

**TESIS**

**PENGEMBANGAN PELABUHAN BAUBAU DALAM MENDUKUNG  
PERDAGANGAN INTRASULAIR**

*PORTS DEVELOPMENT IN SUPPORT  
OF TRADE INTRASULAIR BAUBAU*

**AFRINDA HAJAR MAULIA**



**PROGRAM PASCASARJANA**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR**

**2012**

**TESIS**

**PENGEMBANGAN PELABUHAN BAUBAU DALAM MENDUKUNG  
PERDAGANGAN INTRASULAIR**

*PORTS DEVELOPMENT IN SUPPORT  
OF TRADE INTRASULAIR BAUBAU*

**AFRINDA HAJAR MAULIA  
P0200210007**



**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR**

**2012**

**PENGEMBANGAN PELABUHAN BAUBAU DALAM MENDUKUNG  
PERDAGANGAN INTERSULER**

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi

Perencanaan Pengembangan Wilayah

Disusun dan diajukan oleh

**AFRINDA HAJAR MAULIA**

Kepada

**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR**

**2012**

**TESIS**  
**PENGEMBANGAN PELABUHAN BAUBAU DALAM MENDUKUNG**  
**PERDAGANGAN INTERSULER**

Disusun oleh :

**AFRINDA HAJAR MAULIA**

Nomor Pokok : P0200210007

Telah diperiksa dan disetujui oleh komisi penasehat

Pada tanggal            November 2012

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui

Komisi Penasehat

Prof. Dr. Made Benyamin I., M.Ec

Ketua

Dr. Ir. Roland. A. Barkey

Anggota

Mengetahui,

Ketua Program Perencanaan dan Pengembangan Wilayah

Dr. Ir. Roland. A. Barkey

## PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah S.W.T yang maha pemurah lagi maha penyayang, karena hanya dengan berkat rahmat-Nya semata tesis ini dapat diselesaikan dengan baik.

Gagasan material permasalahan penulisan tesis ini timbul dari adanya kelangkaan barang yang terjadi dikota Baubau akibat dari, pelabuhan Murhum transportasi laut utama tidak ditunjang dengan fasilitas gudang. Adanya pelabuhan bertujuan untuk terciptanya keseimbangan antara permintaan dan penawaran serta terpenuhinya kebutuhan masyarakat Baubau atas barang. Pada kenyataannya para pedagang mendapat keluhan dari masyarakat atas terjadinya kelangkaan barang yang sering terjadi dikota Baubau. Untuk itu diharapkan dengan mengembangkan pelabuhan Murhum melalui analisis kecukupan gudang, mampu membantu perdagangan intrasulair dimasa yang akan datang.

Penelitian ini dilakukan dengan metode time series, analisis kebutuhan gudang, dan metode kuesioner untuk melengkapi analisis SWOT ( Kekuatan, Kelemahan, Peluang dan Ancaman). Pembahasan yang dilakukan dalam tesis ini disesuaikan dengan situasi dan keadaan yang terjadi dengan alat sederhana dan bahan data yang tersedia. Untuk melengkapi data yang masih kurang dalam proses penulisan berjalan dikota Makassar maka penulis dibantu oleh pihak pelabuhan dengan menggunakan media Online dari kota Baubau sehingga penulisan ini dapat diselesaikan.

Dengan rasa hormat dan terima kasih yang besar penulis ingin sampaikan kepada Bapak Prof. Dr. Made Benyamin I., M.Ec sebagai Ketua Komisi Penasehat, dan Bapak Dr. Ir. Roland. A. Barkey sebagai Anggota Komisi Penasehat, atas bimbingan yang diberikan dalam proses penulisan dan penyelesaian tesis ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada : Prof. Dr. H.M. Tahir Kasnawi, SU, Prof. Dr.Ir.Rahman Mappangaja, MS selaku penguji, yang bersedia meluangkan waktu untuk memberikan pengujian dan masukan yang bermanfaat untuk kelengkapan tesis ini.

Melalui prakata ini penulis juga ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada Bapak Robertus Maturbongs, MM selaku kepala kantor beserta staf kator pelabuhan Murhum kota Baubau yang banyak membantu dalam proses penelitian. Kepada Dinas BPS kota Baubau, yang telah mau memberikan software data secara cuma-cuma, dan semua pihak yang telah meluangkan waktu untuk mengisi kuesioner penelitian, penulis ingin mengucapkan terima kasih. Terima kasih juga penulis sampaikan kepada Pak Amir selaku pengurus administrasi pasca sarjana yang telah memberikan informasi dan membantu mengurus kelengkapan administrasi ujian.

Khusus kepada ayahhanda tercinta Drs. La Muma. La Suna, MM serta ibunda saya Ratna Husain dan saudara-saudaraku tersayang Morgan.La Motokana Setiady., ST , Fitri Gustini., Skm, Lutfian Alman dan Rezki Maatangka Khairo yang senantiasa memberikan dorongan dan doa tulus ikhlas, pada kesempatan yang sangat berbahagia ini pantas saya sampaikan penghargaan yang murni sepanjang masa. Semoga Allah. S.W.T selalu memberikan balasan yang setimpal atas dukungan morilnya dan

kemudahan bagi saudara-saudariku untuk dapat menyelesaikan studi pada jenjang pendidikan saat ini.

Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih jauh dari sempurna, namun demikian penulis berharap hasil pemikiran yang dituangkan dalam tesis ini dapat bermanfaat terutama dalam pengembangan ilmu perencanaan pengembangan wilayah.

Makassar, November 2012.  
Penulis,

Afrinda Hadjar Maulia.

## ABSTRAK

**Afrinda Hajar Maulia.** *Pengembangan Pelabuhan Baubau Dalam Mendukung Perdagangan Intrasulair.* (dibimbing oleh Made Benyamin I sebagai ketua, dan Roland. A. Barkey sebagai Anggota).

Tesis ini menyajikan hasil penelitian tentang pengembangan pelabuhan Baubau dalam mendukung perdagangan intrasulair dimana dasar pemikiran berasal dari gejala kelangkaan barang yang terjadi dikota Baubau sebagai akibat dari tidak tersedianya prasaran gudang dipelabuhan. Tujuannya untuk mengetahui kecukupan gudang dan menyusun strategi pengembangan pelabuhan Murhum dalam menunjang perdagangan intrasulair. Alat analisis yang digunakan adalah regresi linear time series untuk mengetahui proyeksi arus barang dan dibandingkan dengan gudang yang ada saat ini. Kemudian digunakan analisis kebutuhan luas gudang dan analisis SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities dan Threats) untuk menentukan strategi melalui kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman yang ada dikota Baubau. Hasil penelitian menunjukkan, gudang yang ada saat ini hanya gudang lapangan penumpukan terbuka dan tidak mencukupi kebutuhan barang akan gudang mengingat barang intrasulair saat ini, membutuhkan perlakuan yang berbeda-beda. Strategi yang dapat digunakan adalah memanfaatkan kekuatan luasnya lahan yang belum diproduktifkan menjadi sebuah peluang penempatan gudang untuk mendukung perdagangan intrasulair dan menghilangkan kelemahan saat ini dimana belum tersedianya gudang yang menyebabkan terjadinya kelangkaan atas barang dikota Baubau, dan menghilangkan ancaman melemahnya perdagangan antara pulau dengan didukung strategi penunjang yaitu melakukan kerjasama dengan pemerintah. Kesimpulannya adalah dibutuhkan penempatan gudang sesuai jenis komoditi arus barang dipelabuhan dan untuk saran kedepan adalah menempatkan tenaga yang memiliki sumber daya untuk dapat mengatasi masalah yang akan muncul kemudian.

Kata Kunci : Perdagangan intrasulair, Pelabuhan, Gudang.

## ABSTRACT

Afrinda Hajar Maulia. *Port Development In Support of Trade Intrasulair Baubau*. (Under the supervision of Made Benyamin.I as chairman, and Roland. A.Barkey as member)

This thesis presents the results of research on the development of the port in support of trade Baubau intrasulair where the rationale comes from the scarcity of the symptoms that occur as a result of the city Baubau unavailability at harbor working paper warehouse. The goal is to determine the adequacy of the warehouse and port development strategy in supporting trade Murhum intrasulair. The analysis tool used is linear regression time series to determine the projected flow of goods and compared to the existing warehouse. Then necessary widely used analysis and SWOT Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats analysis warehouse to determine the strategy through the strengths, weaknesses, opportunities and threats that exist in the city of Baubau. The results showed, the existing warehouse only open field buildup and no items will be sufficient warehouse intrasulair remember stuff today, requires a different treatment. Strategies that can be used is to use the power of the extent of land that has not the prolific into a warehouse placement opportunities to support trade and eliminate weaknesses intrasulair this time where the unavailability of warehouse causing shortages of goods Baubau city, and eliminate the threat of weakening trade between the island and supported the strategy of supporting is cooperating with the government. The conclusion is needed placement according to the type of commodity warehouse at harbor flow of goods and for suggestions put forward is energy that has the resources to cope with problems that may arise later.

