

**STUDI PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR  
DIKAITKAN DENGAN PENINGKATAN ARUS BARANG**



**BUSOWA**

**OLEH**

**MAHMUDDIN**

No. Stambuk : 45 86 04 0392

N I R M : 87 113 4341

**JURUSAN PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS "45" UJUNG PANDANG**

**1993**

STUDI PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR  
DINAIKAN DENGAN PENINGKATAN ARUS BABANG

"Sembah Sujud Kehadirat Allah  
Yang Maha Kuasa Yang Memberkati  
kedua Orang Tua Saya, Demikian pula  
sanak Famili, Guru-Guru Saya dan Rekan  
Rekan saya yang semuanya Telah Mendo'akan,  
Membimbing dan Memberi Petunjuk Sehingga  
Berhasillah Saya Menyelesaikan Tugas Akhir ini"

JURUSAN PLANOLOGI  
FACULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS "45" UJUNG PABANG

1993

**STUDI PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR  
DIKAITKAN DENGAN PENINGKATAN ARUS BARANG**

O L E H :

M A H M U D D I N

4586040392/871134341

UNIVERSITAS

BOGOWA

*TUGAS AKHIR SEBAGAI SALAH SATU SYARAT UNTUK MEMPEROLEH  
GELAR SARJANA TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
PADA JURUSAN PLANOLOGI FAKULTAS TEKNIK.*

**JURUSAN PLANOLOGI**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS "45" UJUNG PANDANG**

**1 9 9 3**

LEMBARAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR

JUDUL TUGAS AKHIR : STUDI PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR  
DIKAITKAN DENGAN PENINGKATAN ARUS  
BARANG.  
NAMA MAHASISWA : M A H M U D D I N  
NOMOR STB / NIRM : 45 86 04 0392 / 87 113 4341  
J U R U S A N : TEKNIK PLANOLOGI  
PROGRAM STUDI : PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
JENJANG STUDI : STRATA SATU ( S 1 )

DISETUJUI

KOMISI PEMBIMBING



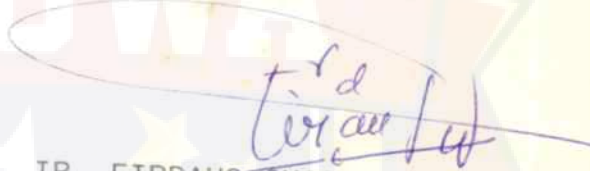
PROF. DR. H. RAHARDJO ADISASMITA, M.Ec

KETUA



DRS. ABD. AZIS MATTOLA, MSP


ANGGOTA



IR. FIRDAUS CHAERUDDIN, MS

ANGGOTA

MENGETAHUI



DEKAN FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS "45"  
BUJUNG PANDANG  
IR. HADRAWI MACHMUD

NIP. 131 962 496



UNIVERSITAS "45"  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL & PERENCANAAN  
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN  
MURSYID MUSTAFA

NIP. 131 914 693

Pengesahan (Ujian) : Hari Sabtu tanggal 23 Januari 1993

Halaman Penerimaan

Berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas "45" Ujung  
Pandang, Nomor : SK.019/U-45/I/93 tanggal 21 Januari 1993  
tentang Panitia dan Tim Penguji Tugas Akhir, maka :  
Pada Hari / Tanggal : Sabtu / 23 Januari 1993  
Skripsi atas nama : M a h m u d d i n  
Nomor pokok / Nirm : 45 86 04 0392 / 87 113 4341  
Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi  
Sarjana Negara Fakultas Teknik Universitas "45" Ujung  
Pandang, telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian  
Skripsi Sarjana Negara untuk memenuhi salah satu syarat  
guna memperoleh Sarjana Negara jenjang strata satu (S-1)  
pada Jurusan Planologi Fakultas Teknik Universitas "45".

Pengawas Umum

1. Prof.MR.Dr.H.Andi. Zainal Abidin Farid (.....)  
(Rektor Universitas "45")
2. Prof.Dr.Ir. Arifuddin Rengang (.....)  
(Dekan Fakultas Teknik UNHAS)

Tim Penguji Tugas Akhir

- K e t u a : Prof.Dr.H.Rahardjo Adisasmita, M.Eng (.....)
- Sekretaris: Ir. Firdaus chaeruddin, MS (.....)
- Anggota : - Drs.Abd. Azis Mattola, MSP (.....)
- Dr.Ir. Yulianto Sumalyo, DEA (.....)
- Ir. R. Tangkaisari, MSP (.....)
- Ir. Abd. Madjid Thahir (.....)
- Ir. A. Abidin Ishak, MStr (.....)



130 045 861

## KATA PENGANTAR

*Bismillahirrahmanirrahim*



Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Maha Besar Allah SWT, karena atas Rakhmat dan Taupiq-Nyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini, yang berjudul "*STUDI PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR DIKAITKAN DENGAN PENINGKATAN ARUS BARANG*". Di susun dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Jurusan Planologi (Perencanaan Wilayah dan Kota) Fakultas Teknik Universitas "45" Ujung Pandang.

Sebagai manusia biasa, penulis menyadari bahwa untuk menyelesaikan tulisan ini, tidak sedikit halangan dan rintangan yang dihadapi dalam proses penyusunannya. Namun berkat bantuan berbagai pihak disertai do'a dan kerja keras yang dicurahkan penulis sehingga Tugas Akhir ini dapat diselesaikan. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada Bapak PROF. DR. H. RAHARDJO ADISASMITA, M.Ec, DRS. ABDUL AZIS MATTOLA, MSP dan IR. FIRDAUS CHAERUDDIN, MS selaku pembimbing yang dengan sabar dan penuh dedikasi telah banyak meluangkan waktunya menerima penulis untuk konsultasi serta memberi bimbingan dan perhatian selama penulisan ini berlangsung.

Pada kesempatan ini pula disampaikan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada Bapak Dr. Ir. Yulianto Sumalyo, DEA, Ir. R. Tangkaisari, MSP, Ir. A. Madjid Thahir dan Ir. A. Abidin Ishak, MStr sebagai penguji/pembahas

yang telah banyak memberikan dasar-dasar perbaikan yang sangat berarti bagi penulis.

Ucapan terima kasih selanjutnya disampaikan kepada Bapak Prof. Mr. Dr. H. Andi Zainal Abidin Farid (Rektor Universitas "45"), Ir. Hadrawi Machmud (Dekan Fakultas Teknik), Ir. Moh. Yoenus Osman, MSP (Konsultan Jurusan Planologi), Ir. Mursyid Mustafa (Ketua Jurusan Planologi), Ketua Bappeda Tingkat I Sulawesi Selatan, Direktur Utama Perum Pelabuhan IV, Kepala Biro Pusat Statistik, Kanwil Perhubungan, Kanwil Perdagangan, Kanwil Perindustrian dan Ketua Kadin Sulawesi Selatan atas petunjuk dan bantuannya sehingga Tugas Akhir ini dapat diselesaikan.

Ucapan terima kasih yang sama, penulis sampaikan kepada Bapak Drs. Muhammad. Ali Thahir, M. Iqbal Samad Suaib, SE, Pintjara Muhammad Alamsyah, SE. MS, Drs. Agus Sulistianto dan Ibu Dra. Umi Salamah, MStr atas petunjuk dan bantuannya. Demikian pula Bapak dan Ibu dosen beserta rekan-rekan Mahasiswa Jurusan Planologi teristimewa saudara Safri, Junasdi, Adnan, Abraham, Rezki, Hendrawan, Suriyakri, Mappangerang, Wahyuna dan Yeti serta semua rekan-rekan di studio Rencana Tata Ruang Kota dan Daerah di Cilallang. Pada kesempatan ini pula penulis menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Bapak Muh. Arief.L dan Ibu Saipah sekeluarga yang sejak SMA sampai saat ini telah banyak memberikan bantuan baik materi maupun moril, demikian pula sanak famili dimanapun berada yang penulis tidak sempat sebutkan satu persatu.

Secara khusus, ucapan terima kasih yang tidak terhingga dan penyampaian penghargaan yang setulus-tulusnya kepada kedua orang tua penulis M. Dg. Lurang (ayahanda) dan Sani (ibunda) yang membesarkan, memberi dorongan, semangat dan mendo'akan agar penulis menjadi orang yang berguna kepada Keluarga, Agama, Nusa, Bangsa dan Negara.

Akhirnya semoga Allah SWT melimpahkan Rakhmat-Nya kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyelesaian Tugas Akhir ini, A m i n.

Ujung Pandang, 23 Januari 1993

**BOSOWA**  
P E N U L I S



## DAFTAR ISI

Halaman Judul .....	i
Lembaran Pengesahan .....	ii
Lembaran Penerimaan .....	iii
Kata Pengantar .....	iv
Daftar Isi .....	vii
Daftar Tabel .....	viii
Daftar Peta .....	x
Daftar Bagan .....	xi
Daftar Grafik .....	xi
Daftar Lampiran .....	xii

### BAB. I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	4
1.3. Tujuan dan Kegunaan .....	4
1.4. Hipotesis.....	5
1.5. Ruang Lingkup Pembahasan.....	5
1.6. Kerangka Pemikiran .....	6
1.7. Kerangka Operasional.....	7
1.8. Metodologi Penelitian .....	9
1.8.1. Data Yang Diperlukan .....	9
1.8.2. Sumber dan Cara Pengumpulan Data .....	10
1.8.3. Peralatan Analisis .....	11
1.9. Sistematika Pembahasan .....	12

BAB. II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORITIK TENTANG  
FUNGSI PELABUHAN DALAM PEMBANGUNAN

2.1. Pengertian Pelabuhan .....	15
2.2. Fungsi Pelabuhan .....	16
2.3. Kedudukan Pelabuhan Dalam Perdagangan ..	21
2.4. Teori Simpul Jasa Distribusi .....	24

BAB. III. GAMBARAN UMUM DAERAH PENELITIAN

3.1. Keadaan Geografis dan Wilayah Administrasi Sulawesi Selatan .....	27
3.2. Kependudukan .....	28
3.3. Indikator Ekonomi.....	30
3.4. Sektor Perekonomian yang Penting .....	33
3.4.1. sektor Pertanian .....	33
3.4.2. Sektor Industri .....	34
3.4.3. Sektor Perdagangan .....	34
3.5. Sistem Transportasi .....	35
3.5.1. Sistem Transportasi Darat .....	35
3.5.2. Sistem Transportasi Laut .....	36
3.6. Keadaan Fasilitas dan Kegiatan Yang Melalui Pelabuhan Makassar .....	37
3.6.1. Keadaan Sarana dan Prasarana .....	37
3.6.2. Kegiatan Yang Melalui Pelabuhan Makassar .....	42
3.7. Produktivitas Pemanfaatan Sarana dan Prasarana .....	46

**BAB. IV. ANALISA STUDI KEMUNGKINAN PENGEMBANGAN  
PELABUHAN MAKASSAR**

4.1. Analisis Perkembangan Potensi Daerah  
Yang Akan Mempengaruhi Lalu Lintas  
di Pelabuhan Makassar..... 54

4.1.1. Analisa Potensi Ekonomi ..... 55

4.1.2. Analisa Kependudukan ..... 65

4.2. Peramalan Kegiatan Yang Melalui  
Pelabuhan Makassar ..... 68

4.2.1. Peramalan Lalu Lintas Barang ..... 69

4.2.2. Peramalan Lalu Lintas Penumpang .. 72

4.2.3. Peramalan Kunjungan Kapal ..... 73

4.2.4. Peramalan Kebutuhan Sarana  
dan Prasarana ..... 80

4.3. Peningkatan dan Pemeliharaan Kolam  
Pelabuhan Makassar ..... 81

4.4. Peranan Pelabuhan Makassar..... 82

4.5. Langkah-Langkah Yang Harus Dilakukan  
Untuk Menunjang Pengembangan Pelabuhan  
Makassar ..... 91

**BAB. V. KESIMPULAN DAN SARANA-SARAN**

5.1. Kesimpulan ..... 97

5.2. Saran-Saran ..... 100

## DAFTAR TABEL

No.	Halaman
1. Jenis Penggunaan Lahan dan Luas Areal di Sulawesi Selatan Tahun 1990 .....	28
2. Jumlah dan Pertumbuhan Penduduk Sulawesi - Selatan Tahun 1980-1990 (Jiwa) .....	30
3. Perkembangan PDRB dan Pendapatan Percapita Sulawesi Selatan ( harga konstan 1983 ) Priode Tahun 1980 - 1989 .....	31
4. PDRB Sulawesi Selatan Menurut Lapangan Usaha pada tahun 1980 dan 1990 (harga konstan 1983) ..	32
5. Luas Areal dan Produksi Hasil Pertanian di Sulawesi Selatan Tahun 1990 .....	34
6. Luas dan Kapasitas Gudang di Pelabuhan Makassar Tahun 1991 .....	39
7. Keadaan Dermaga di Pelabuhan Makassar .....	41
8. Keadaan Fasilitas Dermaga di Pelabuhan Makassar Tahun 1991 .....	41
9. Arus Kunjungan Kapal Cabang Kelas 1 Makassar Priode Tahun 1984 - 1991 .....	43
10. Arus Kunjungan Kapal yang Mengangkut Barang dan Penumpang di dermaga Hatta dan Soekarno Tahun 1985 - 1990 .....	44
11. Arus Barang di Pelabuhan Makassar Priode Tahun 1984 - 1991 .....	45
12. Data Arus Penumpang di Pelabuhan Makassar Tahun 1984 - 1991 .....	49

13. Produktivitas Pemanfaatan Fasilitas di Pelabuhan Makassar Tahun 1990 - 1991 . . . . .	49
14. Kepadatan Penduduk Menurut Wilayah Pembangunan Sulawesi Selatan . . . . .	67
16. Ramalan Arus Barang Menurut Jenis Pelayanan Periode Tahun 1993 - 2000 . . . . .	71
17. Ramalan Arus Penumpang yang Melalui Pelabuhan Makassar Periode Tahun 1993 - 2000 . . . . .	73
18. Realisasi Arus Barang di IBT (Daerah Kerja Perumpul. IV.) dan Pelabuhan Makassar Tahun 1985 - 1989 (ton) . . . . .	84



## DAFTAR PETA

No.	Halaman
1. Peta Batas Administrasi Propinsi Sulawesi Selatan Tahun 1990 .....	50
2. Peta Jalan Negara dan Jalan Propinsi Sulawesi Selatan .....	51
3. Peta Lokasi Pelabuhan Propinsi Sulawesi Selatan.....	52
4. Peta Existing Condition Pelabuhan Makassar.....	53
5. Peta Gateway Ports In Indonesia .....	85
6. Peta Asal Barang dari Tanjung Priok, Tanjung Perak dan Pelabuhan Penting Lainnya di Indonesia Bagian Timur ke Pelabuhan Makassar .....	95
7. Peta Tujuan Barang dari Pelabuhan Makassar ke Tanjung Priok, Tanjung Perak dan Pelabuhan Penting Lainnya di Indonesia Bagian Timur.....	96

## DAFTAR BAGAN

No.	Halaman
1. Skema Kerangka Pemikiran .....	8
2. Skema Hubungan Perdagangan Antar Daerah Penghasil dan Daerah Yang Memberikan .....	22

## DAFTAR GRAFIK

No.	Halaman
1. Grafik Hasil Proyeksi Arus Barang Yang Melalui Pelabuhan Makassar Tahun 1993-2000 (ton).....	77
2. Grafik Hasil Proyeksi Arus Penumpang Yang Melalui Pelabuhan Makassar Tahun 1993-2000 (jiwa)..	78
3. Grafik Hasil Proyeksi Kunjungan Kapal Yang Melalui Pelabuhan Makassar Tahun 1993-2000 .....	79
4. Grafik Realisasi Arus Barang Daerah Kerja Perum Pelabuhan IV dan Pelabuhan Makassar Tahun 1985-1989 .....	86

DAFTAR LAMPIRAN

No.

Hal

1. Penyebaran Penduduk Di Sulawesi Selatan Menurut Kabupaten dan Kotamadya Tahun 1980 dan 1990 .....	105
2. Nilai Produk Industri di Sulawesi Selatan Tahun 1981, 1984, 1987 dan 1990 (juta rupiah) .....	106
3. Nilai Investasi Sektor Industri Sulawesi Selatan Tahun 1981, 1984, 1987 dan 1990 (juta rupiah) ....	107
4. Jumlah Perusahaan Industri di Sulawesi Selatan Tahun 1981, 1984, 1987 dan 1990 .....	108
5. Ekspor Sulawesi Selatan Tahun 1985-1990 (Volume = ton, nilai = US\$) .....	109
6. Panjang Jalan Sulawesi Selatan Tahun 1985-1990 (KM) .....	110
7. Nilai Bongkar Muat Barang Pada Pelabuhan di Propinsi Sulawesi Selatan Tahun 1988-1991 (ton /m3) .....	111
8. Jumlah Penumpang Angkutan Laut di Sulawesi Selatan Tahun 1988-1991 (orang) .....	112
9. Arus Barang Menurut Distribusi Cabang Kelas 1 Makassar Priode Tahun 1984-1991 .....	113
10. GRT Kapal Cabang Kelas Utama Makassar Priode Tahun 1984-1991 .....	114
11. Arus Barang Masuk Gudang di Pelabuhan Makassar Tahun 1984-1991 .....	115
12. Arus Barang Menurut Jenis Pelayaran yang Melalui Pelabuhan Makassar Tahun 1984-1991 .....	116



13. Arus Barang Menurut Jenis Perdagangan yang Melalui Pelabuhan Makassar Tahun 1985-1991 .....	117
14. Prosedur Proyeksi Jumlah Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Makassar, Data Tahun 1984-1991 dan Proyeksi Tahun 1993-2000 .....	118
15. Prosedur Proyeksi Barang Ekspor yang Melalui Pelabuhan Makassar, Data Tahun 1984-1991 dan Proyeksi Tahun 1993-2000 .....	119
16. Prosedur Proyeksi Barang Masuk Gudang yang Melalui Pelabuhan Makassar, Data Tahun 1984-1991 dan Proyeksi Tahun 1993-2000 .....	120
17. Prosedur Proyeksi Arus Penumpang yang Melalui Pelabuhan Makassar, Data Tahun 1984-1991 dan Proyeksi Tahun 1993-2000.....	121
18. Prosedur Proyeksi Kunjungan Kapal Samudra yang Mengangkut Barang di Pelabuhan Makassar, Data Tahun 1985-1990 dan Proyeksi Tahun 1993-2000.....	122
19. Prosedur Proyeksi Kunjungan Kapal Nusantara yang Mengangkut Barang dipelabuhan Makassar, Data Tahun 1985-1990 dan Proyeksi Tahun 1993-2000 .....	123
20. Prosedur Proyeksi Kunjungan Kapal Nusantara yang Mengangkut Penumpang dipelabuhan Makassar, Data Tahun 1985-1990 dan Proyeksi Tahun 1993-2000....	124
21. Prosedur Proyeksi Kunjungan Kapal Khusus dipelabuhan Makassar , Data Tahun 1985-1990 dan Proyeksi Tahun 1993-2000.....	125



BA . I . PENDAHULUAN

## BAB. I. PENDAHULUAN



### 1.1. Latar Belakang.

Dalam Negara kepulauan (maritim) seperti Indonesia yang terdiri dari 13.677 buah pulau baik yang didiami manusia maupun yang tidak didiami yang tersebar dari Sabang sampai Marauke dengan panjang  $\pm$  5.500 km, maka dukungan transportasi laut mutlak diperlukan terutama dalam memasuki era tinggal landas. Dengan demikian sektor ini, sangat penting dalam mendukung pembangunan sektor lainnya terutama sebagai fasilitas penunjang terhadap angkutan muatan (manusia dan barang) dari tempat asal ketempat tujuan.

Sejak dari Repelita III, pelabuhan Makassar ditetapkan sebagai pelabuhan utama ekspor bersama-sama dengan pelabuhan Belawan (Medan), Tanjung Priok (Jakarta) dan pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya). Dengan demikian pelabuhan Makassar dalam statusnya merupakan pelabuhan pintu gerbang ekspor impor terkemuka dikawasan Indonesia Bagian Timur. Sejalan dengan itu, maka pelabuhan Makassar mempunyai peranan yang besar terhadap kedudukan Ujung Pandang sebagai pusat pelayanan dan pengembangan wilayah Indonesia Bagian Timur. Dalam hal ini pelabuhan Makassar sebagai salah satu pendukung posisi tersebut, utamanya dalam menampung barang-barang yang akan diekspor maupun barang-barang yang akan disebarakan di Indonesia Bagian Timur.

Dengan posisi yang demikian, maka kegiatan lalu lintas dipelabuhan Makassar mengalami pertumbuhan yang

cukup memadai. Meningkatnya arus lalu lintas bongkar dan muat barang, arus kunjungan kapal maupun arus penumpang yang naik turun baik antar pulau maupun antar negara yang melalui pelabuhan. Hal ini dipengaruhi oleh fasilitas pelabuhan yang cukup memadai yaitu dermaga (Soekarno, Hatta dan Paotere) sepanjang 2.260 meter, pergudangan (Soekarno dan Hatta) seluas 32.544,55 m<sup>2</sup>, lapangan penumpukan seluas 12.897,40 m<sup>2</sup> dan peralatan bongkar muat sebanyak 20 unit. Selain pelabuhan Makassar mempunyai kedalaman air atau low water spring (LWS) sepanjang dermaga antara 9,1-9,5 meter, dengan kedalaman seperti itu secara teoritis dapat disinggahi oleh berbagai macam kapal.

Potensi dasar peningkatan lalu lintas barang, kunjungan kapal dan arus penumpang tentunya terletak pada potensi pemanfaatan fasilitas pelabuhan yang letak geografisnya berhadapan langsung dengan selat Makassar yang merupakan jalur lintasan angkutan kapal-kapal pelayaran samudra dan interinsuler. Hal ini terlihat arus lalu lintas dari tahun 1984 sampai dengan tahun 1991 mengalami pertumbuhan, yaitu arus kunjungan kapal 14,12% pertahun, arus barang yang dibongkar muat 8,46% pertahun dan arus penumpang yang naik turun 19,05% pertahun, hal ini disebabkan adanya penambahan kapal penumpang seperti KM. Athira dan kapal penumpang lainnya yang dikekolah oleh PELNI dan perluasan trayek yang tentunya ditunjang oleh potensi ekonomi daerah hinterland.

Dengan melihat peningkatan kegiatan lalu lintas dipelabuhan Makassar sebagaimana disebutkan diatas mempunyai dampak terhadap pembangunan di Propinsi Sulawesi Selatan pada khususnya dan Indonesia Bagian Timur pada umumnya, utamanya dalam menunjang sistem pola perdagangan dan perwilayahan komoditas yang sedang digalakkan di Sulawesi Selatan terutama yang bersangkutan paut dengan transportasi. Pembangunan di Propinsi Sulawesi Selatan yang semakin dikembangkan itu selain ditunjang oleh pelabuhan laut juga oleh fasilitas transportasi darat meliputi prasaranan jalan raya dan sarana angkutan lainnya yang menghubungkan terutama daerah-daerah produksi kepusat pelayanan distribusi di Propinsi Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan pada umumnya dan Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang pada khususnya yang memiliki pelabuhan Makassar.

Sekalipun telah ada gambaran umum diatas, penulis melihat prospek Kotamadya Ujung Pandang sebagai pusat pertumbuhan, pusat pengembangan dan pelayanan wilayah D Indonesia Bagian Timur. Dimana pelabuhan Makassar sebagai pintu gerbang (Gateway) yang berperan sebagai penampung barang-barang yang akan disembarkan di Indonesia Bagian Timur maupun barang ekspor, sehingga perlunya pelabuhan tersebut semakin dikembangkan. Mengingat peranan dan perkembangan kegiatan bongkar muat pada pelabuhan Makassar yang sangat penting tersebut, maka penulis sangat tertarik untuk melakukan "PENGKAJIAN PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR DIKAITKAN DENGAN PENINGKATAN ARUS BARANG".

## 1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan dengan hal-hal yang dikemukakan pada latar belakang diatas, maka permasalahan yang timbul disini adalah sebagai berikut :

1. Apakah perkembangan sarana dan prasarana (fasilitas) dipelabuhan Makassar dapat memenuhi kebutuhan perkembangan lalu lintas barang, lalu lintas penumpang dan arus kunjungan kapal pada masa yang akan datang yang cenderung semakin meningkat.
2. Seberapa besar kebutuhan sarana dan prasarana (fasilitas) itu akan disediakan untuk memenuhi peningkatan lalu lintas barang dan arus kunjungan kapal yang akan terjadi.

## 1.3. Tujuan dan Kegunaan

Berdasarkan permasalahan yang dikemukakan diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk melihat dan menghitung sejauh mana perkembangan lalulintas barang, arus penumpang dan arus kunjungan kapal yang diakibatkan oleh potensi ekonomi Sulawesi selatan dikaitkan dengan ketersediaan sarana dan prasarana dipelabuhan Makassar.
2. Untuk mengetahui sejauh mana sarana dan prasarana (fasilitas) yang ada bisa dikembangkan untuk memenuhi kebutuhan perkembangan lalu lintas barang dan arus kunjungan kapal.

Disamping tujuan tersebut diatas, maka kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan

masukannya bagi para perencana dalam pengembangan pelabuhan.

2. Sebagai bahan perbandingan bagi mereka yang akan mengadakan studi lebih lanjut pada bidang ini.

#### 1.4. Hipotesa

Berdasarkan permasalahan dan tujuan yang ingin dicapai, maka dapat disusun hipotesa sebagai berikut :

1. Dengan kecenderungan peningkatan arus lalu lintas barang dan arus kunjungan kapal maupun arus manusia, maka diduga bahwa fasilitas yang ada sekarang tidak akan mampu memenuhi kebutuhan arus lalu lintas tersebut dipelabuhan pada akhir tahun 2000.
2. Semakin meningkatnya pengelolaan sumber daya alam dan manusia di daerah hinterland pelabuhan, maka diduga akan mendorong semakin padatnya kegiatan lalu lintas dipelabuhan Makassar pada masa yang akan datang.

Pembuktian terhadap hipotesis diatas merupakan dasar titik tolak untuk memecahkan permasalahan yang timbul sebagaimana tersimak dalam pokok permasalahan.

#### 5. Ruang Lingkup Pembahasan

Arus barang dikaitkan dengan tersedianya fasilitas, kaitan tersebut akan disajikan dalam pembahasan pemanfaatan fasilitas pelabuhan yang tersedia. Selanjutnya dikaitkan dengan potensi sumberdaya alam dan manusia Sulawesi Selatan, kemudian akan dilakukan pembahasan penafsiran (proyeksi) kegiatan arus barang, arus penumpang dan kunjungan kapal dipelabuhan Makassar sampai tahun 2000.

#### 1.6. Kerangka Pemikiran.

Berdasarkan permasalahan dan tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini serta hipotesis yang menjadi titik tolak dalam pemecahan permasalahan tersebut, berkaitan dengan itu maka timbul kerangka pemikiran sebagai berikut : Pelabuhan sebagai salah satu sarana dalam sistem transportasi, ketersediaan sarana dan prasarana (fasilitas) pada saat ini, dalam memenuhi arus lalu lintas barang, manusia dan arus kunjungan kapal yang semakin meningkat pada masa yang akan datang. Pada saat ini keadaan tersebut, masih mampu melayani kegiatan lalu lintas, dimana tingkat pemanfaatan kalau dilihat tingkat produktivitas dan utilitas terhadap fasilitas yang ada (dermaga, gudang, lapangan penumpukan dan alat bongkar muat). hal ini dihubungkan dengan BOR, BTP, SOR, STP, OSOR dan OSTP sebagai indikator (UNTAC, 1985).

Berdasarkan perkembangan sarana dan prasarana yang diakibatkan oleh peningkatan produksi didaerah hinterland sehingga barang yang dimuat meningkat yang tentunya arus kunjungan kapalpun meningkat. Berdasarkan UNTAC 1985 tingkat pemanfaatan sarana dan prasarana diatas 70% harus dikembangkan. Selanjutnya dilihat Ujung Pandang sebagai tempat terletaknya pelabuhan Makassar, dimana Ujung Pandang berfungsi sebagai pusat pelayanan, pertumbuhan dan pengembangan Indonesia Bagian Timur. Dalam hal ini memperlihatkan Ujung Pandang sebagai pusat pengumpul serta penyebar barang dan jasa, maka proses tersebut dipengaruhi oleh tingkat kemudahan sebagai konsekuensinya



peningkatan ekonomi dan transportasi, demikian pula tingkat ketersediaan dan pengelolaan fasilitas pelabuhan semakin ditingkatkan.

Disamping tingkat ketersediaan dan pengelolaan fasilitas kaitannya dengan pengembangan wilayah, maka pelabuhan Makassar memegang peranan yang sangat penting terhadap daerah hinterlandnya. sehingga dengan demikian akan mendorong semakin padatnya kegiatan lalu lintas dipelabuhan Makassar pada masa yang akan datang.

