

**PENGARUH PEMBANGUNAN MAKASSAR NEW PORT
TERHADAP SOSIAL EKONOMI DITINJAU DARI
PERSEPSI MASYARAKAT
(Studi Kasus : Kelurahan Buloa dan Kelurahan Kaluku Bodoa)**

SKRIPSI

Oleh

**NIKEN HARDYANTI PUTRI HARSONO
NIM 45 15 042 023**



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

2020

**PENGARUH PEMBANGUNAN MAKASSAR NEW PORT
TERHADAP SOSIAL EKONOMI DITINJAU DARI PERSEPSI
MASYARAKAT PESISIR**

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Teknik (S.T.)

BOSOWA

Oleh

**NIKEN HARDYANTI PUTRI HARSONO
NIM 45 15 042 023**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK**

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2020

SKRIPSI

**PENGARUH PEMBANGUNAN MAKASSAR NEW PORT TERHADAP
SOSIAL EKONOMI DITINJAU DARI PERSEPSI MASYARAKAT PESISIR**

Disusun dan diajukan oleh

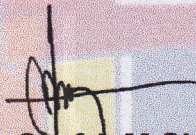
NIKEN HARDYANTI PUTRI HARSONO


NIM 45 15 042 023

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

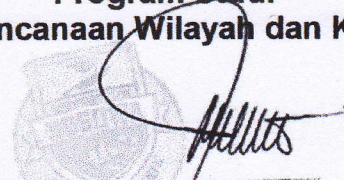

Dr. Ir. Syafri, M.Si
NIDN: 09-050768-04


Jufriadi, ST., M.SP.
NIDN: 09-310168-02

Mengetahui :

Dekan
Fakultas Teknik

Dr. Ridwan, ST., M.Si
NIDN. 09-101271-01

Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota

Dr. Ir. Rudi Latief, M.Si
NIDN: 09-170768-01

HALAMAN PENERIMAAN

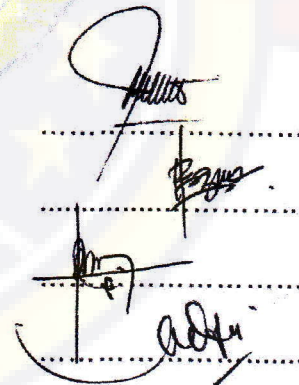
Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, Nomor : A.325/SK/FT/UNIBOS/VIII/2020 Pada Tanggal 26 Agustus 2020 Tentang PANITIA DAN PENGUJI TUGAS AKHIR MAHASISWA JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA, Maka :

Pada Hari/Tanggal : Rabu, 26 Agustus 2020
Skripsi Atas Nama : Niken Hardyanti Putri Harsono
Nomor Pokok : 4515042023

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

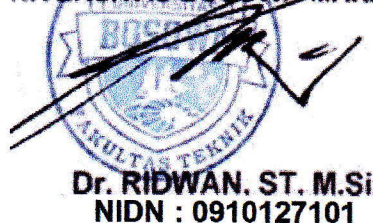
TIM PENGUJI

Ketua : Dr. Ir. Rudi Latief, M.Si
Sekertaris : Rusneni Ruslan, ST., M.Si
Anggota : 1. Dr. Ir. Syafri, M.Si
2. Jufriadi, ST., M.SP



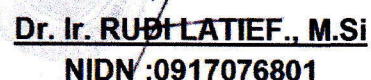
Handwritten signatures of the examiners: Rudi Latief, Rusneni Ruslan, Syafri, and Jufriadi.

DEKAN FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR



Dr. RIDWAN, ST, M.Si
NIDN : 0910127101

KETUA JURUSAN
TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA



Dr. Ir. RUDI LATIEF., M.Si
NIDN : 0917076801

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Mahasiswa : Niken Hardyanti Putri Harsono

Stambuk : 45 15 042 023

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya tulis ini adalah hasil karya saya sendiri, bukan merupakan penggandaan tulisan atau hasil pikiran orang lain. Bila di kemudian hari terjadi atau ditemukan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini merupakan hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar,

Penulis,



Niken Hardyanti Putri Harsono

ABSTRAK

Niken Hardyanti Putri Harsono 2020. *“Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Ditinjau Dari Persepsi Masyarakat”.* Dibimbing oleh **Dr.Ir.Syafri, M.Si** dan **Jufriadi, ST.M.SP**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh pembangunan New Port yang terdiri dari tiga variabel pembangunan jaringan jalan (X1), pembangunan dermaga (X2) dan pembangunan kantor pelabuhan (X3) terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir.

Pengaruh pembangunan Makassar New Port terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir, berdasarkan hasil regresi linear berganda menunjukkan bahwa secara simultan (bersama-sama) yaitu pembangunan Makassar New Port memberikan pengaruh terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir. Sedangkan secara parsial, pembangunan Makassar New Port bahwa terdapat pengaruh dua variabel yaitu pembangunan jaringan jalan dan pembangunan dermaga terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir. Sedangkan variabel pembangunan dermaga tidak mempunyai pengaruh signifikan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan.

Kata Kunci: *Pengaruh Pembangunan, Makassar New Port, Sosial Ekonomi masyarakat pesisir.*

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh,

Puji dan syukur senantiasa penulis panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memeberikan rahmat, nikmat dan hidayah-Nya kepada saya sehingga penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan dengan judul **“Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Ditinjau Dari Persepsi Masyarakat”**.

Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana STRATA SATU (S-1) pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Teknik Universitas Bosowa.

Penulis menyadari telah mengerahkan segala kemampuan dan usaha, namun sebagai manusia biasa yang tak luput dari salah maupun dosa serta ketebatasan pengetahuan yang penulis miliki, masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan dalam tugas akhir ini.

Oleh karenanya, dengan rasa tulus dan dengan kesungguhan hati, penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang Maha Pemberi segalanya atas rahmat, karunia dan kemudahan yang diberikan kepada penulis.

2. Kedua orang tua saya Ayahanda Rudy Harsono dan Ibunda Nurhasma yang sangat luar biasa dalam membesarkan dan mendidik penulis, dan menjadi motivasi terbesar selama penyusunan skripsi. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada keluarga yang sudah senantiasa mendoakan.
3. Bapak **Dr. Ir. Syafri, M.Si** selaku Dosen Pembimbing I yang tak henti-hentinya selalu menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk membimbing serta mengarahkan penulis dalam menyusun skripsi ini dari awal hingga selesai.
4. Bapak **Jufriadi, ST., M.SP** selaku Dosen Pembimbing II sekaligus penasihat akademik yang telah bersedia membimbing dan selalu memberikan arahan penulis dalam penyelesaian skripsi.
5. Bapak **Dr. Ridwan ST, M.Si** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa yang sudah memberikan arahan kebijakan administratif untuk penulis dalam proses penyelesaian tugas akhir.
6. Bapak **Dr. Ir. Rudi Latief, M, Si** selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar yang selalu mendorong saya dan teman-teman agar terus berjalan dan dapat menyelesaikan tugas akhir.
7. Ucapan terima kasih yang tak terhingga khusus kepada seluruh Dosen Prodi Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar yang telah mendidik kami sebagai mahasiswa dan

memberikan ilmu serta pengetahuan yang tak terhingga selama duduk di bangku perkuliahan sejak awal sampai selesai.

8. Seluruh staf tata usaha Fakultas Teknik dan tata usaha Program studi Perencanaan Wilayah dan Kota. Terutama Bapak Yasan jurusan dan Bapak Patta Haji fakultas, terima kasih atas pelayanan dan kemudahan yang telah diberikan kepada penulis selama menuntut ilmu di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa.
9. Teman – teman seangkatan yang senantiasa meluangkan waktunya selama proses penelitian tugas akhir, Andi Akram Taqwa, Yogy Dwi, Iqra, Jemfunsianu, Syahrul, Ade, Giandre, dan terimakasih juga kepada Syahfitri Sari yang senantiasa ikut membantu dan menemani selama proses penelitian. Serta Angdy Rio Vivaldy Nurdin, Anita Karunia dan Agum Wiranto yang senantiasa selalu menyemangati dan menemani selama proses pengerjaan tugas akhir. Teman – teman seperjuangan selama penulisan tugas akhir ini, Ais Pratiwi, Muumin Muuzi, Zulfadly, Fadli Sahnun, Aldy Thamrin, Regita.
10. Teman – teman angkatan 2015 Fakultas Teknik Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota GIS'15 (Generasi Intelektual Spasial) yang selalu mendoakan selama penulisan skripsi ini.
11. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulis baik secara moril maupun materil.

Akhir kata semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa melimpahkan berkah dan Rahmat-Nya kepada mereka yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Skripsi ini, Amin.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarokatuh.

Makassar, Februari 2020



Niken Hardyanti Putri Harsono



BOSOWA

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PERNYATAAN

ABSTRAK

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI v

DAFTAR TABEL xi

DAFTAR GAMBAR xiii

BAB I PENDAHULUAN. 1

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 4

C. Tujuan Penelitian 4

D. Manfaat Penelitian 4

E. Ruang Lingkup Penelitian 5

1. Ruang Lingkup Wilayah Penelitian..... 5

2. Ruang Lingkup Subtansi. 6

F. Sistematika Pembahasan 6

BAB II TINJAUAN PUSTAKA..... 8

A. Definisi Pembangunan..... 8

B. Definisi Infrastruktur..... 12

C. Klasifikasi Infrastruktur..... 13

1. Jenis Infrastruktur Menurut *World Bank*. 13

2. Jenis Infrastruktur Menurut Peraturan Presiden.....	14
D. Infrastruktur Transportasi	14
E. Pelabuhan.....	15
1. Definisi Pelabuhan.....	15
2. Klasifikasi Pelabuhan.	16
3. Pelabuhan Laut.	21
4. Fungsi Pelabuhan.....	24
5. Peran Pelabuhan.....	24
F. Pelabuhan Peti Kemas.	26
G. Kawasan Pesisir.	28
H. Masyarakat Pesisir.....	29
I. Sosial Ekonomi Masyarakat.....	31
J. Penelitian Terhadulu.....	35
K. Kerangka Berpikir Ilmiah.....	37
BAB III METODE PENELITIAN.....	38
A. Lokasi dan Waktu Peneltian.	38
1. Lokasi Peneltian.	38
2. Waktu Peneltian.	38
B. Objek Penelitian.....	38
C. Populasi dan Sampel	39
1. Populasi.....	39
2. Sampel	39
D. Jenis dan Sumber Data.....	41

1. Jenis Data.....	41
2. Sumber Data.	41
E. Teknik Pengumpulan Data.....	42
F. Variabel Penelitian.....	45
G. Metode Analisis Data.....	46
1. Analisis Deskriptif	47
2. Uji Asumsi Klasik.	47
a. Uji Normalitas.....	47
b. Uji Multikolonieritas.....	48
c. Uji Heteroskedastisitas.....	48
d. Uji Autokorelasi.	49
3. Analisis Regresi Linear Berganda	49
4. Uji Hipotesis.....	50
a. Uji Koefisien Determinasi.	50
b. Uji F-Simultan.....	50
c. Uji T-Parsial.....	51
H. Definisi operasional	51
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	53
A. Gambaran Umum Kota Makassar	53
1. Aspek Fisik Dasar	53
a. Letak Geografis.....	53
b. Topografi dan Kemiringan Lereng.....	54
c. Hidrologi.....	55

2. Aspek Kependudukan	57
a. Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk	57
b. Distribusi Penduduk Menurut Jenis Kelamin.....	58
c. Distribusi Penduduk Menurut Kelompok Umur.....	59
d. Laju Pertumbuhan Penduduk.....	60
B. Gambaran Umum Kecamatan Tallo.....	61
1. Letak Geo-Administratif	61
2. Kondisi Topografi.....	62
3. Kondisi Hidrologi.....	62
C. Gambaran Umum Makassar New Port.....	64
1. Tahap Pengembangan Jangka Pendek (2013-2017).	66
2. Tahap Pengembangan Jangka Menengah (2013-2022).....	67
3. Tahap Pengembangan Jangka Panjang.(2013-2032)	67
D. Karakteristik Responden.	71
1. Jenis Kelamin.	71
2. Usia.....	71
3. Tingkat Pendidikan	72
4. Mata Pencaharian.....	72
E. Distribusi Frekuensi.....	73
1. Variabel Pembangunan Jaringan Jalan (X_1)	73
2. Variabel Pembangunan Dermaga (X_2).....	74
3. Variabel Pembangunan Kantor Pelabuhan (X_3).....	74
4. Variabel Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir.....	75

F. Uji Kualitas Data.....	75
1. Uji Validitas.....	75
2. Uji Reliabilitas.....	76
G. Uji Asumsi Klasik.....	77
1. Uji Normalitas.....	78
2. Uji Multikoloniaritas.....	79
3. Uji Heteroskedastisitas.....	80
4. Uji Autokorelasi.....	80
H. Analisis Regresi Linear Berganda.....	81
I. Hasil Uji Hipotesis.....	83
1. Uji Koefisien Determinasi.....	83
2. Uji Simultan (Uji F).....	84
3. Uji Parsial (Uji T).....	85
J. Deskriptif Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat.....	88
1. Pengaruh pembangunan jaringan jalan MNP terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.....	89
2. Pengaruh pembangunan dermaga terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.....	91
3. Pengaruh pembangunan kantor pelabuhan terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.....	92

BAB V PENUTUP

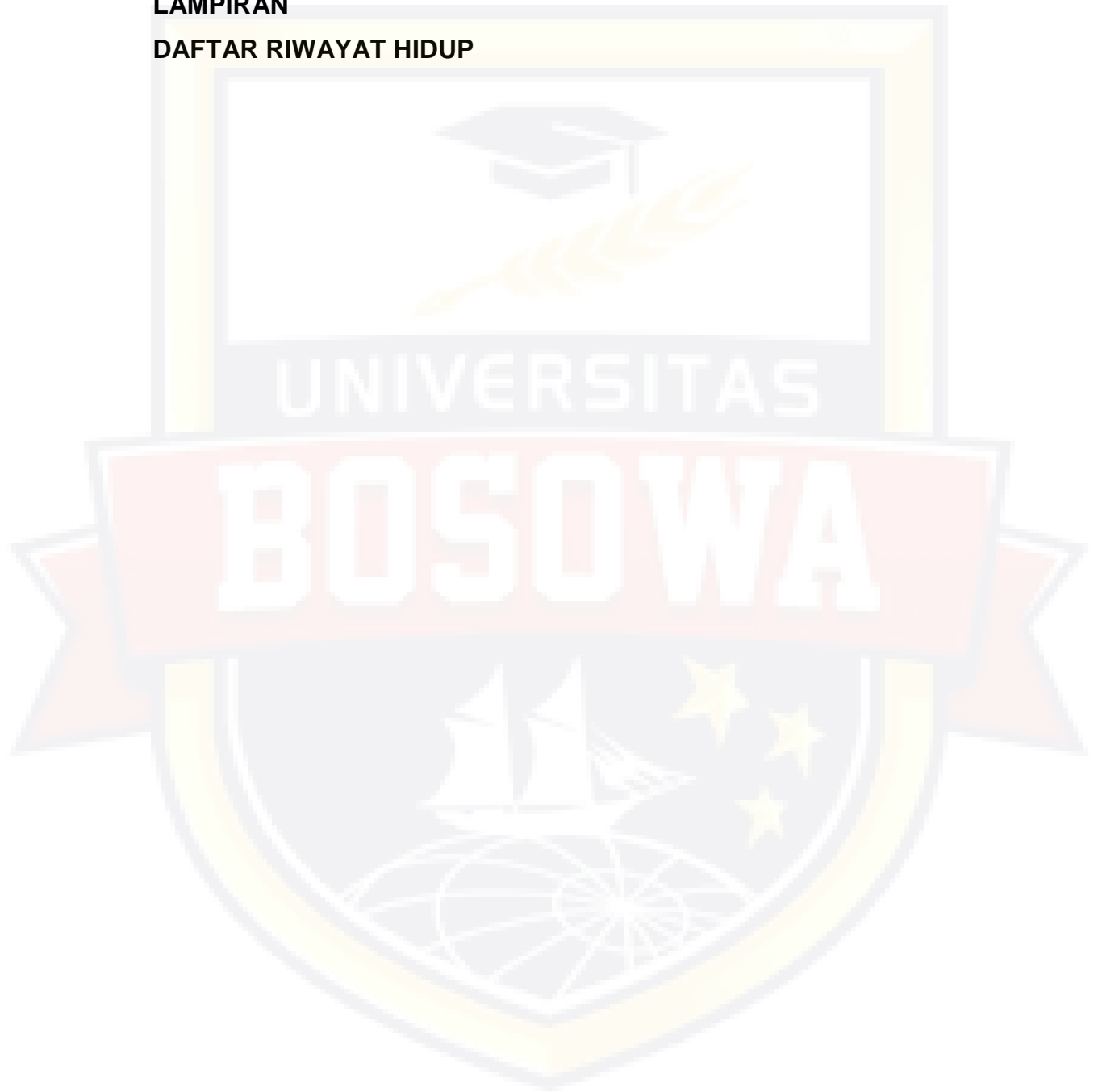
A. Kesimpulan.....	94
--------------------	----

B. Saran..... 95

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1	Penelitian terdahulu	36
Tabel 3. 1	Alternatif Jawaban dengan Skala Likert.....	44
Tabel 3. 2	Variabel penelitian.....	46
Tabel 4. 1	Luas Wilayah Menurut Kecamatan Kota Makassar Tahun 2018	54
Tabel 4.2	Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2018	58
Tabel 4.3	Distribusi Penduduk Menurut Rasio Jenis Kelamin di Kota Makassar Tahun 2018	59
Tabel 4.4	Distribusi Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Makassar Tahun 2018	60
Tabel 4.5	Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2018	61
Tabel 4.6	Kebutuhan Fasilitas Pembangunan Pelabuhan Makassar New Port	68
Tabel 4.7	Karakteristik Responden Menurut Jenis Kelamin.....	71
Tabel 4.8	Karakteristik Responden Menurut Usia.....	72
Tabel 4.9	Karakteristik Responden Menurut Pendidikan.....	72
Tabel 4.10	Mata Pencaharian Responden Sebelum dan Sesudah Pembangunan Makassar New Port.....	73
Tabel 4.11	Persentase Distribusi Frekuensi Variabel Pembangunan Jaringan Jalan.....	73

Tabel 4.12 Persentase Distribusi Frekuensi Variabel Pembangunan Dermaga	74
Tabel 4.13 Persentase Distribusi Frekuensi Variabel Pembangunan Dermaga	74
Tabel 4.14 Persentase Distribusi Frekuensi Variabel Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir	75
Tabel 4.15 Hasil Uji Validitas Variabel Penelitian.....	76
Tabel 4.16 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Penelitian.....	77
Tabel 4.17 Hasil uji Multikoleniaritas.....	79
Tabel 4.18 Hasil uji Heteroskedastisitas	80
Tabel 4.19 Hasil uji Autokorelasi.....	81
Tabel 4.20 Hasil Analisis Regresi Linear Berganda.....	82
Tabel 4.21 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2).....	84
Tabel 4.22 Hasil Uji F-Uji Simultan	85
Tabel 4.23 Hasil Uji T-Uji Parsial	86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Ilmiah	37
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Makassar	56
Gambar 4.2 Peta Orientasi Kecamatan Tallo.....	63
Gambar 4.3 Lokasi Penelitian Makassar New Port.....	65
Gambar 4.4 Peta Orientasi Lokasi Penelitian	69
Gambar 4.5 Peta Deliniasi Penelitian.	70
Gambar 4.6 Hasil Uji Normalitas (Normal P-Plot)	78
Gambar 4.7 Model Pengaruh Variabel.....	86

BOSOWA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan sejatinya merupakan “proses” yang didasari pada proses penggambaran suatu perkembangan, baik berupa proses pertumbuhan (*growth*) maupun perubahan (*change*) dalam kehidupan bermasyarakat, bersosial dan berbudaya. Memperhatikan pembangunan pada masyarakat adalah hal yang baru dalam paradigma pembangunan sekarang (Henry,2013).

Pada umumnya setiap kegiatan pembangunan yang telah terimplementasi, tidak hanya mempengaruhi satu aspek melainkan beberapa aspek sekaligus. Sebagaimana pendapat dari Todaro dan Smith (2006), bahwa pembangunan harus dipandang sebagai suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, intitusi-institusi nasional, disamping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan.

Pembangunan seharusnya merepresentasikan perubahan total suatu masyarakat atau penyesuaian sistem sosial secara keseluruhan tanpa menghiraukan keanekaragaman kebutuhan primer dan kepentingan individual maupun kelompok-kelompok sosial yang

berkaitan untuk memiliki kondisi kehidupan yang lebih baik, material maupun spiritual..

Pembangunan sejatinya akan terus terjadi karena pembangunan itu sendiri merupakan kebutuhan suatu wilayah. Begitu juga Kota Makassar yang termasuk salah satu Kota Metropolitan di Indonesia yang terus menerus melakukan pembangunan kotanya. Kota Makassar sendiri menyebut dirinya sebagai Pintu Gerbang Wilayah Indonesia Timur, sebutan tersebut dinilai sudah tepat mengingat di wilayah ini terdapat sentra-sentra perekonomian, dan juga memegang peranan penting bagi kegiatan ekspor impor, mengingat terdapat pelabuhan serta bandara sebagai tempat transit bagi lalu lintas perdagangan untuk wilayah Indonesia Timur. Kota Makassar juga berperan sebagai pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan, pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintah dan simpul jasa angkutan barang dan penumpang baik darat, laut maupun udara.

Demi mengoptimalkan peran Kota Makassar sebagai simpul jasa angkutan barang dan penumpang, salah satu cara yaitu memaksimalkan pembangunan infrastruktur dengan membangun pelabuhan yang layak dan representatif serta memiliki daya dukung yang tak kalah dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Indonesia. Pentingnya perananan pelabuhan laut dalam pembangunan menurut para ahli yaitu sebagai *port as modern transport mode, port as a spatial*

system in the development process, gateway port concept, port as servant of shipping, port as multiplier.

Salah satu upaya pemerintah Kota Makassar saat ini yaitu mengembangkan Pelabuhan Soekarno-Hatta dengan membangun Makassar *New Port*, yang dilatarbelakangi oleh peran Kota Makassar yang sangat strategis sebagai pelabuhan internasional karena dilalui oleh Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II, serta terletak tegak lurus dengan beberapa negara tujuan ekspor hasil pertanian dan tambang dari Indonesia Timur, yaitu Tiongkok, Jepang, Hongkong dan Korea. Sehingga pengembangan pelabuhan Makassar akan sangat penting untuk mendukung dan menstimulasi kegiatan ekspor impor di Kawasan Timur Indonesia dan mengefisiensikan biaya ekspor yang selama ini dilakukan melalui Tanjung Priok dan Tanjung Perak.