Keywords: Trade intrasulair, Ports, Warehouses

## DAFTAR ISI

	halaman
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Kegunaan Penelitian	8
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pelabuhan	9
1. Pengertian Pelabuhan	9
2. Peran dan Fungsi Pelabuhan	12
a. Peran dan Fungsi Pelabuhan Dalam Bongkar Muat	12
b. Peran dan Fungsi Pelabuhan Dalam Pengembangan Wilayah	14
c. Fasilitas yang Menunjang Pelabuhan	16
B. Gudang Pelabuhan	19
1. Peran dan Fungsi Gudang Pelabuhan	19

2. Jenis Barang	26
3. Jenis Gudang	26
4. Bangunan Gudang	30
C. Permintaan dan Penawaran Transportasi	33
D. Konsep Pengembangan Wilayah	37
1. Teori Basis Ekonomi	38
2. Teori Tempat Sentral	40
3. Teori Interaksi Spasial	41
E. Stategi Pengembangan	43
F. Penelitian Sebelumnya	45
G. Kerangka Konseptual	46
H. Definisi Operasional	48
III. METODE PENELITIAN	
A. Rancangan Penelitian	49
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	49
C. Instrume Pengumpulan Data	50
1. Teknik Pengumpulan Data	
a. Data Primer	50
b. Data Sekunder	51
2. Klasifikasi Data Berdasarkan Jenis Datanya	
a. Data Kuantitatif	51
b. Data Kualitatif	51
D. Metode Dan Peralatan Analisis	55
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum	57
B. Kecukupan Gudang Pelabuhan Dalam Melayani Volume Barang	

Intrasulair	60
1. Potensi Arus Barang Sebagai Permintaan Terhadap Gudang Pelabuhan	60
a. Perdagangan Intrasulair Hasil Bumi dan Laut	60
b. Ramalan Tingkat Perdagangan Intrasulair Hasil Bumi dan Laut	67
c. Bongkar Muat di Pelabuhan	75
d. Ramalan Volume Bongkar Muat	78
2. Kecukupan Gudang Pelabuhan Sebagai Penawaran Terhadap Potensi Arus Barang	80
a. Kecukupan Gudang	80
b. Analisis Kebutuhan Luas Gudang Untuk Mencukupi Permintaan Perdagangan Intrasulair	82
1. Analisis Kebutuhan Gudang Untuk Barang Potongan.	88
2. Analisis Gudang Untuk Barang Yang Disimpan Dalam Waktu Lama.	91
3. Analisis Gudang Untuk Barang Yang Dibutuhkan Pendingain.	92
C. Analisis Strategi Pengembangan Pelabuhan	93
1. Faktor Internal	93
a. Kekuatan ( <i>Strength</i> )	93
b. Kelemahan ( <i>Weakness</i> )	96
2. Faktor Eksternal	99
a. Peluang ( <i>Oppourtunities</i> )	99
b. Ancaman ( <i>Threats</i> )	101
3. Analisis Strategi	103
a. Kekuatan ( <i>Strength</i> ) dan Peluang ( <i>Oppourtunities</i> )	103
b. Kelemahan ( <i>Weakness</i> ) dan Peluang ( <i>Oppourtunities</i> )	105
c. Kekuatan ( <i>Strength</i> ) dan Ancaman ( <i>Threats</i> )	107
d. Kelemahan ( <i>Weakness</i> ) dan Ancaman ( <i>Threats</i> )	108

4. Strategi Pendukung	109
-----------------------	-----

V. PENUTUP

A. Kesimpulan	112
---------------	-----

B. Saran	113
----------	-----

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar</b>		<b>halaman</b>
1	Kerangka Konseptual	47
2	Sketsa Wilayah Kerja Pelabuhan Murhum Kota Baubau	58
3	Proyeksi Volume Perdagangan Jenis Komoditi Industri Dari Wilayah Hinterland Kota Baubau, 2012 – 2035 ( dalam ton )	69
4	Proyeksi volume perdagangan Jenis Komoditi Kehutanan Dari Dalam Wilayah Hinterland Kota Baubau 2012 – 2035 ( dalam ton )	73
5	Proyeksi volume perdagangan Jenis Komoditi Peternakan Dari Dalam Wilayah Hinterland Kota Baubau 2012 – 2035 ( dalam ton )	86
6	Proyeksi Lima Tahunan Volume Perdagangan Hasil Bumi Dan Laut Dari Dalam Wilayah Hinterland Kota Baubau ( dalam ton )	86
6	Sketsa Gudang Pelabuhan Murhum Kota Baubau	89
7	Sketsa Ruang Gudang Pelabuhan Murhum	91
8	Posisi Strategi Pengembangan Pelabuhan Berdasarkan Matriks SWOT	110

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>		<b>halaman</b>
1	Matriks analisis SWOT	54
2	Perusahaan swasta, Angkutan barang dan Ukuran kapal	59
3	Prediksi Volume dan Nilai Perdagangan Antar Pulau Menurut Hasil Bumi dan Laut Dari Dalam Wilayah Hinterland Kota Baubau Tahun 2012	61
4	Volume Perdagangan Hasil Bumi dan Laut Berdasarkan Komoditi Dari Dalam Wilayah Hinterland Kota Baubau	63
5	Proyeksi Perdagangan Antar Pulau Lima Tahunan Hasil Bumi dan Laut Berdasarkan Komoditi Dari Dalam Wilayah Hinterland Kota Baubau	67
6	Data Bongkar Muat Barang diPelabuhan Murhum ( ton )	75
7	Data Bongkar Barang perKomoditi Pelabuhan Murhum ( dalam ton), bulan januari – juni 2012	76
8	Proyeksi Lima Tahun Volume Bongkar Muat 2020 - 2035	73
9	Biaya Administrasi Ekspedisi	77
10	Kebutuhan Gudang Untuk Bongkar Muat Barang Dalam Satu Hari (dalam ton) 2012 - 2035	83
11	Kebutuhan Luas Gudang Lima Tahunan Untuk Bongkar Muat	

Barang Dalam Satu Hari (m <sup>2</sup> )	84
12 Analisis SWOT ( Strength dan Weakness )	95
13 Analisis SWOT ( Opportunities dan Threats )	99
14 Analisis Strategi Kekuatan ( Strength ) dan Peluang ( Opportunities)	104
15 Analisis Strategi Kelemahan ( Weakness ) dan Peluang ( Opportunities )	106
16 Analisis Strategi Kekuatan ( Strength ) dan Ancaman ( Threats)	107
17 Analisis Strategi Kelemahan ( Weakness ) dan Ancaman ( Threats )	108
18 Analisis Strategi Pendukung Penerapan Strategi SWOT	109

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran		halaman
1	Kuesioner Penelitian	116
2	Tabel Data Aktivitas Bongkar Muat	118
3	Tabel Data Perdagangan Antar Pulau di Pelabuhan Muhum	119
4	Proyeksi Volume Tanaman Pangan	120
5	Trend Pertumbuhan Tanaman Pangan	121
6	Proyeksi Volume Jenis Komoditi Perkebunan	122
7	Trend Pertumbuhan Komoditi Perkebunan	123
8	Proyeksi Volume Jenis Komoditi Peternakan	124
9	Trend Pertumbuhan Komoditi Peternakan	125
10	Proyeksi Volume Jenis Komoditi Perikanan	126
11	Trend Pertumbuhan Komoditi Perikanan	127
12	Proyeksi Volume Jenis Komoditi Kehutanan	128
13	Trend Pertumbuhan Komoditi Kehutanan	129
14	Proyeksi Volume Jenis Komoditi Industri	130
15	Trend Pertumbuhan Komoditi Industri	131
16	Data Hasil Proyeksi Perdagangan Dikota Baubau Tahun 2012 – 2035	132
17	Proyeksi Volume Arus Barang	133

18	Trend Pertumbuhan Volume Bongkar	134
19	Proyeksi Volume Arus Muat	135
20	Trend Perubahan Volume Muat	136
21	Data Muat Barang Perkomoditi diPelabuhan Murhum ( dalam ton bulan Januari – Juni 2012 )	137
22	Analisis Kebutuhan Arus Barang per-Hari Terhadap Gudang ( ton ) 2012 – 2035	139
23	Analisis Kebutuhan Arus Barang per-Hari Terhadap Gudang ( m ) 2012 – 2035	140
24	Analisis Kebutuhan Muat Perhari Terhadap Gudang (ton) 2010 -2035	141
25	Analisis Kebutuhan Arus Barang Perhari Terhadap Gudang ( m ) 2012 – 2035	142
26	Analisis Kebutuhan Bongkar Perhari Terhadap Gudang ( m ) 2012 – 2035	143
27	Analisis Kebutuhan Muat Terhadap Gudang ( m ) 2012 – 2035	144
28	Rekapitulasi Data Kuesioner	145
29	Matriks Analisis SWOT Penentuan Bobot Faktor Strategi Internal	146
30	Matriks Analisis SWOT Penentuan Bobot Faktor Strategi Eksternal	147

31	Kebutuhan Ruang Gudang Dalam m3 Untuk Satu Jenis Barang Tiap Ton Menurut Standar I.S.O	148
----	---	-----

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Sistem transportasi merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sistem perdagangan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat. Sistem transportasi dapat didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas atau struktur dasar, peralatan, instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat. Definisi teknik juga memberikan spesifikasi apa yang dilakukan sistem transportasi dan mengatakan bahwa transportasi adalah aset fisik yang dirancang dalam sistem sehingga memberikan pelayanan publik yang penting. Kemajuan ekonomi suatu wilayah tergantung pada ketersediaan sarana dan prasarana pendukung kewilayahan berupa sarana dan prasarana transportasi. Tingkat kemajuan suatu daerah dapat dilihat dari kegiatan atau aktivitas transportasi, dimana indikator yang dapat menunjukkan seberapa besar tingkat kemajuan perekonomian suatu wilayah, dapat terlihat dari besar kecilnya indikator sektor perdagangan dan mobilitas masyarakat.

