8	2820384 36	1816397662 737	226339116 3612
2015	16.850	15173757 1	2839225 00	2302429045 298	255677807 1350
2016	22.330	16868822 0	4986289 00	2845571556 676	376680795 2600
2017	26.590	18504870 4	7070281 00	3424302285 207	492044503 9360
<b>Jumlah</b>	<b>97.164</b>	<b>7601321</b>	<b>19847779 36</b>	<b>1182591264 4606</b>	<b>129566251 65307</b>

Sumber: Hasil Analisis

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

Diketahui:

$$\begin{aligned} N &= 5 \\ \sum x &= 97.164 \\ \sum y &= 7601321 \\ \sum xy &= 12956625165307 \\ \sum x^2 &= 1984777936 \\ (\sum x)^2 &= 9440842896 \\ \sum y^2 &= 11825912644606 \\ (\sum y)^2 &= 57780080945041 \end{aligned}$$

Penyelesaian:

$$r = \frac{(5 \cdot 12956625165307) - (97.164 \cdot 576013218)}{\sqrt{[(5 \cdot 1984777936) - 1984777936][(5 \cdot 11825912644606) - 57780080945041]}}$$

$$r = \frac{64783125826535 - 55967748313752}{\sqrt{1,071369060204214}}$$

$$r = \frac{8815377512783}{327317744738}$$

$$r = 0,93$$

dari hasil analisis variabel antara variabel bongkar barang dan sektor PDRB untuk melihat pengaruh atau hubungan antara keduanya dimana nilai r adalah 0,93 maka hal ini menunjukkan hubungan keduanya saling mempengaruhi. Jika terjadi aktivitas bongkar barang maka akan mempengaruhi sektor PDRB di Kabupaten Banggai Laut. Setiap tahunnya aktivitas bongkar muat barang dipelabuhan Banggai terus mengalami peningkatan, demikian juga pada sektor PDRB di kabupaten Banggai Laut.

**Tabel 4.24**  
**Analisis Pengaruh Bongkar dan Muat Barang Yang Melalui Pelabuhan Banggai Terhadap PDRB Kabupaten Banggai Laut**

Tahun	Bongkar & Muat (X)	PDRB (Y)	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
2013	62.040	11988378 1	3848961 600	1437212094 690	7437589773 240
2014	79.843	13477379 8	6374904 649	1816397662 737	1076074435 3714
2015	78.215	15173757 1	6117586 225	2302429045 298	1186815411 5765
2016	105.876	16868822 0	1120972 7376	2845571556 676	1786003398 0720
2017	93.312	18504870 4	8707129 344	3424302285 207	1726726466 7648
<b>Jumlah</b>	<b>421.286</b>	<b>7601321</b>	<b>36258309 194</b>	<b>1182591264 4606</b>	<b>65193786891 087</b>

Sumber: Hasil Analisis

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

Diketahui:

$$N = 5$$

$$\sum x = 421.286$$

$$\sum y = 7601321$$

$$\sum xy = 65193786891087$$

$$\sum x^2 = 36258309194$$

$$(\sum x)^2 = 177481893796$$

$$\sum y^2 = 11825912644606$$

$$(\sum y)^2 = 57780080945041$$

Penyelesaian:

$$r = \frac{(5 \cdot 65193786891087) - (421.286.7601321)}{\sqrt{[(5 \cdot 36258309194) - 177481893796][(5 \cdot 11825912644606) - 57780080945041]}}$$

$$r = \frac{325968934455435 - 3202330118806}{\sqrt{514105809411526}}$$

$$r = \frac{322766604336629}{226739015039654}$$

$$r = 1$$

berdasarkan hasil analisis diatas tentang pengaruh bongkar muat barang di Pelabuhan Banggai terhadap PDRB Kabupaten Banggai Laut menunjukkan adanya pengaruh yang lemah dimana untuk proses bongkar menunjukkan nilai  $r = 1$  sedangkan untuk proses muat barang menunjukkan hasil yang sangat kuat ini ditunjukkan dengan nilai  $r = 0,93$ . Jika arus barang di Pelabuhan Banggai lancar secara tidak langsung dapat mempengaruhi perkembangan perekonomian dan sosial di Kabupaten Banggai Laut yang pastinya akan memberikan pendapatan terhadap pemerintah berupa PAD.

