

**TESIS**

**STRATEGI PENINGKATAN PERAN PELABUHAN DALAM  
MENUNJANG PENGEMBANGAN KOTA MAKASSAR**

***THE STRATEGY FOR INCREASING PORT ROLE IN  
SUPPORTING DEVELOPMENT OF MAKASSAR CITY***

**RINI**

**P022191029**



**PROGRAM STUDI  
PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN WILAYAH  
SEKOLAH PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2021**

**TESIS**

**STRATEGI PENINGKATAN PERAN PELABUHAN DALAM  
MENUNJANG PENGEMBANGAN KOTA MAKASSAR**

***THE STRATEGY FOR INCREASING PORT ROLE IN  
SUPPORTING DEVELOPMENT OF MAKASSAR CITY***

**Disusun dan diajukan oleh:**

**RINI  
P022191029**



**PROGRAM STUDI  
PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN WILAYAH  
SEKOLAH PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2021**

**LEMBAR PENGESAHAN TESIS**

**STRATEGI PENINGKATAN PERAN PELABUHAN DALAM  
MENUNJANG PENGEMBANGAN KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh

**RINI**

**P022191029**

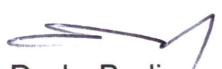
Telah di pertahankan di hadapan Panitia Ujian Yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Studi Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin

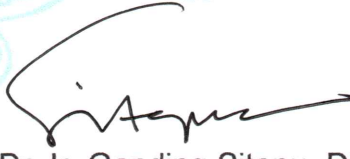
Pada tanggal 05 Februari 2021  
dan dinyatakan telah memenuhi Syarat kelulusan

Menyetujui,

Ketua

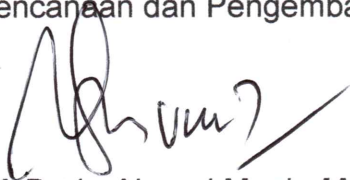
Anggota


  
Prof. Dr. Ir. Budimawan, DEA  
Nip.196201241987021002

  
Dr. Ir. Ganding Sitepu, Dipl. Ing  
Nip.196004251988111001

Ketua Program Studi.  
Perencanaan dan Pengembangan Wilayah

Dekan Sekolah Pascasarjana  
Universitas Hasanuddin

  
Prof. Dr. Ir. Ahmad Munir, M.Eng  
Nip.196207271989031003

  
Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc  
Nip.196703081990031001



## PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Saya yang bertandatangan di bawah ini,

Nama : RINI

Nomor Mahasiswa : P022191029

Program Studi : Perencanaan dan Pengembangan Wilayah

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

Makassar, 08 Februari 2021

Yang Menyatakan



RINI

## PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas selesainya laporan penelitian yang berjudul "*Strategi Peningkatan Peran Pelabuhan Dalam Menunjang Pengembangan Kota Makassar*" yang merupakan salah satu syarat untuk penyelesaian studi magister pada Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin.

Penelitian ini memberikan gambaran tentang kondisi Pelabuhan Makassar dari sudut perannya dalam menunjang pengembangan Kota Makassar dan kinerja pelabuhan. Inti utama yang menjadi pembahasan dalam penelitian ini adalah terkait strategi yang dapat dirumuskan untuk peningkatan kinerja Pelabuhan Makassar. Adanya strategi tersebut diharapkan mampu memberikan jawaban atas permasalahan terkait kinerja Pelabuhan Makassar sehingga dapat meningkatkan perannya dalam menunjang pengembangan Kota Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam proses pelaksanaan penelitian sampai dengan penyusunan laporan banyak kendala yang dihadapi. Namun, berkat berkat bantuan dari berbagai pihak akhirnya laporan penelitian ini dapat terselesaikan. Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada **Prof. Dr. Ir. Budimawan, DEA** selaku ketua komisi penasehat dan **Dr. Ir. Ganding Sitepu, Dipl. Ing** selaku anggota komisi penasehat yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama pelaksanaan penelitian dan penyusunan laporan. Selain itu penulis

juga mengucapkan terima kasih kepada para dosen penguji antara lain: **Dr. Muhammad Banda Selamat, ST., M.Si**; **Dr. Misliah, M. Str**; serta **Dr. Kurniaty, SE., M.Si** yang telah memberikan saran dan masukan demi perbaikan laporan penelitian ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada semua pihak yang telah membantu namun belum sempat disebutkan satu per satu.

Makassar, Februari 2021

**RINI**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN TESIS .....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN TESIS.....	iv
PRAKATA.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR PERSAMAAN.....	xiii
ABSTRAK.....	xiv
ABSTRACT .....	xv
BAB I .....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah .....	6
C. Tujuan Penelitian .....	7
D. Manfaat Penelitian .....	7
E. Batasan Penelitian .....	8
BAB II .....	9
TINJAUAN PUSTAKA .....	9
A. Pelabuhan.....	9
1. Peran dan Fungsi Pelabuhan .....	10
2. Tipe-Tipe Pelabuhan .....	11
3. Fasilitas dan Kegiatan Operasional Pelabuhan .....	14
4. Kinerja Pelabuhan .....	16
B. Strategi .....	25
C. Pengembangan Wilayah .....	28
D. Peran Pelabuhan dalam Pengembangan Wilayah .....	38
E. Analisis Korelasi.....	42

F.	Analisis Medan Kekuatan ( <i>Force Field Analysis</i> ).....	44
G.	Penelitian Terdahulu .....	46
H.	Kerangka Konsep Penelitian .....	53
BAB III	.....	55
METODE PENELITIAN	.....	55
A.	Pendekatan dan Jenis Penelitian .....	55
B.	Waktu dan Lokasi Penelitian .....	56
C.	Jenis dan Sumber Data.....	56
D.	Populasi dan Sampel .....	56
E.	Teknik Pengumpulan Data .....	57
F.	Teknik Analisis Data.....	60
1.	Analisis Deskriptif Kuantitatif .....	60
2.	Analisis Korelasi .....	62
3.	Analisis Medan Kekuatan ( <i>Force Field Analysis</i> ) .....	62
G.	Matriks Penelitian.....	65
BAB IV	.....	66
HASIL DAN PEMBAHASAN	.....	66
A.	Gambaran Umum Wiayah.....	66
1.	Kota Makassar .....	66
2.	Pelabuhan Makassar .....	82
B.	Pengaruh Pelabuhan Makassar Dalam Menunjang Pengembangan Kota Makassar .....	99
1.	Analisis Korelasi Arus Lalu Lintas Barang dan PDRB .....	99
2.	Analisis Korelasi Arus Lalu Lintas Barang dan Sektor-Sektor Pada PDRB .....	101
C.	Kinerja Operasional Pelabuhan Makassar.....	106
D.	Strategi Peningkatan Peran Pelabuhan Dalam Menunjang Pengembangan Kota Makassar .....	113
1.	Faktor Pendorong dan Faktor Penghambat.....	114
2.	Prioritas Perencanaan .....	115
3.	Rumusan Strategi.....	120



BAB V .....	124
KESIMPULAN DAN SARAN .....	124
A. Kesimpulan .....	124
B. Saran .....	125
DAFTAR PUSTAKA.....	126
LAMPIRAN 1 .....	130
LAMPIRAN 2 .....	133
LAMPIRAN 3 .....	134

## DAFTAR TABEL

Tabel 1. Interpretasi Terhadap Koefisien Korelasi.....	44
Tabel 2. Penelitian Terdahulu .....	46
Tabel 3. Skala Penilaian Faktor Pendorong .....	59
Tabel 4. Skala Penilaian Faktor Penghambat .....	60
Tabel 5. Standar Kinerja Operasional .....	61
Tabel 6. Matriks Penelitian.....	65
Tabel 7. Luas Daerah Menurut Kecamatan dan Persentase Terhadap Luas Kota Makassar .....	68
Tabel 8. Jumlah Penduduk Kota Makassar .....	76
Tabel 9. PDRB Kota Makassar Tahun 2015-2019 .....	77
Tabel 10. PDRB Kota Makassar Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (Juta Rupiah) Tahun 2011-2019 .....	79
Tabel 11. PDRB dan PDRB Perkapita Kota Makassar Tahun 2015 – 2019 .....	81
Tabel 12. Rencana Induk Pelabuhan PM 92 Tahun 2013 dan KM 48 Tahun 2020.....	84
Tabel 13. Fasilitas Eksisting Terminal Pelabuhan Makassar.....	90
Tabel 14. Spesifikasi Kapal Yang Bertambat di Pelabuhan Makassar ...	93
Tabel 15. Kunjungan Kapal Dalam Negeri (DN) dan Luar Negeri (LN) Tahun 2011 - 2019 di Pelabuhan Makassar .....	94
Tabel 16. Arus Barang Dalam Negeri (DN) dan Luar Negeri (LN) Tahun 2011 - 2019 di Pelabuhan Makassar.....	95
Tabel 17. Arus Penumpang di Pelabuhan Makassar Tahun 2011 - 2019	96
Tabel 18. Komoditas di Pelabuhan Makassar Tahun 2015-2019 .....	98
Tabel 19. Hasil Uji Statistik Korelasi PDRB dan Arus Lalu Lintas Barang .. .....	100
Tabel 20. Hasil Uji Statistik Korelasi Arus Lalu Lintas Barang dan Sektor- Sektor Pada PDRB .....	102

Tabel 21. Kinerja Operasional Pelabuhan Makassar Periode 2015 - 2019 .....	107
Tabel 22. Faktor Pendorong dan Faktor Penghambat Peningkatan Kinerja Pelabuhan Makassar .....	115
Tabel 23. Bobot Nilai Faktor Pendorong .....	116
Tabel 24. Bobot Nilai Faktor Penghambat .....	117
Tabel 25. Prioritas Perencanaan Peningkatan Kinerja Pelabuhan Makassar .....	119
Tabel 26. Strategi Peningkatan Peran Pelabuhan Melalui Peningkatan Kinerja Pelabuhan.....	120
Tabel 27. Faktor Pendorong dan Faktor Penghambat Peningkatan Kinerja Pelabuhan Makassar .....	135

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.	Kerangka Konsep Penelitian .....	54
Gambar 2.	Lokasi Penelitian.....	56
Gambar 3.	Diagram Alur Penelitian .....	64
Gambar 4.	Peta Kota Makassar.....	69
Gambar 5.	Peta Rencana Pola Ruang Kota Makassar .....	74
Gambar 6.	Grafik PDRB Kota Makassar Tahun 2015-2019.....	77
Gambar 7.	Kondisi Eksisting Pelabuhan Makassar.....	88
Gambar 8.	Grafik Kunjungan Kapal di Pelabuhan Makassar .....	94
Gambar 9.	Grafik Arus Barang di Pelabuhan Makassar Tahun 2011- 2019.....	95
Gambar 10.	Grafik Arus Penumpang di Pelabuhan Makassar .....	97
Gambar 11.	Grafik Komoditas di Pelabuhan Makassar Tahun 2015-2019 .....	98

## DAFTAR PERSAMAAN

Persamaan 1. Rumus Waiting Time (WT).....	21
Persamaan 2. Rumus Approach Time (AT) .....	21
Persamaan 3. Rumus Effective Time/Berthing Time (ET/BT) .....	22
Persamaan 4. Rumus Bongkar Muat Ton/Gang/Hour (T/G/H) .....	22
Persamaan 5. Rumus Bongkar Muat Ton/Hour (T/H) .....	23
Persamaan 6. Rumus Bongkar Muat Box/Crane/Hour (B/C/H) .....	23
Persamaan 7. Rumus Bongkar Muat Box/Ship/Hour (B/S/H).....	23
Persamaan 8. Rumus Berth Occupancy Ratio (BOR).....	24
Persamaan 9. Rumus Shed Occupancy Ratio (SOR) .....	24
Persamaan 10. Rumus Yard Occupancy Ratio (YOR).....	24
Persamaan 11. Rumus Korelasi .....	43

## ABSTRAK

**RINI.** *Strategi Peningkatan Peran Pelabuhan dalam Menunjang Pengembangan Kota Makassar* (dibimbing oleh **Budimawan** dan **Ganding Sitepu**).

Penelitian ini bertujuan: (1) menganalisis pengaruh Pelabuhan Makassar dalam menunjang pengembangan Kota Makassar; (2) menganalisis kinerja operasional Pelabuhan Makassar; dan (3) merumuskan strategi peningkatan peran Pelabuhan Makassar dalam menunjang pengembangan Kota Makassar.

Penelitian ini menggunakan metode analisis korelasi dan deskriptif untuk menganalisis pengaruh Pelabuhan Makassar dalam menunjang pengembangan Kota Makassar. Analisis deskriptif juga digunakan dalam menganalisis kinerja operasional Pelabuhan Makassar. Strategi peningkatan peran Pelabuhan Makassar dirumuskan dengan menggunakan *force field analysis* (analisis medan kekuatan).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum: (1) Pertumbuhan sektor-sektor dominan pada PDRB Kota Makassar seperti sektor konstruksi, perdagangan besar dan eceran reparasi mobil dan sepeda motor, serta industri pengolahan dipengaruhi oleh arus lalu lintas barang muat dalam negeri, impor, dan bongkar dalam negeri. Semakin padatnya arus lalu lintas barang di Pelabuhan Makassar mengakibatkan peningkatan sektor-sektor dominan pada PDRB Kota Makassar; (2) kinerja operasional Pelabuhan Makassar selama periode lima tahun terakhir sebagian besar berkinerja baik walaupun masih ada kriteria yang berkinerja kurang baik dan cukup baik; (3) prioritas strategi peningkatan peran Pelabuhan Makassar dalam menunjang pengembangan Kota Makassar adalah pengembangan terminal Makassar New Port (MNP) dan pengerukan kolam pelabuhan pada Terminal Hatta, Terminal Soekarno dan Terminal Hasanuddin.

**Kata Kunci:** kinerja pelabuhan, PDRB, analisis medan kekuatan, strategi

## ABSTRACT

**RINI.** *The Strategy for Increasing Port Role in Supporting Development of Makassar City (supervised by Budimawan and Ganding Sitepu)*

The research aims at (1) Analysing the effect of Makassar Port on supporting Makassar City development; (2) Analysing the operational performance of Makassar Port; (3) Formulating a strategy to increase the port role in supporting Makassar City development.

The research used the correlation analysis and descriptive methods to analyse the effect of Makassar Port on supporting Makassar City development. The descriptive analysis was also used to analyse the operational performance of Makassar Port. The strategy of the port role was formulated using the *force field analysis*.

The research result indicates that generally (1) The growth of dominant sectors in the GRDP of Makassar City, such as the construction sector, wholesale and retail trade, car and motorcycle repair, and the manufacturing industry are influenced by the flow of domestic loading, import, and unloading goods in the country. The denser flow of goods traffic at the Port of Makassar has increased in the dominant sectors in Makassar City's GRDP; (2) From the category of the operational performance assesment, Makassar Port for last five (5) years mostly has the good performance although there are some having under-performed and fairly good; (3) The strategic priority for increasing Makassar Port role in supporting Makassar City development is the development of *Makassar New Port* (MNP) terminal and the port pool dredging at Hatta Terminal, Soekarno Terminal and Hasanuddin Terminal.

**Key Words:** Port performance, GRDP, force field analysis, strategy

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

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

Transportasi memiliki peran dan fungsi yang penting dalam pembangunan. Fungsi utama transportasi adalah sebagai fasilitas penunjang dan fasilitas pendorong/pendukung. Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) disusun secara terpadu dan diwujudkan dalam tataran transportasi nasional, tataran transportasi wilayah, dan tataran transportasi lokal. Salah satu tujuan sistem transportasi nasional adalah mendukung pengembangan wilayah. Transportasi wilayah menunjang berbagai kegiatan pengembangan wilayah, dan keberhasilan pengembangan wilayah membutuhkan tersedianya fasilitas transportasi wilayah.

Transportasi berfungsi sebagai fasilitas penunjang sedangkan wilayah pengembangan merupakan wadah atau arena pembangunan wilayah (Adisasmita, 2011). Transportasi berfungsi sebagai penghubung antara daerah produksi dengan daerah pemasaran atau dapat dikatakan bahwa transportasi mendekatkan produsen dan konsumen. Transportasi laut sebagai salah satu subsektor transportasi memberi kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian nasional dan daerah serta hubungan antarwilayah maupun antarnegara.



Berdasarkan Teori *New Economic Geography* (NEG) yang menekankan kepada jarak dan ruang dimana lokasi yang memiliki keuntungan geografi akan menimbulkan aglomerasi ekonomi, yakni ketika suatu daerah memiliki keuntungan akses dan ruang maka daerah tersebut akan memiliki keunggulan dibanding daerah lain yang tidak memilikinya. Berdasarkan data BPS, aktivitas ekonomi di kota-kota pelabuhan utama yang ada di Indonesia seperti Kota Surabaya (Jawa Timur), DKI Jakarta, Kota Makassar (Sulawesi Selatan) dan Kota Medan (Sumatera Utara) lebih mendominasi dibanding kota-kota lain yang berada di Provinsi tersebut dan dapat dilihat dari pertumbuhan PDRB pada tiap-tiap Provinsi sebagaimana terdapat pada Lampiran 1.

Kota Makassar merupakan ibukota Provinsi Sulawesi Selatan, terdiri atas 15 Kecamatan dan 143 Kelurahan. Selain memiliki wilayah daratan, Kota Makassar juga memiliki satu wilayah kecamatan kepulauan. Kecamatan kepulauan ini merupakan gugusan pulau-pulau karang sebanyak 12 pulau, bagian dari gugusan pulau-pulau sangkarrang, atau disebut juga pulau-pulau pabbiring, atau lebih dikenal dengan nama Kepulauan Spermonde.

Kota Makassar terletak pada posisi strategis karena berada di persimpangan jalur lalu lintas dari arah selatan dan utara dalam propinsi di Sulawesi, dari wilayah kawasan Barat ke wilayah kawasan Timur Indonesia dan dari wilayah utara ke wilayah selatan Indonesia. Letak yang strategis ini menjadikan Kota Makassar sebagai simpul jasa

distribusi yang tentunya lebih efisien dibandingkan daerah lain. Kondisi ini menjadi kesempatan bagi Kota Makassar untuk dapat tumbuh dan berkembang tidak hanya sebagai *gateway* namun diposisikan sebagai ruang keluarga (*living room*) di Kawasan Timur Indonesia. Menurut Peraturan Pemerintah No. 13 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Kota Makassar termasuk dalam kawasan perkotaan mamminasata yang ditentukan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan termasuk dalam kawasan andalan. Kota Makassar juga termasuk kawasan perkotaan yang salah satu kegiatannya adalah sebagai simpul jaringan transportasi laut internasional.

PDRB Kota Makassar sebagai salah satu indikator pengembangan wilayah mengalami peningkatan dari tahun ke tahun dan merupakan Kota yang memiliki PDRB tertinggi di Provinsi Sulawesi Selatan menurut data dari Badan Pusat Statistik. Hal ini menunjukkan besarnya kegiatan perekonomian di Kota Makassar. Kegiatan perekonomian ini tidak dapat dipandang sebagai sebuah kegiatan tersendiri, tetapi membutuhkan input dan output barang dan jasa, sehingga kegiatan perekonomian dapat terbentuk. Perkembangan Kota Makassar terjadi di berbagai sektor seperti sektor industri, perdagangan, jasa, konstruksi dan lainnya. Perkembangan berbagai sektor di Kota Makassar tidak luput dari peran Pelabuhan sebagai simpul jasa distribusi dan pintu gerbang arus barang dan jasa baik antardaerah, propinsi maupun antarnegara. Peningkatan sektor perdagangan di Kota Makassar misalnya salah satu penunjangnya adalah

peningkatan ekspor hasil produksi maupun impor bahan baku untuk keperluan industri yang sebagian besar aktivitasnya melalui pelabuhan Makassar. Badan Pusat Statistik Kota Makassar mencatat terjadi peningkatan ekspor impor barang dan jasa tiap tahunnya.

Perkembangan yang terjadi di Kota Makassar tidak secara proporsional diikuti dengan peningkatan baik sarana maupun prasarana transportasi sehingga rasio kecukupan sarana dan prasarana transportasi menurun khususnya di Pelabuhan. Hal ini dapat menyebabkan terhambatnya distribusi barang dan jasa serta pengembangan wilayah Makassar bisa sangat terhambat.

Pelabuhan Makassar menjadi salah satu pelabuhan pintu gerbang di Indonesia. Sebagai pelabuhan pintu gerbang, Pelabuhan Makassar melayani perdagangan antarnegara, antarprovinsi serta menjadi kolektor dan distributor barang ke Kawasan Timur Indonesia karena letaknya yang strategis dan dukungan dari daerah hinterland Sulawesi Selatan. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, pelabuhan Makassar merupakan pelabuhan utama yang salah satu kegiatannya adalah melayani perdagangan internasional. Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No. UM 002/109/2/DJPL-18 tanggal 14 Desember 2018 menyebutkan bahwa Pelabuhan Makassar merupakan salah satu pelabuhan yang masuk dalam trayek tol laut, dimana tol laut merupakan salah satu solusi

penurunan disparitas harga barang yang lebih merata serta menciptakan kelancaran barang hingga ke pelosok.

Menurut data BPS, pembangunan infrastruktur khususnya transportasi pada Tahun 2019 seperti jalan tol layang pettarani dan perluasan *Makassar New Port* mendorong laju pertumbuhan di sektor konstruksi. Pembangunan *Makassar New Port* (MNP) termasuk dalam Proyek Strategis Nasional (PSN) sebagaimana tertuang dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 3 tahun 2016 tentang percepatan pelaksanaan proyek strategis nasional. *Makassar New Port (MNP)* akan diperuntukkan sebagai salah satu koridor di jalur pendulum Nusantara, pendulum Nusantara merupakan salah satu bentuk pengelolaan pelabuhan dalam terminal petikemas Indonesia ini untuk menghilangkan sektoralitas/perwilayahan yang selama ini terjadi, sehingga secara Nasional dapat menjadikan Indonesia sebagai tujuan perdagangan internasional secara langsung (*direct call*), khususnya pada wilayah Timur Indonesia.

Distribusi barang dan jasa di Pelabuhan Makassar mengalami peningkatan setiap tahunnya. Kegiatan ekspor maupun impor serta distribusi barang dan jasa di Pelabuhan Makassar setiap tahunnya yang mengalami kenaikan akan memberi dampak pada penurunan kinerja operasional pelabuhan apabila tidak diikuti dengan perbaikan sarana dan prasarana serta terbatasnya area pengembangan pelabuhan. Kondisi kinerja operasional pelabuhan yang menurun tentu saja akan berpengaruh

pada distribusi barang dan jasa antar wilayah yang selanjutnya akan berdampak pada kurang optimalnya peran pelabuhan sebagai penunjang pengembangan Kota Makassar.

Seperti telah dikemukakan sebelumnya bahwa transportasi dalam hal ini pelabuhan dan pengembangan wilayah mempunyai keterkaitan dua arah, dengan meningkatnya kinerja Pelabuhan Makassar, perdagangan interinsuler antar wilayah meningkat sehingga terjadi peningkatan investasi pembangunan dan peningkatan kegiatan ekonomi serta perdagangan yang pada akhirnya akan menunjang pengembangan Kota Makassar.

Berdasarkan uraian di atas, maka dianggap perlu dilakukan penelitian untuk merumuskan strategi peningkatan peran pelabuhan Makassar dalam menunjang pengembangan wilayah Kota Makassar.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan pada latar belakang, maka rumusan masalah yang akan diteliti dalam bentuk pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh Pelabuhan Makassar dalam menunjang pengembangan Kota Makassar?
2. Bagaimana kinerja operasional Pelabuhan Makassar?
3. Bagaimana strategi untuk meningkatkan peran pelabuhan dalam menunjang pengembangan Kota Makassar?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang disebutkan di atas, maka yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah:

1. Menganalisis pengaruh Pelabuhan Makassar dalam menunjang pengembangan Kota Makassar
2. Menganalisis kinerja operasional Pelabuhan Makassar
3. Merumuskan strategi peningkatan peran pelabuhan dalam menunjang pengembangan Kota Makassar

### **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberi kontribusi kepada penyelenggara pelabuhan dan *stakeholder* yang berkegiatan di Pelabuhan Makassar dalam meningkatkan kinerja pelabuhan, sebagai sumbangan pemikiran untuk menambah informasi, wawasan serta pengetahuan yang dapat digunakan untuk pengembangan ilmu yaitu dengan mengembangkan penelitian lebih lanjut khususnya dalam bidang kepelabuhanan yang berkaitan dengan pengembangan suatu wilayah, serta diharapkan dapat memberi informasi kepada masyarakat umum tentang aktivitas dan kinerja dari Pelabuhan Makassar.

## E. Batasan Penelitian

Ruang lingkup penelitian yang dilakukan adalah:

1. Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Makassar.
2. Penelitian menggunakan data yang berkaitan dengan arus lalu lintas barang, kapal dan penumpang, komoditas, kinerja pelabuhan, serta data perkembangan Kota Makassar.
3. Strategi peningkatan peran pelabuhan dirumuskan melalui metode *force field analysis* (FFA) terhadap faktor pendorong dan faktor penghambat kinerja pelabuhan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pelabuhan**

Pelabuhan mencakup prasarana dan sistem transportasi, yaitu suatu lingkungan kerja terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas untuk berlabuh dan bertambatnya kapal, guna terselenggaranya bongkar muat barang serta turun naiknya penumpang dari suatu moda transportasi laut (kapal) ke moda transportasi lainnya atau sebaliknya (Triatmodjo, 2010; Jinca, 2011; Suranto dalam Putra & Djalante, 2016).

Menurut Peraturan Pemerintah No. 64 tahun 2015 tentang Kepelabuhanan, kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, hierarki pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dan lokasi pelabuhan serta



keterpaduan intra-dan antarmoda serta keterpaduan dengan sektor lainnya.

## 1. Peran dan Fungsi Pelabuhan

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan memiliki peran sebagai:

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

Pelabuhan memiliki peran strategis untuk mendukung sistem transportasi karena menjadi titik simpul hubungan antardaerah/negara. Pelabuhan juga sebagai tempat peralihan intra dan antarmoda transportasi (Oblak et al., 2013)

Secara konseptual, pelabuhan memiliki tiga fungsi strategis. Pertama, sebagai *link* atau mata rantai. Maksudnya, pelabuhan merupakan salah satu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang/orang ke tempat tujuan. Kedua, sebagai *interface* (titik temu), yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua moda transportasi, misalnya transportasi laut dan transportasi darat. Ketiga, sebagai *gateway* (pintu gerbang), yaitu pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu daerah/negara.

Pelabuhan juga memiliki fungsi sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi. Menurut Berkoz & Tekba dalam (Putra & Djalante, 2016). secara sosial pelabuhan menjadi fasilitas publik tempat berlangsungnya interaksi antarpengguna (masyarakat), termasuk interaksi yang terjadi karena adanya aktivitas perekonomian. Selain berfungsi secara sosial dan ekonomi, pelabuhan juga penting dari sisi politis. Artinya, dengan peran strategisnya sebagai pusat interaksi yang mempunyai nilai ekonomi dan urat nadi dinamika sosial budaya suatu bangsa, pelabuhan mempunyai nilai politis yang sangat strategis untuk dijaga dan dipertahankan eksistensi dan kedaulatannya. Aturan-aturan pengelolaan pelabuhan yang berdaulat, transparan, aman, dan tidak diskriminatif terhadap perusahaan asing serta dilakukan secara efektif dan efisien akan meningkatkan sisi politis yang positif bagi suatu negara tempat pelabuhan itu berada.

## **2. Tipe-Tipe Pelabuhan**

Menurut Peraturan Pemerintah No. 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan, tatanan kepelabuhanan Nasional diuraikan lebih lanjut dalam pelaksanaan operasionalnya berdasarkan jenis, penyelenggaraan, klasifikasi, pengguna, kegiatan dan fungsi.

- a. Pelabuhan menurut jenisnya :
  - 1) Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
  - 2) Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.
- b. Pelabuhan menurut penyelenggaraannya :
  - 1) Penyelenggara oleh pemerintah, yang dioperasikan dan dikelola oleh UPT/Kantor pelabuhan atau pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, untuk menunjang pelayaran kapal perintis dan pelayaran rakyat, agar terjadi rangsangan dan dorongan terhadap perekonomian daerah, terbukanya isolasi pulau terpencil dan semakin kuatnya administrasi pemerintah disamping faktor-faktor sosial, politik dan pertahanan keamanan
  - 2) Penyelenggara pelabuhan umum yang dilakukan oleh pemerintah yang pelaksanaannya dilimpahkan kepada BUMN/BUP (Badan Usaha Pelabuhan) yang dalam hal ini adalah PT.Persero Pelabuhan Indonesia I, II, III, IV serta pelimpahan kepada pihak swasta atau biasa disebut pelabuhan yang diusahakan secara komersial.
- c. Pelabuhan menurut penggunaannya:
  - 1) Pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri, yang di dalamnya terdapat unsur-unsur bea cukai, imigrasi, dan karantina pelabuhan. Dalam hal ini pelabuhan yang ditetapkan pemerintah

sebagai pelabuhan ekspor, sehingga barang yang dimuat dapat langsung ke Negara tujuan ekspor.

2) Pelabuhan yang tidak terbuka untuk perdagangan luar negeri.

d. Pelabuhan menurut kegiatannya :

1) Pelabuhan angkutan laut mengakomodir kegiatan bongkar muat barang yang dilakukan oleh angkutan kapal baik lokal, regional, nasional, maupun internasional

2) Pelabuhan angkutan sungai mengakomodir angkutan kapal yang beroperasi di sungai

3) Pelabuhan angkutan penyeberangan mengakomodir angkutan kapal penyeberangan yang menghubungkan dua pelabuhan untuk menyeberangi selat, teluk dan laut yang pada umumnya dilakukan oleh kapal jenis Ro-ro

e. Pelabuhan menurut hierarkinya :

1) Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.

2) Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat

asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.

- 3) Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

### **3. Fasilitas dan Kegiatan Operasional Pelabuhan**

#### **a. Fasilitas Pelabuhan**

Menurut Peraturan Pemerintah No. 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan, fasilitas pelabuhan terdiri atas fasilitas pokok dan fasilitas penunjang baik di wilayah daratan maupun wilayah perairan. Fasilitas pokok di wilayah daratan diantaranya adalah dermaga, gudang, lapangan penumpukan, terminal penumpang, terminal peti kemas, fasilitas penampungan dan pengolahan limbah serta fasilitas lainnya. Fasilitas penunjang di wilayah daratan diantaranya kawasan perkantoran, instalasi air bersih, jaringan jalan dan kereta api, kawasan perdagangan, kawasan industri serta fasilitas lainnya. Fasilitas pokok di wilayah perairan diantaranya alur pelayaran, perairan tempat labuh, kolam pelabuhan, perairan tempat alih muat kapal serta fasilitas lainnya. Fasilitas penunjang di wilayah perairan diantaranya perairan untuk pengembangan pelabuhan

jangka panjang, perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal, perairan tempat kapal mati serta fasilitas lainnya.

b. Kegiatan Operasional Pelabuhan

Kegiatan operasional di pelabuhan dapat digolongkan ke dalam 2 kegiatan utama yaitu

1) Pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang

Pelayanan ini meliputi : penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat, penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih, penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas, penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan ro-ro, penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang, penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang dan/atau penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

2) Pelayanan jasa terkait dengan kepelabuhanan

Pelayanan ini meliputi : penyediaan fasilitas penampungan limbah, penyediaan depo peti kemas, penyediaan pergudangan, jasa pembersihan dan pemeliharaan gedung kantor, instalasi air bersih

dan listrik, pelayanan pengisian air tawar dan minyak, penyediaan perkantoran untuk kepentingan pengguna jasa pelabuhan, penyediaan fasilitas gudang pendingin; perawatan dan perbaikan kapal, pengemasan dan pelabelan, fumigasi dan pembersihan/perbaikan container, angkutan umum dari dan ke pelabuhan; tempat tunggu kendaraan bermotor, kegiatan industri tertentu, kegiatan perdagangan, kegiatan penyediaan tempat bermain dan rekreasi, jasa periklanan dan/atau perhotelan, restoran, pariwisata, pos dan telekomunikasi

#### **4. Kinerja Pelabuhan**

Menurut Bernadine dan Russel dalam (Ruky, 2013) kinerja adalah tentang hasil-hasil yang diperoleh dari fungsi-fungsi pekerjaan tertentu atau kegiatan tertentu selama kurun waktu tertentu. Kinerja merupakan suatu istilah secara umum yang digunakan untuk sebagian atau seluruh tindakan atau aktivitas dari suatu organisasi pada suatu periode dengan referensi pada sejumlah standar seperti biaya-biaya masa lalu atau yang diproyeksikan, dengan dasar efisiensi, pertanggungjawaban atau akuntabilitas manajemen dan sebagainya (Kirom, 2015). Kinerja (prestasi kerja) juga dapat didefinisikan sebagai hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggungjawab yang diberikan kepadanya (Mangkunegara, 2011). Dari beberapa definisi tersebut dapat disimpulkan

bahwa kinerja merupakan suatu kondisi yang harus diketahui dan dikonfirmasi kepada pihak tertentu untuk mengetahui tingkat pencapaian hasil suatu instansi dihubungkan dengan visi yang diemban suatu organisasi atau perusahaan serta mengetahui dampak positif dan negatif dari suatu kebijakan operasional.

Kinerja merupakan indikator dalam menentukan bagaimana usaha untuk mencapai tingkat produktivitas yang tinggi dalam suatu organisasi atau instansi. Penilaian kinerja kepada setiap organisasi merupakan suatu kegiatan yang sangat penting karena penilaian tersebut dapat digunakan sebagai ukuran keberhasilan suatu organisasi dalam kurun waktu tertentu serta dapat dijadikan input bagi perbaikan atau peningkatan kinerja suatu organisasi. Kinerja organisasi dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti efektivitas dan efisiensi, otoritas dan tanggung jawab, disiplin serta inisiatif (Prawirosentono, 2010).

Standar kinerja merupakan tingkat kinerja yang diharapkan dalam suatu organisasi dan merupakan pembandingan (benchmark) tujuan atau target tergantung pada pendekatan yang diambil. Menurut (Abdullah, 2014) Standar kinerja yang baik harus realistis, dapat diukur dan mudah dipahami dengan jelas sehingga bermanfaat baik bagi organisasi maupun para karyawan.

Menurut Lohman dalam (Abdullah, 2014), Indikator kinerja adalah suatu variabel yang digunakan untuk mengekspresikan secara kuantitatif



efektivitas dan efisiensi proses atau operasi dengan berpedoman pada target-target dan tujuan organisasi.

Kinerja pelabuhan adalah output dari tingkat keberhasilan pelayanan/penggunaan fasilitas alat-alat pelabuhan pada suatu periode (waktu) tertentu yang ditetapkan dalam ukuran satuan waktu, satuan berat, ratio perbandingan (persentase) atau satuan lainnya. Kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan (Triatmodjo, 2010). Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan tersebut dapat memberikan pelayanan efektifitas, efisiensi teknis dan efisiensi biaya. Menurut Talley dalam (Putra & Djalante, 2016), efektifitas terkait dengan seberapa baik pelabuhan menyediakan pelayanan arus barang kepada pengguna perusahaan pelayaran maupun ekspedisi. Standar kinerja pelayanan operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator terminal/pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan. Setiap pelabuhan memiliki standar kinerja operasional Pelayanan. Standar kinerja operasional pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial ditetapkan oleh penyelenggara pelabuhan dan berlaku selama satu tahun.

Kinerja pelayanan operasional pelabuhan dilakukan dengan pengukuran semua kegiatan pelabuhan agar diperoleh suatu ukuran

produk jasa yaitu kinerja operasional pelabuhan, yang meliputi aspek pelayanan, aspek produktivitas, dan aspek utilitas pelabuhan.

Indikator kinerja pelayanan yang terkait jasa pelabuhan terdiri dari:

a. Aspek Pelayanan

1) Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/WT*)

Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/WT*) merupakan jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan yang dinyatakan dalam jam.

2) Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*)

Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AP*) merupakan jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat tali ditambatan atau sebaliknya yang dinyatakan dalam jam.

3) Waktu Efektif (*Effective Time* dibanding *Berth Time/ET : BT*)

Waktu Efektif (*Effective Time/ET*) merupakan jumlah jam bagi suatu kapal yang benar-benar digunakan untuk bongkar muat selama kapal ditambatan.

*Berth Time* (BT) merupakan jumlah waktu siap operasi tambatan untuk melayani kapal.

ET/BT dinyatakan dalam persentase.

b. Aspek Produktivitas

Produktivitas kerja merupakan pelayanan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Indikator kinerja produktivitas adalah :

- 1) Kinerja bongkar muat barang non petikemas dengan indikator *General Cargo (GC)*, *Bag Cargo (BC)*, *Unitized (UN)* dinyatakan dalam (T/G/J), Curah Cair (CC) dan Curah Kering (CK) dinyatakan dalam (T/J).
- 2) Kinerja bongkar muat barang petikemas berupa B/C/H, B/S/H, dan *Receiving/Delivery*.

*Receiving/Delivery petikemas* merupakan kecepatan pelayanan penyerahan / penerimaan di terminal petikemas yang dihitung sejak alat angkut masuk hingga keluar yang dicatat di pintu masuk/keluar yang dinyatakan dalam menit.

c. Aspek Utilitas

- 1) Tingkat Penggunaan Dermaga

*Berth Occupancy Ratio (BOR)* atau Tingkat Penggunaan Dermaga adalah perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam persentase.

*Shed Occupancy Ratio (SOR)* atau Tingkat pemanfaatan Gudang adalah perbandingan yang dinyatakan dalam persentase antara jumlah pengguna ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia yang dihitung dalam satuan ton hari atau M<sup>3</sup> hari.

*Yard Occupancy Ratio* (YOR) atau Tingkat Penggunaan Lapangan Penumpukan adalah Perbandingan yang dinyatakan dalam persentase antara jumlah pemakaian ruang penumpukan petikemas dengan ruang penumpukan yang tersedia (siap operasi) yang dihitung dalam satuan ton hari atau M<sup>3</sup> hari.

2) Kesiapan Peralatan

Kesiapan peralatan merupakan perbandingan antara jumlah peralatan yang siap untuk dioperasikan dengan jumlah peralatan yang tersedia dalam periode waktu tertentu.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. HK 103/2/2/DJPL-17 tentang pedoman perhitungan kinerja pelayanan operasional pelabuhan, indikator kinerja pelayanan pelabuhan dapat dihitung dengan menggunakan persamaan sebagai berikut:

a) Aspek Pelayanan

1) *Waiting Time (WT)*

Persamaan 1. Rumus *Waiting Time (WT)*

$$WT = \text{Waktu Pelayanan} - \text{Waktu Penetapan Pelayanan Masuk} \quad (1)$$

2) *Approach Time (AT)*

Persamaan 2. Rumus *Approach Time (AT)*

$$AT = (\text{Kapal mulai bergerak sampai dengan ikat tali}) \\ + (\text{lepas tali sampai dengan pandu turun}) \quad (2)$$

3) *Effective Time/Berthing Time (ET/BT)*

Persamaan 3. Rumus Effective Time/Berthing Time (ET/BT)

$$\frac{ET}{BT} = \frac{\text{Effective Time}}{\text{Berthing Time}} \times 100\% \quad (3)$$

Dimana :

ET = Jumlah jam yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

ET = *Berth Working Time (BWT) – Idle Time (IT)*

BWT = Jumlah jam kerja bongkar muat yang tersedia (direncanakan) selama kapal berada di tambatan

IT = Jumlah jam bagi satu kapal yang tidak terpakai selama waktu kerja bongkar muat di tambatan, tetapi tidak termasuk jam istirahat

BT = Jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama diikat di dermaga sampai tali terakhir dilepaskan dari dermaga

BT = *Berth Working Time (BWT) + Not Operation Time (NOT)*

NOT = Jumlah jam yang direncanakan untuk tidak melaksanakan kegiatan selama kapal berada di tambatan, termasuk waktu istirahat dan pada saat kapal akan berangkat dari tambatan

## b) Aspek Produktivitas

## 1) Kinerja bongkar muat barang non Petikemas

Persamaan 4. Rumus Bongkar Muat Ton/Gang/Hour (T/G/H)

$$T/G/H = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar /muat (Ton)}}{\text{Jumlah jam efektif (ET) x Jumlah Gang kerja}} \quad (4)$$

Dimana :

ET = Jumlah jam yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

Persamaan 5. Rumus Bongkar Muat Ton/Hour (T/H)

$$T/H = \frac{\text{Jumlah barang yang dibongkar/muat (Ton)}}{\text{Jumlah jam efektif (ET)}} \quad (5)$$

Dimana :

ET = Jumlah jam yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

2) Kinerja bongkar muat barang Petikemas

Persamaan 6. Rumus Bongkar Muat Box/Crane/Hour (B/C/H)

$$B/C/H = \frac{\text{Jumlah Petikemas yang dibongkar/muat (Box)}}{\text{Jumlah jam efektif (ET) x Jumlah Crane}} \quad (6)$$

Dimana :

ET = Jumlah jam yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

Persamaan 7. Rumus Bongkar Muat Box/Ship/Hour (B/S/H)

$$B/S/H = \frac{\text{Jumlah Petikemas yang dibongkar/muat (Box)}}{\text{Waktu Tambat (BT)}} \quad (7)$$

Dimana :

BT = Jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama diikat di dermaga sampai tali terakhir dilepaskan dari dermaga

## c) Aspek Utilitas

## 1) Tingkat Penggunaan Dermaga

Persamaan 8. Rumus *Berth Occupancy Ratio* (BOR)

$$BOR = \frac{(n \text{ Call} \times (x \text{ LOA} + 5)) \times (n \text{ BT})}{\text{Panjang Dermaga} \times \text{Waktu tersedia dalam satu periode}} \quad (8)$$

Dimana :

BT = Jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama diikat di dermaga sampai tali terakhir dilepaskan dari dermaga

n Call = Jumlah Call

x = Rata-rata

n BT = Rata-rata waktu bertambat

Persamaan 9. Rumus *Shed Occupancy Ratio* (SOR)

$$SOR = \frac{\sum \text{Ton}/M^3 \text{Barang} \times \text{Rata - rata lama penumpukan}}{\text{Kapasitas efektif penumpukan (Ton}/M^3) \times \text{Periode}} \times 100\% \quad (9)$$

Persamaan 10. Rumus *Yard Occupancy Ratio* (YOR)

$$SOR = \frac{\sum \text{Ton}/M^3 / \text{Teus} \times \text{Rata - rata lama penumpukan}}{\text{Kap. efektif LP Ton}/M^3 / \text{Teus} \times \text{Periode}} \times 100\% \quad (10)$$

Dimana :

LP = Lapangan penumpukan

## B. Strategi

Menurut (David, 2011) strategi diartikan sebagai tindakan-tindakan potensial yang dibuat untuk mencapai tujuan jangka panjang. Secara umum strategi adalah proses penentuan rencana pemimpin puncak berfokus pada tujuan jangka panjang organisasi, disertai penyusunan cara/upaya bagaimana agar tujuan dapat dicapai. Secara khusus strategi adalah tindakan yang bersifat terus menerus, mengalami peningkatan dan dilakukan sesuai sudut pandang tentang apa yang diinginkan dan diharapkan oleh konsumen dimasa depan (Sedarmayanti, 2014). Menurut Chandler dalam (Handayani, 2019) definisi strategi adalah penentuan tujuan jangka panjang serta penerapan tindakan yang diperlukan untuk melaksanakan tujuan tersebut. Dari beberapa definisi tersebut strategi adalah suatu rencana yang cermat mengenai suatu kegiatan atau alat yang digunakan oleh perusahaan agar dapat memprioritaskan fungsi sumber daya yang dimiliki untuk mencapai tujuan jangka panjang yang telah dirumuskan oleh perusahaan.

Menurut (Solihin, 2011) strategi yang dibuat oleh perusahaan dapat dibedakan kedalam tiga kelompok yaitu:

1. *Corporate Strategy* menunjukkan arah keseluruhan strategi perusahaan dalam arti apakah perusahaan akan memilih strategi pertumbuhan, strategi stabilitas, atau strategi pengurangan usaha serta bagaimana pilihan strategi tersebut disesuaikan dengan



pengelolaan berbagai bidang usaha dan yang terdapat di dalam perusahaan.

2. *Bussines strategy* merupakan strategi yang dibuat pada level bussines unit, divisi atau product-level dan strateginya lebih dikenakan untuk meningkatkan posisi bersaing produk atau jasa perusahaan didalam suatu industri atau segmen pasar tertentu.
3. *Functional strategy* merupakan strategi yang dibuat oleh masing-masing fungsi organisasi perusahaan dengan tujuan menciptakan kompetensi yang lebih baik dibandingkan pesaing sehingga akan meningkatkan keunggulan bersaing.

Secara garis besar strategi melalui tiga tahapan dalam prosesnya yaitu (David, 2011) :

1. Perumusan Strategi

Langkah pertama yang perlu dilakukan adalah merumuskan strategi yang akan dilakukan. Sudah termasuk di dalamnya adalah pengembangan tujuan, mengenai peluang dan ancaman eksternal,menetapkan kekuatan kelemahan secara internal, menetapkan suatu objektivitas, menghasilkan strategi alternatif, dan memilih strategi untuk dilaksanakan. Dalam perumusan strategi juga ditentukan suatu sikap untuk memutuskan, memperluas, menghindari atau melakukan suatu keputusan dalam proses kegiatan.

## 2. Implementasi Strategi

Setelah kita merumuskan dan memilih strategi yang telah ditetapkan, maka langkah berikutnya adalah melaksanakan strategi yang ditetapkan tersebut. Dalam tahap pelaksanaan strategi yang telah dipilih sangat membutuhkan komitmen dan kerja sama dari seluruh unit, tingkat, dan anggota organisasi.

## 3. Evaluasi Strategi

Tahap akhir dari strategi ini adalah evaluasi strategi. Hal ini diperlukan karena keberhasilan yang telah dicapai dapat diukur kembali untuk menetapkan tujuan berikutnya. Evaluasi menjadi tolak ukur untuk strategi yang akan dilaksanakan kembali oleh suatu organisasi dan evaluasi sangat diperlukan untuk memastikan sasaran yang dinyatakan telah dicapai. Ada tiga macam kegiatan mendasar untuk mengevaluasi strategi, yaitu:

- a. Meninjau faktor-faktor eksternal dan internal yang menjadi dasar strategi. Adanya perubahan yang akan menjadi satu hambatan dalam pencapaian tujuan, begitu pula dengan faktor internal yang diantaranya strategi tidak efektif atau hasil implementasi yang buruk dapat berakibat buruk pula bagi hasil yang akan dicapai.
- b. Mengukur prestasi (membandingkan hasil yang diharapkan dengan kenyataan). Prosesnya dapat dilakukan dengan mempelajari menurut rencana, mengevaluasi prestasi individu dan melihat kemajuan yang dibuat kearah pencapaian sasaran yang

dihasilkan. Kriteria untuk mengevaluasi strategi harus dapat diukur dan mudah dibuktikan. Kriteria yang meramalkan hasil lebih penting dari pada kriteria yang mengungkapkan apa yang terjadi.

- c. Mengambil tindakan korektif untuk memastikan bahwa prestasi sesuai dengan rencana. Dalam hal ini tidak harus berarti bahwa strategi yang ada harus ditinggalkan atau harus merumuskan strategi yang baru. Tindakan korektif diperlukan bila tindakan atau hasil tidak sesuai dengan yang dibayangkan semula atau pencapaian tidak sesuai yang diharapkan.

### **C. Pengembangan Wilayah**

Menurut Undang – Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional.

Wilayah didefinisikan juga sebagai suatu permukaan yang luas, dihuni oleh manusia yang melakukan interaksi aktivitas dengan sumberdaya alam, modal, teknologi, kelembagaan, dan sumberdaya pembangunan lainnya untuk mendapatkan kesejahteraan ekonomi dan sosial bagi masyarakat (Adisasmita, 2011).

Menurut (Pontoh & Kustiwan, 2009), wilayah dibagi menjadi empat jenis yaitu :

1. Wilayah homogen adalah wilayah yang dipandang dari satu aspek/kriteria yang mempunyai sifat-sifat yang relatif sama
2. Wilayah nodal adalah wilayah yang secara fungsional mempunyai ketergantungan antara pusat (inti) dan wilayah belakangnya (hinterland). Tingkat ketergantungan ini dapat dilihat dari arus penduduk, faktor produksi, barang dan jasa, ataupun komunikasi dan transportasi
3. Wilayah administratif adalah wilayah yang batas-batasnya ditentukan berdasarkan kepentingan administrasi pemerintahan atau politik, seperti provinsi, kabupaten, kecamatan, desa/kelurahan
4. Wilayah perencanaan adalah wilayah yang batasannya didasarkan secara fungsional dalam kaitannya dengan maksud perencanaan.

Beberapa teori – teori lokasi dan pengembangan wilayah diantaranya (Adisasmita, 2011) :

1. Teori lokasi Von Thunen

Teori ini dikemukakan oleh Johan Heinrich Von Thunen tahun 1826. Membahas sewa lahan pertanian pada lokasi yang berbeda-beda jaraknya dari pusat kota. Lahan yang berada di dekat pusat kota akan lebih mahal di bandingkan lahan yang jauh dari pusat kota karena jarak yang makin jauh dari pusat kota/kegiatan, akan meningkatkan biaya transportasi. Model Teori Lokasi Pertanian Von Thunen membandingkan hubungan antara biaya produksi, harga pasar dan biaya transportasi

## 2. Teori lokasi industri

Teori ini dikemukakan oleh Alfred Weber tahun 1909. Memperhitungkan beberapa faktor spasial (mengenai ruang/tempat) untuk menemukan lokasi yang optimal dan biaya yang minimal untuk pembangunan pabrik. Mengelaborasi pemilihan lokasi optimum dan aglomerasi industri

## 3. Teori tempat sentral

Teori ini dikemukakan oleh Walter Christaller tahun 1933. Tempat sentral diasumsikan sebagai tempat yang memberikan peluang kepada manusia yang jumlahnya maksimum untuk berpartisipasi dalam kegiatan pelayanan maupun sebagai pihak yang dilayani. Tempat sentral itu digambarkan sebagai titik-titik simpul dari suatu bentuk geometrik heksagonal yang memiliki kawasan pengaruh yang luas terhadap tempat-tempat di sekitarnya. Tempat sentral itu dinamakan kota. Suatu kota berkembang sebagai akibat dari fungsinya dalam menyediakan barang dan jasa untuk daerah sekitarnya.

## 4. Teori kutub pertumbuhan

Teori ini dikemukakan oleh Francois Perroux tahun 1955. Munculnya pusat pertumbuhan yang berfungsi sebagai penggerak utama (*prime mover*) pertumbuhan karena memiliki industri pendorong (*propulsive industry*)

#### 5. Teori simpul jasa distribusi

Teori ini dikemukakan oleh Poernomosidi Hadjisarosa tahun 1980. Berkembangnya wilayah ditandai oleh terjadinya Pertumbuhan atau perkembangan sebagai akibat berlangsungnya berbagai kegiatan usaha baik sektor Pemerintah maupun sektor Swasta, yang pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan pemenuhan kebutuhan. Berlangsungnya kegiatan usaha tersebut ditunjang dari segi modal. Dalam teori ini dibedakan antara wilayah administratif dan wilayah pengembangan. Secara administratif, seluruh wilayah terbagi habis tetapi tidak berarti seluruh wilayah administrasi otomatis tercakup dalam Wilayah pengembangan, dalam kenyataannya beberapa bagian wilayah administrasi tidak terjangkau oleh pelayanan jasa distribusi disebabkan hambatan-hambatan geografis atau karena belum tersedianya prasarana perhubungan. Arus barang didukung langsung oleh jasa perdagangan, jasa pengangkutan serta distribusi. Bahan mentah diangkut dari daerah penghasil ke lokasi pabrik dan selanjutnya barang hasil diangkut dari produsen ke konsumen. Jasa distribusi merupakan kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan manusia dan pembangunan secara fisik. Kriteria untuk menyatakan tingkat pertumbuhan di daerah adalah tingkat kemudahan bagi masyarakat untuk mendapatkan kebutuhan-kebutuhannya, baik kebutuhan hidup maupun kebutuhan melakukan kegiatan usaha. Adapun bentuk kemudahannya berupa kemudahan-kemudahan jasa

distribusi. Sedangkan kota-kota yang merupakan pusat kegiatan usaha distribusi disebut simpul jasa distribusi atau disingkat dengan simpul. Kota-kota sebagai simpul jasa distribusi besar berinteraksi dengan simpul kecil dan daerah belakang dalam wilayah pengaruhnya. Tingkat interaksi dilihat atas dasar tingkat kepadatan arus barang. Semakin kuat karakter simpul berarti jangkauan wilayah pengaruhnya semakin luas dan jauh. Hirarki setiap simpul ditentukan oleh kedudukannya dalam hubungan fungsional antar simpul berdasarkan mekanisme arus distribusi barang. Fungsi primer simpul adalah sebagai pusat pelayanan jasa distribusi bagi wilayah pengembangan (eksternal), sementara fungsi sekunder adalah bagi kehidupan masyarakat di dalam simpul (internal). Antara simpul-simpul dari tingkatan distribusi sama maupun berbeda terdapat keterhubungan dan ketergantungan. Konsep simpul jasa distribusi berupaya memformulasikan struktur pengembangan wilayah secara nasional melalui penyebaran orientasi, tingkat perkembangan serta interaksi antara satuan-satuan wilayah pengembangan melalui simpul-simpulnya.

Pengembangan wilayah adalah upaya untuk memacu perkembangan sosial ekonomi, mengurangi kesenjangan antar wilayah dan menjaga kelestarian lingkungan hidup pada suatu wilayah. Pengembangan wilayah sangat diperlukan karena kondisi sosial ekonomi, budaya dan geografis yang berbeda antara satu wilayah dengan wilayah

lainnya. Pada umumnya pengembangan wilayah mengacu pada perubahan produktivitas wilayah, yang diukur dengan peningkatan populasi penduduk, kesempatan kerja, tingkat pendapatan, dan nilai tambah industri pengolahan. Selain definisi ekonomi, pengembangan wilayah mengacu pada pengembangan sosial, berupa aktivitas kesehatan, pendidikan, kualitas lingkungan, kesejahteraan dan lainnya. Pengembangan wilayah lebih menekankan pada adanya perbaikan wilayah secara bertahap dari kondisi yang kurang berkembang menjadi berkembang.

Menurut *Friedman & Allonso* dalam (Dewi et al., 2014), pengembangan wilayah sangat dipengaruhi oleh komponen - komponen tertentu seperti :

1. Sumber daya lokal. Merupakan kekuatan alam yang dimiliki wilayah tersebut seperti lahan pertanian, hutan, bahan galian, tambang dan sebagainya. Sumber daya lokal harus dikembangkan untuk dapat meningkatkan daya saing wilayah tersebut.
2. Pasar. Merupakan tempat memasarkan produk yang dihasilkan suatu wilayah sehingga wilayah dapat berkembang.
3. Tenaga kerja. Tenaga kerja berperan dalam pengembangan wilayah sebagai pengolah sumber daya yang ada.
4. Investasi. Semua kegiatan dalam pengembangan wilayah tidak terlepas dari adanya investasi modal. Investasi akan masuk ke dalam suatu wilayah yang memiliki kondisi kondusif bagi penanaman modal.



5. Kemampuan pemerintah. Pemerintah merupakan elemen pengarah pengembangan wilayah. Pemerintah yang berkapasitas akan dapat mewujudkan pengembangan wilayah yang efisien karena sifatnya sebagai katalisator pembangunan.
6. Transportasi dan Komunikasi. Transportasi dan komunikasi berperan sebagai media pendukung yang menghubungkan wilayah satu dengan wilayah lainnya. Interaksi antara wilayah seperti aliran barang, jasa dan informasi akan sangat berpengaruh bagi tumbuh kembangnya suatu wilayah.
7. Teknologi. Kemampuan teknologi berpengaruh terhadap pemanfaatan sumber daya wilayah melalui peningkatan output produksi dan keefektifan kinerja sektor-sektor perekonomian wilayah.

Dalam pengembangan wilayah terdapat tiga unsur fundamental yaitu adanya pusat, wilayah pengaruh atau wilayah pelayanan dan tersedianya jaringan transportasi (Adisasmita, 2011). Klasifikasi wilayah atau kawasan sebagai konsep sangat diperlukan, bukan hanya dalam pembangunan ekonomi tetapi juga diperlukan dalam pembangunan sosial, pembangunan administrasi pemerintahan dan pertahanan keamanan. Dalam pengembangan wilayah dikenal Wilayah Pembangunan Utama (WPU), Satuan Wilayah Pengembangan (SWP), Wilayah Pengembangan (WP), wilayah cepat berkembang, wilayah terisolasi, wilayah terpencil, wilayah tertinggal, wilayah perbatasan, wilayah gugus pulau, wilayah agropolitas dan metropolitan.

Keterhubungan antar wilayah diartikan adanya keterhubungan antara dua wilayah atau lebih biasanya menunjukkan hubungan dua arah atau timbal balik antara wilayah yang satu dengan wilayah yang lain (Adisasmita, 2011). Keterhubungan ini terjadi karena adanya saling membutuhkan dan melengkapi antar wilayah sehingga mewujudkan interaksi antar wilayah. Kegiatan yg dimaksud adalah arus barang dan manusia. Kegiatan arus barang antar wilayah merupakan gejala ekonomi yang paling menonjol. Kegiatan arus barang antar wilayah dilakukan melalui pusat-pusatnya seperti ibukota provinsi, kabupaten dan kecamatan. Pusat-pusat tersebut merupakan pusat kegiatan produksi dan perdagangan serta transportasi tingkat nasional (PKN), pusat kegiatan tingkat wilayah (PKW), dan pusat-pusat kegiatan lokal (PKL) yang tersusun secara hirarkis dalam suatu satuan wilayah pengembangan (SWP).

Menurut (Pontoh & Kustiwan, 2009), kota didefinisikan sebagai tempat dengan konsentrasi penduduk lebih padat dari wilayah sekitarnya karena terjadi pemusatan kegiatan fungsional yang berkaitan dengan kegiatan atau aktivitas penduduknya. Sedangkan (Adisasmita, 2018) mendefinisikan kota sebagai suatu permukaan wilayah dimana terdapat konsentrasi penduduk dengan berbagai jenis kegiatan ekonomi, sosial budaya dan administrasi pemerintahan.

Ciri atau sifat esensial dari suatu kota adalah konsentrasi basis kegiatan ekonomi, sosial, dan politik penduduk pada tata ruang

(Adisasmita, 2018). Aktivitas ekonomi seringkali menjadi basis perkembangan suatu kota. Menurut (Pontoh & Kustiwan, 2009) faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan kota dalam lingkup wilayah dijelaskan dalam teori perkembangan ekonomi kota diantaranya:

1. Teori basis ekonomi (*Economic Base Theory*)

Dalam teori basis ekonomi, dua konsep yang penting dan besar pengaruhnya terhadap perkembangan kota adalah *economic of scale* dan *urbanization economies*. *Economics of scale* adalah keuntungan karena dapat memproduksi secara berspesialisasi sehingga produksi lebih besar dan biaya per unitnya lebih efisien. *Urbanization economies* adalah konsep yang memungkinkan industri-industri terkonsentrasi di kawasan perkotaan karena di kawasan perkotaan jumlah penduduk yang besar merupakan pasar sekaligus sumber dari tenaga kerja bagi industri.

2. Teori kutub pertumbuhan (*Growth Pole Theory*).

Konsep yang ada dalam teori ini meliputi industri sebagai pemicu perkembangan (*Propulsive Industry*), proses yang memungkinkan akumulasi perkembangan (*Circular and Cumulative Causation*) dan ketimpangan dapat diatasi oleh *trickling down process* dan *spread effect (Multiplier Effect)*.

Tidak semua kota dapat dikategorikan sebagai pusat pertumbuhan, karena pusat pertumbuhan harus memiliki empat ciri yaitu adanya hubungan internal antara berbagai macam kegiatan yang memiliki nilai

ekonomi, adanya unsur pengganda (*multiplier effect*), adanya konsentrasi geografis, dan bersifat mendorong pertumbuhan wilayah belakangnya (Tarigan, 2015).

Dalam Undang – Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, juga dikembangkan konsep kawasan. Kawasan adalah wilayah yang memiliki fungsi utama lindung atau budi daya. Kawasan andalan adalah bagian dari kawasan budi daya, baik di ruang darat maupun ruang laut yang pengembangannya diarahkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi bagi kawasan tersebut dan kawasan di sekitarnya. Kawasan perkotaan adalah permukiman yang meliputi kota induk dan daerah pengaruh di luar batas administrasinya yang berupa daerah pinggiran sekitarnya/kawasan suburban (Pontoh & Kustiwan, 2009). Pusat Kegiatan Nasional yang disebut PKN merupakan kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala internasional, nasional, atau beberapa provinsi.

Menurut (Syam, 2013) secara teoretik, pertumbuhan suatu wilayah kawasan ditentukan oleh peluang pertumbuhan ekonomi serta respon untuk memanfaatkan peluang ekonomi tersebut. Peluang ekonomi dicerminkan oleh potensi dan kondisi sumber daya alam, manusia dan ditunjang oleh tersedianya fasilitas dasar (sarana dan prasarana) dan fasilitas pelayanan lainnya. Faktor-faktor dinamis pertumbuhan kawasan yaitu kegiatan produksi (menurut sektor/lapangan kerja, pertanian, industri pertambangan, transportasi), penduduk (tingkat pertumbuhan, struktur

penduduk, urbanisasi, arus penduduk masuk dan keluar), peranan pusat pelayanan (besaran, fungsi, kedudukan dalam sistem pusat, tingkat ketersediaan fasilitas dasar dan fasilitas pembangunan), dan kecenderungan pembangunan masa depan (kebijaksanaan pemerintah). Adapun indikator pertumbuhannya seperti PDRB/per kapita, tingkat pertumbuhan sektor unggulan, kontribusi sektor unggulan terhadap PDRB investasi pemerintah, jumlah penduduk, pertumbuhan jumlah perusahaan dan rencana pembangunan proyek-proyek pemerintah dan swasta.

#### **D. Peran Pelabuhan dalam Pengembangan Wilayah**

Pelabuhan dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan kegiatan ekonomi, perdagangan, dan industri dari wilayah pengaruhnya. Namun pelabuhan tidak menciptakan kegiatan tersebut, melainkan hanya melayani tumbuh dan berkembangnya kegiatan tersebut. Menurut Bryan dkk dalam (Mandasari, Kusumastanto, & Mulyati, 2017), peran pelabuhan terhadap pembangunan ekonomi semakin besar seiring dengan semakin pentingnya pelabuhan dalam aktivitas logistik, khususnya transportasi intermoda atau multimoda. Secara prinsip hubungan kegiatan pembangunan oleh manusia di laut tidak dapat dipisahkan dengan di pantai bahkan di darat seluruhnya. Dalam konteks ekonomi keruangan antara laut dan pantai bahkan kota – kota pantai secara ekonomi menyatu, bahkan bagi sektor pelabuhan akan tergantung tidak hanya kepada wilayah atau ruang kelautan sebagai wahana transportasi saja,

namun tergantung pula dengan sistem kota – kota dan region yang mendukungnya, karena fungsi pelabuhan tergantung kepada produk – produk yang akan diekspor dan diimpor maupun manusia yang akan melakukan perjalanan dari dan menuju suatu wilayah.

Menurut Richardson dan Heidelberg dalam (Mandasari et al., 2017), pelabuhan dapat mendukung perekonomian tingkat lokal dan nasional, mendorong pengembangan industri, menyediakan lapangan pekerjaan baik secara langsung maupun tidak langsung kepada penduduk lokal serta menghasilkan pendapatan bagi pemerintah daerah. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang). Sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut, fungsi pelabuhan adalah tempat pertemuan (*interface*) dua moda angkutan atau lebih serta interface berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang yang diangkut dengan kapal akan dibongkar dan dipindahkan ke moda lain seperti moda darat (truk atau kereta api). Sebaliknya barang yang diangkut dengan truk atau kereta api ke pelabuhan bongkar akan dimuat lagi ke kapal. Oleh sebab itu berbagai kepentingan saling bertemu di pelabuhan seperti perbankan, perusahaan pelayaran, bea cukai, imigrasi, karantina, syahbandar dan pusat kegiatan lainnya.

Menurut Damapolii dalam (Putra & Djalante, 2016), wilayah akan berkembang jika ada kegiatan perdagangan interinsuler 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.

Dalam teori pertumbuhan wilayah *resource endowment* (sumberdaya alam), menyatakan bahwa wilayah/daerah yang maju atau makmur apabila memiliki sumberdaya alam yang potensial. Sumberdaya alam tersebut diangkut ke daerah konsumsi (pasar) akan membutuhkan pelayanan transportasi. Transportasi mendekatkan produsen ke konsumen. Demikian juga dalam teori basis ekspor (*export base*), pertumbuhan ekonomi wilayah bergantung pada permintaan wilayah lain terhadap komoditas ekspor yang dihasilkan oleh suatu wilayah. Untuk mengangkut komoditas ekspor dari suatu wilayah ke wilayah lain diperlukan fasilitas transportasi (Adisasmita, 2011). Transportasi dalam hal ini adalah pelabuhan. Pelabuhan memiliki peran yang sangat penting dan menunjang interaksi perdagangan antar wilayah.

Teori simpul jasa distribusi yang menggunakan pendekatan arus barang menekankan pada peranan simpul (pusat) dan jasa distribusi. Jasa distribusi adalah sektor tersier (pemasaran), yang memberikan pelayanan perdagangan dan transportasi kepada hasil produksi sektor primer (pertanian) dan sektor sekunder (industri) yang didistribusikan ke berbagai pasar (konsumen) yang tersebar. Jasa distribusi (sektor tersier)

memiliki peranan yang penting dan kontribusi yang besar dalam perekonomian dan perdagangan global (Adisasmita, 2011). Hasil penelitian (Yudhistira & Sofiyandi, 2018) menunjukkan bahwa pelabuhan di Indonesia memberikan dampak positif terhadap peningkatan PDB per kapita, produktivitas tenaga kerja, serta mengurangi tingkat kemiskinan dan kesenjangan kemiskinan terutama untuk wilayah yang dekat dengan pelabuhan.

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan salah satu indikator pengembangan wilayah. Pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat diukur dengan melihat laju pertumbuhan PDRB atas dasar harga berlaku. PDRB adalah jumlah nilai produksi barang dan jasa yang dihasilkan di suatu wilayah atau daerah dalam jangka waktu tertentu biasanya satu tahun. Terdapat 2 (dua) jenis penilaian produk domestik regional bruto (PDRB) dibedakan dalam dua jenis penilaian yaitu atas dasar harga berlaku dan atas dasar harga konstan. Penyajian PDRB atas dasar harga konstan mengalami perubahan mendasar sebagai konsekuensi logis berubahnya tahun dasar yang digunakan. PDRB atas dasar harga berlaku adalah jumlah nilai barang dan jasa (komoditi) atau pendapatan, atau pengeluaran yang dinilai sesuai dengan harga yang berlaku pada tahun yang bersangkutan. PDRB atas dasar harga konstan adalah nilai barang dan jasa (komoditi), pendapatan, atau pengeluaran yang dinilai sesuai dengan harga tetap (konstan) tahun 2010.



Perhitungan PDRB telah menjadi bagian yang sangat penting dalam makro ekonomi, khususnya tentang analisis perekonomian suatu wilayah. Hasil perhitungan PDRB ini memberikan kerangka dasar yang digunakan untuk mengukur aktivitas ekonomi yang terjadi dan berlangsung dalam suatu kegiatan perekonomian. Angka-angka PDRB tersebut sebagai indikator ekonomi makro dan juga sebagai landasan evaluasi kinerja perekonomian, dan penyusunan berbagai kebijakan. Indikator ekonomi ini juga memberikan gambaran aliran seluruh nilai tambah barang dan jasa yang dihasilkan dan seluruh faktor-faktor produksi yang digunakan oleh perekonomian untuk menghasilkan nilai tambah barang dan jasa (Rakhman et al., 2020).

### **E. Analisis Korelasi**

Korelasi adalah istilah statistik yang menyatakan derajat hubungan linear antara dua variabel atau lebih, yang ditemukan oleh Karl Pearson pada awal 1900 terkenal dengan sebutan Korelasi *Pearson Product Moment* (PPM) sering disingkat korelasi.

Analisis korelasi dapat didefinisikan sebagai metode statistika yang digunakan untuk mengukur keeratan hubungan antara dua variabel. Kata variabel sendiri dapat diartikan sebagai karakteristik dari objek yang diteliti. Pada analisis korelasi peneliti mengukur keeratan hubungan antara dua variabel saja tanpa memperhatikan variabel yang dipengaruhi atau variabel yang mempengaruhi dan berapa besar pengaruh suatu variable

terhadap variabel yang lain. Dari analisis korelasi yang dilakukan didapatkan suatu nilai yang disebut sebagai koefisien korelasi (Sarwono, 2015).

Persamaan 11. Rumus Korelasi

$$r = \frac{n\sum X_i Y - (\sum X_i)(\sum Y)}{[\sqrt{n\sum X_i^2(\sum X)^2}][\sqrt{n\sum Y^2(\sum Y)^2}]} \quad (11)$$

Dimana :

$r$  = Koefisien Korelasi

$X_i$  = Variabel Bebas

$Y$  = Variabel Terikat

$n$  = Banyak Data

Koefisien korelasi bisa bernilai positif atau negatif dan nilai koefisien korelasi berkisar antara 0 sampai dengan 1. Korelasi negatif adalah korelasi antara dua variabel atau lebih yang berjalan dengan arah yang berlawanan, bertentangan atau sebaliknya. Korelasi negatif terjadi jika antara dua variabel atau lebih berjalan berlawanan yang berarti jika variabel X mengalami kenaikan maka variabel Y mengalami penurunan atau sebaliknya. Sebaliknya koefisien korelasi bernilai positif menunjukkan bahwa antara dua variabel searah yang berarti jika variabel X mengalami kenaikan maka variabel Y juga akan mengalami kenaikan. Interpretasi terhadap koefisien korelasi ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Interpretasi Terhadap Koefisien Korelasi

<i>r</i>	Interpretasi
0	Tidak Ada Korelasi
0 – 0,25	Korelasi Sangat Lemah
0,26 – 0,5	Korelasi Cukup Kuat
0,51 – 0,75	Korelasi kuat
0,76 – 0,99	Korelasi Sangat Kuat
1	Korelasi Sempurna

Sumber : Sarwono 2015

#### F. Analisis Medan Kekuatan (*Force Field Analysis*)

Analisis medan daya (*force field analysis*), dikembangkan oleh Kurt Lewin (1951) dan secara luas digunakan untuk menginformasikan pengambilan keputusan, terutama dalam perencanaan dan pelaksanaan program manajemen perubahan dalam organisasi (Adhanita, 2013).

Analisis medan daya merupakan suatu alat analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi berbagai kendala dalam mencapai suatu sasaran dalam perubahan dan mengidentifikasikan berbagai sebab yang mungkin serta pemecahan dari suatu masalah. Sasaran utama *Force Field Analysis* dalam upaya mempengaruhi kebijakan adalah menemukan cara untuk mengurangi kekuatan penghambat sekaligus mencari peluang untuk mendapat keuntungan dari kekuatan pendorong.

Menurut (Sianipar & Entang, 2008), strategi yang paling efektif adalah menghilangkan atau meminimalisasi hambatan kunci dan optimalisasi atau mobilisasi pendorong kunci ke arah kinerja yang akan

dicapai. Pendekatan demikian merupakan strategi fokus, artinya kekuatan kunci yang dipilih difokuskan ke arah pengembangan yang telah ditetapkan.

Tahapan-tahapan dalam melakukan analisis FFA adalah sebagai berikut (Adhanita, 2013):

1. Tentukan target yang akan diubah;
2. List semua faktor pendorong yang mendorong terjadinya perubahan tersebut (di bagian kanan);
3. List semua faktor penghambat yang menghambat terjadinya perubahan tersebut (di bagian kiri); yang menunjukkan seberapa besar kekuatannya pada target;
4. Beri nilai pada setiap faktor tersebut yang menunjukkan seberapa besar kekuatannya pada target;
5. Analisa sejauh mana kita mampu berbuat sesuatu untuk mempengaruhi/merubah faktor-faktor tersebut, dan beri nilai yang menunjukkan seberapa besar kemampuan kita untuk merubah faktor-faktor tersebut.

### G. Penelitian Terdahulu

Tabel 2. Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti (Tahun publikasi)	Judul	Tujuan	Metode Analisis	Hasil
(Triyono et al., 2015)	Kajian kinerja operasional dan strategi pengembangan pelabuhan umum Gresik	Mengetahui kinerja operasional pelabuhan dan strategi rencana pengembangan pelabuhan Gresik	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analisis regresi linier</li> <li>2. Important Performance Analysis (IPA)</li> <li>3. SWOT IFAS EFAS</li> </ol>	Terdapat aspek pelayanan yang berkinerja baik yaitu ET/BT, produktivitas bongkar muat general cargo dan YOR, berkinerja cukup baik yaitu produktivitas bag cargo dan BOR, dan aspek pelayanan yang berkinerja kurang baik yaitu <i>waiting time</i> , <i>approach time</i> dan produktivitas curah kering. Hasil dari strategi pengembangan yaitu memaksimalkan penggunaan lapangan penumpukan dan

Nama Peneliti (Tahun publikasi)	Judul	Tujuan	Metode Analisis	Hasil
(Putra & Djalante, 2016)	Pengembangan infrastruktur pelabuhan dalam mendukung pembangunan berkelanjutan	Menganalisis kinerja pelabuhan pada saat ini dan merumuskan strategi pengembangan dalam mendukung pembangunan berkelanjutan.	1. Analisis deskripsi 2. Analisis SWOT	memaksimalkan kolam pelabuhan untuk lego jangkar kapal dan memaksimalkan waktu pandu kapal guna mengantisipasi kunjungan kapal.  Kinerja operasional pelayanan di pelabuhan Bungkutoko masih kurang baik, rasio antara waktu tunggu dan waktu pelayanan masih sangat besar Kinerja pelayanan angkutan petikemas sangat lambat dibanding kebutuhan. Fasilitas dermaga dan lapangan penumpukan pada umumnya kritis untuk menghadapi

Nama Peneliti (Tahun publikasi)	Judul	Tujuan	Metode Analisis	Hasil
(Wikarma et al., 2016)	Analisis kinerja dan pengembangan pelabuhan laut di Bali (Studi kasus: pelabuhan Celukan Bawang)	Menganalisis kinerja operasional pelabuhan, memprediksi arus lalu lintas barang dan menganalisis kelayakan finansial pengembangan pelabuhan Celukan	1. Analisis regresi 2. Analisis finansial	pertumbuhan lalu lintas angkutan laut untuk periode 5 tahun mendatang. Strategi pengembangannya adalah perluasan pembangunan infrastruktur pelabuhan, kebutuhan dermaga petikemas memerlukan pembangunan dermaga dan lapangan petikemas  Evaluasi terhadap kinerja operasional Pelabuhan Celukan Bawang 10 tahun terakhir menunjukkan kinerja operasional pelabuhan mengalami penurunan,

Nama Peneliti (Tahun publikasi)	Judul	Tujuan	Metode Analisis	Hasil
		Bawang		didapatkan pertumbuhan arus lalu-lintas rata-rata pertahun sebesar 10,90%, pengembangan Pelabuhan Celukan Bawang untuk 10 tahun kedepan yang dapat dilakukan adalah pengembangan berdasarkan prediksi arus lalu-lintas barang dimana pengembangan ini menyesuaikan dengan kebutuhan fasilitas yang diperlukan di Pelabuhan Celukan Bawang untuk 10 tahun kedepan.



<b>Nama Peneliti (Tahun publikasi)</b>	<b>Judul</b>	<b>Tujuan</b>	<b>Metode Analisis</b>	<b>Hasil</b>
(Purboyo et al., 2016)	Kebutuhan Pengembangan Pelabuhan Guna Mendukung Pengembangan Wilayah Jawa Barat	Meneliti pengaruh aktivitas maritim terhadap pengembangan wilayah provinsi Jawa Barat	1. Analisis Korelasi 2. Analisis Pembobotan 3. Analisis Rasio	Aktivitas maritime berpengaruh terhadap pembangunan wilayah Jawa Barat dalam perspektif kegiatan ekonomi Pulau Jawa
(Astija & Puspitasari, 2017)	Pengaruh pelabuhan sebagai simpul pertumbuhan terhadap pengembangan wilayah	Mengetahui Pengaruh Simpul Pertumbuhan Paelangkuta Nusantara Raha terhadap pengembangan Wilayah Kabupaten Muna	Penelitian ini menggunakan analisis regresi linier sederhana untuk mengetahui hubungan antara simpul pertumbuhan pelabuhan terhadap pengembangan wilayah.	Simpul Pertumbuhan Pelabuhan Paelangkuta Nusantara Raha berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pengembangan Wilayah Kabupaten Muna.
(Ulfany et al., 2017)	Kajian kinerja pelayanan general cargo terminal di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya	Mengetahui kinerja eksisting operasional bongkar muat barang <i>General Cargo</i> dan menentukan strategi-strategi pengembangan	Penelitian ini menggunakan analisis SWOT IFAS EFAS	Pencapaian kinerja operasional Terminal Jamrud Pelayanan untuk tingkat kinerja paling baik adalah produktivitas bongkar muat <i>general cargo</i>

Nama Peneliti (Tahun publikasi)	Judul	Tujuan	Metode Analisis	Hasil
		kinerja operasional Terminal Jamrud pelabuhan Tanjung Perak untuk optimalisasi pelayanan bongkar muat		dan untuk tingkat kinerja kapal paling baik adalah <i>approach</i> <i>time</i> . Sedangkan tingkat kinerja untuk Pelayanan <i>waiting</i> <i>time</i> kapal belum memenuhi pencapaian yang diharapkan karena masih berada di bawah standart yang ditetapkan serta utilitas dermaga terminal non petikemas, SOR dan lapangan penumpukan (YOR). Hasil analisis SWOT yaitu meningkatkan produktivitas bongkar muat general cargo dan memperdalam kolam pelabuhan serta menambah alat atau memaksimalkan

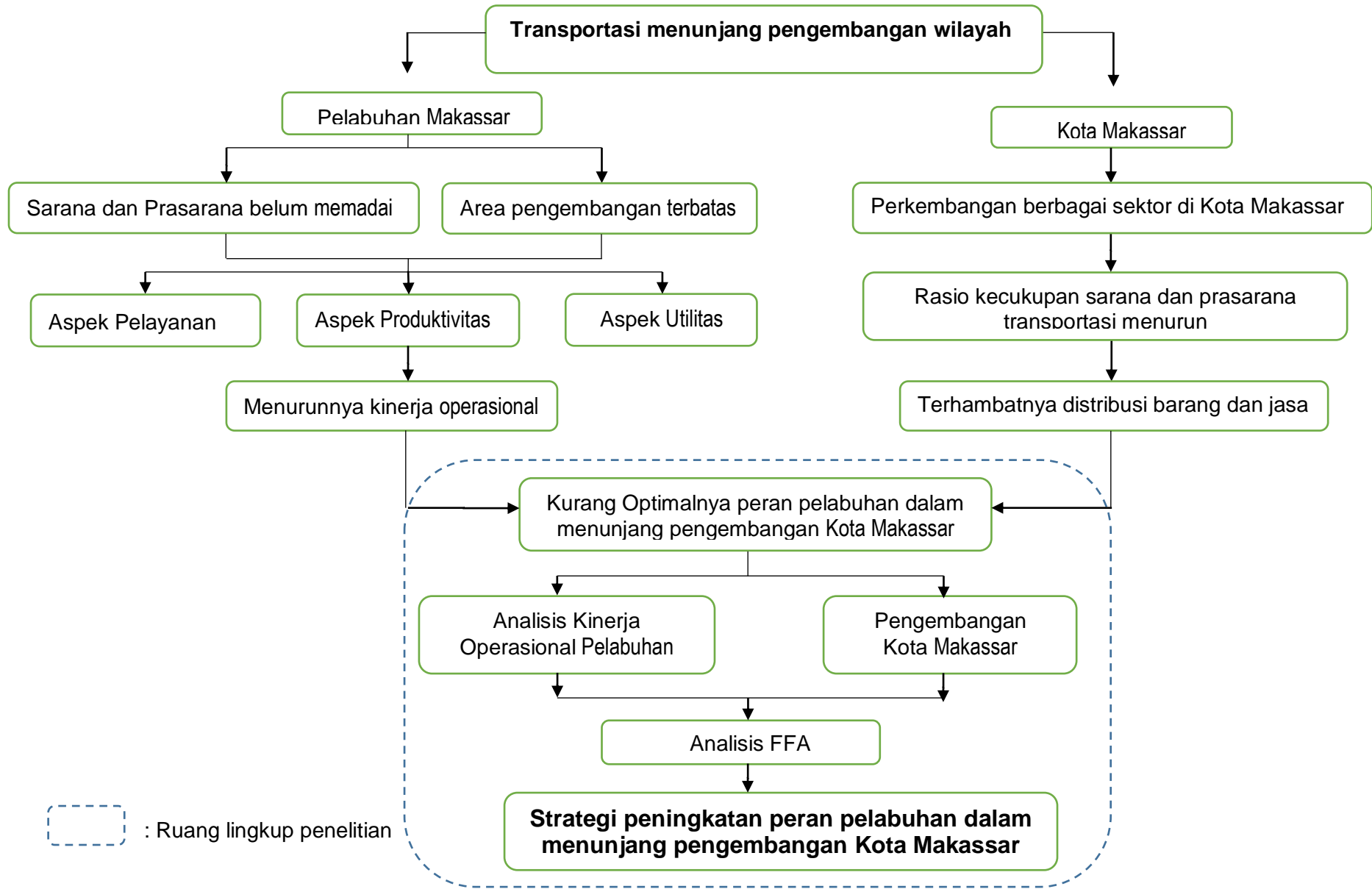
Nama Peneliti (Tahun publikasi)	Judul	Tujuan	Metode Analisis	Hasil
				stabilisasi dari fungsi alat bongkar-muat barang <i>general cargo</i> .
(Utama, 2018)	Analisis pengaruh pelabuhan terhadap ekonomi Provinsi Lampung (studi kasus 15 Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung periode 2012-2016)	Mengetahui pengaruh dari tenaga kerja manufaktur, arus lalu-lintas barang, dan investasi terhadap pendapatan perkapita pada tahun 2012-2016	Analisis Data Panel dengan menggunakan pendekatan <i>Common Effect Model</i> (CEM), <i>Fixed Effect Model</i> (FEM), dan <i>Random Effect Model</i> (REM)	Tenaga Kerja Manufaktur, Arus Lalu-Lintas Barang, dan Investasi memiliki pengaruh signifikan terhadap PDRB Perkapita di Kabupaten/Kota Provinsi Lampung

## H. Kerangka Konsep Penelitian

Ide dasar penelitian ini adalah kinerja pelabuhan, apa yang menjadi faktor pendorong dan penghambat kinerja pelabuhan, dan strategi apa yang dapat dirumuskan untuk meningkatkan kinerja pelabuhan dalam menunjang pengembangan kota Makassar. Permasalahan didasari dari sarana dan prasarana pelabuhan yang ada, area pengembangan pelabuhan yang terbatas, dan perkembangan kota Makassar baik dari segi jumlah penduduk maupun perkembangan perekonomian yang tentu saja akan berdampak pada kelancaran distribusi barang dan jasa.

Untuk mengatasi masalah tersebut, penulis berpendapat bahwa perlu menganalisis kinerja pelabuhan. Selanjutnya diidentifikasi faktor-faktor pendorong maupun penghambat dan merumuskan strategi peningkatan kinerja pelabuhan untuk menunjang pengembangan kota Makassar..

Gambar 1 menjelaskan secara umum kerangka konseptual dari penelitian ini.



Gambar 1. Kerangka Konsep Penelitian