Pembangunan pelabuhan laut tentunya berkaitan dengan kehidupan masyarakat pesisir. Menurut Satria (2009), Sekumpulan masyarakat yang hidup beriringan mendiami wilayah pesisir, membentuk dan mempunyai kebudayaan khas yang bergantung kepada pendayagunaan sumberdaya pesisir disebut masyarakat pesisir, yang tentunya tidak hanya nelayan tetapi juga pembudidaya ikan bahkan pedagang.

Dalam perencanaannya pembangunan Pelabuhan Makassar *New Port* memiliki beberapa tujuan salah satunya untuk meningkatkan

kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan Makassar New Port. Namun fakta di lapangan sering ditemukan konsep pembangunan yang berdampak negatif terhadap ekonomi masyarakat yang memicu marginalitas dan puncaknya tidak jarang menimbulkan konflik sosial. Dari hal tersebut, maka peneliti tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai pengaruh pembangunan Makassar *New Port* terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan dengan judul **“Pengaruh Pembangunan Makassar *New Port* Terhadap Sosial Ekonomi Ditinjau Dari Persepsi Masyarakat”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang pada pembahasan diatas maka rumusan masalah yang dirumuskan yaitu bagaimana pengaruh pembangunan Makassar *New Port* terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian yang dilaksanakan ini, yaitu untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh pembangunan Makassar *New Port* terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di pesisir pelabuhan.

D. Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi beberapa pihak, antara lain:

1. Akademik

Bagi pengembangan Ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota, penelitian ini dapat memberikan hasil pemikiran tentang pembangunan pelabuhan Makassar *New Port* terhadap sosial ekonomi masyarakat di sekitar pelabuhan. Selain itu, penelitian ini dapat menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya.

2. Instansi Pemerintah

Bagi instansi pemerintah Kota Makassar, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan rekomendasi kepada Pemerintah Daerah untuk menetapkan kebijakan terkait pembangunan Makassar *New Port*.

3. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan masyarakat mengenai dampak pembangunan Makassar *New Port* baik dampak secara positif maupun dampak secara negatif terhadap masyarakat sekitar pelabuhan.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Adapun ruang lingkup penelitian ini terdiri atas:

1. Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

Lokasi studi yang menjadi obyek penelitian ini adalah Kelurahan Kaluku Bodoa dan Kelurahan Buloa Kecamatan Tallo, Kota Makassar.

2. Ruang Lingkup Substansi

Ruang Lingkup substansi dalam penelitian ini adalah:

- a. Pembangunan Pelabuhan Makassar New Port terkait dengan pengembangan Jaringan Jalan, pembangunan Dermaga, dan pengembangan kantor Pelabuhan.
- b. Pengaruh pembangunan Pelabuhan Makassar New Port terhadap aspek sosial ekonomi yang meliputi: Kesempatan Kerja, Mata Pencaharian , Tingkat Pendapatan.

F. Sistematika Pembahasan

Penulisan laporan ini dilakukan dengan mengurut data sesuai dengan tingkat kebutuhan dan kegunaan sehingga semua aspek yang dibutuhkan dalam proses selanjutnya terangkum secara sistematis, dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pendahuluan ini menguraikan apa yang menjadi latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian serta sistematika penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi tentang kajian terhadap literatur yang berkaitan dengan tujuan dan sasaran penelitian serta

kerangka pikir. Tinjauan pustaka ini juga berisi landasan teori yang berkaitan dengan tujuan dan sasaran penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini menguraikan tentang metode dalam melakukan penelitian berupa lokasi penelitian, variabel penelitian, teknik pengumpulan data, teknik dalam menganalisis data, populasi dan sampel, jenis dan sumber data serta kerangka pemikiran dalam proses penelitian.

BAB IV DATA DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi pembahasan terkait data pembangunan Makassar *New Port* terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir di Kelurahan Kaluku Bodoa dan Kelurahan Buloa. Analisis terkait data yang didapatkan untuk digunakan dalam mendapatkan solusi.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi hasil dari penelitian dalam bentuk kesimpulan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi Pembangunan

Pembangunan pada hakekatnya adalah suatu proses transformasi masyarakat dari suatu keadaan pada keadaan yang lain yang makin mendekati tata masyarakat yang dicita-citakan dalam proses transformasi itu ada dua hal yang perlu diperhatikan, yaitu keberlanjutan (*continuity*) dan perubahan (*change*), tarikan antara keduanya menimbulkan dinamika dalam perkembangan masyarakat (Djojonegoro,1996). Pengertian pembangunan sendiri seperti yang diungkapkan oleh Portes (1976) mendefinisikan pembangunan (*development*) sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya.

Menurut Chozin *et al.* (2010) pembangunan pada hakekatnya adalah perubahan progresif yang berkelanjutan (*sustainable progressive change*) untuk mempertahankan kepentingan individu maupun komunitas melalui pengembangan, intensifikasi dan penyesuaian terhadap pemanfaatan sumberdaya. Sedangkan secara konseptual, pembangunan adalah segala upaya yang dilakukan secara terencana dalam melakukan perubahan dengan tujuan utama memperbaiki dan meningkatkan taraf hidup masyarakat, meningkatkan kesejahteraan dan meningkatkan kualitas manusia. Perbaikan taraf hidup memerlukan prakondisi yaitu infrastruktur, sarana dan prasarana yang semua ini

dapat memberi pengaruh terhadap peningkatan harkat dan martabat bangsa (Ali 2009). Perubahan yang diupayakan melalui pembangunan bukan semata-mata mencakup aspek-aspek material saja, tetapi seluruh aspek kehidupan, termasuk mental-spiritual dan kemampuan dalam berbagai bidang. Oleh karena itu, masyarakat perlu didorong dan difasilitasi untuk dapat berpartisipasi dalam pembangunan, karena pihak utama yang menerima hasil pembangunan adalah masyarakat itu sendiri.

Pembangunan mempunyai makna yaitu merupakan “proses” pembangunan didasarkan pada proses penggambaran suatu perkembangan baik berupa proses pertumbuhan (*growth*) ataupun perubahan (*change*) dalam kehidupan bermasyarakat dalam kehidupan bersosial dan berbudaya. Kondisi tersebut adalah merupakan kondisi dari kehidupan masyarakat luas (*society*). Memperhatikan pembangunan pada masyarakat adalah hal yang baru dalam paradigma pembangunan sekarang (Henryk, 2013). Pembangunan juga merupakan suatu proses perubahan sosial berencana, karena meliputi berbagai dimensi untuk mengusahakan kemajuan dalam kesejahteraan ekonomi, modernisasi, pembangunan bangsa, wawasan lingkungan dan bahkan peningkatan kualitas manusia untuk memperbaiki kualitas hidupnya.

Menurut Inayatullah (1976) mendefinisikan pembangunan sebagai perubahan menuju pola-pola masyarakat yang lebih baik dengan nilai-nilai kemanusiaan yang memungkinkan suatu masyarakat mempunyai kontrol yang lebih besar terhadap lingkungan dan tujuan politiknya, juga memungkinkan warganya memperoleh *control* yang lebih terhadap diri mereka sendiri. Begitu juga menurut Dissaynake, Pembangunan adalah sebuah proses menuju perubahan sosial yang menarah ke kualitas hidup yang lebih baik dari seluruh ataupun mayoritas masyarakat tanpa merusak lingkungan ataupun budaya/kultur lingkungan mereka dan berusaha melibatkan sebanyak mungkin anggota masyarakat dalam usaha ini, serta membuat mereka menjadi penentu untuk tujuan mereka sendiri.

Pembangunan (*development*) adalah proses perubahan yang mencakup seluruh sistem sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan dan budaya (Alexander 1994). Menurut Portes (1976) mendefinisikan pembangunan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya. Sama halnya dengan Portes, menurut Deddy T. Tikson (2005) bahwa pembangunan nasional dapat pula diartikan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya secara sengaja melalui kebijakan dan strategi menuju arah diinginkan.

Todaro dan Smith (2006) menyimpulkan bahwa pembangunan harus dipandang sebagai suatu proses multidimensional yang mencakup

berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, institusi-institusi nasional, disamping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penangan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan. Pembanguna harus mencerminkan perubahan total suatu masyarakat atau penyesuaian sistem sosial secara keseluruhan, tanpa mengabaikan keragaman kebutuhan dasar dan keinginan individual maupun kelompok-kelompok sosial yang ada didalamnya, untuk bergerak maju menuju suatu kondisi kehidupan yang serba lebih baik, secara material maupun spiritual.

Menurut Gant dalam Suryono (2001:31) tujuan pembangunan ada dua tahap. Pertama, pada hakikatnya pembangunan bertujuan untuk menghapuskan kemiskinan. Apabila tujuan ini sudah mulai dirasakan hasilnya, maka tahap kedua adalah menciptakan kesempatan-kesempatan bagi warganya untuk dapat hidup bahagia dan terpenuhi segala kebutuhannya. Untuk mencapai keberhasilan pembangunan tersebut, maka banyak aspek atau hal-hal yang harus diperhatikan, yang diantaranya adalah keterlibatan masyarakat didalam pembangunan.

Setiadi (1996) mengemukakan bahwa kegiatan pembangunan tidak seluruhnya berpengaruh positif. Pengaruh negatif yang terjadi dapat berupa tekanan terhadap lingkungan berikut sumberdaya alam yang terkandung di dalamnya, disamping kemungkinan terjadinya perubahan

kondisi sosial ekonomi dan budaya masyarakatnya yang terkena pengaruh menuju kondisi yang tidak diharapkan.

Dengan demikian, proses pembangunan terjadi di semua aspek kehidupan masyarakat, ekonomi, sosial, budaya politik yang berlangsung pada level makro (nasional) dan mikro. Makna penting dari pembangunan adalah adanya kemajuan/perbaikan (*progress*), pertumbuhan dan diversifikasi. Sebagaimana dikemukakan oleh para ahli di atas, pembangunan adalah semua proses perubahan yang dilakukan melalui upaya-upaya secara sadar dan terencana (Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah, 2005).

B. Definisi Infrastruktur

Menurut *Macmillan Dictionary of Modern Economics* (1996), Infrastruktur merupakan elemen struktural ekonomi yang memfasilitasi arus barang dan jasa antara pembeli dan penjual. Sedangkan *The Routledge Dictionary of Economics* (1995) memberikan pengertian yang lebih luas yaitu bahwa infrastruktur juga merupakan pelayanan utama dari suatu negara yang membantu kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat sehingga dapat berlangsung melalui penyediaan transportasi dan fasilitas pendukung lainnya. *Larimer* (1994) menyatakan bahwa infrastruktur merupakan pondasi atau rancangan kerja yang mendasari pelayanan pokok, fasilitas dan institusi dimana

bergantung pada pertumbuhan dan pembangunan dari suatu area, komunitas dan sistem.

C. Klasifikasi Infrastruktur

Dalam membedakan jenis-jenis infrastruktur , terdapat beberapa pendapat dalam pengelompokannya:

1. Jenis Infrastruktur Menurut World Bank

Ilmu ekonomi mengatakan bahwa infrastruktur merupakan wujud dari *public capital* (modal fisik) yang terbentuk dari investasi yang dilakukan oleh pemerintah meliputi jalan, jembatan dan sistem saluran pembangunan (*Mankiw, 2006*). Menurut *The World Bank* (1994) membagi infrastruktur menjadi beberapa bagian yaitu :

a. Infrastruktur Ekonomi

Merupakan aset fisik yang diperlukan untuk menunjang aktivitas ekonomi baik dalam produksi maupun konsumsi final, meliputi public utilities (tenaga, telekomunikasi, air minum, sanitasi dan gas), public work (jalan, bendungan, kanal, saluran irigasi dan drainase) serta sektor transportasi (jalan, rel kereta api, pelabuhan, lapangan terbang, dan sebagainya).

b. Infrastruktur Sosial

Merupakan aset yang mendukung kesehatan dan keahlian masyarakat, meliputi pendidikan (sekolah dan perpustakaan),

kesehatan (rumah sakit dan pusat kesehatan), perumahan dan rekreasi (taman, museum, dan lain-lain).

c. **Infrastruktur administrasi/institusi**

Meliputi penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi serta kebudayaan.

2. Jenis Infrastruktur Menurut Peraturan Presiden

Jenis infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial sebagaimana dimaksud pada Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 dibagi menjadi sembilan belas jenis, infrastruktur transportasi, infrastruktur jalan, sumber daya air dan irigasi, air minum, pengelolaan air limbah terpusat, pengelolaan air limbah setempat, pengelolaan persampahan, telekomunikasi dan informatika, ketenagalistrikan, energi terbarukan, konservasi energi, fasilitas perkotaan, fasilitas pendidikan, sarana prasarana olahraga serta seni, infrastruktur kawasan, kesehatan, lembaga pemasyarakatan, perumahan rakyat.

D. Infrastruktur Transportasi

Transportasi merupakan salah satu infrastruktur yang memiliki peran penting dalam mendukung manusia untuk dapat melakukan aktivitasnya adalah infrastruktur transportasi. Infrastruktur transportasi merupakan suatu bentuk pelayanan penyediaan fasilitas transportasi, baik sarana (moda) maupun prasarana (jalan) yang akan memudahkan manusia untuk melakukan pergerakan dalam melakukan aktivitasnya.

E. Pelabuhan

1. Definisi Pelabuhan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 1 Ayat 16 menjelaskan bahwa Pelabuhan merupakan daratan dan/atau perairan yang memiliki batas tertentu yang diperuntukkan sebagai tempat perpidahan intra-dan antar moda transportasi atau kegiatan pemerintah maupun kegiatan lainnya berupa, tempat kapal bongkar muat barang/penumpang bersandar, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan.

Pelabuhan menurut kegiatannya, sebagaimana yang dijelaskan dalam Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tatahan Kepelabuhan Nasional No.KM 53 Tahun 2002 Pasal 6 adalah melayani kegiatan : (a) angkutan laut yang selanjutnya disebut pelabuhan laut; (b) angkutan sungai dan danau yang selanjutnya disebut pelabuhan sungai dan danau; (c) angkutan penyeberangan yang selanjutnya disebut pelabuhan penyeberangan. Selanjutnya pada Pasal 7 dijelaskan peran pelabuhan antara lain merupakan : (a) simpul dalam jaringan transportasi sesuai hirarkinya; (b) pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, nasional, dan internasional; (c) tempat kegiatan alih moda transportasi; (d) penunjang kegiatan

industri dan perdagangan; (e) tempat distribusi, konsolidasi, dan produksi.

Pelabuhan merupakan wilayah perairan yang terlindungi terhadap gelombang laut, fasilitas yang mendukung pengoperasian pelabuhan secara optimal yaitu dermaga yang merupakan tempat dimana kapal dapat melakukan bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat-barang, transit atau biasa disebut gudang laut dan tempat-tempat penyimpanan hasil bongkar muat barang, serta gudang-gudang tempat menyimpan barang dalam waktu yang lebih lama dengan menunggu pengiriman ke daerah yang dituju atau biasa disebut pengapalan (Kastanya, 2013). Sedangkan Pelabuhan adalah Bandar yang dilengkapi dengan bangunan-bangunan untuk pelayanan penumpang dan muatan seperti dermaga, tambatan, dengan segala perlengkapannya (Triadmodjo, 2008:3).

Pelabuhan dibedakan menjadi beberapa macam dilihat dari segi tinjauannya menjadi, segi penyelenggaraannya, pengusahaannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografinya (Kastanya, 2013).

2. Klasifikasi Pelabuhan

Pada dasarnya pelabuhan terdiri dari 2 (dua) jenis yaitu pelabuhan laut dan pelabuhan sungai/danau. Pelabuhan laut memiliki hierarki antara lain pelabuhan utama, pelabuhan

pengumpul, dan pelabuhan pengumpan (pengumpan *regional* dan pengumpan *local*).

Menurut Bambang Triatmodjo (1992) pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam yang tergantung pada sudut tinjauannya, yaitu dari segi penyelenggaraannya, pengusahaannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografisnya.

a. Ditinjau Dari Segi Penyelenggaraannya

1) Pelabuhan Umum

Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut.

2) Pelabuhan Khusus

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

b. Ditinjau Dari Segi Pengusahaannya

1) Pelabuhan Yang Diusahakan

Pelabuhan ini sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, menaik-turunkan penumpang serta kegiatan lainnya.

2) Pelabuhan Yang Tidak Diusahakan

Pelabuhan ini hanya merupakan tempat singgahan kapal, tanpa fasilitas bongkar-muat, beacukai, dan sebagainya.

Pelabuhan ini merupakan pelabuhan kecil yang disubsidi oleh pemerintah, dan dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral Perhubungan Laut.

c. Ditinjau Dari Fungsi Perdagangan Nasional dan Internasional

1) Pelabuhan Laut

Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal berbendera asing. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan utama disuatu daerah yang dilabui kapal-kapal yang membawa barang untuk ekspor/impor secara langsung ke maupun dari luar negeri.

2) Pelabuhan Pantai

Pelabuhan pantai ialah pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri dan oleh karena itu tidak bebas

disinggahi oleh kapal berbendera asing. Kapal asing dapat masuk ke pelabuhan ini dengan meminta izin terlebih dulu.

d. Ditinjau Dari Segi Penggunaannya

1) Pelabuhan Ikan

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

2) Pelabuhan Penumpang

Pelabuhan penumpang digunakan oleh orang-orang yang bepergian dengan menggunakan kapal penumpang. Terminal penumpang dilengkapi dengan stasiun penumpang yang melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang yang bepergian

3) Pelabuhan Campuran

Pada umumnya pencampuran pemakaian ini terbatas untuk penumpang dan barang, sedang untuk keperluan minyak dan ikan biasanya tetap terpisah.

4) Pelabuhan Militer

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

e. Ditinjau Menurut Letak Geografis

1) Pelabuhan Alam

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

2) Pelabuhan Buatan

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

3) Pelabuhan Semi Alam

Pelabuhan ini merupakan campuran dari kedua tipe diatas. Misalnya suatu pelabuhan yang terlindungi oleh lidah pasir dan perlindungan buatan hanya pada alur masuk.

3. Pelabuhan Laut

Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang terbuka untuk jenis perdagangan dalam dan luar negeri. Pelabuhan laut memiliki hierarki antara lain pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, dan pelabuhan pengumpan (pengumpan *regional* dan pengumpan *loca*).

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 53 Tahun 2002 tentang Tatahan Kepelabuhan Nasional, hierarki peran dan fungsi pelabuhan laut terdiri dari: (a) pelabuhan internasional hub merupakan pelabuhan utama primer; (b) pelabuhan internasional merupakan pelabuhan utama sekunder; (c) pelabuhan nasional merupakan pelabuhan utama tersier; (d) pelabuhan regional merupakan pelabuhan pengumpan primer; dan (e) pelabuhan *loca* merupakan pelabuhan pengumpan sekunder.

Penerapan hierarki peran dan fungsi pelabuhan laut, selain menggunakan kriteria teknis juga mempertimbangkan pula hal-hal sebagai berikut : (a) jenis pelabuhan; (b) potensi pelabuhan masa datang; (c) kedekatan lokasi pelabuhan dengan daerah perbatasan; (d) posisi strategis pelabuhan ditinjau dari aspek pertahanan dan keamanan negara; dan (e) lokasi pelabuhan di daerah terpencil 8 yang berpotensi sebagai areal terisolasi. Terbengkalai guna keseimbangan perkembangan wilayah nasional. Dalam PP 61 Tahun 2009 klasifikasi pelabuhan yaitu :

a. Pelabuhan Utama (PU)

Pelabuhan utama adalah 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 pelayaran antar provinsi.

b. Pelabuhan Pengumpul (PP)

Pelabuhan pengumpul adalah 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.

c. Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut 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.

Pemerintah sebagai regulator telah melakukan kebijaksanaan dalam pengembangan jaringan sistem pelayanan angkutan laut dan kepelabuhan yang didasarkan pada 4th *Gate Way Ports System*. Dalam kaitannya dengan dengan hal tersebut diatas, dilakukan penggolongan pelabuhan sebagai berikut :

- *Gate Way Port*; yang terdiri dari pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan dan Ujung Pandang
- *Regional Collector Port*; yang terdiri dari pelabuhan Teluk Bayur, Palembang, Balikpapan, Dumai, Lembar, Pontianak, Cirebon, Panjang, Ambon, Kendari, Lhoksumawe, Sorong, Bitung dan Semarang
- *Trunk Port*; yang dibedakan menjadi dua kategori :
Kategori I; yaitu Banjarmasin, Samarinda, Meneng, Cilacap, Tarakan Donggala, Tenau, Ternate, Krueng Raya, Sibolga, Jayapura dan Batam.
Kategori II; yaitu Kuala Langsa, Sampit, Bena, Pekanbaru, Jambi, Pare-pare, Sinete, Biak, Merauke, Toli-Toli, dan Kalianget.
- *Feeder Port*; merupakan pelabuhan kecil dan perintis yang jumlahnya lebih dari 250 buah diseluruh Indonesia. Pelabuhan ini melayani pelayaran-pelayaran di daerah terpencil. Seperti

Wilayah Barat Sumatera, Nusa Tenggara Barat dan Timur, Maluku dan Irian Jaya (Triatmodjo,2008:5).

4. Fungsi Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No 11 tahun 1983, pelabuhan memiliki beberapa fungsi diantaranya:

Interface, yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua moda/sistem transportasi darat dan laut sehingga pelabuhan harus dapat menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk perpindahan barang/penumpang ke angkutan darat atau sebaliknya. *Link* (mata rantai) yaitu pelabuhan merupakan mata rantai dari sistem transportasi, sehingga pelabuhan sangat mempengaruhi kegiatan transportasi keseluruhan. *Gateway*, yaitu pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang dari suatu negara/daerah, sehingga dapat memegang peranan penting bagi perekonomian suatu negara atau daerah. *Industry Empty*, yaitu perkembangan industri yang berorientasi kepada ekspor dari suatu negara atau daerah.

5. Peran Pelabuhan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Tahun 2009 tentang Kepelabuhan menjelaskan bahwa pelabuhan memiliki peran antara lain:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi
- d. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan
- e. Tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan dan barang
- f. Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

Secara fisik, pelabuhan merupakan kawasan terbangun di wilayah pesisir yang terletak saling berdekatan dari pemukiman penduduk, yang meluas dari pusatnya hingga ke pinggiran kota. Hal ini memberikan gambaran konsentrasi bangunan atau area terbangun yang ada di kota cenderung lebih besar atau lebih padat dibandingkan dengan daerah pinggiran atau daerah pedesaan. Secara sosial, pelabuhan memberikan gambaran sebuah komunitas yang diciptakan pada awalnya untuk meningkatkan produktifitas melalui konsentrasi dan spesialisasi tenaga kerja, kebudayaan dan kegiatan kreatif. Secara ekonomi, pelabuhan memberikan makna fungsi dasar suatu wilayah sebagai tempat menghasilkan penghasilan yang cukup melalui produksi barang dan jasa untuk mendukung kehidupan penduduknya dan untuk kelangsungan pelabuhan itu sendiri. Ekonomi kota berkaitan erat dengan perkembangan wilayah, dimana ekonomi perkotaan yang sehat mampu menyediakan berbagai kebutuhan untuk erluan

pertumbuhan pelabuhan, terutama untuk menerima perkembangan baru yang disebabkan oleh kemajuan dibidang teknologi dan perubahan keadaan (Hendro,2001).