**Tabel 4.24**  
**Hasil Analisis Uji Korelasi Kunjungan Kapal, Bongkar Muat Barang, Naik Turun Penumpang terhadap PDRB di Pelabuhan Banggai**

Variabel(x)	Koefisien Korelasi	Keterangan
Kunjungan Kapal (X <sub>1</sub> )	0,99	Sangat Berpengaruh

Penumpang Naik ( $X_2$ )	0,64	Sangat Berpengaruh
Penumpang Turun ( $X_3$ )	0,77	Sangat Berpengaruh
Penumpang Naik dan Turun ( $X_4$ )	0,75	Sangat Berpengaruh
Muat Barang ( $X_5$ )	0,93	Sangat Berpengaruh
Bongkar Barang ( $X_6$ )	1	Sangat Berpengaruh
Bongkar dan Muat ( $X_7$ )	1	Sangat Berpengaruh

Dari Tabel diatas terlihat jelas semua variable mempunyai pengaruh,tetapi variable yang sangat kuat pengaruhnya adalah kunjungan kapal, penumpang turun,bongkar dan muat barang,variable kunjungan kapal sangat berpengaruh karna aktivitas di pelabuhan yang tinggi dimana pelabuhan ini merupakan salah satu pintu masuk ke kabupaten Banggai Laut yang paling sering di gunakan baik itu masyarakat baik domestik maupun mancanegara yang berkunjung ke kabupaten Banggai Laut. Hasil akhirnya dengan adanya pelabuhan Banggai dapat memberikan retribusi kepada pemerintah daerah guna meningkatkan perekonomian wilayah kabupaten Banggai Laut, adapun dari variabel lainnya adalah Bongkar,muat barang yang dimana bagian ini memiliki pengaruh yang sangat besar. Hal ini tentunya disebabkan oleh besarnya permintaan pasar seperti permintaan akan beras dan Semen, dan telur diwilayah kabupaten Banggai Laut.

## **5. Analisis S.W.O.T. Arah Strategi Pengaruh Pelabuhan Banggai terhadap Perekonomian Wilayah di Kabupaten Banggai Laut**

Dalam penentuan perumusan strategi, maka sebelumnya dilakukan identifikasi terhadap faktor-faktor penting untuk penentuan isu-isu strategis. Analisis situasi dilakukan pada faktor lingkungan internal dan faktor lingkungan eksternal yang secara langsung dapat mempengaruhi pencapaian tingkat kinerja dalam pengembangan Pelabuhan Banggai di Kabupaten Banggai Laut. Maka dalam menentukan peluang dan konsep pengembangan Pelabuhan Banggai di kabupaten Banggai Laut, ada 2 (dua) aspek yang sangat berpengaruh untuk ditinjau, yaitu dengan tinjauan terhadap aspek lingkungan eksternal, dan aspek lingkungan internal. Dari kedua aspek tersebut dapat dilihat peluang pengembangan dengan menggunakan sistem analisis (S.W.O.T).

### **a. Analisis Lingkungan Internal (*Strengths – Weaknesses*)**

Adapun data hasil pengamatan terhadap aspek lingkungan internal adalah sebagai berikut:

#### **1) Kekuatan (*Strengths*)**

Yaitu faktor-faktor yang mempunyai kekuatan peluang untuk pengembangan pelabuhan terhadap perekonomian wilayah, seperti:

- a. Sebagai jalur transportasi satu-satunya juga merupakan pintu masuk ke Kabupaten Banggai Laut;
- b. Kondisi jalan di dalam wilayah pelabuhan baik yang dimana memudahkan akses kendaraan untuk melakukan aktivitas;

- c. Kondisi pelabuhan yang secara umum tenang, aman serta terhindar dari adanya gelombang dan angin kencang.