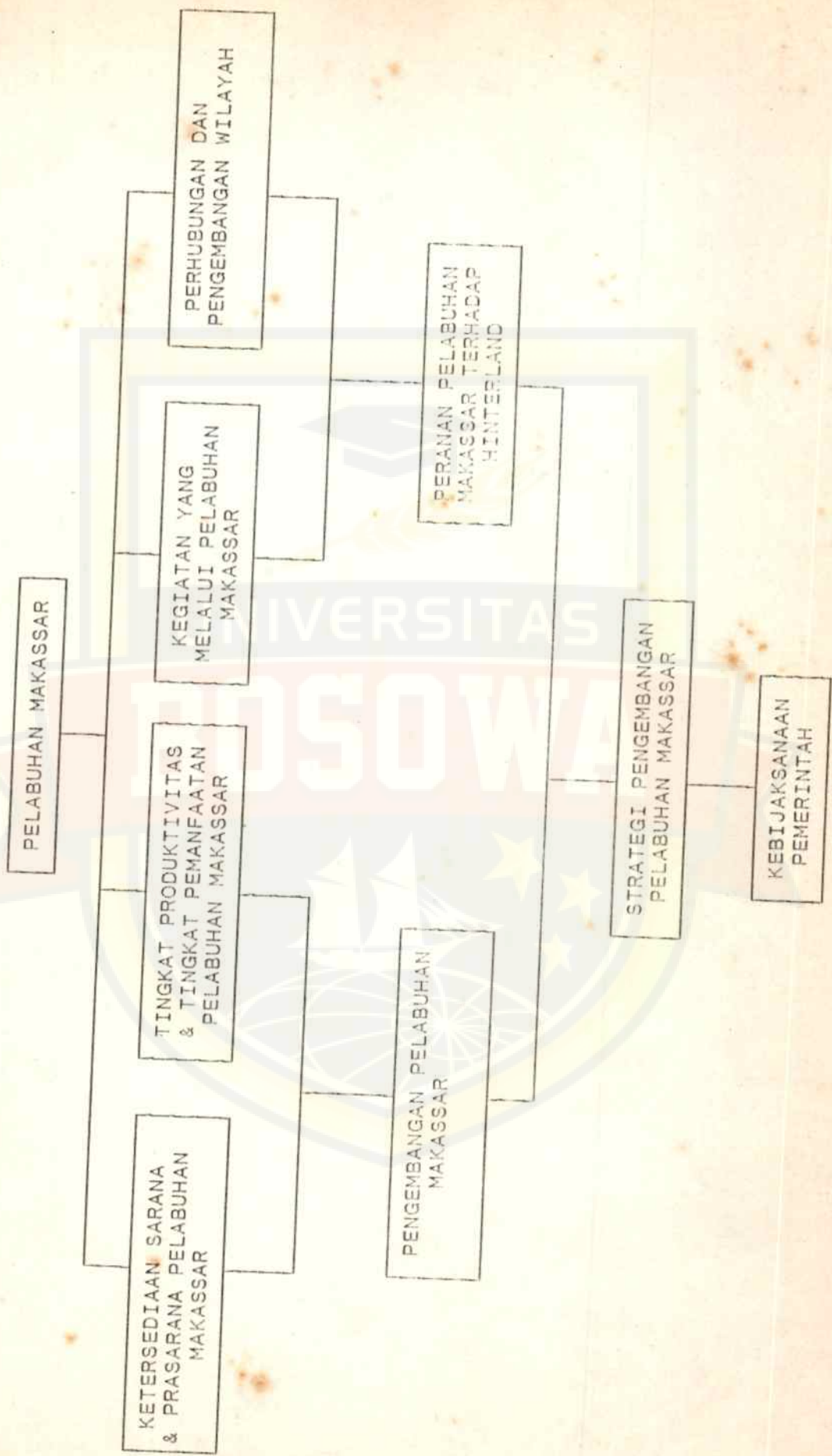
Berdasarkan uraian diatas, maka perlu adanya strategi pengembangan pelabuhan dikaitkan dengan kebijaksanaan pemerintah baik pusat maupun daerah Tingkat I dan Tingkat II Kotamadya Ujung Pandang. Selanjutnya dapat dilihat kerangka pemikiran.

#### 1.7. Kerangka Operasional

Sehubungan dengan tujuan penelitian yang ingin dicapai, maka berbagai istilah yang digunakan dalam analisis yang diberi pengertian sebagai berikut :

- a. Dermaga ialah bersandarnya suatu kapal untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau bongkar muat barang.
- b. Bongkar ialah pembongkaran barang dari kapal kedarat setelah kapal tiba dipelabuhan asal.
- c. Muat ialah pemuatan barang ke kapal sebelum pemberangkatan kapal kepelabuhan tujuan.
- d. Ekspor impor ialah kegiatan yang dilakukan untuk pengumpulan barang-barang dagangan, mensortir atau mengolah kemudian dijual diluar daerah (ekspor atau antar pulau dan sebaliknya mendatangkan barang-barang

GAMBAR.1. SKEMA KERANGKA PEMIKIRAN



dari daerah. baik untuk konsumsi maupun sebagai barang modal atau barang baku.

e. Pendapatan perkapita/PDRB ialah jumlah pendapatan perkapita rata-rata masyarakat daerah. Tingkat pendapatan yang diperoleh dari data skunder untuk beberapa priode dan diukur dalam rupiah.

## 1.8. Metodologi Penelitian.

### 1.8.1. Data Yang Diperlukan

Data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Arus bongkar muat barang, arus penumpang yang naik turun dan arus kunjungan kapal yang melalui pelabuhan makassar (selama priode tahun 1984-1991).
2. fasilitas pelabuhan Makassar (dermaga, gudang, lapangan penumpukan dan peralatan bongkar muat) dan indikator tingkat pemanfaatan dipelabuhan Makassar.
3. Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan pelabuhan Makassar yaitu sumber daya ekonomi dan kependudukan Propinsi Dati I Sulawesi Selatan.
4. Data ekspor impor dan neraca perdagangan Propinsi Dati I Sulawesi Selatan priode 1984-1990.

Disamping data skunder diatas, penulis juga melakukan wawancara diantaranya beberapa karyawan Perum Pelabuhan IV, Departemen Perhubungan, Kadin Sulawesi Selatan, Departemen Perdagangan, Departemen Perindustrian dan BAPPEDA Tingkat I Sulawesi Selatan.

### 1.8.2. Sumber dan Cara Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data penulis mendatangi beberapa instansi yang terkait diantaranya :

1. Kantor Perusahaan Umum Pelabuhan IV, memperoleh data arus bongkar muat, fasilitas pelabuhan dan frekuensi kunjungan kapal serta arus penumpang dan beberapa keterangan-keterangan dari beberapa karyawan Perum Pelabuhan tentang permasalahan dan prospek pengembangan pelabuhan Makassar.
2. Kantor Biro Pusat Statistik Propinsi Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan untuk memperoleh data PDRB, Pendapatan Perkapita, Jumlah Penduduk, Keadaan Geografi dan Administrasi Pemerintah, Kegiatan Perekonomian dan Sektor Perindustrian.
3. Kantor Wilayah Perdagangan Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan untuk memperoleh data ekspor impor dan neraca perdagangan Sulawesi Selatan.
4. Kantor Wilayah Perhubungan untuk memperoleh data pengelolaan pelabuhan, disamping itu mengadakan wawancara.
5. Kantor Kamar Dagang dan Industri Propinsi Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan untuk memperoleh data perusahaan yang bergerak dibidang angkutan laut/pelayaran.
6. Kantor Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Tingkat I Propinsi Sulawesi Selatan untuk memperoleh data perencanaan pelabuhan Makassar.

Disamping itu penulis melakukan wawancara untuk mendapatkan informasi secara teknis dan lebih terperinci dengan demikian dapat diperoleh gambaran yang luas.

### 1.8.3. Peralatan Analisis.

Sesuai dengan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka data yang dikumpulkan baik data primer maupun data sekunder selanjutnya akan diolah dan dianalisis untuk mendapatkan hasil perhitungan yang diperlukan dalam penulisan laporan hasil penelitian

Metode analisis yang digunakan dalam laporan penelitian ini adalah metode kualitatif dan kuantitatif. Metode kualitatif adalah bersifat diskretif, sedangkan metode kuantitatif bersifat matematik. Adapun analisis kuantitatif yang digunakan adalah "Linier Trend Line Model" sebagai berikut :

$$Y = a + b.X$$

$$b = \frac{N. \sum XY - (\sum X).(\sum Y)}{N. \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

$$a = \frac{\sum Y - b. \sum X}{N.}$$

Di mana : Y = Variabel Tergantung (variabel tidak bebas).

X = Nilai yang diambil dari variabel bebas  
(tahun)

N = Jumlah data.

a dan b = Parameter (konstanta).

Untuk mengadakan perhitungan, diperlukan nilai tertentu pada variabel waktu (X) sedemikian rupa sehingga jumlah nilai variabel waktu = nol. Pada umumnya yang

diberi nilai nol adalah variabel waktu yang letaknya ditengah.

1. Untuk N ganjil.

$$N = 2k + 1, 2k = N-1, k = \frac{N-1}{2} \text{ dan } X_{k+1} = 0$$

Jarak antara waktu diberi satu satuan, diatas nol diberi tanda (+) dan dibawah nol diberi tanda (-), misalnya -2,-1,+1,+2.

2. Untuk N genap

$$N = 2k \quad k = \frac{N}{2} \text{ dan } \frac{k + (k + 1)}{2} = 0$$

(titik nol terletak diantara  $X_k$  dan  $X_{k+1}$ ).

Jarak antara dua waktu diberi nilai dua satuan, diatas nol diberi tanda (+) dan dibawah nol diberi tanda (-).

### 1.9. Sistematika Pembahasan

Sebagaimana lazimnya yang berlaku didalam setiap penulisan laporan penelitian yang bercirikan ilmiah, maka demikian pula halnya dengan tulisan ini disusun dalam suatu sistematika sebagai berikut :

Bab. I. Berisikan Pendahuluan yang meliputi Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan dan Kegunaan Penelitian, Hipotesis, Ruang lingkup Pembahasan, Kerangka Pemikiran dan Metodologi Penelitian serta Sistematika Pembahasan.

Bab. II. Pada bagian ini dikemukakan beberapa Landasan Teori Tentang Peranan Pelabuhan Dalam Menunjang Pambangunan yang berisikan antara lain Pengertian dan fungsi Pelabuhan, Kedudukan

Pelabuhan dalam Perdagangan serta Teori Jasa Distribusi.

- Bab. III. Pada bagian ini menyajikan hasil-hasil mengenai Kegiatan Penelitian, yang didalamnya diungkapkan Gambaran Umum Daerah studi yang terdiri dari Keadaan geografis dan Wilayah Administrasi Sulawesi Selatan, Kependudukan, Indikator Ekonomi, Sektor Perekonomian yang Penting dan Sistem Transportasi yang kesemuanya ini menjadi tolak ukur dalam menentukan Pengembangan Pelabuhan Makassar. Selanjutnya dikemukakan Perkembangan Fasilitas dan Kegiatan yang Melalui Pelabuhan Makassar yang meliputi Keadaan sarana dan prasarana (fasilitas) dan Kegiatan yang Melalui Pelabuhan (arus kunjungan kapal, arus bongkar muat barang dan arus penumpang yang naik turun) serta Tingkat Produktivitas Pemanfaatan Sarana dan Prasarana Pelabuhan Makassar.
- Bab. IV. Pada bagian ini merupakan analisa data seperti yang terdapat pada bagian ketiga diatas yaitu Analisa Kemungkinan Pelabuhan Makassar yang terdiri dari Analisa Pengembangan Potensi Ekonomi Daerah yang mempengaruhi lalu lintas dipelabuhan yang berisikan sektor pertanian, industri, perdagangan, pertambangan non migas, transportasi dan analisa kependudukan. Selanjutnya Proyeksi Kegiatan yang Melalui Pelabuhan makas-

sar yaitu ramalan arus barang, arus manusia dan arus kunjungan kapal serta peramalan kebutuhan akan sarana dan prasarana. Kemudian dikemukakan Peningkatan dan Pemeliharaan Kolam Pelabuhan dan selanjutnya dikemukakan Peranan Pelabuhan secara nasional, daerah kerja Perum Pelabuhan IV dan Peranan Pelabuhan terhadap asal dan tujuan barang serta langkah-langkah yang harus dilakukan dalam menunjang kegiatan dipe-  
labuhan Makassar.

Bab. V. Merupakan penutup yang meliputi Kesimpulan dan Saran-Saran yang dikemukakan sehubungan dengan penulisan.





**BAB. II. TINJAUAN PUSTAKA FUNGSI  
PELABUHAN DALAM PEMBANGUNAN**

## BAB.11. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORETIK TENTANG FUNGSI PELABUHAN DALAM PEMBANGUNAN



### 2.1. Pengertian Pelabuhan

Menurut Adisasmita.R. (1989) pelabuhan laut didefinisikan dalam fungsinya sebagai tempat dimana dilakukan pertukaran antara transportasi laut dan transportasi darat secara reguler. Selanjutnya dikatakan pula bahwa pelabuhan yang berhasil harus dilengkapi dengan fasilitas pelabuhan, baik secara alamiah maupun yang dikembangkan secara artifisial atau buatan. Keberhasilan ini dicerminkan oleh perbandingan muatan yang dibongkar atau impor dan muatan yang melewati pelabuhan tersebut, tetapi yang tertarik pada pelabuhan-pelabuhan saingannya. Dimensi-dimensi muatan yang tertarik pada pelabuhan saingan adalah berbanding dengan luas keunggulan transportasi daratnya, keunggulan jumlah dan jenis pelayaran dan keunggulan termasuk tarif angkutan dan campur tangan pemerintah.

Selanjutnya Siregar.M. ( 1990 ), dimana pelabuhan diartikan sebagai daerah tempat berlabuh dan atau tempat bertambat kapal laut dan kendaraan kapal lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan serta merupakan lingkungan kerja kegiatan ekonomi. Selanjutnya pada Training Hand-Out Financial Management Transportasi dan Perkapalan (1992) melihat pelabuhan laut merupakan bagian antara mata rantai angkutan laut dan angkutan darat, untuk orang-orang dan angku-

tan barang- barang. Dalam hal ini Misliah (1991) mengartikan pelabuhan sebagai terminal bagi moda angkutan laut. Sedangkan terminal itu sendiri adalah suatu tempat dimana barang atau penumpang masuk dan meninggalkan sistem ( K. Morlok, 1987 ). Terminal merupakan komponen penting dari seluruh sistem transportasi. Kapasitas rute atau trayek sangat dipengaruhi oleh tingkat pelayanan terminal.

Pada bagian lain Adisasmita.R. (1989) mengemukakan pula tentang perbedaan antara port dan harbour. Dimana istilah port diartikan suatu tempat ditepi pantai yang mempunyai fasilitas labuh dimana kapal yang membongkar dan yang memuat barang. Selanjutnya istilah harbour adalah bagian yang mempunyai kedalaman air dimana dapat dipakai untuk melayani kapal berlayar.

Berdasarkan pengertian-pengertian yang disebutkan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pelabuhan adalah sebagai simpul, tempat berlangsungnya perpindahan muatan antara transportasi darat dan transportasi laut secara reguler yang merupakan lingkungan kerja kegiatan ekonomi.

## 2.2. Fungsi Pelabuhan

### 1. Sebagai Pintu Gerbang

Hadisuwarno. S (1988) menyatakan bahwa berdasarkan kebijaksanaan pemerintah, pelabuhan Makassar demikian pula pelabuhan Belawan, Tanjung Priok dan Tanjung Perak dinyatakan gateway yaitu berfungsi sebagai pelabuhan utama komoditas ekspor impor untuk suatu wilayah hinterland tertentu, di akumulasikan dan distribusikan oleh kapal-

kapal nusantara dan lokal untuk kemudian di ekspor ke atau diimpor dari luar negeri oleh kapal-kapal samudra asing atau nasional.

Pemilihan pelabuhan Makassar sebagai gateway didasarkan selain atas pertimbangan letak geografis yang strategis menguntungkan, juga karena kondisi dan potensi fisik alamiah daerah hinterland yang di miliki.

Menurut Adisasmita. R. (1989) suatu pelabuhan yang berhasil pada umumnya mempunyai daerah belakang yang membentang dipedalaman. Tetapi sesungguhnya bukan hanya itu, masih terdapat hal-hal yang turut berpengaruh yaitu arah perdagangan yang dominan. Dalam hubungannya dengan keadaan pelabuhan Makassar maka kriteria daerah hinterland itu dipenuhi. Namun dari segi arus barang/dagang masih harus dipelajari lebih jauh, dengan kedudukan pelabuhan Makassar sebagai gateway maka arah perdagangan sesungguhnya sudah tercakup dalam posisinya sebagai pintu gerbang, seperti juga pintu gerbang permukiman yang dapat menarik penduduk dari pusat ke daerah-daerah. Pelabuhan Makassar bahkan dapat dikatakan daerah hinterlandnya adalah kawasan timur Indonesia.

Selanjutnya dibagian lain Adisasmita.R. (1989) mengemukakan dalam hubungannya dengan konsep pintu gerbang terdapat beberapa hipotesa yang sangat penting yaitu :

- Mendekati titik dimulainya jaringan transportasi.
- Formulasi model gaya tarik.
- Mendekati rute yang menghubungkan orientasi internasional dan regional.

Disuatu daerah mempunyai hubungan dengan luar negeri, orientasi regional disalurkan melalui pelabuhan. Lebih lanjut mudah dimengerti tentang implikasi pusat-pusat pembangunan yang terletak pada rute-rute pada jaringan transportasi.

## 2. Sebagai Multipler Pembangunan

Pembangunan suatu pelabuhan sebenarnya bukan semata-mata untuk mencari keuntungan, akan tetapi harus bisa memberi manfaat ekonomi pada masyarakat. Dalam hubungan ini jelas kelihatan pelabuhan sebenarnya merupakan suatu unit pelayanan yang bisa dan harus dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan dan perkembangan perdagangan khususnya dan ekonomi pada umumnya.

Melalui pelabuhan akan dimasukkan barang-barang yang berasal dari luar daerah. Jika barang-barang dimasukkan tapi merupakan barang-barang baku yang dibutuhkan oleh industri yang berada disekitar pelabuhan (kota pelabuhan) maka kegiatan produksi industri tersebut dapat ditingkatkan, sejalan dengan itu telah dibangun industri berskala seperti Kawasan Industri Makassar (KIMA). Dengan meningkatnya kegiatan industri disekitar pelabuhan tersebut akan merupakan lapangan kerja yang menarik bagi penduduk daerah tersebut dan mendorong perkembangan berbagai industri lain baik bersifat kedepan maupun kebelakang ( forward linkage and backward linkage ). Sebagai contoh, dalam kaitan mata rantai kedepan, misalnya dari berkembangnya kegiatan industri dan segi suplay, industri-industri pengolahan primer ditempatkan di pelabuhan-pelabuhan yang merupakan

sumber untuk industri diluar sub sektor pelabuhan, misalnya industri terigu yang dibangun didaerah pelabuhan akan mendorong berkembangnya industri-industri yang menggunakan terigu sebagai inputnya.

### 3. Pelabuhan dan Penempatan Industri

Dari segi permintaan, pelabuhan adalah sumber bahan-bahan baku untuk industri dan segi suplay, industri-industri pengolahan primer ditempatkan dipelabuhan-pelabuhan, yang merupakan sumber untuk industri-industri pengolahan kedua dan industri manufaktur ( Adisasmita.R. 1989 ).

Selanjutnya dibagian lain Adisasmita.R. mengemukakan industri-industri dipelabuhan mempunyai hubungan backward dan atau forward. Alasan-alasan lain untuk penempatan industri-industri didaerah pelabuhan adalah jumlah besar bahan baku yang rendah nilainya persatuan berat adalah tidak menguntungkan untuk diangkut (angkutan darat) melintasi jarak jauh, tanah datar yang luas yang terdapat didaerah pelabuhan merupakan salah satu daya tarik untuk membangun pabrik-pabrik besar di pelabuhan. Jika pabrik tersebut melakukan kegiatan untuk ekspor keluar negeri, daerah yang terletak dipelabuhan merupakan suatu manfaat yang positif ditinjau dari segi penghematan (keuntungan) eksternal. Salah satu pertimbangan adalah untuk memperoleh prioritas penggunaan atau membangun industri di dermaga.

Pembangunan suatu dermaga sering kali dilakukan untuk menunjang pertumbuhan yang kemudian akan membantu

pengembangan industri lokal daerah sekitarnya.

### 2.3. Kedudukan Pelabuhan Dalam Perdagangan

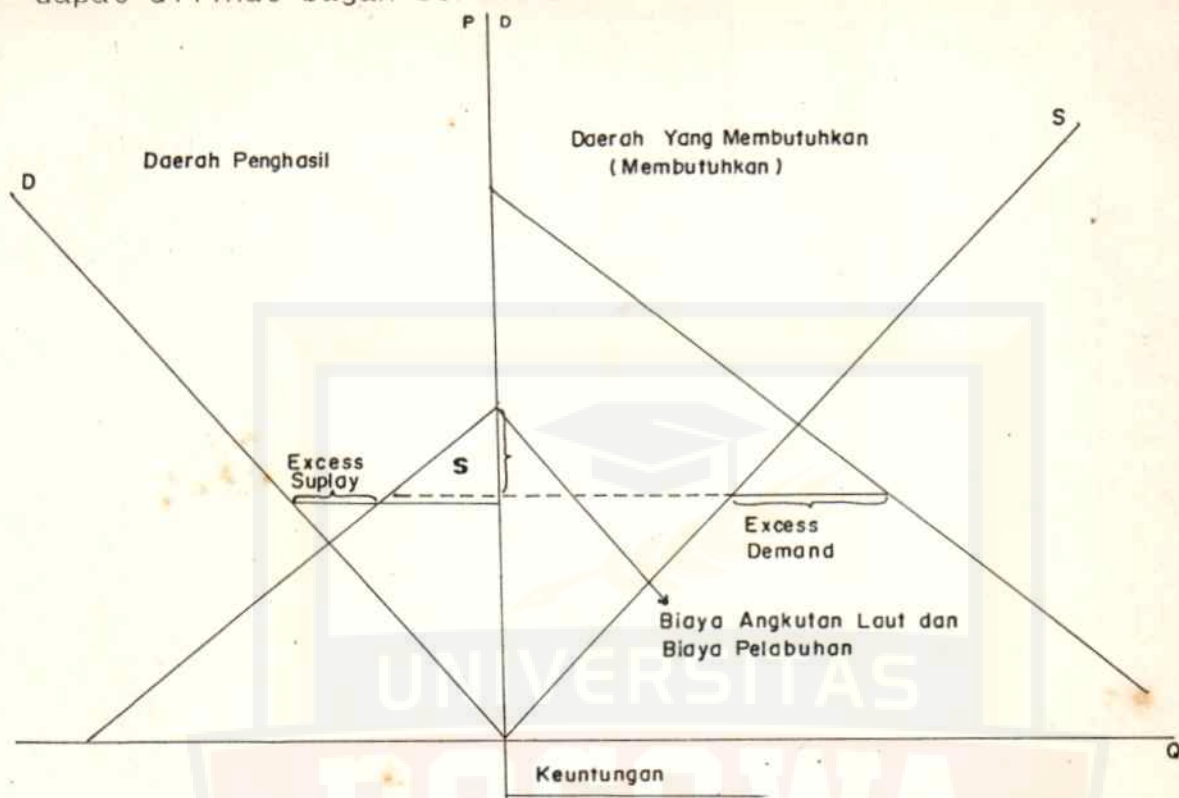
Fungsi pelayaran adalah mengangkut barang-barang yang dikirim dari daerah penghasil ke daerah tujuan yang membutuhkan barang-barang tersebut melalui pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan. Dalam rangkaian ini pelabuhan merupakan pintu keluar dan pintu masuk yang mendekatkan daerah penghasil ke daerah yang membutuhkan hasil tersebut.

Sejalan dengan itu maka Panetto.R. (1988), mengemukakan bahwa pembangunan ekonomi suatu daerah peningkatan produksi biasanya ditujukan kepada komoditi-komoditi yang pada pokoknya digolongkan :

1. Komoditi daerah yaitu komoditi yang produksinya terutama diperuntukkan untuk memenuhi kebutuhan daerah yang bersangkutan.
2. Komoditi antar daerah yaitu komoditi yang diperuntukkan untuk produksinya terutama ditujukan untuk memenuhi permintaan daerah lain, tetapi dalam satu negara.
3. Komoditi ekspor yaitu komoditi yang produksinya diperuntukkan terutama ditujukan untuk memenuhi permintaan pasaran internasional.

Komoditi tersebut jika dilihat dari tingkat harga daerah penghasil lebih rendah dibandingkan tingkat harga di daerah yang didatangkan/ mendatangkan atau membutuhkan paling sedikit sama besarnya biaya transport dan biaya pelabuhan. Untuk kegiatan perdagangan yang menguntungkan untuk selisih tersebut ditambahkan lagi besarnya keuntun-

gan pengusaha (Tilawah. A. 1991). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat bagan berikut:



Hubungan Perdagangan Antara Daerah Penghasil dan Daerah yang Membutuhkan

Pelabuhan laut merupakan salah satu mata rantai dalam proses jasa distribusi (perdagangan dan pengangkutan) secara lebih luas. Tersedianya pelabuhan yang dilengkapi dengan fasilitas pelabuhan akan menentukan kegiatan perdagangan (trade) yang dengan demikian akan menentukan kunjungan kapal (ship). Dalam hal ini kegiatan perdagangan kapal dan pelabuhan terdapat semboyan yang telah dikenal secara luas yaitu Ship Follows The Trade And Trade Follows The Ship.

Ship follows the trade atau kapal mengikuti perdagangan artinya jasa pelayaran akan diselenggarakan mengunjungi pelabuhan-pelabuhan tersebut, hal ini dimungkinkan



apabila volume barang dalam jumlah yang cukup. Dan sebaliknya trade follows the ship dimana dalam hal ini perdagangan mengikuti kapal artinya barang yang dihasilkan oleh suatu daerah yang akan dipasarkan keluar daerah jika tersedia kapal yang mengunjungi pelabuhan yang dimaksud daerah tersebut tadi.

Semboyan pertama kunjungan kapal dilakukan jika volume perdagangan cukup memadai dan sebaliknya semboyan kedua, kunjungan kapal harus dilakukan untuk mengembangkan perdagangan. Secara ilmiah kedua semboyan tersebut adalah benar. Semboyan pertama adalah benar jika ditinjau dari kepentingan pihak pemilik kapal sedangkan semboyan kedua lebih tepat jika ditinjau dari pemilik barang.

Selanjutnya Tilawah.A. (1991) mengatakan bahwa pelayaran dan pelabuhan dalam negara yang terdiri atas banyak pulau seperti Indonesia mempunyai peranan yang sangat penting. Secara sempit dalam kaitannya dengan perdagangan antar pulau akan mempermudah, memperlancar dan memperluas, secara lebih luas dapat dikatakan sebagai fungsi penunjang terhadap pencapaian perwujudan wawasan nusantara dalam bidang ekonomi.

Dibagian lain Panetto.R. (1988), mengemukakan kaitan dengan perdagangan, dimana Ujung Pandang sebagai tempat terletaknya pelabuhan Makassar, mempunyai dua hal yang strategis yaitu :

1. Letak yang strategis dan yang merupakan pintu masuk dan keluar di Indonesia Bagian Timur. Kegiatan ekonomi

yang tinggi di daerah ini merupakan untuk kelanjutan dan keseimbangan jaringan kunjungan transportasi yang menguntungkan daerah ini, demikian pula sebaliknya.

2. Posisi Ujung Pandang sebagai pusat pelayanan, pertumbuhan dan pengembangan wilayah D, juga mempunyai arti yang penting dalam perdagangan antar pulau maupun antar negara.

Dari pernyataan Panetto.R. di atas, maka perencanaan keterkaitan ekonomi sangat diperlukan. Pola pendekatan ini seyogyanya pula dapat digunakan sebagai alat untuk mengejar keterbelakangan Sulawesi Selatan melalui kegiatan peningkatan ekspor dan pengembangan industri sesuai dengan pola pengembangan perekonomian Nasional.

#### 2.4. Teori Simpul Jasa Distribusi

Sesuai konsepsi Poernomosidi Hadjisaroso (Adisasmita, hal 51, 1986) tentang teori simpul jasa distribusi menekankan bahwa jasa distribusi sebagai pendukung utama arus barang dan mempunyai peranan dalam proses perkembangan suatu daerah melalui simpul-simpul yang tersusun secara hirarki.

Arus barang merupakan salah satu gejala ekonomi yang paling menonjol, arus barang merupakan arus fisik perdagangan antar daerah, antar pulau maupun antar negara, arus barang didukung langsung oleh jasa perdagangan dan jasa-jasa pengangkutan yang lazim disebut jasa distribusi. Dimana simpul jasa distribusi dianggap sebagai pendukung utama mekanisme pengembangan wilayah yang memenuhi kriteria sebagai berikut :

1. Merupakan unsur kekuatan ekonomi utama.
2. Orientasi pelayanan kepada masyarakat tidak hanya ke dalam melainkan keluar.
3. Pelayanan tidak hanya bersifat lokal, melainkan berjangkauan jauh.

Selanjutnya Poernomosidi Hadjisaroso berpendapat bahwa kriteria yang dipilih untuk menyatakan tingkat pertumbuhan suatu daerah adalah tingkat kemudahan bagi masyarakat dalam pendapatan kebutuhan - kebutuhannya, baik berupa kebutuhan maupun kebutuhan untuk melakukan kegiatan usaha. Di kota-kota terdapat berbagai kemudahan. Kemudian diartikan sebagai kesempatan untuk memenuhi berbagai kebutuhan manusia. Semakin tinggi tingkat kemudahan pada suatu daerah, berarti semakin kuat daya tarik untuk mengundang yang selanjutnya kegiatan ekonomi datang ketempat tersebut. Diantara kemudahan tersebut jasa distribusi merupakan unsur yang sangat penting. Oleh karena itu kota-kota pada umumnya merupakan pusat kegiatan usaha distribusi, yang selanjutnya oleh Poernomosidi disebutnya simpul jasa distribusi atau singkatnya simpul.

Secara garis besar Poernomosidi Hadjisaroso (1982), menjelaskan konsepsi tersebut sebagai berikut ; berkembangnya wilayah ditandai oleh terjadinya pertumbuhan atau perkembangan sebagai akibat berkembangnya kegiatan usaha, baik sektor pemerintahan maupun swasta, yang pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan pemenuhan kebutuhan. Berlangsungnya kegiatan usaha tersebut ditunjang oleh dan bertumbuh pada modal yang ditunjang oleh pengembangan sumber

daya manusia dan sumber daya alamnya. Arus barang tersebut sebagai salah satu gejala ekonomi yang paling menonjol dalam konteks pengembangan wilayah.

Arus barang yang dianggap sebagai yang paling menonjol dalam kehidupan manusia dan pembangunan secara fisik itu hendaknya merupakan produk dalam rangkaian proses distribusi atau sebagai akibat pada tingkat pelaksanaan suatu keputusan pengusaha dalam kegiatan perdagangan itu mempunyai kedudukan yang sangat penting dalam kegiatan-kegiatan perdagangan dan ekonomi pada umumnya berfungsi yaitu menjembatani antara produsen (penawar) dan Konsumen akhir (segi permintaan).

**BOSOWA**





BAB. III. GAMBARAN  
PENELITIAN

UMUM

DAERAH

## BAB. III. GAMBARAN UMUM DAERAH PENELITIAN

### 3.1. Keadaan Geografis dan Wilayah Administrasi Sulawesi Selatan

Propinsi Sulawesi Selatan terletak pada posisi  $0^{\circ}12'$  Lintang Utara dan  $8^{\circ}$  Lintang Selatan diantara  $116^{\circ}48'$ - $122^{\circ}36'$  Bujur Timur dan sebagian besar wilayahnya merupakan jazirah selatan dari pulau Sulawesi serta berbatasan dengan Propinsi Sulawesi Tengah di utara, Teluk Bone di sebelah Timur, laut Flores di sebelah selatan dan selat Makassar di sebelah Barat. Propinsi Sulawesi Selatan mempunyai luas wilayah 6.248.254 Ha atau 42% dari luas pulau Sulawesi dan 4,1% dari seluruh Indonesia. Dari luas propinsi Sulawesi Selatan menurut struktur pemerintahannya terbagi atas 2 kotamadya dan 21 kabupaten dan dua kota administratif. Batas administratif dapat dilihat pada peta administratif Sulawesi Selatan. Dan luas daerah Sulawesi Selatan menurut jenis penggunaannya diperlihatkan pada tabel.3.1.

Selanjutnya Propinsi Sulawesi Selatan dengan ibu kota Ujung Pandang yang memiliki pelabuhan Makassar dengan posisi geografis yang strategis yaitu terletak ditengah kepulauan Nusantara dan berada dipersimpangan lalu lintas laut dari Bagian Barat ke Bagian Timur dan dari kawasan Utara kekawasan Selatan Indonesia, serta lintas pelayaran dari utara (laut China/ Philipina) keselatan (samudra Hindia) melalui selat Makassar dan selat Lombok.

Dengan letak Sulawesi Selatan yang strategis itu, maka berfungsi sebagai area transito dan pusat kegiatan perdagangan dan perhubungan untuk kawasan Indonesia Bagian Timur. Dengan demikian pelabuhan Makassar mempunyai peranan yang penting dalam pembangunan Sulawesi Selatan pada khususnya dan Indonesia Bagian Timur pada umumnya, sebab pelabuhan Makassar berfungsi sebagai Gateway.

TABEL.3.1.  
JENIS PENGGUNAAN LAHAN DAN LUAS AREAL  
DI SULAWESI SELATAN TAHUN 1990

NO.	JENISS PENGGUNAAN LAHAN	LUAS AREAL	
		HEKTAR	PROSENTASE
1.	Luas Areal Hutan	3.611.164	57,79
2.	Luas Areal Sawah	563.576	9,02
3.	Luas Areal Perkebunan	406.101	6,50
4.	Luas Areal Padang Rumput	665.798	10,16
5.	Luas Areal Danau / Rawa Kolam	178.000	2,85
6.	Luas Areal Tambak/Empang	67.487	1,08
7.	Luas Areal Tegalan/kebun	615.649	9,85
8.	Luas Areal Perumahan dan Pekarangan	140.477	2,25
10.	LUAS SULAWESI SELATAN	6.248.254	100,00

Sumber : BAPPEDA Tingkat I Prop. Sulawesi Selatan, 1992

### 3.2. Kependudukan

Faktor penduduk merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam perencanaan dan proses perkembangan suatu daerah, karena perencanaan diperuntukkan untuk penduduk dan selanjutnya penduduk itu sendiri merupakan suatu mesin penggerak dalam mekanisme perkembangan suatu daerah. Begitu pula perkembangan penduduk dari waktu ke waktu merupakan dasar dari penepatan suatu perencanaan.

Dalam hubungan dengan studi ini, maka faktor penduduk tidak terlepas dari pengembangan sistem transportasi yang dimana didalamnya salah satunya adalah pengembangan suatu pelabuhan maupun peningkatan arus barang. Hal ini berkaitan dengan tingkat perkembangan penduduk dan penyebarannya.

#### a. Jumlah dan Pertumbuhan Penduduk

Penduduk Propinsi Sulawesi Selatan pada Tahun 1984 berjumlah 6.347.365 jiwa tingkat pertumbuhan yang bervariasi, antara tahun 1961 sampai dengan tahun 1971 dengan laju pertumbuhan rata-rata 1,4% pertahun. Selanjutnya pada periode tahun 1971 sampai tahun 1980 mengalami pertumbuhan rata-rata 1,74% pertahun, kemudian priode tahun 1980 sampai 1985 turun menjadi 1,72% pertahun.

Sedangkan jumlah penduduk pada tahun 1989 sebanyak 6.731.224 jiwa dan 5% bertempat tinggal di kotamadya Ujung Pandang yaitu 822.013 jiwa ( 1989 ). Selanjutnya pada tahun 1990 jumlah penduduk Sulawesi Selatan menjadi 6.980.589 jiwa atau mengalami kenaikan dari tahun 1989 - 1990 sebanyak 3,57%. Untuk lebih jelasnya lihat tabel 3.2.

#### b. Penyebaran Penduduk

Penduduk Sulawesi Selatan tersebar di 23 daerah tingkat II dimana jumlah penduduk terpadat di kotamadya Ujung Pandang dengan jumlah penduduk 822.013 jiwa dengan kepadatan 4.676,64 jiwa/km<sup>2</sup> dan yang terendah dikabupaten Mamuju dengan jumlah penduduk 177.796 jiwa dengan kepadatan 16,08 jiwa/km<sup>2</sup> (tahun 1989). Selanjutnya penyebaran penduduk Sulawesi Selatan diperlihatkan pada lampiran 1.



TABEL.3.2.

JUMLAH PERTUMBUHAN PENDUDUK SULAWESI SELATAN  
TAHUN 1980 - 1990 (JIWA)

NO.	TAHUN	JUMLAH (JIWA)	PERTUMBUHAN (%)
1.	1980	6.059.564	-
2.	1981	6.143.583	1,38
3.	1982	6.200.863	0,92
4.	1983	6.275.670	1,19
5.	1984	6.347.365	1,13
6.	1985	6.407.720	0,94
7.	1986	6.544.877	2,10
8.	1987	6.600.216	0,84
9.	1988	6.678.069	1,17
10.	1989	6.731.224	0,79
11.	1990	6.980.589	3,57

Sumber : - BPS Propinsi Sulawesi Selatan, 1991  
- BAPPEDA Tingkat 1 Sulawesi Selatan

### 3.3. Indikator Ekonomi

Tingkat pertumbuhan ekonomi suatu daerah secara umum dapat diukur dari angka-angka perkembangan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), sedangkan besarnya tingkat perkembangan PDRB ditentukan oleh besarnya peranan dari sektor-sektor perkembangan yang ada. Selanjutnya data perkembangan ekonomi yang digambarkan dalam perkembangan PDRB dan pendapatan percapita Sulawesi Selatan diperlihatkan pada tabel.3.4.

Dari data tabel .3.4. menunjukkan bahwa selama priode tahun 1984 sampai 1988 (Pelita IV) mengalami peningkatan

rata-rata 5,00%. Sedangkan tahun 1988-1989 mengalami peningkatan 6,9%.

TABEL.3.3  
PEREKEMBANGAN PDRB DAN PENDAPATAN PERKAPITA  
SULAWESI SELATAN (HARGA KONSTAN 1983)

TAHUN	P D R B (JUTA)	PERTUMBUHAN ( % )	PENDAPATAN PERCAPITA	PERTUMBUHAN ( % )
1980	2.441.071	-	283.732,49	-
1981	2.581.700	-5,37	244.521,02	-13,80
1982	2.540.832	-2,00	235.193,32	-3,80
1983	3.629.068	5,00	248.063,00	5,50
1984	2.826.726	-3,90	253.834,00	2,30
1985	2.845.916	6,90	267.438,00	5,30
1986	3.170.856	8,90	287.112,00	7,30
1987	3.246.856	3,10	292.094,00	1,70
1988	3.768.724	4,36	301.061,28	3,07
1989	4.005.659	6,90	310.303,86	3,10

Sumber : Statistik Prop. Sulawesi Selatan  
Data Diolah Kembali

Selanjutnya berdasarkan data pada tabel.3.4. bagian berikut, dimana struktur ekonomi Sulawesi Selatan lebih berat pada sektor pertanian. Artinya struktur pertanian sangat dominan dalam pertumbuhan PDRB, dengan demikian pertumbuhan ekonomi Sulawesi Selatan sangat lambat. Sebaliknya apabila struktur ekonomi berubah sesuai yang dicantumkan di dalam Pola Umum Pembangunan Daerah, dimana peranan sektor industri lebih besar, maka pertumbuhan ekonomi akan lebih cepat. Hal ini disebabkan karena multiplier effect dari pada kegiatan sektor industri lebih besar dari pada sektor pertanian. Dengan demikian dapat mendorong sektor-sektor lainnya, seperti sektor perdagangan dan jasa. Berdasarkan tabel 3.4. menunjukkan bahwa selama 10 tahun pelaksanaan pembangunan di Sulawesi Selatan

dari tahun 1980-1989, struktur perekonomian masih didominasi oleh sektor pertanian.

Perubahan struktur ekonomi tersebut kelihatannya sangat lambat, dimana sektor pertanian pada tahun 1980 adalah 48,09% dan pada tahun 1989 menjadi 41,52% dari total PDRB Sulawesi Selatan. Sedangkan sektor industri memberi kontribusi sebesar 3,96% pada tahun 1980 menjadi 7% pada tahun 1989 dari total PDRB. Demikian pula halnya sektor perdagangan, restoran dan perhotelan pada tahun 1980 sebesar 12,96% menjadi 19,80% pada tahun 1989. Dilain pihak sumbangan sektor perdagangan dan industri terhadap pembentukan PDRB Sulawesi Selatan terutama untuk menunjang posisi Sulawesi Selatan sebagai pusat pelayanan dan pengembangan di Indonesia Bagian Timur.

TABEL.3.4.  
PDRB SULAWESI SELATAN MENURUT LAPANGAN USAHA  
(HARGA KONSTANT 1983)

NO.	LAPANGAN USAHA	T A H U N	
		1980	1989
1.	Pertanian	769.593,683	1.216.426,94
2.	Penggalian	13.236,683	23.517,39
3.	Industri Pengolahan	58.763,934	155.417,03
4.	Konstruksi	34.964,243	103.670,54
5.	Listrik, Gas dan Air	11.379,243	27.094,68
6.	Perdagangan, Hotel Restoran	253.208,933	585.304,71
7.	Transportasi dan Komunikasi	137.633,788	266.880,54
8.	Bank & Lap. Usaha	80.370,928	185.185,17
9.	Sewa Rumah	208.589,842	134.383,50
10.	Pemerintahan	11.970,559	13.417,51
11.	P D R B	1.669.396,865	2.979.233,20

Sumber : BPS Propinsi Sulawesi Selatan  
Data Diolah Kembali

### 3.4. Sektor Perekonomian Yang Penting

Dalam menunjang kegiatan dipelabuhan Makassar, utamanya melihat keterkaitan dengan peningkatan volume arus barang. Maka dalam hubungan dengan studi ini, penulis melihat sektor perekonomian yang penting dalam kaitannya dengan transportasi laut, harus dilihat potensi ekonomi Sulawesi Selatan yaitu ada 3 sektor yang penting diantaranya sektor pertanian, industri dan perdagangan.

#### 3.4.1. Sektor Pertanian

Dalam kaitan dengan tulisan ini, maka yang dilihat adalah luas produksi beberapa komoditi dan dianggap besar pengaruhnya terhadap arus barang yang dimuat dipelabuhan Makassar. Selanjutnya luas panen padi sawah dan padi ladang pada tahun 1990 mencapai 735.834 ha (1,17%) dari luas Sulawesi Selatan dengan produksi 447.120 ton, kemudian umbi-umbian seluas 50,339 ha (0,08%) dari luas Sulawesi Selatan dengan produksi 520.263 ton, kacang-kacangan seluas 134.154 ha (0,12%) dari luas Sulawesi Selatan dengan produksi 144.464 dan perkebunan seluas 261.404 ha (0,42%) sari luas Sulawesi Selatan dengan produksi 138.630 ton. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat tabel berikut :

**TABEL.3.5.**  
**LUAS AREAL DAN PRODUKSI HASIL PERTANIAN**  
**SULAWESI SELATAN TAHUN 1990**

NO.	U R A I A N	LUAS (HA)	%	PRODUKSI	%
1.	PADI	735.834	45,05	3.132.378	70,10
2.	JAGUNG	271.621	16,63	447.120	10,01
3.	UMBI-UMBIAN	50.339	3,08	520.263	11,65
4.	KACANG-KACANGAN	134.154	8,21	144.464	3,23
5.	SAYUR-SAYURAN	7.700	0,47	63.613	1,42
6.	BUAH-BUAHAN	172.464	10,56	21.738	0,49
7.	PERKEBUNAN	261.404	16,00	138.630	3,10

Sumber : BPS Propinsi Sulawesi Selatan  
Data Diolah Kembali

### 3.4.2. Sektor Industri

Kegiatan sektor industri dari tahun ketahun mengalami perkembangan yang pesat. Hal ini berkaitan dengan hasil nilai produksi pada tahun 1981 sebanyak Rp.141.284 juta menjadi Rp.722.682 juta pada tahun 1990 (mengalami peningkatan 8,06% pertahun). Dilain pihak jumlah industri di Sulawesi Selatan mengalami peningkatan rata-rata 95,2% pertahun yaitu pada tahun 1981 jumlah industri sebanyak 5.476 buah menjadi 57.647 buah pada tahun 1990. Dari jumlah tersebut, maka 3,85% atau 2.217 buah industri terdapat di Kotamadya Ujung Pandang. Sedangkan nilai investasi sektor ini pada tahun 1981 sebanyak Rp.220.688 juta menjadi Rp.661.242 juta pada tahun 1990. Selanjutnya perkembangan industri Propinsi Sulawesi Selatan diperlihatkan pada lampiran 2,3 dan 4.

### 3.4.3. Sektor Perdagangan

Sebagai negara kepulauan sebagian besar angkutan barang di Indonesia melalui laut, baik untuk perdagangan antar pulau maupun ekspor. Jenis barang yang diperdagangkan dari Propinsi Sulawesi selatan meliputi hasil pertani-

an, industri dan hasil tambang non migas. Selanjutnya dari segi nilai ekspor Sulawesi Selatan sejak tahun 1985 sampai tahun 1990 mengalami peningkatan 46,31% dengan perincian volume ekspor tahun 1985 sebanyak 194.148.125 ton dengan nilai 194.137.311,00 US\$ menjadi 361.623.789 ton dengan nilai 402.488.131 US\$ pada tahun 1990. Dengan demikian rata-rata pertumbuhan pertahun \* 2.791.277,333 ton atau rata-rata 7,719% pertahun.

Selanjutnya ekspor Sulawesi Selatan dari tahun 1985-1990 diperlihatkan pada lampiran 5.

### 3.5. Sistem Transportasi

Angkutan laut merupakan salah satu bentuk hubungan yang menunjang terjadinya hubungan perdagangan, hal ini disebabkan beradanya pusat-pusat produksi yang berbeda letaknya dengan pusat komsumsi. Perbedaan ini menyangkut kelainan hasil produksi satu daerah dengan daerah lainnya, dimana jika ditinjau didaerah dapat mempertinggi nilai barang tersebut. Berdasarkan hal itu, maka penulis melihat pelabuhan sebagai suatu terminal atau suatu transit antara transportasi darat dan laut. Sehingga sistem transportasi yang akan diuraikan adalah keterpaduan antara sistem transportasi darat dan laut sebagaimana uraian berikut :

#### 3.5.1. Sistem Transportasi Darat

Kondisi jalan yang menghubungkan antara ibu kota kabupaten di Sulawesi Selatan sebagaiin cukup memadai, jalan arteri dan jalan propinsi umumnya dapat dilalui truk untuk mengangkut hasil produksi kepusat pelayanan yang



kemudian diantar pulaukan dan diekspor. Khususnya Kotamadya Ujung Pandang jalan yang diperuntukkan untuk angkutan kontainer dari terminal peti kemas pelabuhan ke pabrik atau gudang, baik yang ada pada industri atau dipelabuhan maupun diluar kawasan industri utamanya sepanjang jalan Tol UjungPandang-Mandai dapat dikatakan cukup memadai dan lancar. Selanjutnya untuk kondisi jalan di Sulawesi Selatan dan Kotamadya Ujung Pandang diperlihatkan pada lampiran 6.

Pada tabel lampiran tersebut menunjukkan bahwa penambahan panjang jalan mengalami pertumbuhan yang untuk besar yaitu pada tahun 1985 sepanjang 17.702 km menjadi 22.254 km pada tahun 1990. Dari segi fisik jalan, dalam hal ini menurut jenis permukaannya juga mengalami peningkatan yang cukup pesat, yaitu pada tahun 1990 yang kondisinya baik 32,1%, kondisinya sedang mencapai 25,8% dan kondisinya rusak 42,1%. Dengan melihat perkembangan panjang jalan yang semakin meningkat, maka diharapkan lalu lintas angkutan barang dan manusia semakin meningkat pula. Melihat kenyataan ini, maka perlu diusahakan untuk ditingkatkan yang menghubungkan sentra-sentra produksi di Sulawesi Selatan. Sehingga hal ini arus angkutan barang dan manusia dapat lebih ditingkatkan lagi pada masa yang akan datang.

### 3.5.2. Sistem Transportasi Laut

Sistem transportasi yang paling banyak digunakan dinegara kepulauan seperti di Indonesia adalah transportasi laut, dimana pelabuhan sebagai salah satu prasarannya.

Di Sulawesi Selatan terdapat 18 pelabuhan yang tersebar didaerah tingkat II. Berdasarkan judul tulisan ini, maka sektor ini dititik beratkan pada kegiatan bongkar muat dan arus penumpang pada 18 buah pelabuhan tersebut yang diperlihatkan pada lampiran 7 dan 8.

Dari data bongkar muat barang menunjukkan bahwa arus barang yang dibongkar muat dipelabuhan Makassar 62,78% dari arus barang yang dibongkar muat diseluruh pelabuhan Sulawesi Selatan pada tahun 1991, kemudian menyusul pelabuhan Biringkassi yaitu 15,12% dan pelabuhan yang terendah dalam arus barang yang dibongkar muat adalah Jampea sebanyak 2.907 ton atau 0,051%. Sedangkan dilihat dari arus penumpang yang naik turun di 18 pelabuhan Sulawesi Selatan yang tertinggi adalah pelabuhan makassar yaitu 69,81% dari total arus penumpang yang menggunakan jasa angkutan laut di Sulawesi Selatan pada tahun 1991, kemudian menyusul pelabuhan Parepare yaitu 119.623 penumpang atau 13.67% dari total arus penumpang yang menggunakan jasa angkuta laut di Sulawesi Selatan.

Selanjutnya sistem transportasi darat dan laut diperlihatkan pada peta nomor 2 dan 3 yaitu peta jaringan jalan dan lokasi pelabuhan Sulawesi Selatan.

### 3.6. Keadaan fasilitas dan Kegiatan yang Melalui Pelabuhan Makassar

#### 3.6.1. Keadaan Sarana dan Prasarana

##### a. Sarana

Pada suatu pelabuhan, dalam hal ini pelabuhan Makassar terdiri dari beberapa sarana berupa pergudangan



dan peralatan bongkar muat yang terdiri dari forkilif, peralatan crane dan fasilitas lainnya.

### 1. Pergudangan

Pada suatu wilayah pelabuhan, gudang merupakan sarana yang sangat penting sebagai tempat penyimpanan barang-barang yang akan dikapalkan maupun barang yang baru tiba dipelabuhan. Khususnya pelabuhan Makassar memiliki sarana pergudangan dengan luas serta kapasitas diperlihatkan tabel 3.6. Dari tabel tersebut menunjukkan bahwa luas gudang efektif hanya 70%. Jadi untuk pangkalan Soekarno luas gudang efektif sekitar  $12.906,796 \text{ m}^2$  dan pangkalan Hatta luas gudang efektif sekitar  $9.454,39 \text{ m}^2$  serta luas gudang lini II atau gudang api luas gudang efektif yang digunakan adalah sekitar  $420 \text{ m}^2$ . Sisa luas gudang tersebut digunakan untuk lorong-lorong jalan antara tumpukan barang.

Jadi hal ini lapangan penumpukan untuk lini I (pangkalan Soekarno dan Hatta) masing-masing seluas  $7.913,50 \text{ m}^2$  dan  $498,901 \text{ m}^2$  dengan kapasitas masing-masing  $3 \text{ ton/m}^2$ . Barang-barang yang melalui lapangan penumpukan antara lain barang ekspor seperti kayu dan barang antar pulau. Namun sebagian pengusaha yang lokasi usahanya berada di Ujung Pandang barang-barang tersebut jarang ditumpuk dilapangan penumpukan pelabuhan melainkan para pengusaha langsung mengangkutnya kekapal.

TABEL.3.6.  
 LUAS DAN KAPASITAS GUDANG PELABUHAN MAKASSAR  
 (LUAS = M<sup>2</sup> DAN KAPASITAS = TON)

U R A I A N	LUAS (M <sup>2</sup> )	KAPASITAS	KETERANGAN
GUDANG LINI I *Pangkalan Soekarno	18.438,28	3 ton	Atap Seng, din ding tembok & lantai batu.
* Pangkalan Hatta	13.506,27	3 ton	Atap Asbes,din ding tembok & lantai batu
GUDANG API	6.600	3 ton	Dinding Beton

Sumber : Pelabuhan Makassar, 1992

## 2. Peralatan Bongkar Muat

Dalam memperlancar arus barang yang dibongkar muat dipelabuhan Makassar, maka sarana bongkar muat barang yang dimiliki saat ini adalah :

- Forklif sebanyak 10 unit dengan perincian 5 unit dengan kapasitas 2 ton, 2 unit dengan kapasitas 3 ton, 2 unit dengan kapasitas 5 ton dan 1 unit dengan kapasitas 15 ton.
- Crane (mobil deret) sebanyak 5 unit dengan perincian 1 unit kapasitas 3 ton, 1 unit kapasitas 15 ton, 2 unit truck mounted crane dengan kapasitas 40 ton.

Selanjutnya untuk dermaga peti kemas memiliki peralatan sebagai berikut: 2 unit top loader dengan kapasitas 36 ton, 2 unit head truck dengan kapasitas 45 ton dan 1 unit travellift countrainter dengan kapasitas 40 ton.

Selain sarana tersebut diatas, pelabuhan Makassar juga memiliki beberapa fasilitas lainnya berupa chacis sebanyak 6 unit dengan kapasitas 20 sampai 40 ton, 3 unit

pemadam kebakaran dengan kapasitas 3 ton serta terdapat penyediaan air minum dari perusahaan air minum dengan debit supplay 40 ton perjam. Dan selanjutnya dipelabuhan Makassar memiliki peralatan pemanduan / alat-alat apung yang terdiri dari kapal tunda 3 unit dengan kapasitas 850-1.500 PK, kapal pandu 2 unit dengan kapasitas 350 PK, kapal kepil 2 unit dengan kapasitas 82 PK dan Tug Boat 1 Unit.

#### b. Prasarana

Dalam menunjang kelancaran arus barang yang dibongkar muat, arus penumpang yang naik turun dan arus kunjungan kapal maka suatu pelabuhan harus memiliki prasarana yang memadai, dalam hal ini adalah dermaga. Di pelabuhan Makassar saat ini memiliki 3 buah dermaga, seperti yang diperlihatkan pada tabel.3.7. Dari data pada tabel tersebut menunjukkan bahwa pelabuhan Makassar cukup besar untuk menampung arus kunjungan kapal saat ini. Selain tersebut diatas perlu pula diketahui bahwa kondisi/ keadaan fasilitas dermaga pelabuhan dengan kedalaman air ( LWS ) dan luas, diperlihatkan pada tabel.3.8.

TABEL.3.7.  
KEADAAN DERMAGA DI PELABUHAN MAKASSAR

Dermaga	Panjang (m)	Lebar (m)	Kedalaman (m)	Kapasitas (ton)	Keterangan
Soekarno	1.360	19,50	9	3	Caisson Beton
Hatta	559	15,00	9	3	Tiang Pancang Beton Bertulang
Paotere	450	10,00	4	1	Tiang Beton Lantai Papan

Sumber : Perum Pelabuhan IV Cabang Kelas 1 Makassar, 1992

TABEL.3.8.  
KEADAAN FASILITAS DERMAGA PELABUHAN MAKASSAR

NO.	U R A I A N	K E T E R A N G A N
1.	Alur Pelayaran	Kedalaman 20 meter
2.	Kedalaman Kolam	16 meter
3.	Kedalaman Tempat Buang Jangkar	di ukur 14 meter
4.	Kedalaman Arus Masuk	13 meter
5.	Perbedaan Pasang Tertinggi	1,8 meter
6.	Kolam Pelabuhan	luas 15.195,500m <sup>2</sup>
7.	Tanah Pelabuhan	luas 1.748,001m <sup>2</sup>

Sumber : Perum Pelabuhan Cabang Kelas 1 Makassar

Selanjutnya dengan kemajuan teknologi pengangkutan khususnya pengangkutan laut, maka pelabuhan Makassar juga mempunyai dermaga khusus peti kemas, dengan keadaan sebagai berikut :

- Panjang kode : 165 meter
- Luas lapangan : 24,960 meter
- Konstruksi : beton bertulang dan hotmix
- Kapasitas : 3 ton

Selanjutnya untuk sarana dan prasarana lebih jelasnya dapat dilihat pada peta Existing Condition Pelabuhan Makassar.

### 3.6.2. Kegiatan yang Melalui Pelabuhan Makassar

#### a. Arus kunjungan kapal

Sejak tahun 1984 sampai dengan 1991 dipelabuhan Makassar frekwensi kunjungan kapal samudra, kapal nusantara, kapal khusus dan kapal lokal/ rakyat cenderung mengalami peningkatan rata-rata 8,02% pertahun. Selanjutnya untuk masing-masing pelayaran pada priode tahun 1984-1991 kecenderungan pelayaran samudra meningkat dari 205 buah menjadi 328 kunjungan atau naik 37,5%, kapal nusantara mengalami peningkatan yang sangat tinggi yaitu dari 915 kunjungan, menjadi 1.697 kunjungan atau mengalami peningkatan 40,08%, begitu pula kapal khusus dan kapal lokal masing-masing mengalami peningkatan dari 272 kunjungan menjadi 499 kunjungan atau naik 45,49% dan 1.216 kunjungan menjadi 3.030 kunjungan kapal atau naik 59,87%. Selanjutnya karena keterbatasan data, maka DWT kapal tidak dimasukkan, namun dalam melengkapi tulisan ini penulis memasukkan ukuran kapasitas dari ruang kapal yaitu Gross Registered Tonnase (GRT) sebagaimana diperlihatkan pada tabel lampiran 9.

TABEL.3.9.  
 ARUS KUJUNGAN KAPAL CABANG KELAS I MAKASSAR  
 PRIODE TAHUN 1984-1991

NO.	TAHUN	J E N I S P E L A Y A R A N				
		Samudra	Nusantara	Khusus	Lokal	Jumlah
1.	1984	205	915	272	1.216	2.608
2.	1985	226	942	339	1.906	3.413
3.	1986	241	1.142	336	1.715	3.464
4.	1987	213	1.174	367	2.442	4.196
5.	1988	212	1.135	354	2.379	4.080
6.	1989	214	1.171	434	2.834	4.653
7.	1990	333	1.241	361	3.590	5.525
8.	1991	328	1.697	499	3.030	5.554

Sumber : Perumpul IV Cabang Kelas I Makassar, 1992

Melihat kecenderungan perkembangan kunjungan kapal, maka pada bab.IV berikut yang dianalisa adalah kunjungan kapal yang mengangkut barang khususnya yang melewati dermaga Hatta dan dermaga Soekarno. Hal ini disebabkan karena yang menjadi penelitian penulis adalah dermaga Soekarno dan Hatta. Sedangkan kapal lokal/ rakyat hanya mempergunakan dermaga Paotere, sehingga tidak diadakan perhitungan walaupun mengangkut barang. Selanjutnya arus kunjungan kapal yang menyangkut barang pada dermaga Hatta dan dermaga Soekarno diperlihatkan pada tabel. 3.10. berikut ini.

**TABEL.3.10.**  
**ARUS KUNJUNGAN KAPAL YANG MENGANGKUT BARANG**  
**DAN PENUMPANG DI DERMAGA SOEKARNO DAN HATTA**  
**( 1985 - 1990 )**

TAHUN	SAMUDRA	N U S A N T A R A		KHUSUS
		BARANG	PENUMPANG	
1985	208	749	193	339
1986	223	930	212	336
1987	195	929	245	367
1988	194	880	255	354
1989	184	825	346	434
1990	290	897	344	361

Sumber : Perum Pelabuhan 1V Makassar, 1991

**b. Arus Bongkar Muat Barang**

Volume lalu lintas barang yang dibongkar muat dipelabuhan Makassar mengalami peningkatan dari tahun ketahun selama priode tahun 1984 sampai dengan tahun 1991, yaitu 2.227.044 ton pada tahun 1984 menjadi 3.734.167 ton pada tahun 1991 atau mengalami pertumbuhan rata-rata 8,46% pertahun. Selanjutnya dari data yang diperoleh penulis dalam penelitian ini mengalami gerak gelombang yang naik turun dari tahun 1984 sampai dengan tahun 1991 yaitu pada tahun 1984 arus barang yang dibongkar muat sebanyak 2.227.044 ton meningkat menjadi 2.363.125 ton pada tahun 1985 atau mengalami peningkatan 6,11%. Selanjutnya pada tahun 1986 meningkat menjadi 3.203.677 ton atau naik 35,57% dan tahun 1987 mengalami peningkatan 3.672.796 ton atau naik 14,6%, kemudian pada tahun 1988 dan tahun 1989 menurun masing- masing 3.446.104 ton dan 3.419.491 ton atau menurun masing- masing 6,17% dan 0,77% dan selanjut-

nya pada tahun 1990 dan 1991 masing-masing mengalami kenaikan 8,9% dan 0,19% atau masing-masing 3.727.182 ton dan 3.734.167 ton.

Selanjutnya arus bongkar muat barang di pelabuhan Makassar baik impor, ekspor, antar pulau maupun barang migas dan non migas, keadaan perkembangannya dapat dilihat tabel berikut :

TABEL.3.11.  
ARUS BARANG YANG MELALUI PELABUHAN MAKASSAR  
PRIODE TAHUN 1984 - 1991 (TON)

No.	Tahun	Arus Bongkar Muat	Pertumbuhan (%)
1.	1984	2.227.044	-
2.	1985	2.363.125	6,11
3.	1986	3.203.125	35,57
4.	1987	3.672.796	14,6
5.	1988	3.446.104	-6,17
6.	1989	3.419.491	-0,77
7.	1990	3.727.182	8,998
8.	1991	3.734.167	0,187

Sumber : Perum Pelabuhan IV  
Cabang Kelas 1 Makassar, 1992

Selanjutnya barang impor yang melalui pelabuhan Makassar yaitu pada tahun 1984 sebanyak 397.186 ton menjadi 303.438 ton pada tahun 1991, dalam hal ini mengalami penurunan 2,95% pertahun. Kenyataan ini disebabkan semakin berkembangnya perindustrian di Sulawesi Selatan. Sedangkan untuk barang ekspor yang melewati pelabuhan Makassar pada periode tersebut mengalami peningkatan 19,27% pertahun yaitu pada tahun 1984 sebanyak 130.174 ton menjadi 330.890 pada tahun 1991, hal ini disebabkan makin membaiknya sektor perekonomian di Sulawesi Selatan, baik sektor pertanian, industri, perdagangan maupun pada sektor





transportasi itu sendiri.

Selanjutnya arus barang yang masuk gudang pada tahun 1985 sebanyak 734.618 ton menjadi 1.023.096 ton pada tahun 1991, untuk jelasnya lihat lampiran.10. Kemudian arus barang masuk lapangan penumpukan pada tahun 1989 sebanyak 562.302 ton, tahun 1990 sebanyak 763.934 ton dan tahun 1991 sebanyak 800.738 ton.

### c. Arus Lalu Lintas Penumpang

Arus lalu lintas penumpang yang melalui pelabuhan Makassar pada tahun 1984 sebanyak 277.455 orang yang terdiri yang naik sebanyak 141.875 penumpang, yang turun sebanyak 135.580 penumpang atau 51,13% banding 48,87%. Selanjutnya pada tahun 1991 jumlah penumpang yang naik turun sebanyak 700.347 penumpang.

Melihat kenyataan ini maka, arus lalu lintas penumpang dari tahun 1984 sampai dengan tahun 1991 mengalami kenaikan 19,05%. Kenaikan ini disebabkan adanya penambahan beberapa buah kapal dan perluasan trayek serta sistem pengelolaan pelabuhan yang semakin membaik yang ditunjang oleh peningkatan potensi ekonomi didaerah hinterland. Selanjutnya arus lalu lintas penumpang diperlihatkan pada tabel.3.12.

### 3.7. Produktivitas Pemanfaatan Sarana dan Prasarana di Pelabuhan Makassar

Berdasarkan data yang didapatkan penulis mengenai tingkat pemanfaatan berbagai fasilitas (sarana dan prasarana) dipelabuhan Makassar sebagai berikut :

#### a. Gudang

Prosentase penggunaan gudang yang diperoleh penulis adalah prosentase jumlah ton barang dalam gudang (SOR) pada tahun 1990 dan 1991 masing-masing 41,85% dan 46,50%. Jadi hal ini masih dapat menampung barang yang keluar masuk gudang, karena berdasarkan hasil wawancara penulis dengan salah satu staff Perum Pelabuhan Cabang Kelas I Makassar bahwa kapasitas gudang maksimum antara 70%-80% dan selebihnya digunakan untuk lorong-lorong. Sedangkan STP gudang pada tahun 1990 dan tahun 1991 yaitu masing-masing 43,71 ton/m<sup>2</sup>/tahun dan 43,95 ton/m<sup>2</sup>/tahun.

#### b. Dermaga

Berdasarkan perhitungan Perum Pelabuhan IV, cabang Kelas I Makassar, maka prosentase penggunaan tambatan atau BOR (Berth Occupancy Ratio) pada tahun 1990 adalah 46,06% dan tahun 1991 sebesar 45,25%. Hal ini mengalami penurunan 1,72%, disebabkan kunjungan kapal pada priode tersebut menurun. Sedangkan perhitungan jumlah ton barang yang dibongkar muat ditiap tambatan (BTP) pada tahun 1990 dan tahun 1991 adalah masing-masing 1.113,14 ton/m/tahun dan 1.150,89 ton/m/tahun.

Secara teori dan berdasarkan UNTAC (1985) dermaga pelabuhan Makassar masih berpeluang menampung arus kunjungan kapal dan arus barang saat ini, sebab berdasarkan UNTAC (1985) dermaga baru diperpanjang apabila melampaui batas maksimum BOR-nya diatas 70%.

### c. Lapangan Penumpukan

Realisasi OSOR mengalami kenaikan dari tahun 1990 sebanyak 33,69% meningkat menjadi 45,44% pada tahun 1991, hal ini disebabkan adanya pengendapan besi, skrup sampai sekarang masih ditimbun dipangkalan Hatta.

Demikian pula halnya OSTP yaitu pada tahun 1990 jumlah barang adalah 37,29 ton/m/tahun menjadi 35,13 ton/m/tahun pada tahun 1991, menjadi mengalami penurunan 2,16 ton/m/tahun. Ini disebabkan menurunnya bongkar kayu log dan muatan tripleks.

### d. Peralatan

Utilisasi atau pemanfaatan alat forklift 13.072 jam pada tahun 1990 dan tahun 1991 hanya 8.185 jam dan peralatan crane ( mobil deret ) sebanyak 7.302 jam pada tahun 1990 menjadi 8.080 jam pada tahun 1991. Demikian pula halnya pemakaian kapal tunda pada tahun 1990 sebanyak 3.292 jam dan tahun 1991 pemakaiannya sebanyak 3.443 jam.

Selanjutnya Produktivitas pemanfaatan sarana dan prasarana dapat dilihat pada tabel.3.13.

TABEL.3.12.  
DATA ARUS PENUMPANG YANG NAIK TURUN DI PELABUHAN  
MAKASSAR PRIODE TAHUN 1984 - 1991 (ORANG)

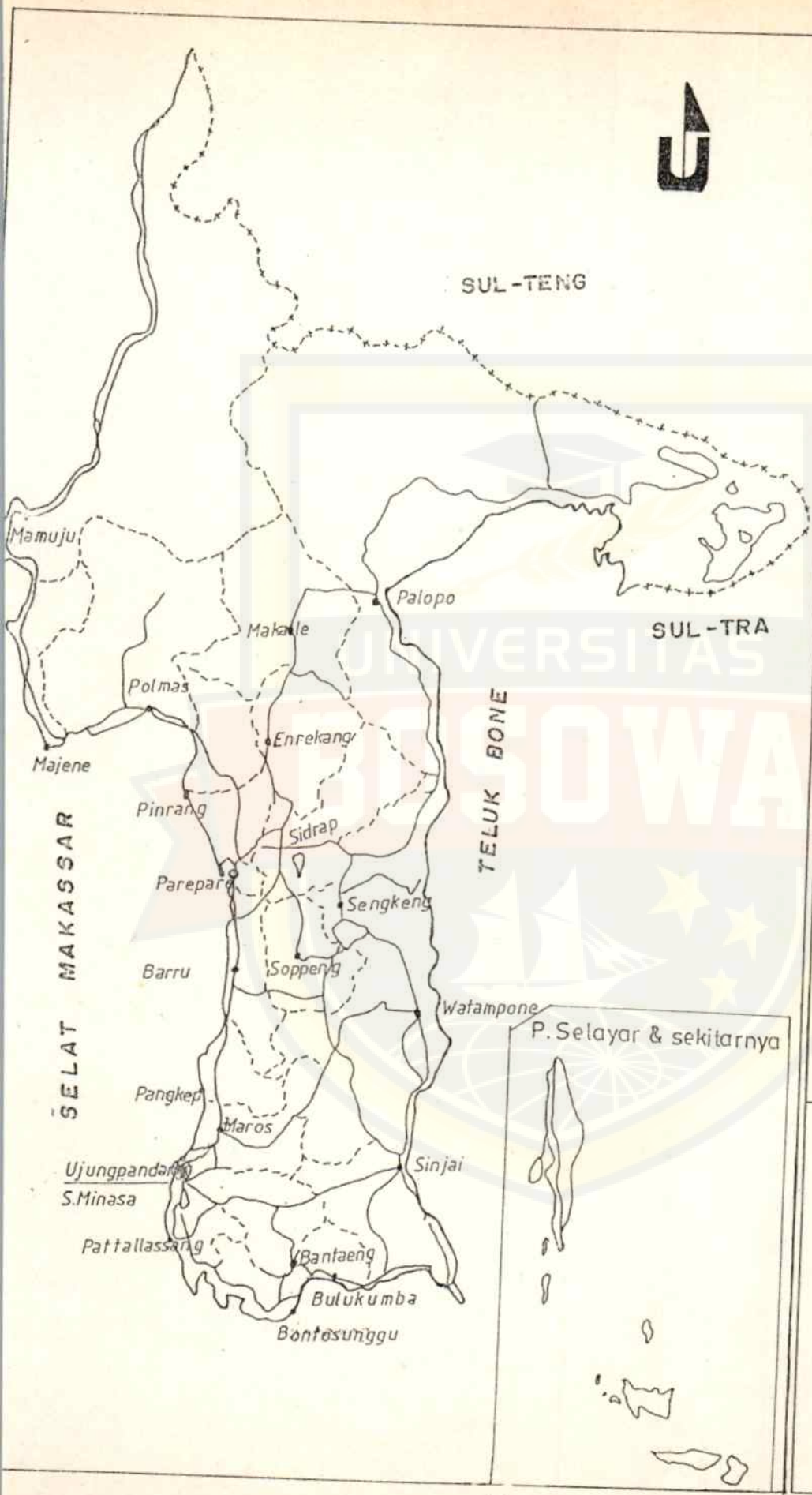
TAHUN	U R A I A N				TOTAL	Pertum buhan ( % )
	N a i k	%	Turun	%		
1984	135.580	48,87	141.875	51,13	277.455	-
1985	166.410	50,93	160.325	49,07	326.735	17,76
1986	207.252	50,46	203.490	49,54	410.742	24,71
1987	206.065	51,41	194.788	48,59	400.853	-2,41
1988	212.348	50,24	210.293	49,76	422.641	5,44
1989	298.227	49,26	307.326	50,74	605.553	43,28
1990	318.679	48,71	335.504	51,29	654.183	8,03
1991	355.718	50,79	344.629	49,21	700.347	7,06

Sumber : Perum Pelabuhan IV, Cabang Kelas 1 Makassar, 1992.

TABEL.3.13.  
PRODUKTIVITAS PEMANFAATAN FASILITAS DIPELABUHAN  
MAKASSAR PRIODE TAHUN 1990 - 1991

NO.	U R A I A N	1990	1991
1.	Dermaga		
	* BOR ( % )	46,03	45,25
	* BTP (ton/m <sup>2</sup> /thn)	1.113,14	1.150,89
2.	Gudang		
	* SOR ( % )	41,85	46,50
	* STP (ton/m <sup>2</sup> /thn)	43,71	43,95
3.	Lapangan		
	* OSOR ( % )	33,69	45,44
	* OSTP (ton/m <sup>2</sup> /thn)	37,29	35,13
4.	Forklift		
	* Jam	13.072	8.185
	* Persen(%)	17,01	10,68
5.	Crane		
	* Jam	7.302	8.080
	* Persen ( % )	23,75	10,68
6.	Kapal Tunda		
	* Jam	3.295	3.444
	* Persen ( % )	14,29	18,91

Sumber : Perum Pelabuhan IV, Cabang Kelas 1 Makassar, 1992



Mahasiswa : Mahmuddin 4586040392 / 87 03 4341	SKALA 1 : 1.000.000	NO. LEMBAR 1	JML. LEMBAR 7
Pembimbing I : Prof. Dr. H. Raharjo Adisasmito, MEd	SUMBER :		
Pembimbing II : Drs. Abd. Azis Mattola, MSP			
Pembimbing III : Ir. Firdaus Chae'ruddin, MS			

LEGENDA :

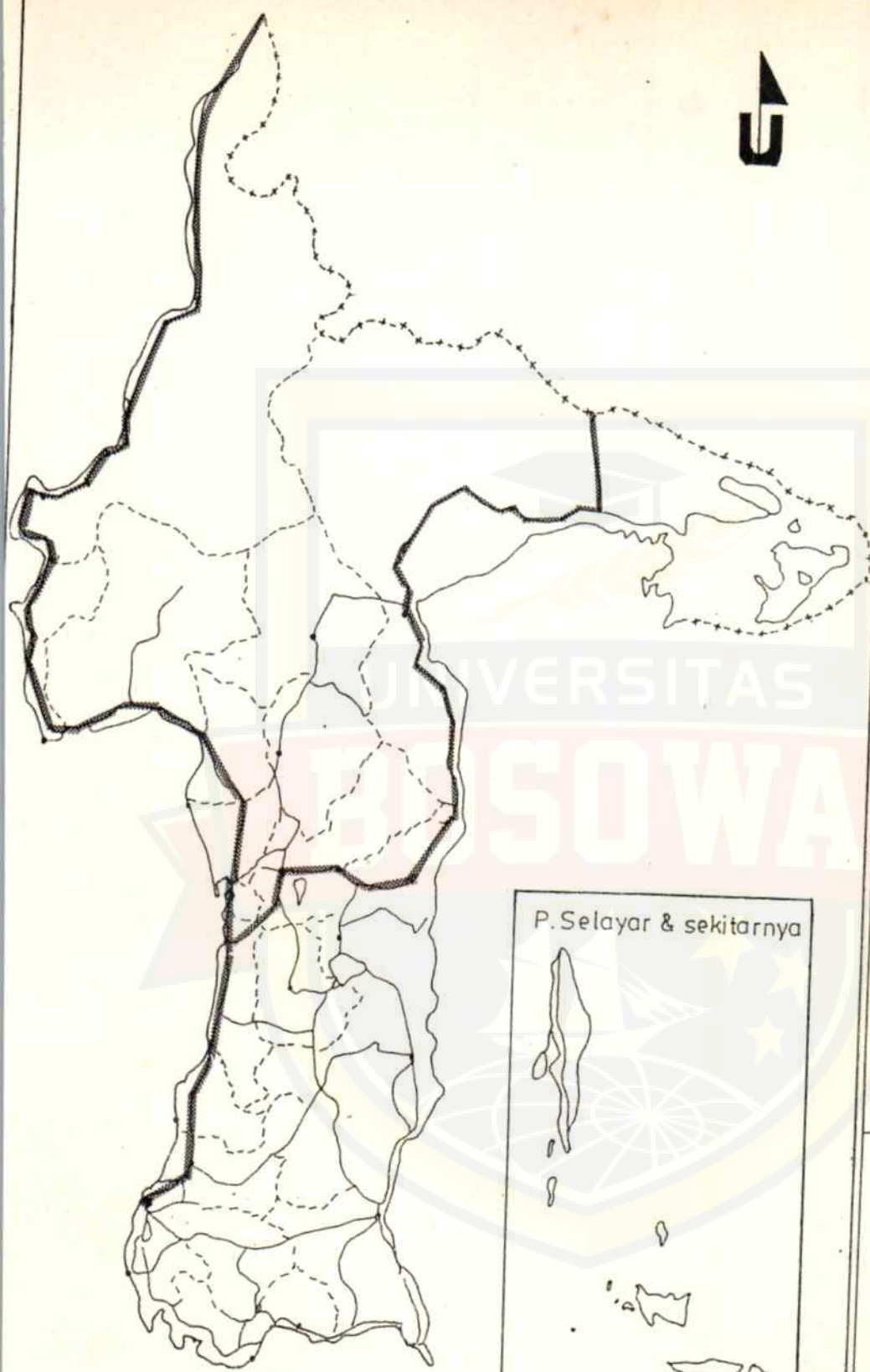
- IBUKOTA PROPINSI
- IBUKOTA KABUPATEN
- BATAS PROPINSI
- BATAS KABUPATEN
- JALAN

TUGAS AKHIR  
STUDI PENGEMBANGAN  
PELABUHAN MAKASSAR  
DIKAITKAN DENGAN  
PENINGKATAN ARUS BARANG

PETA  
BATAS ADMINISTRASI  
SULAWESI SELATAN

UNIVERSITAS "45"  
FAKULTAS TEKNIK  
JURUSAN PLANOLOGI  
UJUNG PANDANG





UNIVERSITAS "45"  
 FAKULTAS TEKNIK  
 JURUSAN PLANOLOGI  
 UJUNG PANDANG

TUGAS AKHIR  
 STUDI PENGEMBANGAN  
 PELABUHAN MAKASSAR  
 DIKAITKAN DENGAN  
 PENINGKATAN ARUS BARANG

PETA  
 JARINGAN JALAN  
 SULAWESI SELATAN

LEGENDA:

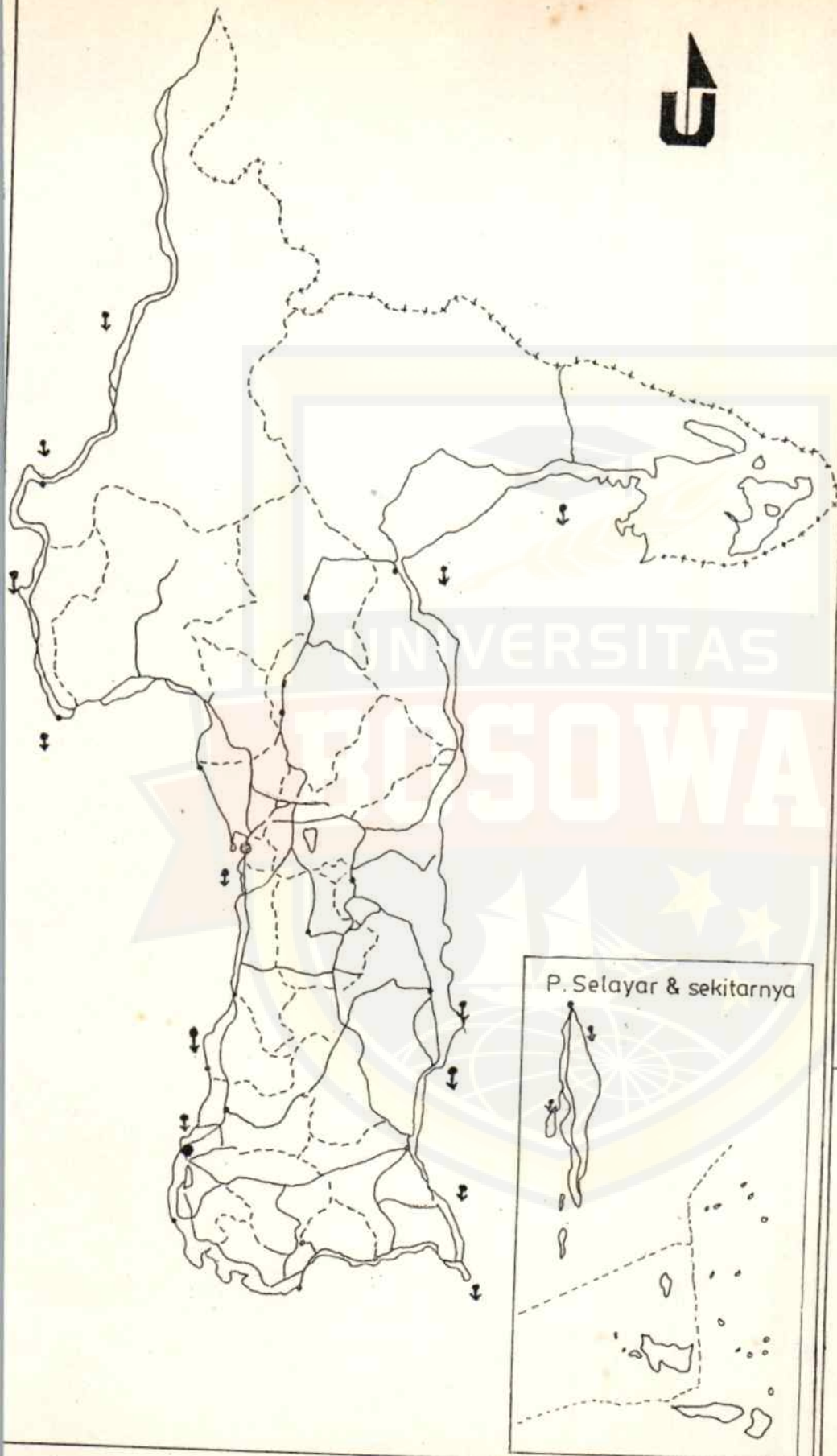
- JALAN NEGARA
- JALAN PROPINSI
- JALAN KABUPATEN

Mohammad Mahmuddin  
 Mahasiswa : 4396040392 / 871034341  
 Pembimbing I : Prof. Dr. H. Roharjo Adisasmito, ME2  
 Pembimbing II : Drs. Abd. Aziz Mathag, MSP  
 Pembimbing III : Ir. Firdous Choeruddin, MS

SUMBER :  
 DEPARTEMEN PERHUBUNGAN

SKALA  
 1 : 1000.000

NO. LEMBAR	2
JML. LEMBAR	7



<b>UNIVERSITAS "45"</b> FAKULTAS TEKNIK JURUSAN PLANOLOGI UJUNG PANDANG	<b>TUGAS AKHIR</b> STUDI PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR DIKAITKAN DENGAN PENINGKATAN ARUS BARANG	<b>LEGENDA :</b>  ↓ LOKASI PELABUHAN	Mohasliwa : Mahmuddin 4586040392 / 871134341		SKALA 1 : 1.000.000
			Pembimbing I : Prof. Dr. H. Roharjo Adharamita, MEG Pembimbing II : Drs. Abd. Aziz Matheo, MSP Pembimbing III : Ir. Firdaus Chowruddin, MS		NO. LEMBAR 3
			SUMBER : DEPARTEMEN PERHUBUNGAN		JML. LEMBAR 7



DERMAGA HATTA

DERMAGA SBEKARNO



**UNIVERSITAS "45"**  
**FAKULTAS TEKNIK**  
**JURUSAN PLANOLOGI**  
**UJUNG PANDANG**

**TUGAS AKHIR**  
**STUDI PENGEMBANGAN**  
**PELABUHAN MAKASSAR**  
**- DIKAITKAN DENGAN**  
**PENINGKATAN ARUS BARANG**

**PETA**  
**EXISTING CONDITION**  
**PELABUHAN MAKASSAR**

**LEGENDA :**

- L.P. PARKIR
- ⊕ KESEHATAN
- P ADPEL
- L PERLA
- ⊙ UPSI
- 7 STASIOM RADIO
- ⊙ KEJAKSAAN
- ⊙ BENGKEL
- ⊙ BATAS PELABUHAN
- ⊙ TERMINAL PENUNJANG

- KANTOR PRUM-PEL IV
- KP KARANTINA PER-TANIAN
- PT. DARMA NIAGA
- BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
- BATAS PELABUHAN

**Mahasiswa :** Mahmuddin  
**4586040392 / 87 113 4341**

**Pembimbing I :** Prof. Dr. H. Raharjo Adikusmito, MEd

**Pembimbing II :** Drs. Abd. Azis Matloq, MSP

**Pembimbing III :** Ir. Firdaus Choeuruddin, MS

**SUMBER :**

- HASIL SURVEY

**SKALA**

NO. LEMBAR	4	JML. LEMBAR	7
------------	---	-------------	---





BAB. IV. ANALISA                      PENGEMBANGAN  
PELABUHAN MAKASSAR

## Bab. IV. ANALISA KEMUNGKINAN PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR

### 4.1. Analisis Perkembangan Potensi Daerah Yang Akan Mempengaruhi Lalu Lintas di Pelabuhan Makassar

Sebagaimana yang dikemukakan dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) dan selanjutnya dituangkan dalam Pola Umum Pembangunan Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan, bahwa pembangunan perhubungan diarahkan untuk memperlancar arus manusia, barang dan jasa serta informasi keseluruh tanah air. Dengan demikian pembangunan perhubungan akan memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan bangsa dalam perwujudan Wawasan Nusantara serta makin meningkatkan ketahanan Nasional.

Sejalan dengan itu, Siregar.M (Ekonomi dan Manajemen Perangkutan, hal. 17) mengemukakan bahwa pengangkutan berfungsi untuk memperlancar arus barang dan lalu lintas manusia. Permintaan kedua jenis ini tumbuh sejalan dengan penambahan penduduk, tingkat pertumbuhan ekonomi dan kemajuan masyarakat serta peningkatan kapasitas pengangkutan yang dipengaruhi kemajuan teknologi. Dengan demikian kelancaran perhubungan yang diiringi dengan potensi ekonomi didaerah hinterland akan merangsang pertumbuhan investasi berbagai sektor pembangunan, sehingga dapat mendorong semakin meningkatnya kegiatan dipelabuhan Makassar sebagai obyek penelitian.

Selanjutnya untuk melihat secara garis besar potensi ekonomi daerah Sulawesi Selatan dapat dilihat pertumbuhan

indikator ekonomi yaitu Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Karena didalam PDRB tersebut dimana tingkat perkembangannya ditentukan oleh peranan sektor pembangunan yang ada didaerah seperti sektor pertanian, industri, pertambangan, perdagangan, perbankan, perhubungan/komunikasi dan lain-lain. Selanjutnya berdasarkan Pola Umum Pembangunan Daerah selama Pelita IV PDRB Sulawesi Selatan mengalami peningkatan rata-rata 5,00% pertahun dan selama Pelita V mengalami pertumbuhan rata-rata 6,00% pertahun. Dari laju pertumbuhan tersebut, maka dilain pihak laju pertumbuhan penduduk 1,74% pertahun dengan tingkat pendapatan rata-rata 4,4% pertahun.

Dengan kecendrungan yang demikian, maka potensi ekonomi Sulawesi Selatan mempunyai andil yang besar dan merupakan salah satu indikator yang mempengaruhi besarnya arus barang yang dibongkar muat dipelabuhan Makassar. Namun dari potensi tersebut yang dianggap dominan dalam mempengaruhi arus barang dan penumpang akan diuraikan pada bagian berikut.

#### 4.1.1. Analisis Potensi Ekonomi

Dalam menunjang kegiatan dipelabuhan Makassar terutama melihat keterkaitannya dengan arus lalu lintas barang dan penumpang, maka dalam hubungan dengan studi ini Penulis melihat potensi ekonomi yang mempunyai pengaruh dominan terhadap lalu lintas barang yang melalui pelabuhan yaitu :



## a. Sektor Pertanian

### 1. Sub. Sektor Tanaman Pangan.

Sulawesi Selatan merupakan surplus bersa, sehingga dikatakan lumbung pangan di Indonesia Bagian Timur. Selanjutnya kalau dilihat posisi Ujung Pandang sebagai tempat terletaknya pelabuhan Makassar merupakan sentra atau pusat pemasaran komoditi terbesar di Sulawesi Selatan. Dengan posisi yang demikian, maka memperlihatkan bahwa hasil produksi tanaman pangan diharapkan dipasarkan dengan melalui pelabuhan Makassar.

### 2. Sub. Sektor Perkebunan.

Volume ekspor komoditi perkebunan pada tahun 1988 sebesar 83.328 ton, dengan demikian ekspor komoditi perkebunan mencapai 24,68% dari total volume ekspor Sulawesi Selatan dan 63,46% dari total volume ekspor sektor pertanian. Dengan peningkatan luas areal pada masa yang akan datang sub sektor perkebunan mempunyai pengaruh arus lalu lintas yang dimuat dipelabuhan Makassar. Sub sektor perkebunan yang produksinya berorientasi antar daerah dan ekspor sebagai komoditi andalan meliputi jambu mente, kopi, coklat, pala, lada, vanili, kelapa sawit dan malinjo ( Repelita V Propinsi Sulawesi Selatan).

### 3. Sub Sektor Peternakan.

Berdasarkan Repelita V Propinsi Sulawesi Selatan produksi ternak mengalami peningkatan rata-rata 2,15% pertahun. Keberhasilan meningkatkan populasi ternak ini

telah menempatkan daerah Sulawesi Selatan sebagai salah satu sumber bibit dan ternak potong untuk memenuhi permintaan propinsi lain di Indonesia dan ekspor.

#### 4. Sub Sektor Perikanan.

Peningkatan produksi perikanan di Sulawesi Selatan yang ditujukan untuk memenuhi kebutuhan pangan dan peningkatan ekspor berupa udang beku, telur ikan terbang, teri-pang, tuna rumput laut dan kerang-kerangan. Berdasarkan Repelita V Sulawesi Selatan produksi perikanan mengalami peningkatan 2,5% pertahun.

#### 5. Sub Sektor Kehutanan.

Produksi kayu rata-rata pertahun 13.126 m<sup>3</sup> (Repelita V Sulawesi Selatan) yang terdiri dari kayu bayam, palapi, kayu hitam, buado bitangur dan kayu campuran. Dari jenis dan produksi tersebut, maka industri pengolahan hasil hutan pada tahun 1988 di Sulawesi Selatan sebanyak 124 unit industri gergajian dengan kapasitas 204.000 m<sup>3</sup>/tahun, industri kertas 1 unit, industri plywood 2 unit dengan kapasitas 38.000 ton pertahun dan pengolahan damar 6 unit dengan kapasitas 100 ton pertahun.

Pengolahan bahan baku ini selain hasil hutan Sulawesi selatan juga berasal dari luar daerah, yaitu Propinsi Irian Jaya, Maluku, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah, Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan.

Pengaruh sektor pertanian ini terhadap arus lalu lintas barang yang menjadi salah satu tolak ukur adalah

volume ekspor Sulawesi Selatan, dimana sektor ini memberi sumbangan sebanyak 68.127.960 ton dengan nilai 162.792.529,65 US\$ pada tahun 1990. Dalam hal ini sektor pertanian masing-masing memberi sumbangan 35,1% dan 48,1% pada tahun 1985 dan tahun 1990 dari total ekspor Sulawesi Selatan sektor ini masih mendominasi yaitu 48,09 % dari total Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) pada tahun 1980. Sepuluh tahun kemudian (1989) sektor ini masih mendominasi dalam pembentukan PDRB dengan menyumbang 40,84% dari total PDRB Sulawesi Selatan. Peningkatan produksi ini utamanya yang berorientasi antar daerah dan ekspor membutuhkan sarana dan prasarana pelabuhan.

#### b. Sektor Industri

Sebagaimana yang dikemukakan Adisasmita.R. (Ekonomi Transportasi, 1989) bahwa pembangunan suatu pelabuhan sering kali dilakukan untuk menunjang pusat pertumbuhan yang kemudian akan dibantu oleh industri lokal disekitarnya. Sejalan dengan itu, maka berdasarkan Pola Umum Pembangunan Daerah bahwa untuk memantapkan peranan Sulawesi Selatan sebagai pusat pelayanan dan pengembangan Indonesia Bagian Timur, maka sektor industri memegang peranan penting.

Selanjutnya berdasarkan indikator ekonomi Sulawesi Selatan menunjukkan bahwa sektor ini memberi sumbangan sebanyak Rp.155.417,03 atau 7% dari total PDRB. Sedangkan dalam sektor perdagangan, dalam hal ini ekspor Sulawesi

Selatan memberi sumbangan sebanyak 152.638.363 ton dengan nilai 51.207.604,97 US\$ atau 12,17% dari total ekspor Sulawesi Selatan (1990). Selanjutnya berdasarkan Pola Umum Pembangunan Daerah, maka dalam Pelita V ini diperkirakan pertumbuhan industri sebanyak 12,59% pertahunnya dengan jumlah perusahaan akan meningkat 9,11% yang diikuti dengan kenaikan nilai ekspor 14,11% pertahunnya. Dengan kenaikan ini akan mendorong manusia melakukan perjalanan yang dengan sendirinya mendorong peningkatan prasarana transportasi jalan raya dan pembangunan pelabuhan yang baik.

Dari uraian diatas maka ada beberapa perusahaan industri yang besar pengaruhnya terhadap lalu lintas dipelabuhan baik yang berkaitan secara langsung maupun tidak langsung dan besar peranannya dalam menunjang posisi Ujung Pandang sebagai pusat pelayanan dan pengembangan Indonesia Bagian Timur, antara lain :

1. Kawasan Industri Makassar (KIMA).

Kawasan ini merupakan industri yang berskala besar seperti aneka industri, industri kimia dasar, industri logam dasar dan lain-lain. Dalam hal ini kawasan tersebut berdasarkan informasi yang diperoleh maka sebagian besar industri yang berorientasi ekspor dan atau berorientasi untuk mengolah bahan-bahan pertanian.

2. Kawasan Berikat (Eksport Processing Zone)

Kalau kawasan ini terealisasi dan efektif akan memung-

kinkan kapal-kapal nusantara dan samudra dari perusahaan pelayaran reguler untuk secara teratur mengunjungi pelabuhan Makassar. Kerena membawa muatan berupa bahan komponen untuk keperluan industri ekspor yang ada didalamnya.

3. Pusat Pengolahan Kayu di Tallo.

Perkembangan "Wood Center" sungai Tallo diharapkan akan lebih mendukung percepatan perkembangan KIMA, karena tersedia bahan baku kayu yang cukup untuk keperluan industri hilir/barang dari kayu.

4. Industri Terigu.

Industri ini dikelola oleh PT. Berdikari Sari Utama Ujung Pandang dan berlokasi didalam daerah kerja Pelabuhan Makassar. Dimana bahan menta industri ini berupa gandum yang didatangkan dari luar negeri berupa barang impor.

5. Pabrik Gula bone dan Takalar.

Kedua industri diharapkan pada masa mendatang, produksinya disamping untuk memenuhi Sulawesi Selatan juga untuk keperluan lain di Indonesia.

6. Pabrik Semen Tonasa.

Di mana produksi ini diharapkan dapat merangsang munculnya industri baru yang mempergunakan bahan baku dari semen, disamping sebagian diantarpulaukan.

Disamping itu industri kertas Gowa diharapkan dapat beroperasi kembali untuk keperluan Indonesia Timur. selan-



jutnya meningkatnya jumlah dan produksi industri disekitar pelabuhan seperti yang dikemukakan diatas dengan sendirinya butuh sarana dan prasarana pelabuhan Makassar.

### c. Sektor Perdagangan

Perdagangan adalah sebagai saluran yang mengatur arus produksi barang dan jasa sehingga bisa lancar mencapai konsumen, dimana sebagai penghubung adalah transportasi. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa perdagangan merupakan sistem yang didukung oleh berbagai komponen antara lain dalam sektor perhubungan dan komunikasi. Oleh karena itu aktivitas perdagangan di Sulawesi Selatan mempunyai kaitan erat dengan aktivitas pelabuhan dan kegiatan transportasi darat, dengan demikian peningkatan perdagangan akan mendorong peningkatan arus kunjungan kapal dipelabuhan, hal ini sejalan dengan semboyan Ship Follows The Trade. Maka dalam menunjang perdagangan sebagai tulang punggung perekonomian yang merupakan sasaran pembangunan Nasional maka perlu dipikirkan pembangunan yang mantap.

Selanjutnya berdasarkan Pola Umum Pembangunan Daerah, telah dikemukakan bahwa perlunya pemantapan kelancaran arus barang dari pusat produksi kepusat konsumen dan pemasaran dengan peningkatan sistem tata niaga. Selanjutnya kalau dilihat indikator ekonomi (PDRB) Propinsi Sulawesi Selatan sektor ini memberi kontribusi sebesar 12,96% dari total Produk Domestik Regional Bruto

(PDRB) pada tahun 1990. Sepuluh tahun kemudian menjadi 19,80% (1989) sampai dengan tahun 1990. Sejalan dengan itu arus ekspor yang melalui pelabuhan Makassar pada tahun 1985 sebanyak 130.174 ton atau 0,068% dari total ekspor Sulawesi Selatan. Kemudian pada tahun 1990 arus barang ekspor yang melalui pelabuhan Makassar sebanyak 323.488 ton atau 0,089% dari total ekspor Propinsi Sulawesi Selatan. Dengan demikian sektor ini, akan mempunyai pengaruh yang besar pada masa yang akan datang terhadap lalu lintas dipelabuhan Makassar.

#### d. Sektor Pertambangan Non Migas.

Sektor pertambangan non migas memberi sumbangan terhadap total ekspor Sulawesi Selatan sebesar 12,56% yaitu <sup>Ada Th 1985</sup> menyumbang sebesar 24.377.762 ton dengan nilai 94.315.991,00 US\$, menjadi 35.069.279 ton dengan nilai 188.487.996,68 US\$ <sup>Ada Th 1988</sup> dari total Sulawesi Selatan. Dengan demikian sektor ini meningkat rata-rata 7,3% pertahun. Namun kalau dilihat semua yang berorientasi ekspor Sulawesi Selatan sektor ini menurun sebesar 2,96%, dimana pada tahun 1990 hanya memberi sumbangan 9,6% dari total ekspor.

Melihat kenyataan diatas akibat penurunan sektor ini, disebabkan oleh peningkatan volume ekspor pada sektor pertanian dan volume produksi industri daerah ini. Namun demikian sektor ini tetap memberi andil dalam lalu lintas barang dipelabuhan. Diasumsi bahwa ekspor sektor ini sebagian besar yang melalui pelabuhan Makassar dibanding-

kan dengan pelabuhan lainnya di Sulawesi Selatan.

#### e. Sektor Transportasi

Menurut Adisasmita.R. (Ekonomi Transportasi hal.19, 1989), bahwa hubungan transportasi dan pembangunan adalah sangat erat dan penting, sehingga pembangunan transportasi bertujuan untuk meningkatkan kemampuan perhubungan yang lebih luas, tertib, aman, lancar dan efisien dalam mendorong pemerataan pembangunan daerah. Sejalan dengan itu khususnya transportasi darat, dimana panjang jalan mengalami peningkatan rata-rata 5,14% pertahun yaitu pada tahun 1985 panjang 17.702 km dengan perincian jalan aspal 5.043 km, jalan krikil 4.420 km dan 7.187 km jalan tanah dan tidak terinci 1.052 km. Selanjutnya pada tahun 1990 total panjang jalan Sulawesi Selatan 22.254 Km dengan perincian jalan aspal 6.982 km, krikil sepanjang 5.862 km dan jalan tanah 864 km serta yang tidak terinci 1.046 km. Dengan pertumbuhan panjang jalan di Sulawesi Selatan mempunyai andil yang besar dalam mempengaruhi arus lalu lintas (barang dan manusia).

Dengan demikian prasarana jalan di Sulawesi Selatan cukup memadai terutama yang menghubungkan daerah produksi kepusat pemasaran, dalam hal ini kotamadya Ujung Pandang berperan sebagai pusat pemasaran dan sekaligus berfungsi sebagai pusat pengembangan wilayah D yang ditunjang oleh pelabuhan terbesar di Indonesia Bagian Timur. Namun pada masa yang akan datang dengan peningkatan produksi yang

dibarengi dengan peningkatan pertumbuhan penduduk dan kendaraan, maka jalan tersebut harus ditingkatkan baik konstruksi maupun pembangunan jalan baru terutama yang menghubungkan daerah produksi. Jalan poros yang memegang peranan penting terhadap kegiatan dipelabuhan Makassar diantaranya jalan poros Ujung Pandang - Bone, Ujung Pandang - Pare Pare, Ujung Pandang Jeneponto dan seterusnya.

Khusus dikotamadya Ujung Pandang jalan yang diperuntukkan untuk angkutan container dari terminal peti kemas pelabuhan kepabrik atau gudang, baik diluar pelabuhan maupun kawasan industri seperti jalan Tol-Mandai, namun yang langsung masuk pelabuhan masih perlu dibenahi, sejalan dengan itu saat ini, maka pengembangan arteri yang langsung masuk kawasan pelabuhan yang sedang dirintis pembangunan fisiknya adalah jalan Satando yang berdasarkan informasi diperuntukkan untuk barang-barang dari dermaga kontainer.

Berdasarkan kelima faktor diatas yang sedang dijelaskan, maka potensi ekonomi Sulawesi Selatan dikaitkan dengan arus barang yang dibongkar muat dipelabuhan Makassar hanya merupakan salah satu indikator, sebab arus barang yang di muat tersebut tidak hanya potensi ekonomi yang berasal dari Sulawesi Selatan melainkan sebagian berasal dari daerah lain.

#### 4.1.2. Analisa Kependudukan

Pembangunan yang kita laksanakan sekarang ini, dimana hakekat pembangunan adalah pertumbuhan (growth) dan perkembangan (development) untuk mencapai taraf hidup yang lebih layak, dimana penduduk adalah merupakan faktor penentu daripada terlaksana serta terciptanya pembangunan. Guna mendukung terciptanya pembangunan di Sulawesi Selatan pada umumnya dan khususnya pelabuhan Makassar secara optimal diperlukan analisa kependudukan, sebagaimana tersimak dalam topik tulisan ini.

Berdasarkan kenyataan diatas, maka peningkatan jumlah penduduk akan menjadi penunjang potensi ekonomi Sulawesi Selatan lebih mantap dan terarah apabila penduduk tersebut mampu mengelola sumber daya ekonomi didaerah. Oleh karena itu dengan peningkatan jumlah penduduk diiringi peningkatan ekonomi didaerah hinterland, yang selanjutnya mendorong penduduk melakukan perjalanan baik lokal maupun antar pulau yang tentunya mempunyai pengaruh terhadap lalu lintas di pelabuhan. Selanjutnya kalau dilihat pertumbuhan penduduk Sulawesi Selatan dari tahun 1961-1971 mengalami pertumbuhan rata-rata 1,4% pertahun, kemudian pada tahun 1971-1979 mengalami pertumbuhan 1,74% pertahun. Sedangkan pada tahun 1980-1990 jumlah penduduk Sulawesi Selatan masing-masing 6.059.564 jiwa dan 6.980.589 jiwa, dengan laju pertumbuhan pada priode tersebut rata-rata 1,38% pertahun.

Selanjutnya dilihat penyebaran penduduk Sulawesi Selatan tidak merata yaitu lebih padat dibagian selatan (Wilayah Pembangunan Ujung Pandang) ketimbang dibagian utara (wilayah pembangunan Palopo dan Majene). Penyebaran tersebut pada tahun 1989 wilayah bagian selatan (wilayah pembangunan Ujung Pandang) jumlah penduduk 2.807.702 juta orang dengan kepadatan rata-rata 328 jiwa/km<sup>2</sup> meningkat menjadi 3.005.912 juta dengan kepadatan rata-rata 352 orang/km<sup>2</sup> pada tahun 1993. Sedangkan dibagian utara yang meliputi wilayah pembangunan Palopo dan wilayah pembangunan Majene, jumlah penduduk yang bermukim masing-masing 1.004.051 juta jiwa dan 707.176 juta jiwa dengan kepadatan rata-rata 48 orang/km<sup>2</sup> dan 42 orang/km<sup>2</sup> pada tahun 1989 meningkat menjadi 1.074.932 juta jiwa dan 757.100 juta jiwa dengan kepadatan rata-rata 51 orang/km<sup>2</sup> dan 45 orang/km<sup>2</sup> pada tahun 1993 (Repelita V Sulawesi Selatan) seperti yang diperlihatkan pada tabel 4.1.



TABEL.4.1.  
 JUMLAH DAN KEPADATAN PENDUDUK WILAYAH PEMBAGUNAN  
 TAHUN 1989 DAN 1993 (JUTA ORANG)

W I L A Y A H	LUAS (000, KM <sup>2</sup> )	JUMLAH PENDUDUK		KEPADATAN PENDUDUK	
		1989	1993	1989	1993
ILAYAH PEMBA- GUNAN UJUNG- PANDANG	8.548,50	2.807.702	3.005.912	328	352
ILAYAH PEMBA- GUNAN PAREPARE	6.905,08	935.433	1.000.471	135	145
ILAYAH PEMBA- GUNAN WATAM- ONE	9.224,58	1.547.386	1.656.625	167	179
ILAYAH PEMBA- GUNAN PALOPO	20.997,20	1.004.051	1.074.932	48	51
ILAYAH PEMBA- GUNAN MAJENE	16.787,18	707.176	757.100	42	45
U M L A H	62.482,54	7.001.748	7.496.046	112	119

Sumber : Bappeda Tingkat Propinsi Sulawesi Selatan, 1992  
 Repelita V. Sulawesi Selatan 1988-1993.

Pada tabel kepadatan penduduk menurut wilayah pem-  
 bangunan, dimana Ujung Pandang terdapat pada pembangunan  
 bagian selatan sekaligus tempat terletakinya pelabuhan  
 Makassar sebagai "Gateway Port", maka 5% yang bermukim di  
 Ujung Pandang pada tahun 1989 (Pola Umum Pembangunan  
 daerah, 1989). Dengan jumlah yang demikian dapat lebih  
 memperbesar posisi Ujung Pandang sebagai pusat pengemban-  
 gan Indonesia Bagian Timur (IBT). berkaitan dengan jumlah  
 penduduk yang bermukim di Ujung Pandang maka jumlah penum-  
 pang yang naik pada tahun 1984 sebanyak 135.580 orang  
 menjadi 355.718 orang pada tahun 1991 atau mengalami

peningkatan 20,30% pertahun. Hal ini disebabkan semakin membaiknya perekonomian di Sulawesi Selatan.

#### 4.2. Peramalan Kegiatan Yang Melalui Pelabuhan Makassar.

Berdasarkan tingkat pertumbuhan potensi ekonomi dan penduduk Sulawesi selatan yang cenderung mengalami peningkatan, mempunyai arti yang penting terhadap lalu lintas di pelabuhan Makassar. Sebab dengan peningkatan produksi potensi perekonomian dan jumlah penduduk akan mendorong mobilitas barang dan manusia, hal ini menandakan bahwa mempunyai pengaruh yang besar terhadap arus lalu lintas dipelabuhan. Dengan demikian lalu lintas dipelabuhan proporsional dengan potensi sumber daya, oleh karena itu berdasarkan data operasional yang berhasil dikumpulkan penulis menunjukkan bahwa :

- Arus lalu lintas barang yang dibongkar muat mengalami peningkatan rata-rata 8,46% pertahun selama priode tahun 1984-1991.
- Arus lalu lintas penumpang yang naik turun mengalami peningkatan rata-rata 19,05% pertahun selama priode tahun 1984-1991.
- Arus lalu lintas kunjungan kapal mengalami peningkatan rata-rata 14,12% pertahun selama priode tahun 1984-1991.

Berdasarkan peningkatan arus lalu lintas diatas, maka pada bagian berikut akan diadakan peramalan dengan menggunakan "Model Regresi Linier, dengan jumlah barang, jumlah penumpang dan jumlah kunjungan kapal merupakan



variabel tidak bebas dan tahun merupakan variabel bebasnya. Dengan pertimbangan bahwa perhitungan ini relatif mapan sampai tahun 2000.

#### 4.2.1. Peramalan Lalu Lintas Barang

Melihat fungsi pelabuhan Makassar sebagai salah satu pelabuhan untuk penumpukan barang-barang yang akan diantar-pulaukan ke Indonesia Bagian Barat maupun impor, disamping itu juga berfungsi sebagai pelabuhan distributor untuk Indonesia Bagian Timur. Sebagai upaya untuk memberi gambaran terhadap aktivitas muat dan bongkar dipelabuhan Makassar, maka diadakan peramalan bongkar muat dari tahun 1993-2000, dengan menggunakan rumus Trend Linier sebagai berikut :

$$Y = a + b.X$$

- Untuk bongkar muat barang keseluruhan dipelabuhan Makassar

$$Y = 3.224.904 + 636.718(X).$$

- Arus barang ekspor yang melalui pelabuhan Makassar

$$Y = 266.541 + 35.127(X).$$

- Arus barang yang masuk gudang dipelabuhan Makassar.

$$Y = 874.814 + 39.127 (X)$$

- Arus barang yang masuk lapangan penumpukan dipelabuhan Makassar ,  $Y = 708.991 + 119.218 (X)$

Berdasarkan perhitungan, maka pada tahun 1993 diperkirakan arus barang yang dibongkar muat sebanyak 6.407.719 ton menjadi 10.864.745 ton pada tahun 2000.

Pada trend tersebut mengalami peningkatan 41% dengan pertumbuhan rata-rata 8,69% pertahun, untuk lebih jelasnya diperlihatkan pada lampiran 11.

Selanjutnya untuk perkiraan barang ekspor yang melalui pelabuhan dari tahun 1993-2000 diperkirakan mengalami peningkatan rata-rata 6,44% pertahun yaitu pada tahun 1993 sebanyak 477.303 ton menjadi 723.192 ton pada tahun 2000, selanjutnya dapat dilihat lampiran 12. Sedangkan untuk arus impor penulis tidak mengadakan peramalan sebab berdasarkan data yang ada mengalami penurunan. Dengan melihat peningkatan ekspor disebabkan semakin meningkatnya pengelolaan maupun produksi sumber daya utamanya yang berorientasi ekspor, demikian pula daya beli masyarakat, disamping itu makin meningkatnya peranan pelabuhan Makassar terhadap daerah hinterlandnya.

Seperti halnya arus barang umum, maka arus barang yang masuk gudang diperkirakan pada tahun 1993 sebanyak 1.071.904 ton menjadi 1.347.830 ton pada tahun 2000. Sedangkan arus barang yang masuk gudang juga mengalami peningkatan yaitu pada tahun 1993 sebanyak 1.185.863 ton menjadi 2.020.389 ton pada tahun 2000 sebagaimana diperlihatkan pada tabel 4. 2. Hasil perhitungan pada tahun 1993-2000, juga diperlihatkan pada grafik hasil proyeksi arus barang.

TABEL.4.2  
 RAMALAN ARUS BARANG MENURUT JENIS PELAYANAN  
 PRIODE TAHUN 1993-2000 (TON)

NO.	TAHUN	ARUS BARANG MELALUI PELABUHAN	
		G U D A N G	L A P A N G A N
1.	1993	1.071.904	1.185.863
2.	1994	1.111.322	1.305.081
3.	1995	1.150.740	1.424.299
4.	1996	1.190.158	1.543.517
5.	1997	1.229.576	1.622.735
6.	1998	1.268.994	1.781.953
7.	1999	1.308.419	1.901.171
8.	2000	1.347.830	2.020.389

Sumber : Hasil Perhitungan, 1992

Kenaikan arus barang dipelabuhan Makassar, menyebabkan makin besarnya peranan pelabuhan tersebut dalam lalu lintas barang baik antar pulau maupun ekspor impor pada khususnya dan peranan Ujung Pandang pada umumnya sebagai pusat pelayanan dan pengembangan Indonesia Bagian Timur. Untuk mempertahankan kenaikan arus bongkar muat dipelabuhan Makassar pada masa yang akan datang, maka sektor pembangunan lainnya didaerah harus dipacu baik pada sektor industri maupun pada sektor pertanian, industri, perdagangan, pertambangan, perhubungan/ komunikasi dan lain-lain. Dengan kenaikan sektor ini maka income percapita meningkat dengan sendirinya daya beli masyarakatpun meningkat. Dilain pihak sektor perekonomian didaerah meningkat, maka mendorong peningkatan arus lalu lintas barang dipelabuhan.

#### 4.2.2. Ramalan Arus Lalu Lintas Penumpang

Diasumsi bahwa perjalanan penduduk akan meningkat sesuai peningkatan pendapatan. Dengan demikian peningkatan potensi sumber daya di daerah hinterland pelabuhan termasuk didalamnya sektor pariwisata akan mendorong peningkatan penumpang yang turun, konsekwensinya butuh sarana dan prasarana yang salah satunya adalah fasilitas pelabuhan sebagaimana tersimak dalam topik tulisan ini, Ujung Pandang adalah kota lintasan wisata dan sekaligus sebagai peristirahatan perjalanan wisata. Obyek wisata yang diharapkan yang akan memberi andil terhadap peningkatan arus penumpang adalah Tana Toraja, Bantimurung, Malino dan obyek wisata lainnya harus ditingkatkan untuk menarik wisatawan baik domestik maupun manca negara. Maka ramalan arus lalu lintas penumpang dengan rumus Trend Linier sebagai berikut :

- Arus penumpang yang naik  $Y = 237.535 + 37.712(X)$ .
- Arus penumpang yang turun  $Y = 237.279 + 37.945(X)$ .
- Arus penumpang keseluruhan  $Y = 474.814 + 292.190(X)$ .

Dari hasil perhitungan ini, penumpang yang naik turun di pelabuhan Makassar pada tahun 1993 sebanyak 853.099 orang dengan perbandingan yang naik sebanyak 426.095 orang dan yang turun sebanyak 427.004 orang, dengan demikian 49,85% banding 50,15%. Selanjutnya pada tahun 2000 arus penumpang yang diperkirakan mencapai 1.382.698 orang dengan perbandingan yang naik sebanyak

690.079 orang dan yang turun sebanyak 692.619 orang, dengan demikian 49,77% banding 50,23%. Selanjutnya diperlihatkan pada tabel.4.3. dan grafik berikut:

TABEL.4.3.  
RAMALAN ARUS PENUMPANG YANG NAIK TURUN  
DIPELABUHAN MAKASSAR  
TAHUN 1993-2000 (ORANG)

NO.	TAHUN	NAIK	TURUN	JUMLAH
1.	1993	426.095	427.044	853.099
2.	1994	463.807	464.949	928.756
3.	1995	501.519	502.894	1.044.413
4.	1996	539.231	540.231	1.080.070
5.	1997	576.943	578.784	1.155.727
6.	1998	614.655	616.729	1.231.384
7.	1999	652.367	654.674	1.307.041
8.	2000	690.079	692.619	1.382.698

Sumber : Hasil Perhitungan, 1992

#### 4.2.3. Ramalan arus Kunjungan Kapal

Berdasarkan frekuensi peramalan arus barang yang di bongkar muat, barang ekspor impor dan arus penumpang yang naik turun yang ditunjang oleh potensi ekonomi maupun frekwensi perkembangan jumlah penduduk. Hal ini merupakan salah satu indikator dalam meramalkan frekuensi kunjungan kapal dipelabuhan Makassar priode tahun 1993-2000. Karena peningkatan produksi didaerah, maka kapasitas menganggur kapal kecil. Dengan perkiraan arus kunjungan ini merupakan salah penilaian terhadap arus barang maupun arus penumpang yang menggunakan sarana dan prasarana dipelabuhan Makassar pada kurun waktu tersebut. Melihat kenyataan ini sesuai

dengan semboyan *ship follows the trade and trade follows the ship*.

Selanjutnya pada bagian ini yang akan dibahas adalah perkiraan arus kunjungan kapal samudra dikaitkan dengan arus barang ekspor impor. Sedangkan berdasarkan data yang diperoleh oleh dari pelabuhan, bahwa arus kunjungan kapal samudra pada tahun 1985 sebanyak 226 kunjungan, sedangkan yang mengangkut barang adalah 208 kunjungan sehingga terjadi pengangguran sebanyak 18 arus kunjungan. Kemudian pada tahun 1990 kunjungan kapal samudra sebanyak 333, sedangkan yang mengangkut barang hanya 290 arus kunjungan sehingga terjadi pengangguran sebanyak 43 kunjungan.

Sejalan dengan itu, maka penulis tidak meramalkan secara keseluruhan arus kunjungan kapal samudra, tetapi sebagai tolak ukur perhitungan adalah arus kunjungan yang mengangkut barang dengan menggunakan rumus Trend Linier  $Y = 216 + 13(X)$ . Dengan demikian perkiraan arus kunjungan kapal samudra mengalami peningkatan 5,07% pertahun yang diikuti oleh perkiraan barang ekspor 6,44% pertahun dari tahun 1993-2000. Dimana pada tahun 1993 kunjungan kapal samudra diperkirakan 347 menjadi 487 arus kunjungan kapal samudra pada tahun 2000. Perkiraan arus kunjungan kapal samudra dari tahun 1993-2000 diperlihatkan pada lampiran 15.

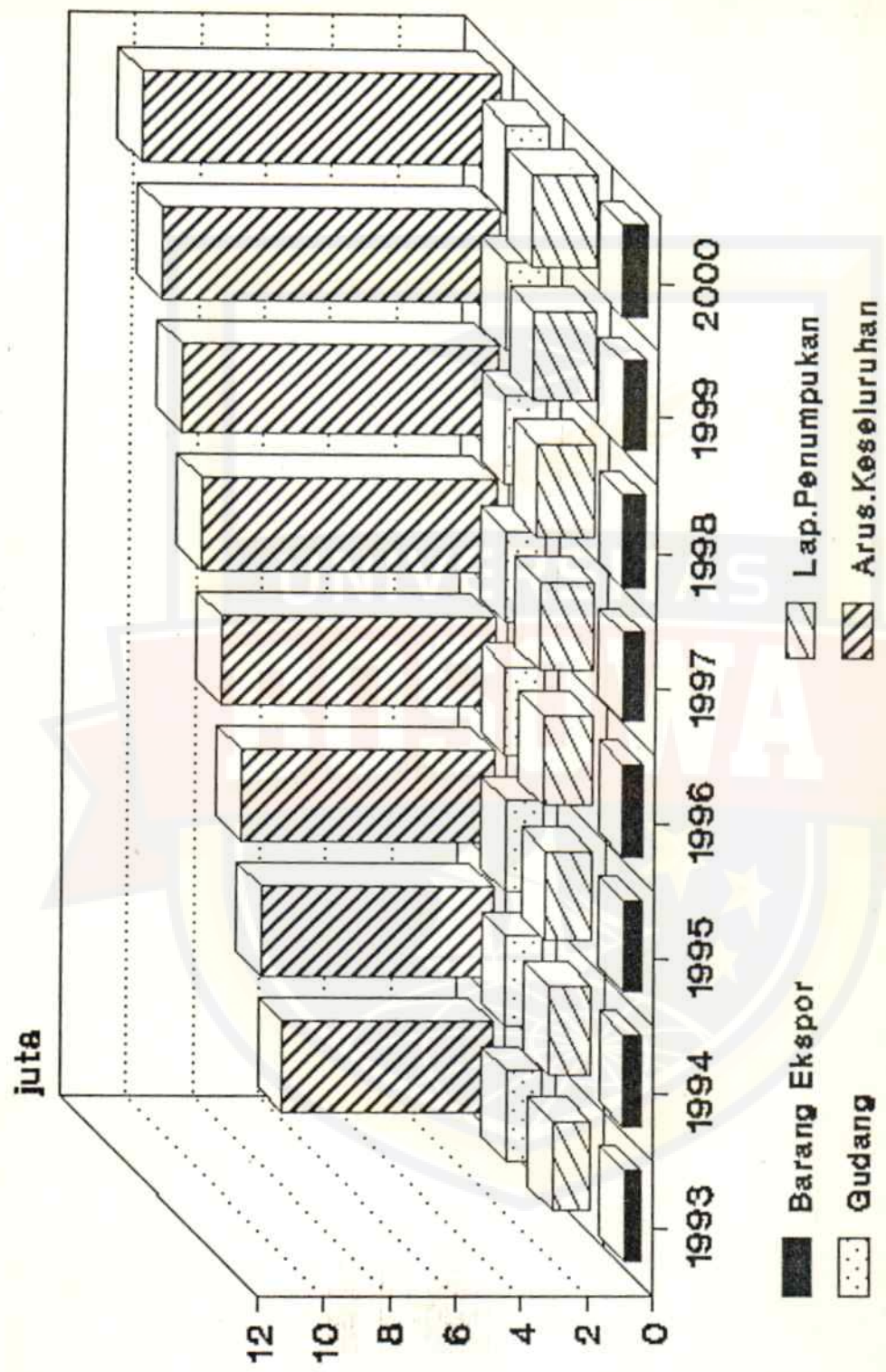
Selanjutnya arus kunjungan kapal nusantara pada bagian ini penulis membagi dua yaitu yang mengangkut barang dan yang mengangkut penumpang. Sejalan dengan itu, maka arus kunjungan kapal nusantara yang mengangkut barang pada tahun 1985 sebanyak 749 dan yang mengangkut penumpang sebanyak 193 kunjungan. Kemudian pada tahun 1990 kunjungan kapal nusantara yang mengangkut barang sebanyak 897 kunjungan dan yang mengangkut penumpang sebanyak 344 arus kunjungan. Sedangkan data kunjungan secara keseluruhan kunjungan kapal nusantara pada tahun 1985 sebanyak 942 kunjungan menjadi 1.241 kunjungan pada tahun 1990, dengan demikian tidak terjadi pengangguran. Dari hasil tersebut diadakan peramalan dengan menggunakan rumus "Trend Linier", untuk arus kunjungan yang mengangkut barang  $Y = 868 + 19(X)$ , dimana pada tahun 1993 arus kunjungan menjadi 984 dan meningkat menjadi 1.103 kunjungan pada tahun 2000 selanjutnya diperlihatkan pada lampiran 16. Untuk kapal nusantara yang mengangkut penumpang dengan peramalan Trend Linier  $Y = 353 + 85(X)$ , dimana pada tahun 1993 diperkirakan 515 kunjungan menjadi 718 kunjungan pada tahun 2000, selanjutnya diperlihatkan pada lampiran 17. Sedangkan kunjungan kapal khusus yang melewati pelabuhan Makassar dengan peramalan sebagai berikut :  $Y = 266 + 44(X)$ , sehingga pada tahun 1993 arus kunjungan sebanyak 447 menjadi 678 kunjungan pada tahun 2000, seper-

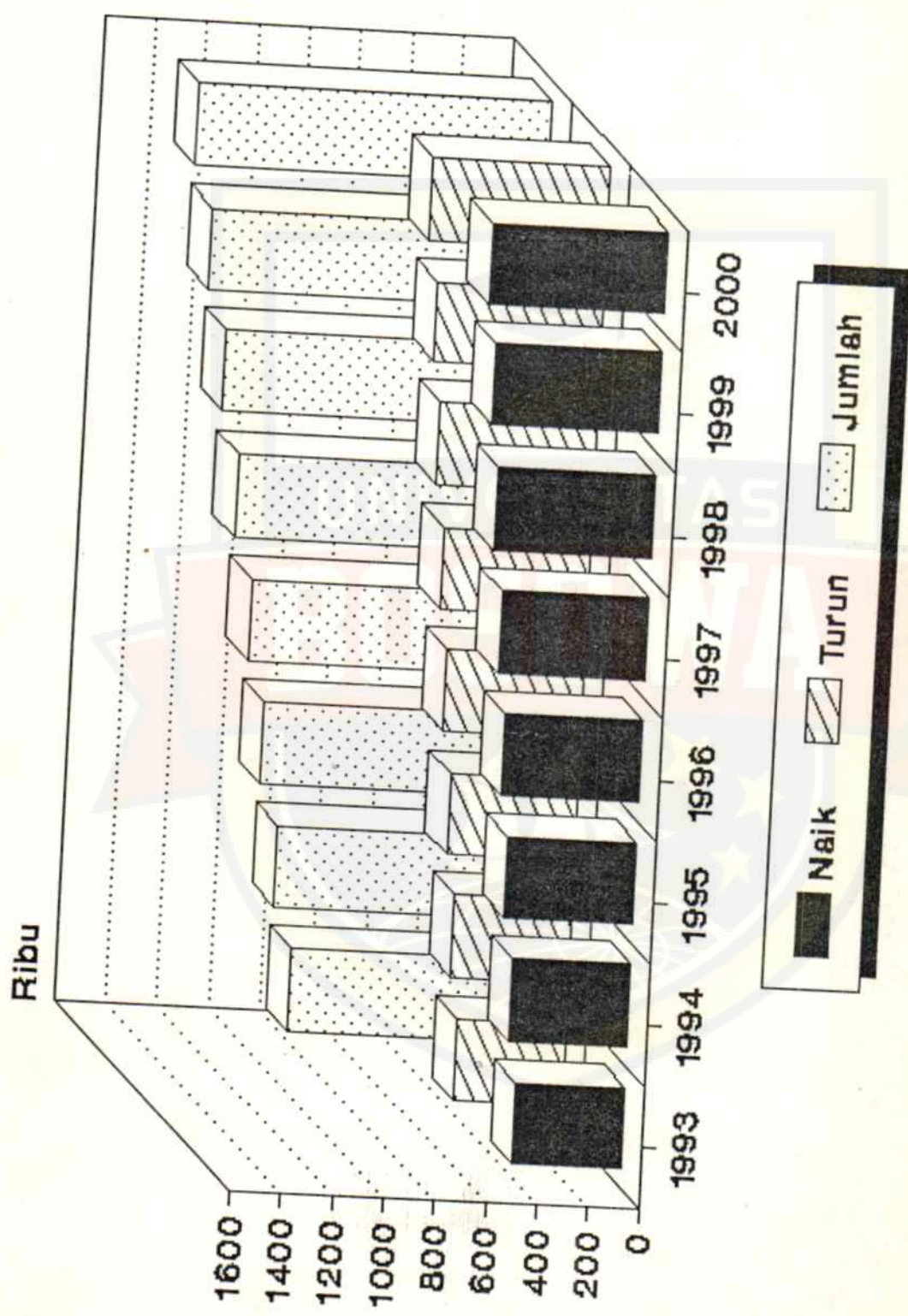
ti yang diperlihatkan pada lampiran 18. Dan secara keseluruhan juga diperlihatkan pada grafik.

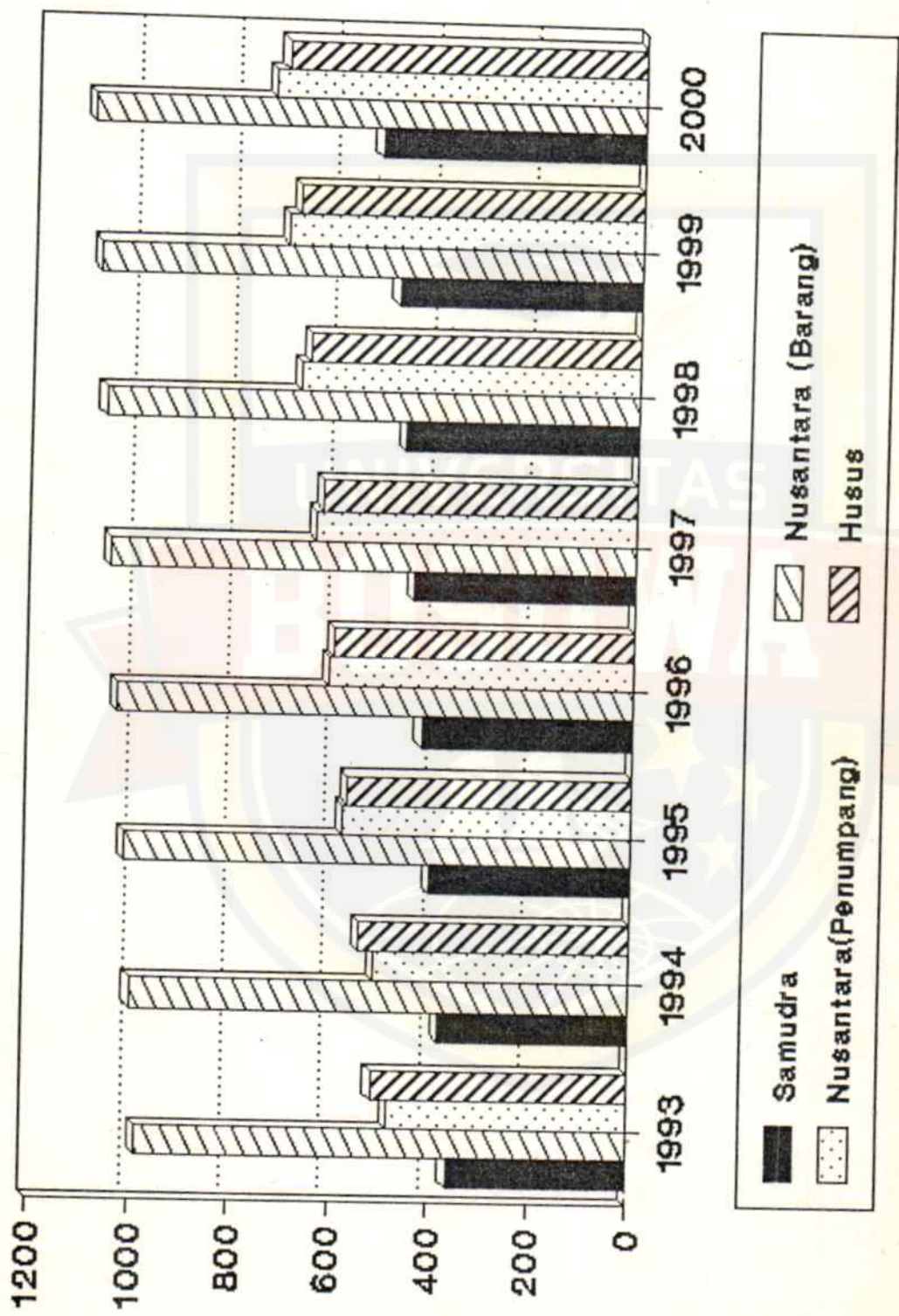
Khusus kunjungan kapal penumpang penulis mengambil sampel 3 buah kapal yaitu kapal Kambuna berkapasitas 1.596 orang, kapal Rinjani berkapasitas 1.729 orang dan kapal penumpang Tidar berkapasitas 1.988 orang. Melihat ketiga buah kapal sebagai sampel, dimana pelabuhan Makassar dikunjungi 9 buah kapal yang dikelola oleh PELNI ditambah kapal yang kelolah oleh Kalla Lines. Dari jumlah tersebut dan tiga buah kapal sebagai sampel, maka diasumsi bahwa rata-rata muatan kapal penumpang 1.600 orang. Maka pada tahun 1993 diperkirakan 480 kunjungan dengan perkiraan 853.099 orang demikian pula pada tahun 2000 dengan perkiraan jumlah penumpang 1.382.698 orang.











#### 4.2.4. Ramalan Sarana dan Prasarana.

Berdasarkan tingkat produktivitas pemanfaatan sarana dan prasarana (fasilitas) dan hasil perhitungan peramalan kegiatan (arus barang, arus penumpang dan arus kunjungan kapal) yang melalui pelabuhan makassar, maka pada bagian ini penulis membahas kebutuhan akan sarana dan prasarana tersebut dari tahun 1993-2000.

##### a. Dermaga

Berdasarkan tingkat produktivitas dermaga Soekarno dan Hatta, dimana prosentase penggunaannya masih rendah yaitu Berth Occupancy Ratio (BOR) pada tahun 1991 baru mencapai 45,25%, berarti masih jauh dari tingkat pemanfaatan normal (70%), sehingga masih mampu menampung kegiatan lalu lintas dipelabuhan tersebut. Selanjutnya pada bagian ini penulis tidak mengadakan peramalan penggunaan dermaga karena keterbatasan data yaitu tidak ada panjang kapal rata-rata, lamanya kapal bertambat dan lamanya pelayanan.

Namun berdasarkan Urgent Rehabilitation Makassar Port (1988), bahwa rencana pengembangan dermaga berupa pembenahan sarana fisik dan modernisasi sarana yang ada yaitu pengembangan dermaga Hatta kearah laut sepanjang 70 meter, guna mendapatkan areal pendukung kegiatan operasional yang memadai. Pengembangan ini berdasarkan informasi dimulai pembangunan fisiknya pada tahun 1993-1998.

## b. Gudang dan Lapangan Penumpukan

Berdasarkan hasil peramalan arus barang yang masuk gudang dan yang melalui lapangan penunmpukan yang ditunjang oleh potensi ekonomi didaerah hinterlad, maka perkiraan luas gudang yang dibutuhkan berdasarkan standar untuk kapasitas 1.000 ton dibutuhkan luas gudang 1.361 m<sup>2</sup> dan rata-rata lamanya pelayanan barang dalam gudang atau lamanya transit adalah 5 hari (Mislich, hal. V-12, 1991 ITB).

Berdasarkan hasil tersebut diatas, maka hasil peramalan kebutuhan luas gudang dari tahun 1993-2000 sebagai berikut :

- Tahun 1993 kebutuhan luas gudang adalah 19.984,40 m<sup>2</sup>
- Tahun 1994 kebutuhan luas gudang adalah 20.719,305 m<sup>2</sup>
- Tahun 1995 kebutuhan luas gudang adalah 21.454,205 m<sup>2</sup>
- Tahun 1996 kebutuhan luas gudang adalah 22.229,94 m<sup>2</sup>
- Tahun 1997 kebutuhan luas gudang adalah 22.924,025 m<sup>2</sup>
- Tahun 1998 kebutuhan luas gudang adalah 23.658,915 m<sup>2</sup>
- Tahun 1999 kebutuhan luas gudang adalah 24.393,815 m<sup>2</sup>
- Tahun 2000 kebutuhan luas gudang adalah 25.128,720 m<sup>2</sup>

Berdasarkan hasil perhitungan diatas dan perkiraan barang yang masuk gudang, maka perkiraan penambahan luas gudang adalah :

- Tahun 1997 luas gudang yang dibutuhkan 142,839 m<sup>2</sup>
- Tahun 1998 luas gudang yang dibutuhkan 877,729 m<sup>2</sup>
- Tahun 1999 luas gudang yang dibutuhkan 1.612,629 m<sup>2</sup>
- Tahun 2000 luas gudang yang dibutuhkan 2.347,534 m<sup>2</sup>

Kalau dilihat standar (Mislich, 1991), maka penambahan luas gudang sampai dengan tahun 2000 sebanyak 2 unit dengan kapasitas 1.000 ton perunit dan luas perunit 1.361 m<sup>2</sup>. Sedangkan untuk lapangan penumpukan pada masa yang akan datang dianggap sudah mencukupi dengan selesainya ditimbun pangkalan Hasanuddin, demikian pula dengan perluasan dermaga Hatta ke arah laut sepanjang 70 meter.

#### c. Peralatan Bongkar Muat

Alat penanganan barang secara konvensional adalah mobil deret dan forklift. Untuk mobil deret berdasarkan informasi yang diperoleh bahwa setiap kapal umumnya memiliki deret sendiri rata-rata 2 unit per kapal. Sehingga kebutuhan crane/mobil deret sebanyak 5 unit dianggap telah mencukupi. Selanjutnya forklift yang ada sebanyak 10 unit, dengan melihat perkembangan arus barang maka untuk beberapa tahun perlu penambahan dari pihak Perusahaan Umum Pelabuhan.

#### 4.3. Peningkatan dan Pemeliharaan kolam Pelabuhan Makassar

Mengingat pelabuhan Makassar adalah pelabuhan samudra, maka kolam pelabuhan yang ada sekarang berdasarkan informasi telah mengalami pendangkalan tersebut yang diakibatkan oleh pengendapan sidiment transport dari sungai Jeneberang yang bermuara pada bagian selatan kotamadya Ujung Pandang dan pengendapan dari beberapa saluran drainase kota yang bermuara dikolam pelabuhan Makassar. Dalam mengatasi permasalahan ini, maka pihak Perusahaan Umum Pelabuhan IV, Cabang Kelas I Makassar telah menempuh beberapa cara antara lain mengadakan pengerukan pada pada

kolam pelabuhan dalam selang waktu 3-4 tahun secara kontinu.

Disamping itu dari pihak pemerintah telah memprogramkan suatu raksasa pengendali banjir sungai Jeneberang yang rencana fisiknya telah memberi dampak positif terhadap pengembangan pelabuhan Makassar, sebab proyek tersebut mempunyai empat sasaran utama :

- Pembangunan Bendang Serba Guna Bili-Bili guna keperluan irigasi, perikanan dan air minum (PAM).
- Pembangunan listrik tenaga air pada bendung tersebut.
- Pembuatan tanggul banjir sepanjang sungai, yang saat ini telah rampung pembangunannya fisiknya.
- Pembuatan proteksi pada muara sungai.

#### 4.4. Peranan Pelabuhan Makassar

##### a. Peranan Pelabuhan Makassar Secara Nasional

Sejak Repelita II Ujung Pandang telah ditetapkan sebagai pusat pelayanan dan pengembangan wilayah Indonesia bagian Timur, sejalan dengan itu maka pada Repelita III pelabuhan Makassar ditetapkan sebagai pelabuhan utama ekspor impor di Indonesia bersama dengan pelabuhan Belawan Medan, pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dengan demikian pelabuhan Makassar merupakan pelabuhan pintu gerbang (gateway port) untuk kawasan Indonesia Bagian Timur, Untuk lebih jelasnya dapat dilihat peta 5 tentang pembagian wilayah pelabuhan berdasarkan gateway port. Dengan kedudukan seperti itu, maka

pelabuhan Makassar mempunyai peranan yang besar dalam memperlancar sistem angkutan laut dan memberi dukungan percepatan pengembangan dan pembangunan wilayah Propinsi Sulawesi Selatan pada khususnya dan Indonesia Bagian Timur pada umumnya. Selanjutnya jika dilihat secara khusus fungsi Kotamadya Ujung Pandang sebagai pusat pelayanan dan pengembangan wilayah D, maka pelabuhan Makassar merupakan salah satu pendorong dalam memacu pertumbuhan di daerah hinterland sehingga lebih nampak kedudukan Ujung Pandang dalam memacu pertumbuhan ekonomi. Demikian pula sebaliknya pertumbuhan ekonomi (produksi antar daerah dan ekspor) meningkat membutuhkan pelabuhan.

Melihat kenyataan ini, maka peranan pelabuhan terhadap pengembangan wilayah Indonesia Bagian Timur (IBT) pada umumnya dan Propinsi Sulawesi Selatan pada khususnya adalah sebagai pendukung dan perangsang terutama sistem transportasi regional yang terkait langsung dengan sentra-sentra produksi pertanian, industri dan arus perdagangan. Dengan kedudukan yang demikian sebagai konsekwensinya pelabuhan memegang peranan yang penting sebagai distribusi pengembangan perekonomian nasional; regional maupun tingkat lokal.

Selanjutnya kalau dilihat peranan pelabuhan makassar terhadap arus lalu lintas barang secara nasional berbagai pelabuhan di Indonesia baik bongkar muat maupun antar pulau dan luar negeri. Berdasarkan Biro Pusat Statistik (1984) total arus barang secara nasional berjumlah



52.544.720 ton, diantaranya melalui pelabuhan Makassar sekitar 4,24% atau 2.227.044 ton. Kemudian berdasarkan Biro Pusat Statistik (1988) lalu lintas arus bongkar muat secara nasional mencapai 220.018.887 ton, sementara volume bongkar muat dipelabuhan Makassar 3.446.104 ton. Dengan demikian arus bongkar muat dipelabuhan Makassar mengalami peningkatan, namun secara nasional menurun yaitu hanya mampu menyumbang sekitar 1,57%.

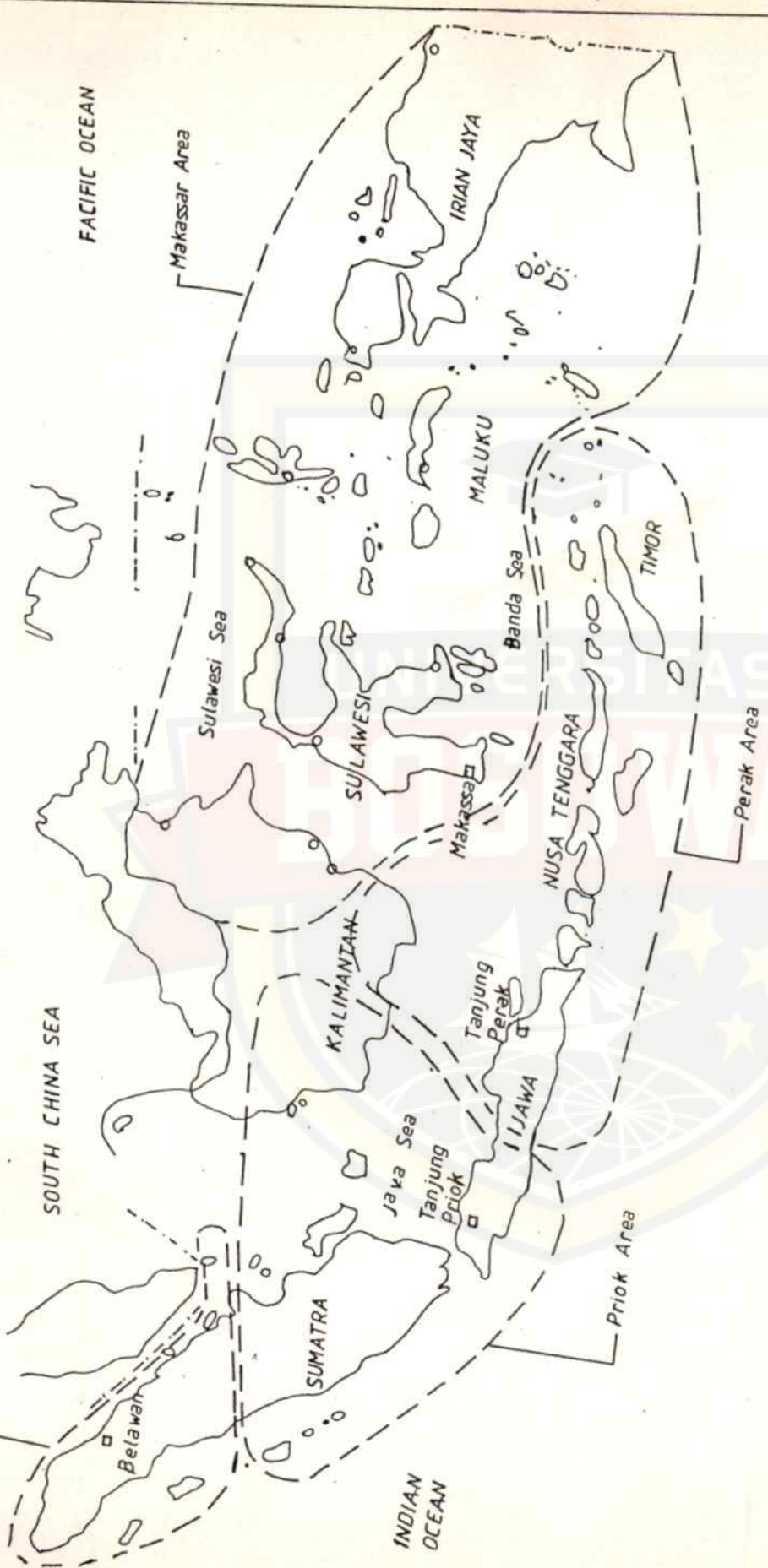
**b. Peranan pelabuhan Makassar Terhadap Daerah Kerja Perum Pelabuhan IV**

Lalu lintas arus barang secara regional (daerah kerja Perum Pelabuhan IV) dari tahun 1985 sampai dengan tahun 1989 mengalami peningkatan rata-rata 4,69% pertahun, dimana pada tahun 1985 arus bongkar muat sebanyak 35.001.984 ton menjadi 45.725.370 ton pada tahun 1989. Sedangkan yang melalui pelabuhan Makassar pada tahun 1985 sekitar 6,75% dan tahun 1989 sekitar 7,48%, seperti yang diperlihatkan pada tabel 4.3. dan grafik arus barang Indonesia Bagian Timur dan pelabuhan makassar tahun 1985-1989.

**TABEL.4.3.**  
**REALISASI ARUS BARANG DI INDONESIA TIMUR**  
**(DAERAH KERJA PERUMPEL.IV) DAN PELABUHAN**  
**MAKASSAR TAHUN 1985-1989 (TON)**

NO.	TAHUN	PELABUHAN IBT (PERUMPEL.IV)	PELABUHAN MAKASSAR	%
1.	1985	35.011.984	2.363.125	6,75
2.	1986	36.146.627	3.203.125	8,86
3.	1987	41.670.300	3.672.796	8,81
4.	1988	42.794.114	3.446.104	8,05
5.	1989	45.725.370	3.419.491	7,48

Sumber : Perusahaan Umum Pelabuhan IV, 1992



**UNIVERSITAS "45"**  
**FAKULTAS TEKNIK**  
**JURUSAN PLANOLOGI**  
**UJUNG PANDANG**

**TUGAS AKHIR**  
**STUDI PENGEMBANGAN**  
**PELABUHAN MAKASSAR**  
**DIKAITKAN DENGAN**  
**PENINGKATAN ARUS BARANG**

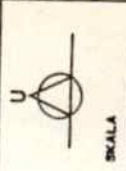
**PETA PEMBAGIAN WILAYAH**  
**PELABUHAN BERDA-**  
**SARKAN GATEWAY PORTS**

**LEGENDA :**

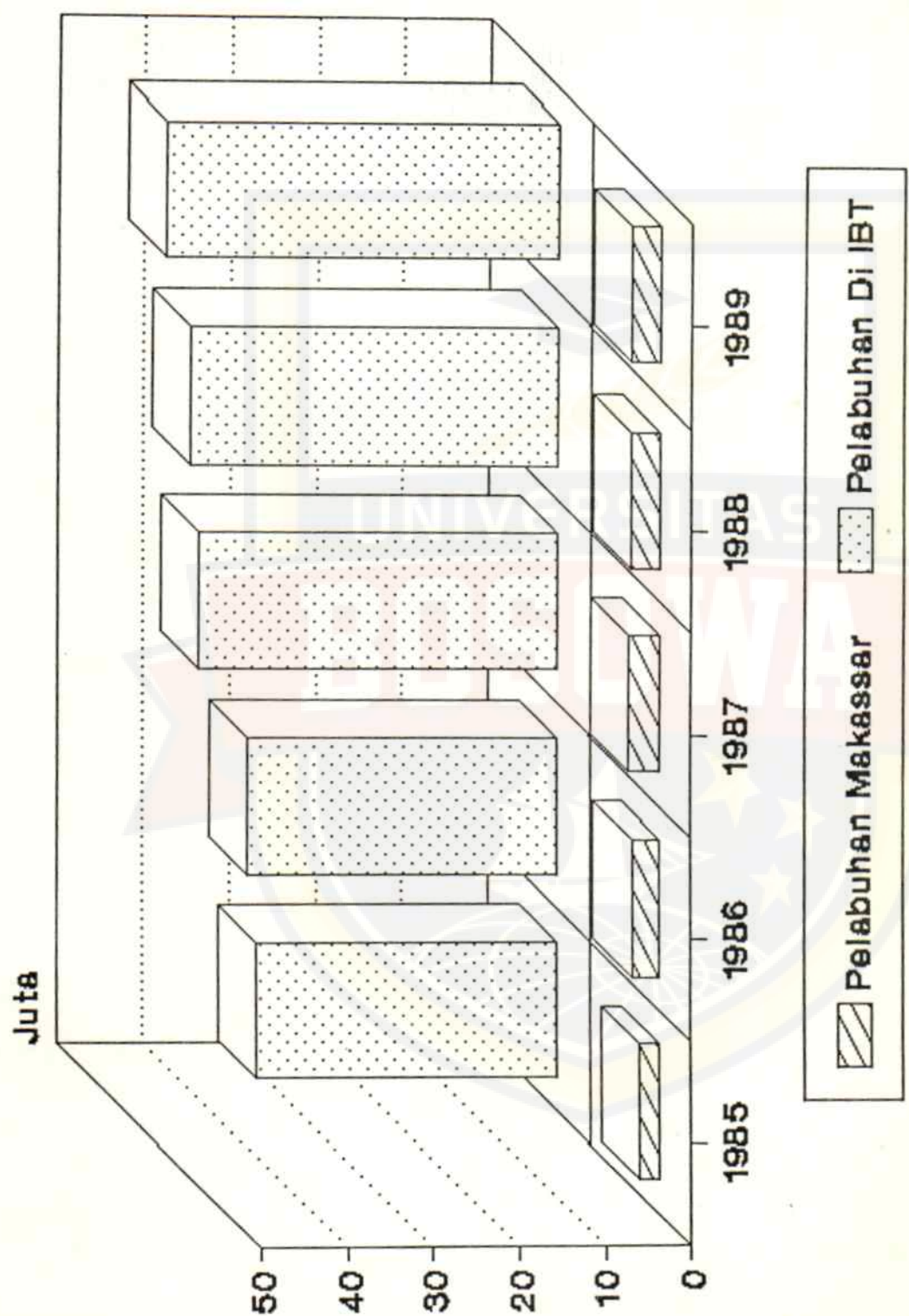
- GATEWAY PORTS
- COLLECTOR PORTS
- TRUNK PORTS
- - - BATAS GATEWAY

Mahasiswa : Mahmuddin  
 No. 4586040392 / 871134341  
 Pembimbing I : Prof. Dr. H. Raharjo Adisasmita, MEG  
 Pembimbing II : Drs. Abd. Azis Mattola, MSP  
 Pembimbing III : Ir. Firdaus Choeruddin, MS

**SUMBER :**  
 DEPARTEMEN PERHUBUNGAN



SKALA  
 NO. LEMBAR JML. LEMBAR  
 5



c. Peranan Asal Tujuan Barang Dari dan Ke Pelabuhan Makassar

Berdasarkan arus barang secara nasional dan daerah kerja Perusahaan Umum Pelabuhan IV, peranan bongkar muat barang terhadap pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak dan pelabuhan penting lainnya di Indonesia Bagian Timur yang dominan terhadap muat dan bongkar sebagai berikut :

1. Arus barang dari Tanjung Priok, Tanjung Perak dan pelabuhan penting lainnya di Indonesia Bagian Timur kepelabuhan Makassar (Departemen Perhubungan, 1990) sebagai berikut :

- Dari Tanjung Priok ke Makassar	= 331.507 ton.
- Dari Tanjung Perak ke Makassar	= 440.595 ton.
- Dari Balikpapan dan Bontang ke Makassar	= 835.509 ton.
- Dari Samarinda ke Makassar	= 929 ton.
- Dari Bitung ke Makassar	= 8.145 ton.
- Dari Gorontalo ke Makassar	= 2.350 ton.
- Dari Pantoloan ke Makassar	= 3.236 ton.
- Dari Ambon ke Makassar	= 1.190 ton.
- Dari Ternate ke Makassar	= 684 ton.
- Dari Sorong ke Makassar	= 1.774 ton.
- Dari Jayapura ke Makassar	= 6.600 ton.

---

Jumlah = 1.713.885 ton.

Selanjutnya lihat peta Nomor.6 (peta asal barang ke Makassar).

2. Arus barang dari pelabuhan Makassar ke pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak dan pelabuhan penting lainnya di Indonesia Bagian Timur (Departemen Perhubungan, 1990) sebagai berikut :

- Dari Makassar ke Tanjung Priok	=	171.498 ton.
- Dari Makassar ke Tanjung Perak	=	118.342 ton.
- Dari Makassar ke Balikpapan dan Bontang	=	18.768 ton.
- Dari Makassar ke Samarinda	=	12.191 ton.
- Dari Makassar ke Bitung	=	49.531 ton.
- Dari Makassar ke Gorontalo	=	6.953 ton.
- Dari Makassar ke Pantoloan	=	10.237 ton.
- Dari Makassar ke Ambon	=	48.153 ton.
- Dari Makassar ke Ternate	=	17.155 ton.
- Dari Makassar ke Sorong	=	21.832 ton.
- Dari Makassar ke Jayapura	=	23.342 ton.

---

Jumlah = 497.962 ton.

Selanjutnya lihat tabel Nomor 7 (peta tujuan barang).

Berdasarkan data asal dan tujuan barang di atas, menunjukkan bahwa barang-barang dibongkar dipelabuhan Makassar (yang didatangkan dari Tanjung Priok sekitar 19,34%, Tanjung Perak sekitar 25,71% dan Balikpapan dan Bontang sekitar 53,50% dan selebihnya adalah pelabuhan penting lainnya di Indonesia Bagian Timur), barang tersebut diperuntukkan untuk memenuhi kebutuhan propinsi Sulawesi Selatan pada sektor pembangunan dan kebutuhan

masyarakat pada khususnya. Sedangkan barang-barang yang dimuat dipelabuhan Makassar ke Tanjung Priok sekitar 34,44%, Tanjung Perak sekitar 23,77% dan selebihnya kepelabuhan penting lainnya di Indonesia Bagian Timur yang terdiri dari komoditi asli daerah yang berorientasi antar daerah.

Selanjutnya data asal tujuan barang dari dan ke pelabuhan Makassar terdiri atas komoditi dapat dikemukakan sebagai berikut :

- Muatan dari Tanjung Priok ke Makassar berupa gencar sebanyak 331.507 ton dan sebaliknya dari Makassar ke Tanjung Priok terdiri dari komoditi beras 29.351 ton, rotan 1.009 ton, kertas 11.913 ton, jagung 4.045 ton, kacang 3.050 ton dan gencar sebanyak 80.128 ton serta hewan 42.002 ton, komoditi ini adalah hasil pertanian dan industri Sulawesi Selatan.
- Muatan dari Tanjung Perak ke Makassar terdiri dari pupuk sebanyak 49.040 ton, gusir 66.752 ton, aspal 861 ton, lem 579 ton dan gencar sebanyak 323.363 ton diperunkkan pada kebutuhan masyarakat dan pembangunan. Sedangkan dari Makassar ke Tanjung Perak berupa beras sebanyak 5.585 ton, terigu 41 ton, rotan 2.027 ton, kertas 6.022 ton, jagung 1.600 ton, kacang 3.140 ton dan gencar 88.965 ton serta hewan sebanyak 7.978 ton, barang tersebut adalah hasil industri dan pertanian Sulawesi Selatan.

- Muatan dari Samarinda, Balikpapan dan Bontang ke Makassar terdiri dari komoditi pupuk 81.366 ton, kayu logs 1.230 ton, lem 275 ton, BBM 834.006 ton, gencar 843 ton dan selebihnya adalah rotan yang diperuntukkan pada sektor industri, pertanian dan kebutuhan masyarakat Sulawesi Selatan pada umumnya. Kemudian dari Makassar ke Samarinda, Balikpapan dan Bontang berupa komoditi beras sebanyak 3.265 ton, terigu 2.157 ton, pupuk sebanyak 4.250 ton (khusus ke Samarinda), drilling med 3.118 ton dan gencar 12.519 ton.
- Muatan dari Bitung, Gorontalo dan Pantoloan berupa komoditi gencar sebanyak 10.603 ton, kemudian dari Makassar ke Bitung, Gorontalo dan Pantoloan berupa komoditi beras sebanyak 18.329 ton, terigu 12.012 ton, pupuk 2.460 ton dan gusir 270 ton serta gencar sebanyak 10.412 ton.
- Muatan dari Ambon dan Ternate ke Makassar berupa komoditi kayu logs 606 ton dan gencar sebanyak 1.2260 ton dan kemudian dari Makassar ke Ambon dan Ternate berupa komoditi beras 33.831 ton, terigu 20.167 ton, gusir 195 ton dan gencar sebanyak 11.075 ton.
- Muatan dari Sorong dan Jayapura ke Makassar berupa komoditi kayu logs dan gencar sebanyak 5.285 ton dan 3.059 ton, kemudian dari Makassar ke Sorong dan Jayapura berupa komoditi beras 9.003 ton, terigu 18.104 ton, gusir dan gencar sebanyak 5.642 ton dan 17.008 ton.

Berdasarkan data diatas, maka arus lalu lintas barang yang diangkut menuju pelabuhan Makassar sebagian besar BBM sekitar 48%, gencar 39,15% dan pupuk sekitar 7,6%. Komoditi tersebut diperuntukkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat pada khususnya dan pembangunan pada umumnya. Sedangkan komoditi yang dimuat dari pelabuhan Makassar adalah gencar sekitar 44,20%, beras sekitar 19,95%, terigu dan hewan masing-masing 10,54% dan 10%, komoditi tersebut adalah hasil industri dan pertanian Sulawesi Selatan.

#### 4.5. Langkah-Langkah Yang Harus Dilakukan Untuk Menunjang Kegiatan Dipelabuhan Makassar.

Berdasarkan peranan pelabuhan Makassar secara nasional maupun pada daerah kerja Perusahaan Umum Pelabuhan IV serta peranan asal tujuan barang dari dan ke pelabuhan Makassar. Terlihat masih kecil peranannya dalam menunjang perekonomian nasional dan regional terutama untuk mendorong posisi Ujung Pandang sebagai pusat pelayanan dan pengembangan wilayah Indonesia Bagian Timur. Hal ini disebabkan selain masih lambannya pertumbuhan ekonomi daerah hinterland pelabuhan, juga berpengaruh adanya kebijaksanaan INPRES Nomor 4 tahun 1985 dimana jalur trayek pelayaran antar pulau Indonesia lebih disederhanakan dimana Tanjung Priok menjadi pusat untuk jaringan trayek bagian barat Indonesia dan Tanjung Perak menjadi pusat jaringan trayek bagian timur Indonesia. Berdasarkan regulasi ini tidak lagi menempatkan pelabuhan Makassar



dalam posisi kunci untuk Indonesia Bagian Timur. Ditambah pula dengan adanya regulasi Paket Kebijakan 21 Nopember 1988 (Paknop 21), dimana jalur atau trayek wajib ditiadakan/ pelayaran antar pulau ditiadakan, pelayaran diberikan kebebasan. Berhubung karena keadaan muatan di Indonesia Bagian Timur tipis, maka perusahaan pelayaran mengutamakan melayari bagian barat Indonesia yang umumnya jalur gemuk.

Dari kedua paket kebijaksanaan pemerintah dan masih rendahnya perkembangan ekonomi daerah Sulawesi Selatan saat ini, sehingga kurang mendukung kegiatan dipelabuhan Makassar.

Berkaitan dengan itu, maka perlu strategi pengembangan pelabuhan sebagai langkah untuk menunjang kegiatan di pelabuhan Makassar sebagai berikut :

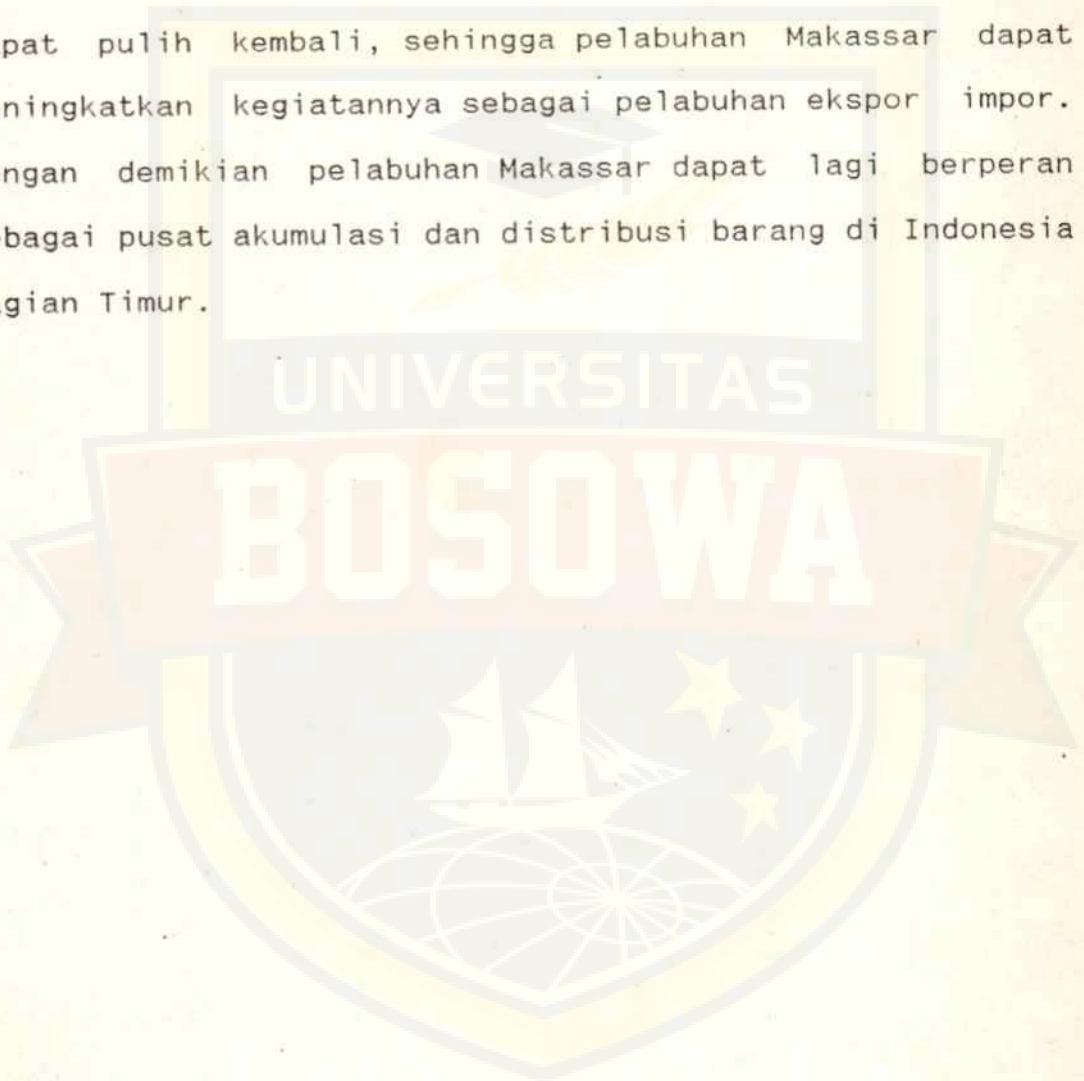
1. Peningkatan potensi didaerah hinterlad pelabuhan seperti peningkatan produksi pertanian, industri dan pertambangan, utamanya yang berorientasi antar daerah dan ekspor. Jadi perlu mempercepat proses diversifikasi sektor pertanian guna menunjang perkembangan industri, ekspor dan perluasan kesempatan kerja. Hal ini searah dengan kebijaksanaan pemerintah untuk menggalakkan komoditi non migas. Dengan asumsi bahwa peningkatan sektor ini akan memberi dorongan arus barang yang dimuat melebihi arus barang yang dibongkar atau seimbang, sehingga akan nampak pelabuhan Makassar sebagai

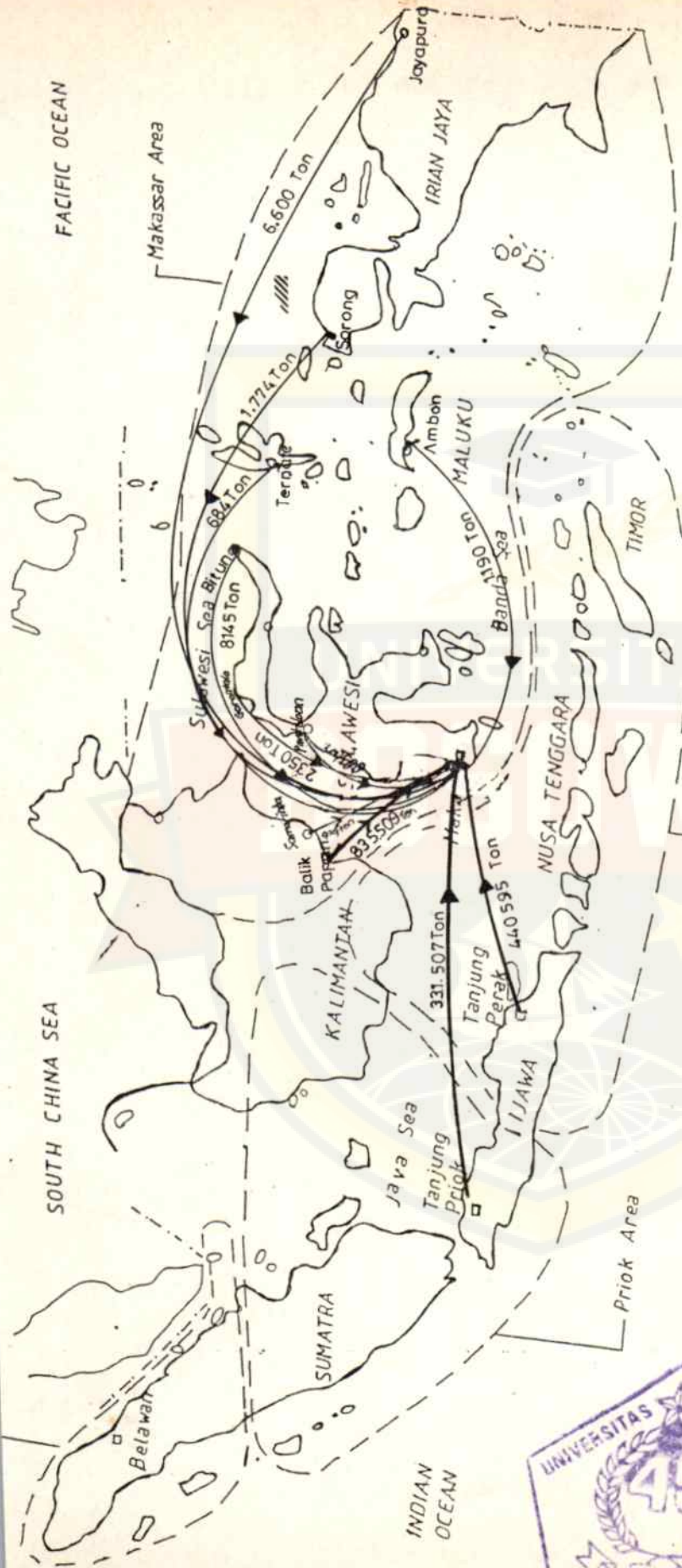
pelabuhan ekspor dan sekaligus Ujung Pandang akan peranannya sebagai pusat pelayanan.




2. Dengan adanya regulasi kebijaksanaan pemerintah (INPRES. NO. 4 tahun 1985 dan Paket Kebijakan 21 Nopember tahun 1988) dan berdasarkan informasi dari pihak KADIN bahwa sekitar 60% barang ekspor Indonesia Bagian Timur mengalir ke Surabaya. Dengan demikian peranan Ujung Pandang diambil alih Surabaya, maka untuk dapat memulihkan kembali pelabuhan Makassar perlu lebih menciptakan iklim yang baik dan lebih ditingkatkan kemudahan-kemudahan yang diperlukan misalnya pelayanan yang baik dan lebih cepat, penyediaan komoditas yang akan dimuat dan pelayanan lainnya serta jangan berpengaruh pada kebijaksanaan diatas.
3. Sebagaimana yang dikemukakan pada point 1 diatas, maka dalam meningkatkan kegiatan dipelabuhan dikaitkan dengan pembangunan daerah dimana untuk meningkatkan ekspor, diperlukan pengelolaan sumber daya alam dan manusia. Khusus sumber daya manusia perlu mendapat perhatian untuk menunjang pengembangan sumber daya alam dan khusus untuk mendorong ekspor Sulawesi Selatan diperlukan peran aktif pemerintah untuk mendatangkan investor baru dalam peningkatan industri di Sulawesi Selatan. Selanjutnya dalam pengembangan ekonomi memerlukan analisa dan perencanaan yang mantap, baik dilihat dari faktor produksi didaerah ini maupun peluangnya untuk dipasarkan baik antar pulau maupun perdagangan

internasional. Sasaran jangka panjang pengembangan ekonomi daerah ini seyogyanya diarahkan pada pengembangan industri secara bertahap dan berkesinambungan.

Berdasarkan langkah-langkah yang dikemukakan diatas, maka fenomena yang terjadi pada masa lalu dan saat ini dapat pulih kembali, sehingga pelabuhan Makassar dapat meningkatkan kegiatannya sebagai pelabuhan ekspor impor. Dengan demikian pelabuhan Makassar dapat lagi berperan sebagai pusat akumulasi dan distribusi barang di Indonesia Bagian Timur.





<p><b>UNIVERSITAS "45"</b>  <b>FAKULTAS TEKNIK</b>  <b>JURUSAN PLANOLOGI</b>  <b>UJUNG PANDANG</b></p> 	<p><b>TUGAS AKHIR</b>  <b>STUDI PENGEMBANGAN</b>  <b>PELABUHAN MAKASSAR</b>  <b>DIKAITKAN DENGAN</b>  <b>PENINGKATAN ARUS BARANG</b></p>		<p><b>LEGENDA :</b>   <b>ALIRAN BARANG</b></p>		<p>Mahasiswa : Mahmudidin          4586040392 / 871134341</p>	<p>U            SKALA          NO. LEMBAR 6          JML. LEMBAR 7</p>
	<p><b>PETA ASAL BARANG</b>  <b>DARI TANJUNG PRIOK, PERAK</b>  <b>DAN PELABUHAN DI IBT</b></p>		<p><b>SUMBER :</b></p>		<p>Pembimbing I : Prof. Dr. H. Roharjo Adisasmito, M. Ed          Pembimbing II : Drs. Abd. Aziz Mottola, MSP          Pembimbing III : Ir. Firdaus Chowruddin, MS</p>	





BAB . V . PENUTUP

## BAB.V. KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

### 5.1. Kesimpulan

Berdasarkan atas uraian yang telah dikemukakan pada bab. Analisa studi kemungkinan pengembangan pelabuhan Makassar, maka dikemukakan kesimpulan sebagai berikut :

1. Dalam menunjang pengembangan pelabuhan Makassar, maka pengelolaan sumber daya alam dan manusia di daerah hinterland harus semakin ditingkatkan, seperti peningkatan produksi pertanian dan industri terutama yang berorientasi antar daerah dan ekspor. Selanjutnya dengan peningkatan sektor potensi perekonomian di Sulawesi Selatan dan daerah hinterland, maka diasumsikan akan memberi pengaruh/dorongan terhadap arus barang, arus manusia dan arus kunjungan kapal di pelabuhan Makassar.
2. Kegiatan lalu lintas di pelabuhan Makassar terdiri dari:
  - a. Arus lalu lintas barang pada periode tahun 1984-1991 mengalami peningkatan 8,46% pertahun pada periode tahun 1993-2000, dimana pada tahun 1993 diperkirakan arus lalu lintas barang yang dibongkar muat sebanyak 477.303 ton meningkat menjadi 723.192 ton pada tahun 2000, dalam hal ini mengalami peningkatan rata-rata 6,44% pertahun. Berdasarkan jumlah arus barang tersebut, maka khusus arus barang yang masuk gudang pada

tahun 1993 sebanyak 1.071.904 ton menjadi 1.342.830 ton pada tahun 2000, jadi dalam hal ini mengalami peningkatan rata-rata 3,16% pertahun. Dari perkiraan arus barang yang masuk gudang, maka kebutuhan gudang dari tahun 1993-2000 membutuhkan 2 unit kapasitas masing-masing 1.361 m<sup>2</sup> yaitu pada tahun 1997-1998 sebanyak 1 unit dengan luas 1.361 m<sup>2</sup> kapasitas 1000 ton selanjutnya pada tahun 1999-2000 di tambah lagi 1 unit dengan kapasitas 1000 ton dan luas 1.361 m<sup>2</sup>. Untuk mempertahankan arus bongkar muat tersebut, maka pembangunan daerah hinterland harus di pacu.

- b. Arus penumpang yang naik turun diperkirakan pada tahun 1993 sebanyak 853.099 orang, dimana yang naik sebanyak 426.095 orang dan yang turun sebanyak 427.604 orang dengan perbandingan 49,85% : 50,15%. Selanjutnya pada tahun 2000 diperkirakan mencapai 1.382.698 orang dimana yang naik sebanyak 690.079 orang dan yang turun sebanyak 692.619 orang dengan perbandingan 49,77% : 50,23%. Dari tingkat pertumbuhan tersebut dengan melihat jumlah kapal penumpang yang dikelola oleh PELNI 9 unit dan kapal penumpang lainnya yang dikelola oleh Kalla Lines mampu memenuhi permintaan tersebut.
- c. Arus kunjungan kapal di pelabuhan Makassar yang khusus mengangkut barang dan penumpang yang melalui dermaga Soekarno dan Hatta diperkirakan mengalami peningkatan

rata-rata 3,63% tahun, dimana pada tahun 1993 sebanyak 1.826 kunjungan menjadi 2.356 arus kunjungan kapal pada tahun 2000. Dari jumlah tersebut dari tahun 1993 sampai tahun 2000 Dermaga masih mampu menampung arus kunjungan sehingga dalam tulisan ini tidak diperlukan penambahan panjang dermaga, karena berdasarkan indikator Berth Occupancy Ratio (UNTAC, 1985) dermaga diperpanjang apabila prosentase diatas 70%.

3. Peranan pelabuhan Makassar terhadap kontribusi kegiatan bongkar muat secara nasional dan daerah kerja Perum Pelabuhan IV (1988) relatif kecil yaitu 1,57% dan 7,8%. Selanjutnya asal tujuan barang dari dan ke pelabuhan Makassar, dimana arus barang yang paling besar kontribusinya berasal dari Balikpapan yaitu sebanyak 91.687 ton atau 53,50% dari total asal barang dari 11 pelabuhan penting yang di dominasi oleh komoditi beras sebanyak 3.265 ton atau 3,56%. Sedangkan tujuan barang (dari pelabuhan Makassar ke pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak dan pelabuhan penting lainnya) yang dominan adalah ke Tanjung Priok yaitu sebanyak 171.498 ton atau 34,44% dari total tujuan barang ke 11 pelabuhan yang penting yang di dominasi oleh komoditi gencar sebanyak 80.128 ton atau 46,72%. Selanjutnya kalau diteliti lebih jauh volume bongkar muat barang di pelabuhan Makassar lebih besar yang dibongkar daripada



yang dimuat. Meskipun demikian pelabuhan Makassar mempunyai kedudukan cukup penting (dalam mendistribusikan bongkar muat barang), karena mempunyai kedudukan sebagai gateway ports di Indonesia Bagian Timur.

4. Untuk menunjang pengembangan pelabuhan Makassar dalam mendorong perekonomian nasional maupun regional, terutama dalam menunjang posisi Ujung Pandang sebagai pusat pengembangan Indonesia Bagian Timur, maka langkah yang harus dilakukan adalah peningkatan potensi sumber daya ekonomi dan sumber daya manusia di daerah hinterland pelabuhan, harus diciptakan iklim yang lebih baik dan lebih ditingkatkan kemudahan-kemudahan dan perlunya peran aktif pemerintah untuk mendatangkan investor baru dalam menunjang peningkatan industri Sulawesi Selatan.

#### 5.2. Saran-saran

1. Dalam peningkatan arus bongkar yang dimuat terutama yang berorientasi ekspor senantiasa diusahakan peningkatan mutu pelayanan, misalnya penggunaan fasilitas bongkar muat ditingkatkan.
2. Disamping hal diatas, maka koordinasi antara instansi yang terkait diperbaiki, sebab berdasarkan hasil wawancara diberbagai instansi dan para eksportir, bahwa iklim pengelolaan pelabuhan Surabaya dibandingkan dengan Makassar lebih baik. Sehingga para eksportir lebih banyak mengalir ke Surabaya. Jadi dalam hal ini perlu peningkatan kemudahan-kemudahan para kalangan eksportir agar barang lancar.



