

Pengembangan Pelabuhan Mattoanging Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Sekitarnya

by Murshal Manaf

Submission date: 25-Dec-2022 07:15AM (UTC-0800)

Submission ID: 1986532375

File name: 19-File_Utama_Naskah-718-1-10-20220309.pdf (583.88K)

Word count: 6296

Character count: 38243



Pengembangan Pelabuhan Mattoanging Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Sekitarnya

Development of Mattoanging Port in Supporting the Development of the Surrounding Area

Dzulfadhly Djaenuddin¹, Murshal Manaf^{1,2}, Kamran Aksa^{1,2}

¹ Program Studi Perencanaan Wilayah & Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa

² Program Studi Perencanaan Wilayah & Kota, Program Pascasarjana, Universitas Bosowa

Email: dzulfadhly31@gmail.com

Artikel info

Artikel history:

Diterima; 16-10-2020

Direvisi: 07-03-2022

Disetujui; 07-03-2022

Abstract.*The potential of the Bantaeng district agricultural sector for rice, maize, onion, potato, cabbage, chinese cabbage and carrots has sufficient value to meet the district itself and other regions. For Jeneponto Regency, the potential of the agricultural sector which already has a value sufficient to fulfill its own district and other regions, namely corn and salt commodities. Meanwhile, for the Selayar Islands Regency, the agricultural sector does not have sufficient value to fulfill its territory but has sufficient fishery potential to fulfill its own district and other regions. The need to develop Matoanging Port by increasing the availability of facilities is due to the potential of the area, where the role of the port in this case is to become one of the entry and exit points for trade needs, and to become a means of transportation used to develop the region.*

Abstrak.*Potensi dari sektor pertanian kabupaten bantaeng untuk komoditas padi, jagung, bawang merah, kentang, kubis, petsei dan wortel telah memiliki nilai yang cukup untuk memenuhi kabupaten sendiri dan wilayah lainnya. Untuk Kabupaten Jeneponto potensi dari sektor pertanian yang telah memiliki nilai nilai yang cukup untuk memenuhi kabupaten sendiri dan wilayah lainnya yaitu komoditas jagung, dan garam,. Sementara untuk Kabupaten Kepulauan Selayar dari sektor pertanian belum memiliki nilai yang cukup untuk memenuhi wilayahnya tetapi memiliki potensi perikanan yang cukup untuk memenuhi kabupaten sendiri dan wilayah lainnya. Perlunya mengembangkan pelabuhan Matoanging dengan menambah ketersediaan fasilitas dikarenakan adanya potensi dari wilayah tersebut, dimana peran pelabuhan dalam hal ini ialah menjadi salah satu pintu masuk dan keluar kebutuhan dalam perdagangan, dan menjadi suatu alat transportasi yang digunakan untuk mengembangkan wilayah.*

Keywords:

Port Development;

Potency.

Corresponden author:

Email: dzulfadhly31@gmail.com



artikel dengan akses terbuka dibawah lisensi CC BY -4.0

1. PENDAHULUAN

Setiap wilayah mempunyai kapasitas yang berbeda dalam perkembangannya. Hal ini dikarenakan adanya perbedaan potensi sumberdaya yang dimiliki oleh masing-masing wilayah. Salah satu sumber daya yang meningkatkan perkembangan ialah sumber daya alam. Kabupaten Bantaeng merupakan salah satu Kabupaten yang memiliki potensi alam dan budaya yang kaya. Terletak di daerah pantai yang memanjang pada bagian barat ke timur kota yang salah satunya berpotensi untuk aktifitas perikanan, dan wilayah daratannya mulai dari tepi laut Flores sampai ke daerah pegunungan sebagai penghasil pertanian dan perkebunan dengan ketinggian tempat dari permukaan laut 0-25 m sampai dengan ketinggian lebih dari 1.000 m di atas permukaan laut menjadikan Kabupaten Bantaeng memiliki alam tiga dimensi strategis, yakni bukit pegunungan, lembah dataran dan pesisir pantai.

Kabupaten Bantaeng memiliki peluang untuk menjadi salah satu distributor ke kabupaten lain atau bahkan ke wilayah lain dengan memanfaatkan sumber daya alam tersebut. Sumbangan atau distribusi pendapatan sektor kegiatan yang berbasis pada sumberdaya alam pada berbagai daerah mampu meningkatkan pendapatan daerah dan sekaligus mampu memicu perkembangan ekonomi wilayah baik itu dalam segi sosial ataupun lingkungan. Untuk mewujudkan transportasi yang efektif dan efisiensi, maka harus diarahkan untuk peningkatan pelayanan dengan mempertemukan kepentingan atau harapan baik dari sisi penyedia maupun dari sisi pengguna jasa angkutan penyeberangan. Peningkatan pelayanan berkaitan dengan prasarana maupun sarana yang merupakan penunjang penting menuju penyelenggaraan transportasi secara efektif dan efisiensi, handal, berkualitas, aman dan harga terjangkau (Kaharuddin, K., Manaf, M., & Basri, L. :2019)

Pemerintah yang sadar akan keunggulan dari kabupaten Bantaeng membangun infrastruktur sebagai alat untuk memudahkan distribusi tersebut ke wilayah lainnya baik itu dari segi moda transportasi darat dan transportasi laut, dengan sumber daya alam yang akan didistribusikan ke berbagai wilayah moda transportasi laut yaitu pelabuhan menjadi opsi utama di karenakan kelebihan dari moda transportasi laut dapat mengangkut banyak muatan terlebih lagi jalur laut minim terjadi kecelakaan dibandingkan dengan moda transportasi darat yang rentang terjadi kecelakaan lalu lintas disebabkan dengan banyaknya yang memilih jalur darat tersebut. Kabupaten Bantaeng didukung dengan tiga pelabuhan (Pelabuhan perikanan, Pelabuhan Khusus Bongkar Muat Barang, dan Pelabuhan Barang dan Penumpang/Pelabuhan Mattoangin) menjadi potensi tersendiri bagi Kab. Bantaeng dalam menunjang aktifitas perikanan dan aktifitas distribusi barang dan penumpang pada wilayah lautan. Pada dasarnya pelabuhan menjadi simpul penting dalam arus perdagangan dan distribusi barang di suatu daerah, tidak terkecuali Kabupaten Bantaeng. Delapan puluh lima persen (85%) perdagang dunia melalui jalur laut sementara itu perdagangan di Indonesia 90 % melalui jalur laut (Arianto Patunru et.al, 2007 dalam Ayiful Ramadhan, 2010). Keberadaan pelabuhan sangat diperlukan sebagai salah satu infrastruktur pembangunan ekonomi, pelabuhan memiliki peran penting sebagai penggerak perekonomian suatu kawasan, simpul dari mata rantai bagi kelancaran transportasi darat dan laut, dan juga merupakan suatu pintu gerbang antar daerah yang dapat memajukan daerah belakangnya. Pelabuhan secara operasional didukung oleh sarana dan prasarana pelabuhan yang ada (Soedjono, 2002). Oleh karena pelayanan yang buruk dari pelabuhan akan berdampak besar bagi kegiatan perdagangan dan distribusi barang di Indonesia.

Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya memiliki potensi sumber daya alam dari sektor pertanian yang dapat dipasarkan, begitu pula dengan Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya harus menerima pasokan barang kebutuhan yang minim pada Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya, untuk itu perlu adanya pelabuhan yang menjadi salah satu pintu masuk dan keluar kebutuhan perdagangan.

Pelabuhan Bantaeng atau pelabuhan Mattoangin terletak di Desa Bonto Jai, Kecamatan Bissappu, Kabupaten Bantaeng, Provinsi Sulawesi Selatan. Pelabuhan yang terletak di pesisir pantai kota Bantaeng sangat mungkin dikembangkan sebagai pelabuhan container, pelabuhan barang ataupun pelabuhan kapal pengangkutan penumpang menuju kawasan timur. Salah satu alasan pembangunan pelabuhan Bantaeng adalah karena laut Bantaeng merupakan jalur pelayaran internasional, sehingga dapat digunakan sebagai jalur pemasaran sayuran hasil pertanian masyarakat Bantaeng. Mengingat Bantaeng merupakan salah satu daerah yang menghasilkan tanaman hortikultura terbesar yang ada di Sulawesi Selatan (Fahrudin, 2017).

Salah satu hal yang menjadi menarik bagi peneliti, adalah keberadaan pelabuhan Mattoangin yang pada lima tahun terakhir ini menjadi minim pengoperasian dan pelayanan. Sebagai pelabuhan yang memiliki status sebagai pelabuhan pengumpan yang diharapkan dioperasikan guna melayani permintaan bongkar muat di wilayah terland, ditargetkan dapat menjadi pelabuhan nasional yang melayani aktifitas kepelabuhanan skala nasional. Perkembangan dunia logistic yang cukup pesat menyebabkan persaingan yang ketat antar penyedia jasa transportasi seperti jasa terminal bongkar muat dalam memenuhi permintaan konsumen dengan tepat waktu. Ketika suatu penyedia jasa terminal tidak dapat memenuhi permintaan konsumen, maka dapat

menyebabkan konsumen beralih ke penyedia jasa pesaing. Oleh karena itu, penting bagi suatu perusahaan penyedia jasa terminal untuk memperhatikan kebutuhan konsumen seperti kecepatan handling bongkar muat, dan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan layaknya gudang serta tempat penyimpanan barang baik itu berbentuk kargo, curah maupun petikemas. Siklus bisnis dari penyedia jasa terminal dimulai dari fasilitas pandu, tambat, proses bongkar muat dan tempat penyimpanan barang untuk para kostumernya. Fokus strategi penyedia jasa terminal yakni kapasitas dermaga tambatan dapat mengatasi fluktuasi permintaan dan fasilitas bongkar muat yang dipunyai dapat melayani proses bongkar muat secara optimal, sehingga konsumen tidak lama menunggu (Ginanjar, 2010).

Dalam lima tahun belakangan ini, pelabuhan Mattoangin mengalami penurunan aktifitas dan pelayanan. Penurunan aktifitas pada pelabuhan ini pada prinsipnya mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan Kabupaten Bantaeng secara tidak langsung dari sektor kelautan dan perikanan. Ada beberapa faktor yang mengakibatkan pelabuhan Mattoangin tidak beroperasi secara maksimal, salah satunya adalah aktifitas bongkar muat barang yang sudah beralih ke pelabuhan lain yang dimana pelabuhan lain tersebut memiliki fungsi khusus sebagai pelabuhan bongkar muat barang saja. Selain itu ketersediaan fasilitas dan akses yang terbatas dikarenakan adanya petani rumput laut yang ada di sekitar pelabuhan Mattoangin menjadi faktor lain yang menjadikan aktifitas pada pelabuhan tersebut belum optimal.

Melihat potensi Kabupaten Bantaeng yang besar dari segi sumber daya alam dan budaya serta melihat posisinya yang strategis dalam menghubungkan wilayah Provinsi Sulawesi Selatan ke wilayah timur Indonesia. Diharapkan melalui penelitian ini dapat merumuskan strategi pengembangan pelabuhan Mattoangin mendukung pengembangan wilayah sekitarnya dan bisa menjadikan pelabuhan Mattoangin berkembang secara optimal dan efisien dalam menyambut tantangan di masa yang akan datang.

2. METODE

2.1. Jenis dan Sumber Data

a. Jenis Data

- 1) Data kualitatif adalah data yang berbentuk kata-kata, bukan dalam bentuk angka. Kualitatif diperoleh melalui berbagai macam teknik pengumpulan data misalnya wawancara, analisis dokumen, atau observasi yang telah dituangkan dalam catatan lapangan (transkrip). Bentuk lain data kualitatif adalah gambaryang diperoleh melalui pemotretan atau rekaman video.
- 2) Data kuantitatif merupakan informasi yang diperoleh berkaitan dengan satuan-satuan angka yang memberikan keterangan berkenaan dengan jumlah penduduk, kepadatan penduduk, serta data penunjang lainnya.

b. Sumber Data

- 1) Data primer dikumpulkan melalui observasi lapangan dan wawancara dengan pihak yang terkait dengan penelitian. Data primer yang dimaksud adalah observasi lapangan mengenai aktifitas kunjungan kapal, Aksesibilitas Pelabuhan.
- 2) Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi pemerintah atau swasta yang berhubungan dengan judul penelitian dari instansi Dinas Perhubungan, BPS Kabupaten Bantaeng

2.2. Metode Pengumpulan Data

Metode Pengumpulan Data terbagi atas:

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

2.3. Teknik Analisis Data

Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan rumusan masalah yaitu analisis deskriptif kuantitatif. Untuk mendukung analisis tersebut, maka dilakukan perhitungan dengan menggunakan Teknis Analisis antara lain :

a. Analisis Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan salah satu bagian dari analisis interaksi kegiatan dengan sistem jaringan transportasi yang bertujuan untuk memahami cara kerja sistem tersebut dan menggunakan hubungan analisis antara komponen sistem untuk meramalkan dampak lalu lintas beberapa tata guna lahan atau kebijakan transportasi yang berbeda. Aksesibilitas sering dikaitkan dengan jarak, waktu tempuh dan biaya perjalanan.

b. Analisis LQ (*Location Quotient*)

Pada dasarnya teknik ini menyajikan perbandingan relatif antara kemampuan suatu sektordi daerah yang diselidiki dengan kemampuan sektor yang sama pada daerah yang lebih luas.