## 2) Kelemahan (*Weaknesses*)

Yaitu faktor-faktor yang dianggap sebagai kelemahan dari peluang pengembangan pelabuhan Banggai terhadap perekonomian wilayah di Kabupaten Banggai Laut, seperti :

- a. Fasilitas bongkar muat hanya mengandalkan tenaga manusia sebagai buruh harian;
- b. Gudang yang tersedia belum memiliki kapasitas yang layak;
- c. Kurangnya lahan parkir yang menyebabkan kendaraan parkir di jalanan;
- d. Keadaan ruang tunggu yang belum memadai;
- e. Terbatasnya lahan untuk melakukan pengembangan jangka panjang.

## b. Analisis Lingkungan Eksternal (*Opportunities – Threats*)

Pengamatan terhadap aspek lingkungan eksternal berdasarkan hasil penilaian dan kajian terhadap aspek lingkungan eksternal.

### 1) Peluang (*Opportunities*)

Yaitu faktor-faktor yang dianggap menjadi peluang pengembangan pelabuhan pematata terhadap perekonomian wilayah , seperti:

- a) Jarak tempuh pelabuhan dekat dengan pusat kota yang menjadi pusat aktivitas ekonomi;

- b) Potensi sumber daya alam yang berlimpah untuk mendukung perkembangan perekonomian;
- c) Terletak pada jalur pelayaran dari dan ke kawasan Indonesia bagian Timur;
- d) Adanya peluang penyerapan tenaga kerja.

2) Ancaman (*Threats*)

Yaitu faktor-faktor yang dianggap sebagai ancaman bagi pengembangan pelabuhan Banggai terhadap perekonomian wilayah, seperti:

- a) Kondisi pegawai yang kebanyakan bukan berasal dari lulusan akademi pelayaran yang dapat menghambat kelancaran tugas sehari-hari;
- b) Belum adanya hierarki antara pusat-pusat kegiatan yang lebih besar ke pusat-pusat kegiatan yang lebih kecil;
- c) Belum adanya efisiensi produksi dan efisiensi alokasi untuk hasil potensi sumber daya alam;
- d) Alih fungsi lahan disekitar kawasan pelabuhan yang masih terkendala oleh pembebasan lahan.

**Tabel 4.25**  
**Standar Indeks Bobot Kualitatif dan Kuantitatif Berdasarkan Parameter Strategis**

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

Sumber : Freddy Rangkuti, 2001

berdasarkan standar pembobotan diatas maka dapat diketahui nilai strategis dari faktor-faktor internal dan faktor-faktor eksternal dari pelabuhan Banggai. Lebih jelasnya dapat diamati pada tabel dibawah ini :

**Tabel 4.26**  
**Analisis Faktor Strategis Internal (IFAS)**

No	Faktor-Faktor Strategis	Bobot (%)	Nilai	Score
<b>Kekuatan :</b>				
1	✓ Sebagai jalur transportasi satu-satunya juga merupakan pintu masuk ke Kabupaten Banggai Laut;	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	✓ Kondisi jalan di dalam wilayah pelabuhan baik yang dimana memudahkan akses kendaraan untuk melakukan aktivitas;	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	✓ Kondisi pelabuhan yang secara umum tenang, aman serta terhindar dari adanya gelombang dan angin kencang.	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	Jumlah	35%		1,20
<b>Kelemahan :</b>				
	✓ Fasilitas bongkar muat hanya mengandalkan tenaga manusia sebagai buruh harian;	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	✓ Gudang yang tersedia belum memiliki kapasitas yang layak;	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	✓ Kurangnya lahan parkir yang menyebabkan kendaraan parkir di jalanan;	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	✓ Keadaan ruang tunggu yang belum memadai;	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	✓ Terbatasnya lahan untuk melakukan pengembangan jangka panjang.	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
		Jumlah	65%	