F. Pelabuhan Peti Kemas

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, kegiatan bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan/atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga dilambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan menggunakan truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Kegiatan pelabuhan peti kemas yaitu perpindahan arus barang angkutan darat ke angkutan laut dengan sistem angkutan full container dengan kegiatannya (Morlok, 1985) :

1. Peti Kemas (PK) diangkut oleh angkutan darat (trailer) sampai ke pelabuhan kemudian PK diangkut dengan rubber tyred gantry (RTG) diletakkan di lapangan penumpukan. Dengan menggunakan RTG, Pk tersebut diangkat dan ditata untuk menunggu kapal pengangkutnya.

2. Setelah kapal pengangkut datang dan siap di dermaga, PK dari lapangan penumpukan tadi diangkat dengan RTG diletakkan ke atas head truck (HT) diangkat ke apron dermaga kapal tersebut bersandar.
3. Dengan menggunakan gantry crane, PK diangkat dari HT dan dimasukkan ke kapal.
4. Setelah barang tersebut diangkut ke kapal, kapal meninggalkan dermaga menuju Negara atau daerah yang dituju.

Menurut Triadmodjo(1996) proses bongkar muat peti kemas membutuhkan beberapa fasilitas sebagai berikut :

1. Dermaga, yaitu tambatan yang diperlukan untuk sandar kapal. Mengingat kapal-kapal peti kemas berukuran besar, maka dermaga harus cukup panjang dan dalam. Panjang dermaga antara 250 m dan 350 m, sedang kedalamannya dari 12 m sampai 15 m, yang tergantung pada ukuran kapal.
2. Apron, yaitu daerah diantara tempat penyandaran kapal dengan *Marshaling Yard*, dengan lebar 20-50 meter. Pada apron ini ditempatkan peralatan bongkar muat peti kemas seperti *gantry crane*, rel-rel kereta api dan jalan truk trailer, serta pengoperasian peralatan bongkar muat peti kemas lainnya.
3. *Marshaling yard* (lapangan penumpukan sementara) digunakan untuk menempatkan secara sementara peti kemas yang akan

dimuatkan ke dalam kapal. Luas lapangan kurang lebih 20-30% *container yard*.

4. *Container yard* adalah lapangan penumpukan peti kemas yang berisi muatanfull *container load* (FCL) dan peti kemas kosong yang akan dikapalkan. Cara penumpukan dapat mengurangi luasan *container yard*.
5. *Container freight station* (CFS) adalah gudang yang disediakan untuk barang-barang yang diangkut secara *Less Than Container Load* (LCL).
6. Menara pengawas digunakan untuk melakukan pengawasan di semua tempat dan mengatur serta mengarahkan semua kegiatan di terminal.
7. Bengkel pemeliharaan digunakan untuk memperbaiki peti kemas kosong yang akan dikembalikan.
8. Fasilitas lain seperti sumber tenaga listrik untuk peti kemas khusus berpendingin, suplai bahan bakar, suplai air tawar, penerangan untuk pekerjaan malam hari, peralatan untuk membersihkan peti kemas kosong dan peralatan bongkar muat, listrik tegangan tinggi untuk mengoperasikan kran.

G. Kawasan Pesisir

Menurut UU No.27 tahun 2007, wilayah pesisir telah didefinisikan sebagai wilayah peralihan antara ekosistem daratan dan laut yang

ditentukan oleh 12 mil batas wilayah ke arah perairan dan batas kabupaten/kota ke arah pedalaman. Sedangkan menurut Poernomosidhi (2007) wilayah pesisir merupakan *interface* antara kawasan laut dan darat yang saling mempengaruhi dan dipengaruhi satu sama lainnya, baik secara biogeofisik maupun sosial ekonomi. Wilayah pesisir meliputi bagian darata, baik kering maupun terendam air, yang masih dipengaruhi sifat-sifat laut seperti pasang surut, angin laut dan perembesan air asin; sedangkan ke arah laut, wilayah pesisir mencakup bagian laut yang masih dipengaruhi oleh proses-proses alami yang terjadi di darat seperti sedimentasi dan aliran air tawar, maupun yang disebabkan oleh kegiatan manusia di darat seperti penggundulan hutan dan pencemaran (Poernomosidhi, dalam Supriharyono, 2009 tentang “Konservasi Ekosistem Sumber Daya Hayati di Wilayah Pesisir dan Laut Tropis”).

H. Masyarakat Pesisir

Menurut Koentjaraningrat, masyarakat adalah sekumpulan manusia yang saling bergaul, atau dengan istilah lain saling berinteraksi. Kesatuan hidup manusia yang berinteraksi menurut suatu sistem adat istiadat tertentu bersifat kontinyu dan terikat oleh suatu rasa identitas bersama (Efendy, 2010). Sedangkan menurut Soerdjono Soekanto, masyarakat atau komunitas adalah merujuk pada bagian masyarakat yang bertempat tinggal disuatu wilayah (dalam arti geografi) dengan

batas-batas tertentu dimana yang menjadi dasarnya adalah interaksi yang lebih besar dari anggota-anggotanya dibandingkan dengan penduduk diluar batas wilayahnya. Sedangkan menurut Mac Layer, masyarakat adalah sekelompok manusia yang mendiami teritorial tertentu dan adanya sifat-sifat yang saling tergantung adanya pembagian kerja dan kebudayaan bersama.

Dari berbagai pengertian diatas maka dapat disimpulkan bahwa masyarakat memiliki ciri-ciri sebagai berikut : (1) interaksi diantara sesama anggota masyarakat, (2) menempati wilayah dengan batas-batas tertentu, (3) saling tergantung satu dengan yang lainnya, (4) memiliki adat istiadat tertentu/kebudayaan, (5) memiliki identitas bersama.

Masyarakat pesisir adalah masyarakat yang tinggal dan melakukan aktivitas sosial ekonomi yang berkaitan dengan sumber daya wilayah pesisir dan lautan. Dengan demikian, secara sempit masyarakat pesisir memiliki ketergantungan yang cukup tinggi dengan potensi dan kondisi sumber daya pesisir dan lautan.

Pembangunan pelabuhan laut tentunya bersinggungan dengan kehidupan masyarakat pesisir. Menurut Satria (2009), masyarakat pesisir adalah sekumpulan masyarakat yang hidup bersama-sama mendiami wilayah pesisir membentuk dan memiliki kebudayaan yang khas yang terkait dengan ketergantungannya pada pemanfaatan

sumberdaya pesisir. Masyarakat pesisir tentunya tidak hanya nelayan melainkan juga pembudidaya ikan, pengolah ikan bahkan pedagang ikan. Adapun aspek penting mengenai masyarakat pesisir antara lain :

(a) ciri khas wilayah pesisir, ditinjau dari aspek biofisik wilayah, ruang pesisir dan laut serta sumberdaya yang terkandung didalamnya bersifat khas sehingga adanya intervensi manusia pada wilayah tersebut dapat mengakibatkan perubahan yang signifikan; (b) karakteristik sosial ekonomi masyarakat pesisir, masyarakat pesisir pada umumnya sebagian besar penduduknya bermatapencaharian di sektor pemanfaatan sumberdaya kelautan (*marine resource based*), seperti nelayan, pembudidaya ikan, penambang pasir dan transportasi laut; (c) kondisi lingkungan permukiman masyarakat pesisir, khususnya nelayan masih belum tertata dengan baik dan terkesan kumuh.

Masyarakat yang hidup di kota-kota atau permukiman pesisir memiliki karakteristik secara sosial ekonomis sangat terkait dengan sumber perekonomian dari wilayah laut (Prianto,2005).

I. Sosial Ekonomi Masyarakat

Menurut Sumardi (2011) kondisi sosial ekonomi adalah suatu kedudukan yang diatur secara sosial dan menempatkan seseorang pada posisi tertentu dalam masyarakat, pemberian posisi itu disertai pula dengan seperangkat hak dan kewajiban yang harus dimainkan oleh orang yang membawa status tersebut. Sementara W.S Winke (1991)

menyatakan bahwa pengertian status sosial ekonomi mempunyai makna suatu keadaan yang menunjukkan pada kemampuan finansial keluarga dan perlengkapan material yang dimiliki (Basrowi,2010).

Menurut Melly G.Tan bahwa kedudukan sosial ekonomi mencakup 3 (tiga) faktor yaitu pekerjaan, pendidikan dan penghasilan. Pendapat diatas didukung oleh Mahbud UI Hag dari Bank Dunia bersama dengan James Grant dan *Overseas Development Council* mengatakan bahwa kehidupan sosial ekonomi di titik berastkan pada pelayanan kesehatan, pendidikan, perumahan dan air yang sehat yang didukung oleh pekerjaan yang layak (Melly dalam Susanto,1984).

Teori perubahan sosial sebagai awal mula munculnya teori tentang dampak sosial dan ekonomi. Sebelum membahas dampak sosial dan ekonomi, perubahan sosial sendiri diartikan oleh Wiryohandoyo (2002:1) sebagai suatu bentuk peradaban manusia akibat adanya perubahan alam, biologis, fisik yang terjadi sepanjang kehidupan manusia. Selain itu perubahan sosial yang terjadi menurut Kingslay Davis (dalam Djazifah, 2012:5) merupakan perubahan-perubahan yang terjadi dalam struktur dan fungsi masyarakat. Pendapat lain dinyatakan oleh Selo Soemardjan (dalam Wulansari, 2009:126) bahwa perubahan sosial sebagai segala perubahan-perubahan pada lembaga-lembaga kemasyarakatan dalam suatu masyarakat yang mempengaruhi sistem

sosialnya termasuk didalamnya nilai-nilai, sikap-sikap, dan pola-pola perilaku diantara kelompok-kelompok dalam masyarakat.

Dari penjelasan tentang perubahan sosial, dapat dijelaskan pertama tentang dampak sosial menurut Surto Haryono (dalam Dwi, 2015:21), dampak dibagi menjadi dua yaitu dampak primer dan dampak sekunder. Dampak primer adalah dampak yang langsung dirasakan oleh suatu kegiatan. Sedangkan lebih jelasnya Douglas dkk (dalam Disbudpar Banten, 2013:28) menjelaskan tentang analisis kebijakan dengan beberapa indikator seperti, (1) perubahan sistem sosial, (2) nilai-nilai individu dan kolektif, (3) perilaku hubungan sosial, (4) gaya hidup dan ekspresi mode serta, (5) struktur masyarakat. Sedangkan Fardani (2012:6) menyatakan bahwa dampak sosial adalah sebuah bentuk akibat atau pengaruh yang terjadi karena adanya sesuatu hal. Pengaruh yang dimaksud adalah akibat yang terjadi pada masyarakat, baik karena suatu kejadian itu mempengaruhi masyarakat atau hal lainnya didalam masyarakat.

Perubahan sosial yang terjadi di masyarakat juga menimbulkan pengaruh secara sosial ekonomi yang dijelaskan oleh Stynes (2013:20) dikelompokkan dalam tiga indikator, (1) *direct effect* meliputi penjualan, kesempatan kerja, pendapatan pajak, dan tingkat pendapatan, (2) *indirect effect*, meliputi perubahan tingkat harga, perubahan mutu dan jumlah barang dan jasa, perubahan dalam penyediaan properti dan

variasi pajak, serta perubahan sosial dan lingkungan, (3) *induced effects*, yaitu pengeluaran rumah tangga, dan peningkatan pendapatan.

Menurut Sairinen (2005) salah satu tujuan dari penelitian tentang pengaruh sosial ialah untuk memprediksi atau memperkirakan perubahan yang terjadi di masyarakat sebagai akibat dari dijalankannya suatu proyek serta untuk mengidentifikasi para pemangku kepentingan, pihak-pihak yang diuntungkan atau dirugikan terkait dengan proyek yang dilaksanakan. Perubahan yang terjadi bukan tanpa sebab, Bittne (2013) menyatakan bahwa transformasi sosial ekonomi penduduk di daerah pinggiran terjadi karena pergeseran ideologi dan pola pikir tentang kehidupan pedesaan, meningkatnya ketertarikan terhadap lokasi pedesaan sebagai pusat pemukiman, serta keuntungan lokasi untuk kegiatan non pertanian. Menurut Bittne (2013), transformasi sosial ekonomi ini terlihat dari tenaga kerja, pola ruang serta area terbangun.

Analisis dampak sosial ekonomi bertujuan untuk mengetahui bagaimana sebuah pembangunan dapat mengubah kehidupan penduduk baik penduduk asli maupun pendatang (Edwards,2000). Beberapa indikator yang digunakan untuk menilai pengaruh sosial ekonomi tersebut diantaranya ialah ; (1) perubahan jumlah penduduk, (2) pertumbuhan retail dan perumahan baru, (3) fasilitas umum, (4) pekerjaan dan penghasilan, (5) kualitas dan keindahan lingkungan, (6) *lifestyle/gaya hidup*.

Dalam konteks ekonomi, berdasarkan cakupan atau lingkupnya, dampak pembangunan dapat dibedakan menjadi dampak secara makro dan mikro. Dampak pembangunan terhadap ekonomi secara makro dirasakan dalam jangka waktu panjang melalui indikator – indikator seperti PDRB, tingkat pengangguran, serta indeks harga yang menunjukkan performa ekonomi suatu wilayah. Sedangkan dampak terhadap ekonomi mikro dirasakan secara langsung oleh penduduk khususnya yang beraktivitas disekitar lokasi pembangunan.

J. Penelitian Terdahulu

Adapun dalam penelitian ini merujuk pada penelitian terkait dengan pengaruh pembangunan pelabuhan sebagai berikut:

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No.	Literatur	Kesimpulan	Keterangan
1	Pengaruh Pembangunan Pelabuhan Laut Terhadap Masyarakat Pesisir (Charity Naysa Nasution, 2017)	perubahan pola kerja yang paling menonjol dialami responden terdapat pada perubahan lama melaut dan perubahan sistem distribusi hasil. Perubahan sosial yang dialami responden meliputi perubahan tingkat kesejahteraan, perubahan solidaritas sosial dan perubahan orientasi nilai budaya. Pada pengukuran tingkat kesejahteraan, perubahan paling menonjol terdapat pada tingkat pendapatan responden yang berada pada tingkat rendah.	Analisis regresi linear
2	Dampak Pengembangan Kawasan Pelabuhan Kuala Langsa Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Sekitar (Zulfan, 2008)	Pengembangan kawasan Pelabuhan Kuala Langsa berdampak terhadap kesejahteraan kehidupan masyarakat sekitar yang sangat signifikan dimana pendapatan terwujud dengan tertampungnya tenaga kerja yang didukung oleh faktor keamanan kesehatan dan transportasi.	Analisis deskriptif kualitatif, Analisis statistik deskriptif Uji Wilcoxon Signed-Rank
3	Pengaruh Keberadaan Industri Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi dan Budaya Masyarakat Desa Lagadar Kecamatan Marga Asih Kabupaten Bandung (Imam Nawawi, Yadi Ruyadi, dan Siti, 2013)	Terdapat pengaruh signifikan keberadaan industri terhadap sosial ekonomi, dengan tingkat korelasi yang tinggi dari mata pencaharian, pendapatan, kesehatan dan kepemilikan fasilitas hidup. Sedangkan pendidikan berkorelasi rendah dengan keberadaan industry. Kemudian tidak terdapat pengaruh yang signifikan dari keberadaan industry terhadap kondisi budaya.	Analisis Chi Kuadrat
4	Pengaruh Pembangunan Pelabuhan Perikanan Terhadap Kualitas Aie dan Persepsi Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Helmi Yusuf, 2005)	Pengembangan pelabuhan perikanan berpengaruh terhadap penyerapan tenaga kerja dan tingkat pendapatan masyarakat.	Uji <i>Cononical Analysis</i> dan Uji Korelasi Rank Spearman

K. Kerangka Berpikir Ilmiah



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Ilmiah

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kelurahan Kaluku Bodoa dan Kelurahan Buloa. Kedua kelurahan tersebut merupakan dua dari 15 belas kelurahan yang ada di Kecamatan Tallo, Kota Makassar. Kelurahan Buloa mempunyai luas 0,41 km² sedangkan Kelurahan Kaluku Bodoa mempunyai luas 0,59 km².

2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada bulan Oktober hingga bulan Februari 2020.

B. Objek Penelitian

Objek penelitian merupakan permasalahan yang diteliti. Menurut Sugiyono (2012) objek penelitian adalah suatu atribut dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Objek dalam penelitian ini adalah pengaruh pembangunan Makassar *New Port* terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Menurut I.B. Netra (1974) populasi adalah seluruh individu yang menjadi wilayah penelitian yang akan dikenai generalisasi. Populasi dalam penelitian ini yaitu Masyarakat yang terdapat di wilayah pesisir pada Kelurahan Buloa dan Kaluku Bodoa Kecamatan Tallo.

2. Sampel

Menurut Notoatmojo (2003) sampel adalah sebagian objek yang diambil dari keseluruhan objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi. Dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*. Menurut (Sugiyono, 2001:57) *purposive sampling* merupakan teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Didukung oleh (Margono, 2004:128) yang menyatakan pemilihan sekelompok subjek dalam *purposive sampling* didasari oleh ciri-ciri tertentu yang dipandang mempunyai sangkut paut yang erat dengan ciri-ciri populasi yang sudah diketahui sebelumnya. Dengan kata lain unit sampel yang dihubungi disesuaikan dengan kriteria-kriteria tertentu yang diterapkan berdasarkan tujuan penelitian. Roscoe (1975) yang dikutip Uma Sekaran (2006) memberikan acuan umum untuk menentukan ukuran sampel :

- a. Ukuran sampel lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian
- b. Jika sampel dipecah ke dalam sub sampel (pria/wanita, junior/senior dan sebagainya) ukuran sampel minimum 30 untuk tiap kategori adalah tepat
- c. Dalam penelitian *multivariate* (termasuk analisis regresi berganda) ukuran sampel sebaiknya 10 kali lebih besar dari jumlah variabel dalam penelitian

Tabachnick dan Fidell (1998 : 132) memberi rumus guna menghitung sampel yang dibutuhkan uji regresi, berkaitan dengan jumlah variabel bebas yang digunakan :

$$n > 50 + 8m$$

Keterangan :

n = Jumlah Sampel

m = Jumlah Variabel Bebas

Dalam penelitian ini menggunakan 3 variabel bebas, maka jumlah sampel yang dibutuhkan 74 orang, dimana $50 + (8 \times 3) = 74$ sampel = (dibulatkan) menjadi 100 responden.

Sampel pada penelitian ini sebanyak 100 responden, sesuai dengan yang dikatakan oleh Hair (2006) bahwa regresi linear berganda mempunyai data yang minimal jumlah sampelnya sebanyak 50 responden, akan tetapi sangat disarankan untuk

membulatkan menjadi 100 responden agar lebih memudahkan dalam pengumpulan data penelitian.

D. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

a. Data Kuantitatif

Data kuantitatif adalah data yang berbentuk angka atau numerik yang nantinya dapat diinput kedalam skala pengukuran statistik. Dalam hal ini data kuantitatif yang diperlukan yaitu data terkait pembangunan jaringan jalan, pembangunan dermaga dan pembangunan kantor.

b. Data Kualitatif

Data kualitatif adalah data yang disajikan dalam bentuk kata verbal bukan dalam bentuk angka. Data kuantitatif dalam penelitian ini meliputi kesempatan kerja, mata pencaharian dan tingkat pendapatan.

2. Sumber Data

Sumber data adalah tempat data diperoleh dengan menggunakan metode tertentu baik berupa manusia, artefak ataupun dokumen-dokumen. Berdasarkan sumbernya data dibedakan menjadi dua yaitu :

a. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti dari sumber pertamanya melalui observasi lapangan. Survei ini dilakukan untuk mengetahui kondisi kualitatif objek studi. Jenis data yang dimaksud meliputi wawancara secara langsung terhadap masyarakat maupun pemerintah daerah dengan tujuan untuk memperoleh informasi.

b. Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh secara langsung melalui *Library Research* terutama melalui penelusuran buku-buku, laporan penelitian, naskah ilmiah lainnya dan dari instansi untuk memperoleh data-data terkait studi penelitian. Adapun data yang diperoleh dari instansi berdasarkan penelitian ini yaitu:

- 1) Kantor Dinas Perhubungan
- 2) Kantor Badan Pusat Statistik Kota Makassar
- 3) Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar
- 4) Kantor Makassar *New Port*
- 5) Kantor Kecamatan Tallo Kota Makassar
- 6) Kantor Kelurahan Kaluku Bodoa dan Kelurahan Buloa

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Studi Kepustakaan (*Library Research*)

Kepustakaan yaitu teknik pengumpulan data dan informasi dengan cara membaca atau mengambil literatur, laporan karya tulis ilmiah dan buku dengan maksud untuk menempatkan landasan teoritis mengenai masalah pokok yang sedang di bahas.

2. Studi Lapangan (*Field Research*)

Merupakan teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke obyek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan (Ridwan,2004:104).

- a. Observasi teknik pengumpulan data dengan cara mengamati dan meninjau secara langsung ke lokasi penelitian maupun ke instansi yang diteliti.
- b. Wawancara menurut Soeharto (2008:67) wawancara adalah pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan secara langsung oleh pewawancara (pengumpulan data) kepada responden, dan jawaban-jawaban responden dicatat atau direkam dengan alat perekam. Teknik wawancara dapat digunakan pada responden yang buta huruf atau tidak terbiasa membaca dan menulis, termasuk anak-anak. Wawancara juga dapat dilakukan dengan telepon.
- c. Kuesioner yaitu teknik pengumpulan data dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada

responden atau konsumen. Dalam pengukuran hasil kuesioner terdapat beberapa metode salah satunya yaitu metode Skala Likert. Skala Likert adalah skala yang digunakan untuk mengukur persepsi, sikap, atau pendapat seseorang atau kelompok mengenai sebuah peristiwa atau fenomena sosial. Skala ini merupakan suatu skala psikometrik yang biasa diaplikasikan dalam angket dan paling sering digunakan untuk riset yang berupa survey termasuk dalam penelitian survey deskriptif. Dalam penggunaan skala Likert, terdapat dua bentuk pertanyaan, yaitu bentuk pertanyaan positif untuk mengukur skala positif, dan bentuk pertanyaan negatif untuk mengukur skala negatif. Pertanyaan positif diberi skor 5, 4, 3, 2, dan 1. Dan bentuk jawaban skala Likert antara lain sebagai berikut :

Tabel 3.1 Alternatif Jawaban dengan Skala Likert

Alternatif Jawaban	Bobot Nilai
Sangat Setuju	5
Setuju	4
Kurang Setuju	3
Tidak Setuju	2
Sangat Tidak Setuju	1

Sumber : Sugiyono (2014:94)

Penggunaan skala likert akan memudahkan dalam pengolahan data terkait pengaruh antar variabel penelitian lewat pengelompokan hasil kuesioner.

F. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono 2009:60). Sugiyono (2010:33) mengemukakan bahwa, variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel terikat (dependen)". Variabel bebas merupakan variabel stimulus atau variabel yang dapat mempengaruhi variabel lain.

Variabel bebas merupakan variabel yang diukur, dimanipulasi, atau dipilih oleh peneliti untuk menentukan hubungannya dengan suatu gejala yang diobservasi. Variabel terikat adalah variabel yang memberikan reaksi/respon jika dihubungkan dengan variabel bebas. Menurut Sugiyono (2010:39), variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Adapun variabel dalam penelitian ini sebagai berikut :

Tabel 3.2 Variabel Penelitian

Variabel	Indikator	Pendapat Ahli
X ₁ Pembangunan Jaringan Jalan MNP	<ul style="list-style-type: none"> - Panjang Jalan - Model Kontruksi 	Bambang Triadmodjo, 2009 Fasilitas pada pelabuhan peti kemas berupa dermaga, apron, container yard, bengkel pemeliharaan, apron, Container Freight Station, kantor pelabuhan yang ditunjang dengan jaringan jalan.
X ₂ Pembangunan Dermaga MNP	<ul style="list-style-type: none"> - Lalu lintas pelayaran - Aktivitas bongkar muat barang 	
X ₃ Pembangunan Kantor Pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> - Kapasitas Kantor 	
Y= Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir	<ul style="list-style-type: none"> - Kesempatan Kerja - Mata Pencaharian - Tingkat Pendapatan 	Edward 2000, beberapa indikator yang dapat menilai pengaruh sosial ekonomi yaitu perubahan jumlah penduduk, pertumbuhan retail, pekerjaan dan mata pencarian Stynes, 2013 indikator runtuk mengukur pengaruh sosial ekonomi yaitu perdagangan, kesempatan kerja, tingkat pendapatan, pengeluaran rumah tangga.

G. Metode Analisis Data

Teknik analisis yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah pada penelitian ini adalah metode analisis deskriptif kuantitatif. Nana (Sudjana dan Ibrahim, 1998:64) mengatakan bahwa penelitian deskriptif yaitu penelitian yang dimana peneliti berusaha menggambarkan sebuah peristiwa yang terjadi pada saat ini dan kemudian mendeskripsikannya sesuai kondisi eksisting yang ada. Sedangkan pendekatan kuantitatif adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara mengukur indikator variabel penelitian. Menurut Winarno Surakhmad (1998:139) tujuan pendekatan kuantitatif yaitu untuk mengukur dimensi yang akan diteliti.

Penggunaan metode deskriptif kuantitatif ini mendukung penelitian yang berdasar pada pengamatan sebuah peristiwa yang terjadi saat ini, yang didukung oleh data berupa angka-angka yang memiliki makna. Alat uji analisis data pada penelitian ini menggunakan regresi linear berganda, yang dimana alat uji ini dapat menganalisis berapa besar pengaruh antara variabel dependen dan beberapa variabel independen. Untuk melakukan analisis regresi linear berganda sebelumnya harus dilakukan uji asumsi klasik untuk keabsahan data yang digunakan dalam penelitian.

1. Analisis Deskriptif

Mohammad Ali (1982:120) mengemukakan bahwa metode penelitian deskriptif dapat digunakan untuk menyelesaikan isu atau masalah dari peristiwa yang terjadi pada saat ini. Metode ini dilakukan dengan mengakumulasi data, yang kemudian diklasifikasikan lalu dianalisis sehingga dapat membentuk suatu deskripsi kesimpulan dari suatu peristiwa secara objektif.

2. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah populasi data berdistribusi normal atau tidak. Dalam penelitian ini akan menggunakan uji *One Sample Kolmogorov-Smirnov* dengan menggunakan taraf signifikansi 0,05. Data dinyatakan

berdistribusi normal jika signifikansi lebih besar dari 5% atau 0,05.

b. Uji Multikoleniaritas

Uji multikoleniaritas digunakan untuk menguji apakah metode regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas. Metode pengujian yang biasa digunakan yaitu dengan melihat nilai *Inflation Factor* (VIF) dan *Tolerance* pada model regresi. Jika nilai VIF kurang dari 10 dan *Tolerance* lebih dari 0,10 maka model regresi bebas dari segala gejala multikoleniaritas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan varians residual pada sebuah model regresi dari satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Hal ini dapat dilakukan dengan dua cara yaitu metode grafik dan metode statistik. Dalam penelitian ini menggunakan Uji *Park* dengan meregresikan masing-masing variabel independen dengan nilai logaritma natural absolut residualnya. Jika nilai signifikansi antara variabel bebas dengan absolut residual lebih dari 0,5 maka tidak terjadi masalah heteroskedastisitas.

d. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam suatu model regresi ada korelasi antara kesalahan pada periode t dengan kesalahan periode $t-1$ (sebelumnya). Dalam penelitian ini menggunakan uji *Run Test*.

3. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda yaitu suatu metode yang menganalisa pengaruh antara dua atau lebih variabel, khususnya variabel yang mempunyai hubungan sebab akibat yaitu antara variabel dependen dengan variabel independen (Sugiyono, 2009: 21).

Menurut Sugiyono (2014:277) bahwa analisis regresi linier berganda bermaksud meramalkan bagaimana keadaan (naik turunnya) variabel dependen (kriterium), bila dua atau lebih variabel independen sebagai faktor prediktor dimanipulasi (dinaik turunkan nilainya). Jadi analisis regresi berganda akan dilakukan bila jumlah variabel independennya minimal dua. Menurut Sugiyono (2014:277) persamaan regresi linier berganda yang ditetapkan adalah sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Keterangan :

- Y = Variabel Dependen (Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir)
 a = Koefisien Konstanta

$b_1 b_2 b_n \dots$ = Koefisien Regresi

$X_1 X_2 X_n \dots$ = Variabel Independen

X_1 = Pembangunan Jaringan Jalan

X_2 = Pembangunan Dermaga

X_3 = Pembangunan Kantor Pelabuhan

4. Uji Hipotesis

Menurut Arifin (2017:17), uji hipotesis digunakan untuk menguji kebenaran suatu pernyataan secara statistic dan membuat kesimpulan menerima atau menolak pernyataan tersebut. Pengujian hipotesis ini digunakan untuk membantu dalam pengambilan keputusan suatu hipotesis yang diajukan.

a. Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi digunakan untuk melihat kelayakan penelitian yang dilakukan dengan melihat pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Koefisien determinasi R^2 digunakan untuk mengetahui berapa persen variasi variabel dependen dapat dijelaskan oleh variasi variabel independen.

b. Uji F-Simultan

Uji F bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh simultan (bersama-sama) yang diberikan variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y). Pengujian dilakukan dengan membandingkan nilai F_{hitung} dengan F_{tabel} pada derajat kesalahan 5% dalam arti ($\alpha = 0,005$). Apabila nilai $F_{hitung} \geq$ dari nilai F_{tabel}

maka berarti variabel independen secara bersama-sama memberikan pengaruh terhadap variabel dependen.

c. Uji T-Parsial

Uji T bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh secara parsial (masing-masing) yang diberikan variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y). Pengujian dilakukan dengan membandingkan antara nilai T_{hitung} masing-masing variabel independen dengan nilai T_{tabel} dengan derajat kesalahan 5% dalam arti ($\alpha=0,05$). Apabila nilai $T_{hitung} \geq T_{tabel}$ maka variabel independen memberikan pengaruh terhadap variabel dependen.

H. Definisi Operasional

Definisi operasional diperlukan untuk memberikan pemahaman serta batasan mengenai topik operasional yang akan dilakukan sesuai dengan objek yang diteliti. Beberapa definisi operasional yang penting untuk diuraikan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Pembangunan Pelabuhan Makassar New Port adalah pelabuhan peti kemas yang dibangun untuk memenuhi permintaan jasa angkutan laut di Indonesia bagian Timur. Pembangunan pelabuhan Makassar New Port dalam penelitian ini meliputi pembangunan jaringan jalan, pembangunan dermaga dan pembangunan kantor pelabuhan.

2. Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir dalam penelitian ini mencakup kesempatan kerja, mata pencaharian dan tingkat pendapatan.
3. Masyarakat Pesisir merupakan masyarakat yang tinggal dan melakukan aktivitas sosial ekonomi yang berkaitan dengan sumber daya wilayah pesisir dan lautan yang didominasi oleh nelayan.
4. Kesempatan Kerja adalah peluang kerja baru serta penyerapan tenaga kerja bagi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan Makassar New Port.
5. Mata Pencaharian adalah pekerjaan atau pencaharian utama masyarakat pesisir untuk memenuhi kebutuhannya.
6. Tingkat Pendapatan merupakan data keberagaman pendapatan masyarakat pesisir pada kawasan penelitian.
7. Jaringan Jalan merupakan suatu prasarana transportasi darat yang menghubungkan antar satu titik ke titik yang lain.
8. Dermaga merupakan tempat dimana kapal peti kemas bersandar untuk kegiatan bongkar muar dari dan ke atas kapal.
9. Kantor Pelabuhan merupakan unit di bidang kepelabuhanan yang bertugas untuk melaksanakan pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kota Makassar

1. Aspek Fisik Dasar

a. Letak Geografis

Kota Makassar merupakan salah satu kota yang terdapat di Provinsi Sulawesi Selatan yang memiliki kedudukan sebagai Ibu Kota Provinsi dengan letak geografis antara $119^{\circ} 18' 30,18''$ sampai dengan $119^{\circ}32'31,03''$. BT dan $5^{\circ}.00'. 30,18''$ dan $5^{\circ}14' 6,49''$ LS. Secara administrasi Kota Makassar memiliki batasan wilayah, yaitu :

- Sebelah Utara :Kabupaten Maros
- Sebelah Selatan :Kab. Gowa dan Kab. Takalar
- Sebelah Timur :Kab. Gowa dan Kab. Maros
- Sebelah Barat :Selat Makassar

Kota Makassar memiliki total luas wilayah mencapai $175,77 \text{ km}^2$ yang terdiri dari 15 kecamatan dan 153 kelurahan. Kecamatan Biringkanaya sebagai kecamatan terluas dengan $48,22 \text{ km}^2$ atau 27,43%. Untuk lebih jelasnya pada Tabel 4.1 sebagai berikut:

**Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan
Kota Makassar Tahun 2018**

No.	Kecamatan	Luas (km ²)	Persentase (%)
1	Mariso	1,82	1,04
2	Mamajang	2,25	1,28
3	Tamalate	20,21	11,50
4	Rappocini	9,23	5,25
5	Makassar	2,52	1,43
6	Ujung Pandang	2,63	1,50
7	Wajo	1,99	1,13
8	Bontoala	2,10	1,19
9	Ujung Tanah	4,40	2,50
10	Kep. Singkarang	1,54	0,88
11	Tallo	5,83	3,32
12	Panakkukang	17,05	9,70
13	Manggala	24,17	13,73
14	Biringkanaya	48,22	27,43
15	Tamalanrea	31,85	18,11
Jumlah		175,77	100

Sumber: Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2019

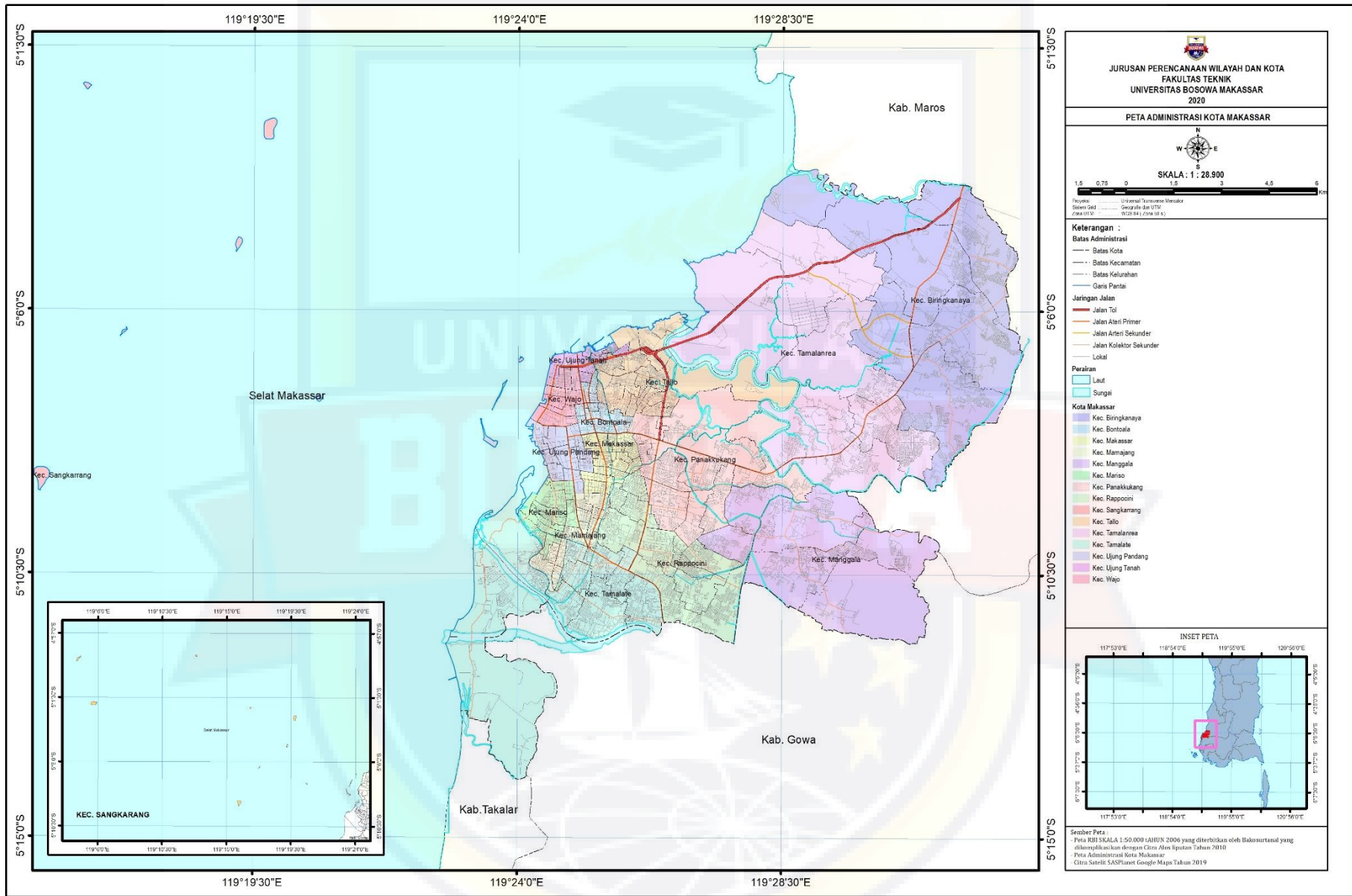
b. Topografi dan Kemiringan Lereng

Secara topografi Kota Makassar dicirikan dengan keadaan dan kondisi, tanah relatif datar, bergelombang, dan berbukit serta berada pada ketinggian 0-25 meter diatas permukaan laut (dpl) dengan tingkat kemiringan lereng (elevasi) 0-15%. Jika dilihat dari klasifikasi kemiringan lereng, sebagian besar berada pada kemiringan 0-5%. Dari hasil penelitian yang ada menunjukkan bahwa untuk kondisi ruang seperti ini Kota Makassar sangat berpotensi untuk pengembangan kegiatan permukiman, perdagangan, jasa, industri, rekreasi, pelabuhan laut dan fasilitas penunjang lainnya.

c. Hidrologi

Kota Makassar adalah kota yang letak dan posisinya berada dekat dengan pantai, membentang sepanjang koridor Barat dan Utara, yang biasa juga dikenal sebagai kota dengan ciri “*waterfront city*”, didalamnya mengalir beberapa sungai yang kesemuanya bermuara ke dalam kota (Sungai Tallo, Jeneberang, Pampang). Sungai Je'neberang misalnya, yang mengalir melintasi wilayah Kabupaten Gowa dan bermuara di bagian Selatan Kota Makassar merupakan sungai dengan kapasitas sedang (debit air 1-2 m³/detik). Sedangkan Sungai Tallo dan Pampang yang bermuara di bagian Utara Makassar adalah sungai dengan kapasitas rendah berdebit kira-kira hanya mencapai 0-5 m³/detik di musim kemarau.

Sebagai kota yang sebagian besar wilayahnya membentang dengan dataran rendah, dimulai dari tepi pantai sebelah Barat dan melebar ke arah Timur sejauh kurang lebih 20 kilometer dan memanjang dari arah Selatan ke arah Utara merupakan koridor-koridor utama kota dalam pengembangan pemukiman, pertokoan, perkantoran, pendidikan dan pusat kegiatan industri di Makassar. Kedepan, dengan segala potensi dan keunggulan yang dimilikinya.



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Makassar

2. Aspek Kependudukan

Aspek kependudukan merupakan faktor yang sangat strategis dalam pembangunan daerah, sehingga data kependudukan sangat diperlukan sebagai bahan penentuan kebijakan maupun perencanaan pembangunan. Dalam konteks yang lebih spesifik, data penduduk beserta deskripsi kecenderungannya sangat berguna dalam mengevaluasi kegiatan yang telah dilaksanakan, yang sedang berjalan, bahkan dalam merencanakan bentuk dan banyaknya kegiatan yang akan dilakukan di masa mendatang.

a. Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk

Pada tahun 2018 jumlah penduduk Kota Makassar sebesar 1,508.154 jiwa dengan tingkat kepadatan penduduk mencapai 8.471 jiwa/km² yang dimana Kecamatan Biringkanaya merupakan Kecamatan yang memiliki jumlah penduduk terbesar yaitu 214.432 jiwa dengan kepadatan mencapai 4.447 jiwa/km². Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada Tabel 4.2. berikut:

Tabel 4.2 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2018

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/km ²)
1	Mariso	60.130	33.038
2	Mamajang	61.338	27.261
3	Tamalate	201.908	9.990
4	Rappocini	168.345	18.239
5	Makassar	85.311	33.854
6	Ujung Pandang	28.883	10.982
7	Wajo	31.297	15.727
8	Bontoala	57.009	27.147
9	Ujung Tanah	35.354	8.035
10	Kep. Sangkarang	14.458	9.388
11	Tallo	140.023	24.018
12	Panakkukang	149.121	8.746
13	Manggala	145.873	6.043
14	Biringkanaya	214.432	4.447
15	Tamalanrea	114.672	3.602
Jumlah		1,508.154	8.580

Sumber: Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2019

b. Distribusi Penduduk Menurut Jenis Kelamin

Distribusi penduduk Kota Makassar berdasarkan jenis kelamin yang paling dominan terdapat di Kecamatan Biringkanaya dengan 107.100 jiwa untuk laki-laki dan perempuan dengan 107.332 jiwa sedangkan untuk distribusi penduduk dengan jumlah yang tidak dominan terdapat di Kep.Sangkarang dengan 7.258 jiwa untuk laki-laki dan perempuan dengan 7.258 jiwa. Dengan rasio tertinggi 102 dan terendah dengan 89. Untuk lebih jelasnya pada Tabel 4.3. berikut:

**Tabel 4.3 Distribusi Penduduk Menurut Rasio Jenis Kelamin
di Kota Makassar Tahun 2018**

No	Kecamatan	Jenis Kelamin		Jumlah	Rasio
		Laki-Laki	Perempuan		
1	Mariso	30.085	29.745	60.130	102
2	Mamajang	30.076	31.262	61.338	96
3	Tamalate	100.320	101.588	201.908	98
4	Rappocini	81.399	86.946	168.345	93
5	Makassar	42.425	42.886	85.311	98
6	Ujung Pandang	13.641	15.242	28.883	89
7	Wajo	15.382	15.915	31.297	96
8	Bontoala	27.810	29.199	57.009	95
9	Ujung Tanah	17.939	17.415	35.354	103
10	Kep. Sangkarang	7.258	7.258	14.458	100
11	Tallo	70.183	69.840	140.023	100
12	Panakkukang	73.756	75.365	149.121	97
13	Manggala	73.267	72.606	145.873	100
14	Biringkanaya	107.100	107.332	214.432	99
15	Tamalanrea	56.068	58.604	114.672	95
Jumlah		746.951	761.203	1,508.154	98

Sumber: Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2019

c. Distribusi Penduduk Menurut Kelompok Umur

Untuk distribusi penduduk menurut kelompok umur yang paling dominan adalah kelompok umur 20-24 dengan jumlah 201.108 jiwa dan yang tidak dominan pada kelompok umur 65+ dengan 25.351 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.4 Distribusi Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Makassar Tahun 2018

No.	Kelompok Umur	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-Laki	Perempuan	
1	0-4	70.610	67.533	138.124
2	5-9	64.664	62.324	126.988
3	10-14	60.188	57.657	117.512
4	15-19	78.470	80.527	159.127
5	20-24	102.900	98.208	201.108
6	25-29	71.689	69.403	141.092
7	30-34	56.889	59.159	116.048
8	35-39	48.939	53.624	102.563
9	40-44	47.753	52.326	100.079
10	45-49	44.033	45.756	89.789
11	50-54	34.342	34.390	68.732
12	55-59	25.351	27.623	52.974
13	60-64	17.298	19.277	36.575
14	65+	11.402	13.949	25.351
Jumlah		734.528	741.756	1.476.062

Sumber: Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2019

d. Laju Pertumbuhan

Perkembangan penduduk Kota Makassar setiap tahunnya terus mengalami peningkatan yang dimana jumlah penduduk tiga tahun terakhir tepatnya tahun 2016 jumlah penduduk Kota Makassar adalah sebesar 1.449.401 jiwa dan pada tahun 2018 mengalami peningkatan sebesar 39.610 jiwa sehingga jumlah penduduk Kota Makassar pada tahun 2018 adalah sebesar 1,508.154 jiwa. Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada Tabel 4.5. berikut:

**Tabel 4.5 Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut
Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2018**

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk			Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun (%)	
		2016	2017	2018	2016-2017	2017-2018
1.	Mariso	59.292	59.721	60.130	0,72	0,68
2.	Mamajang	61.007	61.186	61.338	0,29	0,25
3.	Tamalate	194.493	198.210	201.908	1,91	1,87
4.	Rappocini	164.563	166.480	168.345	1,16	1,12
5.	Makassar	84.758	85.052	85.311	0,35	0,30
6.	Ujung Pandang	28.497	28.696	28.883	0,70	0,65
7.	Wajo	30.933	31.121	31.297	0,61	0,57
8.	Bontoala	56.536	56.784	57.009	0,44	0,40
9.	Ujung Tanah	49.223	49.528	35.354	0,62	0,57
10.	Kep. Sangkarang	-	-	14.458	-	0,58
11.	Tallo	139.167	139.624	140.023	0,33	0,29
12.	Panakkukang	147.783	148.482	149.121	0,46	0,43
13.	Manggala	138.659	142.252	145.873	2,59	2,55
14.	Biringkanaya	202.520	208.436	214.432	2,92	2,88
15.	Tamalanrea	112.170	113.439	114.672	1,13	1,09
Jumlah		1.469.601	1.489.011	1.508.154	1,32	1,29

Sumber: Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2019

B. Gambaran Umum Kecamatan Tallo

1. Gambaran Umum Kecamatan Tallo

Kecamatan Tallo merupakan salahsatu dari 14 Kecamatan yang berada di Kota Makassar yang terletak di pusat kota Ibu Kota Propinsi Sulawesi Selatan. Posisi geografis terletak antara 199° 24"17'38 Bujur Timur dan 5° 8"6'9' Lintang Selatan dengan batasan administrasinya meliputi:

- Sebelah Utara :Selat Makassar
- Sebelah Timur :Kecamatan Tamalanrea
- Sebelah Selatan :Kecamatan Bontoala dan Kecamatan Panakukang

- Sebelah Barat :Kecamatan Bontoala dan Kecamatan Ujung Tanah

Kecamatan Tallo terdiri dari 15 kelurahan dengan luas wilayah 5,83 km², juga memiliki wilayah pesisir yang dimana sebanyak 3 kelurahan di Kecamatan Tallo merupakan daerah pantai dan 12 kelurahan lainnya merupakan daerah bukan pantai.