- 1) Jika nilai $LQ < 1$, maka sektor yang bersangkutan kurang terspesialisasi dibanding sektor yang sama di tingkat daerah tertentu, sehingga bukan merupakan sektor unggulan.
- 2) Jika nilai $LQ = 1$, sector yang bersangkutan memiliki tingkat spesialisasi yang sama dengan sektor sejenis di tingkat daerah tertentu, sehingga hanya cukup untuk melayani kebutuhan daerah sendiri.
- 3) Jika nilai $LQ > 1$, sektor yang bersangkutan lebih terspesialisasi dibanding sektor yang sama di tingkat daerah tertentu, sehingga merupakan sektor unggulan. LQ di dasarkan pada teori basis ekonomi. Tujuannya adalah menentukan sektor ekonomi basis (ekspor) dan non-basis. Dalam analisis LQ ekonomi diasumsikan tertutup. Asumsi lain, jika suatu daerah lebih berspesialisasi dibanding negara dalam menghasilkan produk tertentu ($LQ > 1$), maka ia akan mengekspor barang tersebut. Hasil dari LQ ini akan digunakan untuk mengetahui struktur ekonomi, bukan untuk proyeksi.

c. Analisis Rantai Produksi

Rantai produksi ialah proses aktivitas transportasi mengacu pada pergerakan produk dari satu lokasi ke lokasi lain dalam rantai pasokan. Kebutuhan akan pentingn transportasi telah berkembang dengan meningkatnya globalisasi dalam rantai pasokan serta pertumbuhan, transportasi merupakan aktivitas yang paling mudah dilihat sebagai kegiatan utama logistik dan pelanggan akan dengan mudah melihat pergerakan barang dari suatu lokasi ke lokasi lain baik menggunakan truck, kereta api, kapal laut, atau pesawat udara.

d. Analisis Ketersediaan Fasilitas

Analisis ketersediaan fasilitas ialah suatu cara untuk melihat atau membandingkan kondisi eksisting fasilitas dalam pelabuhan Mattoangiang dengan mengikuti Peraturan Pemerintah nomor 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan.

e. Analisis SWOT

Untuk menjawab rumusan masalah kedua menggunakan metode analisis SWOT yaitu :

1) Cara Membuat Personal SWOT Analisis

- Tentukan indikator-indikator kekuatan, caranya adalah dengan mengidentifikasi semua indikator yang dapat kita kendalikan sendiri. Semua indikator yang mendukung tujuan kita merupakan indikator-indikator kekuatan yang berasal dari hasil Analisis SEM. Sebaliknya, indikator yang menghambat atau mengganggu tujuan kita merupakan indikator kelemahan.
- Tentukan indikator-indikator kelemahan yang kita miliki yang berasal dari hasil Analisis SEM. Tujuan kita menentukan indikator ini adalah untuk meningkatkan kinerja kita. Dengan mengidentifikasi kelemahan, kita dapat memperbaiki diri.
- Tentukan indicator-indikator peluang
- Menentukan indikator ancaman. Tentukan faktor-faktor apa saja yang dianggap dapat mengancam.

2) Model Penentuan Indikator Komponen SWOT

Tabel 1. Model Penentuan Indikator Komponen SWOT

INTERNAL	Kekuatan (<i>Strengths</i>) yang dimiliki	Kelemahan (<i>Weaknesses</i>) yang dimiliki
EKSTERNAL	Peluang (<i>Opportunities</i>) untuk mencapai tujuan yang ingin dicapai dimasa yang akan datang	Ancaman (<i>Threats</i>) yang memungkinkan tujuan yang ingin dicapai tidak terlaksana

Penentuan indikator tersebut disusun berdasarkan tujuan yang ingin dicapai pada masa yang akan datang. Selanjutnya lakukan evaluasi terhadap faktor internal, yaitu semua kekuatan dan kelemahan

yang dimiliki. Penentuan indikator peluang dan ancaman disusun berdasarkan tujuan kita dalam membuat analisis SWOT.

3) Membuat Strategi SO,WO,ST, dan WT

Setelah masing-masing indikator SWOT ditentukan, langkah selanjutnya adalah membuat formulasi strategi dengan menggabungkan S dengan O, W dengan O, S dengan T, dan W dengan T. Cara ini dilakukan sesuai dengan tujuan kita melakukan analisis SWOT.

Sebelum melakukan pilihan strategi, kita perlu mengetahui pengertian masing-masing kuadran dari hasil penggabungan, yaitu SO strategi, WO strategi, ST strategi, dan WT strategi.

- **Kuadran S-O** : Strategi yang menggunakan seluruh kekuatan yang kita miliki untuk merebut peluang;
- **Kuadran W-O** : Strategi yang meminimalkan kelemahan untuk merebut peluang. Artinya banyak peluang yang dapat diraih, tetapi tidak ditunjang dengan kekuatan yang memadai (lebih banyak kelemahannya) sehingga kelemahan tersebut perlu diminimalisasi sehingga kelemahan tersebut perlu diminimalisasi terlebih dahulu;
- **Kuadran S-T** : Strategi yang disusun dengan menggunakan seluruh kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman yang akan terjadi;
- **Kuadran W-T** : Strategi yang disusun dengan meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman.

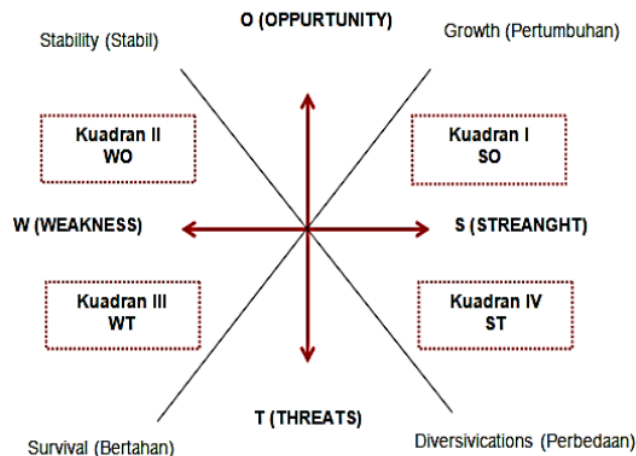
4) Model Analisis SWOT

Beberapa penyesuaian dalam pembentukan model analisis SWOT, yaitu:

- Pembobotan tetap menggunakan skala 1 (sangat penting) hingga 0 (tidak penting), akan tetapi penentuan nilai skala untuk masing-masing situasi total berjumlah 1 dengan cara:
- Urutkan faktor situasi berdasarkan skala prioritas (SP) (tertinggi nilainya 16 dari 4 x 4, urutan 2 nilainya 3 x 4 = 12 dan terendah nilai dari 4 dari 1 x 4) lalu dikalikan dengan konstanta (K) nilai tertinggi yaitu 4;
- Peringkat tetap menggunakan skala 1 (rendah) – 4 (tinggi) untuk kekuatan dan peluang. Sedangkan skala 4 (rendah) – 1 (tinggi) untuk kelemahan dan ancaman. Namun jika tidak ada pembandingan, maka nilai skala ditentukan berdasarkan prioritas dari masing-masing situasi (misalnya skala 4 untuk peluang yang paling tinggi);
- Nilai tertinggi untuk bobot X peringkat adalah 1 – 2 (kuat) dan terendah adalah 0-1 (lemah).

Kesimpulan :

1. Penentuan titik koordinat X, (IFAS) hasil KEKUATAN – KELEMAHAN
2. Penentuan titik koordinat Y, (EFAS) hasil PELUANG – ANCAMAN



Gambar 1. Kuadran SWOT

Tabel 1.Matriks Strategi SWOT

IFAS	KELEMAHAN/ <i>WEAKNESSES</i> (W)	KEKUATAN/ <i>STRENGTHS</i> (S)
EFAS		
PELUANG/ <i>OPURTUNITY</i> (O)	STRATEGI (WO)	STRATEGI (SO)
	KUADRAN II	KUADRAN I
ANCAMAN/ <i>TREAHTS</i> (T)	STRATEGI (WT)	STRATEGI (ST)
	KUADRAN III	KUADRAN IV

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Lokasi Pelabuhan

Lokasi Pelabuhan Mattoanging terletak di Desa Bonto Jai, Kecamatan Bissappu, Kabupaten Bantaeng, Provinsi Sulawesi Selatan, Desa Bonto Jai terbagi menjadi 2 Dusun yaitu:

- a. Dusun Tino Toa
- b. Dusun Mattoanging

Secara geografis Pelabuhan Mattoanging terletak pada 05° 33' 55" LS dan 119° 55' 03" BT . Dengan Batasan Administrasi sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kelurahan Bonto Manai dan Kelurahan Bonto Lebang
- b. Sebelah Timur : Berbatasan dengan Laut Flores
- c. Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kelurahan Bonto Lengkese dan Kelurahan Bonto Manai
- d. Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Jeneponto



Gambar 2. Peta Lokasi Pelabuhan

3.2. Pembahasan

Peranan pelabuhan dalam pengembangan wilayah sangat berarti untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur yang diinginkannya begitupun dengan Kabupaten Bantaeng. Sebab pelabuhan sebagai wadah berkumpulnya aktivitas yang berkaitan dengan manusia termasuk aktivitas pelayaran dan bongkar muatnya.

Berdasarkan hasil survey pengumpulan data dan informasi pada lokasi Pelabuhan Mattoanging Kabupaten Bantaeng maka kajian ini akan menganalisis potensi sumber daya alam yang di miliki oleh Kabupaten Banteng menggunakan metode analisis Deskriptif Kuantitatif dengan Metode Location Quotient (LQ), dan analisis SWOT untuk menghasilkan konsep pengembangan elabuhan Mattoanging sebagai pelabuhan pengumpan.

a. Analisis Aksebeiiitas

Aksesibilitas merupakan salah satu bagian dari analisis interaksi kegiatan dengan sistem jaringan transportasi yang bertujuan untuk memahami cara kerja sistem tersebut dan menggunakan hubungan analisis antara komponen sistem untuk meramalkan dampak lalu lintas beberapa tata guna lahan atau kebijakan transportasi yang berbeda. Aksesibilitas sering dikaitkan dengan jarak, waktu tempuh dan biaya perjalanan.

Adapun rute pada pelabuhan Mattoanging lebih di dominan bertujuan ke Wilayah Kepulauan Selayar dan sekitarnya, sementara untuk rute Jalur perintis pada pelabuhan Mattoanging yaitu Makassar-Bantaeng-Selayar.Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table berikut:

Tabel 2. Rute Pelayaran 5 Tahun Terakhir pada Pelabuhan Mattoanging Kabupaten Bantaeng Tahun 2018

No	Tahun	Asal	Jumlah	Tujuan
1	2014	Kepulauan Selayar Sinjai	12 Unit 1 Unit	Kepulauan Selayar Sinjai
2	2015	Kepulauan Selayar Makassar	2 Unit 3 Unit	Kepulauan Selayar Makassar
3	2016	Kepulauan Selayar Makassar	7 Unit 3 Unit	Makassar Kepulauan Selayar
4	2017	Kepulauan Selayar Bulukumba Takalar/ Galesong	2 Unit 4 Unit 3 Unit	Kepulauan Selayar Takalar/ Galesong Bulukumba
5	2018	Kepulauan Selayar Bulukumba Takalar/ Galesong Merauke	4 Unit 1 Unit 1 Unit 2 Unit	Kepulauan Selayar Takalar/ Galesong Bulukumba Palu
Total			45 Unit	

Sumber: Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Wilker Bantaeng 2019

Berdasarkan hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa kunjungan kapal pada pelabuhan Mattoanging mengalami penurunan dari tahun 2014 sebanyak 13 unit ke tahun 2018 sebanyak 8 unit, kunjungan kapal baik itu asal maupun tujuan lebih di dominasi oleh Kepulauan Selayar dan sekitarnya akan tetapi pelabuhan Mattoanging Belum memiliki fasilitas yang memadai mengakibatkan sumber daya alam yang ada pada Kabupaten Bantaeng lebih memilih membawa ke kota Makassar dan ditribusikan ke wilayah-wilayah lainnya

Padahal melalui pelabuhan Mattoanging di Kabupaten Bantaeng dapat meminimalkan jarak, waktu, dan biaya , mengingat jarak antara Kabupaten Bantaeng menuju Kepulauan Selayar lebih dekat di bandingkan jarak antara Makassar ke Kepulauan Selayar.

b. Analisis Location Quotient (LQ)

Metode LQ digunakan untuk mengkaji kondisi perekonomian, mengarah pada identifikasi spesialisasi/basis kegiatan perekonomian. Sehingga nilai LQ yang sering digunakan untuk penentuan sektor basis dapat dikatakan sebagai sektor yang akan mendorong tumbuhnya atau berkembangnya sektor lain serta berdampak pada penciptaan lapangan kerja. Atau Analisis Location Quotient (LQ) digunakan untuk mengetahui sektor – sektor ekonomi dalam PDRB yang dapat digolongkan ke dalam sektor basis dan non basis. LQ merupakan suatu perbandingan tentang besarnya peranan suatu sektor di Kabupaten Bantaeng terhadap besarnya peranan sektor tersebut di tingkat Provinsi Sulawesi Selatan.

1) Produksi Perikanan

Tabel 3. Analisis LQ Produksi Perikanan Kabupaten Bantaeng dan Provinsi Sulawesi Selatan

Jenis Komoditas	Kabupaten Bantaeng	Provinsi Sulawesi Selatan
Perikanan Laut	5.745,2	366.540,6
Perikanan Budidaya	84.336,3	356.8952,3
Total	90.081,5	3.935.492,9

Tabel 4. Analisis LQ Produksi Perikanan Kepulauan Selayar dan Provinsi Sulawesi Selatan

Jenis Komoditas	Kepulauan selayar	Provinsi Sulawesi Selatan
Perikanan Laut	21.592,5	366.540,6
Perikanan Tangkap	435	3.568.952,3
Total	22.085,5	3.935.492,9

Sumber : BPS Provinsi Sulawesi Selatan dan Selayar dalam Angka 2019

Tabel 5. Analisis LQ Produksi Perikanan Kabupaten Jeneponto dan Provinsi Sulawesi Selatan

Jenis Komoditas	Kabupaten Jeneponto	Provinsi Sulawesi Selatan
Perikanan Laut	16.892,6	366.540,6
Perikanan Budidaya	199.172,7	3.568.952,3
Total	216.065,3	3.935.492,9

Sumber : BPS Provinsi Sulawesi Selatan dan Jeneponto dalam Angka 2019

Tabel 6. Hasil Analisis LQ Produksi Perikanan

Jenis Komuditas	Kabupaten Bantaeng	Kepulauan selayar	Kabupaten Jeneponto
Perikanan Laut	0,64	10,4	2,01
Perikanan Budidaya	1,32	0,23	1,01

Sumber : Hasil Analisis 2019

Berdasarkan hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa potensi dari sektor perikanan Kabupaten Bantaeng untuk komoditas perikanan laut masih minim dan belum memiliki nilai ekspor, sementara kabupaten sekitarnya memiliki nilai yang cukup untuk memenuhi kabupaten sendiri dan wilayah lainnya

2) Produksi Pertanian

Tabel 7. Analisis LQ Produksi Pertanian Kabupaten Bantaeng dan Provinsi Sulawesi Selatan

Jenis Komuditas	Bantaeng	Provinsi Sulawesi Selatan
Padi Sawah	91688	5.804.976
Padi Ladan	52341	331.3944
Jagung	165927	223.9862
Kedelei	115	1.7140
Kacang tanah	927,1	17.824,6
Kacang Hijau	0	15.779,7
Ubi Kayu	585,7	260.114,6
Ubi Jalar	556,8	85.730,7
Bawang Merah	120237	93.2924
Cabai	22935	63.5124
Kentang	176647	54.0155
Kubis	100625	66.5192
Petsei	15740	10.5782
Tomat	14285	67.3737
Wortel	146517	37.2720

Sumber: BPS Provinsi Sulawesi Selatan dan Bantaeng dalam Angka 2019

Tabel 8. Analisis LQ Produksi Pertanian Kepulauan Selayar dan Provinsi Sulawesi Selatan

Jenis Komuditas	Kepulauan Selayar	Provinsi Sulawesi Selatan
Padi Sawah	69	5.804.976
Padi Ladan	40	331.3944
Jagung	2.190	223.9862
Kedelei	0	17.140
Kacang tanah	204,1	17.824,6
Kacang Hijau	374,7	15.779,7
Ubi Kayu	3623	260.114,6
Ubi Jalar	416,5	85.730,7
Bawang Merah	2	93.2924
Cabai	463	63.5124
Kentang	0	54.0155
Kubis	0	66.5192
Petsei	137	10.5782
Tomat	388	67.3737
Wortel	0	37.2720

Sumber: BPS Provinsi Sulawesi Selatan dan Selayar dalam Angka 2019

Tabel 9. Analisis LQ Produksi Pertanian Kabupaten Jeneponto dan Provinsi Sulawesi Selatan

Jenis Komuditas	Kabupaten Jeneponto	Provinsi Sulawesi Selatan
Padi Sawah	252.519	5.804.976
Padi Ladan	144.158	331.3944
Jagung	399.890	223.9862
Kedelei	1.364	1.7140
Kacang tanah	113,9	178.24,6
Kacang Hijau	1149,4	157.79,7
Ubi Kayu	8326,9	260.114,6
Ubi Jalar	13940,5	85.730,7
Bawang Merah	22.493	93.2924
Cabai	22.163	63.5124
Kentang	4.591	54.0155
Kubis	5.965	66.5192
Petsei	2.888	10.5782
Tomat	1.310	67.3737
Wortel	2.146	37.2720

Sumber: BPS Provinsi Sulawesi Selatan dan Jeneponto dalam Angka 2019

Tabel 10. Hasil Analisis LQ Produksi Pertanian

Jenis Komuditas	Kabupaten Bantaeng	Kepulauan selayar	Kabupaten Jeneponto
Padi Sawah	1,27	0,07	0,77
Padi Ladang	1,23	0,02	0,77
Jagung	1,28	0,19	3,17
Kedelei	0,11	0	1,41
Kacang Tanah	0,89	0,27	0,11
Kacang Hijau	0	0,21	1,29
Ubi Kayu	0,03	0,27	0,56
Ubi Jalar	0,11	0,16	2,88
Bawang Merah	2,22	0,04	0,42
Cabai	0,62	0,14	0,61
Kentang	4,64	0	0,15
Kubis	2,60	0	0,15
Petsei	2,56	0,25	0,48
Tomat	0,36	0,14	0,03
Wortel	4,78	0	0,10

Sumber : Hasil Analisis2019

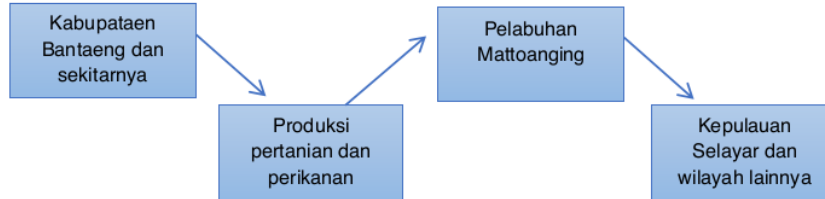
Berdasarkan hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa potensi dari sektor pertanian Kabupaten Bantaeng untuk komoditas padi, jagung, bawang merah, kentang, kubis, petsei, dan wortel telah memiliki nilai yang cukup untuk memenuhi kabupaten sendiri dan wilayah lainnya. Untuk Kabupaten Jeneponto potensi dari sektor pertanian yang telah memiliki nilai nilai yang cukup untuk memenuhi kabupaten sendiri dan wilayah lainnya yaitu Komuditas Jagung dan garam.Sementara untuk Kabupaten Kepulauan Selayar dari sektor Pertanian belum memiliki nilai yang cukup untuk memenuhi wilayahnya tetapi memiliki potensi perikanan yang cukup untuk memenuhi kabupaten sendiri dan wilayah lainnya.

3) Analisis Rantai Pasok Produksi

Aktivitas transportasi mengacu pada pergerakan produk dari satu lokasi ke lokasi lain dalam rantai pasokan. Kebutuhan akan pentingnya transpor⁶ telah berkembang dengan meningkatnya globalisasi dalam rantai pasokan serta pertumbuhan⁶, transportasi merupakan aktivitas yang paling mudah dilihat sebagai kegiatan utama logistik dan pelanggan akan dengan mudah melihat pergerakan barang dari suatu lokasi ke lokasi lain baik menggunakan truck, kereta api, kapal laut, atau pesawat udara.

Dari hasil analisis LQ produksi dari sektor pertanian Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya telah memiliki nilai yang cukup untuk memenuhi wilayahnya sendiri dapat juga dapat memenuhi wilayah lainnya untuk itu perlu adanya pelabuhan sebagai pintu masuk dan keluar arus kebutuhan perdagangan,

sehingga produksi pertanian dan produksi peikanan dari Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya perlu pasarkan ke wilayah lainnya dengan memakai transportasi dalam hal ini pelabuhan Mattoanging memainkan peran melakukan pergerakan barang-barang, baik barang-barang dalam bentuk bahan baku, maupun barang-barang yang sudah jadi setelah itu hasil prduksi tersebut di pasarkan menuju daerah Kepulauan Selayar, Takalar, Makassar, dan ke wilayah lainnya.



Gambar 3. Rantai Pasok Produksi

4) Analisis ketersediaan fasilitas pelabuhan

Peraturan Pemerintah nomor 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan:

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi. 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. Rencana lokasi pelabuhan yang akan dibangun disusun dengan berpedoman pada kebijakan pelabuhan nasional. Rencana lokasi pelabuhan yang akan dibangun harus sesuai dengan :

Adapun untuk fasilitas yang ada pada pelabuhan sesuai dengan peraturan pemerintah no 61 tahun 2009 dibagi menjadi 2 yaitu darat dan perairan.

Untuk fasilitas darat pelabuhan terdiri dari fasilitas pokok dan penunjang

Fasilitas pokok darat:

- a. Dermaga
- b. Gudang
- c. Terminal
- d. Penampungan dan pengolahan limbah
- e. Fasilitas pemadam kebakaran
- f. Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan sarana bantu navigasi pelayaran

Fasilitas penunjang darat:

- a. Kawasan perkantoran
- b. Fasilitas pos dan telekomunikasi
- c. Instalasi air bersih
- d. Jaringan jalan
- e. Jaringan air limbah, drainase, dan sampah
- f. Tempat tunggu kendaraan bermotor
- g. Kawasan perdagangan
- h. Fasilitas umum lainnya

Untuk fasilitas perairan pelabuhan terdiri dari fasilitas pokok dan penunjang

Fasilitas pokok perairan

- a. Alur pelayaran
- b. Perairan tempat labuh
- c. Kolam pelabuhan

Fasilitas penunjang perairan

- a. Perairan untuk pelabuhan jangka panjang
- b. Perairan untuk fasilitas dan pembangunan dan pemeliharaan kapal
- c. Perairan tempat uji kapal

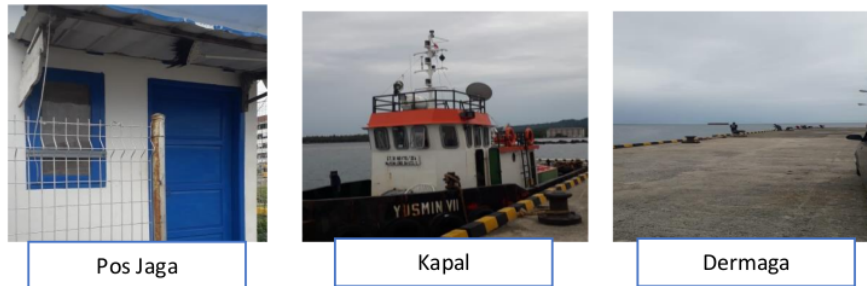
Adapun kondisi eksisting fasilitas pelabuhan Mattoanging dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 11. Fasilitas darat dan perairan pelabuhan

No	Fasilitas pokok darat	Fasilitas pokok perairan
1	Dermaga	Alur Pelayaran
2	Lapangan penumpukan	Perairan tempat labuh
3	SBNP	
4	Fasilitas pemadam kebakaran	
Fasilitas penunjang		Fasilitas penunjang
1	Kawasan perkantoran	
2	Fasilitas pos & telekomunikasi	
3	Jaringan jalan	
4	Jaringan air limbah	
5	Fasilitas lain	

Sumber : Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Wilker Bantaeng 2019

Berdasarkan hasil analisis ketersediaan sarana fasilitas pokok dan penunjang pada pelabuhan Mattoanging dapat dikatakan bahwa pelabuhan Mattoanging belum menyediakan terminal dan gudang untuk mengoptimalkan kegiatan bongkar muat sebagaimana peraturan pemerintah nomor 61 tahun 2009 yang menjadi tolak ukur untuk membangun atau mengembangkan pelabuhan dengan melihat rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota, potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah, potensi sumber daya alam, dan melihat standar fasilitas yang ada untuk mengembangkan pelabuhan



Gambar 4. Kondisi Eksisting Lokasi

5) Analisis SWOT

Beberapa penyesuaian dalam pembentukan model analisis SWOT, yaitu:

- Pembobotan tetap menggunakan skala 1 (sangat penting) hingga 0 (tidak penting), akan tetapi penentuan nilai skala untuk masing-masing situasi total berjumlah 1 dengan cara:
- Urutkan faktor situasi berdasarkan skala prioritas (SP) (tertinggi nilainya 16 dari 4 x 4, urutan 2 nilainya 3 x 4 = 12 dan terendah nilai dari 4 dari 1 x 4) lalu dikalikan dengan konstanta (K) nilai tertinggi yaitu 4;
- Peringkat tetap menggunakan skala 1 (rendah) – 4 (tinggi) untuk kekuatan dan peluang. Sedangkan skala 4 (rendah) – 1 (tinggi) untuk kelemahan dan ancaman. Namun jika tidak ada

pembandingan, maka nilai skala ditentukan berdasarkan prioritas dari masing-masing situasi (misalnya skala 4 untuk peluang yang paling tinggi);

- Nilai tertinggi untuk bobot X peringkat adalah 1 – 2 (kuat) dan terendah adalah 0-1 (lemah).

a. *Internal Strategy Factor Analysis (IFAS)*

Tabel 12. Matriks *Internal Strategy Factor Analysis (IFAS)*

No.	Kekuatan	SP	K	Sp x K	Bobot
1	Produksi pertanian Kabupaten Bantaeng dan Sekitarnya	16	4	64	0,44
2	Produksi perikanan Kabupaten Kepulauan Selayar	12	4	48	0,33
3	Pelabuhan Mattoanging masuk dalam jalur pelayaran internasional	8	4	32	0,22
Jumlah		36	12	144	0,99
No.	Kelemahan	SP	K	Sp x K	Bobot
1	Produksi Perikanan Kabupaten Bantaeng dan Sekitarnya	12	4	48	0,42
2	Produksi Pertanian Kabupaten Kepulauan Selayar	8	4	32	0,28
3	Ketersediaan fasilitas pelabuhan belum memadai	8	4	32	0,28
Jumlah		28	12	112	1

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2019

Tabel 13. Matriks Nilai Skor *Internal Strategy Factor Analysis (IFAS)*

No.	Kekuatan	K	Bobot	Skor
1	Produksi pertanian Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya	4	0,44	1,76
2	Produksi perikanan Kabupaten Kepulauan Selayar	4	0,33	1,32
3	Pelabuhan Mattoanging masuk dalam jalur pelayaran internasional	4	0,22	0,88
Jumlah		8	0,99	3,96
No.	Kelemahan	K	Bobot	Skor
1	Produksi perikanan Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya	4	0,42	1,71
2	Produksi pertanian Kabupaten Kepulauan Selayar	4	0,28	1,14
3	Ketersediaan fasilitas pelabuhan belum memadai	4	0,28	1,14
Jumlah		8	1	4

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2019

b. *Eksternal Strategy Factor Analysis (EFAS)*

c.

Tabel 14. Matriks *Eksternal Strategy Factor Analysis (EFAS)*

No.	Peluang	SP	K	Sp x K	Bobot
1	Peraturan Pemerintah nomor 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan	16	4	64	0,5
2	PM. 51 Tahun 2015 tentang penyelenggaraan Pelabuhan	16	4	64	0,5
Jumlah		32	8	128	1

No.	Ancaman	SP	K	Sp x K	Bobot
1	Terjadi persaingan pelabuhan	16	4	64	0,57
2	Kurang Tertariknya Kapal untuk berlabuh	12	4	48	0,42
Jumlah		28	8	112	0,99

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2019

Tabel 15. Matriks Nilai Skor Eksternal Strategy Factor Analysis (EFAS)

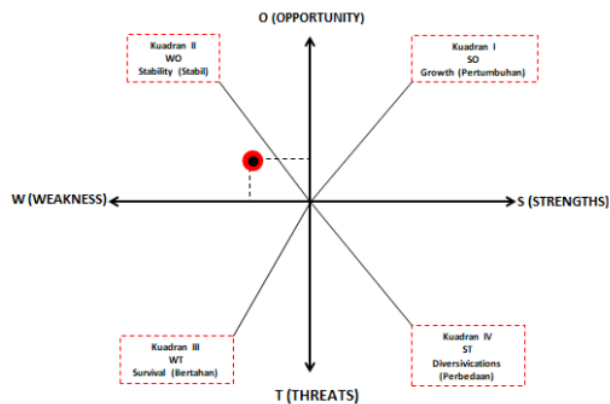
No.	Peluang	Bobot	Rating (1-4)	Skor
1	Peraturan Pemerintah nomor 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan	0,5	4	2
2	PM. 51 Tahun 2015 tentang penyelenggaraan Pelabuhan	0,5	4	2
Jumlah		1	8	4

No.	Ancaman	Bobot	Rating (4-1)	Skor
1	Terjadi persaingan pelabuhan	0,57	2	1,14
2	Kurang tertariknya Kapal untuk berlabuh	0,42	3	1,26
Jumlah		0,99	5	2,4

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2019

Analisis matriks Intenal dan Eksternal digunakan untuk mencari strategi umum (*Grand strategi*) atau strategi apa yang sebaliknya digunakan. Penentuan strategi ini diperoleh dari hasil perhitungan matriks IFAS dan EFAS, dimana nilai dari indeks akumulatif skor IFAS (kekuatan dan kelemahan) sebesar -0,04 Sedangkan nilai skor EFAS (peluang dan ancaman) sebesar 0,27, yang artinya faktor eksternal yang lebih berpengaruh dalam pengembangan pelabuhan. Selanjutnya untuk melihat strategi dominan yang akan digunakan maka hasil dari IFAS dan EFAS dijadikan sebagai titik penentu koordinat X dan Y, dimana IFAS sebagai X (kekutan-kelemahan) dan EFAS sebagai Y (peluang-ancaman). Dari pengabungan dua matrik IFAS dan EFAS diperoleh matriks Internal dan Eksternal. Untuk lebih jelasnya bisa kita lihat pada gambar berikut ini :

- (IFAS) Hasil Kekuatan - Kelemahan = $3,96 - 4 = -0,04$
- (EFAS) Hasil Peluang - Ancaman = $1,14 - 1,24 = 0,27$



Gambar 5. Hasil Analisis Sumbu IFAS dan EFAS SWOT

Posisi berada pada sumbu X= -0,04 dan sumbu Y= 0,27 jadi posisi kuadran berada pada kuadran I dengan strategi yang digunakan dan diprioritaskan yaitu strategi WO (Rumusan strategi adalah tanggulangi kelemahan dengan memanfaatkan peluang).

Berdasarkan dari hasil analisis SWOT untuk merumuskan strategi atau konsep untuk tanggulangi kekuatan dengan mengantisipasi ancaman Untuk Lebih jelasnya matriks SWOT dalam konsep pengembangan pelabuhan dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel 16. Matriks SWOT

EFAS	IFAS	Kekuatan	Kelemahan
			<ol style="list-style-type: none"> 1. Produksi pertanian Kabupaten Bantaeng dan Sekitarnya 2. Produksi perikanan Kabupaten Kepulauan Selayar 3. Pelabuhan Mattoanging masuk dalam jalur pelayaran internasional
^Peluang		SO	WO
<ol style="list-style-type: none"> 1. Peraturan Pemerintah nomor 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan 2. PM. 51 Tahun 2015 tentang penyelenggaraan Pelabuhan 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjalin Kerjasama dengan Pemerintah 2. Meningkatkan Kinerja Pelayanan Pelabuhan 3. Optimasi Kapasitas Pelabuhan Mattoanging 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyediakan Sarana dan Prasarana fasilitas pelabuhan. 2. Pengembangan SDA dan Pelatihan SDM
Ancaman		ST	WT
<ol style="list-style-type: none"> 1. Terjadi persaingan pelabuhan 2. Kurang Tertariknya Kapal untuk berlabuh 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyediakan fasilitas atau peralatan pelabuhan yang memadai 2. Melakukan edukasi pada masyarakat sekitar tentang pentingnya pelabuhan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatkan produktivitas bongkar muat kapal 2. Meningkatkan SDM pelabuhan

Berdasarkan analisis matriks yang dilakukan sebelumnya bahwa strategi yang akan digunakan untuk Pengembangan Pelabuhan Mattoanging sebagai pelabuhan Pengumpulan dengan hasil perhitungan kuadran yang berada di posisi Kuadran I yaitu ; Strategi WO, artinya bahwa menanggulangi kelemahan yang ada dalam Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya, dengan memanfaatkan peluang yang ada.

Tabel 17. Program Strategi

Strategi WO	Program
Menyediakan Sarana dan prasarana fasilitas pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> - Menyediakan fasilitas pokok dan penunjang pada pelabuhan Mattoanging sesuai dengan Peraturan Pemerintah nomor 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan - Menambah panjang dermaga dan memberi batas rawan agar supaya masyarakat yang mata pehariannya berada pada laut tidak mengganggu aktivitas yang ada pada pelabuhan - Menyediakan gudang untuk penyimpanan barang atau bahan, baik berupa bahan baku, barang setengah jadi, atau barang jadi. dimana aktivitas di dalam suatu gudang mencakup penerimaan, penyimpanan, dan pengiriman barang atau bahan dari suatu

Strategi WO	Program
	tempat ke tempat berikutnya dan di lengkapi dengan fasilitas yang memadai dalam gudang tersebut
	- Menyediakan jadwal kapal yang ingin sandar ke pelabuhan
Pengembangan sumber daya alam dan pelatihan sumber daya manusia	- Peningkatan peran masyarakat serta pemerintah terkait pengolahan hasil produksi pertanian Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya
	- Mensosialisasikan kepada masyarakat tentang peran penting pelabuhan sebagai pintu masuk dan keluar kebutuhan perdagangan

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2019

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa: (1) Potensi dari sektor pertanian Kabupaten Bantaeng untuk komoditas padi, jagung, bawang merah, kentang, kubis, petsei dan wortel telah memiliki nilai yang cukup untuk memenuhi kabupaten sendiri dan wilayah lainnya. Untuk Kabupaten Jeneponto potensi dari sektor pertanian yang telah memiliki nilai nilai yang cukup untuk memenuhi kabupaten sendiri dan wilayah lainnya yaitu komoditas jagung, dan garam,. Sementara untuk Kabupaten Kepulauan Selayar dari sektor pertanian belum memiliki nilai yang cukup untuk memenuhi wilayahnya tetapi memiliki potensi perikanan yang cukup untuk memenuhi kabupaten sendiri dan wilayah lainnya. (2) Perlunya mengembangkan pelabuhan Matoanging dengan menambah panjang dermaga dan memberi batas rawan agar supaya masyarakat yang mata pehariannya berada pada laut tidak mengganggu aktivitas yang ada pada pelabuhan dan menyediakan gudang untuk penyimpanan barang atau bahan, dikarenakan adanya potensi dari wilayah tersebut, dimana peran pelabuhan dalam hal ini ialah menjadi salah satu pintu masuk dan keluar kebutuhan dalam perdagangan dan menjadi suatu alat transportasi yang digunakan untuk mengembangkan wilayah.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2019). *Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Sulawesi Selatan*. BPS Sulawesi Selatan.
- Fahrudin. (2017). *Nurdin Abdullah Act Locolly, Think Globally*. Jakarta Selatan: PT Mizan Publika.
- GINANJAR. (2010). Pentingnya Perusahaan Menyediakan atau Memenuhi Permintaan Konsumen. Universitas Brawijaya.
- Kaharuddin, K., Manaf, M., & Basri, L. (2019). Optimalisasi Waktu Pelayanan dan Penghematan Skala Pada Penyeberangan ASDP Bangsalae Siwa Kabupaten Wajo. *Urban and Regional Studies Journal*, 1(2), 66–75. <https://doi.org/10.35965/ursj.v1i2.1084>
- Muuzi, M., Surya, B., & Aksa, K. (2020). Pola Mobilitas Penduduk Kawasan Pinggiran Kota Baubau: (Studi Pada Kec. Betoambari Dan Kec. Wolio). *Journal of Urban Planning Studies*, 1(1), 001-020. <https://doi.org/10.35965/jups.v1i1.10>
- Peraturan Pemerintah No 61 tahun 2009, tentang Peyelenggaraan Kepalabuhanan
- Uray Dian Novita. (2016). *Analisis Penentuan Sektor Unggulan Perekonomian Kota Singkawang dengan Pendektan Sektor Pembentuk Produk Domestik Regional Bruto*. Universitas Tanjung Pura
- Dicky Aulia. (2014). *Analisis Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Berwawasan Lingkungan*. Universitas Diponegoro
- Teguh Pairunan Putra. (2015). *Kajian Pembangunan Pelabuhan Bagusa di Kabupaten Mamberemo Raya*. Universitas Diponegoro
- <http://www.gultomlawconsultants.com/definisi-pelabuhan-dan-jenis-jenisnya>
- <https://www.kajianpustaka.com/2016/04/pengertian-tujuan-dan-manfaat-gudang.html>

Pengembangan Pelabuhan Mattoanging Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Sekitarnya

ORIGINALITY REPORT

11%

SIMILARITY INDEX

11%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

2%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	id.123dok.com Internet Source	2%
2	karantina.pertanian.go.id Internet Source	2%
3	rendratopan.com Internet Source	2%
4	www.coursehero.com Internet Source	2%
5	www.trijurnal.lemlit.trisakti.ac.id Internet Source	2%
6	lembaredu.github.io Internet Source	2%

Exclude quotes Off

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography Off