Total 100% 3,60

Sumber : Hasil Analisis

**Tabel 4.27**  
**Analisis Faktor Strategis Eksternal (EFAS)**

No	Faktor-Faktor Strategis	Bobot (%)	Nilai	Score
	<b>Peluang :</b>			
1	✓ Jarak tempuh pelabuhan dekat dengan pusat kota yang menjadi pusat aktivitas ekonomi;	10%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	✓ Potensi sumber daya alam yang berlimpah untuk mendukung perkembangan perekonomian;	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	✓ Terletak pada jalur pelayaran dari dan ke kawasan Indonesia bagian Timur;	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	✓ Adanya peluang penyerapan tenaga kerja.	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,3$
	Jumlah	45%		1,80
	<b>Ancaman :</b>			
2	✓ Kondisi pegawai yang kebanyakan bukan berasal dari lulusan akademi pelayaran yang dapat menghambat kelancaran tugas sehari-hari;	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	✓ Belum adanya hierarki antara pusat-pusat kegiatan yang lebih besar ke pusat-pusat kegiatan yang lebih kecil;	10%	3	$0,1 \times 3 = 0,15$
	✓ Belum adanya efisiensi produksi dan efisiensi alokasi untuk hasil potensi sumber daya alam;	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	✓ Alih fungsi lahan disekitar kawasan pelabuhan yang masih terkendala oleh pembebasan lahan.	15%	4	$0,15 \times 4 = 0,6$
	Jumlah	55%		1,95
	Total	100%		3,75

Sumber : Hasil Analisis

Dari hasil analisis diatas menunjukkan bahwa :

1. Faktor-faktor kekuatan nilainya 1,20
2. Faktor-faktor kelemahan nilainya adalah 2,40
3. Faktor-faktor peluang nilainya adalah 1,80
4. Faktor-faktor ancaman nilainya adalah 1,95
5. Selisih antara kekuatan dan kelemahan adalah 1,20
6. Selisih antara peluang dan ancaman adalah 0,15

### DIAGRAM ANALISIS SWOT



*Sumber : Hasil Analisis Data IFAS dan EFAS di Pelabuhan Banggai*

Dari diagram SWOT diatas berada di kuadran IV (*difensif*), ini merupakan situasi yang sangat tidak menguntungkan, dimana pelabuhan Banggai menghadapi berbagai kelemahan dan ancaman . Untuk itu strategi yang menjadi prioritas adalah strategi bertahan (*defensif strategy*).

Selanjutnya penggabungan faktor strategis internal (IFAS) maupun faktor strategis eksternal (EFAS) maka formulasi strategis disusun menggunakan TOWS matriks.

**Tabel 4.28  
SWOT Matriks**

	<b>Kekuatan (Strengths)</b>	<b>Kelemahan (Weaknesses)</b>
<b>Internal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Potensi pelabuhan sebagai jalur transportasi dan pendistribusian sumber daya alam Kabupaten Banggai Laut;</li> <li>b. Lahan yang masih kosong sangat luas;</li> <li>c. Letak posisi pelabuhan strategis;</li> <li>d. Aman dari terjangan gelombang laut.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Fasilitas bongkar muat hanya mengandalkan tenaga manusia sebagai buruh harian;</li> <li>b. Gudang yang tersedia belum memiliki kapasitas yang layak;</li> <li>c. Lahan parkir dan ruang tunggu yang masih belum memadai.</li> <li>d. Terbatasnya lahan untuk melakukan pengembangan jangka panjang.</li> </ul>
<b>Eksternal</b>		
	<b>SO Strategy</b>	<b>WO Strategy</b>
<b>Peluang (Opportunities)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penambahan dermaga baru untuk berlabuhnya kapal-kapal besar agar potensi sumber daya alam dapat tersalurkan dengan baik;</li> <li>b. Memanfaatkan lahan yang masih kosong</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pengadaan tenaga angkut yang lebih baik dari tenaga manusia seperti forklift atau mobil crane;</li> <li>b. perbaiki sejumlah prasarana dan sarana penunjang pelabuhan seperti lahan parkir, ruang tunggu, jalan, dan beberapa fasilitas penunjang lainnya;</li> </ul>

- mendukung untuk melakukan c. Bekerja sama dengan pihak perkembangan pengembangan yang swasta untuk menyediakan perekonomian; diperlukan sebagai kapal pada jalur pelayaran
- c. Terletak pada upaya mendukung baru nantinya.
- jalur pelayaran perkembangan d. Pembuatan regulasi terkait dari dan ke perekonomian penggunaan lahan di sekitar kawasan wilayah. pelabuhan untuk Indonesia c. Membuka jalur mendukung pengembangan bagian timur; pelayaran baru dari pelabuhan d. Adanya peluang dan ke pelabuhan.
- penyerapan d. Menyediakan tenaga kerja. terminal peti kemas dengan kapasitas besar.

<b>Ancaman (Threat)</b>	<b>ST Strategy</b>	<b>WT Strategy</b>
a. Kondisi pegawai bukan lulusan akademi pelayaran menghambat kelancaran tugas sehari-hari;	a. Melakukan pelatihan serta pendidikan kepada setiap pegawai sebagai salah satu cara mengembangkan profesionalisme dan kompetensi dalam tata kelola pelabuhan	a. Membiayai pegawai atau karyawan yang ingin melakukan pelatihan.
b. Belum adanya hierarki antara pusat kegiatan yang lebih besar ke pusat kegiatan yang lebih kecil;	b. Menciptakan hierarki antara kegiatan yang besar dan kegiatan yang kecil.	b. Meningkatkan hirarki yang ada pada setiap kegiatan.
c. Belum adanya efisiensi produksi dan alokasi hasil	c. Mengelompokkan hasil sumber daya alam pada masing-masing jenisnya.	c. Melakukan pengelolaan semaksimal mungkin untuk mengefisienkan sumber daya alam yang ada.
	d. Dibutuhkan sosialisasi pada	d. Meningkatkan sosialisasi terkait pengembangan pelabuhan untuk jangka panjang.

- sumber daya masyarakat sekitar alam; terkait
- d. Alih fungsi lahan pengembangan yang yang pelabuhan masih terkendala.

*Sumber : Hasil Analisis*

Berdasarkan tahapan analisis SWOT pada diagram dan tabel diatas, maka terdapat beberapa strategi arahan pengembangan pelabuhan Banggai dengan pendekatan skala prioritas adalah WT sebagai strategi yang disusun dengan meminimalkan Kelemahan untuk menghindari ancaman yaitu

- ✓ Memanfaatkan lahan kosong disekitar area pelabuhan untuk melakukan pengembangan dan melakukan peningkatan serta perbaikan sejumlah prasarana dan sarana penunjang seperti lahan parkir, akses jalan, ruang penumpukan barang, penambahan dermaga dan rute baru bagi kapal-kapal yang ingin berlabuh di Pelabuhan Banggai sebagai upaya mendukung perkembangan perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut.
- ✓ Melakukan pelatihan dan membiayai setiap pegawai untuk meningkatkan profesionalisme dalam tata kelola sektor pelabuhan serta menciptakan hirarki untuk setiap kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang baik skala kecil maupun skala besar.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Dari berbagai data dan informasi yang diperoleh dari suatu hasil analisis yang telah dilakukan berkaitan dengan pengaruh Pelabuhan Banggai terhadap Perekonomian Wilayah di Kabupaten Banggai Laut maka disimpulkan bahwa:

- a)** Pengaruh pelabuhan Banggai terhadap Perekonomian Wilayah Kabupaten Banggai Laut adalah :
  - a. Keberadaan pelabuhan Banggai berperan mendukung kegiatan pendistribusian komoditi hasil pertanian, perkebunan, dan perikanan. Pendistribusian ini bersifat lokal maupun antar daerah utamanya dengan daerah hinterlandnya.
  - b. Perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut meningkat dimana hal ini berpengaruh pada kesejahteraan masyarakatnya. Hal ini tidak terlepas dari potensi kabupaten Banggai Laut itu sendiri, dari hasil analisis yang dilakukan dapat dilihat bahwa variabel yang sangat berpengaruh terkait pengaruh pelabuhan Banggai terhadap perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut adalah kunjungan kapal, arus turun penumpang kemudian bongkar muat barang.
- b)** Adapun arahan kebijakan terkait pengaruh pelabuhan terhadap perkembangan perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut adalah sebagai berikut :