Laju pertumbuhan ekonomi antar daerah membuat terjadinya perbedaan output. Kebutuhan yang semakin banyak mendorong masyarakat untuk memperoleh barang yang belum bisa dihasilkan didaerahnya. Interaksi antar satu wilayah dengan wilayah lainnya menciptakan sistem perdagangan dan ketergantungan antar wilayah. Untuk membebaskan keterisolasian wilayah terpencil dari jangkauan sistem perdagangan,

semua wilayah menitik beratkan kegiatan perdagangannya pada transportasi. Transportasi memberikan kebebasan dan kemudahan sistem hubungan antar daerah. Sistem transportasi membebaskan masyarakat untuk melakukan kegiatan perdagangan.

Kebebasan dalam melakukan transaksi ditunjang dengan transportasi memiliki implikasi bahwa masing-masing daerah akan mencari peluang dengan berinteraksi melalui perdagangan untuk memenuhi kebutuhannya. Dengan kebutuhan tidak tak terbatas, menandakan akan adanya ketimpangan antara arus barang dan sarana transportasi yang disediakan.

Gejala kurang lancarnya arus barang dalam suatu wilayah adalah tingginya kebutuhan barang tidak berimbang lagi dengan prasarana transportasi yang disediakan. Kurang lancarnya arus barang antar daerah juga merupakan faktor yang turut menciptakan ketimpangan ekonomi regional Indonesia. Ketimpangan pembangunan sektoral dan regional merupakan masalah yang dihadapi dalam mencapai tujuan pembangunan. Tidak lancarnya arus barang disebabkan oleh keterbatasan prasarana transportasi dan tidak lancarnya mobilitas arus barang antar daerah mempengaruhi pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Mobilitas barang mempengaruhi perekonomian suatu daerah dari sisi permintaan dan penawaran.

Dari sisi permintaan yaitu arus barang dari perdagangan dan bongkar muat mempengaruhi pasar dimana kegiatan-kegiatan ekonomi lokal tergantung pada barang dan jasa. Dari sisi penawaran yaitu prasarana transportasi dimana kebutuhan akan prasarana sangat menunjang kegiatan usaha dan bisnis di daerah. Dalam hal ini dengan

adanya sarana transportasi yang baik, pemerintah dan masyarakat bisa mengembangkan suatu usaha sendiri atau bermitra dengan perusahaan swasta. Kurang lancarnya mobilitas barang merupakan penyebab terjadinya ketimpangan ekonomi regional. Dengan transportasi yang baik transfer output dapat lebih banyak dinikmati oleh masyarakat dan dunia usaha yang lebih luas. Jika perpindahan faktor produksi antar daerah tidak ada hambatan maka pada akhirnya pembangunan ekonomi yang optimal antar daerah akan tercapai dan semua daerah akan menjadi lebih baik.

Guna mendukung aktifitas dan mobilitas barang masyarakat di dalam perdagangan diperlukan adanya upaya pengembangan sarana dan prasarana transportasi, antara lain penyediaan prasarana transportasi yang memadai. Indonesia sebagai negara kepulauan mempunyai 17.508 pulau, dengan garis pantai sekitar 81.000 km. Luas daratan Indonesia mencapai 1,9 juta km<sup>2</sup> dan luas perairan laut 7,9 juta km<sup>2</sup>. Semua wilayah nasional di Indonesia, menitik beratkan kegiatannya pada angkutan laut sebagai jaringan penghubung antar pulau dan membebaskan keterisolasian wilayah terpencil dari jangkauan sistem perdagangan. Kapal sebagai sarana pelayaran mempunyai peran sangat penting dalam sistem angkutan laut. Hampir semua barang impor, ekspor dan muatan dalam jumlah sangat besar diangkut dengan kapal laut, walaupun diantara tempat-tempat dimana pengangkutan dilakukan terdapat fasilitas angkutan lain yang berupa angkutan darat dan udara. Hal ini mengingat kapal mempunyai kapasitas yang jauh lebih besar dari pada sarana angkutan lainnya. Dengan demikian untuk muatan dalam jumlah besar, angkutan dengan kapal akan lebih efisien, tenaga kerja lebih sedikit dan biaya lebih murah.

Selain itu untuk angkutan barang antar pulau atau negara, kapal merupakan sarana yang paling sesuai.

Peranan kapal dalam pelayaran sangat penting bagi kehidupan sosial, ekonomi, pemerintahan, pertahanan dan keamanan. Bidang kegiatan pelayaran dengan kapal sangat luas yang meliputi angkutan penumpang dan barang, penjagaan pantai, hidrografi, dan masih banyak lagi jenis pelayaran lainnya. Bidang kegiatan pelayaran dapat dibedakan menjadi dua yaitu pelabuhan niaga dan bukan niaga. Pelayaran niaga adalah usaha pengangkutan barang, terutama barang dagangan, melalui laut antar tempat pelabuhan.

Untuk mendukung sarana angkutan laut tersebut diperlukan prasarana yang berupa pelabuhan. Pelabuhan merupakan tempat pemberhentian (terminal) kapal setelah melakukan pelayaran. Di pelabuhan ini kapal melakukan berbagai kegiatan seperti menaik-turunkan penumpang, bongkar muat barang, pengisian bahan bakar dan air tawar, melakukan reparasi, dan mengadakan perbekalan. Pelabuhan merupakan titik simpul atau moda kegiatan peralihan muatan dari moda transportasi laut (kapal) ke moda transportasi darat dan ataupun dari moda transportasi laut ke moda transportasi lainnya. Pelabuhan mampu memberikan perannya dalam menunjang serta merangsang pertumbuhan perdagangan dan perekonomian wilayah. begitu pula halnya dengan pelabuhan Murhum dikota Baubau.

Kota Bau-Bau atau Baubau adalah sebuah pemerintahan kota di [Pulau Buton](#), [Sulawesi Tenggara](#). Baubau memperoleh status [kota](#) pada tanggal [21 Juni 2001](#) dengan wilayah daratan seluas 221,00 km<sup>2</sup> dan luas [laut](#) mencapai 30 km<sup>2</sup>.

Luasnya kawasan laut merupakan kawasan potensial untuk pengembangan sarana dan prasarana [transportasi](#) laut. Pada awalnya, Baubau merupakan pusat [Kerajaan Buton \(Wolio\)](#) yang berdiri pada awal abad ke-13 (1401–1499). Masuknya Mia Patamiana memperkenalkan sistem perdagangan kepada penduduk asli Baubau melalui pesisir pantai. Sejak pertengahan abad ke-15 sampai saat ini pesisir pantai pusat perdagangan masyarakat Baubau berganti nama menjadi pelabuhan Murhum. Pelabuhan Murhum dapat melayani 16500 lalu lintas kapal pertahun, 120 lalu lintas kapal perbulan, dengan rata-rata tingkat lalu lintas kapal 8,1% dari tahun 2009 - 2010.

Arus orientasi perdagangan dari pelabuhan asal seperti Surabaya, Makassar cenderung bertumbuh dengan difungsikan pelabuhan Murhum sebagai terminal penumpang pelayaran nasional yang melintas bagian barat dan timur Indonesia. Seiring dengan peningkatan kegiatan dipelabuhan maka arus kunjungan kapal, arus barang serta penumpang akan bertambah. Hal tersebut dapat dilihat pada volume perdagangan antar pulau dari Baubau ke pelabuhan Surabaya, Makassar, Irian jaya, dan Ambon ataupun sebaliknya. Dimana Secara umum perdagangan di wilayah Kota Baubau sampai dengan 31 juni 2012, sudah mencakup seluruh jenis barang dagangan dan tingkatan, dengan pola sebaran yang hampir mencakup seluruh wilayah desa atau kelurahan.

Gejala tidak lancarnya arus barang dikota Baubau ditujukan dengan semakin ramainya keluhan masyarakat akan tidak tersedianya barang kebutuhan. Barang yang diminta untuk memenuhi kebutuhan sering tidak ada persediaan. Kelangkaan atas barang sering terjadi bersamaan, jika satu toko kehabisan stok barang, toko tetanggnya

atau toko dikecamatan lainnya juga kehabisan barang. Jika stok barang sudah masuk kembali, barang akan mudah dijumpai disemua toko sekota Baubau. Selain itu untuk melayani kebutuhan dienam kecamatan, barang yang diangkut dari pelabuhan asal harus menunggu jadwal keberangkatan dan pembongkaran kapal yang sandar dipelabuhan Muhum. Dengan sistem door to door, dimana barang dibongkar dari kapal langsung diantar kepemilik barang menyebabkan kapal yang sandar dipelabuhan Murhum membutuhkan waktu pembongkaran satu hari. Saat ini pelabuhan Murhum dilengkapi dengan gudang penumpukan terbuka namun kegiatan di pelabuhan Murhum akan mengalami peningkatan dimasa kini dan dimasa yang akan datang, dari bongkar muat barang, hingga volume penampungan barang dengan jenis barang yang beragam . Kebutuhan barang akan bertambah terhadap prasarana gudang pelabuhan sesuai kebutuhan perlakuan penyimpanan jenis barang. Prasarana gudang yang tidak menunjang, memperlihatkan gejala tidak lancarnya arus barang antar pulau dikota Baubau.

Untuk itu, dianggap perlu melakukan penelitian diPelabuhan Murhum Baubau, dengan judul penelitian **“Pengembangan Pelabuhan Baubau Dalam Mendukung Perdagangan Intarsulair.”**

## **B. Rumusan Masalah**

Pelabuhan Murhum menghilangkan keterisolasian kota Baubau dari industri dan membangkitkan kegiatan perdagangan. Melalui pelabuhan Murhum barang-barang dibongkar dan dimuat, sebelum didistribusikan ke wilayah kepulauan lainnya. Untuk itu dibutuhkan fasilitas gudang yang mencukupi dalam melayani kebutuhan arus barang

yang terus bertambah volumenya tiap tahun. Rumusan masalah dari permasalahan ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kecukupan gudang pelabuhan dalam melayani volume barang intrasulair.
2. Bagaimana strategi peningkatan kinerja pelabuhan Murhum dalam mendukung perdagangan intrasulair.