DAFTAR PUSTAKA

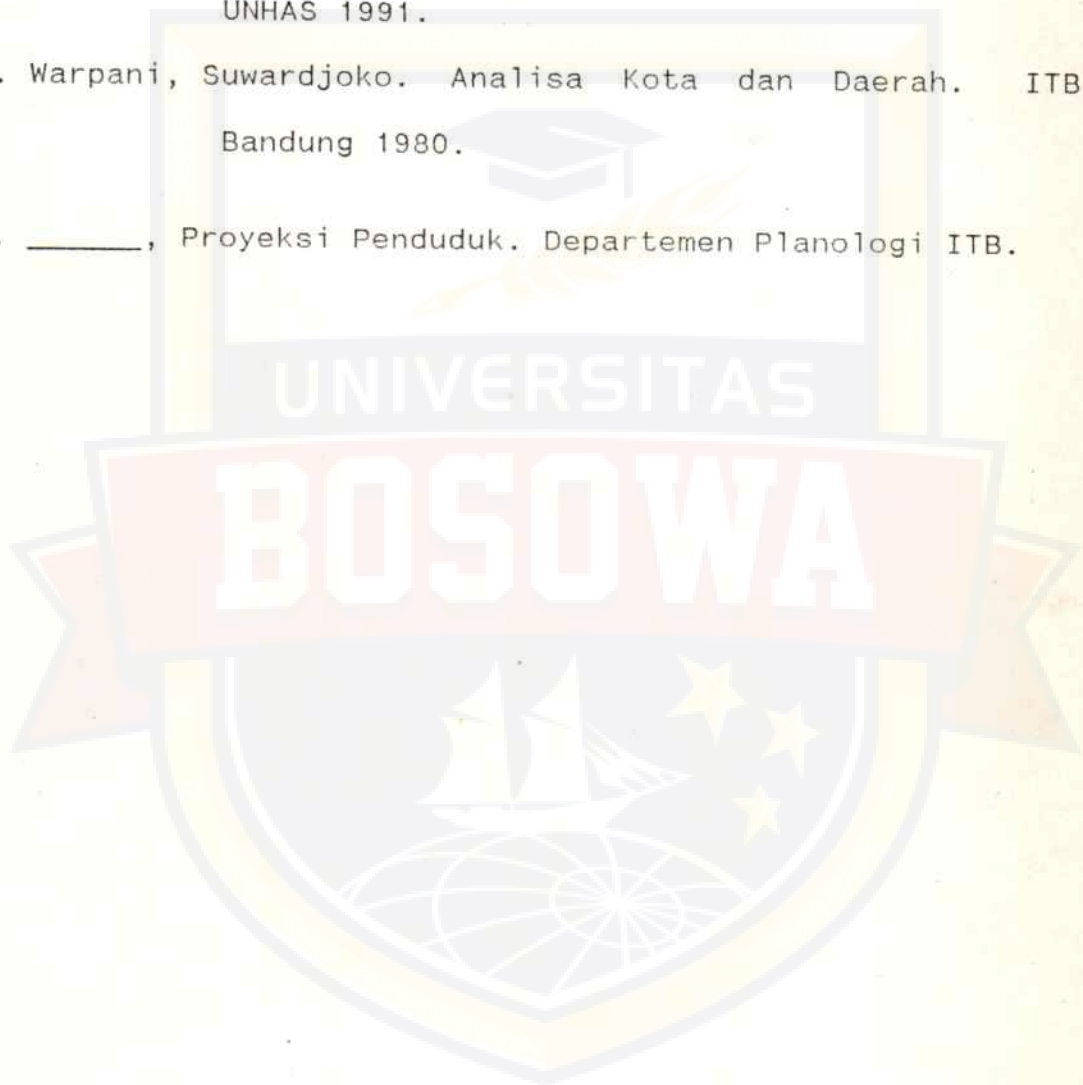
## DAFTAR PUSTAKA

1. Anonim , 1990 Sulawesi Selatan Dalam Angka, Biro Pusat Statistik, 1990.
2. \_\_\_\_\_, 1987 dan 1988 Statistik Perhubungan Propensi Sulawesi Selatan, Biro Pusat Statistik, 1990.
3. \_\_\_\_\_, 1988 Pola Dasar Pembangunan Daerah Sulawesi Selatan.
4. \_\_\_\_\_, 1988 Garis-Garis Besar Haluan Negara Tap. MPR RI No.II/MPR/1988, Departemen Penerangan Republik Indonesia.
5. \_\_\_\_\_, INPRES No.4 Tahun 1985. Tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi di Sektor Perhubungan, Keuangan, Perdagangan dan Bank Indonesia. Diterbitkan Oleh Humas Direktorat Jendral Perhubungan Laut.
6. \_\_\_\_\_, 1992. Training Hand-Out Financial Management Transportasi dan Perkapalan, Management Training and System Development a. Handbook, Jakarta, 1992.
7. \_\_\_\_\_, 1985 Port Development A Handbook For Planners Developing Countris, United Nations. New York, 1985.
8. Abidin, Baharuddin. Keberadaan Pelabuhan Makassar Dalam Sistem Angkutan Laut di IBT, Makalah Seminar Nasional Himpunan Mahasiswa Kelautan Unhas, 1990

9. Abustan, Idrus. Metode Pengumpulan Data, Bahan Penataran. Metode Penelitian Dosen Kopertis Wilayah IX, 1991.
10. Adisasmita, Rahardjo Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi, Buku Pegangan Pasca Sarjana UNHAS, 1989.
11. \_\_\_\_\_, Ekonomi Transportasi, buku Pegangan Pasca Sarjana UNHAS 1989.
12. \_\_\_\_\_, Teori-Teori Lokasi Dalam Pengembangan Wilayah, buku Pegangan Pasca Sarjana UNHAS, 1989.
13. Hadjisarosa, Poernomosidi, Konsep Dasar Pengembangan Wilayah di Indonesia. Departemen PUTL, 1981.
14. \_\_\_\_\_, Klasifikasi Satuan Wilayah, Symphosion Pengembangan Wilayah Departemen PUTL, Desember, 1974.
15. Hadisuwarno, Sularto, Studi Kemungkinan Penerapan Sistem Transportasi Terpadu di Sulawesi Selatan, hasil Penelitian Kerja sama UNHAS dengan Bappeda Tingkat 1 Sulawesi Selatan, 1988.
16. Hadisuwarno, Sularto, Peranan Transportasi Laut Dalam Menunjang Pembangunan Industri Bagian Timur, Makalah Seminar Nasional 30 Tahun Fakultas Teknik UNHAS, 1990.

17. K. Morlok, Edward, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Suatu Terjemahan oleh Ir. Johan Kelanaputra. Hainim, Erlangga Jakarta, 1988.
18. Kamaluddin, Rustian. Ekonomi Transportasi. Ghalia Indonesia, Jakarta, 1987.
19. Misliah. Optimasi Gudang Pelabuhan Makassar Selama Renovasi Hatta, Thesis Magister ITB, 1991.
20. Nurhani, Ahmad. Peranan Transportasi Laut Dalam Kaitannya dengan Pembangunan Kota, Makalah Seminar Nasional UNHAS, 1992.
21. Parawansa, HM. Kawasan Ekonomi Terpadu Makassar dan Peranan Pelabuhan Makassar, Makalah Seminar Dalam Rangka Hari Pers Nasional, 1990.
22. Panetto, Rahman, A. Alternatif-Alternatif bijaksanaan Pengembangan Ekonomi Sulawesi Selatan dalam Kerangka Keterkaitan dengan Pola Ekonomi Nasional dan Daerah Sekitarnya. Hasil Penelitian Kerjasama dengan UNHAS dengan Bappeda Tingkat I Sulawesi Selatan 1988.
23. Ramly, Mansyur. Pra Analisis Data dan Beberapa Aspek dalam Penelitian Ilmiah, Bahan Penataran Metode Penelitian Dosen Kopertis Wilayah IX, 1991.

24. Siregar, Muchtaruddin. Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Perangkutan, FEUI, Jakarta 1987.
25. Tilawa, Amir. Peranan Pelabuhan Pantoloan dan Lalu Lintas Barang antar Pulau. Thesis Magister. UNHAS 1991.
26. Warpani, Suwardjoko. Analisa Kota dan Daerah. ITB Bandung 1980.
27. \_\_\_\_\_, Proyeksi Penduduk. Departemen Planologi ITB.





DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran.1.

Penyebaran Penduduk Sulawesi Selatan Menurut  
Kabupaten dan Kotamadya Tahun 1980 dan 1990.  
( jiwa )

NO.	KABUPATEN/KOTAMADYA	1980	1990
1.	Selayar	95.390	98.489
2.	Bulukumba	300.654	335.898
3.	Bantaeng	117.272	144.554
4.	Jeneponto	241.627	289.799
5.	Takalar	137.411	206.089
6.	Gowa	356.514	429.157
7.	Sinjai	169.166	193.534
8.	Maros	201.689	239.725
9.	Pangkep	249.692	245.820
10.	Barru	135.354	146.653
11.	Bone	622.930	610.315
12.	Soppeng	233.952	225.039
13.	Wajo	372.397	357.507
14.	Sidrap	209.356	232.279
15.	Pinrang	268.424	296.973
16.	Enrekang	131.769	147.079
17.	Luwu	503.143	683.700
18.	Tator	330.476	362.693
19.	Polmas	360.384	400.413
20.	Majene	120.782	111.284
21.	Mamuju	9.975	177.796
22.	Ujung Pandang	708.465	944.372
23.	Pare-Pare	8.636	101.421
24.	Sulawesi Selatan	6.059.564	6.980.589

Sumber : Biro Pusat Statistik Prop. Sulawesi Selatan  
Bappeda Tingkat I Prop. Sulawesi Selatan.





Lampiran.2.

Nilai Produksi Industri di Sulawesi Selatan  
Tahun 1981, 1984, 1987 dan 1990 ( juta Rp )

No.	U R A I A N	1981	1984	1987	1990
1.	Industri makanan, minuman dan tembakau	44.251	53.494	160.658	194.689
2.	Industri Tekstil, pakaian jadi permadani dan Kulit	10.757	23.660	24.300	62.404
3.	Industri kayu, barang-barang dari kayu termasuk alat-alat rumah tangga	13.042	21.462	64.750	163.651
4.	Industri kertas, barang-barang dari kertas, percetakan dan penerbitan	16.402	18.306	26.620	30.904
5.	Industri Kimia, minyak tanah, batu bara karet dan plastik	1.808	5.450	9.446	12.899
6.	Industri barang-barang galian bukan logam kecuali minyak tanah & batubara	22.922	35.962	77.175	136.159
7.	Industri Dasar dari barang-barang logam	19.177	23.686	19.894	37.252
8.	Idustri lainnya	8.141	22.881	40.181	111.724
	Sektor Industri Sulawesi Selatan	141.284	210.900	422.994	722.682

Sumber : Kanwil Perindustrian Propinsi Sulawesi Selatan, 1991.

Lampiran.2.

Nilai Investasi Sektor Industri Sulawesi Selatan  
Tahun 1981, 1984, 1987 dan 1990 ( juta Rp )

No.	U R A I A N	1981	1984	1987	1990
1.	Industri makanan, minuman dan tembakau	23.113	22.728	37.703	120.585
2.	Industri Tekstil, pakaian jadi permadani dan Kulit	5.336	13.848	13.730	19.400
3.	Industri kayu, barang-barang dari kayu termasuk alat-alat rumah tangga	6.434	12.243	43.584	138.061
4.	Industri kertas, barang-barang dari kertas, percetakan dan penerbitan	22.672	43.229	23.458	19.575
5.	Industri Kimia, minyak tanah, batu bara karet dan plastik	1.799	11.235	9.899	15.451
6.	Industri barang-barang galian bukan logam kecuali minyak tanah & batubara	147.514	273.583	305.773	312.246
7.	Industri Dasar dari barang-barang logam	6.372	11.764	14.348	9.104
8.	Idustri lainnya	7.448	19.104	18.909	26.820
	Sektor Industri Sulawesi Selatan	220.688	407.647	467.404	661.242

Sumber : Kanwil Perindustrian Propinsi Sulawesi Selatan, 1991.

Lampiran.3.

Jumlah Perusahaan Industri di Sulawesi Selatan  
Tahun 1981, 1984, 1987 dan 1990 ( buah )

No.	U R A I A N	1981	1984	1987	1990
1.	Industri makanan, minuman dan tembakau	1.098	8.251	12.090	15.495
2.	Industri Tekstil, pakaian jadi permadani dan Kulit	756	15.195	17.131	22.793
3.	Industri kayu, barang-barang dari kayu termasuk alat-alat rumah tangga	782	4.480	9.170	4.436
4.	Industri kertas, barang-barang dari kertas, percetakan dan penerbitan	165	197	295	184
5.	Industri Kimia, minyak tanah, batu bara karet dan plastik	79	63	139	161
6.	Industri barang-barang galian bukan logam kecuali minyak tanah & batubara	724	3.473	4.690	2.683
7.	Industri Dasar dari barang-barang logam	4	5	5	7
8.	Idustri lainnya	1.868	4.285	5.540	11.708
	Sektor Industri Sulawesi Selatan	5.476	35.949	49.060	57.647

Sumber : Kanwil Perindustrian Propinsi Sulawesi Selatan, 1991.

**BOSOWA**

## Lampiran.4.

Ekspor Sulawesi Selatan Tahun 1985 - 1990  
( Volume = ton, Nilai = US\$ ).

SEKTOR	1985	1986	1987	1988	1989	1990
INDUSTRI	101.642.528	181.055.075,	256.259.479,	224.992.603,	213.937.675	152.638.636
	Volume 101.642.528	181.055.075	256.259.479	224.992.603	213.937.675	152.638.636
Nilai	27.638.499	51.523.395,4	71.813.554,26	61.565.845,46	62.531.532,8	51.207.604,97
PERTANIAN	68.127.960	74.225.469	62.851.905	80.198.210	106.740.794	173.915.874
	Volume 72.137.821	103.150.561,87	97.436.915,44	128.631.241,57	132.219.732,29	162.792.529,65
Nilai	24.377.762	28.565.860	37.049.722	32.538.815	42.010.919	35.069.279
BANGUNAN NON PERUMAHAN	24.377.762	28.565.860	37.049.722	32.538.815	42.010.919	35.069.279
	Volume 94.315.991	91.045.008,92	108.674.388	262.889.962,9	351.030.037,37	188.487.131,68
Nilai	94.315.991	91.045.008,92	108.674.388	262.889.962,9	351.030.037,37	188.487.131,68
LAIN-LAIN	194.148.250	283.846.404	356.161.106	337.729.628	362.689.388	361.623.789
	Volume 194.137.311	245.718.966,19	277.924.847,7	452.787.049,93	545.781.362,46	402.488.131,30
Nilai	194.137.311	245.718.966,19	277.924.847,7	452.787.049,93	545.781.362,46	402.488.131,30

Sumber : Kanwil Perdagangan Propinsi Sulawesi Selatan, 1992

Lampiran.5.  
 Panjang Jalan di Sulawesi Selatan dan  
 Kotamadya Ujung Pandang Tahun 1985 - 1990  
 ( Km )

No.	URAIAN	1985	1986	1987	1988	1989	1990
I	Ujung Pandang						
	- Aspal	692	704	710	724	726	734
	- Kerikil	40	43	42	33	35	35
	- Tanah	56	42	39	34	34	34
	- Tidak Terinci	-	-	-	-	-	-
II	Sulawesi Selatan						
	- Aspal	5.043	5.360	5.711	6.131	6.669	6.982
	- Kerikil	4.420	4.492	4.640	5.957	5.809	5.862
	- Tanah	7.187	6.355	6.433	8.674	8.449	8.634
	- Tidak Terinci	1.052	1.748	1.690	902	1.107	1.046

SUMBER : BIRO PUSAT STATISTIK PROP. SULAWESI SELATAN 1992  
 DATA DIOLAH KEMBALI

**BUSOWA**

## Lampiran.6.

Jumlah Bongkar Muat Barang Pada Pelabuhan  
Propinsi Sulawesi Selatan Pada Tahun 1988-1991  
( ton/m )

PELABUHAN	1988	1989	1990	1991
Makassar	3.447.010	2.596.874	3.405.808	3.567.896
Pare-Pare	359.916	327.874	699.028	370.449
Mwmuju	8.533	8.492	54.614	49.993
Majene	3.478	1.963	6.383	3.626
Polewali	12.448	16.396	23.026	19.507
Awerange	12.130	8.827	1.028	15.317
Biringkassi	611.075	795.219	772.579	859.167
Jeneponto	5.312	3.618	2.255	5.112
Bulukumba	12.046	13.779	16.340	16.419
Selayar	8.475	9.615	10.302	8.187
Jampea	475	1.801	6.850	2.907
Sinjai	4.482	7.047	4.662	7.253
Tuju-Tuju	402	3.063	2.822	3.882
Pattirobajo	1.366	1.869	2.189	1.983
Bajoe	21.502	31.492	49.808	42.172
Siwa	13.556	10.301	15.244	19.638
Palopo	238.305	215.023	324.016	315.808
Malili	326.415	90.230	403.560	373.961
Jumlah	5.085.933	1.112.652	5.799.511	5.600.280

Sumber : Kanwil Perhubungan Propinsi Sulawesi Selatan, 1992

## Lampiran.7.

Jumlah Penumpang Angkutan Laut Propinsi  
Sulawesi Selatan Pada Tahun 1988-1991  
( ton/m )

PELABUHAN	1988	1989	1990	1991
Makassar	407.425	561.515	613.567	610.717
Pare-Pare	88.518	83.875	94.635	119.623
Mwuju	6.697	9.937	21.297	19.489
Majene	4.987	3.072	3.360	4.256
Polewali	1.129	6.788	527	45
Awerange	7.053	9.064	13.065	10.684
Biringkassi	-	-	-	-
Jeneponto	-	-	-	-
Bulukumba	3.766	3.962	4.584	4.986
Selayar	8.202	14.336	14.336	9.447
Jampea	1.305	2.460	2.597	3.852
Sinjai	-	-	-	-
Tuju-Tuju	-	-	-	-
Pattirobajo	-	40	23	17
Bajoe	1.709	2.768	2.477	971
Siwa	101.077	78.791	82.686	86.641
Palopo	-	-	1.843	4.093
Malili	-	-	-	-
Jumlah	631.886	775.403	854.991	874.821

Sumber : Kanwil Perhubungan Propinsi Sulawesi Selatan, 1992

## Lampiran.8.

GRT Kapal Cabang Kelas I Makassar  
Priode tahun 1984 - 1985.

TAHUN	Samudra	Nusantara	Khusus	Lokal	Jumlah
1984	1.857.797	2.837.264	918.188	224.534	5.837.783
1985	1.829.219	3.437.317	971.523	194.523	6.432.591
1986	2.463.311	3.593.024	794.754	254.888	7.105.977
1987	2.613.713	3.700.334	595.443	199.974	7.109.464
1988	1.610.530	3.926.473	1.400.168	130.243	7.067.414
1989	1.228.427	5.170.615	1.712.914	146.326	8.259.284
1990	1.223.814	5.106.017	1.855.305	145.978	8.331.144
1991	1.230.523	6.446.516	1.836.796	130.783	9.787.390

Sumber : Perumpul IV. Cabang Kelas I Makassar, 1992



## Lampiran.9.

Arus Barang Menurut Distribusi  
Cabang Kelas I Makassar  
Priode tahun 1984 - 1985.

TAHUN	Dermaga Umum	Dermaga Khusus	Jumlah
1984	1.444.617	782.427	2.227.044
1985	1.574.477	788.648	2.363.125
1986	2.318.463	885.214	3.203.677
1987	2.592.751	1.080.045	3.672.796
1988	2.398.589	1.047.515	3.446.104
1989	2.248.772	1.170.719	3.446.104
1990	2.467.263	1.259.919	3.727.182
1991	2.541.223	1.192.944	3.734.167

Sumber : Perumpul IV. Cabang Kelas I Makassar, 1992

## Lampiran.9.

Arus Barang Masuk Gudang di Pelabuhan  
Makassar Priode tahun 1984 - 1985.  
( ton )

TAHUN	Jumlah Barang ( Ton )
1984	734.618
1985	824.156
1986	851.284
1987	892.562
1988	892.562
1989	858.692
1990	938.757
1991	1.023.969

Sumber : Perumpul IV.  
Cabang Kelas I Makassar, 1992



Lampiran 10.

Arus Barang Menurut Jenis Perdagangan  
yang Melalui Pelabuhan Makassar  
Priode Tahun 1984-1991 ( Ton )

TAHUN	IMPOR	EKSPOR	BONGKAR	MUAT	JUMLAH
1984	397.186	130.174	1.094.969	604.715	2.227.044
1985	356.690	139.409	1.206.236	660.790	2.363.125
1986	390.258	294.138	1.730.438	788.843	3.203.677
1987	367.695	321.260	2.053.398	930.443	3.672.796
1988	348.708	285.590	1.881.140	930.666	3.416.104
1989	316.604	307.376	1.949.882	845.629	3.419.941
1990	272.937	323.488	2.211.743	919.014	3.727.182
1991	303.438	330.890	2.062.720	1.034.421	3.734.167

Sumber : Perum Pelabuhan IV Cabang Kelas I Makassar, 1992

UNIVERSITAS

BOSOWA

Lampiran 10.

Arus Barang Menurut Jenis Pelayaran  
yang Melalui Pelabuhan Makassar  
Priode Tahun 1984-1989 ( Ton )

Tahun	SAMUDRA	NUSANTARA	KHUSUS	LOKAL	RAKYAT
1984	351.167	762.589	769.918	44.915	91.455
1985	395.559	919.505	854.137	48.789	145.135
1986	577.169	1.330.025	1.069.665	30.873	195.945
1987	688.955	1.442.605	1.278.011	35.953	227.272
1988	634.298	1.320.897	1.207.112	269.752	14.045
1989	621.295	1.260.484	1.264.045	235.416	38.251

Sumber : Perum Pelabuhan IV Cabang Kelas I Makassar, 1992

Lampiran.11.

Prosedur Proyeksi Jumlah Bongkar Muat Barang dipelabuhan Makassar, Data Tahun 1984 - 1991 dan Peramalan Tahun 1993 - 2000 ( ton ).

NO.	TAHUN	Y	X	X <sup>2</sup>	X.Y
1.	1984	2.227.044	-3	9	-6.681.132
2.	1985	2.363.125	-2	4	-4.726.250
3.	1986	3.203.125	-1	1	-3.203.125
4.	1987	3.672.796	0	0	0
5.	1988	3.446.104	0	0	0
6.	1989	3.419.491	1	1	3.419.491
7.	1990	3.727.182	2	4	7.454.364
8.	1991	3.734.034	3	9	11.202.501
JUMLAH		25.793.034	0	28	17.828.113

$$Y = a + b.X$$

$$b = \frac{n \cdot \sum XY - \sum X \cdot \sum Y}{n(\sum X^2) - (\sum X)^2} \quad a = \frac{\sum Y - b \cdot \sum X}{n}$$

$$b = \frac{8 ( 17.828.113 ) - 0 ( 25.793.034 )}{8(28) - 0} = 636.718$$

$$a = \frac{25.793.034 - 636.718 (0)}{8} = 3.224.904$$

Hasil Peramalan :

Tahun 1993 = 6.407.719 ton.  
 Tahun 1994 = 7.044.437 ton.  
 Tahun 1995 = 7.681.155 ton.  
 Tahun 1996 = 8.317.873 ton.  
 Tahun 1997 = 8.954.591 ton.  
 Tahun 1998 = 9.591.309 ton.  
 Tahun 1999 = 10.228.027 ton.  
 Tahun 2000 = 10.864.745 ton.



Lampiran.12.

Prosedur Proyeksi Jumlah Barang Ekspor yang Melalui Pelabuhan Makassar, Data Tahun 1984-1991 dan Peramalan Tahun 1993 - 2000 ( ton ).

NO.	TAHUN	Y	X	X <sup>2</sup>	X.Y
1.	1984	130.174	-3	9	-390.522
2.	1985	139.409	-2	4	-278.818
3.	1986	294.138	-1	1	-294.138
4.	1987	321.260	0	0	0
5.	1988	285.590	0	0	0
6.	1989	307.376	1	1	307.376
7.	1990	323.488	2	4	646.976
8.	1991	330.890	3	9	992.670
JUMLAH		2.132.325	0	28	983.544

$$Y = A + b.X$$

$$a = 266.541$$

$$b = 35.127$$

Hasil Peramalan :

Tahun 1993 =	477.303	ton.
Tahun 1994 =	512.430	ton.
Tahun 1995 =	547.557	ton.
Tahun 1996 =	582.648	ton.
Tahun 1997 =	617.811	ton.
Tahun 1998 =	652.684	ton.
Tahun 1999 =	688.065	ton.
Tahun 2000 =	723.192	ton.

Lampiran.13.

Prosedur Proyeksi Arus Barang Masuk Gudang  
dipelabuhan Makassar, Data Tahun 1985 - 1991  
dan Peramalan Tahun 1993 - 2000 ( ton ).

NO.	TAHUN	Y	X	X <sup>2</sup>	X.Y
1.	1985	734.618	-3	9	-2.203.854
2.	1986	824.156	-2	4	-1.648.312
3.	1987	851.284	-1	1	-851.284
4.	1988	892.562	0	0	0
5.	1989	858.692	1	1	858.692
6.	1990	938.692	2	4	1.877.384
7.	1991	1.023.696	3	9	3.071.088
JUMLAH		6.123.700	0	28	1.103.714

$$Y = a + b.X$$

$$b = \frac{n \cdot \sum XY - \sum X \cdot \sum Y}{n(\sum X^2) - (\sum X)^2} \quad a = \frac{\sum Y - b \cdot \sum X}{n}$$

$$b = \frac{7 ( 1.103.714 ) - 0 ( 6.123.700 )}{7(28) - 0} = 39.418$$

$$a = \frac{6.123.700 - 39.418 (0)}{7} = 874.814$$

Hasil Peramalan :

Tahun 1993 =	1.071.904 ton.
Tahun 1994 =	1.111.322 ton
Tahun 1995 =	1.150.740 ton.
Tahun 1996 =	1.190.158 ton.
Tahun 1997 =	1.229.576 ton.
Tahun 1998 =	1.268.994 ton.
Tahun 1999 =	1.308.412 ton.
Tahun 2000 =	1.347.830 ton.

Lampiran.14.

Prosedur Proyeksi Arus Penumpang Yang Naik Turun di Pelabuhan Makassar, Data Tahun 1984 - 1991 dan Peramalan Tahun 1993 - 2000 ( orang )

NO.	TAHUN	Y	X	X <sup>2</sup>	X.Y
1.	1984	277.445	-3	9	-832.365
2.	1985	326.735	-2	4	-653.470
3.	1986	410.742	-1	1	-410.742
4.	1987	400.853	0	0	0
5.	1988	422.641	0	0	0
6.	1989	605.553	1	1	605.553
7.	1990	654.183	2	4	1.308.366
8.	1991	700.347	3	9	2.101.041
jumlah		3.799.509	0	28	2.118.383

$$Y = a + b.X$$

$$b = \frac{n.X.Y - X.Y}{n(X^2) - (X)^2}$$

$$a = \frac{Y - b.X}{n}$$

$$b = \frac{8(2.118.383) - 0(3.798.509)}{8(28) - 0} = 292.190$$

$$a = \frac{3.798.509 - 292.190(0)}{8} = 474.814$$

Hasil Peramalan :

Tahun 1993	=	835.099	Orang
Tahun 1994	=	982.756	Orang
Tahun 1995	=	1.004.413	Orang
Tahun 1996	=	1.080.070	Orang
Tahun 1997	=	1.155.727	Orang
Tahun 1998	=	1.231.384	Orang
Tahun 1999	=	1.307.041	Orang
Tahun 2000	=	1.382.698	Orang

Lampiran.15.

Prosedur Proyeksi Jumlah Kunjungan Kapal Samudra yang Mengangkut Barang, Data tahun 1985-1990 dan Peramalan Tahun 1993 - 2000 ( Ton ).

NO.	TAHUN	Y	X	X <sup>2</sup>	X.Y
1.	1985	208	-2	4	-416
2.	1986	223	-1	1	-223
3.	1987	195	0	0	0
4.	1988	194	0	0	0
5.	1989	184	1	1	184
6.	1990	290	2	4	580
jumlah		1.294	0	10	125

$$Y = a + b.X$$

$$b = \frac{n.X.Y - X.Y}{n(X^2) - (X)^2}$$

$$b = \frac{6(125) - 0(1.294)}{6(10) - 0} = 13$$

$$a = \frac{1.294 - 13(0)}{6} = 216$$

Hasil Peramalan :

Tahun 1993	=	362	Kunjungan.
Tahun 1994	=	383	Kunjungan.
Tahun 1995	=	404	Kunjungan.
Tahun 1996	=	425	Kunjungan.
Tahun 1997	=	446	Kunjungan.
Tahun 1998	=	467	Kunjungan.
Tahun 1999	=	488	Kunjungan.
Tahun 2000	=	509	Kunjungan.

Lampiran.16.

Prosedur Proyeksi Jumlah Kunjungan Kapal Nusantara yang Mengangkut Barang, Data tahun 1985-1990 dan Peramalan Tahun 1993 - 2000 ( Ton ).

NO.	TAHUN	Y	X	X <sup>2</sup>	X.Y
1.	1985	749	-2	4	-1.498
2.	1986	930	-1	1	-930
3.	1987	929	0	0	0
4.	1988	880	0	0	0
5.	1989	825	1	1	825
6.	1990	897	2	4	1.794
jumlah		5.210	0	10	291

$$Y = a + b.X$$

$$b = \frac{n.X.Y - X.Y}{n(X^2) - (X)^2}$$

$$a = \frac{Y - b.X}{n}$$

$$b = \frac{6(291) - 0(5.210)}{6(10) - 0} = 29$$

$$a = \frac{5.210 - 29(0)}{6} = 868$$

Hasil Peramalan :

Tahun 1993	=	984	Kunjungan.
Tahun 1994	=	1.001	Kunjungan.
Tahun 1995	=	1.018	Kunjungan.
Tahun 1996	=	1.035	Kunjungan.
Tahun 1997	=	1.052	Kunjungan.
Tahun 1998	=	1.069	Kunjungan.
Tahun 1999	=	1.086	Kunjungan.
Tahun 2000	=	1.103	Kunjungan.

Lampiran.17.

Prosedur Proyeksi Jumlah Kunjungan Kapal Nusantara yang Mengangkut Penumpang, Data tahun 1985-1990 dan Peramalan Tahun 1993 - 2000 ( Ton ).

NO.	TAHUN	Y	X	X <sup>2</sup>	X.Y
1.	1985	193	-2	4	-386
2.	1986	212	-1	1	-212
3.	1987	245	0	0	0
4.	1988	255	0	0	0
5.	1989	346	1	1	346
6.	1990	344	2	4	688
jumlah		1.595	0	10	436

$$Y = a + b.X$$

$$b = \frac{n.X.Y - X.Y}{n(X^2) - (X)^2} \quad a = \frac{Y - b.X}{n}$$

$$b = \frac{6(463) - 0(1.595)}{6(10) - 0} = 44$$

$$a = \frac{1.595 - 44(0)}{6} = 266$$

Hasil Peramalan :

Tahun 1993	=	480 Kunjungan.
Tahun 1994	=	513 Kunjungan.
Tahun 1995	=	579 Kunjungan.
Tahun 1996	=	612 Kunjungan.
Tahun 1997	=	645 Kunjungan.
Tahun 1998	=	678 Kunjungan.
Tahun 1999	=	711 Kunjungan.
Tahun 2000	=	744 Kunjungan.



Lampiran.18.

Prosedur Proyeksi Jumlah Kunjungan Kapal Khusus yang Mengangkut Barang, Data tahun 1985-1990 dan Peramalan Tahun 1993 - 2000 ( Ton ).

NO.	TAHUN	Y	X	X <sup>2</sup>	X.Y
1.	1985	339	-2	4	-678
2.	1986	336	-1	1	-336
3.	1987	367	0	0	0
4.	1988	354	0	0	0
5.	1989	434	1	1	434
6.	1990	361	2	4	722
jumlah		2.191	0	10	142

$$Y = a + b.X$$

$$b = \frac{n.X.Y - X.Y}{n(X^2) - (X)^2} \qquad a = \frac{Y - b.X}{n}$$

$$b = \frac{6(142) - 0(2.191)}{6(10) - 0} = 14$$

$$a = \frac{2.191 - 14(0)}{6} = 365$$

Hasil Peramalan :

Tahun 1993	=	515 Kunjungan.
Tahun 1994	=	544 Kunjungan.
Tahun 1995	=	573 Kunjungan.
Tahun 1996	=	602 Kunjungan.
Tahun 1997	=	631 Kunjungan.
Tahun 1998	=	660 Kunjungan.
Tahun 1999	=	689 Kunjungan.
Tahun 2000	=	718 Kunjungan.

