

BAB I

PENDAHULUAN UMUM

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Pembangunan Keberlanjutan di Wilayah Kepulauan

Hakikat Indonesia sebagai Negara kepulauan tentunya memiliki banyak kekayaan yang bersumber pada alam, berupa pulau dan laut serta sumber daya manusia, politik, dan budaya serta potensi yang terbentuk dari lingkungan geopolitik yang strategis ([Rochwulaningsih, Y., 2019](#)). Namun, tidak semua wilayah kepulauan yang ada sudah berkembang dengan baik, banyak wilayah yang terisolir, dan perekonomian terbatas. Pembangunan wilayah ditentukan oleh regulasi pertumbuhan ekonomi, peningkatan sumber daya manusia, pengelolaan tata guna lahan dan harmonisasi lingkungan. Indikator-indikator ini juga valid dan reliabel untuk mengukur pengaruh pembangunan daerah. Oleh karena itu, angkutan barang memiliki dampak yang signifikan terhadap pembangunan daerah ([Fithra, H., & Saleh, S. M., 2018](#)). Selain itu, pembangunan ekonomi sangat ditentukan pula oleh ketersediaan jasa transportasi yang memadai baik angkutan darat, angkutan udara, dan angkutan laut. Transportasi berfungsi untuk memindahkan orang maupun barang/logistik dari suatu tujuan ke tujuan lain.

Perpindahan orang dan barang merupakan dasar bagi pengembangan ekonomi berkelanjutan dan perdagangan ([Bochari & IDrus; 2016](#)). Berbagai kajian yang menemukan penyebab pulau-pulau kecil berada pada situasi sulit dikarenakan oleh berbagai faktor diantaranya; implementasi kebijakan peraturan yang tidak efektif, masyarakat tidak di libatkan dalam pengambilan keputusan, khususnya masyarakat miskin dan rentan ([Fernandez-Abila, dkk., 2024](#)); ketidakmampuan untuk mengembangkan teknologi maju yang canggih, kegagalan untuk menciptakan integrasi ekonomi sebagai negara kepulauan, dan kegagalan untuk mereformasi produk tradisional yang berasal dari mereka ([Rochwulaningsih, Y., dkk., 2019](#)).

Dalam pengembangan wilayah kepulauan yang terdiri atas daratan dan perairan terdapat dua strategi pengembangan yakni strategi pengembangan wilayah dataran yang meliputi; peningkatan kualitas SDM, potensi sumber daya alam di darat, aspek kelembagaan, dan keberadaan teknologi, dan strategi pengembangan wilayah perairan yang meliputi; keterkaitan antar pulau dengan fokus pada pengembangan fasilitas produksi, pasar dan akses transportasi ([Silalahi, S. A. F., & Sudarwati, Y., 2018](#)). Transportasi berperan penting dalam usaha mencapai tujuan pengembangan ekonomi. Dalam sistem perekonomian terlihat bahwa tidak ada satupun daerah yang dapat memenuhi kebutuhannya hanya dari sumber daya lokal, keberadaan transportasi dibutuhkan untuk pengangkutan barang input maupun distribusi hasil produksi ([Morlok, 1988](#)).

1.1.1. Sistem Transportasi Laut Dan Konektivitas Antar Pulau.

Peningkatan jumlah penduduk yang pesat, menuntut ketersediaan kebutuhan manusia yang banyak yaitu kebutuhan sandang pangan, demikian halnya kebutuhan transportasi. Transportasi sebagai sistem mencakup sub-sistem prasarana berupa jalur dan simpul tempat pergerakan, dan sub-sistem pengendalian atau pengaturan yang memungkinkan pergerakan tersebut efisien dan efektif. Melihat luasnya peranan transportasi, maka penanganannya dianggap perlu dalam proses perencanaan transportasi yang lebih baik, penyediaan maupun pengelolaannya (Jinca, 2011). Dalam lingkup transportasi, terdapat tiga bentuk pemenuhan instrumen dari sebuah kebijakan, yaitu investasi transportasi, harga, dan regulasi, (Berg, dkk, 2015). Peran intervensi negara dalam membentuk regulasi sangat dibutuhkan baik pemerintah pusat maupun daerah. Peran intervensi negara dalam membentuk pasar yaitu mengontrol, tarif, aturan, keselamatan dan intervensi dalam rute, awak dan durasi kerja, (Lekakou, M.B; 2007).

Indonesia sebagai Negara kepulauan 17.504 pulau dan 5,9 juta km² area yuridis laut, terdapat 2,55 juta km² areal ZEE, memiliki panjang garis pantai sekitar 94.000 km dan 2,95 juta km² perairan kepulauan. Sebagai negara yang memiliki luas teritorial laut tiga kali lebih besar dari luas daratan tentunya sangat membutuhkan konektivitas antar pulau (Dirjen Hubla Kementrian Perhubungan, 2016: 3). Konektivitas ini memastikan kelancaran arus barang antara pelabuhan dan daerah pedalaman (Halim, R. A., & Tavasszy, L., 2021). Kebutuhan akan konektivitas menjadi prioritas dengan penataan atau perbaikan jaringan transportasi dalam dan antar pulau. Sistem konektivitas tersebut diharapkan dapat membuka daerah-daerah yang terisolasi sehingga dapat terhubung dengan pusat-pusat perekonomian. Tujuan utama dari penguatan konektivitas adalah untuk menurunkan disparitas harga dan pelayanan, peningkatan daya saing serta akselerasi penanggulangan kemiskinan yang pada akhirnya dapat meningkatkan aksesibilitas sosial dan ekonomi masyarakat (Sihaloho A; 2013). Konektivitas berbagai sektor produksi yang saling bergantung (pertanian, manufaktur, pertanian pangan, pariwisata, antara lain) ekonomi domestik diperkuat melalui sistem transportasi dan logistik yang efisien (Gani A. 2017). Konektivitas antar dua lokasi atau lebih merupakan bagian dari keberadaan transportasi atau pengangkutan, dan diwujudkan dari adanya perpindahan orang dan atau barang dari/ke lokasi yang lain (Syafri. KA, Puriningsih; F.S 2017).

Pada daerah kepulauan penguatan sistem konektivitas sangat diperlukan dalam pembangunan agar hubungan dalam pulau dan antar pulau dapat berjalan dengan lancar untuk menunjang perkembangan perkenomomian suatu wilayah (Ralahalu dkk, 2013). Fenomena di masyarakat, masih tingginya biaya transportasi di berbagai wilayah yang khususnya wilayah kepulauan mengakibatkan pembiayaan yang tinggi, daya saing yang lemah serta lambatnya penyelesaian penanggulangan kemiskinan yang relatif oleh pemerintah. Pergerakan barang antar pulau di Indonesia sangat bergantung pada transportasi laut karena dapat mengangkut barang dalam jumlah besar dengan biaya yang wajar. Namun, sulit untuk memenuhi

standar harga yang sama di mana-mana, terutama untuk daerah yang jauh dari pusat produksi (Sunitiyoso, Y. dkk., 2022).

Hirarki jaringan transportasi laut terdiri dari jaringan pelayanan dan jaringan prasarana: a), Jaringan Prasarana adalah pelabuhan atau terminal terdiri dari pelabuhan utama, pengumpan, pengumpul, dan tambatan perahu/perahu layar motor, b) Jaringan Pelayanan adalah pelayanan angkutan laut berjadwal, antar-pulau nasional, dan pelayaran rakyat dan trayek angkutan laut tak berjadwal atau tramper (Rahalulu dkk, 2013). Pelabuhan merupakan salah satu prasarana transportasi laut yang cukup penting bagi negara kepulauan seperti Indonesia dalam meningkatkan perekonomian. Pelabuhan merupakan bagian penting dari transportasi terkait dengan kemajuan teknologi dalam industri maritim, mendorong perubahan drastis dalam kebijakan pelabuhan tersebut (Henrique Campos de Oliveira, 2021; Ran Yan. dkk, 2021). Pelabuhan merupakan pendukung dasar bagi pembangunan ekonomi regional dan alokasi sumber daya global, dan memainkan peran penting dalam perekonomian banyak negara dan kawasan. (Sun, J., & Zhao, R. 2023; Yeo, G. T., Thai, V. V., & Roh, S. Y. (2015). Pelabuhan merupakan pintu gerbang untuk perdagangan global dan dengan demikian dianggap sebagai katalis untuk pembangunan ekonomi negara ribuan pelabuhan di seluruh dunia menangani perdagangan lintas laut (Alamoush, A. S., Ölçer, A. I., & Ballini, F.; 2021). Faktor terpenting adalah pembangunan infrastruktur, baik infrastruktur fisik maupun non fisik yang meliputi teknologi informasi dan komunikasi, prosedur pelayanan, dan sumber daya manusia yang mendukung sistem pelayanan (Sunitiyoso, Y., dkk., 2022).

Transportasi pelabuhan-pedalaman melibatkan pengumpulan dan distribusi barang antara perekonomian pedalaman dan Pelabuhan (Guo, T., Liu, P., Wang, C., Xie, J., Du, J., & Lim, M. K., 2023). Faktor kemajuan pelabuhan ditentukan oleh dukungan koneksi pedalaman, kondisi infrastruktur jalur sebagai koridor utama (Octaviansyah, D., Buchari, E., Ariansyah, J., & Nawawi, N., 2024). Ketersediaan transportasi yang andal, dan ekonomis merupakan hal sangat esensial dalam rangka pengembangan kesejahteraan rakyat di wilayah terpencil. Walaupun tentu saja, transportasi tidak menjadi satu satunya yang esensial. Pengaruh langsung dari transportasi yang terandalkan dan ekonomis adalah turunnya biaya produksi, naiknya harga jual produk masyarakat, dan merangsang investasi masuk (Crissot, 2004 dan Dikun, 2004).

1.1.2 Potensi Ekonomi Wilayah Kepulauan

Sebagai negara kepulauan Indonesia kaya akan potensi kelautan dan pesisir (BPS, 2015). Potensi tersebut berupa sumber daya hayati, non-hayati, energi dan mineral, yang potensial untuk dikembangkan dan dikelola sebagai sektor andalan untuk masa depan (Pigawati, 2005). Berbagai manfaat yang disediakan habitat laut bagi masyarakat adalah kunci untuk pengambilan keputusan untuk kesejahteraan dalam jangka panjang (Cordero-Penín, V., Abramic, A., García-Mendoza, A., Otero-Ferrer, F., & Haroun, R., 2023). Restorasi ekologi laut dapat meningkatkan layanan ekosistem laut dan

memiliki dampak positif yang signifikan terhadap peningkatan pembangunan ekonomi dan sosial (Wang, N., Li, J. M., & Zhou, Y. F. (2024). Sumber daya alam telah lama dianggap roda penggerak pertumbuhan ekonomi di beberapa negara-negara terbelakang, di mana ketersediaan sumber daya secara positif memengaruhi pertumbuhan ekonomi (Xie, T., Xu, Y., & Li, Y. (2024). Pertumbuhan ekonomi daerah erat kaitannya dengan optimalisasi pemanfaatan sumber daya alam (Saleh, H., Surya, B., Annisa Ahmad, D. N., & Manda, D.2020).

Ekosistem laut merupakan ekosistem terbesar dan paling kompleks di Bumi dan menyediakan berbagai barang dan jasa bagi manusia, termasuk sumber daya perikanan, pengaturan iklim dan air, penyerapan karbon, rekreasi dan pariwisata, serta pemeliharaan keanekaragaman hayati (Wang, N., Li, J. M., & Zhou, Y. F., 2024). Pulau-pulau kecil merupakan kontributor penting bagi pasar pariwisata global dan lokal (Fernandez-Abila, C. J., dkk. 2024). Sumber daya hayati pesisir yang berupa ikan hias, terumbu karang, hutan mangrove dan coastal landscape memiliki keunikan dan memberi pemandangan yang menakjubkan (BPS, 2015). Transportasi laut memegang peranan penting dalam sektor pariwisata. (Pardosi dkk: 2021, Vásquez, W. F., Ochoa-Herrera, V., & Mateus, C., 2025). Untuk pengembangan Kawasan wisata di wilayah kepulauan tentunya membutuhkan transportasi laut. Pilihan transportasi merupakan elemen kunci dalam proses pengambilan keputusan wisatawan dan pelancong (Pagliara F., Aria M., Mauriello, F., 2025).

Selain pariwisata wilayah kepulauan juga memiliki kekayaan alam hayati berupa ikan. Sumber daya laut Indonesia berupa ikan sangat melimpah sehingga perikanan tangkap menjadi salah satu potensi ekonomi yang andal. Ekosistem laut memiliki kepentingan ekonomi dan ekologi yang besar karena produktivitas perikanan yang tinggi (Yahya, B. M., Couce, L., Yahya, S. A., & Castro, J. J., 2024). Begitupun juga dengan perikanan tangkap yang telah menjadi komoditi unggulan di hampir seper lima jumlah seluruh desa maritim di Indonesia (BPS, 2015). Agar pemanfaatan sumber daya perikanan dapat lebih optimal bagi kesejahteraan masyarakat maka dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai. Alat penangkapan ikan yang tidak tepat, infrastruktur yang buruk, fasilitas penyimpanan yang tidak memadai, dan transportasi yang tidak efisien (Mandal, A. K., Rashid, M. M. O., Sarkar, M. S. K., & Rahaman, M. T., 2024).

Sektor perikanan mencakup tiga sub-sektor ekonomi yaitu: Sektor primer perikanan meliputi air asin atau air tawar, penangkapan liar atau budidaya, dan akuakultur. Sektor sekunder, perikanan meliputi pemrosesan akuatik, pembuatan mesin dan peralatan perikanan, pakan perikanan, dan konstruksi, dan sektor tersier perikanan meliputi penyimpanan produk perikanan, layanan transportasi, dan perikanan rekreasi (Wang, Y., & Wang, N., 2021). Berdasarkan pendapat tersebut maka sarana dan prasarana transportasi merupakan sector tersier dalam kegiatan perikanan. Selain perikanan, perdagangan juga menjadi sector ekonomi yang menjanjikan bagi masyarakat kepulauan. Tidak ada satu wilayah dapat memenuhi sendiri kebutuhan mereka hanya berdasarkan sumber daya alam yang dimiliki oleh wilayahnya. Demikian pulau pada wilayah kepulauan. Dengan demikian ada

ketergantungan antar pulau, baik antara pulau-pulau kecil maupun ketergantungan terhadap pulau induk, begitupula sebaliknya. Ketergantungan dimaksud terkait pemenuhan akan kebutuhan dasar meliputi kebutuhan sekunder: sandang, pangan, dan kebutuhan primer: papan ([Kurniawati, 2010](#)), olehnya dengan adanya aktivitas perdagangan pemenuhan kebutuhan pokok dapat terpenuhi. Olehnya itu keberadaan transportasi sangat dibutuhkan guna memperlancar aktivitas perdagangan. Dengan demikian disparitas harga di wilayah kepulauan dapat diatasi.

1.1.3 Pengembangan Angkutan Pelayaran Rakyat

Salah satu cara untuk memperkuat konektivitas antar pulau adalah dengan penguatan peran angkutan pelra. Angkutan laut pelayaran rakyat telah turut andil dalam mewujudkan kesatuan nusantara negara Republik Indonesia dan berperan dalam menghidupkan ekonomi rakyat di daerah pedalaman dan/atau perairan. Untuk meningkatkan ketahanan konektivitas, memberdayakan ekonomi rakyat dalam usaha skala kecil dan menengah, dan memelihara warisan budaya bangsa, diperlukan kebijakan afirmatif yang memberikan kemampuan bagi kegiatan pelayaran-rakyat ([Perpres RI Nomor 74 Tahun 2021](#)).

Pelayaran rakyat memiliki sejarah panjang, dalam melayani dan merajut antar pulau, yang telah berfungsi sebagai penggerak roda perekonomian masyarakat menengah ke bawah yang sampai sekarang tetap melayani sampai ke pulau-pulau terpencil dan terjauh atau terluar. Dengan pemberdayaan angkutan pelra konektivitas antar kepulauan akan pengangkutan barang atau penumpang dari pelabuhan pengumpul ke pelabuhan pengumpan yang berada perairan terbatas sungai dan danau dapat terwujud. Sebagaimana visi misi angkutan pelra yakni; 1). Membangun Masyarakat Maritim yang tangguh dalam mewujudkan Negara maritim yang kuat dan berdaulat. 2). Menjaga ketahanan dan pertahanan maritim nasional. 3). Terciptanya industri maritim yang berkualitas dengan daya saing tinggi. Angkutan pelayaran rakyat mempunyai sejarah panjang dalam mempersatukan rakyat dan bangsa Indonesia, dengan penggunaan kapal yang melayari laut, selat, dan teluk untuk menghubungkan pulau-pulau, merupakan urat nadi kehidupan sekaligus pemersatu bangsa dan negara Indonesia ([Syafriil K.A, 2018](#)). Peranan pelayaran rakyat begitu besar dalam mendukung pembangunan nasional melalui kemampuannya mendistribusikan kebutuhan masyarakat ke seluruh pelosok nusantara. Kemampuannya ini, tidak hanya terbatas pada perairan dalam negeri melainkan juga sudah sampai ke manca negara sejak awal mula pembentukannya ([Malisan J; 2013](#)). Jumlah armada pelra semakin mengalami penurunan dari tahun ke tahun, data statistik, pada tahun 2012 jumlah armada pelayaran sebanyak 11.791 unit, yang terdiri dari 8.738 unit angkutan laut (pelayaran niaga), 1.329 unit pelayaran rakyat, 67 unit pelayaran perintis, dan 1.657 unit angkutan laut khusus (non pelayaran). Penurunan jumlah armada pelra sangat signifikan jumlah dari tahun 2000 hingga 2012 yang mana pada tahun 2000 terdapat kurang lebih 4.527 unit armada pelayaran rakyat dan berkurang menjadi kurang lebih 3.241 unit pada

tahun 2005, hingga pada tahun 2010 armada pelayaran rakyat berkurang menjadi 2.418 unit. Tahun 2015 jumlah armada pelra hanya 1.329 unit melakukan pengiriman barang (Wicaksono, 2017).

Eksistensi pelayanan pelayaran rakyat tetap diperlukan mengingat wilayah Indonesia terdiri atas ribuan pulau kecil baik yang berpenghuni maupun tidak. Tidak semua pulau tersebut dapat dijangku oleh pelayaran nasional, sehingga sangat dibutuhkan peranan armada pelayaran rakyat karena kemampuannya untuk menjangkau daerah pedalaman. Kemudian dalam perspektif sistem logistik nasional masih dibutuhkan, karena dapat menjangkau daerah terpencil yang tidak dapat di lintasi kapal besar yang dengan sendirinya masih bergantung pada kapal-kapal berukuran kecil semacam KLM maupun PLM (Romadhon y., dan Vikaliana R., 2017). Untuk penguatan sistem transportasi angkutan pelra, pelabuhan pelra memegang peranan yang sangat penting. pembangunan dan pengembangan pelabuhan menjadi salah satu variabel yang sangat penting dalam membangun konektivitas. Pelabuhan rakyat berperan penting dalam pengiriman kebutuhan pokok ke berbagai kepulauan. Pelabuhan berfungsi sebagai simpul penting dalam jaringan perdagangan dan transportasi global, dan konektivitasnya dengan daerah pedalaman sangat vital bagi stabilitas dan pembangunan ekonomi (Bayazit, S.; 2025).

Dalam pemberdayaan angkutan pelayaran rakyat, pemerintah telah mengeluarkan beberapa regulasi berikut ini:

- a. Keputusan Presiden No. 5 Tahun 2005, Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.

Salah satu instruksi yang di amanatkan kepada Kementerian Perhubungan terkait pemberdayaan angkutan pelayaran rakyat sebagai berikut:

1. Menata penyelenggaraan angkutan laut nasional dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya setelah Keputusan Presiden ini berlaku, sehingga angkutan laut dalam Negeri seluruhnya dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia;
2. Menata kembali jaringan rute/trayek angkutan laut dengan memberikan insentif kepada kapal-kapal dengan trayek tetap dan teratur, antara lain melalui pemberian prioritas sandar, keringanan tarif jasa kepelabuhanan dan penyediaan bunker;
3. Menata kembali proses penggantian bendera kapal dari bendera asing menjadi bendera Indonesia;
4. Mempercepat ratifikasi konvensi internasional tentang piutang maritim yang didahulukan dan hipotik atas kapal (Maritime Liens and Mortgages 1993) dan menyelesaikan penyiapan rancangan Undang-undang tentang klaim maritim yang didahulukan dan hipotik atas kapal;
5. Mempercepat ratifikasi konvensi internasional tentang Penahanan Kapal (*Arrest of Ship*) dan menyelesaikan penyiapan rancangan Undang-undang tentang penahanan kapal yang disesuaikan dengan kondisi nasional;

6. Memberikan dukungan untuk pengembangan pelayaran rakyat antara lain fasilitas pendanaan, peningkatan kualitas kapal, sumber daya manusia, manajemen usaha serta pembangunan prasarana dan sarana pelabuhan untuk pelayaran rakyat;
 7. Mempercepat pembentukan Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal (IMRK), sehingga dapat diketahui dengan transparan muatan dan kapasitas ruang kapal yang ada.
- b. Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 16
- Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 terkait pemberdayaan angkutan pelra disebutkan dalam pasal 16 Ayat (1) Pembinaan angkutan laut pelayaran rakyat dilaksanakan agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut pelayaran rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional. Ayat (2) Pengembangan angkutan laut pelayaran rakyat dilaksanakan untuk:
- a). meningkatkan pelayanan ke daerah pedalaman dan/atau perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau;
 - b). meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja; dan
 - c). meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional, dan
- ayat (3) Armada angkutan laut pelayaran rakyat dapat dioperasikan di dalam negeri dan lintas batas, baik dengan trayek tetap dan teratur maupun trayek tidak tetap dan tidak teratur. Pasal 28 izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat diberikan oleh:
1. Bupati/walikota yang bersangkutan bagi orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota; atau
 2. Gubernur yang bersangkutan bagi orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dan beroperasi pada lintas pelabuhan antar kabupaten/kota dalam wilayah provinsi, pelabuhan antar provinsi, dan pelabuhan internasional.
- c. Peraturan Pemerintah RI No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan, Pasal 47.
- Pada pasal 47 dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Tahun 2020, memuat tentang tujuan dan bentuk pemberdayaan angkutan pelra, agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut pelayaran rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional. Tujuan dari pengembangan angkutan laut pelayaran rakyat dilaksanakan untuk:
1. Meningkatkan pelayanan ke daerah pedalaman dan/atau perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau

2. Meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja
 3. Meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional.
- Pengembangan angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan melalui:
1. Peningkatan keterampilan sumber daya manusia bagi pengusaha dan awak kapal di bidang nautis, teknis, radio, serta pengetahuan kepelautan melalui pendidikan/pelatihan kepelautan yang diselenggarakan termasuk di pelabuhan sentra pelayaran-rakyat
 2. Peningkatan keterampilan manajemen bagi perusahaan berupa pendidikan di bidang ketatalaksanaan pelayaran niaga tingkat dasar di pelabuhan sentra pelayaran rakyat
 3. Penetapan standarisasi bentuk, ukuran, konstruksi, dan tipe kapal disesuaikan dengan daerah dan/atau rute pelayaran yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau yang dapat dipertanggungjawabkan baik dari segi ekonomi maupun dari segi kelaiklautan kapalnya;
- d. Peraturan Presiden No 74 Tahun 2021 Tentang Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat, pada pasal (2) bertujuan untuk:
1. Memberdayakan ekonomi rakyat dalam usaha skala kecil dan menengah;
 2. Meningkatkan ketahanan konektivitas dan pelayanan ke daerah pedalaman dan/atau perairan;
 3. Memelihara warisan budaya bangsa;
 4. Mendukung program penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik angkutan barang dan penumpang di laut dengan mempertimbangkan prinsip keekonomian, keselamatan dan keamanan, serta kemampuan dan kapasitas kapal pelayaran rakyat.

Pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat merupakan sebuah langkah untuk memperkuat peran pelayaran tradisional dalam mendukung konektivitas nasional terutama di wilayah 3 TP. Langkah kebijakan tersebut dilakukan melalui: Pengembangan SDM; Pengembangan armada kapal pelayaran rakyat; Pembangunan pelabuhan kapal pelayaran rakyat; Peningkatan kesesuaian kapasitas pengelolaan usaha angkutan laut pelayaran rakyat; dan memaksimalkan ketersediaan muatan kapal. Pentingnya dukungan pemerintah pusat dan/atau pemerintah daerah dan memiliki perusahaan pelayaran rakyat, agar kebijakan tersebut dapat berjalan efektif. Kebijakan yang tidak efektif akan mengakibatkan pasar di wilayah pesisir tidak stabil dan telah merusak kualitas layanan pengiriman yang disediakan, (Lekakou M.B; 2007).

1.1.4 Kajian Terdahulu

Dalam hasil penelusuran beberapa literatur ditemukan beberapa penelitian yang membahas tentang pelayanan angkutan pelra diantaranya terkait bongkar muat barang di pelabuhan pelayaran rakyat, terutama [Auliah DJ, 2013](#), khusus membahas pada pelabuhan di Jawa Timur dan dikorelasikan dengan pelayanan kedatangan kapal, ([Lukman B, 2016](#)) juga membahas tentang arus kunjungan kapal dan kinerja pelabuhan pelayaran rakyat di Paotere Makassar, ([Adriani Phady dkk 2021](#)) juga fokuskan pada pelabuhan rakyat Paotere yang menuangkan tentang keselamatan buruh atau pekerja dan kualitas barang muatan armada pelayaran rakyat.

Beberapa kajian terkait pelayanan angkutan laut di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan seperti; kajian keselamatan angkutan pelayaran rakyat (Ananda, F., 2021; Mappangara, A. S. C., Firmansyah, M. R., & Ananda, F, 2023, Annas, L. 2024), keselamatan buruh atau pekerja di pelabuhan pelra ([Adriani Phady dkk 2021](#)) kinerja angkutan laut perintis (Latumahina, G. J., Idrus, M., & Chairunnisa, A., 2020), potensi bangkitan pergerakan barang dan penumpang (Latumahina, P. F., Asri, S., & Chaerunnisa, A. S., 2019), serta penentuan lokasi pembangunan gudang dan urutan rute terpendek dalam distribusi bahan pangan).

Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Variabel	Hasil
Johny Malisan (2010)	Keselamatan armada pelra	Ketidak sinkronan pada persyaratan teknis dengan kondisi real di lapangan terhadap armada pelra, berpengaruh pada aspek konstruksi dan perubahan titik metacenter yang melemahkan kekuatan konstruksi dan stabilitas bangunan armada pelayaran rakyat.
Antonius Sihalohe & M. Yamin Jinca	Kinerja	Kinerja pelayanan transportasi penyeberangan masih jauh dari kecukupan terutama aspek kenyamanan, polusi, keselamatan, aksesibilitas, dan frekuensi keteraturan
Johny Malisan, Feronika Sekar Puriningsih (2014)	Pemberdayaan pelra, keselamatan	1. Pemberdayaan pelayaran rakyat dapat dijadikan sebagai transportasi alternatif bagi masyarakat kepulauan 2. Kapal Pelra di Maluku memiliki stabilitas yang baik dan karena itu laik laut 3. Kecelakaan yang terjadi mengindikasikan bahwa ada ketidak sinkronan antara pemenuhan persyaratan teknis stabilitas dan kondisi nyata antara lain kualitas bahan baku kapal dan pengawakan kapal.
Yoga Wachyu Wicaksono, Setyo Nugroho, dan Irwan Tri Yunianto (2017)	Kinerja Operasional Pelayanan Pelayaran Rakyat	Kalkulasi perhitungan profitabilitas dari sensitivitas kinerja operasional pelayanan kapal pelra dalam beberapa indikator: kecepatan pelayaran, dan kecepatan bongkar muat, masih di kondisikan normal dengan kecepatan 6 knot dan dengan jumlah kuli 10 orang.

Nama Peneliti	Variabel	Hasil
M Khairan Zakky Alfarizi, Tri Achmadi.	Pembiayaan armada Pelra	1. Pembiayaan operasional kapal pelra bersumber dari Bank, Koperasi, BPR, Leasing, Ventura, Bank Syariah 2. Mitra Koperasi yang memberikan pinjaman menyesuaikan pembiayaan sesuai jenis kapal, yakni kapal kayu berukuran kecil (50 – 150 GT), BPR sesuai untuk pembiayaan kapal-kapal kayu berukuran sedang (200 – 300 GT) dan Bank sesuai untuk pembiayaan kapal-kapal kayu berukuran besar (>300 GT)
Windra Priatna Humang (2021)	Peran dan permintaan	Kondisi permintaan muatan general cargo angkutan Pelayaran Rakyat (Pelra) setiap tahun mengalami penurunan, key players-nya dan stakeholders pengikut harus mendukung kebijakan yang dibuat sehingga permasalahan utama pelra seperti muatan yang kurang, kesulitan pemodal dan asuransi, dan sulitnya bahan baku pembuatan kapal dapat diatasi
Syafril K.A (2018)	Pemberdayaan pelra berdasarkan karakteristiknya	Sifat manajemen pelra walaupun sudah berbentuk Perseroan Terbatas (PT), pada umumnya sangat tertutup dan dilaksanakan tanpa suatu perencanaan dan metode kerja yang rasional terutama untuk pengembangan usaha jangka panjang. Pemegang saham perusahaan umumnya terdiri dari lingkungan keluarga atau sanak famili si pemilik usaha awal.
Latumahina, G. J., Idrus, M., & Chairunnisa, A. (2020).	Pergerakan penumpang	Menganalisis pola pergerakan penumpang dalam rangka merencanakan perencanaan system jaringan transportasi laut di wilayah gugus pulau Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan dengan menggunakan metode analisis klasifikasi silang
Chairunnisa, A. S., Asri, S., Bochary, L., Firmansyah, M. R., & Zulkifli, Z. (2018)	Pergerakan penumpang	Data matriks berdasarkan asal dan tujuan pergerakan penumpang dan barang di gugus kepulauan Kecamatan Liukang Tupabbiring Kabupaten Pangkajene dan kepulauan telah terpola.
Latumahina, P. F., Asri, S., & Chaerunnisa, A. S. (2019)	Metode analisis klasifikasi silang atau analisis kategori	Bangkitan pergerakan penumpang di wilayah kepulauan tinggi namun ketersediaan jaringan pelayanan masih rendah
Ananda, F. (2021).	Aspek keselamatan	Pelayanan angkutan laut di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan seperti; kajian keselamatan angkutan pelayaran rakyat

Nama Peneliti	Variabel	Hasil
Ambarita, M. N. J. (2023)	Penentuan rute terpendek pelayaran	Penentuan lokasi pembangunan gudang dan urutan rute terpendek dalam distribusi bahan pangan).
Adiliya, A. (2019).	Skenario pelayaran	Rekomendasi praktik pelayaran untuk mencari solusi terbaik dalam meningkatkan konektivitas di Indonesia
Verhaeghe, R dkk (2021)	Skema penjadwalan dan rencana operasi pemuatan	Mensinkronkan skema penjadwalan lalu lintas dan rencana operasi pemuatan yang optimal untuk setiap kapal.
Sunitiyoso, Y., dkk (2022).	Faktor pendukung sistem pelayaran	Faktor terpenting yang mendukung sistem pelayanan (angkutan barang) adalah pembangunan, baik infrastruktur fisik maupun non fisik yang meliputi teknologi informasi dan komunikasi, prosedur pelayanan, dan sumber daya manusia
Zhang, X dkk; 2022	Perencanaan operasi pemuatan dan penjadwalan kapal	Kolaborasi perencanaan operasi pemuatan dan penjadwalan dapat meningkatkan efisiensi operasi Pelabuhan dan jika keduanya sering mengakibatkan waktu tunggu dan waktu pemuatan kapal yang lebih lama di dermaga, dan karenanya sangat mempengaruhi produktivitas dan efisiensi pelabuhan
Fithra, H., & Saleh, S. M. (2018)	Pengaruh angkutan barang terhadap pembangunan daerah	Variabel pembangunan wilayah ditentukan dari indikator regulasi pertumbuhan ekonomi, peningkatan sumber daya manusia, pengelolaan tata guna lahan dan harmonisasi lingkungan. Indikator-indikator ini juga valid dan reliabel untuk mengukur pengaruh pembangunan daerah. Oleh karena itu, angkutan barang memiliki dampak yang signifikan terhadap pembangunan daerah.
Abisai Konstantinus (2021)	penanganan terminal dan ketentuan pendaftaran kapal	Ketentuan pendaftaran kapal dan biaya penanganan terminal adalah dua faktor utama yang harus diperhatikan untuk mengembangkan SSS
Pagliara F, Massimo Aria, M., Mauriello, F. 2025	Pengembangan pariwisata	Menyelidiki pilihan transportasi dalam pariwisata dan perjalanan. Dengan menggunakan basis data <i>Web of Science</i>
Verhaeghe, R., Halim, R. A., & Tavasszy, L. (2021).	model permintaan dan pasokan angkutan laut secara penuh.	Efisiensi yang signifikan dari pengurangan jarak 27% untuk penumpang dan 50% untuk transportasi kontainer di wilayah kepulauan

Sumber: Data Diolah, 2025

1.1.5 Research GAP

Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan memiliki sejumlah pulau yang bergantung dalam kepulauan spermonde, yang terdiri atas empat kecamatan kepulauan yakni Liukang Tupabbiring, Liukang Tupabbiring Utara, Liukang Tangayya dan Liukang Kalmas, ke empat kecamatan tersebut terdiri atas 115 pulau kecil. Konektivitas antar wilayah darat dengan kepulauan selama ini hanya mengandalkan transportasi laut (pelra, jolloro), sementara disparitas harga wilayah perkotaan/daratan dengan di wilayah kepulauan cukup besar terutama sembako dan kebutuhan lainnya akibat terbatasnya layanan angkutan logistik yang menyebabkan biaya transportasi laut menjadi tinggi atau mahal.

Potensi wisata bahari di wilayah kepulauan Kabupaten Pangkajene cukup besar, namun belum dapat dimanfaatkan secara maksimal untuk kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat karena berbagai hambatan dan tantangan terutama hambatan dalam keterbatasan layanan aksesibilitas transportasi laut. Olehnya itu dibutuhkan strategi peningkatan pelayanan angkutan laut, khususnya angkutan pelra, agar potensi yang ada dapat dimanfaatkan untuk menunjang kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat khususnya bagi masyarakat yang berada di empat kecamatan kepulauan. Mengingat pentingnya peranan transportasi laut bagi perekonomian masyarakat di wilayah ini khususnya yang berada di empat kecamatan kepulauan maka perlu menemukan strategi dalam pengembangan pelayanan transportasi di wilayah kepulauan.

Beberapa aturan yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah RI terkait pemberdayaan angkutan pelra sebagai warisan budaya Nasional, agar dapat menunjang perekonomian nasional, seperti;

- a. Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional dengan memberikan dukungan untuk pengembangan pelayaran rakyat.
- b. UU No.17/2008 tentang Pelayaran pasal 16 menyebutkan bahwa Pembinaan angkutan laut pelayaran-rakyat dilaksanakan agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut pelayaran rakyat tetap terpelihara diperkuat
- c. Keputusan Presiden No 74 Tahun 2021 Pasal 2 Tentang Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat, berbunyi kegiatan angkutan laut pelayaran rakyat yang telah turut andil dalam mewujudkan kesatuan nusantara negara Republik Indonesia dan berperan dalam menghidupkan ekonomi rakyat di daerah pedalaman dan/atau perairan terbatas dan terluar.
- d. Peraturan Pemerintah RI No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan Pasal 47, menyatakan bahwa Menteri melakukan pembinaan

angkutan laut pelayaran rakyat agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut pelayaran rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional, yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.

Meski telah banyak aturan yang dikeluarkan untuk pengembangan angkutan pelra dalam melayani wilayah kepulauan akan tetapi kejadiannya di lapangan tetap menunjukkan bahwa angkutan pelra tidak berkembang sebagai mana mestinya sesuai undang-undang yang telah dikeluarkan khususnya kehadiran angkutan pelra di Kabupaten Pangkajene dan kepulauan, olehnya itu dibutuhkan strategi dalam pemberdayaan angkutan pelra agar tetap eksis dalam melayani mobilitas masyarakat di kepulauan, yang mana sebagai satu-satunya angkutan yang melayani hampir semua pulau yang ada.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya maka dalam penelitian ini dibuatlah rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana potensi perekonomian *hinterland* angkutan pelra di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan?
2. Bagaimana kondisi *existing* pelayanan angkutan laut di wilayah kepulauan?
3. Bagaimana strategi pengembangan pelayanan angkutan pelra dalam menunjang kegiatan ekonomi masyarakat di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang diuraikan di atas, maka yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah

1. Menganalisis potensi perekonomian *hinterland* yang dapat mendukung keberlangsungan dan pengembangan angkutan pelayaran rakyat (pelra) di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.
2. Mengkaji kondisi aktual (*existing*) pelayanan angkutan laut pelra di wilayah kepulauan, termasuk aspek rute, infrastruktur pelabuhan, tarif dan keselamatan pelayaran.
3. Merumuskan strategi pengembangan pelayanan angkutan pelra yang efektif dalam menunjang kegiatan ekonomi dan konektivitas wilayah di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diperoleh setelah penelitian ini terlaksana adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis:
 - a. Memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu pengetahuan di bidang transportasi laut, khususnya dalam konteks pelayanan angkutan pelayaran rakyat di wilayah kepulauan
 - b. Menjadi referensi akademik bagi penelitian sejenis di masa yang akan datang, khususnya yang berfokus pada pengembangan transportasi perintis atau rakyat.
2. Manfaat Praktik:
 - a. Memberikan rekomendasi strategis kepada pemerintah daerah dalam meningkatkan kualitas pelayanan dan pengelolaan angkutan pelayaran rakyat.
 - b. Menjadi dasar pertimbangan dalam perencanaan pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan rakyat yang lebih layak dan berkelanjutan.
 - c. Mendorong penguatan konektivitas antar pulau yang berdampak pada peningkatan kegiatan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat di wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini mencakup wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, yakni

- a. Ruang lingkup wilayah
Penelitian difokuskan pada wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, khususnya daerah kepulauan yang dilayani oleh angkutan pelayaran rakyat, seperti Kecamatan Liukang Tupabbiring, Liukang Tupabbiring Utara, dan Liukang Kalmas. Wilayah-wilayah ini merupakan daerah *hinterland* utama dari pelabuhan rakyat Pangkajene sebagai pelabuhan pangkal.
- b. Ruang lingkup substansi, penelitian ini membahas tiga aspek utama:
 1. Potensi perekonomian *hinterland* sebagai dasar kebutuhan pelayanan pelra;
 2. Kondisi eksisting pelayanan pelra, meliputi rute pelayaran, ketersediaan armada, infrastruktur pelabuhan, tarif, dan aspek keselamatan pelayaran;
 3. Strategi pengembangan pelayanan pelra dalam mendukung aktivitas ekonomi dan konektivitas wilayah kepulauan.
- c. Ruang lingkup waktu
Penelitian ini dilaksanakan dengan pengambilan data sekunder dan primer yang mencerminkan kondisi pelayanan pelra dalam 3

sampai 5 tahun terakhir. Proyeksi strategi yang dikembangkan diarahkan untuk kebutuhan jangka menengah (5–10 tahun ke depan).

d. Ruang lingkup metodologi

Pendekatan yang digunakan adalah deskriptif-kualitatif dengan dukungan data kuantitatif. Penelitian ini menggunakan pendekatan analisis spasial, analisis SWOT, serta teknik triangulasi data melalui wawancara, observasi lapangan, dan studi dokumentasi.

Penelitian ini berfokus pada tiga tujuan pembahasan, pertama Menganalisis potensi perekonomian *hinterland* yang dapat mendukung keberlangsungan dan pengembangan angkutan pelayaran rakyat (pelra) di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Kedua, Mengkaji kondisi aktual (*existing*) pelayanan angkutan laut pelra di wilayah kepulauan, termasuk aspek rute, infrastruktur pelabuhan, tarif dan keselamatan pelayaran. Ketiga, Merumuskan strategi pengembangan pelayanan angkutan pelra yang efektif dalam menunjang kegiatan ekonomi dan konektivitas wilayah di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

1.6 Kebaruan Penelitian (*Novelty*)

Pada rujukan beberapa hasil penelitian dan kajian terdahulu maka dikembangkan dalam strategi pengembangan angkutan pelra sebagai angkutan andalan masyarakat pedesaan di kepulauan. Karakteristik yang menjadi pembeda (*state of the art*) sebagai berikut:

a. Pendekatan spasial terhadap potensi *hinterland* pelabuhan pelra di wilayah kepulauan.

Penelitian ini secara spesifik mengkaji potensi ekonomi *hinterland* dari wilayah kepulauan yang selama ini belum banyak diteliti, terutama dalam konteks pelabuhan rakyat. Pendekatan spasial ini memberikan gambaran keterhubungan geografis dan ekonomi antara pulau-pulau dengan pelabuhan pangkal, yang menjadi dasar perencanaan rute dan layanan pelra yang lebih efisien.

b. Analisis pelayanan pelra berdasarkan perspektif infrastruktur, tarif, dan keselamatan secara komprehensif.

Penelitian ini memberikan kontribusi baru dengan menggabungkan tiga aspek utama pelayanan pelra yang selama ini belum banyak diteliti secara terintegrasi, yaitu kondisi infrastruktur pelabuhan rakyat yang minim, variasi tarif yang tidak standar, dan lemahnya pengawasan keselamatan pelayaran di wilayah kepulauan.

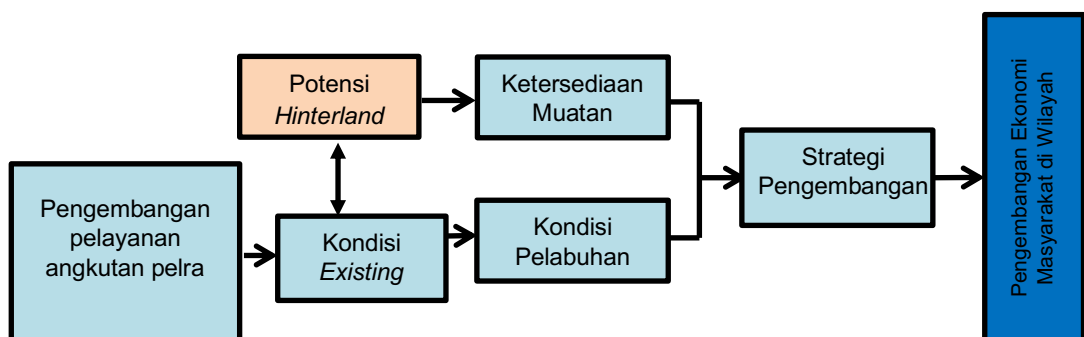
c. Perumusan strategi pengembangan transportasi laut rakyat berbasis konektivitas ekonomi wilayah kepulauan.

Penelitian ini menghasilkan strategi pengembangan angkutan pelra yang berbasis pada kebutuhan nyata masyarakat pulau, dengan fokus pada keterhubungan ekonomi, bukan semata-mata transportasi. Ini menjadi pendekatan baru dalam penyusunan kebijakan transportasi rakyat yang inklusif dan berbasis potensi lokal di daerah kepulauan.

1.7 Kerangka Pikir

Pelayanan angkutan pelayaran rakyat memiliki peran vital dalam mendukung konektivitas dan kegiatan ekonomi di wilayah kepulauan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, yang sebagian besar masuk dalam kategori daerah tertinggal. Namun demikian, pelayanan pelra saat ini menghadapi berbagai tantangan, seperti terbatasnya rute, minimnya armada, pelabuhan yang belum layak, serta lemahnya pengawasan keselamatan.

Penelitian ini diawali dengan mengkaji potensi ekonomi *hinterland*, yaitu potensi yang dimiliki oleh pulau-pulau sebagai daerah belakang pelabuhan rakyat. Potensi ini mencakup komoditas unggulan, aktivitas perdagangan, kebutuhan mobilitas masyarakat, dan arus barang yang dapat menjadi muatan pelayaran. Ketersediaan muatan dari dan ke pulau menjadi indikator penting dalam menilai urgensi dan kelayakan pelayanan pelra. Selanjutnya, dilakukan analisis terhadap kondisi *existing* pelayanan pelra, meliputi rute pelayaran yang berjalan, frekuensi keberangkatan kapal, sistem tarif, serta kondisi keselamatan. Selain itu, infrastruktur pelabuhan dan kesiapan armada pelra turut dikaji, mengingat keduanya sangat menentukan kelancaran dan keamanan pelayaran di wilayah kepulauan.



Gambar 1.1 Kerangka Pikir

Keterkaitan antara potensi *hinterland*, ketersediaan muatan, dan kondisi pelayanan eksisting inilah yang menjadi dasar dalam merumuskan strategi pengembangan pelayanan angkutan pelra. Strategi tersebut disusun

agar mampu menjawab kebutuhan nyata masyarakat pulau, meningkatkan efisiensi layanan, serta mendukung mobilitas ekonomi lokal secara berkelanjutan.

Melalui strategi pengembangan yang tepat, diharapkan pelayanan pelra mampu menunjang kegiatan ekonomi masyarakat kepulauan secara signifikan, serta menjadi katalisator bagi pengembangan wilayah tertinggal menuju peningkatan kesejahteraan dan pemerataan pembangunan.

BAB II

TOPIK PENELITIAN I

KONDISI *HINTERLAND* PELABUHAN PELRA DI KABUPATEN PANGKAJENE DAN KEPULAUAN

2.1 Abstrak

Daerah *hinterland* pelabuhan pelayaran rakyat (pelra) di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan memiliki potensi ekonomi yang cukup besar, terutama di sektor perikanan, hasil laut, dan komoditas pertanian lokal. Namun, potensi tersebut belum dimanfaatkan secara optimal akibat keterbatasan aksesibilitas, rendahnya konektivitas transportasi laut, dan lemahnya dukungan infrastruktur pelabuhan. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji secara spesifik kondisi *hinterland* pelabuhan pelra, meliputi potensi komoditas ekonomi, arus barang dan penumpang, serta hambatan-hambatan dalam pengembangan kawasan *hinterland*.

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dan pendekatan analisis spasial. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan, wawancara dengan masyarakat pesisir, operator kapal pelra, dan instansi terkait, serta studi dokumentasi dari data BPS, Dinas Kelautan dan Perikanan, dan Dinas Perhubungan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Lokasi penelitian difokuskan pada empat kecamatan kepulauan, yaitu Liukang Tupabbiring, Liukang Tupabbiring Utara, Liukang Tangaya, dan Liukang Kalmas. Hasil penelitian menunjukkan dari 100 responden yang menjadi narasumber, bahwa potensi *hinterland* berupa perikanan tangkap, rumput laut, dan hasil produksi lokal sangat melimpah, namun belum terkoneksi dengan baik ke pelabuhan rakyat. Keterbatasan fasilitas pelabuhan, seperti dermaga yang tidak layak, tidak adanya gudang penyimpanan, serta minimnya sarana transportasi berkelanjutan, menjadi penghambat utama. Selain itu, arus komoditas dari pulau ke daratan masih bergantung pada jadwal pelra yang tidak menentu. Temuan ini menunjukkan pentingnya penataan kawasan *hinterland* sebagai bagian dari strategi pengembangan pelabuhan pelra, dengan fokus pada penguatan konektivitas fisik, penyediaan sarana logistik, serta peningkatan kapasitas produksi masyarakat pulau.

Kata Kunci: *Pelabuhan, Pelra, Potensi Ekonomi Lokal, Kepulauan.*

2.2 Pendahuluan

Indonesia memiliki potensi-potensi sumber daya alam di berbagai wilayah yang tersebar dari *hinterland*, yang dihubungkan oleh jaringan transportasi jalan ke pelabuhan, sistem transportasi laut (pelayaran, pelabuhan, dan potensi pergerakan barang) mempunyai peranan yang sangat penting (Jinca & Ralahu; 2013). Dengan kekuatan maritim tersebut maka sebagai negara maritim dapat memanfaatkan secara optimal potensi yang dimilikinya, seperti potensi sumber daya alam berupa pulau-pulau dan lautan serta sumber daya manusia, politik, dan budaya serta potensi yang terbentuk dari lingkungan geopolitik strategis (Rochwulaningsih, Y., et.al.: 2019).

Hinterland adalah daerah anak sungai dari suatu pelabuhan, atau dalam pengertian yang lebih luas, lingkup pengaruh dari setiap pemukiman. Teori tempat sentral memainkan peran penting dalam bagaimana hubungan antara jantung kota dan pedalaman yang diwujudkan dalam produksi, konsumsi, pertukaran, dan komunikasi dilihat (Judit Timár Zoltán Kovács. 2020). Selain itu *Hinterland* juga merupakan kumpulan titik asal/tujuan arus kargo yang melewati pelabuhan dan menghasilkan sebagian besar bisnisnya (Parola, F., Satta, G., & Vitellaro, F. (2021). Daerah *hinterland* luasnya relatif dan tidak mengenal batas administratif suatu daerah, propinsi, atau batas suatu negara tergantung ada atau tidaknya pelabuhan yang berdekatan dengan daerah tersebut (Humang W.P. 2018; Mislih dkk; 2018). Jaringan *hinterland* pelabuhan menjadi faktor penentu dan penting untuk mempengaruhi daya saing suatu pelabuhan (Mislih dkk; 2018). *Hinterland* merupakan kumpulan titik asal/tujuan arus kargo yang melewati pelabuhan dan menghasilkan sebagian besar bisnisnya, *hinterland* dipandang sebagai area logistik yang luas yang terkait erat dengan rantai pasokan global dan pemain transportasi internasional (Parola, F. dkk; 2021).

Transportasi berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat, lokal serta daerah layanan atau daerah pengaruh aktivitas-aktivitas produksi dan sosial, serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi (Jinca, M.Y, 2013). Transportasi pelabuhan pedalaman melibatkan pengumpulan dan distribusi barang antara perekonomian pedalaman dan pelabuhan (Guo, T., Liu, P., Wang, C., Xie, J., Du, J., & Lim, M. K.; 2023). Pelabuhan adalah fasilitas penting bagi berfungsinya perekonomian global, serta bagi wilayah yang disuplainya. Oleh karena itu, memantau aktivitas pelabuhan merupakan cara yang relevan untuk menilai intensitas ekonomi yang dihasilkannya, dan memungkinkan analisis regional mengenai bobot relatifnya, wilayah aktivitasnya, dan perkembangannya (Iphar, C., Le Berre, I., Foulquier, É., & Napoli, A. (2024). Berdasarkan hirerkinya pelabuhan dibedakan atas beberapa jenis yakni: Pelabuhan Utama, merupakan pelabuhan yang fungsi

pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, pelabuhan pengumpul fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, peralihan muatan angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, seperti angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi. Pelabuhan pegumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, peralihan muatan angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, pelabuhan pengumpul melayani angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi. Dilihat dari hierarkinya maka pelabuhan yang dimiliki oleh pulau-pulau kecil merupakan pengumpan yang kurang dalam fasilitas. Sebagai wilayah penyangga suatu pelabuhan, berbagai komoditas yang dimiliki wilayah *hinterland* akan mempengaruhi kelancaran kegiatan pengiriman barang ekspor dan impor, hubungan saling ketergantungan antara daerah pedalaman dan daerah depan di sepanjang kontinum logistik (Jung, P. H., & Thill, J. C. (2022)). Dengan kekuatan maritim maka negara maritim dapat memanfaatkan secara optimal potensi yang dimilikinya, yaitu potensi sumber daya alam berupa pulau-pulau dan lautan serta sumber daya manusia, politik, dan budaya serta potensi yang terbentuk dari lingkungan geopolitik strategis (Rochwulaningsih, Y., et.al.; 2019).

Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan memiliki wilayah perairan lebih luas dibandingkan daratan dengan perbandingan 1 berbanding 17. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 12.362,73 km² dengan luas wilayah daratan 898,29 km² dan wilayah laut 11.464,44 km². Wilayah Daratan terdiri atas sembilan kecamatan yaitu; Pangkajene, Minasatene, Balocci, Tondong Tallasa, Bungoro, Labakkang, Ma'rang, Segeri dan Mandalle. Wilayah Kepulauan terletak di empat kecamatan yaitu; Kecamatan Liukang Tupabbiring, Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara, Kecamatan Liukang Tangayya dan Kecamatan Liukang Kalmas. Oleh karena itu peran transportasi laut sebagai penyambung kehidupan atau distribusi kebutuhan pokok antar pulau sangat dibutuhkan.

Topik ini difokuskan untuk mengetahui kondisi *hinterland* pelabuhan pelra yang ada di Kabupaten Pangkajene Kepulauan yaitu: Kecamatan Labakkang, Kecamatan Liukang Tupabbiring, Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara, Kecamatan Liukang Tangayya, dan Kecamatan Liukang Kalmas, yang menjadi potensi muatan bagi angkutan pelayaran rakyat. Konsep utama kondisi *hinterland* dalam penelitian ini yakni keadaan perekonomian penduduk yang meliputi; komoditas utama, potensi pariwisata pada masing-masing kecamatan.

2.3 Metode Penelitian

2.3.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini bersifat deskriptif eksploratif, yang bertujuan untuk menggambarkan kondisi faktual di lapangan, kemudian menganalisis hubungan antar variabel secara kontekstual, serta mengidentifikasi strategi yang tepat dalam pengembangan pelayanan pelra yang berkelanjutan. Pada penelitian ini penulis menggunakan metode pendekatan kualitatif deskriptif. Pendekatan ini dipilih karena sesuai untuk memahami secara mendalam fenomena sosial, kondisi aktual, serta konteks pelayanan angkutan pelayaran rakyat dan pemanfaatan potensi ekonomi *hinterland* di wilayah kepulauan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

Pendekatan kualitatif memungkinkan peneliti dapat menggali data yang bersifat mendalam dan holistik, khususnya berkaitan dengan persepsi, pengalaman, serta tantangan yang dihadapi oleh masyarakat, operator pelra, dan pemangku kepentingan lainnya dalam mengakses dan menyediakan layanan transportasi laut antar pulau.

2.3.2. Teknik Pengumpulan Data

Kebutuhan dan ketersediaan data untuk mengetahui kondisi *hinterland* pelabuhan adalah dengan mengumpulkan beberapa data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer dan sekunder, dilakukan melalui observasi lapangan, wawancara dengan masyarakat pesisir/kepulauan, operator/pemilik kapal pelra, dan instansi terkait, serta studi dokumentasi dari data BPS, Dinas Kelautan dan Perikanan, dan Dinas Perhubungan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Lokasi penelitian difokuskan pada empat wilayah kecamatan kepulauan, yaitu Liukang Tupabbiring, Liukang Tupabbiring Utara, Liukang Tangaya, dan Liukang Kalmas.

Wawancara dilakukan terhadap kelompok masyarakat sesuai dengan keterlibatan dalam sistem transportasi laut, yang terdiri dari *regulator*, operator, pengusaha angkutan pelayaran rakyat, dan penduduk/masyarakat yang menggunakan jasa transportasi laut. Sedangkan regulator adalah pemerintah yang menggerakkan roda pemerintahan sesuai regulasi yang telah ditetapkan. Operator adalah Nahkoda kapal laut/kapal pelra. Adapun materi wawancara yang menjadi topik pembahasan dalam penyelesaian rumusan masalah dapat dilihat pada tabel 2.1 berikut.

Tabel 2.1 Daftar Pertanyaan Wawancara Pada Responden

No.	Pertanyaan	Jawaban	Keterangan
1.	1. Apa komoditas utama yang biasanya dijual/dikirim ke daratan?		Masyarakat/Pengguna Jasa Pelra
	2. Seberapa sering Anda menggunakan jasa pelra?		

No.	Pertanyaan	Jawaban	Keterangan
	3. Apa kendala utama dalam akses transportasi laut?		
	4. Bagaimana menurut Anda kondisi pelabuhan di pulau Anda?		
2.	1. Apa saja rute yang Anda layani? 2. Bagaimana tingkat keterisian kapal dan barang muatan? 3. Apa kendala dalam operasional (cuaca, biaya, fasilitas pelabuhan)? 4. Apakah ada dukungan dari pemerintah daerah?		Operator/ABK Kapal Pelra
3.	1. Bagaimana strategi pengelolaan pelayaran rakyat di wilayah kepulauan? 2. Apa kebijakan untuk pengembangan pelabuhan kecil (pelra)? 3. Bagaimana dukungan terhadap penguatan potensi perikanan & hasil laut di pulau-pulau?		Regulator/Pengawas

Sumber: Data Diolah, 2024.

Sementara data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber seperti Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, beberapa kantor pemerintah daerah (kantor kecamatan, kantor desa), dan beberapa rujukan dari literatur terkait. Teknik dokumentasi merupakan salah satu cara dalam mengumpulkan data penelitian secara tidak langsung, artinya data didapatkan melalui dokumen-dokumen pendukung yang berhubungan dengan data yang akan diteliti. Teknik dokumentasi merupakan suatu cara dalam memperoleh data dengan mengkaji dokumen tertulis, yang dapat berupa data, gambar, tabel, diagram. Dalam penelitian ini studi dokumentasi dilakukan dengan cara pengumpulan gambar-gambar dan dokumen tertulis yang menggambarkan kondisi ekonomi masyarakat di lokasi penelitian. Adapun yang dokumentasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah kondisi demografi, PDRB, angkutan pelra dalam melayani kegiatan ekonomi masyarakat, mata pencaharian penduduk, komoditas andalan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

2.3.3. Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penyelesaian permasalahan pada topik penelitian I dilakukan secara induktif, yakni: tahapan menurut Miles, Huberman dan Saldana (2014) dengan mereduksi data: menyaring dan merangkum informasi penting, menyusun data dalam bentuk matriks, narasi atau grafik, kemudian melakukan penarikan dan memverifikasi kesimpulan.

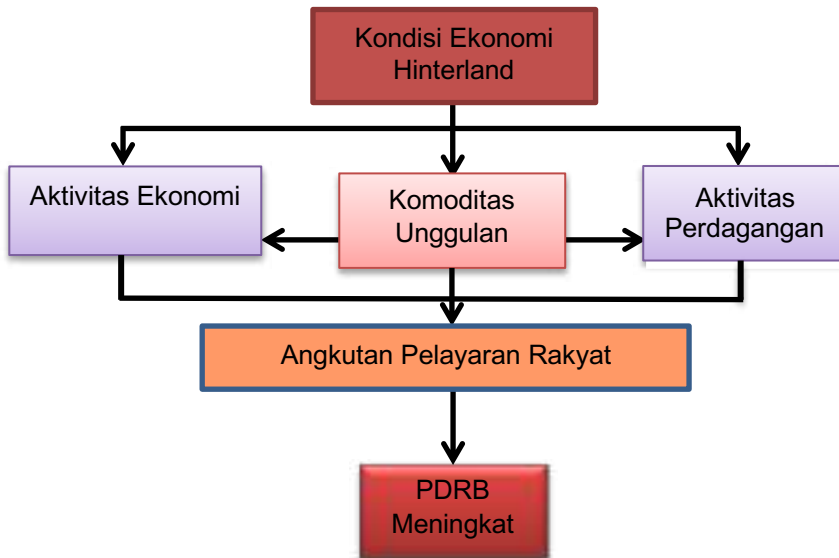
Sehingga sebanyak 100 responden yang menjadi narasumber yang telah menjawab seluruh pertanyaan, dan untuk menjamin keabsahan data, digunakan teknik triangulasi sumber (perbandingan data dari narasumber berbeda), triangulasi metode (perbandingan data dari wawancara, observasi, dan dokumentasi), serta member checking (konfirmasi hasil temuan kepada informan untuk memastikan validitas makna).

Dengan pendekatan ini, diharapkan permasalahan di topik 1 menghasilkan pemahaman yang menyeluruh terhadap tantangan dan peluang pengembangan pelra di wilayah kepulauan, serta memberikan dasar bagi formulasi strategi yang berbasis kondisi lokal dan partisipasi masyarakat.

2.3.4. Kerangka Pikir

Pada bagan kerangka pikir ini memberikan alur penyelesaian dari permasalahan yang ada pada topik 1, dengan melihat kondisi *hinterland* di empat kecamatan yang menjadi fokus penelitian ini. Kondisi ekonomi wilayah *hinterland* merupakan titik awal dalam memahami dinamika pembangunan daerah kepulauan, khususnya di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. *Hinterland* yang memiliki potensi sumber daya alam dan sumber daya manusia secara langsung memengaruhi aktivitas ekonomi masyarakat setempat. Aktivitas ekonomi tersebut, baik di sektor perikanan, pertanian, maupun perdagangan, menghasilkan berbagai komoditas unggulan yang menjadi ciri khas daerah dan memiliki nilai jual tinggi. Keberadaan komoditas unggulan ini selanjutnya mendorong terbentuknya aktivitas perdagangan, baik dalam skala lokal antar pulau maupun dengan wilayah daratan.

Untuk mendukung kelancaran distribusi hasil-hasil ekonomi dan menunjang konektivitas antar wilayah, dibutuhkan sistem transportasi laut yang handal dan terjangkau. Di sinilah angkutan pelayaran rakyat (pelra) memainkan peranan strategis sebagai sarana pengangkutan barang dan penumpang dari dan ke pulau-pulau di wilayah kepulauan. Keberadaan pelra tidak hanya sebagai moda transportasi alternatif, tetapi juga menjadi penghubung vital antara hinterland dan pusat pertumbuhan ekonomi.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Topik 1

Dengan meningkatnya pelayanan dan cakupan pelayanan rakyat, maka mobilitas komoditas dan pelaku ekonomi menjadi lebih efisien. Hal ini berkontribusi secara langsung terhadap peningkatan produktivitas wilayah dan berdampak pada kenaikan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Oleh karena itu, penguatan peran angkutan pelayaran rakyat menjadi salah satu strategi penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi daerah, terutama dalam konteks pembangunan wilayah kepulauan yang memiliki keterbatasan infrastruktur darat. Berikut gambar 2.1. kerangka alur pikir penyelesaian topik/permasalahan 1.

2.4. Pembahasan

2.4.3. Kondisi Sosial Demografi Wilayah *Hinterland*

2.4.3.1 Wilayah Administratif Lokasi Penelitian

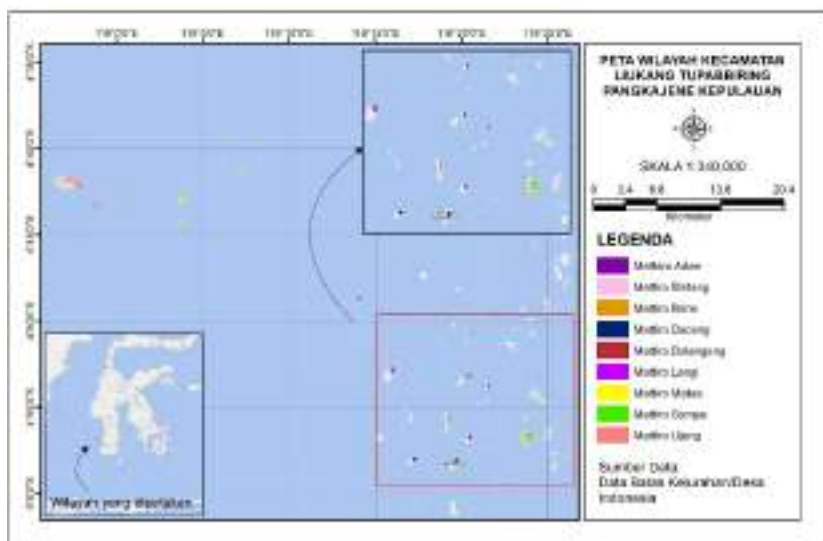
Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan merupakan salah satu wilayah administratif di Provinsi Sulawesi Selatan yang memiliki karakteristik geografis gabungan antara wilayah daratan dan kepulauan. Berdasarkan pembagian wilayah administratif, Pangkajene dan Kepulauan terdiri dari 13 kecamatan, yang mencakup 10 kecamatan daratan dan 3 kecamatan kepulauan. Kecamatan daratan antara lain Mandalle, Segeri, Marang, Labakkang, Bungoro, Pangkajene, Minasatene, Tondong Tallasa, dan Balocci. Kecamatan Pangkajene juga merupakan pusat pemerintahan kabupaten dan menjadi sentra aktivitas administrasi dan ekonomi lokal. Kecamatan Kepulauan Pangkajene bergabung dengan gugusan pulau-pulau spermonde, namun hanya sebanyak 115 pulau yang masuk ke dalam wilayah administrasi Kabupaten Pangkajene dan kepulauan, dengan rincian sebanyak 73 pulau berpenghuni dan sebanyak 42 pulau yang tidak berpenghuni. Di sisi lain, wilayah kepulauan terbagi dalam tiga kecamatan, yaitu Liukang Tupabbiring,

Liukang Tupabbiring Utara, dan Liukang Tangaya. Ketiga kecamatan ini terdiri atas pulau-pulau kecil yang tersebar di perairan Laut Makassar dan umumnya hanya dapat diakses melalui jalur laut. Wilayah kepulauan tersebut memiliki potensi besar dalam sektor perikanan, budidaya laut, serta pengembangan wisata bahari, namun juga menghadapi tantangan serius terkait aksesibilitas, transportasi, dan infrastruktur dasar. Keterkaitan antara wilayah daratan sebagai *hinterland* dan wilayah kepulauan sebagai zona produksi dan distribusi menjadikan transportasi laut sebagai penghubung vital yang memengaruhi kelancaran pergerakan barang dan manusia. Dalam konteks inilah, angkutan pelayaran rakyat berperan strategis sebagai sarana transportasi utama bagi masyarakat kepulauan. Ketergantungan terhadap pelra sangat tinggi, terutama untuk kebutuhan distribusi logistik, perdagangan komoditas unggulan, serta akses terhadap layanan publik seperti pendidikan, kesehatan, sosial, budaya dan administrasi pemerintahan. Secara administratif wilayah Kabupaten Pangkajene Kepulauan dapat dilihat pada gambar 2.2 berikut.



Gambar 2.2 Peta Administratif Wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan

Pada penelitian ini hanya di fokuskan pada empat wilayah kecamatan yaitu kecamatan Tupabiring, Tupabiring Utara, Liukang Tangayya dan Liukang Kalmas yang secara administratif dapat di lihat pada gambar di bawah ini. Peta wilayah Kecamatan Liukang Tupabbiring menggambarkan konfigurasi geografis gugusan pulau-pulau yang tersebar di wilayah perairan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.



Gambar 2.3 Peta Wilayah Admrstratif Kecamatan Liukang Tupabiring

Karakteristik geografis kepulauan ini berdampak langsung terhadap pola aksesibilitas dan kebutuhan transportasi laut antar pulau. Sebagian besar wilayah tersebut tidak memiliki pelabuhan dengan infrastruktur memadai. Beberapa hanya memiliki dermaga sederhana dari kayu atau beton tanpa fasilitas penunjang keselamatan pelayaran. Hanya beberapa titik, seperti di Mattiro Ade dan Mattiro Ujung, yang memiliki fasilitas sandar semi permanen dan menjadi titik masuk utama bagi pelayaran rakyat. Ketiadaan pelabuhan formal berdampak pada aktivitas bongkar-muat yang masih dilakukan secara manual dan terbuka terhadap risiko gelombang laut, terutama pada musim barat dan timur.

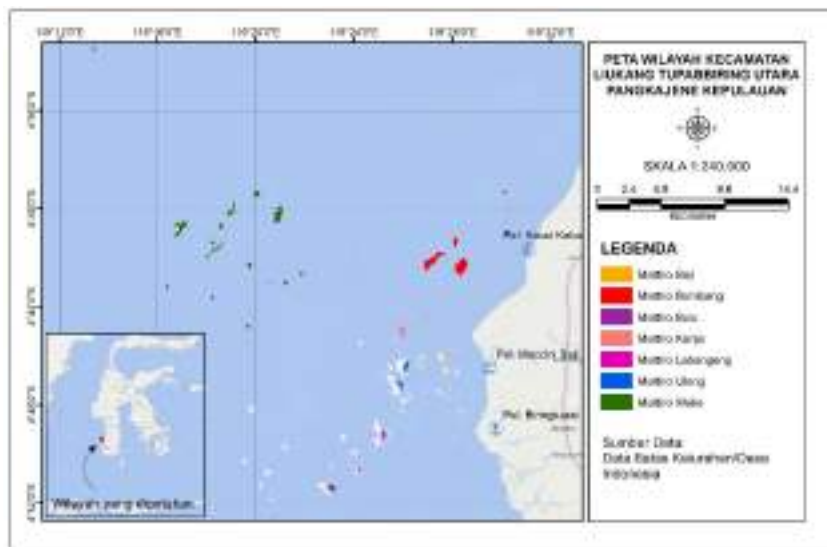
Berdasarkan peta tersebut (lihat pada gambar 2.3), dapat diidentifikasi bahwa kecamatan ini terdiri dari sembilan desa/kelurahan kepulauan yang masing-masing memiliki karakteristik geografis dan spasial yang berbeda-beda. Kesembilan wilayah tersebut adalah Mattiro Ade, Mattiro Bintang, Mattiro Bone, Mattiro Deceng, Mattiro Dolangeng, Mattiro Langi, Mattiro Matae, Mattiro Sompe, dan Mattiro Ujung. Dengan pola sebaran permukiman yang terpisah secara geografis oleh perairan laut memberikan tantangan tersendiri dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi laut. Hal ini menjadikan pelayaran rakyat sebagai moda transportasi utama yang menjembatani konektivitas antar pulau, baik dalam hal mobilitas manusia maupun distribusi barang. Kondisi ini menuntut sistem transportasi yang adaptif, tangguh, dan terintegrasi, mengingat sebagian besar wilayah ini tidak memiliki dermaga representatif maupun sistem transportasi reguler.

Bahwa jarak antar pulau relatif berjauhan, khususnya bagi wilayah seperti Mattiro Sompe dan Mattiro Ujung yang berada di kawasan paling luar.

Wilayah-wilayah ini berpotensi mengalami keterisolasian apabila tidak ditopang oleh jalur pelayaran yang teratur dan andal. Secara keseluruhan, peta ini menegaskan urgensi dari penataan jaringan pelayaran rakyat yang terencana dan sistematis, agar aksesibilitas dan pelayanan publik di wilayah kepulauan ini dapat berjalan secara merata. Selain itu, pendekatan spasial ini menjadi dasar penting dalam menentukan titik-titik kritis kebutuhan infrastruktur transportasi laut, termasuk pelabuhan rakyat, terminal penumpang, serta navigasi keselamatan pelayaran.

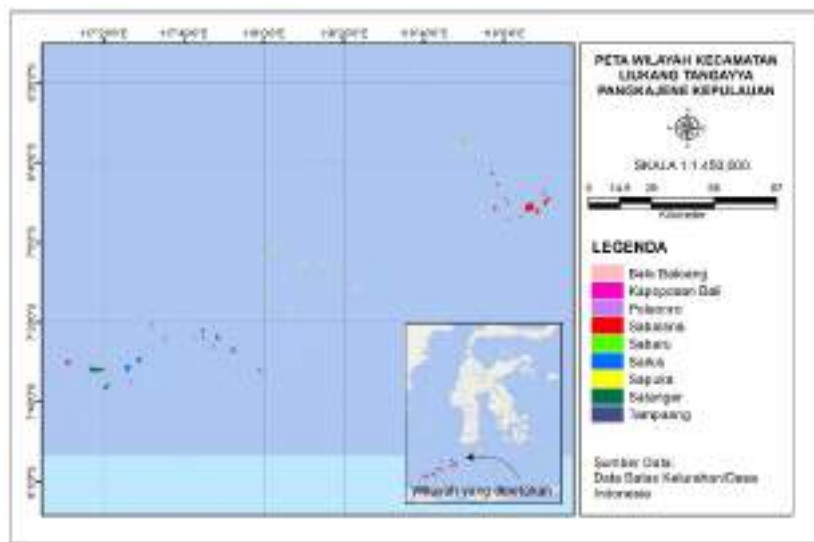
Sebaran penduduk di wilayah ini cenderung terkonsentrasi pada pulau-pulau besar seperti Mattiro Ade, Mattiro Bone, dan Mattiro Dolangeng, yang juga memiliki aktivitas ekonomi lebih tinggi terutama di sektor perikanan tangkap dan perdagangan hasil laut. Sebaliknya, wilayah seperti Mattiro Sompe dan Mattiro Matae memiliki jumlah penduduk lebih sedikit dan berada relatif jauh dari jalur pelayaran utama, sehingga frekuensi pelayaran ke wilayah tersebut cenderung lebih rendah. Hal ini berimplikasi pada tingginya ketergantungan masyarakat terhadap kapal pelra yang beroperasi secara tidak terjadwal. Frekuensi pelayaran rakyat di wilayah ini masih sangat bergantung pada inisiatif pemilik kapal dan permintaan pasar. Dalam seminggu, hanya beberapa kali pelayaran dilakukan untuk rute tertentu, terutama dari pulau ke daratan utama Pangkajene dan Kepulauan melalui Pelabuhan Kassi Kebo. Tidak adanya sistem trayek tetap dan jadwal terstruktur menjadi tantangan utama dalam pelayanan transportasi laut. Situasi ini tidak hanya menyulitkan mobilitas penduduk, tetapi juga memperbesar ketimpangan akses terhadap layanan kesehatan, pendidikan, dan logistik kebutuhan pokok. Dengan demikian, peta ini tidak hanya menunjukkan batas administratif semata, tetapi juga mencerminkan struktur spasial pelayanan pelayaran rakyat yang belum terintegrasi secara optimal. Untuk mengatasi permasalahan ini, dibutuhkan intervensi kebijakan dalam bentuk penataan jaringan pelayaran berbasis kebutuhan riil masyarakat kepulauan, peningkatan infrastruktur pelabuhan rakyat, dan penguatan pengawasan keselamatan pelayaran.

Peta wilayah Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara (lihat pada gambar 2.4) memperlihatkan sebaran pulau-pulau kecil di sisi barat laut daratan Pangkajene dan Kepulauan yang terdiri dari tujuh desa/kelurahan: Mattiro Baj, Mattiro Bombang, Mattiro Bulu, Mattiro Kanja, Mattiro Labangang, Mattiro Uleng, dan Mattiro Walie. Peta ini dilengkapi dengan informasi spasial pelabuhan-pelabuhan utama di daratan seperti Pelabuhan Kassi Kebo, Pelabuhan Maccini Baji, dan Pelabuhan Biringkassi, yang berperan sebagai titik konektivitas utama antar pulau dan daratan. Bahwa beberapa wilayah, seperti Mattiro Bombang dan Mattiro Uleng, berada cukup jauh dari garis pantai dan tergolong sebagai pulau-pulau terluar di kabupaten ini.



Gambar 2.4 Peta Wilayah Administratif Kecamatan Liukang Tupabiring Utara

Wilayah ini mengalami kondisi serupa dengan kecamatan Liukang Tupabbiring, yaitu minimnya infrastruktur pelabuhan serta ketergantungan tinggi terhadap moda pelayaran rakyat sebagai sarana transportasi utama. Distribusi penduduk di kawasan ini menunjukkan konsentrasi yang lebih tinggi di wilayah-wilayah yang berdekatan dengan pelabuhan di daratan, terutama di Mattiro Kanja dan Mattiro Bulu. Wilayah-wilayah ini cenderung lebih aktif dalam aktivitas perdagangan hasil laut, khususnya ikan dan rumput laut. Namun, untuk wilayah seperti Mattiro Walie dan Mattiro Labangang, akses pelayaran menjadi tantangan besar karena keterbatasan jumlah kapal, infrastruktur sandar, dan jarak tempuh yang relatif jauh. Kecamatan Liukang Tangaya merupakan wilayah kepulauan (lihat pada gambar 2.5) terluar dari Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, yang terdiri dari sembilan wilayah desa/kelurahan, yaitu: Balo Baloang, Kapoposang Bali, Polecenro, Sabalana, Sabaru, Sailus, Sapuka, Satanger, dan Tampang. Peta ini menunjukkan konfigurasi wilayah yang sangat tersebar di tengah Laut Flores, bahkan sebagian besar pulau berada lebih dekat ke provinsi tetangga dibanding ke daratan Sulawesi Selatan. Bahwa jarak antar gugusan pulau di kecamatan ini sangat berjauhan, dan akses ke daratan utama sangat terbatas. Wilayah ini menghadapi tantangan geografis paling ekstrem dibanding dua kecamatan kepulauan lainnya di Pangkajene dan Kepulauan, yaitu Liukang Tupabbiring dan Liukang Tupabbiring Utara. Hal ini berdampak langsung terhadap keterjangkauan layanan publik dan keberlangsungan sistem transportasi laut. Pelayaran rakyat (pelra) menjadi satu-satunya moda transportasi yang memungkinkan mobilitas masyarakat dan distribusi logistik di wilayah ini.



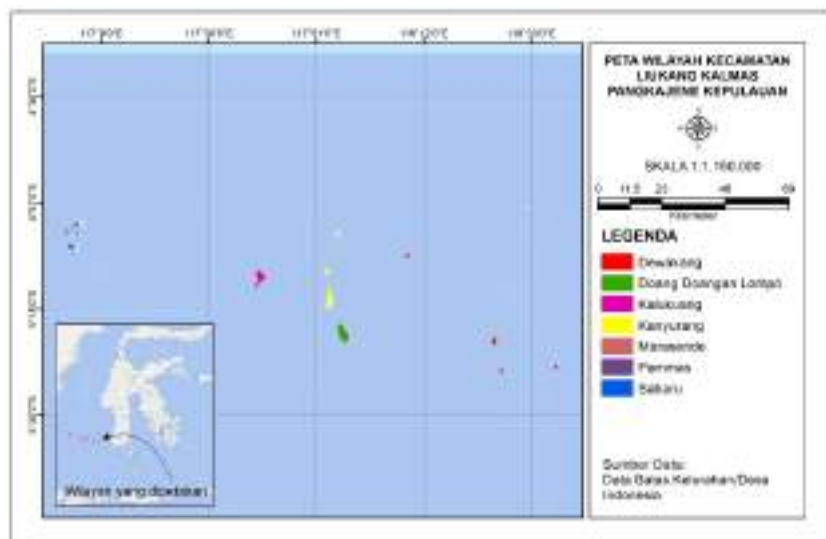
Gambar 2.5 Peta Wilayah Administratif Kecamatan Liukang Tangayya

Namun, minimnya jumlah armada, tidak adanya pelabuhan representatif, serta ketergantungan terhadap kondisi cuaca menyebabkan pelayaran menjadi tidak terjadwal dan sangat terbatas. Banyak rute hanya dilayani sebulan sekali, bahkan pada musim gelombang tinggi (Desember–Maret), beberapa wilayah seperti Sabalana dan Kapoposan Bali nyaris tidak tersentuh layanan transportasi sama sekali.

Sebagian besar aktivitas pelayaran dilakukan dari dan menuju Pelabuhan Paotere (Makassar) atau Pelabuhan Kassi Kebo (Pangkajene dan Kepulauan), dengan transit pada pulau-pulau yang memiliki fasilitas dermaga terbatas. Situasi ini mempersulit distribusi bahan pokok, layanan kesehatan, dan pendidikan, serta meningkatkan biaya hidup masyarakat kepulauan. Sebaran spasial wilayah seperti yang tergambar pada peta menunjukkan potensi keterisolasian yang tinggi dan membutuhkan pendekatan khusus dalam perencanaan transportasi laut. Dengan melihat peta ini, urgensi penyusunan rencana trayek pelayaran rakyat terstruktur dan intervensi kebijakan lintas kabupaten/provinsi menjadi semakin penting. Selain itu, pembangunan infrastruktur dasar berupa pelabuhan rakyat dan penyediaan kapal perintis kecil dengan sistem subsidi pemerintah akan sangat membantu meningkatkan konektivitas dan menurunkan tingkat keterisolasian di kawasan ini.

Kecamatan Liukang Kalmas merupakan wilayah administratif kepulauan (lihat pada gambar 2.6) yang mencakup tujuh desa, yaitu: Dewakang, Doang Doangan Lompo, Kalukuang, Kanyurang, Marasende, Pammmas, dan Sabaru. Terletak di sisi barat daya Laut Flores, wilayah ini

termasuk dalam zona yang cukup terpencil dan memiliki sebaran pulau yang sangat berjauhan satu sama lain. Bahwa pulau-pulau tersebut membentuk gugusan terpisah, jauh dari daratan Sulawesi Selatan dan lebih dekat ke batas perairan provinsi lain seperti Sulawesi Barat dan Nusa Tenggara Barat. Sebaran ini menyebabkan aksesibilitas menjadi tantangan utama, terlebih lagi karena sebagian besar pulau tidak memiliki pelabuhan dengan fasilitas layak. Pelayaran rakyat di wilayah ini sangat terbatas, bahkan beberapa pulau hanya disinggahi kapal pelra satu kali dalam beberapa minggu. Moda transportasi laut yang tersedia adalah kapal kayu tradisional tanpa standar keselamatan. Aktivitas pelayaran umumnya dilakukan menuju Pelabuhan Paotere (Makassar) atau pelabuhan di kabupaten lain, bukan hanya dari Pangkajene dan Kepulauan.



Gambar 2.6 Peta Wilayah Administratif Kecamatan Liukang Kalmas

Sebaran spasial seperti yang ditunjukkan dalam peta ini memperlihatkan bahwa wilayah Liukang Kalmas sangat rawan terputus konektivitasnya, terutama pada musim gelombang tinggi. Akibatnya, distribusi barang kebutuhan pokok, layanan kesehatan, serta pelayanan pendidikan seringkali terganggu. Keadaan ini menuntut adanya sistem pelayaran yang terstruktur dan intervensi khusus dari pemerintah dalam bentuk subsidi pelayaran dan pembangunan dermaga standar. Dengan demikian, peta wilayah ini semakin menegaskan bahwa perencanaan pelayaran rakyat di Pangkajene dan Kepulauan harus berbasis wilayah, dengan memperhatikan kondisi geografis, sebaran penduduk, serta kedekatan dengan pusat layanan di daratan.

2.4.3.2 Kondisi Demografi Wilayah Kepulauan

Dengan kondisi geografis tersebut, strategi pengembangan pelayanan pelayaran rakyat menjadi penting untuk mendorong pemerataan pembangunan, mengurangi disparitas harga, ketimpangan kondisi sosial wilayah, serta memperkuat konektivitas antara pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di daratan dengan pulau-pulau terluar. Oleh karena itu, pemahaman terhadap struktur wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan merupakan fondasi dalam merancang kebijakan pembangunan berbasis wilayah dan kebutuhan masyarakat kepulauan.

Secara spasial, peta ini menggambarkan distribusi rute pelra yang menjangkau pulau-pulau utama seperti Pulau Sabutung, Pulau Samatellu, Pulau Sailus, dan pulau-pulau kecil lainnya. Jangkauan pelayanan tampak meliputi radius yang cukup luas dari pesisir Pangkajene hingga pulau-pulau di bagian barat daya wilayah kabupaten. Warna-warna berbeda pada latar laut (kemungkinan menggambarkan zona jangkauan dalam satuan mil laut) memberikan indikasi tentang seberapa jauh layanan pelayaran rakyat mampu menjangkau pulau-pulau terpencil tersebut. Selain itu, tampak pula jalur jalan utama dan pemukiman di wilayah daratan, seperti kota Pangkajene, Bungoro, dan Minasatene, yang memperkuat peran wilayah daratan sebagai hinterland dalam sistem jaringan distribusi barang dan manusia menuju kawasan kepulauan. Akses dari pelabuhan darat menuju pulau-pulau sangat bergantung pada keberadaan dan kualitas layanan pelayaran rakyat, terutama dalam mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi komoditas unggulan dari wilayah kepulauan.



Gambar 2.7 Peta Lokasi Pelayanan dan Jangkauan Pelayanan Rakyat

Secara strategis, peta ini mengilustrasikan bahwa keterjangkauan layanan pelra sangat menentukan efektivitas konektivitas antarwilayah, efisiensi logistik, dan pengembangan ekonomi lokal, terutama di wilayah kepulauan yang tidak memiliki akses jalan darat. Oleh karena itu, informasi spasial seperti ini sangat berperan dalam perencanaan kebijakan transportasi laut yang berkeadilan wilayah dan berkelanjutan.

Untuk memahami sejauh mana layanan pelayaran rakyat (pelra) menjangkau masyarakat di wilayah kepulauan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, pendekatan analisis spasial dengan teknik buffer zone (zona penyangga) sangat relevan. *Buffer zone* ini menggambarkan cakupan jarak layanan dari titik keberangkatan pelra dari Pelabuhan Pangkajene, Maccini Baji dan Kassi Kebo ke pulau-pulau sasaran, dalam satuan mil laut (nautical miles).

Analisis spasial terhadap jangkauan layanan pelayaran rakyat (pelra) di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan dilakukan berdasarkan pengelompokan wilayah pulau ke dalam buffer area atau radius jangkauan dalam satuan mil laut (NM). Pendekatan ini memungkinkan identifikasi sebaran pelayaran pelra yang menjangkau wilayah kepulauan secara aktual dan memberi gambaran mengenai ketimpangan akses transportasi antar wilayah.

Tabel 2.2 Buffer Area Radius Pelayaran Pelra (Mil Laut)

No.	Titik Pelayanan (Origin Point)	Kategori Jangkauan (Radius Buffer)	Destinasi/Pulau	Hipotesis/Kualitatif
1	1. Pel. Pangkajene 2. Pel. Maccini Baji 3. Pel. Kassi Kebo	0-5 NM	Sabutung, Saugi kecil, Saugi Besar dan Kulambing, dll.	Banyak layanan pelra tidak beroperasi tetap, tergantung kondisi cuaca, jumlah penumpang, dan ketersediaan BBM.
2	1. Pel. Pangkajene 2. Pel. Maccini Baji 3. Pel. Kassi Kebo	5-10 NM	Sailus, Gondong Bali, Salemo, Barang Caddi, Samatellu Lompo, Karangrang, Sanane, dll.	Pulau-pulau terluar nyaris tidak terlayani oleh kapal pelra konvensional dan sangat bergantung pada kapal pelnas, inisiatif pribadi atau swadaya masyarakat.

No.	Titik Pelayanan (Origin Point)	Kategori Jangkauan (Radius Buffer)	Destinasi/Pulau	Hipotesis/Kualitatif
3	1. Pel. Pangkajene 2. Pel. Maccini Baji 3. Pel. Kassi Kebo	>10 NM	Sarappo Lompo, Satando, Sabalana, Kapoposang, dll. Pulau-Pulau Terluar (wilayah Kecamatan Liukang Tangaya dan Liukang Kalmas	Pulau-pulau di zona 5-10 mil laut menghadapi frekuensi pelayanan yang rendah dan ketidakpastian jadwal karena rute pelayaran dengan jangkauan layanan yang banyak.

Sumber: Data Diolah, 2024.

Pulau-pulau yang berada pada jangkauan ini meliputi Sabutung, Samatellu, Saugi, dan Kulambing. Pulau-pulau tersebut merupakan daerah yang relatif dekat dari pusat ekonomi dan administrasi Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Pelayanan pelra di kawasan ini menunjukkan intensitas yang cukup tinggi, namun tidak memiliki jadwal yang tetap. Pelayanan tergantung pada faktor-faktor cuaca, jumlah penumpang, ketersediaan BBM, serta kesiapan kapal. Ini mencerminkan lemahnya sistem pengelolaan pelayaran rakyat yang berbasis kebutuhan reguler dan terstruktur.

Destinasi dalam radius ini mencakup pulau Sailus, Gondong Bali, dan Sabalana. Wilayah ini berada dalam zona tengah dan mengalami kendala keterjangkauan yang lebih tinggi dibandingkan wilayah sebelumnya. Pelayanan pelra tidak berlangsung secara rutin. Sebagian besar pelayanan tergantung pada keberadaan kapal pelayaran nasional (PELNI) atau inisiatif swadaya masyarakat. Ketidakteraturan dan keterbatasan armada menyebabkan wilayah ini nyaris tak terlayani secara layak oleh pelra konvensional.

Wilayah ini meliputi pulau-pulau terluar seperti yang berada di Kecamatan Liukang Tangaya dan Liukang Kalmas. Zona ini merupakan area dengan kondisi paling kritis dalam hal keterlayanan. Pulau-pulau di wilayah ini menghadapi frekuensi pelayanan yang sangat rendah dan tidak menentu. Jarak yang jauh dari daratan utama menyebabkan biaya operasional tinggi dan keterbatasan rute. Warga di wilayah ini harus mengandalkan kapal barang yang tidak terjadwal, atau menunggu inisiatif pribadi, yang membuat mobilitas sosial-ekonomi sangat terbatas. Berikut uraian daftar nama pulau berdasarkan wilayah per kecamatan:

Tabel 2.3 Daftar Pulau di Kecamatan Kepulauan Liukang Tupabiring

Desa	Nama Pulau	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)
Mattiرو Deceng	Badi	9.00	1.958
	Pajenekang	2.00	1.121
	Balang Lompo	8.00	2.602
Mattiرو Sompe	Langkadea	0.70	1
Mattiرو Ujung	Pandangan	10.00	658
	Kapoposang	5.00	461
	-	-	Tidak Berpenghuni
Mattiرو Dolangan	Podang-podang Lompo	3.00	867
	Podang-podang Caddi	1.00	Tidak Berpenghuni
	Lamputang	1.20	391
	Pala	1.20	241
	Cengkeh	0.50	2
Mattiرو Bone	Bonto Sua	3.50	1.067
Mattiرو Adae	Sanane	2.50	1.032
Mattiرو Langi	Sarappo Lompo	11.50	1.504
	Sarappo Keke	8.00	Tidak Berpenghuni
Mattiرو Matae	Gondong Bali	91.00	924
	Suranti	10.00	Tidak Berpenghuni
	Tambakuku	3.20	Tidak Berpenghuni
	Pammanggangan	2.10	Tidak Berpenghuni
Mattiرو Bintang	Balang Caddi	-	140
	Panambungan	2.00	Tidak Berpenghuni

Sumber: BPS Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, 2024

Kecamatan Liukang Tupabbiring memiliki 22 pulau, dengan populasi penduduk tersebar di 14 pulau yang berpenghuni. Wilayah kecamatan Tupabbiring memiliki jarak dari ibukota kabupaten yakni paling dekat desa/kelurahan Mattiرو Adae dengan jarak ± 18 km dari ibukota, sedangkan terjauh adalah desa/kelurahan Mattiرو Ujung dengan jarak sekitar ± 111 km dari Ibukota Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

Tabel 2.4 Daftar Nama Pulau di Kecamatan Liukang Tupabiring Utara

Desa	Nama Pulau	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)
Mattiرو Walie	Samatellu Lompo	39.00	1.376

Desa	Nama Pulau	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)
	Samatellu Pe'dda	20.00	33
	Samatellu Borong	15.00	139
	Salebbo	20.00	353
	Reang-reang	10.00	Tidak Berpenghuni
	Bonebanoang	5.00	Tidak Berpenghuni
	Jangan-jangan	2.00	Tidak Berpenghuni
Mattiro Bombang	Salemo	10.00	1.747
	Sakula	9.00	538
	Sagara	3.00	375
	Sabangko	1.00	176
	Gusung Torajae	1.2	Tidak Berpenghuni
Mattiro Kanja		14.00	1.412
Mattiro Uleng	Kulambing	3.00	100
	Bangko-Bangkoang	2.00	838
Mattiro Labangeng	Laiya	3.00	866
	Polewali	2.00	164
Mattiro Bulu	Karanrang	3.00	2.248
Mattiro Baji	Satando	4.28	420
	Saugi	2.00	422
	Cambang-Cambang	0.40	Tidak Berpenghuni
	Sapuli	1.20	429

Sumber: BPS Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, 2024

Pada wilayah kecamatan Liukang Tupabbiring Utara, memiliki 18 pulau, dengan populasi penduduk tersebar pada 13 pulau yang berpenghuni. Sebanyak 22 pulau dan hanya 5 pulau yang tidak berpenghuni. Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara memiliki jarak ke wilayah Ibukota Kabupaten yakni wilayah paling dekat Desa Mattiro Baji dengan jarak 15 km ke Ibukota Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Sementara paling jauh adalah Desa Mattiro Walie dan Mattiro Bulu dengan jarak sekitar 30 km dari wilayah Ibukota Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

Tabel 2.5 Daftar Nama Pulau di Kecamatan Liukang Tangayya

Nama Desa	Nama Pulau	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk
Sabalana	Sabalana	-	393
	Matalaang	12.00	1.019
	Sanane	2	374
	Makarangana	4.00	168

Nama Desa	Nama Pulau	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk
	Lilikang	1.20	161
	Pammolikang	1.10	135
	Laiya	0.50	Tidak Berpenghuni
	Gusung Bassi	0.70	Tidak Berpenghuni
	Meong	0.40	Tidak Berpenghuni
	Sarabu	1.40	Tidak Berpenghuni
	Banuaia	1.90	Tidak Berpenghuni
	Santigian	1.90	Tidak Berpenghuni
Balo-Baloang	Balo-Baloang Lompo	13.20	591
	Balo-Baloang Caddi	12.10	90
	Sumanga	10.11	662
	Sanipa	9.10	229
	Pelokan	7.01	379
	Langkoitang	8.01	428
	Saregge	2.1	Tidak Berpenghuni
	Manukang	2.4	Tidak Berpenghuni
	Sadolangan	1.10	Tidak Berpenghuni
	Pelokang Kecil	1.13	Tidak Berpenghuni
	Bangko-Bangkoang	1.01	Tidak Berpenghuni
Sabaru	Sabaru	11.40	750
	Jailamo	10.10	Tidak Berpenghuni
Sapuka	Sapuka	14.20	1.769
	Inggalungan	13.10	250
	Kembang Lernari	12.10	569
	Sapuka Kecil	10.17	Tidak Berpenghuni
	Sambar Jaga	8.1	Tidak Berpenghuni
	Sambar Gitang	1.13	Tidak Berpenghuni
	Sambar Galang	1.1	Tidak Berpenghuni
	Caka-Cakalang	0.70	Tidak Berpenghuni
	Lamu-Lamuruang	0.90	Tidak Berpenghuni
	Sarassang	0.97	Tidak Berpenghuni
	Sarassang Kecil	1.0	Tidak Berpenghuni
	Karang Koko	1.04	Tidak Berpenghuni
Tampaang	Tampaang	11.60	222
	Aloang	10.10	328
	Kawassang	9.10	214
	Sapinggang	1.17	246
	Boko	0.90	Tidak Berpenghuni
	Pandangan	0.89	Tidak Berpenghuni
	Satunggul	0.99	Tidak Berpenghuni
Sailus	Sailus Besar	18.60	1.417
	Sailus Kecil	17.40	600

Nama Desa	Nama Pulau	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk
	Makaranganan	14.30	417
	Marabatuan	10.49	324
	Saujung	8.00	Tidak Berpendhuni

Sumber: BPS Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, 2024

Kecamatan Liukang Tangaya terdiri atas 51 Pulau kecil, populasi penduduk di Kecamatan Liukang Tangayya tersebar di 24 pulau yang berpenghuni. Kecamatan Liukang Tangaya merupakan kecamatan terjauh yang berjarak ±291 km dari ibukota kabupaten Pangkajene, dan merupakan wilayah di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan yang paling sulit dijangkau.

Akses yang menggunakan kapal pelnas harus ditempuh selama sekitar 24 jam. Pulau-pulau yang ada di kecamatan Liukang Tungayya lebih dekat dengan wilayah sebelah baratnya yang berbatasan langsung dengan pulau Kalimantan, Jawa-Madura, Nusa Tenggara dan Bali. Sehingga untuk aktivitas perekonomian masyarakat kepulauan lebih banyak berinteraksi dan bertransaksi dengan pulau-pulau di luar wilayah administratif Kabupaten Pangkajene dan kepulauan. Hubungan dengan ibukota kabupaten lebih banyak untuk pengurusan administrasi perkantoran, sosial dan budaya. Kebutuhan bahan pokok di Kecamatan Liukang Tangayya disalurkan dari Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, Makassar maupun dari Nusa Tenggara Barat (NTB). Namun harga bahan pokok di wilayah ini masih sangat mahal dan hampir mencapai dua kali lipat, yang di akibatkan kelangkaan barang dan lamanya waktu tiba kapal-kapal pengangkut distribusi logistik tersebut.

Tabel 2.6 Daftar Nama Pulau di Kecamatan Liukang Kalmas

Desa/Kelurahan	Nama Pulau	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)
Satanger	Satanger	17.50	839
	Karangan Satanger	16.49	Tidak Berpendhuni
Kapoposang Bali	Kapoposang Bali	10.40	642
	Karangan Dondo	9.39	Tidak Berpendhuni
	Sadapur	1.10	Tidak Berpendhuni
	Sakonci	0.98	Tidak Berpendhuni
	Sadompo	0.93	Tidak Berpendhuni
Doang-Doangan Lompo	Doang-Doangan Lompo	4.00	639
	Bangko-Bangkoang	-	639
	Togo-togo I	-	Tidak Berpendhuni
	Togo-togo II	-	Tidak Berpendhuni

Desa/Kelurahan	Nama Pulau	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)
Dewakkang Lompo	Dewakkang Lompo	10.90	1.112
	Dewakkang Caddi	8.00	300
	Bangkauluang	2.00	83
Marasende	Marasende	12.40	929
Kanyurang	Bangko-Bangkoang	83.90	909
	Butung-Butungan	2.10	303
	Kanyurang Caddi	1.40	686
Kalu-kalukuang	Kalu-kalukuang	23.00	2.051
Sabaru	Sabaru	-	Tidak Berpenghuni
	Pamolikang	-	1.498

Sumber: BPS Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, 2024

Kecamatan Liukang Kalmas terdiri atas 21 pulau, dengan populasi penduduk tersebar di 15 pulau yang berpenghuni. Kecamatan Liukang Tupabiring 15 pulau berpenghuni. Tabel 1 berikut ini memperlihatkan jumlah populasi penduduk pada setiap kecamatan. Kecamatan Liukang Kalmas juga merupakan kecamatan terluar dan sulit untuk dijangkau dari Ibukota Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan maupun dari Kota Makassar.

Wilayah kepulauan yang memiliki kepadatan penduduk tertinggi yakni pada Kecamatan Liukang Tangayya 5,75% dengan kepadatan penduduk 171,49. Kemudian kecamatan lain dengan sebaran penduduk yang terendah yakni pada Kecamatan Liukang Tupabiring Utara dengan kepadatan penduduk 167,37 dan persentase 4,28%. Adapun laju pertumbuhan penduduk dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2.7 Kepadatan Penduduk Per Kecamatan di Wilayah Kepulauan

No	Kecamatan	Pertumbuhan Jumlah Penduduk/Tahun (%)				
		2019	2020	2021	2022	2023
1	Liukang Tangayya	19.468	19.349 (-0,61)	19.356 (0,04)	20.374 (5,25)	20.579 (1,00)
2	Liukang Kalmas	14.753	14.618 (-0,91)	14.721 (0,70)	15.121 (2,71)	15.314 (1,28)
3	Liukang Tupabbiring	17.902	17.728 (-0,97)	17.723 (-0,02)	18.644 (5,20)	18.879 (1,26)
4	Liukang Tupabbiring Utara	13.872	13.565 (-2,21)	13.622 (0,42)	14.257 (4,67)	14.500 (1,70)

Sumber: BPS Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, 2024.

Berdasarkan data yang terdapat pada tabel 2 di atas peningkatan laju pertumbuhan penduduk paling tinggi di wilayah *hinterland* yakni di Kecamatan Liukang Tangayya pada tahun 2022 dengan persentase pertumbuhan sebesar 5,25% dan penurunan pertumbuhan jumlah penduduk yang cukup

signifikan terletak pada Kecamatan Liukang Tupfabiring Utara pada tahun 2020 dengan penurunan laju pertumbuhan sebesar -2,21%.

2.4.3.3. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

2.4.3.3.1 Analisa Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Pangkajene Kepulauan)

Kondisi perekonomian suatu wilayah dapat dilihat berdasarkan pertumbuhan PDRB wilayah tersebut. Berdasarkan data publikasi Badan Pusat Statistik tahun 2019-2024, PDRB Kabupaten Pangkajene Kepulauan cenderung mengalami pertumbuhan positif baik katas dasar harga berlaku maupun harga konstan 2010. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 2.8 PDRB Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan Atas Dasar Harga Berlaku Tahun 2019-2024

Kategori Lapangan Usaha	PDRB Harga Berlaku (Milyar Rupiah)					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	4,650	4,821	5,827	6,422	5,893	6,074
Pertambangan dan Penggalian	2,642	2,699	2,977	3,342	3,604	3,721
Industri Pengolahan	12,402	11,769	11,816	12,937	14,915	15,904
Pengadaan Listrik dan Gas	11	11	13	18	18	18
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah, dan Daur Ulang	7	8	8	9	9	10
Konstruksi	1,361	1,405	1,607	1,811	1,917	1,985
Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil, dan Sepeda Motor	1,449	1,425	1,575	1,804	1,916	2,070
Transportasi dan Pergudangan	808	709	776	932	1,062	1,230
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	107	100	107	135	139	150
Informasi dan Komunikasi	356	400	437	475	493	512
Jasa Keuangan dan Asuransi	208	213	241	259	245	250
Real Estate	414	431	450	492	513	565
Jasa Perusahaan	2	2	2	2	2	3
Administrasi Pemerintahan,	810	823	823	853	892	974

Kategori Lapangan Usaha	PDRB Harga Berlaku (Milyar Rupiah)					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib						
Jasa Pendidikan	431	471	496	521	550	592
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	323	369	411	460	487	538
Jasa lainnya	9	8	9	10	12	13
Total PDRB	25,990	25,663	27,575	30,482	32,667	34,607

Sumber: Badan Pusat Statistik Kab. Pangkajene dan Kepulauan

Berdasarkan tabel 2.8 diatas, jenis usaha dengan sumbangsi terbesar terhadap nilai PDRB secara keseluruhan adalah industri pengolahan yang tercatat mencapai 15,904 milyar rupiah pada tahun 2024. Selain industri pengolahan, jasa dan usaha yang juga memberikan sumbangsi yang besar terhadap PDRB Pangkajene Kepulauan secara berurutan adalah sektor Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan, sektor pertambangan dan penggalian, sektor Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil, dan Sepeda Motor, sektor konstruksi serta sektor transportasi dan pergudangan. Adapun pertumbuhan PDRB Kabupaten Pangkajene Kepulauan atas dasar harga berlaku dari tahun 2019 sampai 2024 dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 2.9 Pertumbuhan PDRB Pangkajene Kepulauan Atas Dasar Harga Berlaku

Tahun	PDRB Atas Dasar harga Berlaku (Milyar Rupiah)	Pertumbuhan
2019	25,990	
2020	25,663	-1.3%
2021	27,575	7.5%
2022	30,482	10.5%
2023	32,667	7.2%
2024	34,607	5.9%
Rerata Pertumbuhan		6.0%

Sumber: hasil analisis data

Berdasarkan tabel 2.9 diatas, pertumbuhan PDRB Pangkajene dan Kepulauan sempat mengalami penurunan dari tahun 2019 ke 2020, hal tersebut memungkinkan disebabkan oleh pandemi covid-19. Namun secara keseluruhan, PDRB Pangakejene Kepulauan mengalami pertumbuhan dengan rerata 6.0% dari tahun 2019-2024. Selanjutnya, untuk melihat potensi pertumbuhan PDRB Pangkajene dan Kepulauan beberapa tahun kedepan, dilakukan analisis proyeksi dengan menggunakan metode geometri. Pemilihan metode geometri ditentukan setelah melakukan perbandingan nilai *error* dari dua metode lainnya yaitu aritmatika dan eksponensial dimana

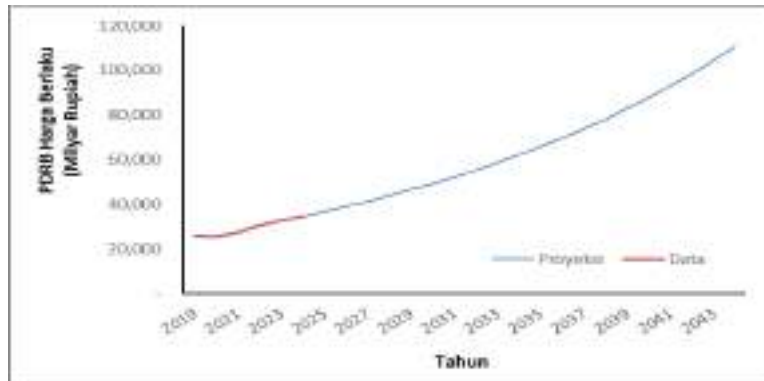
metode geometric memiliki nilai error terkecil (2.35%). Adapun hasil proyeksi PDRB Kabupaten Pangkajene Kepulauan atas dasar harga berlaku dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 2.10 Hasil Proyeksi PDRB Kab. Pangkajene Kepulauan Atas Dasar Harga Berlaku

No.	Tahun	PDRB Atas dasar Harga Berlaku (Milyar Rupiah)
1	2019	25,990
2	2020	25,663
3	2021	27,575
4	2022	30,482
5	2023	32,667
6	2024	34,607
7	2025	36,801
8	2026	38,998
9	2027	41,325
10	2028	43,792
11	2029	46,405
12	2030	49,175
13	2031	52,110
14	2032	55,220
15	2033	58,516
16	2034	62,008
17	2035	65,709
18	2036	69,630
19	2037	73,786
20	2038	78,190
21	2039	82,857
22	2040	87,802
23	2041	93,042
24	2042	98,595
25	2043	104,479
26	2044	110,715

Sumber: Hasil analisis data

Secara grafis, hasil proyeksi pertumbuhan PDRB Pangkajene Kepulauan dapat dilihat sebagai berikut.



Gambar 2.8 Proyeksi PDRB Kab. Pangkajene dan Kepulauan Atas Dasar Harga Berlaku
(Sumber: Hasil analisis data)

Berdasarkan hasil analisis data, pada tahun 2044 (20 tahun kedepan) nilai PDRB Kabupaten Pangkajene Kepulauan dapat mencapai 110,715 milyar rupiah dari 17 sektor usaha dan jasa.

2.4.3.3.2 Analisa Sektor Perikanan terhadap PDRB Kabupaten Pangkajene Kepulauan

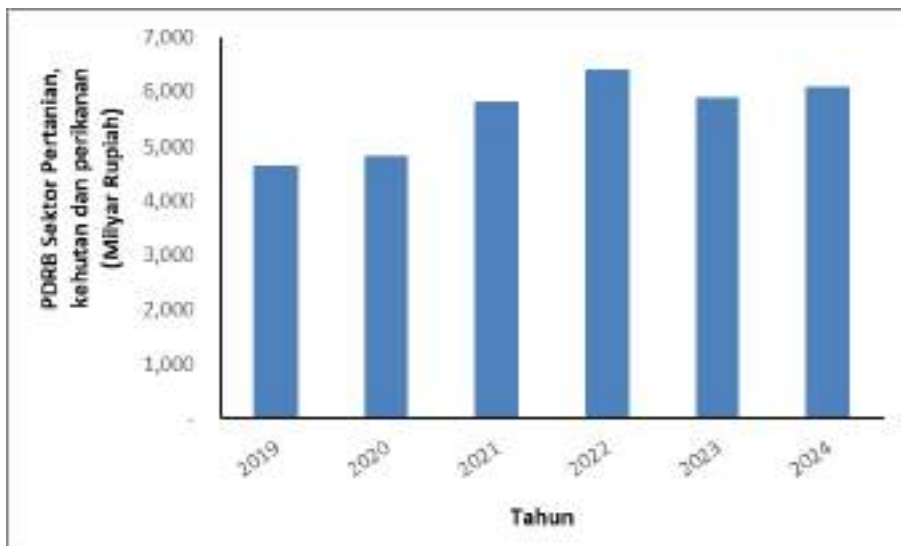
Sebagaimana hasil analisis data, sektor produksi utama yang terdapat pada 4 kecamatan yang menjadi lokasi penelitian adalah sektor perikanan terutama perikanan tangkap. Sehingga perlu untuk melihat bagaimana sumbangsi sektor perikanan terhadap perkembangan PDRB Kabupaten Pangkajene Kepulauan secara keseluruhan. Namun demikian, data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik terkait dengan sektor perikanan terhadap PDRB Kabupaten Pangkep adalah data perkabupaten bukan perkecamatan dimana sektor perikanan tergabung dalam sektor pertanian dan kehutanan yang dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 2.11 PDRB Pangkajene Kepulauan Sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan Atas Dasar Harga Berlaku

No	Tahun	PDRB Sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan (Milyar Rupiah)	Pertumbuhan
1	2019	4,650	
2	2020	4,821	3.7%
3	2021	5,827	20.9%
4	2022	6,422	10.2%
5	2023	5,893	-8.2%
6	2024	6,074	3.1%
Rata-rata pertumbuhan			5.9%

Sumber: hasil analisis data BPS

Berdasarkan hasil analisis data, PDRB sektor pertanian, kehutanan dan perikanan Kabupaten Pangkajene Kepulauan memiliki rerata pertumbuhan 5.9% dari tahun 2019-2024, meskipun mengalami penurunan sebesar -8.2% pada tahun 2022-2023 namun kembali mengalami pertumbuhan sebesar 3.1% pada tahun berikutnya. Secara grafis dapat dilihat sebagai berikut.



Gambar 2.9 PDRB Sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan Kab. Pangkajene Kepulauan Atas Dasar Harga Berlaku

Sumber: Hasil analisis data

Dengan menggunakan data yang ada, selanjutnya dilakukan proyeksi data sampai 20 tahun kedepan untuk melihat potensi pertumbuhan PDRB khususnya sektor pertanian, kehutanan dan perikanan. Adapun hasil analisis proyeksinya dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 2.12 Hasil Proyeksi PDRB Sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan Kab. Pangkajene dan Kepulauan Atas Dasar Harga Berlaku

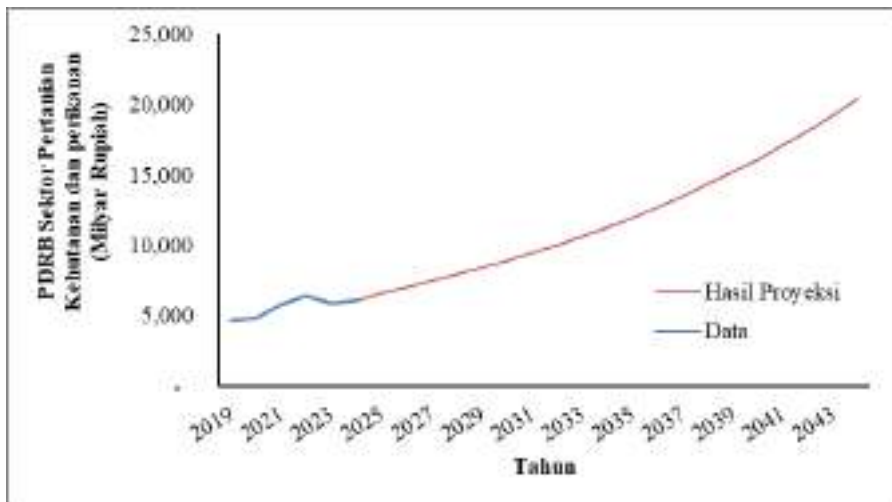
No.	Tahun	PDRB Sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan (Milyar Rupiah)
1	2019	4,650
2	2020	4,821
3	2021	5,827
4	2022	6,422
5	2023	5,893
6	2024	6,074
7	2025	6,632

No.	Tahun	PDRB Sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan (Milyar Rupiah)
8	2026	7,036
9	2027	7,465
10	2028	7,920
11	2029	8,403
12	2030	8,915
13	2031	9,459
14	2032	10,036
15	2033	10,647
16	2034	11,296
17	2035	11,985
18	2036	12,716
19	2037	13,491
20	2038	14,314
21	2039	15,186
22	2040	16,112
23	2041	17,094
24	2042	18,136
25	2043	19,242
26	2044	20,415

Sumber: Hasil analisis data

Berdasarkan hasil analisis data, sektor pertanian, kehutanan dan perikanan dapat memberikan sumbangsi terhadap PDRB Kabupaten Pangkajene Kepulauan sampai pada angka 20,415 milyar rupiah pada tahun 2044 yang secara grafis dapat dilihat pada 2.10 berikut.

Potensi pertumbuhan sektor pertanian, kehutanan dan perikanan yang cukup signifikan tentu menjadi potensi yang besar yang harus dipertahankan bahkan dikembangkan. Sebagai wilayah kepulauan dengan potensi hasil laut yang besar, Kabupaten Pangkajene Kepulauan sudah seharusnya mempertimbangkan pengembangan daerah kepulauan untuk mendukung potensi tersebut khususnya bidang transportasi untuk menunjang mobilitas dan pergerakan masyarakat kepulauan.



Gambar 2.10 Hasil Proyeksi PDRB Sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan Kab. Pangkajene Kepulauan Atas Dasar Harga Berlaku
Sumber: Hasil analisis data

2.4.3.3.3 Analisis Jawaban Responden

Kapal pelra merupakan moda transportasi vital untuk wilayah 3T (terluar, terpencil, tertinggal) menghubungkan pulau-pulau kecil dan mendukung kelangsungan distribusi kebutuhan pokok seperti sembako, sayur, dan ikan segar. Berdasarkan hasil analisis jawaban 178 orang yang menjadi responden masyarakat pengguna jasa transportasi, operator/ABK kapal dan regulator/pengawas memanfaatkan layanan ini setidaknya dua kali per minggu, menunjukkan keberlanjutan permintaan yang tinggi. Angka ini sejalan dengan target pemerintah dalam RPJMN, yang mendukung trayek perintis untuk mendorong aktivitas ekonomi wilayah di 3T. Kapal pelayaran rakyat dirancang sebagai jembatan transportasi laut murah dan terjangkau di wilayah T3P (terluar, terpencil, terdepan, tertinggal) yang belum layak secara komersial. Pelra umumnya melayani rute antar pulau dengan jarak 5–15 mil laut, dengan waktu tempuh rata-rata 45 menit hingga 4 jam tiap trip. Tingkat keterisian penumpang mencapai 70–90 %, sedangkan muatan barang umumnya sebesar 4–10 ton per trip. Komoditas utama meliputi sembako, sayuran segar, kebutuhan rumah tangga, serta produk elektronik dan bahan bangunan dalam jumlah terbatas.

Pemanfaatan strategi ini diharapkan akan memperkuat posisi Pelra dalam sistem transportasi nasional, meningkatkan kesejahteraan masyarakat pulau kecil, serta mendukung pembangunan ekonomi regional berkelanjutan. Kebanyakan pelabuhan rakyat belum memenuhi standar: dermaga kurang luas, penerangan minim, kebersihan tidak terjaga, dan keamanan kurang diperhatikan. Operator kapal mengeluhkan dermaga yang tidak dilengkapi

fasilitas bongkar muat dan listrik masalah yang juga mempengaruhi efisiensi operasional.

Hasil wawancara dan kuesioner terhadap tiga kelompok responden utama, yaitu penumpang, operator/anak buah kapal (ABK), dan pihak regulator/pengawas, memberikan gambaran menyeluruh mengenai kondisi aktual pelayanan pelayaran rakyat (pelra) di wilayah kepulauan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Informasi ini memperkuat pemetaan permasalahan transportasi laut antarpulau, serta menjadi dasar dalam perumusan strategi perbaikan layanan.

Tabel 2.13 Rekapitulasi Jawaban Responden

No.	Pertanyaan Untuk Responden (Penumpang)	Kesimpulan Jawaban Responden
1.	Apa komoditas utama yang biasanya dijual/dikirim ke daratan?	1. Mayoritas menyebutkan kebutuhan pokok seperti sembako (beras, gula, minyak), sayur-sayuran segar, dan kebutuhan rumah tangga lainnya. Beberapa juga mengangkut barang elektronik, pakaian, dan bahan bangunan dalam jumlah kecil.
2.	Seberapa sering Anda menggunakan jasa pelra?	2. Presentase Penggunaan Jasa Pelra:
3.	Apa kendala utama dalam akses transportasi laut?	• 60% rutin ($\geq 5x$ seminggu) • 25% kadang ($2x$ seminggu) • 15% jarang ($< 1x$ sebulan)
4.	Bagaimana menurut Anda kondisi pelabuhan di pulau Anda?	3. Kendala paling sering disebut: • Cuaca buruk $\rightarrow$ keterlambatan/trips dibatalkan (78%) • Biaya ongkos terlalu tinggi (50–70 %) • Belum ada kepastian jadwal keberangkatan • Fasilitas dermaga minim (seperti: keamanan, penerangan) 4. Umumnya dinilai kurang memadai: • Fasilitas dermaga terbatas • Pelabuhan rakyat tidak standar • Minim penerangan/kebersihan • Kurang manajemen keamanan
	Pertanyaan Untuk Responden (Operator/ABK Kapal Pelra)	Kesimpulan Jawaban Responden
1.	Apa saja rute yang Anda layani?	1. Rute lokal: • Antar pulau dalam 5–15 mil laut. Beberapa pengakuan melayani rute sampai ke pulau terjauh dan terluar
2.	Bagaimana tingkat keterisian kapal dan barang muatan?	

3.	Apa kendala dalam operasional (cuaca, biaya, fasilitas pelabuhan)?	• Waktu tempuh rata-rata 45 menit – 4 jam per trip/voyage pelayaran
4.	Apakah ada dukungan dari pemerintah daerah?	2. Rata-rata load factor penumpang mencapai 70–90% Muatan barang bervariasi, rata-rata 4–10 ton per trip (tergantung kapal dan rute). 3. Cuaca buruk menyebabkan delay signifikan • Biaya bahan bakar terus meningkat, memaksa tarif pelayanan pelra cenderung meningkat dari tarif sebelumnya • Dermaga terbatas: ketiadaan alat muat bongkar, listrik, dan lainnya • Belum adanya alat navigasi dan jaringan komunikasi yang baik di beberapa rute pelayaran 4. Sebagian operator menyatakan ada subsidi BBM/pelatihan keselamatan, namun banyak yang menyebut bantuan belum merata. Sebagian kecil mendapatkan bantuan alat keselamatan dan biaya penyandaran di dermaga atau tambahan trip

No.	Pertanyaan Untuk Responden (Regulator/Pengawas)	Kesimpulan Jawaban Responden
1.	Bagaimana strategi pengelolaan pelayaran rakyat di wilayah kepulauan?	1. Pemerintah proaktif menerapkan subsidi BBM bersubsidi dan program pelatihan keselamatan
2.	Apakah kebijakan untuk pengembangan pelabuhan kecil (pelra)?	Dibentuk regulasi untuk standar kapal pelra dan sertifikasi ABK kapal pelra
3.	Bagaimana dukungan terhadap penguatan potensi perikanan & hasil laut di pulau-pulau?	2. Rencana peningkatan dermaga dengan titik lokasi prioritas Dana desa/dana alokasi khusus digunakan untuk pembangunan infrastruktur dermaga Program digitalisasi jadwal kapal dan sistem informasi pelayaran perintis 3. Dicanangkan program sinergi antara Dinas Kelautan dan Perikanan dengan pelabuhan Pendirian pasar ikan/pasar laut lokal dekat dermaga untuk akses langsung, dan distribusi dingin (<i>cold storage</i>).

Sumber: Data Diolah, 2024.

Mayoritas masyarakat di kepulauan menggunakan jasa pelabuhan perintis (pelra) 60% secara rutin ($\geq 2x$ seminggu), menunjukkan bahwa transportasi laut antar pulau memiliki peran vital dalam mobilitas warga di wilayah kecamatan kepulauan. Secara keseluruhan, jasa pelayaran rakyat menyediakan layanan penting dan banyak digunakan masyarakat kepulauan. Namun, kendala utama cuaca, biaya tinggi, fasilitas pelabuhan kurang memadai masih menghambat performa optimal. Upaya pemerintah, termasuk subsidi, pelatihan, regulasi, infrastruktur, dan sinergi sektor perikanan, telah berjalan, namun belum sepenuhnya merata dan optimal.

1) Perspektif Penumpang: Ketergantungan Tinggi dan Keterbatasan Fasilitas

Sebagian besar penumpang pelra menyatakan bahwa komoditas utama yang mereka angkut dari pulau ke daratan meliputi sembako (beras, gula, minyak), hasil pertanian dan sayuran segar, serta kebutuhan rumah tangga lainnya. Selain itu, barang elektronik, pakaian, dan bahan bangunan juga termasuk dalam daftar barang yang sering dibawa dalam jumlah terbatas. Tingkat penggunaan jasa pelra tergolong tinggi, dengan sekitar 60% responden menggunakan layanan pelra secara rutin lima kali atau lebih dalam seminggu. Hal ini menunjukkan bahwa pelra merupakan satu-satunya moda transportasi laut yang dapat diandalkan masyarakat kepulauan untuk memenuhi kebutuhan ekonomi dan sosial mereka. Namun demikian, sebanyak 15% responden mengaku jarang menggunakan pelra, yang umumnya disebabkan oleh kendala biaya dan ketidakpastian jadwal. Adapun kendala utama yang dihadapi penumpang meliputi cuaca buruk (disebut oleh 78% responden), tingginya biaya ongkos (50–70%), serta ketiadaan jadwal pelayaran yang tetap. Di samping itu, minimnya fasilitas pelabuhan, seperti penerangan, perlindungan keselamatan, dan area tunggu yang layak, memperburuk kualitas pelayanan. Penilaian terhadap kondisi pelabuhan secara umum menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang menilai dermaga dan pelabuhan rakyat di pulau-pulau tersebut tidak memenuhi standar pelayanan dasar. Kekurangan yang sering dikeluhkan antara lain penerangan yang minim, kebersihan yang kurang terjaga, serta lemahnya pengelolaan dan manajemen keamanan pelabuhan.

2) Perspektif Operator/ABK Kapal: Tantangan Operasional dan Keterbatasan Sarana.

Dari sisi operator kapal pelra dan ABK, diketahui bahwa rute pelayanan umumnya menjangkau wilayah antarpulau dalam jarak 5 hingga 15 mil laut, dengan waktu tempuh rata-rata antara 45 menit hingga 4 jam per perjalanan. Beberapa operator bahkan melayani pulau terjauh dan terluar yang memerlukan waktu tempuh lebih panjang dan biaya operasional yang lebih tinggi. Tingkat keterisian penumpang (*load factor*) berada pada kisaran 70–90%, yang menunjukkan bahwa permintaan terhadap layanan pelra cukup stabil. Kapasitas muatan barang berkisar antara 4–10 ton per perjalanan, tergantung pada ukuran kapal dan jenis rute yang dilayani. Kendala utama dalam operasional adalah cuaca ekstrem yang menyebabkan penundaan atau pembatalan pelayaran. Selain itu, meningkatnya harga bahan bakar juga berdampak langsung terhadap tarif jasa pelra, sementara ketersediaan alat bongkar muat, pasokan listrik, dan fasilitas pelabuhan masih sangat terbatas. Banyak rute yang belum dilengkapi dengan alat navigasi modern maupun sistem komunikasi darurat, sehingga tingkat keselamatan pelayaran menjadi sangat rendah. Mengenai dukungan pemerintah, sebagian operator mengakui adanya subsidi bahan bakar dan pelatihan keselamatan, namun distribusi bantuan tersebut belum merata. Hanya sebagian kecil operator yang memperoleh alat keselamatan tambahan dan insentif biaya sandar di dermaga.

3) Perspektif Regulator/Pengawas: Upaya dan Keterbatasan Implementasi Kebijakan.

Dari pihak regulator, diperoleh informasi bahwa pemerintah daerah telah melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan pelayanan pelra, antara lain melalui program subsidi BBM, pelatihan keselamatan bagi ABK, serta regulasi standar kapal pelra dan sertifikasi awak kapal. Strategi ini diharapkan mampu meningkatkan profesionalitas dan keamanan layanan pelra. Terkait pengembangan pelabuhan kecil, pemerintah telah merencanakan pembangunan dermaga pada titik-titik prioritas dengan memanfaatkan dana desa dan dana alokasi khusus (DAK). Selain itu, pemerintah mulai merintis digitalisasi jadwal kapal pelra dan sistem informasi pelayaran berbasis daring untuk meningkatkan transparansi dan kepastian layanan. Dalam mendukung penguatan sektor ekonomi maritim, khususnya perikanan dan hasil laut, telah dirancang sinergi antara Dinas Kelautan dan Perikanan dengan pengelola pelabuhan. Beberapa langkah konkret meliputi pembangunan pasar ikan di dekat dermaga, penyediaan *cold storage*, pelatihan pasca tangkap, serta pengembangan kelompok nelayan agar

lebih mandiri dan terorganisasi. Dengan peningkatan infrastruktur dermaga, digitalisasi operasi dan armada modern, kapal pelra bukan hanya mengakomodasi kebutuhan harian warga tetapi juga memperkuat sektor perikanan dan pertanian menyambungkan potensi lokal ke pasar. Sinergi ini juga mendukung konsep tol laut, menjadikan pelra sebagai feeder ke kapal tol laut dan memperluas cakupan konektivitas nasional. Evaluasi berkelanjutan dan pengawasan yang tegas akan menjaga keberlanjutan program, bahkan memungkinkan pengurangan subsidi saat layanan sudah komersial.

4) Fasilitas Sarana Infrastruktur Pelabuhan Muatan dan Penumpang di Wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

Dalam memberikan pelayanan angkutan logistik dan penumpang kepada masyarakat kepulauan khususnya di wilayah 3TP (tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan). Dengan menumbuhkan sektor-sektor perikanan, budidaya lobster dan pariwisata yang dapat meningkatkan kunjungan pemodal dan wisatawan nasional dan internasional, sehingga mampu meningkatkan perekonomian masyarakat wilayah kepulauan karena terjadi peningkatan daya beli.

Kondisi dari infrastruktur pelabuhan rakyat yang masih memerlukan peningkatan dalam hal fasilitas dan peralatan terkait keselamatan pelayaran. Namun ketersediaan dan kualitas sarana transportasi, kapal-kapal pelayaran rakyat yang melayani masyarakat kepulauan umumnya adalah kapal nelayan, jolloro dan pelra dengan kapasitas terbatas serta tingkat keamanan dan kenyamanan yang sangat rendah. Keterbatasan angkutan pelra ini, hal yang menyebabkan nilai barang/sembako di wilayah kepulauan mencapai 3-5 kali lipat dari nilai/harga barang di wilayah daratan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP432 Tahun 2017 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) bahwa Hierarki Pelabuhan Sailus dan Pelabuhan Sapuka merupakan Pelabuhan Pengumpan Lokal (PL) dimana Pelabuhan Sailus dan Pelabuhan Sapuka terletak di Kecamatan Liukang Tangayya yang terdiri dari 1 kelurahan dan 8 desa dengan luas 120 Km² atau sekitar 10,79 persen dari total luas Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

Pelabuhan ini berlokasi di pusat kota Pangkajene dan menjadi pelabuhan rakyat dengan akses paling strategis terhadap pusat administrasi, ekonomi, dan fasilitas pemerintahan. Dermaganya sebagian telah menggunakan konstruksi beton, meskipun belum sepenuhnya memenuhi standar pelabuhan permanen. Kegiatan di pelabuhan ini meliputi angkutan penumpang, pengiriman barang

logistik, serta aktivitas perdagangan kecil antar wilayah pulau. Pelabuhan rakyat merupakan elemen vital dalam sistem transportasi wilayah kepulauan dan pesisir, berperan dalam mendukung mobilitas penduduk, distribusi logistik, serta kegiatan ekonomi masyarakat lokal, terutama di sektor perikanan dan perdagangan antar pulau. Pelabuhan Pangkajene adalah salah satu pelabuhan yang melayani kebutuhan dasar ini, namun efektivitas dan keberlanjutannya sangat ditentukan oleh kondisi fisik dan fasilitas penunjang yang tersedia. Dari sisi infrastruktur, Pelabuhan Pangkajene belum mengalami peningkatan yang signifikan sebagai pelayanan publik yang vital, sekalipun bagian dermaganya sudah menggunakan konstruksi beton. Namun, secara keseluruhan, fasilitas fisik pelabuhan ini masih belum memenuhi standar pelabuhan permanen yang di akibatkan kondisi demografi wilayahnya.

Kapasitas sandar kapal terbatas, terutama pada waktu-waktu tertentu yang sering kali mengganggu kelancaran aktivitas masyarakat pengguna dalam melakukan bongkar muat dari kapal pelra.



Gambar 2.11 Kondisi Pelabuhan Rakyat Pangkajene dan Kepulauan
Sumber: Data Diolah, 2024.

Selain itu, belum tersedianya fasilitas pendukung seperti ruang tunggu penumpang yang layak, area penyimpanan barang yang memadai, serta peralatan keselamatan pelayaran yang menjadi tantangan utama dalam pelayanan transportasi laut. Jenis kapal yang dilayani di pelabuhan ini umumnya adalah kapal pelayaran rakyat seperti jolloro dan kapal kayu tradisional, yang sebagian besar tidak memiliki standar keselamatan, keamanan dan kenyamanan yang memadai. Kondisi ini menyebabkan ketergantungan tinggi terhadap angkutan pelra yang terbatas daya angkutnya, yang pada gilirannya berdampak pada lonjakan harga barang kebutuhan pokok di wilayah kepulauan, hingga 3 sampai 5 kali lipat dibandingkan harga di wilayah daratan.



Gambar 2.12 Kondisi Pelabuhan Rakyat Kassi Kebo
Sumber: Data Diolah, 2024.

Pelabuhan Pangkajene umumnya melayani rute ke arah selatan dan barat daya, seperti ke pulau-pulau di Kecamatan Liukang Tangaya dan beberapa wilayah Liukang Kalmas. Armada yang digunakan terdiri dari kapal kayu tradisional dan beberapa unit jolloro. Pengamatan langsung di lapangan menunjukkan bahwa pelabuhan ini masih menjadi

simpul kegiatan masyarakat meskipun mengalami berbagai tantangan dari sisi infrastruktur dan lingkungan. Pelabuhan bukan hanya berfungsi sebagai titik transportasi, tetapi juga sebagai ruang interaksi sosial dan pusat distribusi barang dalam skala kecil. Bahkan beberapa keluarga menjadikan area dermaga sebagai tempat bekerja, menunjukkan keterikatan antara ruang pelabuhan dan kehidupan harian warga setempat dan masyarakat kepulauan.

Namun, keterbatasan infrastruktur dan minimnya fasilitas pendukung seperti ruang tunggu, sistem tiket resmi, dan sarana keselamatan menjadi hambatan utama dalam efisiensi dan keamanan pelayanan. Dari hasil observasi visual (lihat Gambar), dermaga Pelabuhan Kassi Kebo menunjukkan degradasi struktural yang signifikan. Struktur dermaga yang berbahan dasar kayu tampak mengalami kerusakan, seperti papan yang lapuk, tidak rata, dan bahkan hilang di beberapa bagian. Hal ini menunjukkan adanya keterbatasan dalam aspek pemeliharaan rutin serta rendahnya kualitas material konstruksi yang digunakan.

Ketiadaan fasilitas dasar seperti pagar pengaman, pencahayaan, dan tempat berlindung menunjukkan bahwa pelabuhan ini belum memenuhi standar minimum pelayanan publik sebagaimana diatur dalam Permenhub No. 51 Tahun 2011 tentang Terminal dan Pelabuhan Rakyat. Fasilitas pelindung pengguna sangat penting untuk memastikan kenyamanan dan keselamatan, terlebih pelabuhan ini melayani penumpang dan nelayan lokal secara harian.

Kondisi Pelabuhan Rakyat Kassi Kebo mencerminkan tantangan umum dalam pengelolaan infrastruktur publik di daerah terpencil, yakni keterbatasan anggaran, rendahnya perhatian pemangku kepentingan, dan lemahnya sistem pemeliharaan. Intervensi pemerintah daerah maupun pusat dalam bentuk rehabilitasi struktur dermaga, pengadaan fasilitas dasar, serta pelibatan masyarakat dalam pemeliharaan pelabuhan menjadi krusial.

Meskipun demikian, pelabuhan rakyat tetap memainkan peranan vital dalam sistem transportasi laut lokal. Keberadaannya mendukung distribusi logistik, aktivitas perdagangan antar wilayah, serta mobilitas tenaga kerja dan penumpang antar pulau. Pelabuhan ini juga menjadi tumpuan bagi pengembangan sektor unggulan seperti perikanan tangkap, budidaya laut, serta pariwisata bahari. Oleh karena itu, peningkatan sarana dan prasarana pelabuhan serta modernisasi layanan pelayanan rakyat menjadi agenda penting untuk memperkuat fungsi pelabuhan-pelabuhan rakyat sebagai pelabuhan penghubung

utama dalam struktur transportasi kepulauan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

5) Fasilitas Kesehatan dan Pendidikan

Fasilitas Kesehatan yang terdapat di Wilayah Pangkajene dan Kepulauan berupa rumah sakit, puskesmas dan puskesmas pembantu. Sementara fasilitas pendidikan yang tersedia yakni Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama (SMP), dan SMA (sekolah menengah atas). Lebih detail mengenai jumlah fasilitas Kesehatan dan Pendidikan dapat dilihat pada tabel 2.14 berikut.

Tabel 2.14 Fasilitas Kesehatan dan Pendidikan

Kecamatan	Pelayanan kesehatan				Pendidikan			
	Rumah Sakit	Puskesmas	Puskesmas Pembantu	Posyandu	Klinik	SD	SMP	SMA
Liukang Tangayya	1	2	2	35	-	9	9	4
Liukang Kalmas	-	2	6	18	-	7	7	3
Liukang Tupabbiring	-	2	7	18	-	9	7	3
Liukang Tupabbiring Utara	-	1	5	18	-	7	7	5

Sumber: BPS dalam angka 2024

Beberapa wilayah dengan sarana dan prasarana pelayanan kesehatan sangat minim yaitu Kecamatan Liukang Kalmas dengan jumlah puskesmas sebanyak 2, puskesmas pembantu 6 dan posyandu 18. Adapun pada sektor pendidikan ketersediaan sarana dan prasarana penunjang pendidikan di wilayah hinterland mulai dari tingkat SD, SMP dan SMA sudah cukup memadai ketersediaanya di setiap kecamatan dimana pada setiap kecamatan terdapat lebih dari 4 sekolah pada setiap jenjang. Kebutuhan masyarakat akan layanan Kesehatan sangat terkendala oleh masalah transportasi. Terutama bagi pasien yang perlu pertolongan atau penanganan secara cepat atau harus di rujuk ke rumah sakit yang ada di daratan induk Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, yang mana tidak selalu tersedia angkutan laut menuju ke wilayah daratan.

2.4.4 Produksi Perikanan Tangkap di Kabupaten Pangkajene Dan Kepulauan

Wilayah kepulauan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan tergabung dalam dari 4 (Empat) kecamatan, yaitu Liukang Tangaya, Liukang Kalmas, Liukang Tupabbiring dan Liukang Tupabbiring Utara. Jumlah

produksi perikanan tangkap dari masing-masing kecamatan dapat dilihat pada tabel 2.15 berikut.

Tabel 2.15 Data Produksi Perikanan Tangkap Menurut Kecamatan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan

No	Kecamatan	Produksi Perikanan Tangkap Menurut Kecamatan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan (Ton)				Rerata (%)
		2021	2022	2023	2024	
1	Liukang Tangaya	3621.20	4079.10	4080.23	4149.64	4.79%
2	Liukang Kalmas	3545.60	4369.50	4370.74	4447.30	8.34%
3	Liukang Tupabbiring	3754.30	4839.90	4858.55	4943.41	10.35%
4	Liukang Tupabbiring Utara	3460.00	6532.60	6213.57	6323.68	28.56%
Total		14381.10	19821.10	19523.09	19864.03	

Sumber: BPS Kab. Pangkajene Kepulauan

Berdasarkan tabel 2.15 diatas, dapat dilihat jumlah total produksi ikan tangkap di kabupaten Pangkajene dan Kepulauan pada tahun 2024 sebesar 19.864,03 ton per tahun. Produksi ikan tangkap terbesar berasal dari Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara dengan jumlah produksi sebesar 6.323,68 ton per tahun, sedangkan produksi ikan tangkap terendah berasal dari Kecamatan Liukang Tangaya dengan jumlah produksi sebesar 4.149,64 ton per tahun. Persentase jumlah hasil produksi ikan tangkap di kabupaten Jeneponto dapat dilihat pada gambar berikut.

Berdasarkan grafik di bawah, hasil produksi ikan tangkap pada tahun 2024 dengan tingkat persentase tertinggi terdapat pada Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara sebesar 32% sedangkan produksi ikan tangkap terendah terdapat pada kecamatan Liukang Tangaya dengan produksi ikan tangkap sebesar 21%. Adapun hasil proyeksi produksi perikanan tangkap Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan dapat dilihat pada tabel berikut.



Gambar 2.13 Persentase Produksi Ikan Tangkap di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan Tahun 2024
Sumber: Analisis data BPS

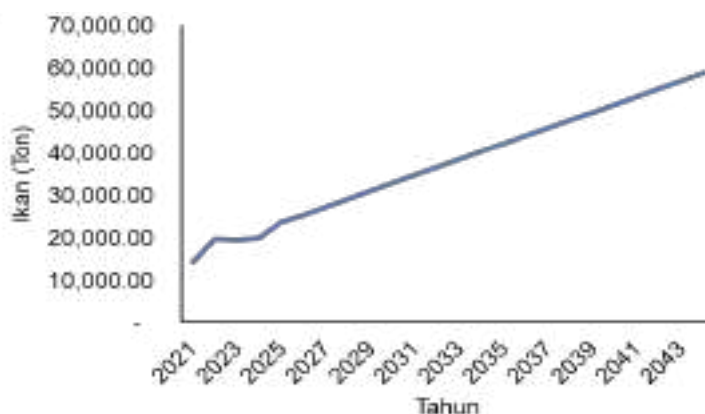
Tabel 2.16 Proyeksi Penduduk Kecamatan Liukang Tangaya

Tahun	Proyeksi Produksi Perikanan Tangkap Per Kecamatan per Tahun (Ton)				Total
	Liukang Tangaya	Liukang Kalmas	Liukang Tupabbiring	Liukang Tupabbiring Utara	
2021	3,621.20	3,545.60	3,754.30	3,460.00	14,381.10
2022	4,079.10	4,369.50	4,839.90	6,532.60	19,821.10
2023	4,080.23	4,370.74	4,858.55	6,213.57	19,523.09
2024	4,149.64	4,447.30	4,943.41	6,323.68	19,864.03
2025	4,488.71	5,023.95	5,697.03	8,401.57	23,611.26
2026	4,662.21	5,319.63	6,085.58	9,389.88	25,457.29
2027	4,835.71	5,615.30	6,474.13	10,378.19	27,303.33
2028	5,009.21	5,910.97	6,862.67	11,366.51	29,149.36
2029	5,182.71	6,206.64	7,251.22	12,354.82	30,995.39
2030	5,356.21	6,640.95	7,639.77	13,343.13	32,980.07
2031	5,529.72	6,942.93	8,028.31	14,331.45	34,832.40
2032	5,703.22	7,244.90	8,416.86	15,319.76	36,684.74
2033	5,876.72	7,546.88	8,805.41	16,308.07	38,537.07
2034	6,050.22	7,848.85	9,193.95	17,296.38	40,389.41
2035	6,223.72	8,150.83	9,582.50	18,284.70	42,241.75
2036	6,397.22	8,452.80	9,971.05	19,273.01	44,094.08
2037	6,570.73	8,754.78	10,359.59	20,261.32	45,946.42
2038	6,744.23	9,056.75	10,748.14	21,249.64	47,798.76

Tahun	Proyeksi Produksi Perikanan Tangkap Per Kecamatan per Tahun (Ton)				Total
	Liukang Tangaya	Liukang Kalmas	Liukang Tupabbiring	Liukang Tupabbiring Utara	
2039	6,917.73	9,358.73	11,136.69	22,237.95	49,651.09
2040	7,091.23	9,660.70	11,525.23	23,226.26	51,503.43
2041	7,264.73	9,962.68	11,913.78	24,214.58	53,355.77
2042	7,438.23	10,264.66	12,302.33	25,202.89	55,208.10
2043	7,611.73	10,566.63	12,690.87	26,191.20	57,060.44
2044	7,785.24	10,868.61	13,079.42	27,179.52	58,912.78

Sumber: Hasil analisis data menggunakan metode Aritmatika

Beradasrkan hasil proyeksi, jumlah produksi ikan tangkap di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan 20 tahun kedepan (2044) dapat mencapai 58.912,78-ton yang bersumber dari Kecamatan Liukang Tangaya, Liukang Kalmas, Liukang Tupabbiring, dan Liukang Tupabbiring Utara. Grafik hasil proyeksi untuk produksi ikan tangkap di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan dapat dilihat sebagai berikut.



Gambar 2.14 Hasil Proyeksi produksi ikan tangkap

2.4.5 Potensi Ekonomi di Kecamatan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan

Kecamatan Kepulauan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, yang meliputi wilayah administrasi seperti Kecamatan Liukang Tupabbiring, Liukang Tupabbiring Utara, dan Liukang Tangaya, merupakan kawasan pesisir dan laut yang memiliki kekayaan ekosistem laut yang tinggi, khususnya dalam bentuk terumbu karang. Terumbu karang di wilayah ini tersebar secara luas di perairan sekitar gugusan pulau-pulau kecil, baik di sisi barat maupun timur dari daratan utama Pangkajene.

Berdasarkan data dari Balai Pengelolaan Sumberdaya Pesisir dan Laut (BPSPL) serta LIPI, ekosistem terumbu karang di kawasan ini mencakup area yang luas dengan tingkat tutupan karang yang bervariasi. Di beberapa lokasi seperti perairan sekitar Pulau Kapoposang, Pulau Pamantauan, Pulau Gondong Bali, hingga Pulau Sailus dan Sapuka, kondisi terumbu karang masih relatif baik dengan tutupan karang hidup mencapai lebih dari 50 persen. Area-area ini masuk dalam zona konservasi dan sering dijadikan lokasi penyelaman dan pengamatan bawah laut, baik untuk kepentingan penelitian maupun pariwisata bahari.

Ekosistem laut merupakan ekosistem terbesar dan paling kompleks di Bumi dan menyediakan berbagai barang dan jasa bagi manusia, termasuk sumber daya perikanan, pengaturan iklim dan air, penyerapan karbon, rekreasi dan pariwisata, serta pemeliharaan keanekaragaman hayati. Restorasi ekologi laut dapat meningkatkan tingkat layanan ekosistem laut dan memiliki dampak positif yang signifikan terhadap peningkatan pembangunan ekonomi dan sosial ([Wang, N., Li, J. M., & Zhou, Y. F. \(2024\)](#)). Sebagai wilayah kepulauan ke empat kecamatan kepulauan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan memiliki ekosistem laut yang dapat dimanfaatkan secara optimal untuk meningkatkan perekonomian masyarakat. Sejumlah potensi kelautan tersebut meliputi; potensi wisata, potensi perikanan, budidaya rumput laut dan perikanan dll. Terdapat beberapa objek wisata bahari yang terdapat di gugusan Pulau Spermonde Tangaya, Kalmas, dan Geopark Bahari di Kecamatan Tupabbiring dan Tupabbiring Utara namun belum banyak dikunjungi wisatawan karena terbatasnya moda transportasi. Sementara untuk potensi perikanan di wilayah kepulauan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan cukup besar namun belum dikelola secara optimal akibat terbatasnya sarana transportasi laut yang menghubungkan ke empat kecamatan kepulauan dengan pasar-pasar yang ada di daratan induk. Hal tersebut ditunjang dengan adanya terumbu karang yang tersebar di pulau-pulau di kecamatan kepulauan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

Terumbu karang merupakan ekosistem penting yang menyediakan berbagai jasa ekosistem bagi kehidupan laut ([Ahmed, M., Umali, G. M., Chong, C. K., Rull, M. F., & Garcia, M. C. \(2007\)](#)). Terumbu karang merupakan tempat berlindung bagi ikan dan hewan-hewan laut lainnya dan perlindungan pantai. Sebaran terumbu karang yang luas di Kecamatan Kepulauan Pangkajene dan Kepulauan memiliki peran ekologis yang sangat penting, di antaranya sebagai habitat ikan dan biota laut lainnya, pelindung garis pantai dari abrasi, dan penunjang ekonomi masyarakat lokal melalui sektor perikanan dan ekowisata. Oleh karena itu, konservasi dan pengelolaan terumbu karang secara berkelanjutan menjadi prioritas dalam menjaga produktivitas dan ketahanan ekosistem laut di wilayah kepulauan.

Tabel 2.17 Sebaran Terumbu Karang di Kecamatan Kepulauan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan

Sebaran Terumbu Karang di Kecamatan Liukang Tupabiring						
Nama Pulau	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Terumbu Karang				
		Baik	Sedang	Mati		
Badi	9.00	148,43	445,23	-		
Pajenekang	2.00					
Pandangan	10.00					
Kapoposang	5.00	211,47	493,44	-		
-	-					
Podang-podang Lompo	3.00					
Podang-podang Caddi	1.00	346,58	1039,75	-		
Lamputang	1.20					
Pala	1.20					
Cengkeh	0,50	180,31	270,47			
Bonto Sua	3.50					
Sanane	2,50					
Sarappo Lompo	11.50	104,39	1200,49			
Sarappo Keke	8.00					
Gondong Bali	91.00					
Suranti	10.00	686,41	1601,63	-		
Tambakuku	3.20					
Pammanggangan	2.10					
Sebaran Terumbu Karang di Kecamatan Liukang Tupabiring						
Nama Pulau	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Terumbu Karang				
		Baik	Sedang	Mati		
Balang Lompo	8.00	345,31	493,44			
Balang Caddi	-					
Panambungan	2.00					
Langkadea	0.70					
Sebaran Terumbu Karang di Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara						
Nama Pulau	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Terumbu Karang				
		Baik	Sedang	Mati		
Samatellu Lompo	39.00					
Samatellu Pe'dda	20.00					
Samatellu Borong	15.00					
Salebbo	20.00	281,95	1547,32	-		
Reang-Reang	10.00					
Gusung Bano-Banoang	5.00					
Gusung Batu Luara	2.00					
Salemo	10.00					
Sakuala	9.00					
Sagara	3.00	79,7	916,59	-		
Sabangko	1.00					
Gusung Torajae	1.2					

Sabutung	14.00	60,59	444,37	
Kulambing	3.00	8,04	92,04	
Bango-Bangkoang	2.00			
Laiya	3.00	10,06	90,50	
Wali	2.00			
Karanrang	3.00	48,22	353,68	
Satando	4.28	16,27	187,16	
Saugi	2.00			
Camba-Cambang	0.40			
Sapuli	1.20			
Podang-Podang Lompo	3.00	-	-	

Sebaran Terumbu Karang di Kecamatan Liukang Tangayya

Nama Pulau	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Terumbu Karang		
		Baik	Sedang	Mati
Sabalana	-			
Matalaang	12.00			
Sanane	2.0			
Makarangana	4.00			
Lilikang	1.20			
Pammolikang	1.10	468,85	1726,09	-
Laiya	0.50			
Gusung Bassi	0.70			
Meong	0.40			
Sarabu	1.40			
Banuaia	1.90			
Santigian	1.90			
Balo-Baloang Lompo	13.20			
Balo-Baloang Caddi	12.10			
Sumanga	10.11			
Sanipa	9.10			
Pelokan	7.01			
Langkoitang	8.01	1033,75	2412,07	-
Saregge	2.1			
Manukang	2.4			
Sadolangan	1.10			
Pelokang Kecil	1.13			
Bangko-Bangkoang	1.01			
Sabaru	11.40	-	292,13	-
Jailamo	10.10			
Sapuka	14.20			
Inggalungan	13.10			
Kembang Lernari	12.10			
Sapuka Kecil	10.17			
Sambar Jaga	8.1	319,22	744,84	-
Sambar Gitang	1.13			
Sambar Galang	1.1			
Caka-Cakalang	0.70			
Lamu-Lamuruang	0.90			
Sarassang	0.97			

Sarassang Kecil	1.0			
Karang Koko	1.04			
Tampaang	11.60			
Aloang	10.10			
Kawassang	9.10			
Sapinggang	1.17	140,59	361,5	-
Boko	0.90			
Pandangan	0.89			
Satunggul	0.99			
Sailus Besar	18.60			
Sailus Kecil	17.40			
Makaranganan	14.30	289,74	869,21	-
Marabatuan	10.49			
Saujung	8.00			
Satanger	17.50			
Karangan Satanger	16.49	-	493,38	-
Kapoposang Bali	10.40			
Karangan Dondo	9.39			
Sadapur	-			
Sakonci	-	-	-	-
Sarimpo	-			
Karangan Satanger	-			
Kapoposang Bali	-			
Karangan Dondo	-			
Sadapur	-	-	661,60	-
Sakonci	-			
Sarimpo	-			

Sebaran Terumbu Karang di Kecamatan Liukang Kalmas

Nama Pulau	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Terumbu Karang		
		Baik	Sedang	Mati
Doang-Doangan Lompo	4.00			
Bangko-Bsngkoang	-	154,12	359,61	-
Togo-togo I	-			
Togo-togo II	-			
Dewakkang Lompo	10.90			
Dewakkang Caddi	8.00	293,44	544,96	-
Bangkauluang	2.00			
Marasende	12.40	82,59	123,89	-
Bangko-Bangkoang	83.90			
Butung-Butungan	2.10	167,56	311,18	-
Kanyurang Caddi	1.40			
Kalu-kalukuang	23.00	75,88	303,52	-
Togo-togo	-			
Sabaru	-	17,77	532,55	-
Pamolikang	-			

Sumber: Data Diolah, 2024.

Terumbu karang tidak hanya menjadi tempat hidup bagi berbagai jenis ikan dan hewan tetapi juga menjadi satu potensi objek wisata. Peningkatan permintaan rekreasi di wilayah dengan tingkat terumbu karang yang tinggi menunjukkan pentingnya ekosistem ini tidak hanya karena nilai intrinsik alamnya tetapi juga kontribusinya terhadap sektor pariwisata (Al Ismaili, S., Al Abri, I., Gulseven, O., Al-Masroori, H., & Dutta, S. (2024)). Namun, terdapat pula wilayah dengan tingkat degradasi terumbu karang yang signifikan akibat aktivitas penangkapan ikan destruktif seperti penggunaan bom dan racun potasium, serta tekanan dari pembangunan pesisir, limbah domestik, dan perubahan suhu laut. Sebagian besar kerusakan terumbu karang ditemukan di sekitar wilayah yang padat aktivitas nelayan dan kawasan permukiman, seperti sekitar Pulau Sabutung dan Pulau Balang Lompo.

a. Potensi Ekonomi Kecamatan Liukang Tupabbiring

Kecamatan Liukang Tupabbiring memiliki 22 pulau yang tersebar di Sembilan desa dan sebanyak tujuh pulau yang tidak berpenghuni. Jarak dari Ibukota Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan yakni paling dekat Mattiro Adae dengan jarak ± 18 km dari ibukota, sedangkan terjauh adalah Mattiro Ujung dengan jarak sekitar ± 111 km dari Ibukota Kabupaten.

1. Potensi Wisata

Beberapa pulau di Kecamatan Liukang Tupabbiring memiliki keindahan alam yang cocok sebagai tempat berwisata, diantaranya:

- 1) Pulau Badi memiliki keindahan alam bawah laut seperti terumbu karang, berbagai jenis ikan dan pasir putih
- 2) Pulau Kapoposang, Terdapat Leang Kassi dan Taman Laut Kapoposang merupakan wisata alam pasir putih, memiliki keindahan alam laut dan darat, keindahan bawah laut cocok untuk diving. Sudah dilengkapi dengan fasilitas liburan seperti bungalow, penginapan, fasilitas olahraga, dan fasilitas dive operator.
- 3) Pulau Langkadea, merupakan salah satu pulau tak berpenghuni yang memiliki keindahan. Memiliki pasir putih dan memiliki keindahan bawah laut dan cocok untuk kegiatan berkemah.
- 4) Pulau Cengkeh, pantai pasir putih, dan keindahan alam bawah laut berupa terumbu karang. Pada saat-saat tertentu akan dijumpai penyu yang bertelur di pulau ini.
- 5) Pulau Panambungan. Memiliki pasir putih dan keindahan alam bawah laut. Cocok untuk snorkeling. Dilengkapi dengan tempat ibadah, area olahraga dan rest house

Pada umumnya objek wisata di atas sudah mulai di kenal oleh wisatawan, bahkan sudah mulai dikelola. Untuk menuju ke lokasi

wisata di Kecamatan Liukang Tupabbiring, masyarakat dapat mencarter angkutan pelra. Akses menuju ke wilayah tersebut dapat ditempuh dengan angkutan pelra baik melalui Dermaga yang ada di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan maupun dermaga Paotere, Makassar.

2. Potensi Perikanan

Berikut ini beberapa pulau di Kecamatan Liukang Tupabbiring yang memiliki potensi perikanan:

1) Pulau Badi, Pa'jenekang, Sanne dan Bontosua, sarappo keke, Sarappo memiliki sumberdaya perikanan tangkap dan Budidaya laut.

2) Pulau Balang Lompo untuk budidaya lobster.

Dalam rencana tata ruang wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan tahun 2011-2031 beberapa wilayah di Kecamatan Liukang Tupabbiring sudah masuk ke dalam RTRW Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan Tahun 2011-2031.

Tabel 2.18 Rencana Penetapan Zona Potensi Dan Peruntukan

Zona terdekat (<i>inner zone</i>)	Sumberdaya	Peruntukan
Kawasan pulau langkadea, balang caddi, balang lompo dan panambungan	Perikanan tangkap, budidaya laut dan wisata	Kawasan budidaya laut dan wisata
Zona tengah (<i>middle zone</i>)	Sumberdaya	Peruntukan
Kawasan pulau badi, pa'jenekang, sanne dan bontosua	Perikanan tangkap dan budidaya laut	Kawasan budidaya laut
Kawasan pulau sarappo dan sarappo keke	Perikanan tangkap dan budidaya laut	Industri kerajinan
Kawasan pulau padoang-doangan lompo, padoang-doangan caddi, lamputang, cengkee, dan palla	Perikanan tangkap	Wisata
Zona terluar (<i>outer zone</i>)	Sumberdaya	Peruntukan
Kawasan pulau kapoposang dan papandangan	Terumbu karang	Taman wisata alam dan konservasi
Kawasan pulau gondong bali, tambakulu. Suranti dan pammanggang	Terumbu karang, perikanan budidaya laut	Wisata, konservasi, penangkapan dan budidaya laut,

Sumber: RTRW Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, 2011-2031

Pada umumnya pengembangan potensi ekonomi di Kecamatan Liukang Tupabbiring sudah mendapatkan perhatian dari pemerintah, baik

untuk pengembangan wisata maupun untuk budidaya laut. Selain itu akses angkutan laut ke wilayah kepulauan ini sudah mulai lancar.

b. Potensi Ekonomi Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara

Sebagai wilayah kepulauan Kecamatan Tupabbiring Utara memiliki potensi kelautan berupa terumbu karang yang cocok untuk wisata bahari dan perikanan. Tabel berikut ini menunjukkan sejumlah terumbu karang yang dimiliki oleh Kec. Liukang Tupabbiring Utara. Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara memiliki potensi wisata, potensi perikanan yaitu untuk perikanan budidaya, perikanan tangkap, pengelolaan dan pemasaran.

1. Potensi Wisata

Beberapa pulau yang termasuk ke dalam wilayah administrasi kecamatan Liukang Tupabbiring Utara memiliki potensi wisata sebagai berikut:

- 1) Pulau Salemo, Wisata religi
- 2) Pulau cambang-cambang, memiliki pasir putih di pesisir pantai dan keindahan alam bawah laut yang cocok untuk snorkeling atau diving. Sudah dilengkapi fasilitas istirahat berupa gazebo hingga waterboom
- 3) Pulau samatellu Lompo, Samatellu Pe'da, Samatellu Borong dan Pulau Reang-Reang, memiliki keindahan alam bawah laut berupa padang lamun dan terumbu karang yang cocok untuk diving dan snorkeling

2. Potensi Perikanan

Berikut ini potensi perikanan di Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara yakni;

- 1) Kawasan Pulau Sagara, Sabangko, Dan Salemo, perikanan tangkap dan budidaya laut. Dalam rencana tata ruang wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan Kawasan ini juga diperuntukkan sebagai kawasan industri pengolahan hasil laut.
- 2) Pulau Saugi, Sabutung, Satando, Bangko-bangkoang, dan Kulambing, memiliki potensi perikanan tangkap dan budidaya laut, dan industri pengolahan hasil laut
- 3) Pulau Karanrang, Laiya, dan Polewali, memiliki potensi perikanan tangkap, budidaya laut dan wisata. Dalam rencana tata ruang wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan Kawasan ini juga diperuntukkan sebagai diperuntukkan sebagai kawasan budidaya laut dan industri pengolahan hasil laut.
- 4) Pulau Salemo, Memiliki ekosistem terumbu karang, mangrove dan lamun. Hutan mangrove menjadi menjadi habitat bagi kepiting dan udang

5) Pulau Saugi, Satando, Sapuli dan Salemo, memiliki potensi budidaya kepiting, rumput laut, dan udang

6) Pulau saugi memiliki potensi budidaya teripang

Beberapa wilayah di Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara sudah masuk ke dalam rencana tata ruang wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan baik untuk pengembangan wisata maupun pengembangan budidaya perikanan serta konservasi. Tabel berikut ini wilayah di Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara yang masuk ke dalam RTRW Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan tahun 2011-2031. Kecamatan Liukang Tupabbiring Utara juga sudah menjadi prioritas pengembangan bagi potensi-potensi ekonomi ekonomi yang dimiliki wilayah ini. Hal ini dikarenakan akses ke wilayah ini sudah mulai lancar.

c. Potensi Ekonomi Kecamatan Liukang Tangayya

Sebagai wilayah kepulauan Kecamatan Liukang Tangayya juga memiliki terumbu karang dan mangrove (hutan bakau). Mangrove meningkatkan perikanan dan perlindungan pesisir (Richards, D. R., & Friess, D. A. (2016)). Selain itu dapat pula dijadikan sebagai objek wisata. Pemanfaatan hutan bakau sebagai tujuan perjalanan dan pariwisata dapat memberikan manfaat yang bernilai tinggi (Spalding, M., & Parrett, C. L. (2019)). Disisi lain, Pengelolaan mangrove yang berkelanjutan diperlukan untuk menjaga kesehatan ekosistem mangrove dan mengurangi laju hilangnya mangrove (Hidayah, Z., As-syakur, A. R., & Rachman, H. A. (2024)). Ekosistem Mangrove di Kecamatan Liukang Tangayya tepatnya di Desa Satanger cukup potensial untuk dikembangkan sebagai tujuan ekowisata. Hal ini ditunjang oleh daya Tarik lokasi, kondisi sekitar Kawasan, ketersediaan air bersih serta sarana dan prasaranan penunjang lain. (Nurhikmah, N., Irmayanti, L., Ashari, R., & Fatrawana, A. (2022)).

1. Potensi Wisata

Beberapa pulau yang berada di bawah administrasi Kecamatan Liukang Tangayya berpotensi untuk dijadikan sebagai objek wisata:

1) Pulau Tampaang, pesisir pulau berpasir putih

2) Pulau Satanger, memiliki ekosistem mangrove yang layak dikembangkan menjadi ekowisata

Keindahan alam yang dimiliki oleh Kecamatan Liukang Tangayya pada dasarnya tidak kalah menarik dengan wilayah kepulauan lain di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Namun objek wisata tersebut tidak menjadi prioritas pengembangan dalam rencana tata ruang wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan dikarenakan akses transportasi laut ke wilayah ini sulit dijangkau.

2. Potensi Perikanan

Sebagai wilayah kepulauan mayoritas masyarakat di Kecamatan Liukang Tangayya bermata pencaharian melaut untuk mencari ikan, teripang, dan rumput laut. Adapun pulau yang memiliki potensi perikanan yaitu:

- 1) Pulau Sapuka Budidaya Rumput Laut
- 2) Pulau Sabalana, kaya ikan kakap, ikan kerapu, ikan tuna, ikan hiu, Daerah ini pun dikenal dengan produksi ikan keringnya.

Meski memiliki berbagai potensi, akan tetapi dalam rencanan Pola Ruang Kabupaten Pangkajene dan kepulauan Kecamatan Liukang Tangayya belum masuk prioritas Rencana Tata Ruang Wilayah. Hal ini dikarenakan akses ke wilayah ini sulit untuk dijangkau dari Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan maupun dari Kota Makassar. Berjarak ± 291 km dari ibukota kabupaten Pangkajene. Kecamatan Liukang Tangayya merupakan wilayah kepulauan terluar di Kabupaten Pangkajene dan kepulauan. Wilayah ini berbatasan langsung dengan NTB dan akses ke wilayah daratan NTB lebih dekat dibandingkan akses menuju ke Ibukota Pangkajene dan Kepulauan maupun dari Kota Makassar.

Adapun angkutan yang beroperasi ke wilayah ini adalah angkutan Pelnas untuk mengangkut penumpang yakin KM. Sabuk Nusantara 52 yang berlayar 1 kali dalam sebulan yang berangkat dari Pelabuhan Paotere Makassar. Sementara untuk angkutan Pelra yang mengangkut barang terdapat beberapa yang beroperasi ke wilayah ini namun dengan trayek yang tidak tepat.

Letak geografis Kecamatan Liukang Tangayya yang berada di bagian paling selatan gugusan kepulauan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan menyebabkan wilayah ini memiliki kedekatan spasial dengan Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB). Kondisi ini mendorong masyarakat di Liukang Tangayya untuk lebih banyak membangun interaksi ekonomi dengan wilayah NTB, khususnya dalam aktivitas penjualan hasil bumi dan perikanan tangkap. Jalur distribusi informal ini berkembang karena kedekatan jarak laut, frekuensi pelayaran, serta jaringan sosial ekonomi yang telah terbangun antarpulau.

Meski demikian, kebutuhan pokok masyarakat di Liukang Tangayya sebagian besar masih bergantung pada pasokan dari luar wilayah, seperti dari NTB, Kota Makassar, dan Kabupaten Pangkajene. Komoditas kebutuhan dasar seperti beras, minyak, gula, air minum kemasan, serta barang kebutuhan lainnya diangkut menggunakan kapal pelayaran rakyat (Pelra) yang menjadi moda utama penghubung antarwilayah. Ketergantungan terhadap kapal pelra ini menyebabkan distribusi logistik sangat dipengaruhi oleh

kondisi cuaca, frekuensi pelayaran, dan ketersediaan armada kapal, sehingga harga barang di wilayah ini cenderung lebih tinggi dibandingkan wilayah daratan.

Fenomena ini menunjukkan bahwa pola keterhubungan ekonomi masyarakat kepulauan tidak hanya dipengaruhi oleh batas administratif, tetapi juga oleh faktor geografis dan aksesibilitas transportasi laut. Oleh karena itu, peningkatan infrastruktur pelabuhan, ketersediaan armada pelayaran rakyat yang andal, serta kebijakan logistik berbasis wilayah kepulauan menjadi kunci untuk mendorong pemerataan ekonomi dan kestabilan harga di Kecamatan Liukang Tangayya.

d. Potensi Ekonomi Kecamatan Liukang Kalmas

Kecamatan Kalmas terdiri atas 21 Pulau yang tersebar di delapan desa, 8 pulau diantaranya tidak berpenghuni. Ibukota Kecamatan Kalmas berada di Pulau Kalu-Kalukuang. Pulau ini berjarak ± 208 km dari kota Pangkajene. Pulau terjauh adalah Pamantauang dan Masalima yang berjarak ± 293 km dari Ibukota Pangkajene dan Kepulauan. Kecamatan Liukang Kalmas berbatasan langsung dengan Kalimantan Selatan di sebelah utara dan Jawa Timur/ laut Jawa di sebelah barat.

Kecamatan Kalmas memiliki berbagai potensi perekonomian yang layak untuk dikembangkan. Sebagai wilayah kepulauan Kecamatan Liukang Kalmas memiliki Potensi kelautan berupa potensi wisata dan perikanan juga memiliki potensi pertanian.

1. Potensi Wisata

Kecamatan Liukang Kalmas memiliki panorama alam yang dapat dimanfaatkan sebagai tempat wisata yaitu:

- 1) Pulau Sabaru, memiliki keindahan alam bawah laut
- 2) Pulau togo-togo memiliki habitat, ekosistem, spesies di kawasan hutan dan kawasan pesisir. Pulau Togo-togo cocok kegiatan wisata selam.

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan hanya Pulau Togo-Togo yang masuk ke dalam Penetapan Zona yakni diperuntukkan sebagai tempat konservasi dengan sumber daya yang dimiliki yakni terumbu karang, meski memiliki potensi wilayah yang memadai akan tetapi tidak menjadi prioritas pengembangan Rencana Tata Ruang Wilayah oleh Pemerintah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan.

Hal ini dikarenakan akses transportasi ke wilayah ini cukup sulit dijangkau, yakni hanya dilayani oleh 1 angkutan Pelnas yang berlayar 1x dalam sebulan dan beberapa angkutan Pelra yang tidak memiliki jadwal tetap. Pada saat cuaca buruk tidak ada angkutan pelra dari

Makassar maupun dari Dermaga-dermaga di Kabupaten Pangkajene yang beroperasi ke Kecamatan Liukang Kalmas.

2. Potensi Perikanan

Sebagai wilayah Masyarakat di kecamatan Kalmas mengandalkan sektor perikanan sebagai lapangan pekerjaan produktif. Beberapa pulau di Kecamatan Liukang Kalmas memiliki potensi perikanan seperti;

- 1) Pulau Butung-Butungan, Pulau Pamaliking memiliki rumput laut
- 2) Pulau Pamantauang dan Pulau Saliriang, Pulau Pamaliking, Kapoposang memiliki berbagai jenis ikan laut dan lobster
- 3) Pulau Kalu-kalukuan; memiliki Ikan Barukang, Tembang, Kembung, Ikan Teri dan Pari
- 4) Wilayah ini juga memiliki komoditas telur ikan terbang

3. Potensi Pertanian

Pulau Dewakkang Lompo memiliki kultur tanah yang potensial untuk dijadikan pertanian. Dengan hasil uji coba masyarakat setempat telah berhasil memproduksi padi dengan kualitas yang baik, meski tanpa alat dan pupuk penunjang. Selain itu wilayah perkebunan, pisang, sayur-sayuran serta kelapa yang diolah menjadi kopra untuk dijual ke Kota Makassar.

Kecamatan Liukang Kalmas berbatasan langsung dengan Kalimantan Selatan di sebelah utara dan Jawa Timur/ laut jawa di sebelah barat. Kehidupan masyarakat di Kepulauan pada umumnya mengandalkan hasil laut dan ketergantungan wilayah laut, demikian pula dengan masyarakat di empat kecamatan kepulauan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Olehnya itu Perlu adanya alternatif bagi rumah tangga untuk mengendalikan ketergantungan mereka terhadap wilayah laut,

Penangkapan ikan secara terus menerus, tanpa pengelolaan yang baik dapat mengarah pada eksploitasi berlebihan yang dapat mengancam kelestarian sumberdaya perikanan salah satu satrategi yang dapat dilakukan adalah strategi pengembangan usaha alternatif bagi rumah tangga nelayan selain usaha penangkapan ikan seperti; budidaya rumput laut, budidaya keramba jaring apung, olahan hasil perikanan, *coconut* dan peternakan ayam dan itik skala rumah tangga. (Area, A. C., Arief, A. A., Kasri, D. M., Agusanty, H., & Jumiati, I. S., 2021; Adam, Mukhlisa AG1. 2020).

Sebagai wilayah kepulauan yang memiliki keunikan wilayah pesisir dan alam bawah laut ke empat kecamatan terluar di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan sangat potensial untuk pengembangan pariwisata. Pariwisata berfungsi sebagai alat yang ampuh untuk mengentaskan kemiskinan, namun efektivitasnya bergantung pada

pelestarian lingkungan ekologi yang kuat. (Zhang, Y., Li, S., Zhou, Q., & Wu, F. (2024). Pulau-pulau kecil berkontribusi penting bagi pasar pariwisata global dan lokal, dibandingkan dengan daratan pulau kecil mengalami skala disekonomis karena terbatasnya ruang dan konektivitas (Fernandez-Abila, C. J., (2024). Industri pariwisata salah satu sektor pengembangan ekonomi maritim yang produktif dikelola dan dikembangkan sebagai dasar piranti kebijakan percepatan pembangunan utamanya pada wilayah yang bercorak gugus pulau-pulau kecil (Manik, T., Iranita, I., Eryanto, H., & Sebayang, K. D. A. (2019).

Tabel 2.19 Potensi Wilayah *Hinterland* Berdasarkan Pulau Per Kecamatan

No.	Wilayah Kecamatan	Terumbu Karang	Wisata	Perikanan
1	Liukang Tupabiring	Badi Pajenekang Pandangan Kapoposang Podang-Podang Lompo Podang-Podang caddi Lamputang Pala Cengkeh Bonto sua Sanane Sarappo Lompo Sarappo keke Gondong bali Suranti Tambakuku pammanggangan	Badi Kapoposang Langkadea Cengkeh Panambungan	Badi Pajenekkang Sanne Bontosua Sarappo Keke Sarappo Balang Lompo (lobster)
2	Liukang Tupabiring Utara	Balang Lompo Balang Caddi Panambungan Langkadea	Salemo Camabng- Cambang Samatellu Lompo Pe'de Samatellu Borong Renag-Reang	Sagara Sabangko Salemo Saugi Sabutung Satando Bangko- bangkoang Kulambing Karanrang Laiya Polewali Sapuli
3	Liukang Tangayya	Sabalana Matalaang Sanane Makarangana	Tampaang Satanger	Sapuka Sabalana

No.	Wilayah Kecamatan	Terumbu Karang	Wisata	Perikanan
		Lilikang		
		Pammolikang		
		Laiya		
		Gusung Bassi		
		Meong		
		Sarabu		
		Banuaia		
		Satingian		
		Balo-Baloang		
		Lompo		
		Balo-baloang Caddi		
		Sumanga		
		Sanipa		
		Pelokang		
		Langkoitang		
		Saragge		
		Manukang		
		Sadolangan		
		Pelokang Kecil		
		Bangkko-		
		Bangkoang		
		Sabaru		
		Jailamo		
		Sapuka		
		Inggalungan		
		Kembang Lemari		
		Sapuka kecil		
		Sambar Jaga		
		Sambar Gitang		
		Sambar galang		
		Caka-Cakalng		
		Lamu-Lamuruang		
		Saranssang Kecil		
		Karang Koko		
		Tampaang		
		Aloang		
		Kawassang		
		Sapinggang		
		Boko		
		Pandangan		
		Satunggul		
		Sailus Besar		
		Sailus Kecil		
		Makarangan		
		Marabatuan		
		Saujung		
		Satanger		
		Karangan Satanger		
		Kapoposang Bali		
		Karangan Dondo		

No.	Wilayah Kecamatan	Terumbu Karang	Wisata	Perikanan
4	Liukang Kalmas	Doang-doangan Lompo Bangko-Bangkoang Togo-togi I Togo-togo II Dewakkang Lompo Dewakkang Caddi Bangkauluang Marasende Bangko- Bangkoangan Butung-Butungan Kanyurang Caddi Kalukalukuang Togo-Togo Sabaru Pamolikang	Sabaru Togo-Togo	Butung-Butungan Pamalikang Pammatuang Saliriang Pamalikang Kapoposang Kalukalukuang Dewakkang Lompo, memiliki kultur tanah yang potensi untuk pertanian

Sumber: Data, diolah 2024

2.4.6 Prasarana Angkutan Laut Pada Wilayah Kecamatan Kepulauan

Melihat potensi yang dimiliki oleh wilayah kepulauan di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan yang melimpah. Maka sangat penting didukung oleh pemerintah dalam mengembangkan potensi yang ada. Salah satunya yakni dengan ketersediaan akses transportasi yang memadai. Pulau spermodne memiliki keindahan pasir hingga kekayaan ekosistem bawah laut yang memadai akan tetapi hanya beberapa pulau yang eksis dikunjungi oleh wisatawan hal ini disebabkan aksesibilitas transportasi dari maupun menuju ke pulau tersebut (Sarira, M. T., dkk.; 2023).

Ketersediaan angkutan laut yang memadai selain menunjang pendistribusian hasil-hail perikanan di wilayah kecamatan kepulauan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Hal ini juga dapat menunjang aktivitas kepariwisataan terhadap objek-objek wisata yang dimiliki.

Prasarana angkutan laut untuk akses wilayah kepulauan terluar di kabupaten Pangkajene dan Kepulauan melalui dermaga-dermaga yang ada di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan yakni Maccini Baji maupun Pelabuhan Rakyat di Paotere.

Tabel 2.20 Dermaga-Dermaga di Kecamatan Terluar Kab. Pangkajene dan Kepulauan

No.	Kecamatan	Dermaga	Layanan
1	Liukang	Pulau Balang Lompo	Angkutan Pelra
2	Tupabbiring	Pulau Podang-Podang	Angkutan Pelra
3		Pulau Kapoposang	Angkutan Pelra

No.	Kecamatan	Dermaga	Layanan
4	Liukang Tupabbiring Utara	Pulau Lamputang	Angkutan Pelra
5		Pulau Pajenekang	Angkutan Pelra
6		Pulau Karanrang	Angkutan Pelra
7		Pulau Samatellu Lompo	Angkutan Pelra
8		Pulau Kulambing	Angkutan Pelra
9		Pulau Laiyya	Angkutan Pelra
10		Pulau Saugi	Angkutan Pelra
11		Pulau Cambang- Cambang	Angkutan Pelra
12		Pulau Satando	Angkutan Pelra
13		Pulau Sapuli	Angkutan Pelra
14	Liukang Tangayya	Pulau Balo-Baloang	Angkutan Pelra & Pelnas
15		Pulau Sumanga	Angkutan Pelra & Pelnas
16		Pulau Sapuka	Angkutan Pelra & Pelnas
17		Pulau Tampaang	Angkutan Pelra & Pelnas
18		Pulau Salius Lompo	Angkutan Pelra & Pelnas
19		Pulau Kapoposang Bali	Angkutan Pelra & Pelnas
20	Liukang Kalmas	Pulau Dewakkang Lompo	Angkutan Pelra & Pelnas
21		Pulau Marasende	Angkutan Pelra & Pelnas
22		Pulau Doang-Doangan Lompo	Angkutan Pelra & Pelnas
23		Pulau Doang-Doangan Caddi	Angkutan Pelra & Pelnas
24		Pulau Kalu-Kalukuang	Angkutan Pelra & Pelnas
25		Pulau Masalima	Angkutan Pelra & Pelnas

Sumber: Hasil analisis, 2024

Akses menuju menuju Kecamatan Liukang Tupabbiring dan Liukang Tupabbiring Utara dilayani oleh angkutan pelra yang berangkat dari dermaga-dermaga yang ada di Kabupaten Pangkejene dan Kepulauan. Kedua Kecamatan ini letaknya paling dekat dengan Ibukota Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Masyarakat mengandalkan angkutan perahu tak bermotor maupun angkutan pelra untuk menuju ke Wilayah Kabupaten Pangkajene daratan. Pergerakan masyarakat menuju ke Pangkajene daratan dalam rangka membeli barang kebutuhan pokok sehari-hari. Sementara Kecamatan Liukang Tangaya dan Liukang Kalmas, dilayani oleh angkutan Pelnas yang mengangkut penumpang, berangkat dari Pelabuhan Paotere Makassar namun hanya 1x dalam sebulan. Sementara untuk mengangkut barang menggunakan angkutan pelra namun tidak ada trayek tetap. Terlebih apabila cuaca sedang buruk tidak ada angkutan pelra yang beroperasi di wilayah ini.

Sarana dan prasarana angkutan laut untuk akses ke pulau-pulau dalam wilayah administratif Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan belum mampu melayani kebutuhan pergerakan masyarakat. Terutama untuk 2 kecamatan Liukang Tangayya dan Liukang Kalmas. Dengan ketersediaan

pelayanan angkutan laut terhadap akses wilayah kepulauan maka konektivitas wilayah kecamatan terluar terlaksana dengan baik. Selain itu dapat meningkatkan minat bagi wisatawan untuk berkuncung ke tempat-tempat wisata yang ada di kepulauan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Dengan demikian pada akhirnya dapat meningkatkan perekonomian bagi masyarakat. Selain itu kelancaran aksesibilitas angkutan laut dapat mengatasi disparitas harga kebutuhan pokok.

2.5. Kesimpulan Dan Saran

2.5.1 Kesimpulan

Dalam menganalisis potensi perekonomian *hinterland* yang dapat mendukung keberlangsungan dan pengembangan angkutan pelayaran rakyat (pelra) di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan memerlukan langkah-langkah strategis yang komprehensif.

Hasil pengamatan dan data di lapangan menunjukkan bahwa potensi *hinterland* berupa perikanan tangkap, rumput laut, dan hasil produksi lokal sangat melimpah, namun belum terkoneksi dengan baik ke pelabuhan rakyat. Berdasarkan hasil wawancara pada 100 orang responden yang menjadi narasumber, memberikan masih terdapat keterbatasan fasilitas pelabuhan, seperti dermaga yang tidak layak, tidak adanya gudang penyimpanan, serta minimnya sarana transportasi berkelanjutan, menjadi penghambat utama. Selain itu, arus komoditas dari pulau ke daratan masih bergantung pada jadwal pelra yang tidak menentu. Temuan ini menunjukkan pentingnya penataan kawasan *hinterland* sebagai bagian dari strategi pengembangan pelabuhan pelra, dengan fokus pada penguatan konektivitas fisik, penyediaan sarana logistik, serta peningkatan kapasitas produksi masyarakat pulau.

2.5.2 Saran

Dengan melihat potensi yang dimiliki dibutuhkan sinergi bersama pemerintah dan masyarakat dengan beberapa langkah strategi yang perlu dilakukan meningkatkan keterampilan masyarakat lokal dalam pengelolaan sumberdaya perikanan, penyediaan bibit untuk budidaya perikanan dan rumput laut, serta pembangunan sarana dan prasarana transportasi. Dengan demikian maka potensi yang dimiliki di wilayah kepulauan dapat dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat. Dengan peningkatan sumber daya manusia dalam pengelolaan komoditi lokal yang dimiliki, agar dapat lebih dioptimalkan pemanfaatannya. Selain itu dengan menyiapkan sistem pelayanan angkutan laut yang dapat mendistribusi hasil produksi, yang juga dapat mengatasi ketimpangan harga kebutuhan pokok masyarakat di kepulauan.

DAFTAR PUSTAKA

- Humang, W. P. (2018). Kinerja Jaringan Transportasi Jalan Akses dari Hinterland ke Pelabuhan Tanjung Ringgit Kota Palopo. *Warta Penelitian Perhubungan*, 30(1), 35-42. 10.25104/warlit.v30i1.402
- Mislihah, M., Djafar, W., Djalante, H., & Rosmani, R. (2018). Karakteristik Pergerakan Penumpang Dan Kendaraan Lintas Penyeberangan Bajoe-Kolaka. *Sensistek: Riset Sains dan Teknologi Kelautan*, 112-119. <https://journal.unhas.ac.id/index.php/Sensistek/article/view/12992>
- Parola, F., Satta, G., Buratti, N., & Vitellaro, F. (2021). Digital technologies and business opportunities for logistics centres in maritime supply chains. *Maritime Policy & Management*, 48(4), 461-477
- Jinca, M.Y., Ralahalu, K.A., 2013. The Development of Indonesia Archipelago Transportation in Maluku Province.
- Rochwulaningsih, Y., Sulistiyono, S. T., Masrurroh, N. N., & Maulany, N. N. (2019). Marine policy basis of Indonesia as a maritime state: The importance of integrated economy. *Marine Policy*, 108, 103602
- Guo, T., Liu, P., Wang, C., Xie, J., Du, J., & Lim, M. K. (2023). Toward sustainable port-hinterland transportation: A holistic approach to design modal shift policy mixes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 174, 103746
- Iphar, C., Le Berre, I., Foulquier, É., & Napoli, A. (2024). Port call extraction from vessel location data for characterising harbour traffic. *Ocean Engineering*, 293, 116771.
- Jung, P. H., & Thill, J. C. (2022). Sea-land interdependence and delimitation of port hinterland-foreland structures in the international transportation system. *Journal of Transport Geography*, 99, 103297.
- Ahmed, M., Umali, G. M., Chong, C. K., Rull, M. F., & Garcia, M. C. (2007). Valuing recreational and conservation benefits of coral reefs—The case of Bolinao, Philippines. *Ocean & Coastal Management*, 50(1-2), 103-118.
- Al Ismaili, S., Al Abri, I., Gulseven, O., Al-Masroori, H., & Dutta, S. (2024). Recreational value of different coral reefs richness levels in Oman. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 46, 100775.
- Manik, T., Iranita, I., Eryanto, H., & Sebayang, K. D. A. (2019). Development of Maritime Economy and Coastal Economy to Improve Competitiveness and Coastal Economic Growth in Riau Island Province. *ECSOFiM (Economic and Social of Fisheries and Marine Journal)*, 6(2), 158-172.

- Fernandez-Abila, C. J., Tan, R., Dumpit, D. Z., Gelvezon, R. P., Hall, R. A., Lizada, J., ... & Salvador-Amores, A. (2024). Characterizing the sustainable tourism development of small islands in the Visayas, Philippines. *Land Use Policy*, 137, 106996.
- Hidayah, Z., As-syakur, A. R., & Rachman, H. A. (2024). Sustainability assessment of mangrove management in Madura Strait, Indonesia: A combined use of the rapid appraisal for mangroves (RAP Mangroves) and the remote sensing approach. *Marine Policy*, 163, 106128.
- Sarira, M. T., Amirullah, A., Rusdi, M., Sugiarto, A., Anasi, P. T., Nursalam, L. O., ... & Sejati, A. E. (2023). Pola Perjalanan Wisatawan di Kepulauan Spermonde. *Geography: Jurnal Kajian, Penelitian dan Pengembangan Pendidikan*, 11(1), 119-132.
- Nurhikmah, N., Irmayanti, L., Ashari, R., & Fatrawana, A. (2022). Potensi ekosistem mangrove sebagai ekowisata di Pulau Satanger Kabupaten Pangkajene dan kepulauan. *Jurnal Ilmu Kelautan Kepulauan*, 5(1).
- Area, A. C., Arief, A. A., Kasri, D. M., Agusanty, H., & Jumiati, I. S. (2021). Potensi Mata Pencanharian Alternatif Rumah Tangga Nelayan di Kawasan Konservasi Perairan Liukang Tangaya Kabupaten Pangkajene Kepulauan.
- Wang, N., Li, J. M., & Zhou, Y. F. (2024). Mechanism of action of marine ecological restoration on ecological, economic, and social benefits—An empirical analysis based on a structural equation model. *Ocean & Coastal Management*, 248, 106950.
- Zhang, Y., Li, S., Zhou, Q., & Wu, F. (2024). The economic benefits and environmental costs of trans-eastern tourism in China. *Environmental Impact Assessment Review*, 108, 107603.