2. Kondisi Topografi

Adapun kondisi topografi yang terdapat di Kecamatan Tallo yaitu terdiri dari 100 % daerah datar, 0 % daerah berbukit, dengan rata-rata ketinggian wilayah 2 meter dari permukaan air laut.

3. Kondisi Hidrologi

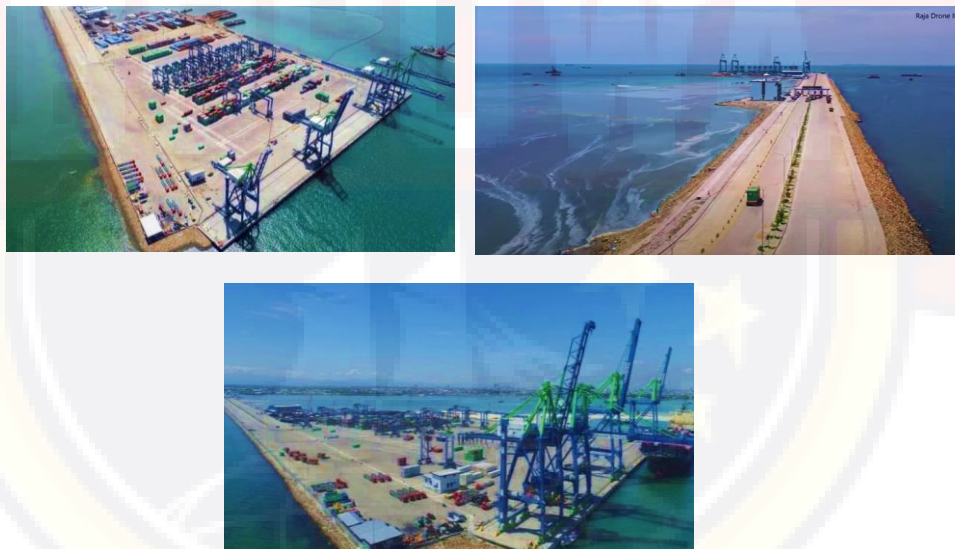
Pada Kecamatan Tallo sumber air yang digunakan yaitu berupa air yang berasal dari PDAM dan menggunakan sumur bor. Pada umumnya jenis air yang terdapat di Kecamatan Tallo dapat diklasifikasikan menjadi dua jenis yaitu sumur gali, sumur pompa dan air sungai. Di Kecamatan Tallo juga terdapat daerah genangan air permukaan dan daerah periodik hal ini diakibat karena wilayah Kecamatan Tallo merupakan daerah dataran rendah yang menyebabkan air hujan mudah tergenang pada lahan-lahan kosong (*OpenSpace*).

C. Gambaran Umum Makassar New Port

Makassar New Port secara administratif berada di wilayah Laut Utara Makassar, lebih tepatnya yaitu di Kelurahan Kalukubodoa dan Buloa. Makassar New Port merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) di Kawasan Indonesia Timur, latar belakang dilakukannya pembangunan pelabuhan Makassar New Port lantaran pelabuhan yang ada saat ini yakni Pelabuhan Soekarno-Hatta diproyeksi tak bisa menampung lagi muatan ditahun kedepannya. Adanya pelabuhan Makassar *New Port* ini diharapkan menjadi hub untuk Indonesia dibagian timur, sehingga pengiriman barang tak perlu lagi melalui Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta atau Tanjung Perak Surabaya.

Makassar *New Port* yang terletak di Kecamatan Tallo, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. Secara geografis, Makassar New Port terletak di antara $119^{\circ}23'40''$ BT dan $119^{\circ}26'30''$ BT serta $05^{\circ}05'30''$ LS dan $05^{\circ}06'45''$ LS. Secara administratif, pelabuhan yang ditargetkan akan mulai beroperasi pada tahun 2019 ini berbatasan dengan perairan laut di sebelah selatan, utara, dan barat, serta PT Industri Kapal Indonesia (Persero) disebelah timur. Dalam jalur pelayaran internasional, lokasi Makassar *New Port* sangatlah strategis. Pelabuhan yang nantinya akan memiliki jalur transportasi terintegrasi ini berada di jalur pelayaran Australian Indonesia Development Area (AIDA) dan Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippina East Asian Growth Area (BIMP

EAGA) serta untuk jalur Asia Pasifik. Rencana pengembangan Makassar New Port dibagi kedalam beberapa tahapan, dengan fase 1A dimulai pada tahun 2015 yang nantinya memiliki panjang dermaga 320m dengan luas 22 Ha. Pada Tahap II (tahap akhir) ditargetkan akan selesai pada tahun 2032. Pada tahap I, kegiatan pengembangan pelabuhan akan difokuskan pada pembangunan fasilitas pelabuhan, fasilitas umum dan jalan akses. Selanjutnya, pada tahap II, kegiatan pengembangan akan difokuskan untuk pembangunan kawasan industry dan kawasan bisnis. Pelabuhan ini direncanakan memiliki dermaga total sepanjang 2184 meter dan luas lapangan penumpukan 106 Ha.



Gambar 4.3 Lokasi Penelitian Makassar New Port

1. Tahap Pengembangan Jangka Pendek (2013-2017)

Pada tahun 2017 di prediksi akan terjadi kongesti pada kapasitas terminal peti kemas di pangkalan Hatta. Maka dari itu perlu adanya penyediaan lahan baru untuk menyelesaikan permasalahan tersebut. Pada periode pengembangan jangka pendek ini dimulai dengan melakukan reklamasi seluas 46 ha dengan tujuan untuk pembangunan terminal peti kemas dengan kapasitas mencapai 1.030.000 TEU's per tahun yang dilakukan secara bertahap. Menurut perkiraan/ proyeksi peti kemas pelabuhan Makassar pada tahun 2017 adalah sebesar 820.000 TEU's, sebanyak 500.000 TEU's ditampung di pangkalan Hatta dan selebihnya dibutuhkan lahan terminal peti kemas baru (Makassar New Port) yakni seluas 15 ha (320.000 TEU's), selanjutnya pada tahun 2022 dibutuhkan lahan Makassar New Port seluas total 35 ha, dan pada tahun 2024 dibutuhkan lahan seluas 46 ha. Sehingga dengan demikian maka fasilitas yang disiapkan pada periode 2013-2017 ini diharapkan dapat memenuhi perkiraan kebutuhan hingga tahun 2024.

Di lokasi Makassar New Port dibangun fasilitas 3 dermaga dengan panjang total 750 m yang dibangun secara bertahap sesuai kebutuhan dan pekerjaan pengerukan di depan dermaga hingga kedalaman -14m LWS pada area kolam sandar dan kolam pelabuhan seluas 36 ha. Pada tahapan ini juga dilakukan

pembangunan *Container Yard* atau lapangan penumpukan peti kemas, jalan akses menuju lokasi serta fasilitas penunjang lainnya yang sekiranya diperlukan untuk pengoperasian terminal peti kemas.

Lalu penyediaan alat lainnya juga akan dilakukan yaitu berupa RTG sebanyak 6 unit , 3 unit reach stacker, headtruck sebanyak 32 unit, *quay crane / gantry crane* sebanyak 4 unit, chassis 40 unit, dan forklift sebanyak 3 unit.

2. Tahap Pengembangan Jangka Menengah (2013-2022)

Penambahan reklamasi lahan area terminal peti kemas seluas 30 ha yang diperuntukkan untuk pembangunan fasilitas penunjang berupa lapangan peti kemas, dermaga dengan panjang 250 meter dengan kedalaman -14 m LWS, kolam pelabuhan seluas 26 ha serta fasilitas penunjang lainnya. Pembangunan fasilitas tersebut ditujukan untuk pemenuhan pelayanan bongkar muat peti kemas, yang di proyeksikan sampai tahun 2027.

3. Tahap Pengembangan Jangka Panjang (2013-2032)

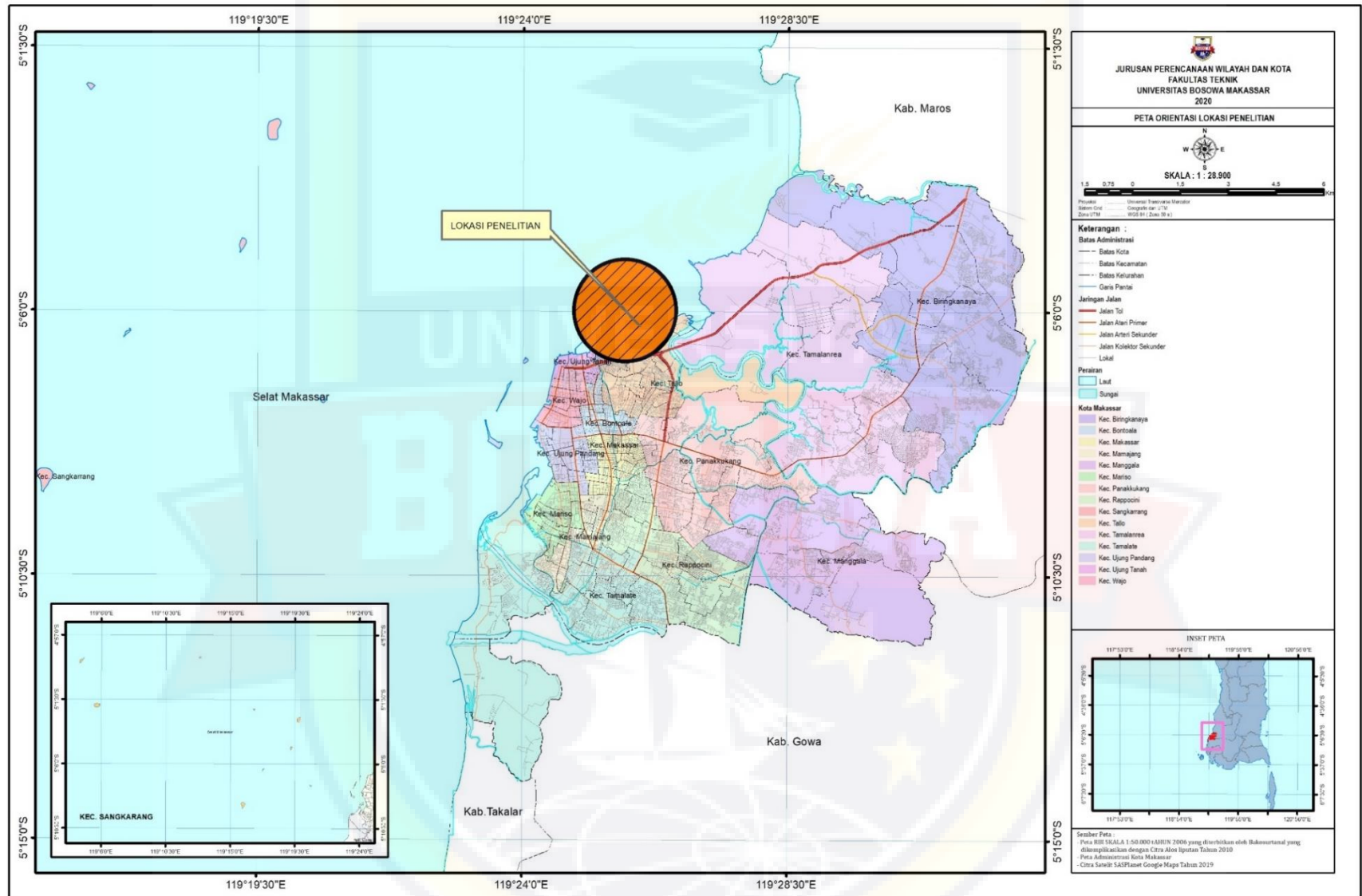
Penambahan lahan area yang akan direklamasi seluas 30,8 ha yang akan digunakan untuk pembangunan fasilitas penunjang terminal peti kemas seperti, 4 dermaga peti kemas sepanjang 3x250 meter. Lalu penambahan lahan seluas 5,8 ha yang akan digunakan untuk pembangunan terminal Ro-ro. Pembangunan pada tahap ini

dimaksudkan untuk mempersiapkan kapasitas lapangan peti kemas yang diproyeksi sampai tahun 2032.

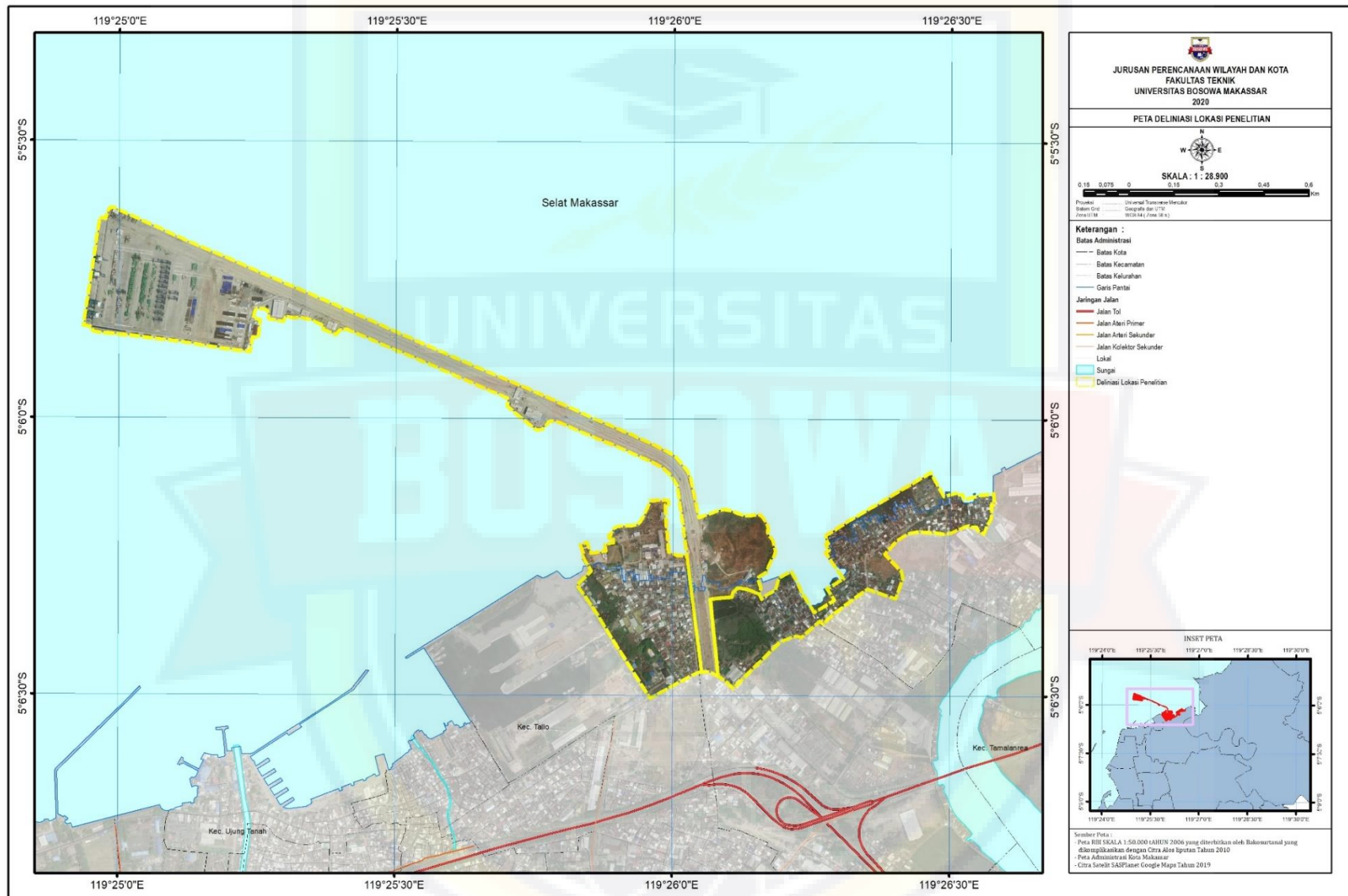
Tabel 4.6 Kebutuhan Fasilitas Pengembangan Pelabuhan Makassar New Port

No	Fasilitas	Satuan	Tahap Pengembangan		
			Jangka Pendek (Tahap 1)	Jangka Menengah (Tahap 2)	Jangka Panjang (Tahap 3)
			2013-2017	2013-2022	2013-2032
1	Lahan Terminal Peti Kemas	Ha	46	76	106
2	Dermaga Peti Kemas	Tambatan	3x250m	4x250m	7x250m 1x184m
3	Dermaga Ro-ro	Tambatan			309m
4	Breakwater	m	2,362	2,362	2,362
5	Lahan Terminal RO-ro	Ha			5.8
6	Pengerukan sampai kedalaman -14m	Ha	36	62	89
7	Kantor Operasional Peti Kemas	m2	1,000	2,000	2,000
8	Area CFS	m2	2,200	2,200	2,200
9	Jembatan Layang	m	1,700	1,700	1,700
10	Jalan Akses Darat	m2	41,400	41,400	41,400
11	Area Parkir Truck CFS	m2	12,000	12,000	12,000
12	Jalan Lingkungan	m2	210,000	210,000	210,000
13	Bengkel	Unit	1	1	1
14	Gerbang	Unit	1	1	1
15	Area Fasilitas Penunjang	m2	5,000	5,000	5,000

Sumber: Rencana Induk Pelabuhan Makassar Provinsi Sulawesi Selatan



Gambar 4.4 Peta Orientasi Penelitian



Gambar 4.5 Peta Deliniasi Lokasi Penelitian

D. Karakteristik Responden

Jumlah responden dalam penelitian ini adalah sebanyak 100 responden. Penelitian ini membahas mengenai pengaruh Pembangunan Makassar New Port terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir yang didalamnya terdapat variabel independen yaitu pembangunan jaringan jalan (X1), pembangunan dermaga (X2), dan pembangunan kantor pelabuhan (X3). Adapun variabel dependen yaitu sosial ekonomi masyarakat pesisir (Y). Adapun karakteristik responden dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Jenis Kelamin

Dalam penelitian ini mayoritas responden adalah yang berjenis kelamin laki – laki sebanyak 72 jiwa responden dengan persentase 72%, sedangkan yang berjenis kelamin perempuan berjumlah 28 jiwa responden dengan persentase 28%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.7 sebagai berikut:

Tabel 4. 7 Karakteristik Responden Menurut Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase (%)
Laki – laki	72	72
Perempuan	28	28
Total		100%

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

2. Usia

Dalam penelitian ini, responden yang paling dominan adalah yang berusia 31-40 tahun sebanyak 43 jiwa responden dengan persentase 43%, dan yang jumlah yang paling sedikit yaitu usia >50

tahun sebanyak 14 jiwa responden dengan persentase 14%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.8 sebagai berikut:

Tabel 4.8 Karakteristik Responden Menurut Usia

Usia	Jumlah	Persentase (%)
19-30 tahun	15	15
31-40 tahun	43	43
41-50 tahun	28	28
>50 tahun	14	14
Total	100	100

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

3. Tingkat Pendidikan

Dalam penelitian ini, responden yang paling dominan adalah yang berpendidikan SD/Sederajat sebanyak 46 jiwa responden dengan persentase 46%, dan yang jumlah yang paling sedikit yaitu berpendidikan Perguruan Tinggi sebanyak 2 jiwa responden dengan persentase 2%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.9 sebagai berikut:

Tabel 4.9 Tingkat Pendidikan Masyarakat Pesisir

No.	Pendidikan	Jumlah	%
1	Tidak Sekolah	22	22
2	SD/Sederajat	46	46
3	SMP/Sederajat	20	20
4	SMA/Sederajat	10	10
5	Perguruan Tinggi	2	2
	Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

4. Mata Pencaharian

Masyarakat pesisir di sekitar Makassar New Port memiliki mata pencaharian yang didominasi oleh nelayan, adapun jenis mata pencaharian yang lain yaitu pedagang, penyedia jasa, karyawan

swasta dan lain-lain. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4.10 Mata Pencaharian Responden Sebelum dan Sesudah Pembangunan Makassar New Port

Mata Pencaharian	Jumlah				Perubahan Mata Pencaharian (%)
	Sebelum	%	Sesudah	%	
Nelayan	68	68	21	21	47
Buruh Kasar	4	4	20	20	16
Pedagang	3	3	24	24	21
Penyedia Jasa	1	1	4	4	3
Karyawan	6	6	6	6	0
Ibu Rumah Tangga	18	18	5	5	13
Tidak Menetap	0	0	20	20	20
Jumlah	100	100	100	100	

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

E. Distribusi Frekuensi

Distribusi frekuensi merupakan uraian atau ringkasan yang dapat dibuat dalam bentuk tabel yang menunjukkan sebaran data observasi.