### **C. Tujuan Penelitian**

Bertitik tolak dari formulasi rumusan masalah tersebut maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui kecukupan gudang pelabuhan dalam melayani volume barang intrasulair.
2. Menyusun strategi peningkatan kinerja pelabuhan Murhum dalam mendukung perdagangan intrasulair.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan sebagai berikut :

1. Sebagai informasi tentang kecukupan gudang pelabuhan dalam melayani volume barang intrasulair.
2. Sebagai pertimbangan dalam memperbaiki kinerja pelabuhan Murhum dalam mendukung perdagangan intrasulair pada waktu yang akan datang.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pelabuhan**

##### **1. Pengertian pelabuhan**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan, dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi ( Undang- undang No.17 Tahun 2008 pelayaran bab 1 pasal 1 ayat 16). Pelabuhan juga merupakan pintu gerbang untuk masuk ke suatu daerah tertentu dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau, bahkan antar negara (Triatmodjo, 2009). Pelabuhan memiliki peran sebagai:

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

Pelaku usaha kepelabuhanan :

- Otoritas pelabuhan, melaksanakan fungsi pengaturan pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan di pelabuhan yang diusahakan secara komersil, undang-undang no.17 Tahun 2008 bab 1 ayat 16 kementerian perhubungan.
- Syahbandar *harbour master*, memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran undang-undang no.17 tahun 2008.
- Bea cukai, pengawasan terhadap lalu lintas barang yang masuk dan keluar daerah pabean (negara) serta pemungutan bea masuk dan keluar.
- Karantina, pengawasan pencegahan terhadap lalu lintas orang atau hewan dan tumbuhan untuk mencegah penyebaran atau masuknya virus, epidemi, dll.
- Imigrasi, pengawasan penangkalan pencegahan lalu lintas orang, imigrasi ilegal, izin tinggal.
- Kesehatan pelabuhan, penanganan kesehatan.
- Kepolisian kepelabuhanan, melaksanakan pengawasan pencegahan penanganan keamanan dan ketertiban masyarakat di lingkungan pelabuhan.
- *Port* atau terminal operator, melaksanakan secara komersil kegiatan pelayanan kapal, bongkar muat barang, embarkasi atau debarkasi penumpang, dan usaha lain yang terkait.
- Perusahaan pelayaran agen pelayaran, melaksanakan kegiatan pengangkutan barang, melakukan usaha keagenan kapal yang ditunjuk oleh perusahaan

angkutan laut asing dan domestik untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di pelabuhan

- Perusahaan bongkar muat (*stevedoring*), bekerja sama dengan operator pelabuhan dalam melaksanakan bongkar muat barang di dermaga.

Ruang lingkup usaha jasa kepelabuhanan :

- Pelayanan kapal ( labuh, pemanduan, tunda, penyandaran, *bunkering, reception facilities, docking*).
- Pelayanan barang ( Bongkar muat, penumpukan di lapangan dan gudang, *receiving dan delivery*, konsolidasi barang (*cargo distribution center, stuffing atau stripping*).
- Pelayanan terminal petikemas (perencanaan kapal, barang, pelayaran kapal, barang, operator alat utama, *billing process*).
- Pelayanan rupa-rupa usahan (pengusahaan tanah dan bangunan, *billing process*).

## **2. Peran dan fungsi pelabuhan**

### **a. Peran dan fungsi pelabuhan dalam bongkar muat.**

Pelabuhan dapat pula diartikan sebagai tempat kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen yakni (a). Tersedianya muatan yang diangkut , (b). Terdapatnya

kendaraan sebagai sarana angkutannya, (c). Adanya jalan yang dapat digerakan dan dapat dilalui dan (d). Tersedianya terminal (untuk barang maupun penumpang).

Jasa pelabuhan adalah transportasi utama yang digunakan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor kontruksi, sektor keuangan, sektor permintaan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa pelabuhan dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa pelabuhan bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Bertambahnya permintaan jasa pelabuhan adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain.

Secara esensial geografi pelabuhan memperlihatkan peristiwa melintasnya muatan antara tata ruang daratan dan kelautan dimana perdagangan dilaksanakan regular. Bongkar muat barang dapat terlaksanakan dalam konteks teknologi sederhana atau dapat pula terjadi dalam konteks sistem pengangkutan yang modern. Dalam proses pelaksanaan bongkar muat barang diperlukan adanya keterampilan dan pengalaman para pelaksana, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang baik dan memadai agar pelaksanaan bongkar dan pemuatan barang berjalan lancar dan dapat menjaga kebutuhan dan keselamatan baik untuk barang atau muatan, kapal, Anak Buah Kapal (ABK) atau *crew* kapal maupun tenaga kerja bongkar muat yang melaksanakan kegiatan bongkar muat.

Menurut Suyono.RP 2003, hal 301 dalam bahari jogja 2008, kegiatan bongkar muat barang ada tiga hal pokok yang perlu diperhatikan dan sekaligus dapat dilihat sejauhmana tanggung jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM) tersebut terhadap barang yang dibongkar atau dimuat dari dan keatas kapal, tiga hal tersebut antara lain :

- a. *Stevedoring*, kegiatan pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga, tongkang atau truk atau kereta api memuat barang dari dermaga, tongkang atau truk atau kereta api ke dalam palka kapal sampai tersusun didalam palka dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
- b. *Catgodoring*, pekerjaan melepas barang dari sling atau jala-jala di dermaga mengangkat dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang selanjutnya menyusun gudang atau lapangan penumpukan barang dan sebaliknya.
- c. *Receiving* atau *Delivery* adalah kegiatan pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumukan digudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan yang merapat dipintu gudang atau lapangan penumpukan dan sebaliknya.

**b. Peran dan fungsi pelabuhan dalam pengembangan wilayah.**

Suatu wilayah tertentu bergantung pada wilayah lain. Demikian juga wilayah lain memiliki ketergantungan pada wilayah tertentu. Diantara wilayah-wilayah tersebut, terdapat wilayah tertentu yang memiliki kelebihan dibanding yang lain sehingga memiliki beberapa fasilitas yang mampu melayani kebutuhan penduduk dalam radius yang lebih luas, sehingga penduduk pada radius tertentu akan mendatangi wilayah tersebut untuk

memperoleh kebutuhan yang diperlukan. Morlok (1988) dalam Maringan Masry (2008), mengemukakan bahwa akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah.

Sesuai peran pelabuhan yang tertera pada peraturan pemerintah No.69 Tahun 2001 yaitu pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal dalam negeri maupun kapal-kapal luar negeri. Jasa pelabuhan membebaskan keterisolasian wilayah terpencil dari jangkauan sistem perdagangan. Pelabuhan memberikan sentuhan distribusi yang lebih baik dalam corak ekonomi yaitu kegunaan tempat dan waktu, atas barang dan jasa. Dengan biaya yang relatif lebih murah dan volume angkutan yang lebih banyak. Keputusan dan kebijakan produksi dapat lebih mudah dirancang oleh pihak produsen, dan iklim perdagangan dapat dengan mudah diwujudkan.

Pelabuhan adalah salah satu infrastruktur penunjang transportasi laut yang merupakan pintu gerbang masuk keluar barang inlet dan outlet. Fungsi dan peran pelabuhan sangat penting dalam mendukung sistem transportasi untuk pengembangan suatu wilayah. Wilayah akan berkembang jika ada kegiatan perdagangan intrasulair dari wilayah tersebut ke wilayah lain sehingga terjadi peningkatan investasi pembangunan dan peningkatan kegiatan ekonomi serta perdagangan. Pendapatan yang diperoleh dari hasil ekspor akan mengakibatkan berkembangnya kegiatan penduduk setempat, perpindahan modal dan tenaga kerja, keuntungan eksternal dan perkembangan wilayah lebih lanjut.

Perbedaan sumberdaya yang ada di suatu daerah dengan daerah lain mendorong masyarakat untuk melakukan mobilitas sehingga dapat memenuhi kebutuhannya. Dalam proses mobilitas inilah transportasi memiliki peranan yang penting untuk memudahkan dan memperlancar proses mobilitas tersebut. Proses mobilitas ini tidak hanya sebatas oleh manusia saja, tetapi juga barang dan jasa. Dalam fungsinya untuk melayani kegiatan-kegiatan pembangunan disektor industri, gudang ditunjukan untuk memperlancar persediaan barang dari pusat produksi ke tempat akumulasi secara cepat dan aman.

### **c. Fasilitas yang menunjang pelabuhan**

Muatan yang diangkut kapal dapat dibedakan menjadi barang potongan, barang curah, dan petik kemas. Barang potongan terdiri dari barang satuan seperti mobil, mesin-mesin, material yang ditempatkan dalam bungkus, koper, karung atau peti. Barang-barang ini memerlukan perlakuan khusus dalam pengangkutannya untuk menghindari kerusakan. Barang curah terdiri dari barang lepas dan tidak dibungkus atau dikemas, yang dapat dituangkan atau dipompa ke dalam kapal. Barang ini dapat berupa biji-bijian (beras, jagung, gandum, dsb), butiran atau batu bara, atau bisa juga berbentuk cairan seperti minyak. Karena angkutan barang curah dapat dilakukan lebih cepat dan biaya lebih murah dari pada dalam bentuk kemasan, maka beberapa barang yang dulunya dalam bentuk kemasan sekarang diangkut dalam bentuk lepas. Sebagai contoh adalah pengangkutan semen, gula, beras, dan sebagainya. Peti kemas adalah peti besar yang di dalamnya diisi barang. Biasanya peti kemas diangkut dengan kapal

khusus yang disebut dengan kapal peti kemas, sedang di darat diangkut dengan truk trailer dan kereta api.

Penanganan muatan dipelabuhan dilakukan di terminal pengapalan yang disesuaikan dengan jenis muatan yang diangkut. Terminal merupakan tempat untuk pemindahan muatan di antara sistem pengangkutan yang berbeda yaitu dari angkutan darat ke angkutan laut dan sebaliknya. Masing-masing terminal mempunyai bentuk dan fasilitas berebeda. Terminal barang potongan harus mempunyai bentuk dan fasilitas berbeda. Terminal barang curah biasanya direncanakan untuk tunggal guna, dan mempunyai peralatan bongkar muat untuk muatan cura. Demikian juga terminal peti kemas khusus menangani muatan yang dimasukkan dalam petik kemas. Berbagai jenis terminal tersebut dapat berada dalam satu pelabuhan dan letak antara terminal satu dengan lainnya dapat berdampingan.

Untuk mengukung penanganan muatan dipelabuhan, selain fasilitas pelabuhan yang berada diperairan seperti alur pelayaran, pemecah gelombang, dermaga, alat penambat dan sebagainya, diperlukan pula fasilitas yang ada didarat seperti gudang laut, gudang, bangunan pendingin, gedung administrasi, gedung pabean, kantor polisi, kantor keamanan, ruang untuk buruh atau pekerja pelabuhan, bengkel reparasi, garasi, rumah pemadam kebakaran, dan rumah tenaga.

Sebagai tambahan untuk terminal pengiriman barang curah harus dilengkapi dengan *evalator*, silo, tangki penyimpanan, gudang-gudang untuk gula, pupuk dan sebagainya. Sedang untuk terminal peti kemas diperlukan gudang penyortiran, garasi perawatan, menara kontrol.

Beberapa fasilitas pelabuhan diatas dapat berada dalam satu bangunan misalnya gudang laut dapat menjadi satu dengan kantor pabean, kantor administrasi dan perusahaan pelayaran, ruang tenaga kerja, kamar kecil. Hal ini mengingat digudang laut terdapat kegiatan yang memerlukan fasilitas-fasilitas tersebut. Selait itu, pada pelabuhan-pelabuhan besar diperlukan kantor-kantor pusat dari berbagai fasilitas tersebut yang berada dalam satu bangunan. Kantor/bangunan pusat ini merupakan tempat kedudukan kepala pelabuhan, kepala pemeriksa pabean, kepala polisi, kepala pergudangan, departemen akuransi, dsb. Semua kegiatan yang ada di pelabuhan dikendalikan dari kantor pusat ini.

Fasilitas yang paling utama pada pelabuhan adalah Jalan Raya. Perhitungan kekuatan struktur badan jalan harusnya memenuhi umur rencana jalan tersebut dengan memperhatikan lalu lintas serta kondisi tana didasar pelabuhan. Pada umumnya kendaraan-kendaraan yang beroperasi untuk barang angkutan dan petik kemas dengan berat lebih dari 10 ton jalan sebaiknya memenuhi standar teknik jalan kelas satu dengan kontruksi kekuatan dari jenis yang terbaik. Jalan yang menghubungkan dermaga dan gudang dengan jaringan jalan diluar pelabuhan diatur dengan kelas jalan 1 dan minimum 2 jalur disesuaikan dengan intensitas ke luar masuknya muatan dipelabuhan. Disarankan lebar minimal adalah 800 m (Soedjono, 1985).

## **B. Gudang Pelabuhan**

## **1. Peran dan Fungsi Gudang Pelabuhan**

Sesuai dengan peran dan fungsinya, pelabuhan merupakan institusi yang dinamik keberadaannya terhadap perkembangan yang ada. Pelabuhan harus dapat mengantisipasi dan mengikuti perkembangan yang berkaitan dengan tuntutan pelayanannya. Disamping itu, pelabuhan yang baik harus mempunyai perencanaan yang terencana dan terstruktur guna menunjang peran dan fungsinya sesuai kemampuan kapasitas dukungnya. Dengan kata lain, pelabuhan harus punya rancangan perencanaan yang baik dalam memenuhi peran dan fungsinya selaras dengan tuntutan perkembangan arus pergerakan barang dan penumpang.

Dalam memenuhi kebutuhannya, manusia mempergunakan ruang tempat tinggal yang disebut gudang yang terbentuk dari unsur-unsur kebutuhan dan produksi. Sistem transportasi dan gudang sebagai sistem internal dan eksternal. Transportasi membahas sistem jaringan yang ada dalam kesatuan produksi itu sendiri. yang digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih meningkat. Jenis yang kedua atau gudang, membahas hubungan persediaan barang dan menyediakan barang yang dibutuhkan dan sewaktu-waktu dapat digunakan sesuai permintaan. Fungsi gudang dalam pembangunan dikatakan sebagai pelayanan. Pelayanan pembangunan yang diartikan sebagai usaha penyediaan fasilitas yang baik dalam jumlah yang cukup untuk memberikan kepuasan bagi para konsumen.

Pelabuhan erat sekali dengan penggudangan atau penyimpanan karena keduanya meningkatkan manfaat barang. Angkutan menyebabkan barang dapat

dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain sehingga bisa dipergunakan di tempat barang itu tidak didapatkan. Dengan demikian menciptakan manfaat tempat. Penyimpanan atau penggudangan juga memungkinkan barang disimpan sampai dengan waktu dibutuhkan dan ini berarti memberi manfaat waktu (Schumer, 1974 dalam Saktri A. A, 2011).

Gudang sebagai alat pemenuhan kebutuhan, memiliki keterbatasan untuk memenuhi kebutuhan manusia yang tidak tak terbatas. Ketidak seimbangan antara kebutuhan manusia yang tidak tak terbatas dengan alat pemuas kebutuhan yang jumlahnya terbatas, menyebabkan timbulnya kelangkaan. Berdasarkan kelangkaan tersebut maka muncul apa yang disebut barang ekonomi yaitu barang yang jumlah permintaannya lebih banyak yang mempunyai nilai harga. Jadi, barang memiliki harga tinggi jika terdapat permintaan atas suatu barang dan jumlah permintaan tersebut lebih banyak dari barang yang tersedia

## **2. Jenis Barang**

Komoditas-komoditas terdiri dari berbagai jenis yang mempunyai ciri secara fisik dan financial yang berbeda-beda pula, ditinjau dari segi pelayanan transportasi. Secara luas dapat diklasifikasikan menurut (L.A. Schumer, 1968 dalam Rahardjo Adisasmita) :

### **a. Kualitas fisik barang.**

Kualitas fisik barang yang inheren dalam beberapa hal dikaitkan dengan kebusukan atau kerusakan, dapat ditinjau dari beberapa segi. Dari segi transportasi telah diadakan klasifikasi barang menurut bentuk dasarnya.

- Cair, panas atau gas
- Hewan hidup dan hewan mati.
- Mudah rusak dan tidak mudah rusak.
- Mudah pecah dan tidak mudah pecah.
- Basah dan kering
- Berbahaya dan tidak berbahaya
- Bertunas dan tidak bertunas.
- Lekas busuk dan tidak lekas busuk.

b. Tingkat pengolahan barang

Barang-barang dapat diklasifikasi menurut rangkaian proses mulai dari permulaan produksi sampai pada pemakaian akhir atau konsumsi.

- Bahan-bahan baku

Hasil-hasil pertanian, peternakan, kehutanan, perikanan dan pertambangan, misalnya gandum, sapi, kayu, ikan dan biji besi.

- Barang-barang setengah jadi

Bahan-bahan baku dalam proses pengolahan menjadi bentuk lain tetapi tidak pada tahap yang siap untuk digunakan, misalnya benang tenun.

- Barang-barang jadi

Barang-barang yang telah selesai diolah ke dalam bentuk yang dibutuhkan untuk pemakaian akhir atau konsumsi, misalnya sepatu.

c. Ukuran barang.

Setiap pak atau bungkus mempunyai ukuran yaitu panjang, lebar dan tinggi atau berat dan volume (isi). Ditinjau dari segi ekonomi penggunaan mesin-mesin pengangkatan barang berukuran besar lebih menguntungkan dari pada mesin berkapasitas rendah. Berdasarkan berat atau isinya dapat dibuat klasifikasi muatan sebagai berikut :

- Muatan normal dapat diangkut oleh tenaga manusia dengan atau tanpa bantuan alat-alat sederhana atau alat-alat mekanis berkapasitas rendah.
- Muatan berat yang membutuhkan penanganan alat mekanis yang berkapasitas besar.

d. Kepadatan barang

Selain dari pada berat dan isi muatan, kepadatan muatan merupakan pula dasar yang penting untuk membuat klasifikasi barang-barang karena fasilitas transportasi mempunyai kapasitas angkut yang terbatas. Jika kapasitas ruangan (gudang) 1.000 meter kubik dan kapasitas muatan 25.000 kilogram, maka hubungan antara ruangan adalah  $25 \text{ kg/m}^3$  berarti kapasitas ruangan dan kapasitas bobot mati dimanfaatkan secara sempurna. Keadaan semacam ini tidak tercapai bila kepadatan barang lebih besar atau kurang dari  $25 \text{ kg/m}^3$ .

Dalam kenyataan ruangan yang tersedia tidak seluruhnya terpakai karena sebagian untuk jalan masuk, pengawasan suhu, atau ventilasi. Kerugian dalam pemanfaatan ruang akan meningkat apabila ukuran muatan berbentuk tidak segi empat (misalnya, silinder, tong, atau berbentuk bola).

Untuk kepentingan transportasi, kepadatan barang lebih mencerminkan berat barang yang diangkut dalam hubungannya dengan ruang yang sesungguhnya dibutuhkan untuk menampungnya atau dinyatakan sebagai *stowage factor* atau faktor penimbunan barang yaitu satuan ruang ( $\text{m}^3$ ) yang dibutuhkan untuk menampung satuan berat (ton).

e. Nilai barang

Nilai barang merupakan faktor penting untuk melakukan perlindungan ekstra terhadap barang-barang bernilai tinggi terhadap pencurian, kerusakan, dan penyerobotan yang mungkin terjadi. Nilai barang yang merupakan indikator kemampuan finansial untuk menanggung beban biaya angkutan.

Nilai barang mempunyai beberapa arti yaitu nilai intrinstik dan nilai komersial. Nilai intrinstik adalah nilai yang melekat pada barang tersebut tanpa memperhatikan faktor waktu atau tempat. Nilai komersial adalah nilai pasar yang berlaku pada suatu saat dan tempat. Nilai yang tertulis dalam dokumen pengiriman barang sebagai jumlah maksimum yang akan diklaim olehnya apabila terjadi kerusakan atau kehilangan biasanya nilai ini lebih rendah dari pada nilai komersialnya.

Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. darat dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula disekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang.

Muatan yang diangkut kapal dapat dibedakan menjadi barang potongan, barang curah dan peti kemas. Barang potongan terdiri dari barang seperti mobil, mesin-mesin, material yang ditempatkan dalam bungkus, koper, karung atau peti. Barang-barang ini memerlukan perlakuan khusus dalam pengangkutannya untuk menghindari kerusakan. Barang curah terdiri dari barang lepas dan tidak dibungkus/dikemas, yang dapat dituangkan atau dipompa ke dalam kapal. Barang ini dapat berupa biji-bijian (beras, jagung, gandum, dsb), butiran atau batu bara atau juga berbentuk cairan seperti minyak. Karena angkutan barang curah dapat dilakukan lebih cepat dan biaya lebih murah dari pada dalam bentuk kemasan, maka beberapa barang yang dulunya dalam bentuk kemasan, maka beberapa barang yang dulunya dalam bentuk kemasan

sekarang diangkut dalam bentuk lepas. Sebagai contoh adalah pengangkutan semen, gula, beras dan sebagainya.

### **3. Jenis Gudang**

Faktor penting yang perlu diperhatikan dalam perencanaan tata ruang pelabuhan yaitu (Kepmen Kelautan dan Perikanan No. 15 Tahun 2006), Pelabuhan harus memiliki areal di daratan dan gudang untuk menunjang operasi bongkar muat barang dari dan ke kapal. Gudang adalah tempat yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal. Gudang di dalam pelabuhan diklasifikasikan berdasarkan fungsi dan kegunaan gudang itu sendiri. Digunakan untuk menyimpan barang-barang dalam waktu yang lama. Gudang ini dibuat agak jauh dari dermaga.

#### **a. Gudang laut**

Gudang laut adalah gudang yang berada di tepi perairan pelabuhan dan hanya dipisahkan dari air laut oleh dermaga pelabuhan. Gudang ini menyimpan barang-barang yang baru saja diturunkan dari kapal dan yang akan dimuat ke kapal, sehingga barang terlindung dari hujan dan terik matahari. Gudang laut hanya menyimpan barang-barang untuk sementara waktu sambil menunggu pengangkutan lebih lanjut ke tempat tujuan terakhir. Masa penyimpanan barang-barang di gudang laut adalah maksimum 15 hari untuk barang-barang yang akan dimasukkan ke dalam peredaran bebas setempat ( dengan angkutan darat) dan

maksumum 30 hari. Fasilitas gudang ini biasanya tidak dipungut biaya tetapi, apabila lebih dari waktu yang ditentukan akan dikenakan biaya.

b. Lapangan penumpukan.

Lapangan penumpukan adalah suatu tempat yang berada diluar dan terletak didekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang akan dimuat ke kapal atau setelah dibongkar dari kapal. Lapangan penumpukan harus diperkeras dengan struktur perkerasan tertentu sehingga dapat menerima beban berat dari barang yang akan ditampungnya.

c. Terminal Barang

Berfungsi untuk mempermudah dalam pelayanan, peraturan dan pengawasan kegiatan bongkar muat, naik turun, baik barang, penumpang maupun petik kemas, sehingga dalam terminal dan berbagai pemusatan kegiatan transportasi. Sesuai fungsinya terminal terdiri dari :

- Terminal Peti kemas

Pengiriman barang dengan menggunakan peti kemas telah banyak dilakukan dan volumenya terus menerus meningkat dari tahun ke tahun. Beberapa pelabuhan terkemuka telah mempunyai fasilitas-fasilitas pendukungnya yang berupa terminal peti kemas seperti pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Mas, Tanjung Perak, Belawan, dan Ujung Pandang.

Peti kemas adalah peti besar yang didalamnya diisi barang. Biasanya peti kemas diangkut dengan kapal khusus yang disebut dengan kapal peti kemas, sedang didarat diangkut dengan truk dan kereta api.

- Terminal Muatan Curah

Muatan curah dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu :

1. Muatan lepas yang berupa hasil tambang seperti batu bara, biji besi, bauxit dan hasil pertanian seperti beras, gula, jagung dan sebagainya.
2. Muatan cair yang diangkut dalam kapal tangki seperti minyak bumi, minyak kelapa sawit, bahan kimia cair dan sebagainya.

Terminal muatan curah harus dilengkapi dengan fasilitas penyimpanan muatan. Tipe fasilitas penyimpanan tergantung pada jenis muatannya, yang bisa berupa lapangan untuk mengangkut muatan, tangki-tangki untuk minyak, silo atau gudang untuk material yang memerlukan perlindungan terhadap cuaca atau lapangan terbuka untuk menimbun batu bara, biji besi dan *bauxit*.

- Terminal Barang Potongan

Fasilitas yang ada dalam terminal barang potong terdiri dari :

1. Apron adalah halaman diatas dermaga yang terbentang dari sisi muka dermaga sampai gudang laut atau lapangan penumpukan terbuka. Apron digunakan untuk menempatkan barang yang akan dinaikan ke kapal atau barang yang baru saja diturunkan dari kapal. Bentuk apron tergantung pada fasilitas pelabuhan yang berada diatasnya.
2. Gudang laut dan lapangan penumpukan terbuka, gudang laut yaitu gudang yang berada ditepi perairan pelabuhan hanya menyimpan barang-barang untuk sementara waktu sambil menunggu pengangkutan lebih lanjut ke tempat tujuan akhir. Masa penyimpanan barang-barang digudang laut adalah maksimum 15 hari untuk barang-barang yang akan dimasukan ke dalam peredaran bebas setempat (dengan angkutan darat) dan maksimum 30 hari untuk barang-barang yang akan diteruskan ke pelabuhan lain (dengan kapal lain).

d. Gudang Pendingin

Apabila ada barang yang memerlukan pendingin dikapalkan oleh kapal dengan pendingin dan didistribusikan ke daerah tujuan dengan kereta api atau truk, maka diperlukan bangunan pendingin dan didistribusikan di dermaga sedemikian sehingga barang-barang beku tersebut dapat dipindahkan dari kapal ke tempat bangunan cold storage dalam waktu yang sesingkat mungkin sehingga perubahan temperatur yang terjadi sekecil mungkin. Dengan demikian kerusakan makanan yang terjadi dapat ditekan. Bahan makanan yang perlu pendingin adalah ikan, daging, buah-buahan dan sayur-sayuran.

#### 4. Luas Bangunan Gudang

Dalam merencanakan gudang dipelabuhan, maka perlu diperhatikan beberapa hal criteria yaitu :

- a. Jenis barang yang disimpan yaitu apakah merupakan barang umum atau khusus. Bagi barang yang mudah terbakar perlu di tempatkan khusus. pada lampiran 3, dapat diketahui kebutuhan ruang dalam (meter<sup>3</sup>) untuk sesuatu jenis barang per ton.
- b. Penanganan atau *handling* dari barang dari dan ke gudang dapat ditangani dengan tenaga manusia atau mekanis.
- c. Besar gudang harus dapat menyimpan dengan jumlah minimal disesuaikan dalam tiga hari kerja atau untuk barang ekspor 1/3 dari jumlah barang digudang dapat diangkut kapal pada masa satu hari kerja.
- d. Muatan pada lantai gudang tidak melebihi dari yang direncanakan, misalnya 3 ton/m<sup>2</sup>.
- e. Besar kapal yang diperkirakan bersandar untuk melakukan bongkar muat muatan.

Sesuai dengan perkembangan cara operasi bongkar muat barang, maka para perancang menginginkan lebar gudang makin lama mempunyai kecendrungan makin diperbesar dan mengusahakan agar tidak ada hambatan tiang antara, sehingga memudahkan operasi penumpukan atau pengambilan barang digudang, baik dengan tenaga manusia ekspor dan muatan impor di dalam satu gudang yaitu guna mempermudah penanganan muatan, demikian pula diferensiasi letak barang dari

mengusahakan agar secara operasional bongkar muat diperlancar dan dipermudah. Dengan dasar ketentuan diatas, maka dibangun gudang-gudang dengan ukuran bentang (sebaiknya tanpa tiang antara) 50 s/d 100m. Luas gudang *transito* biasanya berkisar antara (20.000 s/d 30.000) m<sup>2</sup>.

Pada beberapa hal pemisahan gudang ekspor dan impor dapat diatur pada satu taraf atau taraf berlainan (bertingkat), misalnya pada gudang-gudang pelabuhan di Amerika Serikat. Bentuk gudang harus dirancang sedemikian rupa hingga memenuhi persyaratan-persyaratan lain sebagai berikut :

- a. Lalu lintas dan pergerakan muatan didalam dan diluar gudang harus lancar. Ini berarti digudang harus ada jalur gang (*gangways*) yang memberikan ruang gerak bebas bagi operasi peralatan untuk penyimpanan atau pengambilan barang didalam gudang tersebut. Letak pintu gudang harus merupakan garis lurus untuk bagian muka dan belakangnya (yang berhubungan dengan jaringan jalan raya/kereta api dan bagian dermaga).
- b. Ukuran pintu minimal harus 400 meter dan minimum 300 meter. Di dalam gudang hendaklah bebas hambatan.
- c. Penerangan baik disiang maupun dimalam dari harus baik, demikian pula udara lintas (*cross wind*) perlu diperhatikan, tetapi aman terhadap air hujan ('*overstek*') harus cukup.
- d. Kemiringan lantai harus menjamin tidak tergenangnya air didalam gudang dan barang dapat ditumpuk (*staking*) sebaik-baiknya. Kekuatan/daya dukung lantai gudang minimal untuk 1000 Kg per m<sup>2</sup>.

- e. Terjaminnya gudang akan bahaya kebakaran dan pencurian.

### **C. Permintaan dan Penawaran Transportasi**

Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen yakni (a). Tersedianya muatan yang diangkut , (b). Terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutannya, (c). Adanya jalan yang dapat digerakan dan dapat dilalui dan (d). Tersedianya terminal ( untuk barang maupun penumpang).

Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor kontruksi, sektor keuangan, sektor permintaan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-

masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Bertambahnya permintaan jasa transportasi adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain. Sesuai sifatnya sebagai *derived demand* maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian (Siregar, (1995) dalam Rahadjo Adjisasmita, (2010).

Penyediaan (penawaran) jasa transportasi agar diupayakan seimbang dengan permintaan jasa transportasi. Jika penawaran jasa transportasi lebih kecil dibandingkan permintaan jasa transportasi, maka akan terjadi kemacetan arus barang yang menimbulkan kegoncangan harga barang, sebaliknya jika penawaran lebih besar dari permintaannya, hal ini akan mendorong timbulnya persaingan yang tidak sehat diantara perusahaan pengangkutan, sehingga banyak di antara mereka mengalami kerugian dan bahkan ada yang terpaksa menghentikan kegiatan usahanya.

Transportasi memiliki keterkaitan erat dengan ekonomi, sehingga permasalahan transportasi dapat dianalisis dengan menggunakan pendekatan ekonomi, khususnya teori permintaan. Menurut Soesilo (1997) di dalam menghitung manfaat transportasi, maka pendekatan ekonomi yang biasa digunakan adalah metodologi surplus konsumen atau teori permintaan konsumen. Sedangkan metode surplus produsen biasanya digundakan untuk memperkirakan akibat tidak langsung dari proyek.

Misalnya dengan adanya pelabuhan, maka ada dua akibat yang dirasakan pertama yaitu biaya pengiriman output dari daerah produsen ke pasaran diharapkan

menurun dan nilai output di daerah produsen tersebut meningkat. Kedua, biaya untuk pengadaan input menurun, sebagai akibat dari dua hal tersebut, maka diharapkan nilai tambah terbentuk dari kegiatan produksi tersebut meningkat. Dalam prakteknya pendekatan ini sangat sulit dilakukan.

Namun secara teori ekonomi, permintaan dan penawaran adalah kekuatan yang membuat ekonomi bekerja dengan baik. Tempat pertemuan permintaan dan penawaran adalah pasar. Permintaan dan penawaran menentukan jumlah barang yang dihasilkan dan harga jual dari barang tersebut. Permintaan terhadap prasarana transportasi tercermin dari sejumlah orang yang memilih sarana pelabuhan dengan syarat kondisi tertentu, seperti kualitas pelayanan dan jumlah angkutan. Memahami permintaan transportasi sangatlah penting untuk *me-manage* pemerintah terhadap sarana dan prasarana transportasi.

Permintaan adalah keinginan konsumen membeli suatu barang pada berbagai tingkat harga selama periode waktu tertentu. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi permintaan suatu barang yaitu :

1. Harga barang itu sendiri.
2. Harga barang yang terkait.
3. Tingkat pendapatan per kapita.
4. Selera atau kebiasaan.
5. Jumlah penduduk.
6. Perkiraan harga dimasa mendatang.
7. Distribusi pendapatan.

8. Usaha-usaha produsen meningkatkan penjualan.
9. Pada perekonomian moderen, bujukan para penjual untuk membeli barang.

Permintaan berkaitan dengan jumlah permintaa. Jumlah permintaan adalah jumlah barang yang rela dan mampu dibayar oleh konsumen. Permintaan berhubungan negatif dengan penawaran. Penawaran transportasi yang disediakan harus mampu melayani permintaan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas barang dan penumpang, tetapi kapasitas dari alat-alat transportasi yang tersedia tersebut harus dimanfaatkan secara maksimum dengan penerapan metode konsolidasi lalu lintas yang tepat.

Karena transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam pembangunan, maka fasilitas transportasi dapat dibangun mendahului, dengan harapan bahwa jasa angkutan tersebut akan menciptakan permintaanya sendiri. Meskipun kondisi untuk strategi penawaran tersebut tidak selamanya tepat. Penggunaan fasilitas transportasi untuk pembangunan utamanya terlaksanakan sebagai langkah untuk mengatasi persoalan daerah-daerah yang terbelakang atau untuk membuka daerah perbatasan.

#### D. Konsep Pengembangan Wilayah

Dalam sejarah perkembangannya, bongkar pasang konsep pengembangan wilayah di Indonesia terdapat beberapa landasan teori yang turut mewarnai keberadaannya. Pertama adalah Walter Isard sebagai seorang pelopor ilmu wilayah yang mengkaji terjadinya hubungan sebab dan akibat dari faktor-faktor utama pembentuk ruang wilayah, yakni faktor fisik, sosial ekonomi, dan budaya.

Kedua adalah Hirschmann (era 1950 an) yang memunculkan teori *polarization effect* dan *trickling down effect* dengan argumentasi bahwa perkembangan suatu wilayah tidak terjadi secara bersamaan (*unbalanced development*).

Ketiga adalah Myrdal (era 1950 an) dengan teori yang menjelaskan hubungan antara wilayah maju dan wilayah belakangnya dengan menggunakan istilah *backwash effect* dan *spreadwash effect*.

Keempat adalah Freadmann (era 1960 an) yang lebih menekankan pada pembentukan hirarki guna mempermudah pengembangan sistem pembangunan yang kemudian dikenal dengan teori pusat pertumbuhan. Kelima adalah Douglass (era 70 an) yang memperkenalkan lahirnya model keterkaitan desa-kota (*rural-urban linkages*) dalam pengembangan wilayah.

Keberadaan landasan teori dan konsep pengembangan wilayah di atas kemudian diperkaya dengan gagasan-gagasan yang lahir dari pemikiran putra-putra bangsa. Diantaranya adalah Sutami (era 1970 an) dengan gagasan bahwa pembangunan infrastruktur yang intensif untuk mendukung pemanfaatan potensi sumberdaya alam akan mampu mempercepat pengembangan wilayah. Poernomosidhi (era transisi) memberikan kontribusi lahirnya konsep hirarki kota-kota dan hirarki prasarana jalan melalui orde kota. Selanjutnya adalah Ruslan Diwiryo (era 1980 an) yang memperkenalkan konsep pola dan struktur ruang yang bahkan menjadi inspirasi utama bagi lahirnya undang-undang No 24/1992 tentang penataan ruang. Pada periode 80an, lahir Strategi Nasional Pembangunan Perkotaan (SNPP) sebagai upaya untuk mewujudkan sistem kota nasional yang efisien dalam konteks pengembangan wilayah nasional.

Ada beberapa teori dalam pembangunan daerah yang berhubungan dengan penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **1. Teori basis ekonomi**

Teori basis ekonomi ini dikemukakan oleh Harry W. Richardson yang menyatakan bahwa faktor penentu utama pertumbuhan ekonomi suatu daerah adalah berhubungan langsung dengan permintaan akan barang dan jasa dari luar daerah (Arsyad, 1999). Dalam penjelasan selanjutnya dijelaskan bahwa pertumbuhan industri-industri yang menggunakan sumberdaya lokal, termasuk tenaga kerja dan bahan baku untuk diekspor, akan menghasilkan kekayaan daerah dan penciptaan peluang kerja (*job creation*). Asumsi ini memberikan pengertian bahwa suatu daerah akan mempunyai

sektor unggulan apabila daerah tersebut dapat memenangkan persaingan pada sektor yang sama dengan daerah lain sehingga dapat menghasilkan ekspor (Suyatno, 2000).

Ada serangkaian teori ekonomi sebagai teori yang berusaha menjalankan perubahan-perubahan regional yang menekankan hubungan antara sektor-sektor yang terdapat dalam perekonomian daerah. Teori yang paling sederhana dan populer adalah teori basis ekonomi (*economic base theory*). Menurut Glasson (1990), konsep dasar basis ekonomi membagi perekonomian menjadi dua sektor yaitu:

- a. Sektor-sektor Basis adalah sektor-sektor yang mengekspor barang-barang dan jasa ke tempat di luar batas perekonomian masyarakat yang bersangkutan atas masukan barang dan jasa mereka kepada masyarakat yang datang dari luar perbatasan perekonomian masyarakat yang bersangkutan.
- b. Sektor-sektor Bukan Basis adalah sektor-sektor yang menjadikan barang-barang yang dibutuhkan oleh orang yang bertempat tinggal di dalam batas perekonomian masyarakat bersangkutan. Sektor-sektor tidak mengekspor barang-barang. Ruang lingkup mereka dan daerah pasar terutama adalah bersifat lokal.

Secara implisit pembagian perekonomian regional yang dibagi menjadi dua sektor tersebut terdapat hubungan sebab-akibat di mana keduanya kemudian menjadi pijakan dalam membentuk teori basis ekonomi. Bertambahnya kegiatan basis di suatu daerah akan menambah arus pendapatan ke dalam daerah yang bersangkutan sehingga menambah permintaan terhadap barang dan jasa yang dihasilkan, akibatnya akan menambah volume kegiatan bukan basis. Sebaliknya semakin berkurangnya

kegiatan basis akan menurunkan permintaan terhadap produk dari kegiatan bukan basis yang berarti berkurangnya pendapatan yang masuk ke daerah yang bersangkutan. Dengan demikian kegiatan basis mempunyai peran sebagai penggerak utama.

## **2. Teori tempat sentral**

Teori tempat sentral menganggap bahwa ada hirarki tempat dimana setiap tempat sentral didukung oleh sejumlah tempat lebih kecil yang menyediakan sumberdaya (industri dan bahan baku). Tempat sentral tersebut merupakan suatu pemukiman yang menyediakan jasa-jasa bagi penduduk daerah yang mendukungnya. Teori tempat sentral memperlihatkan bagaimana pola-pola lahan dari industri yang berbeda-beda terpadu membentuk suatu sistem regional kota-kota (Supomo, 2000).

Teori tempat sentral ini bisa diterapkan pada pembangunan ekonomi daerah, baik di daerah perkotaan maupun daerah pedesaan. Misalnya, perlunya melakukan pembedaan fungsi antara daerah-daerah yang bertetangga (berbatasan). Beberapa daerah bisa menjadi wilayah penyedia jasa sedangkan daerah lainnya hanya sebagai wilayah pemukiman. Seorang ahli pembangunan ekonomi daerah dapat membantu masyarakat untuk mengembangkan peranan fungsional mereka dalam sistem ekonomi daerah.

## **3. Teori interaksi spasial**

Merupakan arus gerak yang terjadi antara pusat-pusat pelayanan baik berupa barang, penduduk, uang maupun yang lainnya. Untuk itu perlu adanya hubungan antar

daerah satu dengan yang lain karena dengan adanya interaksi antar wilayah maka suatu daerah akan saling melengkapi dan bekerja sama untuk meningkatkan laju pertumbuhan ekonominya.

Dalam teori ini didasarkan pada teori gravitasi, di mana dijelaskan bahwa interaksi antar dua daerah merupakan perbandingan terbalik antara besarnya wilayah yang bersangkutan dengan jarak keduanya. Di mana wilayah diukur dengan jumlah penduduk. Model interaksi spasial ini mempunyai kegunaan untuk:

- a. Menganalisa gerakan antar aktivitas dan kekuatan pusat dalam suatu daerah.
- b. Memperkirakan pengaruh yang ada dan ditetapkannya lokasi pusat pertumbuhan terhadap daerah sekitarnya.

Interaksi antar kelompok masyarakat satu dengan kelompok masyarakat lain sebagai produsen dan konsumen serta barang-barang yang diperlukan menunjukkan adanya gerakan. Produsen suatu barang pada umumnya terletak pada tempat tertentu dalam ruang geografis, sedangkan para langganannya tersebar dengan berbagai jarak di sekitar produsen.

## **E. Strategi Pengembangan**

Strategi adalah suatu rencana yang diutamakan untuk mencapai tujuan perusahaan. Perusahaan sebagaimana diuraikan diatas telah memiliki tujuan-tujuan, tetapi strategi yang digunakan untuk mencapai tujuan tersebut dapat berbeda. Jadi strategi dibuat berdasarkan suatu tujuan yang telah disusun sebelumnya. ( Maringan Masry , 76 : 2003 ).

Analisis *SWOT* adalah metode perencanaan strategi yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*) dalam suatu proyek atau suatu spekulasi bisnis. Keempat faktor itulah yang membentuk akronim *SWOT* (*strengths, weaknesses, opportunities, dan threats*).

Proses ini melibatkan penentuan tujuan yang spesifik dari spekulasi bisnis atau proyek dan mengidentifikasi faktor internal dan eksternal yang mendukung dan yang tidak dalam mencapai tujuan tersebut.

Analisis *SWOT* dapat diterapkan dengan cara menganalisis dan memilah berbagai hal yang mempengaruhi keempat faktornya, kemudian menerapkannya dalam gambar matrik *SWOT*, dimana aplikasinya adalah bagaimana kekuatan (*strengths*) mampu mengambil keuntungan (*advantage*) dari peluang (*opportunities*) yang ada, bagaimana cara mengatasi kelemahan (*weaknesses*) yang mencegah keuntungan (*advantage*) dari peluang (*opportunities*) yang ada, selanjutnya bagaimana kekuatan (*strengths*) mampu menghadapi ancaman (*threats*) yang ada, dan terakhir adalah bagaimana cara mengatasi kelemahan (*weaknesses*) yang mampu membuat ancaman (*threats*) menjadi nyata atau menciptakan sebuah ancaman baru.

## **F. Penelitian Sebelumnya**

Adapun penelitian sebelumnya yang berkenaan dengan tesis ini adalah penelitian yang dilakukan Priyambodo ( 2006 ), menulis jurnal dengan judul “ Strategi Penguatan Pelabuhan Tanjung Wangi”. Pelabuhan tanjung wangi memiliki luas secara keseluruhan adalah 1.959.000.M<sup>2</sup> . Pelabuhan tanjung wangi memiliki tiga dermaga yaitu dermaga umum, dermaga khusus dan dermaga untuk kepetingan sendiri dengan bobot tampungan 33.000 gross. Semenjak adanya tragedi semburan lumpur PT.Lapindo sidoarjo, posisi dan peran pelabuhan tanjung wangi mulai diperhitungkan untuk dioptimalkan sebagai home base distribusi barang dan jasa selain pelabuhan antara tanjung perak Surabaya. Untuk mendukung kelancaran distribusi barang dan jasa maka pelabuhan tanjung wangi disusun strategi agar mampu menghandel distribusi dan bongkar muat barang dan jasa dari daerah selatan dan timur Surabaya. Untuk itu berdasarkan hasil analisis SWOT pada matriks IE posisi kekuatan dan peluang yang dimiliki dengan strategi menekan waktu bongkar muat menjadi secepat mungkin, mengantisipasi perubahan kebijakan peraturan kepelabuhanan, dan

meremajakan peralatan bongkar muat dan merevitalisasi teknologinya berada pada posisi sedang atau rata-rata yang artinya cukup bagus dan mampu menghilangkan kelemahan dan ancaman yang dimiliki.

### **G. Kerangka Konseptual**

Pada bagian ini akan diuraikan tahapan pelaksanaan penelitian dari awal berupa Identifikasi masalah, strategis pengembangan hingga kesimpulan dan saran. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari data sekunder yang dibuat instansi terkait untuk data-data pelabuhan, gudang dan peralatan bongkar muat pelabuhan, serta komoditas perdagangan. Selain data sekunder akan digunakan pula data primer, dari hasil wawancara langsung dengan pihak pelabuhan dan pedagang yang memanfaatkan pelabuhan Murhum dalam mendistribusikan barang dagangannya.

Dalam penjelasannya pelabuhan merupakan salah satu pintu gerbang masuknya komoditi perdagangan dari wilayah kepulauan sekitar pelabuhan tersebut. Pelabuhan Murhum merupakan transportasi utama dalam wilayah kota Baubau, yang dapat menghubungkan dengan wilayah lainnya. Komoditas-komoditas kebutuhan yang tidak ada di wilayah Baubau dapat dikirimkan melalui pelayaran dari wilayah lain dan kapal akan singgah dipelabuhan untuk bongkar dan memuat kembali. Pada dasarnya kebutuhan manusia adalah tidak tak terbatas oleh karena itu bongkar muat dipelabuhan akan tumbuh sesuai permintaan masyarakat. Bongkar muat yang tumbuh terus

menerus haruslah ditunjang gudang pelabuhan. Gudang pelabuhan disediakan untuk menampung barang dipelabuhan dalam jangka waktu tertentu. Jika gudang pelabuhan tidak ada atau tidak dapat mencukupi maka akan terjadi kekurangan. Untuk mengatasi masalah yang timbul maka dibutuhkan bangunan gudang baru. Seperti yang diterangkan diatas bahwa gudang terbagi atas beberapa jenis sesuai kebutuhan barang. Gudang yang dimaksudkan adalah gudang tertutup yang dapat melindungi barang dari panas dan hujan. Untuk itu dibutuhkan strategi dalam pengembangan pelabuhan Murhum dimasa yang akan datang.



**Gambar 1. Kerangka Konseptual**

## H. Definisi Operasional

1. Waktu tinggal barang adalah jangka waktu barang berada digudang pelabuhan dari saat bongkar sampai barang dimuat atau diangkut ke gudang pemiliki barang.
2. Banyak tumpukan adalah jumlah barang yang disusun dalam gudang, rata-rata pengepakan barang adalah 2 x 8 m untuk barang potongan, atau 8 x 12 m untuk barang hasil pertanian.
3. Volume ruang yang hilang adalah ruang kosong sebagai jarak tumpukan barang yang satu dengan yang lain untuk mempermudah pemindahan dan pengangkutan barang.
4. Ruang kebutuhan barang adalah luas ruangan yang terpakai untuk meletakkan barang.