- a) Memanfaatkan lahan kosong disekitar area pelabuhan untuk melakukan pengembangan dan melakukan peningkatan serta perbaikan sejumlah prasarana dan sarana penunjang seperti lahan parkir, akses jalan, ruang penumpukan barang, penambahan dermaga dan rute baru bagi kapal-kapal yang ingin berlabuh di Pelabuhan Banggai sebagai upaya mendukung perkembangan perekonomian wilayah Kabupaten Banggai Laut.
- b) Melakukan pelatihan dan membiayai setiap pegawai untuk meningkatkan profesionalisme dalam tata kelola sektor pelabuhan serta menciptakan hirarki untuk setiap kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang baik skala kecil maupun skala besar.

## **B. Saran**

Adapun saran yang dapat diberikan oleh penulis yang bertitik tolak dengan hasil analisis dan pembahasan dimana yang telah di kerucutkan didalam kesimpulan agar:

### **1. Pemerintah**

Dilihat perkembangan di wilayah Kabupaten Banggai Laut terutama pada beberapa sektor ekonomi yang dominan seperti perkebunan, perikanan, dan pariwisata hendaknya aparat pemerintah segera melakukan pembenahan terhadap sarana dan prasarana wilayah terutama yang mendukung peningkatan fungsi Pelabuhan. Karena melihat sarana dan prasarana yang ada masih minim sehingga operasional pelabuhan pun tergolong sederhana. Selain itu perlu juga

pengembangan pelabuhan agar kedepannya frekuensi kapal yang berlabuh meningkat sehingga dapat menarik investor dan berbagai aktivitas yang dapat memberikan dampak terhadap perkembangan perekonomian wilayah.

2. Untuk peneliti berikutnya yang akan meneliti pengaruh pelabuhan terhadap perkembangan perekonomian wilayah, untuk dapat meneliti dengan variabel-variabel yang berbeda seperti sarana dan prasarana pendukung pengembangan pelabuhan terhadap ekonomi wilayah.

UNIVERSITAS

**BOSOWA**





## Daftar Pustaka

Adisasmita, Rahadjo. *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2005.

Kaliky R, M. Yusuf. Pengaruh Pelabuhan penyeberangan Waipirit terhadap perkembangan kabupaten Seram Bagian Barat. 2010. Tidak Di Terbitkan, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa : Makassar

Kramadibrata, Soedjono, ***Perencanaan Pelabuhan***,1985, Ganeca Exact : Bandung

Mao, Erny. Peranan Pelabuhan Fak-Fak Terhadap Peningkatan Ekonomi Wilayah Kabupaten Fak-Fak. 2014 tidak diterbitkan. Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa : Makassar

Miro, Fidel. *Perencanaan Transportasi: untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Penerbit Erlangga, 2005.

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

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

Taridala, Sabrillah. Analisis Fungsi Pelabuhan Laut Nusantara Kendari Kaitannya Terhadap Perekonomian Daerah. 2000. Tidak Di Terbitkan. Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas teknik, Universitas Bosowa : Makassar.

Triatmodjo, Bambang, Perencanaan **Pelabuhan**, 2009, Beta Offset :  
Yogyakarta Undang – Undang Penataan Ruang No 26 Tahun  
2007

Uhra, Ramadan. Peranan Pelabuhan Murhum Terhadap Pengembangan  
Wilayah Kota Bau-Bau. 2014. Tidak di terbitkan. Jurusan  
Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas  
Bosowa : Makassar

Yunus, Hadi Sabari. *Dinamika Wilayah Peri-Urban Determinan Masa Depan  
Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2008.

Zuriati, Pengaruh pelabuhan penyeberangan Bau-Bau Waara terhadap  
perkembangan Transportasi antar moda di kota Bau-Bau. 2007.  
Tidak Di Terbitkan, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota,  
Fakultas Teknik, Universitas Bosowa : Makassar