1. Variabel Pembangunan Jaringan Jalan (X₁)

Data terkait hasil olahan kuesioner yang menunjukkan jawaban responden terhadap pernyataan variabel independen jaringan jalan, terkait yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.11 Persentase Distribusi Frekuensi Variabel Pembangunan Jaringan Jalan

No. Pernyataan	Sangat Tidak Setuju (STS)		Tidak Setuju (TS)		Kurang Setuju (KS)		Setuju (S)		Sangat Setuju (SS)		Total	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1	1	1	11	11	49	49	31	49	8	8	100	100
2	4	4	46	46	36	36	7	36	7	7	100	100
3	0	0	5	5	15	15	51	15	29	29	100	100
4	1	1	8	8	30	30	51	30	10	10	100	100
5	0	0	7	7	50	50	34	50	9	9	100	100
6	0	0	6	6	22	22	53	22	19	19	100	100

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

2. Variabel Pembangunan Dermaga (X₂)

Data terkait hasil olahan kuesioner yang menunjukkan jawaban responden terhadap pernyataan variabel independen dermaga, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.12 Persentase Distribusi Frekuensi Variabel Pembangunan Dermaga

No. Pernyataan	Sangat Tidak Setuju (STS)		Tidak Setuju (TS)		Kurang Setuju (KS)		Setuju (S)		Sangat Setuju (SS)		Total	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1	0	0	49	49	41	41	3	3	7	7	100	100
2	0	0	14	14	62	62	17	17	7	7	100	100
3	0	0	4	4	65	65	30	30	1	1	100	100
4	0	0	8	8	73	73	16	16	3	3	100	100
5	3	3	45	45	42	42	5	5	5	5	100	100
6	0	0	4	4	34	34	55	55	7	7	100	100

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

3. Variabel Pembangunan Kantor Pelabuhan (X₃)

Data terkait hasil olahan kuesioner yang menunjukkan jawaban responden terhadap pernyataan variabel independen kantor pelabuhan, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.13 Persentase Distribusi Frekuensi Variabel Pembangunan Dermaga

No. Pernyataan	Sangat Tidak Setuju (STS)		Tidak Setuju (TS)		Kurang Setuju (KS)		Setuju (S)		Sangat Setuju (SS)		Total	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1	1	1	41	41	41	41	13	13	4	4	100	100
2	0	0	13	13	75	75	7	7	5	5	100	100
3	0	0	6	6	81	81	7	7	6	6	100	100
4	0	0	9	9	36	36	45	45	10	10	100	100
5	0	0	14	14	43	43	36	36	7	7	100	100

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

4. Variabel Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir

Data terkait hasil olahan kuesioner yang menunjukkan jawaban responden terhadap pernyataan variabel dependen sosial ekonomi masyarakat pesisir, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.14 Persentase Distribusi Frekuensi Variabel Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir

No. Pernyataan	Sangat Tidak Setuju (STS)		Tidak Setuju (TS)		Kurang Setuju (KS)		Setuju (S)		Sangat Setuju (SS)		Total	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1	1	1	6	6	56	56	29	29	8	8	100	100
2	0	0	4	4	10	10	62	62	24	24	100	100
3	0	0	2	2	13	13	75	75	10	10	100	100
4	0	0	3	3	37	37	54	54	6	6	100	100

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

F. Uji Kualitas Data

Uji kualitas data bertujuan untuk mengetahui konsistensi dan akurasi data yang dikumpulkan. Uji kualitas data yang dihasilkan dari penggunaan instrumen penelitian dapat dianalisis dengan menggunakan uji validitas dan uji reliabilitas:

1. Uji Validitas

Uji Validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner (Ghozali, 2009). Untuk mengetahui pernyataan dari kuesioner valid atau tidak dengan melihat nilai *Corrected Item Total Correlation*. Apabila setiap pernyataan mempunyai r hitung > dari r tabel maka dapat dikatakan valid.

Dalam penelitian ini jumlah sampel sebanyak 100 responden dan besarnya df dapat dihitung dengan $100-2 = 98$. Jika nilai $df = 98$ dan

alpha= 0,05 maka r tabel= 0,1966. Maka setiap pernyataan yang valid mempunyai r hitung lebih besar dari 0,1966. Adapun hasil uji validitas dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 4.14 sebagai berikut :

Tabel 4.15 Hasil Uji Validitas Variabel Penelitian

Variabel	Pernyataan	R Hitung	R Tabel	Keterangan
Pembangunan Jaringan Jalan	X1.1	0,770	0,1966	Valid
	X1.2	0,693	0,1966	Valid
	X1.3	0,554	0,1966	Valid
	X1.4	0,846	0,1966	Valid
	X1.5	0,640	0,1966	Valid
	X1.6	0,731	0,1966	Valid
Pembangunan Dermaga	X2.1	0,797	0,1966	Valid
	X2.2	0,785	0,1966	Valid
	X2.3	0,360	0,1966	Valid
	X2.4	0,722	0,1966	Valid
	X2.5	0,785	0,1966	Valid
	X2.6	0,560	0,1966	Valid
Pembangunan Kantor Pelabuhan	X3.1	0,762	0,1966	Valid
	X3.2	0,823	0,1966	Valid
	X3.3	0,804	0,1966	Valid
	X3.4	0,748	0,1966	Valid
	X3.5	0,767	0,1966	Valid
Sosial Ekonomi Masyarakat	Y.1	0,713	0,1966	Valid
	Y.2	0,722	0,1966	Valid
	Y.3	0,830	0,1966	Valid
	Y.4	0,811	0,1966	Valid

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Tabel 4.15 Menunjukkan bahwa seluruh pernyataan memiliki nilai koefisien korelasi positif dan lebih besar daripada R-tabel. Hal ini berarti bahwa data yang diperoleh telah valid dan dapat dilakukan pengujian data lebih lanjut.

2. Uji Reliabilitas

Menurut Masri Singarimbun, uji reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya atau dapat

diandalkan. Suatu instrumen dianggap reliabel apabila instrumen tersebut dapat diandalkan atau dipercaya sebagai alat ukur data penelitian (Fred. N Kerlinger, 1973). Uji reliabilitas data dilakukan dengan menggunakan metode *Alpha Cronbach* yang berarti suatu instrumen dikatakan reliabel bila memiliki koefisien keandalan reliabilitas sebesar 0,60 atau lebih. Hasil pengujian reliabilitas data dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.16 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Penelitian

No.	Variabel	Cronbach'Alpha	Keterangan
1	Pembangunan Jaringan Jalan	0,798	Reliabel
2	Pembangunan Dermaga	0,766	Reliabel
3	Pembangunan Kantor Pelabuhan	0,829	Reliabel
4	Sosial Ekonomi Masyarakat	0,753	Reliabel

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Tabel diatas menunjukkan bahwa semua variabel memiliki nilai *Cronbach Alpha* lebih besar dari 0,60 sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen dari kuesioner yang digunakan untuk menjelaskan variabel pembangunan Makassar New Port dan sosial ekonomi masyarakat pesisir dinyatakan handal atau dapat dipercaya sebagai alat ukur variabel.

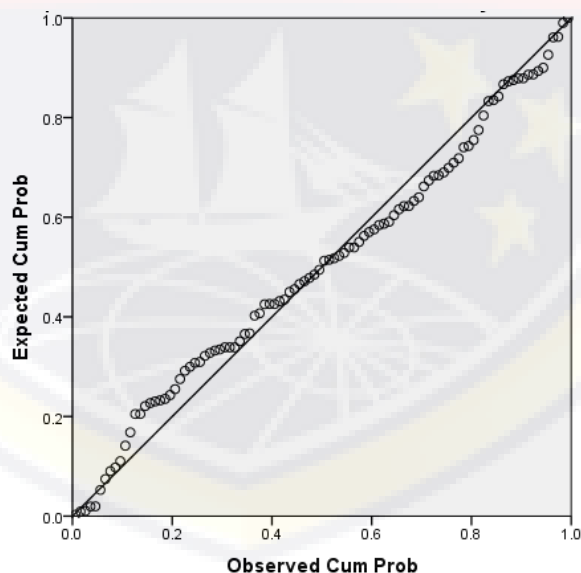
G. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi Klasik adalah syarat untuk dilakukannya uji regresi linear berganda guna mendapatkan hasil yang terbaik (Ghozali, 2011:105). Adapun uji asumsi klasik dalam penelitian ini adalah uji normalitas, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas dan uji autokorelasi.

1. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Seperti diketahui bahwa uji t dan F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Ada dua cara untuk mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak yaitu dengan analisis grafik dan uji statistik. Dalam Uji normalitas terdapat tiga metode yaitu histogram, *normal p-plot* dan *kolmogorov-smirnov*. Dalam penelitian ini menggunakan metode *Normal P-Plot*, yang dimana jika terdistribusi normal akan membentuk satu garis lurus diagonal dan plotting data yang mengikuti bentuk garis diagonal. Hasil uji normalitas ditunjukkan pada grafik berikut:

Gambar 4.6 Hasil Uji Normalitas (Normal P-Plot)



Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Berdasarkan grafik diatas menunjukkan bahwa titik-titik pada *scatter plot* mengikuti bentuk dari garis diagonal. Hal tersebut menunjukkan bahwa variabel dalam penelitian ini terdistribusi normal.

2. Uji Multikoleniaritas

Menurut Imam Ghozali (2011: 105-106) uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Untuk menguji meultikolinearitas dengan cara melihat nilai *Tolerance Value* atau *Variance Inflation Factor* (VIF) masing-masing variabel independen, jika nilai *Tolerance* >0,1 dan VIF <10 maka dapat disimpulkan data bebas dari segala gejala multikolinearitas. Hasil uji multikolinearitas ditunjukkan pada tabel 4. 17 sebagai berikut:

Tabel 4.17 Hasil Uji Multikolinearitas

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	Pembangunan Jaringan Jalan	.422	2.369
	Pembangunan Dermaga	.384	2.607
	Pembangunan Kantor Pelabuhan	.385	2.595

a. Dependent Variable: Sosialisasi Ekonomi Masyarakat

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Berdasarkan hasil perhitungan yang ditunjukkan oleh tabel uji multikolinearitas diatas, dapat diketahui bahwa nilai *Tolerance* variabel lebih besar dari 0,1 dan nilai VIF berada dibawah 10. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat gejala multikolinearitas antar variabel independen.

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Dalam penelitian ini digunakan uji *park* dengan meregresikan masing-masing variabel independen dengan nilai logaritma natural absolut residualnya. Kriteria pengambilan keputusan adalah signifikansi dari variabel independen lebih besar dari 0,05 yang berarti tidak terjadi heteroskedastisitas. Hasil pengujian heteroskedastisitas adalah sebagai berikut :

Tabel 4.18 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.851	.633	2.925	.004
	Pembangunan Jaringan Jalan	-.0,78	.041	-.288	.060
	Pembangunan Dermaga	.084	.052	.261	.104
	Pembangunan Kantor Pelabuhan	-.048	.052	-.147	.358

a. Dependent Variable: LnRes

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Hasil uji heteroskedastisitas dari tabel 4.18 Bahwa nilai signifikan semua variabel independen berada diatas angka 0,05 hal ini menunjukkan tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi.

4. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam suatu model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pada periode t

dengan kesalahan periode t-1 (sebelumnya). Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu dengan lainnya. Masalah ini muncul karena residual (kesalahan pengganggu) tidak bebas dari satu observasi ke observasi lainnya. Ada beberapa cara yang dapat digunakan untuk mendeteksi ada atau tidaknya autokorelasi, salah satunya dengan uji *runs test*.

Tabel 4.19 Hasil Uji Autokorelasi

	Unstandardized Residual
Test Value ^a	.01290
Cases < Test Value	50
Cases >= Test Value	50
Total Cases	100
Number of Runs	42
Z	-1.809
Asymp. Sig. (2-tailed)	.070
a. Median	

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat hasil *runs test* yang ditunjukkan oleh nilai *asympt sig (2-tailed)* sebesar $0,070 > 0,05$. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel dalam penelitian ini terbebas dari gejala autokorelasi.

H. Analisis Regresi Linear Berganda

Untuk mengungkapkan pengaruh variabel yang dihipotesiskan dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan analisis regresi linear berganda. Model ini terdiri dari tiga variabel independen yaitu pembangunan jaringan jalan (X_1), pembangunan dermaga (X_2) dan pembangunan kantor pelabuhan (X_3) serta satu variabel dependen yaitu

sosial ekonomi masyarakat (Y). Untuk mengetahui pengaruh ketiga variabel bebas diatas terhadap variabel terikat dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.20 Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.764	.963		5.987	.000
	Pembangunan Jaringan Jalan	.299	.063	.510	4.775	.000
	Pembangunan Dermaga	-.039	.078	-.056	-.498	.620
	Pembangunan Kantor Pelabuhan	.232	.080	.325	2.910	.004

a. Dependent Variable: Sosial Ekonomi Masyarakat

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Analisis regresi linear berganda digunakan untuk menguji pengaruh dua atau lebih variabel independen terhadap satu variabel dependen. Persamaan regresi dapat dilihat dari tabel hasil uji *coefficients*. Pada tabel *coefficients* yang dilihat adalah nilai pada kolom β . Baris pertama menunjukkan konstanta (a) dan baris selanjutnya menunjukkan konstanta variabel independen. Berdasarkan tabel diatas maka persamaan regresi linear berganda yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$Y = a + \beta_1X_1 + \beta_2X_2 + \beta_3X_3 + e$$

$$Y = 5.764 + 0,299(X_1) - 0,39(X_2) + 0,232(X_3)$$

Keterangan:

- Y = Sosial Ekonomi Masyarakat
- X1 = Pembangunan Jaringan Jalan
- X2 = Pembangunan Dermaga
- X3 = Pembangunan Kantor Pelabuhan

- α = Konstanta
 $\beta_1 \beta_2 \beta_3$ = Koefisien Regresi
 e = Standar error

Berdasarkan model regresi dan tabel 4.20 diatas maka hasil regresi berganda dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Koefisien variabel pembangunan dermaga (X1) sebesar 0,299 berarti setiap kenaikan X1 sebesar 1% akan menyebabkan kenaikan Y sebesar 0,299%.
2. Koefisien variabel pembangunan dermaga (X2) sebesar 0,39 berarti setiap kenaikan X2 sebesar 1% akan menyebabkan kenaikan Y sebesar 0,39%.
3. Koefisien variabel pembangunan kantor pelabuhan (X3) sebesar 0,232 berarti setiap kenaikan X3 sebesar 1% akan menyebabkan kenaikan Y sebesar 0,232%.

I. Hasil Uji Hipotesis

1. Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen

memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Imam Ghozali, 2011:97).

Tabel 4.21 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.733 ^a	.537	.523	1.40735
a. Predictors: (Constant), Pembangunan Kantor Pelabuhan, Pembangunan Jaringan Jalan, Pembangunan Dermaga				

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Dari tabel 4.22 Atas nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,523 hal ini menunjukkan bahwa 52,3% kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir dipengaruhi oleh pembangunan jaringan jalan, pembangunan dermaga dan pembangunan kantor pelabuhan. Sisanya sebesar 47,7% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

2. Uji Simultan (Uji F)

Uji F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel independen atau bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap terhadap variabel dependen/terikat. Dalam penelitian ini menggunakan tingkat signifikansi sebesar 5% atau 0,05. Hasil uji simultan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.22 Hasil Uji F-Uji Simultan

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	220.848	3	73.616	37.168	.000 ^b
	Residual	190.142	96	1.981		
	Total	410.990	99			
a. Dependent Variable: Sosial Ekonomi Masyarakat						
b. Predictors: (Constant), Pembangunan Kantor Pelabuhan, Pembangunan Jaringan Jalan, Pembangunan Dermaga						

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Berdasarkan tabel 4.22 Diatas dapat dilihat bahwa dalam pengujian regresi linear berganda menunjukkan hasil f hitung 37,168 lebih besar dari f tabel sebesar 2,70 dengan tingkat signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Hal ini berarti variabel pembangunan jaringan jalan (X1), pembangunan dermaga (X2) dan pembangunan kantor pelabuhan (X3) secara bersama-sama berpengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.

3. Uji Parsial (Uji T)

Uji parsial bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh dari variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y) secara parsial. Untuk menguji pengaruh parsial tersebut tersebut dapat dilakukan dengan cara melihat nilai probabilitas. Jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 atau 5% maka hipotesis yang diajukan diterima atau dikatakan signifikan. Jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 atau 5% maka hipotesis yang diajukan ditolak atau dikatakan tidak signifikan. Adapun hasil uji t menggunakan SPSS v.25 dapat dilihat pada tabel berikut:

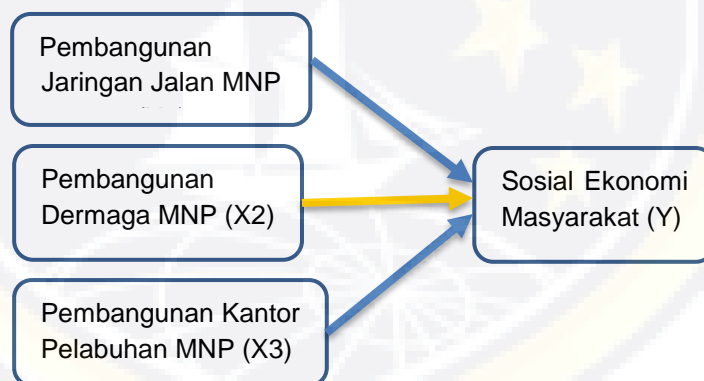
Tabel 4.23 Hasil Uji T- Uji Parsial

Model	Standardize d Coefficients	t	Sig.	t Tabel
	Beta			
1 (Constant)		5.987	.000	
Pembangunan Jaringan Jalan	.510	4.775	.000	1,9849
Pembangunan Dermaga	-.056	-.498	.620	1,9849
Pembangunan Kantor Pelabuhan	.325	2.910	.004	1,9849

a. Dependent Variable: Sosial Ekonomi Masyarakat

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Dari tabel 4.23 Diatas, maka hasil regresi berganda dapat dianalisis sebagai berikut. Pengaruh dari masing-masing variabel X1, X2, X3 terhadap Y dapat dilihat dari arah tanda dan tingkat signifikan (probabilitas). Dari ketiga variabel tersebut X1 dan X3 berpengaruh signifikan terhadap Y karena nilai signifikan lebih kecil dari 0,05, sedangkan variabel X2 tidak berpengaruh secara signifikan terhadap Y karena nilai signifikannya lebih besar dari 0,05.



Gambar 4.7 Model Pengaruh Variabel Independen terhadap Dependen

(Sumber: Hasil Analisis Tahun 2020)

Keterangan :

Warna garis kuning = Tidak Berpengaruh

Warna garis biru = Berpengaruh

a. Hasil Uji Hipotesis (X1) terhadap (Y)

Berdasarkan tabel 4.24 terkait pengujian pengaruh variabel pembangunan jaringan jalan (X1) terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir (Y) secara parsial diketahui nilai signifikan t adalah $0,000 < 0,05$ dan nilai t hitung $4,775 > 1,9849$ t tabel sehingga dapat disimpulkan H1 diterima yang berarti terdapat pengaruh pembangunan jaringan jalan terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.

b. Hasil Uji Hipotesis Pengaruh (X2) terhadap (Y)

Berdasarkan tabel 4.23 terkait pengujian pengaruh variabel pembangunan dermaga (X2) terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir (Y) secara parsial diketahui nilai signifikan t adalah $0,620 > 0,05$ dan nilai t hitung $-0,498 < 1,9849$ t tabel sehingga dapat disimpulkan H2 ditolak. Hal ini berarti pembangunan dermaga tidak mempengaruhi sosial ekonomi masyarakat pesisir.

c. Hasil Uji Hipotesis Pengaruh (X3) terhadap (Y)

Berdasarkan tabel 4.23 Terkait pengujian pengaruh variabel pembangunan kantor pelabuhan (X3) terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir (Y) secara parsial diketahui nilai signifikan t adalah $0,004 < 0,05$ dan nilai t hitung $2,910 > 1,9849$ t tabel sehingga dapat disimpulkan H3 diterima. Hal ini berarti

pembangunan kantor pelabuhan berpengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.

J. Deskriptif Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat

Berdasarkan analisis statistik yang telah dilakukan, disimpulkan bahwa terdapat pengaruh pembangunan Makassar New Port terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir sebesar 52,3% dan sisanya sebesar 47,7% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Kondisi sosial ekonomi dalam penelitian ini diukur melalui tiga indikator yaitu kesempatan kerja, mata pencaharian dan tingkat pendapatan. Sedangkan pembangunan Makassar New Port yang dimaksud dalam penelitian ini terdiri dari tiga variabel yaitu pembangunan jaringan jalan, pembangunan dermaga dan pembangunan kantor pelabuhan. Dari ketiga variabel tersebut, terdapat satu variabel yang tidak mempengaruhi kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan yaitu pembangunan dermaga. Sedangkan pembangunan jaringan jalan dan pembangunan kantor pelabuhan mempunyai pengaruh terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan. Secara lebih lanjut untuk memperkuat hipotesis tersebut maka digunakan analisis deskriptif untuk menggambarkan pengaruh dari variabel-variabel yang digunakan, untuk lebih jelasnya sebagaimana pembahasan berikut:

1. Pengaruh Pembangunan Jaringan Jalan MNP Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir

Variabel pembangunan jaringan jalan secara statistik menunjukkan adanya pengaruh secara signifikan dan positif terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan. Dimana pembangunan jaringan jalan MNP secara parsial memiliki signifikan t adalah $0,000 < 0,05$ dan nilai t hitung $4,775 > 1,9849$ t tabel terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.

Hal ini sejalan dengan hasil peninjauan langsung (observasi) dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Pengaruh pembangunan jaringan jalan terhadap kesempatan kerja dapat dilihat dari ketersediaan lapangan kerja untuk masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan serta penyerapan tenaga kerja pada Pelabuhan Makassar New Port yang melibatkan masyarakat sekitar sebagai tenaga kerja. Dengan adanya pembangunan jaringan jalan memang menumbuhkan aktivitas baru yang dilakukan masyarakat sekitar yaitu seperti perdagangan dan jasa, akan tetapi penyerapan tenaga kerja dalam pembangunan jaringan jalan Makassar New Port yang melibatkan masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan sebagai tenaga kerja sampai saat ini masih sangat rendah, yang dimana tenaga kerja dalam pembangunan Makassar New Port masih didominasi oleh masyarakat luar daerah maupun luar kota. Pengaruh negatif juga dirasakan oleh masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan yang

dominan bermata pencaharian sebagai nelayan, yang dimana panjang dan model konstruksi jaringan jalan Makassar New Port mempengaruhi jalur melaut nelayan. Jalur melaut yang dimaksud ialah sebelumnya jalur melaut hanya lurus akan tetapi dengan adanya pembangunan jaringan jalan Makassar New Port ini memotong jalur melaut nelayan. Hal ini menyebabkan nelayan harus memutar lebih jauh untuk sampai ke daerah tangkapan ikan yang tentunya membutuhkan waktu melaut yang lebih lama dan berdampak kepada penambahan biaya pengeluaran (*cost*) untuk melaut. Waktu melaut nelayan sebelum adanya pembangunan jaringan jalan pelabuhan yaitu kurang dari tujuh jam, tetapi saat ini bisa sampai tujuh hingga dua belas jam. Demikian juga, modal yang dikeluarkan oleh nelayan untuk beroperasi mengalami kenaikan, yang sebelumnya hanya berkisar kurang dari lima puluh ribu, akan tetapi saat ini mencapai seratus hingga seratus lima puluh ribu. Sedangkan pendapatan yang diterima tidak tetap atau tidak sepadan dengan pengeluaran melaut nelayan.

Berdasarkan hasil wawancara bebas dengan ketua nelayan menyimpulkan bahwa pembangunan jaringan jalan Makassar New Port juga berpengaruh kepada kondisi terumbu karang yang semakin memburuk. Hal ini tentunya berpengaruh kepada berkurangnya tangkapan nelayan dan berdampak kepada tingkat

pendapatan nelayan yang semakin menurun. Sebelumnya pendapatan nelayan bisa mencapai dua hingga empat juta, akan tetapi saat ini penghasilan nelayan dibawah dua juta. Lebih lanjut persoalan ini telah menjadi polemik berkepanjangan sejak dimulainya pembangunan Makassar New Port. Tidak sepadannya hasil tangkapan nelayan dengan biaya pengeluaran untuk melaut, berakibat jumlah nelayan semakin berkurang, yang dimana para nelayan lebih memilih untuk beralih mata pencaharian menjadi buruh kasar atau bahkan berhenti melaut dan tidak memiliki pekerjaan lagi. Berdasarkan dari hasil kuesioner perubahan mata pencaharian terbanyak yaitu dialami oleh nelayan dengan persentase sebesar 47%. Yang dimana, dari 100 responden terdapat 68 orang yang sebelum pembangunan Makassar New Port bermata pencaharian sebagai nelayan, akan tetapi saat ini jumlahnya berkurang menjadi 21 orang dikarenakan faktor yang telah dijelaskan sebelumnya. Seperti yang dikatakan oleh Siska (2012:480) bahwa perubahan mata pencaharian terjadi dikarenakan pekerjaan dahulu dirasakan tidak menjanjikan lagi.

2. Pengaruh Pembangunan Dermaga Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir

Berdasarkan hasil analisis statistik menyimpulkan bahwa pembangunan dermaga tidak berpengaruh terhadap kondisi sosial

ekonomi masyarakat pesisir disekitar pelabuhan. Dimana pembangunan dermaga secara parsial memiliki nilai signifikan $t = 0,620 > 0,05$ dan nilai t hitung $0,498 < 1,9849$ t tabel terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir. Hal ini sejalan dengan hasil peninjauan langsung (observasi) dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Yang dimana berdasarkan hasil wawancara dengan masyarakat pesisir bahwa ada atau tidaknya pembangunan dermaga sampai saat ini tidak mempengaruhi kondisi sosial ekonomi masyarakat terkhusus masyarakat nelayan. Hal ini disebabkan karna jarak atau letak dari dermaga tersebut cukup jauh dari jalur melaut nelayan dan dari tempat masyarakat melakukan aktivitas sehari-hari.

3. Pengaruh Pembangunan Kantor Pelabuhan Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir

Pengaruh pembangunan kantor pelabuhan secara statistik menunjukkan adanya pengaruh signifikan, yang dimana pembangunan kantor pelabuhan secara parsial memiliki nilai signifikan t adalah $0,004 < 0,05$ dan nilai t hitung $2,910 > 1,9849$ t tabel terhadap ekonomi masyarakat pesisir.

Hal ini sejalan dengan hasil peninjauan langsung (observasi) dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Dengan adanya pembangunan kantor pelabuhan ini juga membuka peluang kerja bagi sebagian masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan, akan tetapi

penyerapan masyarakat pesisir sebagai tenaga kerja dalam pelabuhan Makassar New Port itu sendiri masih tergolong rendah.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya penyerapan tenaga kerja dalam pelabuhan Makassar New Port masih didominasi dari masyarakat luar daerah maupun luar kota. Adapun dari hasil wawancara dengan staff Makassar New Port terdapat 18 orang dari masyarakat sekitar yang bekerja menjadi *cleaning service*.

Rendahnya penyerapan tenaga kerja yang berasal dari masyarakat pesisir disekitar pelabuhan dalam pembangunan Makassar New Port dipengaruhi oleh taraf tingkat pendidikan masyarakat yang tergolong rendah. Yang dimana berdasarkan hasil kuesioner, dari total 100 responden didominasi oleh masyarakat yang tingkat pendidikannya hanya sampai di sekolah dasar dengan jumlah 46 orang dan tidak bersekolah sebanyak 22 orang. Menurut Dow dan Leschine (1990) produktivitas pelabuhan atau terminal peti kemas tergantung pada efisiensi penggunaan tanah, tenaga kerja dan modal, berkaitan dengan tenaga kerja pemerintah harus dapat menjadi fasilitator untuk meningkatkan kompetensi masyarakat untuk dapat terserap kedalam sektor lapangan kerja baru.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Kesimpulan akan menjawab rumusan masalah yang terdapat pada penelitian ini. Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan:

1. Secara simultan Pembangunan Makassar New Port yang terdiri dari tiga variabel yaitu pembangunan jaringan jalan (X1), pembangunan dermaga (X2) dan pembangunan kantor pelabuhan (X3) dinyatakan secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir, dengan persentase sebesar 52,3%. Adapun sebesar 47,7% kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.
2. Secara parsial dari pengaruh ketiga variabel independen terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir yaitu:
 - Variabel pembangunan jaringan jalan (X1) memiliki nilai t-hitung 4,775 yang lebih besar dari nilai t-tabel (1,9849) dan memiliki nilai signifikansi 0,000 Lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan jaringan jalan berpengaruh signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.

- Variabel pembangunan dermaga (X2) memiliki nilai t-hitung -0,498 yang lebih kecil dari nilai t-tabel (1,9849) dan memiliki nilai signifikansi 0,620 lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan dermaga tidak berpengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.
- Variabel pembangunan kantor pelabuhan (X3) memiliki nilai t-hitung 2,910 yang lebih besar dari nilai t-tabel (1,9849) dan memiliki nilai signifikansi 0,004 lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan kantor pelabuhan berpengaruh signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.

B. Saran

Adapun saran yang diberikan oleh penulis, sebagai berikut :

1. Kepada pemerintah agar pembangunan Makassar New Port dapat memberikan manfaat berupa peningkatan pendapatan bagi masyarakat pesisir disekitar pelabuhan yang didominasi oleh nelayan. Maka dari itu diperlukannya penyelesaian alternatif jalur melaut nelayan, sehingga pembangunan Makassar New Port ini tidak hanya meningkatkan ekonomi kawasan (secara makro) tetapi juga dapat meningkatkan ekonomi masyarakat pesisir (secara mikro).
2. Pemerintah seyogyanya melakukan pengawalan atau pengawasan pembangunan Makassar New Port untuk memastikan tersedianya

fasilitas-fasilitas penunjang yang dapat digunakan oleh seluruh lapisan masyarakat pesisir, bukan hanya kelas sosial tertentu.

3. Berdasarkan hasil penelitian, penyerapan masyarakat pesisir sebagai tenaga kerja di Makassar New Port masih sangat minim, hal ini dikarenakan tingkat pendidikan masyarakat pesisir yang masih tergolong rendah. Pemerintah dan pihak pelabuhan seharusnya dapat menjalin komunikasi terkait dengan perizinan, perekrutan tenaga kerja pelabuhan secara terbuka untuk menghindari konflik dan kecemburuan sosial, serta bekerjasama melakukan pendidikan non formal seperti pembinaan atau pelatihan dan pendampingan yang dilakukan kepada masyarakat pesisir agar dapat memanfaatkan peluang yang tersedia karena adanya pembangunan Makassar New Port.
4. Penelitian selanjutnya sangat diharapkan dan kiranya dapat melengkapi kekurangan yang ada pada penelitian ini, serta bisa melanjutkan ke tahap berikutnya seperti perumusan strategi untuk meningkatkan kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan Makassar New Port.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustina, I. F., & Octaviani, R. (2017). Analisis Dampak Sosial dan Ekonomi Kebijakan Pengembangan Kawasan Mix Use di Kecamatan Jabon. *JKMP (Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik)*, 4(2), 151-168.
- Astija, S., & Puspitasari, A. Y. (2019). PENGARUH PELABUHAN SEBAGAI SIMPUL PERTUMBUHAN TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH STUDI KASUS: PELABUHAN PAELANGKUTA NUSANTARA RAHA. *Jurnal Planologi*, 14(1), 16-28.
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2019. *Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2019*. Makassar : Badan Pusat Statistik
- Basrowi dan Siti Juariyah, 2010. *Analisis Kondisi Sosial Ekonomi dan Tingkat Pendidikan Masyarakat Desa Sriganding, Kecamatan Labuhan Maringgai, Kabupaten Lampung Timur*.
- Duakajui, D. (2018). FORMULASI STRATEGI MAKASSAR NEW PORT DAN PELABUHAN BITUNG SEBAGAI INTERNATIONAL HUB PORT. *JBMI (Jurnal Bisnis, Manajemen, dan Informatika)*, 14(1), 50-61.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 2 Tahun 2004 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Makassar
- MURSAINI, N. (2014). *Analisis Dampak Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Lhok Timon* (Doctoral dissertation, Universitas Teuku Umar Meulaboh).
- NASUTION, C. N. (2016). Pengaruh Pembangunan Pelabuhan Laut Terhadap Perubahan Sosial Masyarakat Pesisir. *Studi Pustaka*.
- Nasution, L. I., Saeni, M. S., Moedikdjo, K., & Yusuf, H. Dampak

Pembangunan Pelabuhan Perikanan terhadap Penyerapan Tenaga Kerja dan Pendapatan Masyarakat (Studi Kasus di Pelabuhan Perikanan Lempasing, Bandar Lampung). *Buletin Ekonomi Perikanan*, 6(1), 11065.

Nawawi Iman dan Yadi Ruyadi, 2013. *Pengaruh Keberadaan Industri Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi dan Budaya Masyarakat Desa Lagadar, Kecamatan Marga Asih, Kabupaten Bandung*.

NSS, R. L. P., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). Analisis dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi rakyat di Kota Semarang. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 17(1), 82-103.

Putri, M. B., & Buchori, I. (2015). Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga Terhadap Perubahan Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di Sekitarnya. *JURNAL PEMBANGUNAN WILAYAH & KOTA*, 11(2), 222-241.

Robinson Tarigan, M. R. P. *Dampak Pengembangan Kawasan Pelabuhan Kuala Langsa Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Sekitar* (Master's thesis).

Suherman, A., & Dault, A. (2009). ANALISIS DAMPAK SOSIAL EKONOMI KEBERADAAN PELABUHAN PERIKANAN NUSANTARA BRONDONG LAMONGAN JAWA TIMUR (Analysis on the Social Economic Impacts of the Existence of Brondong Nusantara Fishing Port (NFP) Lamongan East Java). *Jurnal Saintek Perikanan*, 5(1), 25-30.

Suherman, A., & Dault, A. (2009). Dampak sosial ekonomi pembangunan dan pengembangan pelabuhan perikanan nusantara (PPN) pengembangan jembrana Bali. *Jurnal Saintek Perikanan*, 4(2), 24-32.

Utami, S. (2015). *Aktivitas Sosial Ekonomi Masyarakat Di Sekitar*

Pelabuhan Perikanan Bulu Kabupaten Tuban Propinsi Jawa Timur (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG).

Wahono, D. (2015). *Terminal Petikemas pada Pelabuhan Internasional Pantai Kijing di Kecamatan Sungai Kunyit Kabupaten Pontianak* (Doctoral dissertation, Tanjungpura University).

Yusuf Helmi, 2005. *Pengaruh Pembangunan Pelabuhan Perikanan Terhadap Kualitas Air dan Persepsi Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat*.

Yusuf, H., Moedikdjo, K., Saeni, M. S., & Nasution, L. I. (2005). Dampak pembangunan pelabuhan perikanan terhadap penyerapan tenaga kerja dan pendapatan masyarakat (studi kasus di Pelabuhan Perikanan Lempasing Bandar Lampung). *Buletin Ekonomi Perikanan*, 6(1), 57-64.

Zulfan, 2008. *Dampak Pengembangan Kawasan Pelabuhan Kuala Langsa Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Sekitar*.



LAMPIRAN

KUISIONER PENELITIAN

“Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir”

Lokasi Penelitian : Kelurahan Kaluku Bodoa dan Kelurahan Buloa

Tujuan Penelitian : Untuk mengumpulkan data skripsi tentang Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir.

Petunjuk Pengisian Kuisisioner :

1. Isilah identitas anda sebelum anda mengisi kuisisioner ini
2. Berilah tanda centang (√) pada kotak isian dibawah sesuai jawaban anda
3. Isilah pertanyaan sesuai dengan kondisi sebenarnya. Atas kerjasamanya saya ucapkan terimakasih

A. IDENTITAS RESPONDEN

1. Nama :
2. Usia :
3. Jenis Kelamin
 - Laki-laki
 - Perempuan
4. Alamat :
5. Lama tinggal dilokasi:
 - < 10 tahun
 - 11 – 20 tahun
 - 21 – 30 tahun
 - 31 – 40 tahun
 - > 41 tahun
6. Pendidikan terakhir :
 - Tidak Sekolah
 - SD/Sederajat
 - SMP/Sederajat
 - SMA/Sederajat
 - Perguruan Tinggi S1/S2/S3
7. Pekerjaan :

KRITERIA PEMBERIAN JAWABAN KUESIONER

Sangat Tidak Setuju (STS)	Tidak Setuju (TS)	Kurang Setuju (KS)	Setuju (S)	Sangat Setuju (SS)
1	2	3	4	5

Keterangan :

Mohon kuisisioner dibawah ini diisi dengan memberi tanda silang (X) pada kolom yang tersedia sesuai dengan pilihan bapak atau ibu.

No.	PERNYATAAN	PENILAIAN				
		SS	S	KS	TS	STS
X₁ : Pembangunan Jaringan Jalan MNP						
1	Dengan adanya jaringan jalan MNP memberikan peluang yang lebih besar untuk masyarakat sekitar dalam mendapatkan pekerjaan					
2	Pembangunan jaringan jalan MNP melibatkan masyarakat sekitar sebagai tenaga kerja					
3	Model konstruksi jaringan jalan MNP berpengaruh kepada masyarakat sekitar yang harus merubah pola mata pencahariannya					
4	Pembangunan jaringan jalan MNP berpengaruh menumbuhkan aktivitas ekonomi baru					
5	Model kontruksi jaringan jalan MNP berpengaruh kepada ekosistem laut sebagai sumber penghasilan masyarakat sekitar					
6	Masyarakat sekitar dapat melakukan kegiatan usaha baru atau usaha tambahan disekitar jaringan jalan MNP					
X₂ : Pembangunan Dermaga MNP						
1	Masyarakat sekitar juga terlibat dalam pembangunan dermaga MNP sebagai tenaga kerja					
2	Dengan adanya pembangunan dermaga MNP meningkatkan aksesibilitas masyarakat sekitar dalam bekerja					
3	Aktivitas bongkat muat barang dalam dermaga mempengaruhi jalur melaut nelayan					
4	Terjadinya perubahan fungsi wilayah pesisir karena adanya aktivitas lalu lintas pelayaran MNP					
5	Tangkapan nelayan meningkat karna adanya pembangunan dermaga MNP					

6	Dengan adanya dermaga pendapatan masyarakat meningkat karena tenaga kerja MNP membeli dagangan masyarakat sekitar					
X₃ : Pembangunan Kantor Pelabuhan						
1	Pembangunan kantor pelabuhan MNP memakai tenaga kerja lokal (dari masyarakat sekitar)					
2	Kapasitas kantor pelabuhan MNP dapat menyerap masyarakat sekitar menjadi tenaga kerja					
3	Masyarakat sekitar lebih memilih untuk bekerja di kantor MNP daripada pekerjaan sebelumnya					
4	Dengan adanya kantor pelabuhan MNP masyarakat dapat melakukan usaha baru untuk menunjang perekonomian					
5	Dengan adanya kantor pelabuhan aktivitas jual beli masyarakat meningkat					
Y : Sosial Ekonomi Masyarakat						
1	Pembangunan pelabuhan membuka kesempatan kerja baru bagi masyarakat pesisir					
2	Mata pencaharian masyarakat pesisir mengalami perubahan dengan adanya pembangunan pelabuhan MNP					
3	Pembangunan Pelabuhan MNP memberikan pengaruh terhadap tingkat pendapatan masyarakat pesisir					
4	Aktivitas sosial ekonomi masyarakat pesisir berubah dengan adanya pembangunan pelabuhan MNP					



“Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir”

Lokasi Penelitian : Kelurahan Kaluku Bodoa dan Kelurahan Buloa

Tujuan Penelitian : Untuk mengumpulkan data skripsi tentang Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir.

A. Pengaruh Pembangunan Pelabuhan MNP Terhadap Kesempatan Kerja (Y1)

1. Penciptaan Lapangan Kerja

<input type="checkbox"/>	Tinggi (>7 jenis lapangan kerja)
<input type="checkbox"/>	Sedang (3 - 7 jenis lapangan kerja)
<input type="checkbox"/>	Rendah (<3 jenis lapangan kerja)

2. Penyerapan Tenaga Kerja

<input type="checkbox"/>	Tinggi (>25 Orang)
<input type="checkbox"/>	Sedang (10 - 25 orang)
<input type="checkbox"/>	Rendah (<10 orang)

B. Pengaruh Pembangunan Pelabuhan MNP Terhadap Mata Pencaharian (Y2)

1. Perubahan Mata Pencaharian

SEBELUM	SESUDAH

2. Lapangan Usaha Baru

Tolong di isi jika terdapat lapangan usaha baru atau usaha sampingan yang bapak/ibu jalankan setelah adanya Pelabuhan MNP ini, jika tidak ada di kosongkan saja.

SESUDAH

C. Pengaruh Pembangunan Pelabuhan MNP Terhadap Tingkat Pendapatan (Y3)

1. Penghasilan Perbulan

SEBELUM		SESUDAH	
< Rp 2.000.000		< Rp 2.000.000	
Rp 2.000.000 - Rp 4.000.000		Rp 2.000.000 - Rp 4.000.000	
Rp 4.000.000 - Rp 6.000.000		Rp 4.000.000 - Rp 6.000.000	
> Rp 6.000.000		> Rp 6.000.000	

2. Pengeluaran Saat Melaut

SEELUM		SESUDAH	
< Rp 50.000		< Rp 50.000	
Rp 50.000 - Rp 100.000		Rp 50.000 - Rp 100.000	
Rp 100.000 - Rp 150.000		Rp 100.000 - Rp 150.000	
> Rp 150.000		> Rp 150.000	

D. Pengaruh Pembangunan Pelabuhan MNP Terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir

1. Lama Waktu Melaut

SEBELUM		SESUDAH	
<7 Jam		< 7 Jam	
7 – 12 Jam		7 – 12 Jam	
12 – 24 Jam		12 – 24 Jam	
>24 Jam		> 24 Jam	

2. Jarak Lokasi Melaut

SEBELUM		SESUDAH	
<5 km		<5 km	
5 – 10 km		5 – 10 km	
10 – 20 Jam		10 – 20 Jam	
> 20 Jam		> 20 Jam	

3. Perubahan Alur Pergi/Berangkat dan Pulang/Kembali Melaut

Tidak Berubah/Tetap Sama
Berubah (Semakin Jauh)
Berubah (Semakin Dekat)

4. Kegiatan Distribusi Hasil Tangkapan (Kegiatan Pemasaran Hasil Tangkapan)

Tidak Berubah/Tetap Sama
Berubah (Semakin Jauh)
Berubah (Semakin Dekat)

Hasil Rekapitulasi Kuisiонер

No.	Variabel X1						Total	Variabel X2						Total	Variabel X3					Total	Variabel Y				Total
	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	X2	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X3.5	X3	Y1	Y2	Y3	Y4	Y
1.	3	3	4	3	4	3	20	3	3	4	3	2	4	19	3	3	3	3	3	15	3	4	4	3	14
2.	3	4	3	3	3	3	19	2	3	3	3	3	3	17	2	3	3	3	3	14	3	3	3	3	12
3.	4	2	4	4	3	4	21	2	3	3	3	3	3	17	3	3	3	4	4	17	4	4	4	4	16
4.	3	2	3	4	3	4	19	2	3	3	3	3	3	17	3	3	3	3	3	15	3	4	4	3	14
5.	3	3	4	4	3	4	21	3	3	3	3	2	4	18	3	3	3	4	3	16	3	4	4	4	15
6.	4	3	3	4	3	4	21	3	3	3	3	3	4	19	2	3	3	4	4	16	3	3	4	4	14
7.	3	3	4	4	3	5	22	2	4	3	3	3	4	19	4	4	4	4	4	20	4	4	4	4	16
8.	3	2	3	4	3	4	19	2	3	3	3	3	4	18	3	3	4	4	4	18	3	4	4	4	15
9.	4	3	3	4	4	4	22	2	4	3	3	2	4	18	3	3	3	4	3	16	3	4	4	3	14
10.	4	3	4	4	3	4	22	3	3	3	3	2	4	18	3	3	3	4	4	17	3	4	4	4	15
11.	3	3	4	4	3	4	21	3	3	3	3	3	3	18	2	3	3	4	4	16	3	4	4	3	14
12.	3	3	4	3	3	4	20	3	4	3	3	2	4	19	3	3	3	4	4	17	4	4	4	3	15
13.	4	2	4	4	4	4	22	2	4	3	3	2	4	18	3	3	3	4	4	17	4	4	4	3	15
14.	5	3	3	4	3	5	23	3	4	3	3	3	5	21	3	3	3	5	5	19	4	4	4	4	16
15.	4	2	4	3	3	4	20	2	3	4	3	3	4	19	4	3	3	2	2	14	3	2	3	3	11
16.	4	2	4	4	3	4	21	2	4	4	4	3	4	21	2	3	3	4	4	16	4	4	4	4	16
17.	3	3	4	4	3	5	22	3	3	4	3	4	4	21	3	3	3	5	4	18	4	4	4	4	16
18.	3	2	4	4	3	3	19	2	4	3	3	2	4	18	2	3	3	3	4	15	3	5	4	3	15
19.	3	2	5	4	4	4	22	3	3	4	3	3	3	19	3	3	3	3	3	15	3	4	4	3	14
20.	4	3	5	4	3	3	22	3	3	3	3	2	3	17	2	3	3	3	4	15	3	4	4	3	14
21.	4	3	4	4	3	4	22	3	3	3	3	3	4	19	2	3	3	3	4	15	4	4	4	4	16
22.	3	3	5	3	3	4	21	3	3	3	3	2	3	17	3	3	3	4	3	16	3	5	4	4	16
23.	4	5	4	4	4	4	25	5	5	3	4	5	4	26	5	5	4	4	4	22	4	4	4	5	17
24.	4	2	5	3	3	4	21	2	2	3	3	3	3	16	3	3	3	2	2	13	3	5	4	4	16
25.	3	2	5	3	4	4	21	2	2	3	3	2	3	15	3	3	3	3	2	14	3	4	4	3	14
26.	3	3	5	4	4	4	23	3	2	3	3	2	3	16	2	3	3	3	3	14	3	4	4	4	15
27.	4	2	5	4	4	4	23	2	3	3	4	2	4	18	2	3	3	3	3	14	3	5	4	4	16
28.	3	2	5	4	4	3	21	2	2	4	4	2	3	17	2	3	3	3	2	13	3	5	4	4	16
29.	3	2	4	4	4	4	21	3	3	3	3	2	3	17	2	3	3	3	3	14	3	5	4	3	15

30.	2	2	4	4	4	4	20	3	3	3	4	2	4	19	3	3	3	4	3	16	4	5	5	4	18
31.	4	2	5	4	3	3	21	2	3	3	3	3	3	17	2	3	3	3	3	14	3	5	4	4	16
32.	2	2	5	3	4	4	20	2	3	3	3	3	4	18	2	3	3	4	3	15	3	5	4	3	15
33.	3	3	5	4	4	4	23	2	3	3	3	2	4	17	3	3	3	4	3	16	3	5	4	4	16
34.	3	2	4	3	3	3	18	2	3	3	3	2	4	17	3	3	3	4	3	16	3	5	4	4	16
35.	2	2	4	2	2	2	14	2	2	2	2	2	3	13	2	2	2	2	2	10	4	5	4	4	17
36.	3	2	5	4	3	4	21	2	3	3	3	2	4	17	3	3	3	3	3	15	3	4	4	4	15
37.	3	3	5	4	4	4	23	2	2	3	3	2	4	16	3	3	3	2	3	14	3	5	4	4	16
38.	3	3	5	4	3	5	23	3	3	3	3	3	4	19	3	3	3	5	4	18	4	4	4	4	16
39.	3	3	5	3	3	4	21	3	3	3	3	2	5	19	3	3	3	4	4	17	4	5	4	4	17
40.	4	3	5	3	3	4	22	3	3	4	3	2	3	18	3	3	3	4	4	17	4	4	4	4	16
41.	4	2	3	4	3	5	21	2	3	3	3	3	4	18	3	3	3	5	5	19	4	4	4	4	16
42.	4	3	3	4	3	4	21	3	3	3	3	3	4	19	3	3	3	4	5	18	4	3	4	4	15
43.	4	3	4	4	3	5	23	3	3	3	3	3	5	20	3	3	3	5	4	18	4	4	4	3	15
44.	4	2	4	4	3	5	22	2	3	3	3	3	4	18	3	3	3	4	4	17	4	4	4	3	15
45.	5	2	3	5	4	5	24	3	3	3	3	3	4	19	2	3	3	4	4	16	3	3	4	3	13
46.	4	3	4	4	4	5	24	4	4	2	2	2	5	19	4	4	4	4	4	20	4	4	4	4	16
47.	4	4	4	5	5	5	27	4	5	3	4	3	4	23	4	3	3	4	3	17	5	3	3	4	15
48.	5	5	5	5	5	5	30	5	5	5	5	5	5	30	5	5	5	4	4	23	4	4	4	4	16
49.	4	4	4	5	4	4	25	3	4	4	4	4	5	24	4	4	5	4	4	21	4	4	5	4	17
50.	5	5	5	5	2	5	27	5	5	2	5	5	5	27	5	5	5	5	5	25	5	5	5	5	20
51.	1	1	5	2	5	3	17	2	3	4	4	2	4	19	1	3	3	3	4	14	3	4	4	4	15
52.	4	2	4	4	4	3	21	3	3	4	4	2	4	20	2	2	3	4	3	14	3	4	3	3	13
53.	3	3	4	3	4	3	20	3	3	4	4	2	4	20	3	3	3	3	4	16	3	4	4	4	15
54.	4	3	3	4	4	4	22	3	4	3	3	3	4	20	3	4	3	4	4	18	4	3	4	4	15
55.	2	3	4	3	4	3	19	2	2	3	3	3	4	17	3	3	3	3	3	15	2	4	4	4	14
56.	3	2	4	3	4	3	19	2	2	3	3	2	4	16	2	3	3	4	3	15	2	5	5	4	16
57.	3	3	5	3	4	3	21	3	2	3	3	3	4	18	2	3	3	3	2	13	3	5	5	3	16
58.	3	3	4	3	3	4	20	2	2	3	3	2	3	15	2	3	3	4	3	15	3	5	4	4	16
59.	3	3	4	3	4	4	21	3	3	3	3	2	2	16	2	3	3	4	3	15	3	4	4	4	15
60.	3	2	4	3	4	4	20	2	3	3	3	3	3	17	2	3	3	3	3	14	3	4	4	4	15
61.	3	2	5	4	4	4	22	2	3	3	3	3	3	17	2	3	4	3	2	14	3	4	4	3	14
62.	3	3	2	2	3	3	16	3	3	3	3	2	3	17	3	3	3	3	3	15	3	4	4	3	14

63.	3	2	5	3	3	4	20	2	3	3	3	2	4	17	4	3	3	5	5	20	3	4	4	3	14
64.	3	2	5	3	3	4	20	2	3	3	3	2	3	16	2	3	3	4	3	15	3	4	4	3	14
65.	3	2	5	3	3	3	19	2	2	4	3	2	3	16	3	3	3	3	3	15	3	5	4	3	15
66.	3	3	4	4	3	4	21	2	3	4	3	2	3	17	2	2	3	3	4	14	3	4	4	3	14
67.	4	2	4	4	4	3	21	2	2	4	4	2	3	17	2	2	2	2	2	10	1	4	4	4	13
68.	3	2	4	3	4	3	19	2	2	4	3	2	2	15	2	2	3	2	2	11	2	4	4	4	14
69.	3	2	4	3	3	3	18	2	3	3	3	2	4	17	2	3	3	4	3	15	4	4	4	4	16
70.	3	3	4	4	4	4	22	2	3	4	3	2	4	18	2	3	3	4	3	15	3	4	4	4	15
71.	3	2	4	4	4	4	21	3	3	4	4	3	4	21	3	3	3	4	3	16	3	4	4	4	15
72.	3	2	4	4	4	4	21	3	3	3	3	2	3	17	2	3	3	4	3	15	3	4	4	4	15
73.	3	3	4	4	4	4	22	2	3	3	3	3	3	17	2	3	3	4	3	15	3	4	3	4	14
74.	2	2	3	3	3	3	16	3	3	3	3	3	4	19	4	3	3	3	3	16	4	4	4	4	16
75.	2	2	4	4	3	4	19	3	4	4	3	3	3	20	3	3	3	4	3	16	4	4	4	4	16
76.	4	2	5	4	3	4	22	3	4	4	3	3	4	21	2	3	3	3	3	14	3	4	4	3	14
77.	4	2	4	4	3	4	21	2	3	3	3	3	4	18	3	3	3	3	3	15	3	4	3	3	13
78.	4	3	4	4	3	5	23	3	3	3	3	2	4	18	2	3	3	4	4	16	4	4	4	3	15
79.	4	3	4	4	3	4	22	3	3	3	3	3	4	19	3	3	3	5	4	18	4	4	4	4	16
80.	3	2	4	3	3	3	18	2	3	3	3	2	4	17	2	3	3	3	3	14	3	4	4	3	14
81.	3	2	4	4	3	5	21	3	3	3	3	2	4	18	2	2	3	4	4	15	3	4	4	4	15
82.	3	2	4	4	3	4	20	3	3	3	3	3	2	17	3	3	3	3	3	15	3	4	4	4	15
83.	4	4	4	3	3	4	22	3	3	4	3	4	4	21	2	3	3	4	3	15	4	4	4	4	16
84.	5	5	4	5	5	4	28	5	5	4	4	5	4	27	4	5	5	4	4	22	5	4	4	5	18
85.	5	5	5	5	5	4	29	4	4	4	5	5	3	25	4	3	5	4	4	20	5	4	5	4	18
86.	3	2	3	3	3	4	18	3	3	3	3	2	4	18	3	3	3	4	3	16	3	4	4	3	14
87.	2	2	4	3	3	3	17	2	4	4	3	1	2	16	3	3	3	2	3	14	3	2	3	3	11
88.	3	4	4	3	3	3	20	2	4	4	2	3	4	19	2	2	2	3	4	13	3	5	3	3	14
89.	5	5	5	5	5	5	30	5	4	4	4	4	4	25	4	4	4	4	4	20	5	5	5	5	20
90.	2	1	3	3	3	4	16	3	3	2	2	2	3	15	2	3	3	3	3	14	3	2	3	2	10
91.	3	3	3	2	4	4	19	2	4	4	3	3	4	20	3	3	3	4	3	16	3	3	3	3	12
92.	3	1	4	2	4	4	18	3	3	3	2	2	3	16	2	2	3	3	3	13	3	4	3	3	13
93.	3	2	3	2	4	4	18	2	3	4	2	3	4	18	3	3	3	2	4	15	3	3	3	3	12
94.	4	4	4	5	5	5	27	5	5	3	4	4	4	25	4	4	4	2	4	18	4	5	4	4	17
95.	2	1	5	3	3	4	18	2	3	4	2	1	3	15	3	2	3	3	2	13	3	3	3	3	12

96.	4	5	5	3	3	4	24	2	3	4	3	3	3	18	3	3	3	3	3	15	5	4	4	4	17
97.	3	3	2	2	3	3	16	2	3	3	2	1	3	14	2	2	3	3	2	12	3	3	3	3	12
98.	2	3	2	2	2	4	15	2	2	3	3	3	3	16	2	3	3	3	2	13	2	3	2	2	9
99.	3	2	4	3	2	5	19	2	3	3	3	3	3	17	2	3	3	4	4	16	3	3	4	3	13
100.	5	5	5	4	5	5	29	5	5	4	4	3	4	25	4	4	3	4	4	19	5	5	5	5	20



- Hasil Distribusi Frekuensi

- Frequencies

Statistics

		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6
N	Valid	100	100	100	100	100	100
	Missing	0	0	0	0	0	0
Mean		3.3400	2.6700	4.0400	3.6100	3.4500	3.8500
Sum		334.00	267.00	404.00	361.00	345.00	385.00

- Frequency Table

X1.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	11	11.0	11.0	12.0
	Kurang Setuju	49	49.0	49.0	61.0
	Setuju	31	31.0	31.0	92.0
	Sangat Setuju	8	8.0	8.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X1.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	4	4.0	4.0	4.0
	Tidak Setuju	46	46.0	46.0	50.0
	Kurang Setuju	36	36.0	36.0	86.0
	Setuju	7	7.0	7.0	93.0
	Sangat Setuju	7	7.0	7.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X1.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	5	5.0	5.0	5.0
	Kurang Setuju	15	15.0	15.0	20.0
	Setuju	51	51.0	51.0	71.0
	Sangat Setuju	29	29.0	29.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X1.4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	8	8.0	8.0	9.0
	Kurang Setuju	30	30.0	30.0	39.0
	Setuju	51	51.0	51.0	90.0
	Sangat Setuju	10	10.0	10.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X1.5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	7	7.0	7.0	7.0
	Kurang Setuju	50	50.0	50.0	57.0
	Setuju	34	34.0	34.0	91.0
	Sangat Setuju	9	9.0	9.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X1.6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	6	6.0	6.0	6.0
	Kurang Setuju	22	22.0	22.0	28.0
	Setuju	53	53.0	53.0	81.0
	Sangat Setuju	19	19.0	19.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

- Frequencies

Statistics

		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6
N	Valid	100	100	100	100	100	100
	Missing	0	0	0	0	0	0
Mean		2.6800	3.1700	3.2800	3.1400	2.6400	3.6500
Sum		268.00	317.00	328.00	314.00	264.00	365.00

- Frequency Table

X2.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	49	49.0	49.0	49.0
	Kurang Setuju	41	41.0	41.0	90.0
	Setuju	3	3.0	3.0	93.0
	Sangat Setuju	7	7.0	7.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X2.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	14	14.0	14.0	14.0
	Kurang Setuju	62	62.0	62.0	76.0
	Setuju	17	17.0	17.0	93.0
	Sangat Setuju	7	7.0	7.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X2.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	4	4.0	4.0	4.0
	Kurang Setuju	65	65.0	65.0	69.0
	Setuju	30	30.0	30.0	99.0
	Sangat Setuju	1	1.0	1.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X2.4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	8	8.0	8.0	8.0
	Kurang Setuju	73	73.0	73.0	81.0
	Setuju	16	16.0	16.0	97.0
	Sangat Setuju	3	3.0	3.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X2.5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	3	3.0	3.0	3.0
	Tidak Setuju	45	45.0	45.0	48.0
	Kurang Setuju	42	42.0	42.0	90.0
	Setuju	5	5.0	5.0	95.0
	Sangat Setuju	5	5.0	5.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X2.6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	4	4.0	4.0	4.0
	Kurang Setuju	34	34.0	34.0	38.0
	Setuju	55	55.0	55.0	93.0
	Sangat Setuju	7	7.0	7.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

- Frequencies

Statistics

		X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X3.5
N	Valid	100	100	100	100	100
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		2.7800	3.0400	3.1300	3.5600	3.3600
Sum		278.00	304.00	313.00	356.00	336.00

- Frequency Table

X3.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	41	41.0	41.0	42.0
	Kurang Setuju	41	41.0	41.0	83.0
	Setuju	13	13.0	13.0	96.0
	Sangat Setuju	4	4.0	4.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X3.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	13	13.0	13.0	13.0
	Kurang Setuju	75	75.0	75.0	88.0
	Setuju	7	7.0	7.0	95.0
	Sangat Setuju	5	5.0	5.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X3.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	6	6.0	6.0	6.0
	Kurang Setuju	81	81.0	81.0	87.0
	Setuju	7	7.0	7.0	94.0
	Sangat Setuju	6	6.0	6.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X3.4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	9	9.0	9.0	9.0
	Kurang Setuju	36	36.0	36.0	45.0
	Setuju	45	45.0	45.0	90.0
	Sangat Setuju	10	10.0	10.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X3.5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	14	14.0	14.0	14.0
	Kurang Setuju	43	43.0	43.0	57.0
	Setuju	36	36.0	36.0	93.0
	Sangat Setuju	7	7.0	7.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

- Frequencies

		Y1	Y2	Y3	Y4
N	Valid	100	100	100	100
	Missing	0	0	0	0
Mean		3.3700	4.0600	3.9300	3.6300
Sum		337.00	406.00	393.00	363.00

- Frequency Table

		Y1			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju	6	6.0	6.0	7.0
	Kurang Setuju	56	56.0	56.0	63.0
	Setuju	29	29.0	29.0	92.0
	Sangat Setuju	8	8.0	8.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

		Y2			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	4	4.0	4.0	4.0
	Kurang Setuju	10	10.0	10.0	14.0
	Setuju	62	62.0	62.0	76.0
	Sangat Setuju	24	24.0	24.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

		Y3			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	2	2.0	2.0	2.0
	Kurang Setuju	13	13.0	13.0	15.0
	Setuju	75	75.0	75.0	90.0
	Sangat Setuju	10	10.0	10.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

		Y4			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	3	3.0	3.0	3.0
	Kurang Setuju	37	37.0	37.0	40.0
	Setuju	54	54.0	54.0	94.0
	Sangat Setuju	6	6.0	6.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

- Hasil Uji Validitas

- Correlations

		Correlations						Pembangun an Jaringan Jalan
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	
X1.1	Pearson Correlation	1	.558**	.194	.669**	.288**	.528**	.770**
	Sig. (2-tailed)		.000	.053	.000	.004	.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
X1.2	Pearson Correlation	.558**	1	.153	.453**	.355**	.327**	.693**
	Sig. (2-tailed)	.000		.129	.000	.000	.001	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
X1.3	Pearson Correlation	.194	.153	1	.348**	.385**	.310**	.554**
	Sig. (2-tailed)	.053	.129		.000	.000	.002	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
X1.4	Pearson Correlation	.669**	.453**	.348**	1	.451**	.672**	.846**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
X1.5	Pearson Correlation	.288**	.355**	.385**	.451**	1	.281**	.640**
	Sig. (2-tailed)	.004	.000	.000	.000		.005	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
X1.6	Pearson Correlation	.528**	.327**	.310**	.672**	.281**	1	.731**
	Sig. (2-tailed)	.000	.001	.002	.000	.005		.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
Pembangunan Jaringan Jalan	Pearson Correlation	.770**	.693**	.554**	.846**	.640**	.731**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	100	100	100	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

- Reliability

		Case Processing Summary	
		N	%
Cases	Valid	100	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	100	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.798	6

- Correlations

		Correlations						Pembangunan Dermaga
		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	
X2.1	Pearson Correlation	1	.630**	.065	.502**	.554**	.319**	.797**
	Sig. (2-tailed)		.000	.524	.000	.000	.001	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
X2.2	Pearson Correlation	.630**	1	.152	.403**	.500**	.398**	.785**
	Sig. (2-tailed)	.000		.132	.000	.000	.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
X2.3	Pearson Correlation	.065	.152	1	.346**	.177	-.033	.360**
	Sig. (2-tailed)	.524	.132		.000	.078	.747	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
X2.4	Pearson Correlation	.502**	.403**	.346**	1	.517**	.254*	.722**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.011	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
X2.5	Pearson Correlation	.554**	.500**	.177	.517**	1	.313**	.785**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.078	.000		.002	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
X2.6	Pearson Correlation	.319**	.398**	-.033	.254*	.313**	1	.560**
	Sig. (2-tailed)	.001	.000	.747	.011	.002		.000
	N	100	100	100	100	100	100	100
Pembangunan Dermaga	Pearson Correlation	.797**	.785**	.360**	.722**	.785**	.560**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	100	100	100	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

- Reliability

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	100	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	100	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.766	6

- Correlatons

Correlations

		X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X3.5	Pembangun an Kantor Pelabuhan
X3.1	Pearson Correlation	1	.664**	.624**	.324**	.357**	.762**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.001	.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100
X3.2	Pearson Correlation	.664**	1	.759**	.436**	.443**	.823**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100
X3.3	Pearson Correlation	.624**	.759**	1	.419**	.445**	.804**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100
X3.4	Pearson Correlation	.324**	.436**	.419**	1	.671**	.748**
	Sig. (2-tailed)	.001	.000	.000		.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100
X3.5	Pearson Correlation	.357**	.443**	.445**	.671**	1	.767**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000
	N	100	100	100	100	100	100
Pembangunan Kantor Pelabuhan	Pearson Correlation	.762**	.823**	.804**	.748**	.767**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	100	100	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

- Reliability

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	100	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	100	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.829	5

- Correlations

Correlations

		Y1	Y2	Y3	Y4	Sosialisasi Ekonomi Masyarakat
Y1	Pearson Correlation	1	.183	.421**	.507**	.713**
	Sig. (2-tailed)		.068	.000	.000	.000
	N	100	100	100	100	100
Y2	Pearson Correlation	.183	1	.627**	.424**	.722**
	Sig. (2-tailed)	.068		.000	.000	.000
	N	100	100	100	100	100
Y3	Pearson Correlation	.421**	.627**	1	.575**	.830**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000
	N	100	100	100	100	100
Y4	Pearson Correlation	.507**	.424**	.575**	1	.811**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000
	N	100	100	100	100	100
Sosialisasi Ekonomi Masyarakat	Pearson Correlation	.713**	.722**	.830**	.811**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	
	N	100	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

- Reliability

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	100	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	100	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.753	4

- Uji Asumsi Klasik

- Hasil uji multikoleniaritas

		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	Pembangunan Jaringan Jalan	.422	2.369
	Pembangunan Dermaga	.384	2.607
	Pembangunan Kantor Pelabuhan	.385	2.595

a. Dependent Variable: Sosialisasi Ekonomi Masyarakat

- Uji Normalitas

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.3858655
Most Extreme Differences	Absolute	.081
	Positive	.059
	Negative	-.081
Kolmogorov-Smirnov Z		.814
Asymp. Sig. (2-tailed)		.522

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

- Hasil uji autokorelasi

	Unstandardized Residual
Test Value ^a	.01290
Cases < Test Value	50
Cases >= Test Value	50
Total Cases	100
Number of Runs	42
Z	-1.809
Asymp. Sig. (2-tailed)	.070

a. Median

- Hasil uji heteroskedastisitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.851	.633		2.925	.004
	Pembangunan Jaringan Jalan	-.078	.041	-.288	-1.903	.060
	Pembangunan Dermaga	.084	.052	.261	1.641	.104
	Pembangunan Kantor Pelabuhan	-.048	.052	-.147	-.924	.358

a. Dependent Variable: AbsUt

- Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

- Hasil uji koefisien determinasi

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.733 ^a	.537	.523	1.40735

a. Predictors: (Constant), Pembangunan Kantor Pelabuhan, Pembangunan Jaringan Jalan, Pembangunan Dermaga

- Hasil uji F-Uji Simultan

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	220.848	3	73.616	37.168	.000 ^b
	Residual	190.142	96	1.981		
	Total	410.990	99			

a. Dependent Variable: Sosialisasi Ekonomi Masyarakat

b. Predictors: (Constant), Pembangunan Kantor Pelabuhan, Pembangunan Jaringan Jalan, Pembangunan Dermaga

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.764	.963		5.987	.000
	Pembangunan Jaringan Jalan	.299	.063	.510	4.775	.000
	Pembangunan Dermaga	-.039	.078	-.056	-.498	.620
	Pembangunan Kantor Pelabuhan	.232	.080	.325	2.910	.004

a. Dependent Variable: Sosialisasi Ekonomi Masyarakat

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Niken Hardyanti Putri Harsono lahir di Ujung Pandang 20 Februari 1998. Merupakan putri pertama dari ayah bernama Rudy Harsono dan ibu bernama Nurhasma.

Dengan riwayat pendidikan yakni TK Kurnia Jaya (2001-2002); SD Negeri 04 Pagi Pesanggrahan Jakarta Selatan (2003-2009)); SMP Yapsa Gunung Putri Bogor (2009-2012); SMAN 1 Citeureup Kabupaten Bogor (2013-2015). Melanjutkan pendidikan tinggi di Universitas Bosowa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik.