

BAB I

PENDAHULUAN UMUM

1.1. Latar Belakang Penelitian

Ditinjau dari aspek demografi dan luas area, Indonesia tergolong negara besar yang didominasi oleh perairan, mencakup dua pertiga dari total wilayahnya. Kondisi geografis kepulauan ini menghadirkan tantangan tersendiri, di mana aksesibilitas transportasi di sejumlah daerah belum sepenuhnya optimal. Padahal, sektor transportasi memegang peranan krusial dalam pembangunan nasional, baik sebagai penunjang kemajuan sektor lainnya maupun sebagai fasilitator utama pergerakan logistik dan masyarakat.

Secara geografis, Kabupaten Kepulauan Selayar berada dalam lingkup Provinsi Sulawesi Selatan dengan pusat pemerintahan yang berkedudukan di Kota Benteng. Wilayah ini memiliki total luas area mencapai 10.503,69 km² yang mencakup daratan dan perairan, serta dihuni oleh populasi sebanyak 134.000 jiwa. Ditinjau dari aspek administrasi pemerintahan, kabupaten ini terbagi menjadi dua zona utama. Zona pertama adalah wilayah daratan yang menaungi Kecamatan Benteng, Bontoharu, Bontomanai, Buki, Bontomatene, dan Bontosikuyu. Zona kedua adalah wilayah kepulauan yang terdiri dari Kecamatan Pasimasunggu, Pasimasunggu Timur, Pasimarannu, Pasilambena serta Takabonerate.

Pulau ini juga dikenal dengan julukan Tana Doang, yang secara harfiah bermakna tanah tempat memanjatkan doa. Secara historis, wilayah ini berfungsi sebagai lokasi spiritual bagi para pelaut untuk memohon keselamatan sebelum menempuh rute pelayaran, baik ke arah barat maupun timur. Signifikansi strategis Selayar juga terekam dalam naskah hukum maritim Amanna Gappa dari abad ke-17, yang mengidentifikasinya sebagai salah satu pusat niaga dan titik transit vital dalam jalur pelayaran lintas timur dan barat.

Legitimasi berdirinya wilayah ini didasarkan pada Undang-Undang Nomor 29 Tahun 1959 yang mengatur mengenai Pembentukan Daerah Tingkat II di kawasan Sulawesi, sebagaimana tercantum dalam Lembaran Negara RI Tahun 1959 No. 74 serta Tambahan Lembaran Negara No. 1822. Nama kabupaten ini kemudian berubah menjadi Kabupaten Kepulauan Selayar berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 59 Tahun 2008.

Dalam lingkup Provinsi Sulawesi Selatan, Kabupaten Kepulauan Selayar memiliki karakteristik unik sebagai satu-satunya daerah otonom yang secara geografis terpisah dari daratan utama pulau Sulawesi. Situasi geografis tersebut, ditambah dengan keterbatasan infrastruktur aksesibilitas, memberikan dampak signifikan terhadap kecepatan pemerataan pembangunan di wilayah ini. Kendati demikian posisi wilayah ini justru menawarkan nilai strategis yang krusial dalam kerangka pembangunan Kawasan Timur Indonesia (KTI). Wilayah yang mencakup 132 pulau—dengan 34 di antaranya berpenghuni—ini berada pada posisi sentral di bentangan Nusantara serta diapit oleh Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II dan III.

Nilai geostrategis wilayah ini semakin diperkuat oleh morfologi pantai yang didominasi perairan laut dalam, yang berfungsi sebagai jalur navigasi krusial bagi pelayaran domestik maupun internasional yang melintasi Selat Bira. Kondisi tersebut menempatkan Selayar sebagai lokasi yang sangat prospektif untuk dikembangkan menjadi hub distribusi logistik—khususnya bagi bahan pokok dan BBM—di Kawasan Timur Indonesia (KTI). Selain aspek konektivitas, akselerasi pengembangan wilayah juga ditopang oleh kekayaan sumber daya alam yang variatif, meliputi cadangan minyak bumi di bagian utara, serta sektor perikanan dan pariwisata (termasuk Taman Nasional Takabonerate) yang terkonsentrasi di wilayah tengah hingga selatan.

Guna mendukung akselerasi pemerataan pembangunan di Kawasan Timur Indonesia (KTI), wilayah bagian utara Pulau Selayar memegang posisi strategis sebagai katalisator perubahan bagi Kabupaten Kepulauan Selayar (KKS). Transformasi dari status daerah tertinggal menuju wilayah yang maju dan berdikari dapat diwujudkan dengan menetapkan kawasan utara ini sebagai sentra industri perminyakan serta hub distribusi logistik regional.

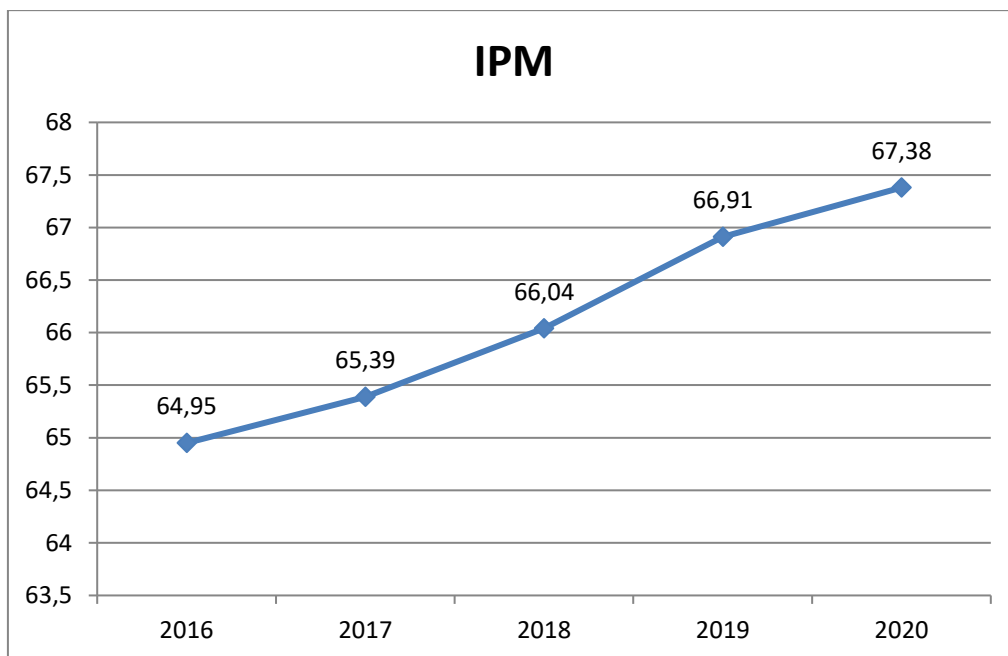
Kebijakan prioritas pembangunan di Kabupaten Kepulauan Selayar difokuskan pada akselerasi pertumbuhan wilayah melalui optimalisasi statusnya sebagai Kabupaten Maritim. Strategi ini diarahkan untuk merealisasikan potensi wilayah sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Pariwisata, sentra distribusi logistik barang dan jasa di area Teluk Bone, serta pusat industri perikanan yang terintegrasi. Di sisi lain, keberhasilan agenda tersebut mensyaratkan adanya peningkatan kapasitas sumber daya manusia (SDM) secara komprehensif, mencakup aspek pendidikan, kesehatan, taraf ekonomi masyarakat, hingga kompetensi aparatur sipil negara.

Pengembangan kawasan ini merupakan implikasi kebijakan Pemerintah melalui Strategi Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal yang tercantum pada Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2008 dan Pembangunan Daerah Tertinggal yang tercantum pada Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 19 Tahun 2008 memacu akselerasi pembangunan infrastruktur dan menstimulasi iklim investasi yang kondusif di Kawasan Timur Indonesia (KTI). Fokus utama

pembangunan daerah diarahkan untuk memacu pertumbuhan ekonomi dengan mengoptimalkan letak strategis Selayar sebagai wilayah maritim. Wilayah ini memiliki prospek besar untuk dikembangkan menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Pariwisata, Kawasan Distribusi Logistik Barang dan Jasa di Kawasan Teluk Bone, serta Kawasan Industri Perikanan Terpadu.

Akselerasi pertumbuhan wilayah di Kabupaten Kepulauan Selayar mensyaratkan adanya optimalisasi infrastruktur secara komprehensif pada berbagai sektor. Langkah ini krusial guna menciptakan iklim investasi yang kondusif dan menarik minat pemodal untuk mengembangkan bisnis di daerah tersebut. Stimulasi ekonomi yang dihasilkan diharapkan mampu memberikan multiplier effect, yakni terciptanya lapangan kerja dan peluang usaha baru yang berimplikasi pada penguatan daya beli masyarakat, reduksi tingkat pengangguran dan kemiskinan, serta peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) secara signifikan.

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) berfungsi sebagai tolok ukur fundamental dalam mengevaluasi keberhasilan pembangunan suatu wilayah. Badan Pusat Statistik (BPS) menempatkan IPM sebagai indikator strategis yang merefleksikan kualitas hidup masyarakat melalui tiga dimensi utama: umur panjang dan hidup sehat, pengetahuan, serta standar hidup layak. Lebih dari sekadar penentu peringkat pembangunan, data ini memiliki peran vital sebagai instrumen evaluasi kinerja pemerintah daerah sekaligus basis perhitungan Dana Alokasi Umum (DAU). Tabel berikut menguraikan capaian IPM KKS pada periode 2016 hingga 2020.



Sumber: BPS Sulawesi Selatan, 2021

Gambar 1.1.1 Indeks Pembangunan Manusia Kabupaten Kepulauan Selayar tahun 2016-2020

Selama periode lima tahun terakhir, tren Indeks Pembangunan Manusia (IPM) di Kabupaten Kepulauan Selayar menunjukkan grafik positif, dengan peningkatan skor dari 66,91 pada tahun 2019 menjadi 67,38 di tahun 2020. Kendati demikian, secara komparatif capaian ini masih tertinggal dibandingkan kabupaten tetangga seperti Bantaeng, Bulukumba, dan Sinjai. Dari sisi akselerasi, laju pertumbuhan IPM Selayar tercatat sebesar 0,70%, menempatkannya pada peringkat keempat di Sulawesi Selatan, di bawah Kabupaten Bulukumba yang mencatatkan pertumbuhan tertinggi sebesar 1,04%. Selain itu, angka IPM Selayar tahun 2020 juga masih berada di bawah rata-rata agregat Provinsi Sulawesi Selatan sebesar 71,93 maupun Nasional sebesar 71,94. Secara lebih lengkap dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.1.1 Perbandingan Indeks Pembangunan Manusia Tahun 2016-2020

No	Indikator	IPM					Laju IPM (%)
		2016	2017	2018	2019	2020	2019-2020
1	Kepulauan Selayar	64,95	65,39	66,04	66,91	67,38	0,70
2	Kabupaten Bulukumba	66,46	67,08	67,70	68,28	68,28	1,04

No	Indikator	IPM					Laju IPM (%)
		2016	2017	2018	2019	2020	2019-2020
3	Kabupaten Bantaeng	66,59	67,27	67,76	68,30	68,73	0,63
4	Kabupaten Jeneponto	61,81	62,67	63,33	64,00	64,26	0,41
5	Kabupaten Sinjai	65,36	65,80	66,24	67,05	67,60	0,82
	Sulawesi Selatan	69,76	70,34	70,90	71,66	71,93	0,38
	Nasional	70,18	70,81	71,39	71,92	71,94	0,03

(Sumber data: BPS Sulawesi Selatan, 2021)

Pengembangan wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti transportasi laut, kinerja pelabuhan, pelayanan transportasi laut, dan lain sebagainya. Namun, dalam penelitian ini pengembangan wilayah difokuskan pada pengaruh transportasi pelayaran rakyat sebagai sub-sistem transportasi laut.

Kabupaten Kepulauan Selayar memiliki sistem transportasi laut yang sudah berjalan dengan baik dalam menghubungkan satu daerah ke daerah lainnya. Transportasi laut memiliki peran penting dalam mendistribusikan barang atau penumpang ke berbagai wilayah pulau di Indonesia yang dipisahkan oleh sungai, selat, dan laut. Selain itu, transportasi laut yang membutuhkan adanya pelabuhan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat di lingkungan pelabuhan.

Sebagai negara kepulauan, akselerasi kebangkitan ekonomi nasional Indonesia sangat bergantung pada penguatan ekosistem transportasi laut, yang mencakup pengembangan infrastruktur pelabuhan serta penyediaan armada kapal dan fasilitas bongkar muat yang reliabel guna menopang dinamika ekonomi antarwilayah. Dalam konteks ini, Kementerian Perhubungan secara aktif bersinergi dengan berbagai pemangku kepentingan untuk memastikan kesiapan infrastruktur maritim dalam memfasilitasi mobilitas masyarakat maupun arus perdagangan domestic (dephub.go.id, 2021).

Konstruksi infrastruktur transportasi memiliki peran strategis dalam memajukan suatu kawasan dan menstimulasi pertumbuhan sektor-sektor terkait. Tingkat aksesibilitas dan keterjangkauan layanan yang optimal dapat mengintensifkan konektivitas antarwilayah serta mendorong pemerataan pembangunan. Oleh karena itu, pengembangan sistem transportasi yang didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai menjadi krusial guna memfasilitasi kelancaran distribusi logistik dan jasa lintas daerah.

Transportasi memegang peranan strategis dalam dinamika pengembangan wilayah, khususnya sebagai katalisator aktivitas ekonomi. Merujuk pada Laksono et al. (2018), keberadaan transportasi berfungsi vital dalam membentuk struktur ruang wilayah, yang menjamin terciptanya hubungan

fungsional serta kelancaran distribusi barang dan jasa, baik di lingkup internal maupun eksternal wilayah. Lebih lanjut, ketersediaan infrastruktur dan fasilitas transportasi tersebut menciptakan daya tarik investasi (*pole of attraction*), yang mendorong pelaku usaha untuk beroperasi di lokasi tersebut, sehingga wilayah tersebut berkembang menjadi sentra pelayanan dan pertumbuhan ekonomi (Matondang, 2018:29).

Dalam kerangka regulasi nasional, khususnya merujuk pada Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2021 tentang Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat, moda ini didefinisikan sebagai entitas usaha berbasis kerakyatan yang memiliki identitas tradisional serta karakteristik yang distingtif. Operasional angkutan perairan ini dijalankan menggunakan armada berbendera Indonesia dengan spesifikasi ukuran tertentu, yang mencakup jenis kapal layar, kapal layar bermotor, maupun kapal motor sederhana.

Merujuk pada laporan tahunan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (2022), kendala utama yang dihadapi saat ini adalah keterbatasan daya dukung pelabuhan yang hanya mampu mengakomodasi armada berskala kecil. Kondisi ini berimplikasi pada inefisiensi operasional karena belum tercapainya prinsip skala ekonomi (*economies of scale*). Oleh karena itu, strategi pengembangan pelabuhan beserta sarana penunjangnya menjadi urgensi untuk memfasilitasi operasional kapal berkapasitas besar guna menjawab dinamika permintaan pasar di masa mendatang.

Pengembangan pelayaran rakyat dalam mendukung pengembangan wilayah memiliki peranan yang penting. Eksistensi Pelayaran Rakyat sangat krusial dalam rantai distribusi logistik, khususnya untuk menjangkau daerah dengan karakteristik perairan dangkal seperti sungai dan danau yang sulit diakses oleh moda transportasi lain. Kendati mampu bertahan secara operasional, sektor ini menghadapi stagnasi pertumbuhan akibat minimnya akses terhadap skema pembiayaan maupun insentif finansial, baik yang bersumber dari lembaga perbankan maupun pemerintah.

Transformasi teknologi dari sistem konvensional menuju modernisasi armada merupakan langkah imperatif bagi Pelayaran Rakyat guna meningkatkan standar keselamatan dan efisiensi waktu operasional. Upaya pembinaan ini memiliki landasan yuridis yang kuat, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Regulasi tersebut mengamanatkan perlindungan terhadap eksistensi usaha pelayaran rakyat agar tetap berfungsi sebagai elemen vital dan terintegrasi dalam sistem transportasi nasional (Setijadi, 2014).

Sebagai langkah strategis dalam memajukan sektor pelayaran rakyat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan telah merealisasikan program hibah armada sebanyak 131 unit kapal kepada berbagai pemerintah daerah. Distribusi alokasi terbesar ditujukan untuk wilayah Sumatera

dan Sulawesi, masing-masing sebanyak 40 dan 36 unit. Selanjutnya, Kepulauan Maluku menerima 18 unit, Nusa Tenggara 14 unit, dan Papua 10 unit. Adapun wilayah Jawa dan Kalimantan masing-masing mendapatkan alokasi sejumlah 7 dan 6 unit kapal (Dishub Aceh, 2020).

Transportasi pelayaran rakyat yang dapat berkembang dan dapat diterapkan dengan baik dalam perannya sebagai sub-sistem transportasi laut dapat mendorong dan meningkatkan pengembangan wilayah di Kabupaten Kepulauan Selayar. Khosiah & Purnawan (2018), Mlambo (2021), Connor (2019), serta Munim & Schramm (2018) yang menyatakan bahwa transportasi pelayaran rakyat berpengaruh signifikan terhadap pengembangan wilayah.

1.1.1. Teori Pusat Pelayanan (*Central Place Theory*)

Fungsi tempat sentral ini umumnya akan menjadi kegiatan pelayanan dan tidak akan mencakup cabang-cabang manufaktur yang melayani pasar yang lebih jauh dan tidak terkait dengan kebutuhan wilayah pedesaan. Ini bukan untuk mengatakan bahwa lokasi pusat tidak dicari oleh kegiatan manufaktur seperti itu, karena memang demikian; namun lokasinya yang berada di pusat kota bukan merupakan ekspresi dari fungsi komplementaritas yang ada antara tempat tersebut sebagai tempat sentral dengan wilayah pedesaan sekitarnya dan penduduknya. Jadi fungsi tempat sentral adalah setiap kegiatan yang dilakukan di tempat perkotaan yang memperoleh setidaknya sebagian dari dukungannya dari orang-orang yang tinggal di daerah pedesaan di sekitar tempat itu.

Konsep ini pertama kali diinisiasi pada tahun 1933 oleh Walter Christaller, seorang ahli geografi asal Jerman. Dalam kerangka teoretisnya, Christaller merumuskan tiga persoalan fundamental yang perlu dianalisis terkait eksistensi perkotaan atau wilayah. Ketiga persoalan tersebut meliputi determinan yang mempengaruhi kuantitas atau jumlah kota, faktor penentu dimensi atau besaran kota, serta variabel yang melandasi pola distribusi atau persebaran kota dalam suatu ruang.

Landasan teori Christaller adalah gagasan saling ketergantungan fungsional antara kota dan daerah pedesaan sekitarnya. Ini sama sekali bukan inovasi di bidang studi pemukiman dan sosiologi pedesaan, seperti yang telah dicatat, tetapi Christaller memformalkan gagasan itu dengan cara yang jelas baru. Berdasarkan premis dasar bahwa "profesi utama, atau karakteristik utama, dari sebuah kota adalah menjadi pusat suatu wilayah".

Christaller tidak mengabaikan fakta bahwa berbeda dengan tempat-tempat pusat itu sendiri, terdapat berbagai jenis pemukiman lain, misalnya, "tempat-tempat berbatas tegas" seperti desa-desa pertanian, atau "tempat-tempat yang dibatasi secara luas" yang meliputi kota-kota pertambangan, jembatan dan kota benteng, pelabuhan, perbatasan dan kota adat, tetapi tempat-

tempat lain ini diabaikan dalam diskusinya. Titik fokus perhatian Christaller adalah tempat sentral dengan barang dan jasa sentralnya.

Christaller pertama-tama berasumsi bahwa ada dataran tak terbatas dan homogen dengan kesuburan tanah dan sumber daya alam lainnya yang sama di semua bagiannya. Dataran ini diselesaikan secara seragam, dan para petani di mana-mana memiliki tingkat pendapatan yang sama dan permintaan barang dan jasa yang sama. Perjalanan melintasi dataran sama mungkin ke segala arah, dan biaya perjalanan dan pengangkutan barang hanya merupakan fungsi dari jarak yang ditempuh.

Lebih lanjut Christaller berasumsi bahwa baik petani sebagai konsumen maupun pengusaha di perkotaan sebagai produsen barang dan jasa adalah individu yang rasional yang akan berusaha meminimalkan biaya mereka (apakah itu biaya transportasi atau produksi) dan untuk memaksimalkan keuntungan mereka. Dari sudut pandang konsumen, ini akan menyiratkan bahwa mereka akan melakukan perjalanan hanya ke tempat pusat terdekat yang menyediakan barang dan jasa yang mereka minta.

Dalam studi klasiknya, Christaller (1933) mengelaborasi struktur spasial yang mengatur hierarki dimensi, kuantitas, serta persebaran kota dalam suatu lanskap wilayah. Postulat utama teori ini menyatakan bahwa distribusi pusat-pusat pelayanan secara alamiah akan membentuk konfigurasi keruangan yang menyerupai pola geometris heksagonal atau segi enam. Keadaan seperti itu akan terlihat dengan jelas di wilayah yang mempunyai dua syarat. Kondisi pertama mensyaratkan adanya keseragaman fisiografis, di mana wilayah diasumsikan sebagai dataran tanpa variasi relief atau hambatan alam yang dapat mendistorsi efisiensi jalur transportasi. Kondisi kedua berkaitan dengan homogenitas struktur ekonomi, yang mengasumsikan tidak adanya konsentrasi produksi sektor primer seperti pertanian, kehutanan, atau pertambangan yang terikat pada lokasi sumber daya alam tertentu.

Dalam analisisnya, Christaller mempostulasikan adanya korelasi positif antara orde atau tingkatan pusat kota dengan jangkauan layanan pasarnya. Hal ini mengimplikasikan bahwa sentra produksi yang menempati hierarki lebih tinggi secara inheren akan melayani cakupan geografis yang lebih ekstensif. Signifikansi teoretis dari pemikiran ini terletak pada pembuktian bahwa sistem hierarki perkotaan terbentuk secara organik sebagai respons terhadap variasi skala spasial pasar.

Dalam kerangka teoretisnya, Christaller memperkenalkan dua variabel fundamental, yakni jangkauan (*range*) dan ambang batas (*threshold*). Range didefinisikan sebagai radius maksimum yang bersedia ditempuh oleh konsumen untuk mengakses suatu komoditas atau layanan pada periode tertentu. Sementara itu, *threshold* merujuk pada basis populasi minimum yang dibutuhkan untuk menjamin keberlanjutan suplai barang agar tetap ekonomis. Model ini

dibangun di atas asumsi wilayah isotropik (datar) dengan distribusi demografis yang homogen, di mana mobilitas penduduk dalam memenuhi kebutuhan barang dan jasa seperti pangan, perlengkapan, hingga layanan kesehatan membentuk pola jarak tempuh yang disebut sebagai *range* (King, 2020).

Tujuh tahun kemudian teori tempat sentral yang digariskan oleh Christaller dikembangkan lebih lanjut dan digeneralisasikan oleh August Lösch (1940). Tidak seperti Christaller, yang memulai dengan hierarki perkotaan di mana fungsi ditugaskan, Lösch mulai pada tingkat dasar dari satu kegiatan ekonomi, khususnya pembuatan bir, menghasilkan barang untuk dijual di suatu wilayah. Atas dasar pemikirannya tentang sifat permintaan dan area pasar untuk brewery ini, Lösch kemudian berusaha membangun sistem wilayah pasar secara berurutan.

Asumsi awal yang sama tentang dataran yang homogen, distribusi pemukiman yang seragam, aksesibilitas transportasi yang lengkap, dan perilaku ekonomi yang rasional dibuat seperti dalam pembahasan Christaller. Kemudian, diasumsikan bahwa di beberapa lokasi di dataran ini sebuah tempat pembuatan bir didirikan. Mengingat bahwa rumah tangga harus membayar biaya transportasi dari tempat pembuatan bir ke pertanian, berapa permintaan bir oleh salah satu rumah tangga petani di wilayah tersebut?

Higgins (1983) mengemukakan urgensi perspektif keruangan dalam kerangka teori kutub pertumbuhan. Sejalan dengan itu, desain pembangunan daerah perlu dirumuskan untuk menciptakan sinergi interkoneksi antara sentra pertumbuhan dengan wilayah penyangga (*hinterland*), sehingga keduanya dapat berkembang secara simultan layaknya simbiosis desa-kota (Putra & Rustiadi, 2015: 2).

Dalam konteks hierarki wilayah, acuan utamanya adalah Central Place Theory dari Christaller-Lösch. Muta'ali (2015:168) menguraikan bahwa teori ini bertumpu pada dua pilar fundamental, yakni *range of good* (jangkauan maksimum yang bersedia ditempuh konsumen berdasarkan kualitas dan harga barang) serta *threshold value* (populasi minimum yang disyaratkan untuk menjamin keberlangsungan suplai layanan).

Menurut Muta'ali (2013:107), penetapan suatu kawasan sebagai pusat pertumbuhan didasarkan pada enam variabel determinan. Analisis ini dimulai dengan identifikasi sektor basis atau komoditas yang memiliki keunggulan komparatif, serta penilaian terhadap kecukupan infrastruktur pelayanan publik. Selain aspek fisik, faktor demografi seperti densitas dan laju pertumbuhan penduduk beserta kapasitas kelembagaan (pemerintah dan sosial ekonomi) turut menjadi pertimbangan utama. Lebih lanjut, wilayah tersebut harus memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi serta terjamin keamanannya dari risiko bencana, baik yang bersifat natural maupun non-alam.

Matondang (2018:19) mengemukakan bahwa intensitas interaksi antarwilayah merupakan indikator pembeda antara kawasan maju dan tertinggal, di mana tingginya konektivitas tersebut sangat bergantung pada kualitas aksesibilitas yang tersedia. Selain faktor aksesibilitas, determinan kemajuan suatu daerah juga dipengaruhi oleh posisi geografisnya relatif terhadap sentra ekonomi dan pemerintahan. Dalam konteks ini, kawasan yang menempati lokasi strategis memiliki peluang besar untuk bertransformasi menjadi daerah penyangga yang vital bagi pusat pertumbuhan (Muta'ali, 2015:194).

Sebagai disiplin ilmu yang berfokus pada klasifikasi berbasis tipe dan karakteristik, tipologi diterapkan dalam studi wilayah untuk menyederhanakan kompleksitas data deret waktu (*time series*) melalui pengelompokan yang terstruktur. Dalam konteks perkotaan, stratifikasi wilayah umumnya ditinjau dari tiga dimensi fundamental: fisik, sosial, dan ekonomi. Putra & Rustiadi (2015: 3) menekankan bahwa identifikasi wilayah unggulan dalam proses klasifikasi ini harus bertumpu pada kapasitas internal serta keunggulan komparatif daerah tersebut. Selanjutnya, Rahayu & Santoso (2014:1) mengusulkan strategi difusi pusat pertumbuhan (*growth pole*) sebagai mekanisme efektif untuk mereduksi disparitas pembangunan antarwilayah.

1. Klasifikasi Fisik: Kota didefinisikan sebagai konsentrasi lahan terbangun dengan densitas tinggi yang bergradasi menurun ke arah luar atau wilayah peri-urban. Secara morfologis, kota merupakan aglomerasi bangunan yang saling terinterkoneksi dan membentuk kesatuan fisik dari pusat hingga ke batas pinggiran wilayah.
2. Klasifikasi Sosial: Dimensi ini diidentifikasi melalui indikator demografis, khususnya tingkat kepadatan penduduk. Selain itu, parameter sosial juga mencakup aksesibilitas dan kecukupan infrastruktur publik yang vital bagi masyarakat, seperti ketersediaan fasilitas kesehatan dan institusi pendidikan.
3. Klasifikasi Ekonomi: Fokus klasifikasi ini terletak pada dinamika produktivitas masyarakat, yang diukur dari kapasitas penyerapan tenaga kerja. Dalam konteks penelitian ini, variabel utamanya adalah eksistensi aktivitas industrial yang variatif, mencakup industri skala mikro, menengah, hingga makro.

Dalam diskursus mengenai delimitasi kawasan perkotaan, Friedmann & Miller (1965), sebagaimana dikutip oleh Muta'ali (2011:295), memperkenalkan terminologi urban field. Konsep ini mendefinisikan wilayah perkotaan secara luas sebagai suatu kesatuan ruang hidup (*living space*) yang menjadi pusat aktivitas dan interaksi penduduk, melampaui sekadar batasan administratif fisik. *Urban field* dapat digambarkan sebagai wilayah yang luas dengan banyak pusat yang mempunyai kepadatan tinggi dan memiliki artikulasi jaringan yang halus dari kaitan ekonomi dan sosial. Banyak negara menggunakan definisi perkotaan

yang berbeda-beda. Muta'ali (2011: 295) menguraikan bahwa identifikasi kawasan perkotaan didasarkan pada tiga kriteria fundamental, yakni:

1. Kuantitas Demografis: Adanya penetapan ambang batas (*threshold*) populasi minimum sebagai syarat mutlak untuk mengklasifikasikan suatu area menjadi wilayah perkotaan.
2. Dimensi Spasial: Keseimbangan skala geografis yang proporsional; cukup ekstensif untuk mengakomodasi aglomerasi lahan terbangun, namun tetap dalam lingkup yang terkendali guna mempertahankan standar densitas penduduk.
3. Orientasi Ekonomi: Keberadaan wilayah yang berfungsi sebagai hinterland tenaga kerja, di mana arus mobilitas pekerja terorientasi atau tertarik menuju pusat inti kota (*urban core*).

United Nations (1979: 13) menetapkan bahwa klasifikasi suatu wilayah sebagai kawasan perkotaan mensyaratkan ketersediaan infrastruktur yang komprehensif. Fasilitas tersebut mencakup sarana sosial (pendidikan, kesehatan, keagamaan, rekreasi), pusat aktivitas ekonomi (industri, komersial, keuangan), layanan publik (administrasi, keamanan), serta utilitas fisik dasar seperti jaringan transportasi, energi, telekomunikasi, dan sanitasi.

1.1.2. Pengembangan Wilayah

Matondang (2018:29) mengemukakan bahwa wilayah yang dilengkapi sarana memadai akan bertindak sebagai pole of attraction, menarik minat pelaku usaha untuk beroperasi di sana, sehingga layak diklasifikasikan sebagai pusat pertumbuhan. Dalam konteks ini, Hardati (2016:4) menambahkan bahwa ketersediaan fasilitas pendukung merupakan parameter valid untuk mengukur tingkat perkembangan suatu area. Analisis terhadap kelengkapan fasilitas ini pada akhirnya bertujuan untuk memetakan stratifikasi atau hierarki wilayah serta menentukan lokasi pusat-pusat pertumbuhan secara akurat.

Konsep *Regional Development* atau pembangunan berbasis wilayah didefinisikan sebagai upaya terencana yang berorientasi pada kemajuan suatu kawasan. Dalam kerangka ini, konstruksi infrastruktur tidak dilakukan secara parsial, melainkan dirancang secara spesifik untuk memenuhi urgensi pengembangan wilayah itu sendiri. Sebagaimana dijelaskan oleh Kementerian PUPR (2017), esensi dari pendekatan ini terletak pada tujuan utamanya, yakni memacu pertumbuhan dan kapasitas wilayah secara berkelanjutan.

Matondang (2018:19) mengemukakan bahwa intensitas interaksi antarwilayah merupakan indikator pembeda antara kawasan maju dan tertinggal, di mana tingginya konektivitas tersebut sangat bergantung pada kualitas aksesibilitas yang tersedia. Selain faktor aksesibilitas, determinan kemajuan suatu daerah juga dipengaruhi oleh posisi geografisnya relatif terhadap sentra ekonomi dan pemerintahan. Dalam konteks ini, kawasan yang menempati lokasi

strategis memiliki peluang besar untuk bertransformasi menjadi daerah penyangga yang vital bagi pusat pertumbuhan (Muta'ali, 2015:194).

Sistem transportasi berfungsi sebagai variabel determinan dalam menstimulasi akselerasi ekonomi masyarakat. Dalam perspektif tata ruang, manajemen aktivitas publik dirumuskan melalui Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), yang berorientasi pada optimalisasi penggunaan lahan dan efisiensi struktur ruang secara ekonomis. Terwujudnya konfigurasi ruang yang ideal ini sangat bergantung pada reliabilitas kinerja transportasi dalam memfasilitasi konektivitas dan interaksi ekonomi lintas wilayah.

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang mendefinisikan wilayah sebagai entitas ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta seluruh elemen terkait, di mana delimitasi batas dan sistemnya ditetapkan melalui pendekatan administratif maupun fungsional. Selanjutnya, merujuk pada pedoman Direktorat Pengembangan Kawasan Strategis (2002), terdapat empat fundamen dasar dalam pengembangan wilayah, yaitu:

1. Orientasi Eksternalitas: Sebagai pusat pertumbuhan (*growth center*), fokus pengembangan tidak boleh terbatas pada lingkup internal semata, melainkan wajib memperhitungkan dampak rembesan (*spread effect*) terhadap daerah penyangga di sekitarnya hingga skala nasional.
2. Kolaborasi Antardaerah: Sinergi dan kerja sama lintas daerah merupakan prasyarat mutlak untuk menjamin keberhasilan agenda pengembangan wilayah.
3. Inklusivitas Wilayah: Penerapan pola pembangunan yang bersifat integratif, yang menyatukan seluruh komponen daerah dalam satu kesatuan wilayah melalui prinsip kesetaraan.
4. Pertimbangan Pasar: Mekanisme pasar harus ditempatkan sebagai prekondisi vital dalam proses perencanaan pengembangan suatu kawasan.

Rustiadi et al. (2011) merumuskan suatu taksonomi wilayah yang dinilai komprehensif dalam mendefinisikan berbagai perspektif kewilayahan. Klasifikasi tersebut membagi konsep wilayah ke dalam tiga kategori utama, yakni: wilayah seragam (*uniform region*) yang dicirikan oleh kesamaan atribut, wilayah fungsional yang berbasis pada sistem interaksi, serta wilayah manajerial yang dibentuk untuk kepentingan perencanaan atau pengelolaan (*programming region*).

Dalam kerangka klasifikasi wilayah, kawasan nodal dikategorikan sebagai representasi dari konsep wilayah sistem. Sementara itu, kategori wilayah perencanaan (*planning region*) mencakup dua dimensi utama, yakni wilayah administratif politis dan wilayah perencanaan fungsional. Lebih lanjut, Rustiadi et al. (2011) merujuk pada resolusi PBB ECOSOC 1582L yang mendefinisikan Pengembangan Wilayah sebagai instrumen strategis untuk

integrasi dan promosi kemajuan sosial-ekonomi negara, dengan mandat sebagai berikut:

1. Memacu transformasi struktural dan reformasi sosial secara akseleratif, dengan fokus utama pada pemerataan distribusi pembangunan bagi kelompok masyarakat yang terpinggirkan.
2. Mengoptimalkan partisipasi publik dalam perumusan target pembangunan dan pengambilan keputusan, sekaligus memberdayakan kapasitas organisasi kemasyarakatan.
3. Membangun kerangka institusional dan administrasi yang solid, disertai pendekatan operasional guna menjamin efektivitas perencanaan pengembangan.
4. Mewujudkan keseimbangan sebaran demografi dan aktivitas warga melalui sinergi pembangunan yang integratif antara kawasan perdesaan dan perkotaan.
5. Mengarusutamakan aspek keberlanjutan lingkungan secara mendalam ke dalam setiap agenda program pembangunan.

Adisasmita (2013) mendefinisikan pengembangan wilayah sebagai manifestasi usaha pembangunan yang terfokus pada satu atau beberapa area geografis dengan orientasi utama pada peningkatan kesejahteraan publik. Strategi ini menuntut pendayagunaan seluruh potensi yang ada meliputi sumber daya alam, modal manusia, aspek kelembagaan, adopsi teknologi, serta infrastruktur fisik yang dikelola secara efektif, maksimal, dan berkesinambungan.

Konsep pengembangan wilayah di Indonesia tidak terbentuk secara instan, melainkan melalui proses dialektis yang mengintegrasikan landasan teoretis dengan pengalaman empiris di lapangan. KemenPUPR (2017) menjelaskan bahwa pendekatan ini bersifat dinamis dan adaptif, yang merupakan hasil sintesis dari berbagai model pembangunan yang telah diuji validitasnya, lalu direformulasi agar selaras dengan karakteristik serta urgensi pembangunan nasional Indonesia.

Pendekatan pembangunan berbasis wilayah, atau yang secara internasional dikenal sebagai *Regional Development*, merupakan strategi yang menempatkan kemajuan kawasan sebagai prioritas utama, di mana penyediaan infrastruktur dirancang secara spesifik untuk menjawab kebutuhan pengembangan di lokasi tersebut. Urgensi penerapan konsep ini didasari oleh adanya disparitas kondisi ekonomi dan keragaman potensi sumber daya alam yang dimiliki oleh setiap daerah. Oleh karena itu, orientasi akhir dari strategi ini adalah mewujudkan kesejahteraan wilayah melalui optimalisasi potensi lokal yang sinergis, guna menciptakan pemerataan dan keserasian pembangunan antar daerah yang berimplikasi positif bagi masyarakat luas.

Evolusi konsep pengembangan wilayah didorong oleh urgensi untuk mengelola potensi sumber daya alam serta merespons dinamika kebutuhan

masyarakat yang meningkat seiring laju pertumbuhan demografi. Secara operasional, upaya ini dimanifestasikan melalui serangkaian kegiatan integratif yang bertujuan mensinergikan pemanfaatan sumber daya guna menciptakan keseimbangan pembangunan nasional. Melalui instrumen penataan ruang, strategi ini difokuskan pada harmonisasi antar-kawasan dan keterpaduan lintas sektor demi tercapainya tujuan pembangunan berkelanjutan.

Pengembangan wilayah memegang posisi strategis dalam memperkuat ketahanan daerah, khususnya pada kawasan kaya sumber daya yang rentan terhadap fluktuasi global dan kesenjangan teknologi. Kesenjangan ini sering kali memarginalkan wilayah tertinggal yang memiliki keterbatasan aksesibilitas. Oleh karena itu, paradigma perencanaan wilayah harus bersifat holistik dan komprehensif, dengan memperhitungkan interkoneksi antar-sektor dan antar-wilayah. Pendekatan ini mutlak diperlukan untuk mengantisipasi dampak pembangunan dan menjamin pemerataan ekonomi secara menyeluruh.

Konsepsi pengembangan wilayah kepulauan harus didasarkan pada paradigma yang berorientasi pada dua sasaran strategis. Pertama, pencapaian ekuilibrium pembangunan antara matra darat dan perairan guna menjamin keadilan sosial serta kesetaraan laju pertumbuhan antar-pulau. Sinergi ini diharapkan mampu menstimulasi aktivitas perdagangan yang efisien dan simbiotik, yang pada gilirannya akan memacu intensitas ekonomi regional. Dinamika tersebut akan melahirkan spesialisasi wilayah yang membuka peluang akselerasi kemajuan bagi setiap daerah. Kedua, keseimbangan antar-wilayah ini berfungsi sebagai fondasi untuk memperkuat integritas ekonomi nasional yang berbasis pada kesatuan daratan dan lautan.

Pada prinsipnya, pengembangan wilayah diorientasikan untuk mengarahkan suatu daerah mencapai level kemajuan yang ditargetkan. Strategi ini sangat relevan diterapkan pada kawasan kepulauan atau gugus pulau yang masih dalam tahap berkembang. Merujuk pada pandangan Koespramoedyo et al. (2003) yang disitasi oleh Jinca et al. (2013) , terdapat beberapa model pendekatan pengembangan wilayah kepulauan, yaitu:

1. Model Pusat Pertumbuhan:

Pendekatan ini dilakukan melalui tahapan evolutif, diawali dari pengembangan sektor perdagangan dan jasa, berlanjut ke pergudangan dan industri, hingga mencapai tahap pemrosesan. Tujuannya adalah mentransformasi pusat-pusat baru tersebut menjadi kawasan urban yang mapan dengan tingkat kesejahteraan yang lebih tinggi dibandingkan daerah penyangganya.

2. Model Transit:

Model ini memfokuskan fungsi wilayah sebagai simpul persinggahan bagi arus lintas batas. Dalam konteks kepulauan, gugus pulau dikembangkan untuk memfasilitasi mobilitas logistik dan penumpang, baik skala

domestik, regional, maupun ekspor-impor. Eksistensi kawasan transit didorong oleh interaksi dengan pusat pertumbuhan nasional yang menstimulasi perjalanan antar-pulau. Infrastruktur pendukung yang krusial dalam model ini meliputi kawasan permukiman dan fasilitas penyambutan (*Welcome Plaza*).

3. Model Kawasan Perbatasan Laut:

Pengembangan kawasan ini berbasis pada klaster ekonomi yang mengandalkan potensi sumber daya pesisir dan kelautan. Wilayah ini umumnya didiami oleh komunitas pesisir yang menggantungkan mata pencaharian pada budidaya laut untuk keperluan pasar atau industri pengolahan. Oleh karena itu, desa-desa pantai di kawasan ini mutlak dilengkapi dengan infrastruktur pasca-panen, seperti fasilitas penyimpanan dan pengawetan hasil laut.

Sistem transportasi memiliki korelasi yang sangat erat dengan dinamika pengembangan wilayah. Struktur hubungan ini dibangun di atas tiga pilar fundamental, yakni Pusat Nodal, Wilayah Pengaruh (*hinterland*), dan Jaringan Transportasi. Dalam kerangka operasionalnya, pusat nodal berfungsi ekuivalen dengan simpul transportasi, sementara wilayah pengaruh merepresentasikan zona asal-tujuan yang memicu mobilitas manusia dan logistik melalui jaringan yang tersedia. Oleh karena itu, terdapat sinergi linear antara aktivitas pembangunan wilayah dan transportasi, yang menempatkan sektor transportasi sebagai determinan utama atau kekuatan pembentuk pertumbuhan ekonomi regional.

Evolusi teori pengembangan wilayah bersumber dari abstraksi fenomena empiris di lapangan yang kemudian disistematikan oleh para ahli. Mengacu pada Modul Diklat Teknis Pengembangan Wilayah (BIPR), kerangka teoretis yang lazim diaplikasikan meliputi:

1. Teori Pertumbuhan Neo-Klasik (Adam Smith, David Ricardo, Thomas R. Malthus) Paradigma ini berakar pada pemikiran Adam Smith mengenai kapitalisme pasar bebas (*free-market capitalist*) dan prinsip *laissez-faire*, yang menolak intervensi pemerintah dalam dinamika ekonomi. Dalam konteks spasial, teori ini mempostulasikan bahwa mekanisme pasar memiliki kemampuan otokoreksi untuk mereduksi disparitas antarwilayah menuju titik ekuilibrium (keseimbangan). Proses penyeimbangan ini terjadi secara alami melalui mobilitas faktor produksi, yakni aliran investasi dari wilayah maju ke wilayah berkembang serta migrasi tenaga kerja dari wilayah berkembang ke wilayah maju.
2. Teori Pertumbuhan Neo-Keynes (Harrod-Domar) Teori ini menyoroti adanya kesenjangan antara laju pertumbuhan yang diekspektasikan oleh investor dengan kapasitas pertumbuhan riil yang berbasis pada

- produktivitas dan angkatan kerja. Berbeda dengan pandangan Neo-Klasik, pendekatan ini memandang perlunya intervensi aktif pemerintah untuk memacu akselerasi wilayah tertinggal, khususnya melalui kebijakan yang menstimulasi akumulasi modal dan tingkat tabungan.
3. Teori Pentahapan (Rostow, Hoover & Fisher) Pendekatan ini memetakan proses pembangunan ke dalam fase-fase evolusioner yang linier, mencakup:
 - a. Masyarakat Tradisional: Fase awal yang dicirikan oleh keterbatasan fungsi produksi dan penggunaan teknologi yang masih sederhana.
 - b. Pra-Kondisi Tinggal Landas: Tahap transisi di mana masyarakat mulai membangun fondasi fundamental untuk mencapai pertumbuhan mandiri.
 - c. Tinggal Landas (*Take-off*): Periode kritis yang ditandai oleh transformasi radikal, seperti inovasi pesat dan ekspansi pasar. Pada tahap ini, laju investasi meningkat signifikan melampaui pertumbuhan penduduk, memicu kenaikan pendapatan nasional.
 - d. Menuju Kematangan: Fase di mana aplikasi teknologi modern telah terintegrasi secara efektif ke dalam sebagian besar sektor produksi.
 - e. masyarakat dengan konsumsi biaya tinggi, yang lebih menekankan pada masalah-masalah yang berkaitan dengan konsumsi dan kesejahteraan masyarakat bukan lagi kepada masalah produksi. Suatu wilayah mengalami perkembangan melalui suatu proses atau tahapan perkembangan (*stages theory*). Tahapan tersebut pada intinya bergerak dari sektor primer (pertanian) ke sektor tersier (jasa) sebagai sektor dominan. Teori ini hanya berlaku hingga tahun 1960.
 4. Teori Pertumbuhan Tidak Seimbang (Unbalanced Growth - Myrdal & Hirschman) Teori ini berargumen bahwa pembangunan wilayah secara simultan dan merata sulit direalisasikan akibat keterbatasan alokasi sumber daya finansial serta minimnya faktor pemicu (stimulus). Mekanisme pembangunan cenderung bersifat sekuensial; misalnya, pertumbuhan sektor industri akan menstimulasi penyediaan infrastruktur, yang selanjutnya memancing tumbuhnya industri-industri baru. Dalam dinamika ini, terjadi aliran faktor produksi (modal, tenaga kerja, komoditas) antara wilayah maju dan wilayah tertinggal yang menimbulkan dua dampak kontradiktif:
 - a. *Backwash-effect*: Fenomena negatif di mana perpindahan sumber daya dari daerah tertinggal ke daerah maju justru memperlebar kesenjangan dan mematikan ekonomi wilayah pinggiran.
 - b. *Spread-effect*: Dampak positif berupa rembesan pertumbuhan dari pusat ke daerah sekitarnya yang mendorong keseimbangan pembangunan. Mengingat mekanisme pasar sering kali gagal

mengatasi disparitas ini, intervensi kebijakan pemerintah dinilai krusial untuk mengarahkan pembangunan menuju ekulibrium.

5. Teori Basis Ekonomi (*Economic Base Theory* - North)

Berbeda dengan pandangan pertumbuhan bertahap (Hoover & Fisher), teori ini menempatkan aktivitas ekspor sebagai motor penggerak utama ekonomi wilayah. Fokus utamanya adalah efek pengganda (*multiplier effect*) yang dihasilkan oleh sektor basis (ekspor) terhadap sektor non-basis (pendukung/lokal) di wilayah belakang (*hinterland*). Oleh karena itu, strategi pengembangan wilayah harus diprioritaskan pada penguatan sektor-sektor unggulan yang kompetitif agar dampak ekonominya dapat terdistribusi secara efektif ke wilayah penyangga.

6. Teori Ketergantungan (*Dependency Theory*)

Dikembangkan oleh Raul Prebisch pada akhir 1950-an, teori ini mengkritisi fenomena di mana kemajuan ekonomi negara maju tidak serta-merta menetes (*trickle down*) ke negara miskin, melainkan justru menciptakan masalah ekonomi baru. Hubungan antara pusat (metropolitan/negara maju) dan pinggiran (*periphery*/negara berkembang) bersifat asimetris dan eksploitatif. Kemajuan pesat di wilayah inti sering kali terjadi dengan mengorbankan wilayah periphery yang diposisikan dalam status ketergantungan. Dalam struktur ini, wilayah pinggiran menjadi pihak yang paling dirugikan karena memperoleh nilai tambah ekonomi yang sangat minim.

7. Teori Pembagian Kerja Internasional Baru (*New International Division of Labour*)

Teori ini menyoroti pergeseran lanskap industri global, di mana negara berkembang tidak lagi sekadar berbasis agraris, tetapi mulai menerima relokasi industri dari negara maju. Namun, jenis industri yang direlokasi umumnya memiliki karakteristik teknologi rendah, padat karya dengan upah murah, dan berpotensi mencemari lingkungan. Sebaliknya, pekerjaan berbasis keahlian tinggi dengan remunerasi besar tetap terkonsentrasi di negara maju. Akibatnya, pola hubungan ini cenderung melanggengkan ketimpangan karena arus keuntungan tetap mengalir kembali ke wilayah inti yang memiliki keunggulan kompetitif.

Konsep pengembangan wilayah di Indonesia merupakan hasil sintesis dinamis antara kerangka teoretis dan pengalaman empiris di lapangan. Pendekatan ini lahir melalui proses iteratif, di mana berbagai model yang telah diuji validitasnya direformulasi secara kontekstual untuk menjawab karakteristik dan urgensi pembangunan nasional. Secara historis, evolusi konsep ini dipengaruhi oleh sejumlah landasan teori fundamental, yaitu:

1. Teori Determinan Ruang (*Walter Isard*): Mengkaji hubungan kausalitas antara variabel fisik, sosio-ekonomi, dan budaya sebagai faktor utama pembentuk struktur spasial wilayah.
2. Teori Trickle Down & Polarization Effect (*Hirschman*): Mempostulasikan bahwa pertumbuhan ekonomi tidak terjadi secara simultan di seluruh lokasi, melainkan melalui mekanisme penyebaran dan pengutuban.
3. Teori Backwash & Spread Effect (*Myrdal*): Menganalisis dinamika interaksi dan dampak timbal balik antara wilayah maju (*core*) dengan wilayah belakangnya (*hinterland*).
4. Teori Growth Pole (*Friedmann*): Menitikberatkan pada pembentukan hierarki pusat pertumbuhan sebagai strategi untuk mengefektifkan manajemen sistem pembangunan.
5. Teori Urban-Rural Linkages (*Douglass*): Memperkenalkan model integrasi fungsional dan keterkaitan antara kawasan perdesaan dengan perkotaan dalam skema pengembangan wilayah.
6. Teori Pembangunan Infrastruktur (Sutami): Menekankan bahwa penyediaan infrastruktur yang mendukung optimalisasi potensi sumber daya alam merupakan katalisator utama akselerasi wilayah.
7. Teori Orde Kota (*Poernomosidhi*): Merumuskan konsep stratifikasi atau hierarki perkotaan yang diselaraskan dengan klasifikasi jaringan infrastruktur jalan.

Konsep awal dalam pengembangan wilayah didominasi oleh pendekatan *top-down* yang berpusat pada kawasan perkotaan, atau dikenal sebagai strategi kutub pertumbuhan (*growth pole*). Secara teoretis, model ini diproyeksikan mampu mendistribusikan kemakmuran ke wilayah penyangga (*hinterland*) dan perdesaan melalui mekanisme efek rembesan (*trickle down effect*) dan efek sebar (*spread effect*). Namun, realitas empiris kerap menunjukkan anomali berupa dominasi *backwash effect*, di mana pusat pertumbuhan justru menyerap atau menguras sumber daya dari wilayah pinggiran. Fenomena ini mengakibatkan akumulasi kemajuan yang timpang di perkotaan, sementara kawasan perdesaan mengalami stagnasi dan keterbelakangan, yang pada akhirnya memperlebar disparitas antarwilayah.

Kasnawi (2010) mengemukakan bahwa evaluasi terhadap pengembangan wilayah dapat ditinjau melalui efektivitas fungsi transportasi, khususnya dampaknya terhadap aspek ekonomi dan sosial. Rincian indikator tersebut adalah sebagai berikut:

1. Bidang Ekonomi
Dinamika kemajuan wilayah dalam perspektif ekonomi diukur melalui dua variabel fundamental, yaitu laju Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dan kapasitas penyerapan tenaga kerja.

- a. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB): Dalam kerangka indikator pembangunan, dimensi pendapatan masyarakat memegang posisi krusial. PDRB diakui secara universal sebagai metrik standar untuk mengukur produktivitas wilayah dan negara, mengingat sifatnya yang paling operasional dibandingkan indikator lain. Secara definisi, PDRB merepresentasikan agregat nilai tambah bruto dari seluruh barang dan jasa yang dihasilkan dalam suatu wilayah domestik selama periode satu tahun. Angka ini mencerminkan output dari aktivitas produktif manusia. Lebih lanjut, rasio antara PDRB dengan total populasi digunakan untuk mengestimasi pendapatan per kapita masyarakat.
 - b. Penyerapan Tenaga Kerja: Indikator ini merefleksikan dua dimensi sekaligus, yakni pencapaian pertumbuhan ekonomi (efisiensi dan produktivitas) serta kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM). Analisis ketenagakerjaan menjadi penting untuk membedakan sumber pendapatan, apakah berasal dari earned income (hasil kerja produktif) atau unearned income (pendapatan non-produktif seperti pensiun, aset, atau warisan) di mana proporsi unearned income cenderung tinggi di negara berkembang. Mengacu pada kriteria Badan Pusat Statistik (BPS), status pengangguran terbuka disematkan pada individu berusia 15-55 tahun yang bekerja di bawah durasi 36 jam per minggu dan sedang aktif mencari pekerjaan.
2. Bidang Sosial

Indikator sosial yang berfungsi sebagai parameter tingkat kemajuan suatu wilayah meliputi komponen-komponen berikut:

- a. Indeks Pembangunan Manusia (IPM)
 - 1) Angka Harapan Hidup
Derajat kesehatan publik dikuantifikasi melalui AHH, yang merepresentasikan estimasi rata-rata usia tempuh seseorang. Metodologi perhitungannya menerapkan estimasi tidak langsung (*indirect estimation*) berbasis data Anak Lahir Hidup (ALH) dan Anak Masih Hidup (AMH) yang diolah menggunakan perangkat lunak Mortpack. Mengacu pada standar global UNDP yang disepakati 175 negara, rentang nilai indeks ditetapkan dengan batas bawah (minimum) 25 tahun dan batas atas (maksimum) 85 tahun.
 - 2) Tingkat Pendidikan.
Dimensi pengetahuan diukur melalui komposit dua indikator utama pada populasi usia 15 tahun ke atas, yakni: Rata-rata Lama Sekolah (RLS) yang mengindikasikan durasi pendidikan

formal, dan Angka Melek Huruf (AMH) yang mengukur persentase literasi aksara. Dalam formulasi indeks pendidikan, kedua variabel ini diagregasi dengan pembobotan spesifik, yaitu sepertiga untuk RLS dan dua pertiga untuk AMH.

3) Standar Hidup Layak.

Indikator ini merefleksikan kualitas hidup dan tingkat kesejahteraan ekonomi masyarakat. Terdapat distingsi pendekatan pengukuran; UNDP menggunakan basis Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) riil yang disesuaikan, sementara Badan Pusat Statistik (BPS) mengadopsi indikator rata-rata pengeluaran per kapita riil yang disesuaikan (*adjusted real per capita expenditure*).

b. Mobilitas Masyarakat

Menurut Kasnawi (2010), transportasi merupakan kebutuhan fundamental yang berkorelasi positif dengan demografi; peningkatan populasi secara langsung mengintensifkan volume pergerakan (migrasi atau urbanisasi). Keberadaan infrastruktur transportasi berfungsi sebagai katalisator yang mengakselerasi pengembangan wilayah dan perubahan sosial, dengan prasyarat adanya fungsi sistem sosial yang efektif.

Mantra (2009) mengklasifikasikan mobilitas penduduk ke dalam dua kategori:

1) Mobilitas Vertikal: Perubahan status sosial-ekonomi individu, misalnya transisi okupasi dari sektor agraris ke sektor non-agraris.

2) Mobilitas Horizontal (Geografis): Pergerakan spasial penduduk melintasi batas administratif wilayah (seperti desa, kecamatan, hingga provinsi) dalam periode tertentu.

Keputusan individu untuk melakukan mobilitas didorong oleh urgensi pemenuhan kebutuhan yang bersifat multidimensi, mencakup aspek ekonomi, sosial, politik, hingga psikologis (Mantra, 2009).

Berdasarkan indikator tersebut di atas dapat diformulasi pengembangan suatu wilayah:

$$P = f(\text{PDRB}, \text{PTK}, \text{IPM}, \text{MOB})$$

P : perkembangan wilayah

PDRB : produk domestik regional bruto

PTK : penyerapan tenaga kerja

IPM : indeks pembangunan manusia

MOB : mobilitas penduduk

1.1.3. Sistem Transportasi Laut

Secara etimologis, terminologi transportasi berakar dari bahasa Latin *transportare*, yang merupakan gabungan dari kata *trans* (seberang/sisi lain) dan *portare* (mengangkut). Oleh karena itu, konsep ini secara harfiah dimaknai sebagai aktivitas pemindahan muatan ke lokasi yang berbeda. Dalam perspektif akademis, Miro (2012) mengelaborasi transportasi sebagai mekanisme pergerakan manusia atau logistik antar lokasi yang memanfaatkan metode teknis tertentu guna mencapai tujuan spesifik. Sementara itu, dalam kerangka regulasi nasional khususnya Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 terkait kewajiban pelayanan publik ke wilayah 3TP (Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan) angkutan laut didefinisikan sebagai aktivitas operasional yang secara khusus melayani kebutuhan transportasi di sektor maritim.

Menurut Kamaludin (2003), esensi utama dari aktivitas transportasi penumpang maupun barang adalah penciptaan dan eskalasi nilai guna (*utility*). Transportasi berfungsi sebagai mekanisme untuk mentransformasi potensi komoditas menjadi nilai riil melalui dua dimensi utilitas utama, yakni:

1. Utilitas Tempat (*Place Utility*)

Konsep ini merujuk pada peningkatan nilai ekonomi suatu komoditas yang dihasilkan melalui pemindahan dari lokasi dengan nilai guna rendah (biasanya sentra produksi) menuju lokasi dengan nilai guna tinggi (daerah permintaan). Dalam perspektif ekonomi, utilitas tempat dikuantifikasi secara moneter berdasarkan disparitas harga antara daerah asal dan daerah tujuan, yang mencerminkan urgensi kebutuhan manusia di lokasi penerima; dan

2. Utilitas Waktu (*Time Utility*)

Dimensi ini berkaitan dengan kemampuan transportasi untuk menjamin ketersediaan barang secara presisi pada saat dibutuhkan. Transportasi menjembatani kesenjangan temporal, memungkinkan komoditas yang bersifat musiman atau mudah rusak (seperti hasil pertanian dan peternakan) untuk didistribusikan dengan cepat atau disimpan untuk konsumsi jangka panjang. Dengan demikian, nilai guna barang terjaga karena dapat disampaikan kepada konsumen tepat waktu (*just-in-time*).

Secara makro, fungsi transportasi melampaui sekadar pemindahan fisik; ia berperan vital dalam menjamin ketersediaan komoditas, menstabilkan serta mereduksi disparitas harga, dan meningkatkan nilai ekonomis lahan. Selain itu, transportasi menstimulasi spesialisasi regional, ekspansi bisnis skala besar, serta memengaruhi dinamika demografi melalui urbanisasi dan konsentrasi penduduk.

Dalam konteks kebijakan, Adisasmita (2013) menekankan bahwa pembangunan transportasi harus berorientasi pada pendekatan lintas sektoral dan lintas regional. Fokus utamanya adalah penyediaan infrastruktur yang

menjamin fluiditas arus logistik dan mobilitas manusia dari titik asal (*origin*) ke tujuan (*destination*). Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), yang mengintegrasikan subsistem darat, laut, dan udara, harus dikelola secara terpadu guna menghasilkan layanan yang efisien, aman, dan terjangkau.

Lebih lanjut, dari perspektif lintas sektoral, transportasi berfungsi sebagai tulang punggung yang menopang sektor strategis seperti perdagangan, industri, pertanian, hingga pertahanan. Infrastruktur ini diharapkan mampu menciptakan efek pengganda (*multiplier effects*) yang mengakselerasi pembangunan antar-sektor. Khusus dalam sektor niaga, perencanaan transportasi mutlak diselaraskan dengan pola produksi dan konsumsi masyarakat.

Dalam perspektif lintas regional, aksesibilitas transportasi mutlak diperlukan untuk menjangkau seluruh pelosok negeri, termasuk kawasan terdepan, terluar, dan tertinggal (3T). Mengingat karakteristik geografis Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*), konektivitas antar-pulau menjadi prioritas strategis. Oleh karena itu, penyelenggaraan transportasi, khususnya moda laut, menuntut tata kelola yang terintegrasi, sinkron, dan berimbang guna menjamin kohesi wilayah yang luas.

Secara konseptual, transportasi didefinisikan sebagai mobilisasi manusia atau barang antar lokasi. Agar proses ini mencapai titik optimum dalam dimensi ruang dan waktu dengan memprioritaskan aspek keselamatan, kenyamanan, serta efisiensi biaya diperlukan sebuah sistem transportasi. Miro (2012) mengelaborasi sistem ini sebagai sinergi antar-komponen yang menyediakan layanan jasa dari skala lokal hingga internasional. Sistem ini merefleksikan interaksi terstruktur antara muatan, sarana, dan prasarana.

Adapun secara struktural, ekosistem transportasi terdiri dari tiga elemen fundamental, yakni: armada angkutan (*vehicles*), jalur lintasan (*ways*), dan simpul terminal (*terminals*). Beberapa literatur akademis turut menambahkan unsur muatan (*cargo*) sebagai komponen utama keempat dalam sistem tersebut.

Menurut Jinca (2013), konfigurasi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan menempatkan sistem transportasi laut pada posisi strategis dalam menghubungkan wilayah penyangga (*hinterland*) melalui jaringan jalan menuju pelabuhan. Pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai simpul distribusi logistik, tetapi juga sebagai sentra industri yang menopang pembangunan masa depan. Keunggulan komparatif moda laut terletak pada kapasitas angkut masif serta efisiensi biaya per ton-mil, menjadikannya opsi paling rasional untuk mobilitas jarak jauh di wilayah kepulauan.

Dalam konteks perencanaan jangka pendek dan menengah, pengembangan jaringan transportasi nasional harus mempertimbangkan fungsi tata ruang kota, pola produksi-konsumsi, serta efisiensi ekonomis. Bahkan, pada daerah yang belum berkembang secara ekonomi, transportasi difungsikan sebagai stimulus pertumbuhan (*ship promotes the trade*). Secara struktural,

Jinca (2013) membagi sistem ini menjadi jaringan prasarana (simpul dan ruang lalu lintas) dan jaringan pelayanan. Keterpaduan antarmoda di titik simpul seperti pelabuhan laut dan alur pelayarannya menjadi kunci untuk menjamin kontinuitas layanan penumpang maupun barang.

Sebagai komponen integral dari moda transportasi air, transportasi laut memiliki atribut distingtif yang membedakannya dari moda lain, yakni kapabilitasnya dalam memobilisasi penumpang dan logistik bervolume masif untuk jangkauan lintas pulau (interinsuler) maupun lintas negara (transnasional). Dalam ekosistem logistik maritim ini, pelabuhan laut memegang posisi vital sebagai simpul terminal. Fungsi utamanya adalah memfasilitasi operasional pelayaran, mencakup pelayanan kunjungan kapal (*ship calls*) serta penanganan aktivitas bongkar muat muatan.

1.1.3.1. Hierarki Pelabuhan

Pelabuhan merupakan infrastruktur strategis yang didesain secara adaptif terhadap karakteristik geografis wilayah guna menunjang fungsinya sebagai sentra niaga, industri, dan distribusi logistik yang terhubung dengan daerah penyangga (*hinterland*). Secara definisional, pelabuhan adalah zonasi teritorial yang mencakup area daratan dan perairan dengan batas yurisdiksi tertentu. Kawasan ini difungsikan sebagai basis aktivitas pemerintahan dan perusahaan yang menyediakan fasilitas untuk operasional kapal (sandar/berlabuh), penanganan kargo, serta mobilitas penumpang. Lebih dari itu, pelabuhan bertindak sebagai simpul integrasi perpindahan moda transportasi yang dilengkapi dengan standar keselamatan dan keamanan pelayaran..

Landasan hukum mengenai tata jenjang kepelabuhanan nasional diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 30 Tahun 2020 (sebagai amandemen atas KM 432 Tahun 2017) tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN). Dalam regulasi yang mencakup 1.322 pelabuhan tersebut, klasifikasi pelabuhan berdasarkan fungsi dan peranannya dibagi menjadi:

1. Pelabuhan utama (*main port*)

Berperan sebagai simpul utama yang melayani transportasi laut skala domestik hingga internasional. Fungsi strategisnya mencakup kegiatan alih muat (*transshipment*) angkutan laut dalam volume besar, serta menjadi pusat asal-tujuan bagi pergerakan penumpang dan barang, termasuk memfasilitasi angkutan penyeberangan lintas provinsi.

2. Pelabuhan pengumpul (*collector port*)

Mengemban mandat utama untuk melayani angkutan laut lingkup dalam negeri. Pelabuhan ini memfasilitasi aktivitas alih muat dengan intensitas menengah dan bertindak sebagai simpul asal-tujuan penumpang/barang, serta melayani rute penyeberangan dengan jangkauan antarprovinsi.

3. Pelabuhan pengumpan (*feeder port*)

Didesain dengan fungsi utama melayani angkutan laut domestik berskala terbatas. Perannya adalah sebagai penyangga (*support node*) bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, menjadi titik asal-tujuan logistik/penumpang, serta melayani lintasan penyeberangan dalam lingkup satu provinsi (intra-provinsi).

Rencana Induk Pelabuhan didefinisikan sebagai instrumen pengaturan spasial kepelabuhanan yang bersifat komprehensif, mencakup arah kebijakan, alokasi lokasi, serta stratifikasi hierarki pelabuhan dalam skala nasional. Dokumen ini berfungsi sebagai landasan acuan fundamental dalam seluruh tahapan manajerial pelabuhan, mulai dari penetapan lokasi, konstruksi fisik, kegiatan operasional, hingga strategi pengembangan di masa depan..

1.1.3.2. Fungsi Pelabuhan

Pelabuhan memegang mandat esensial dalam memfasilitasi operasional pemerintah serta aktivitas sektor komersial. Lebih jauh, infrastruktur ini menduduki posisi sentral dalam arsitektur transportasi nasional sebagai simpul konektivitas antarwilayah. Fungsi nodal ini memungkinkan terjadinya sirkulasi logistik yang efisien, di mana komoditas dari satu sentra produksi dapat didistribusikan secara merata ke berbagai penjuru kepulauan Indonesia.

1.1.3.3. Tipe Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Tahun 2015, taksonomi atau tatanan kepelabuhanan nasional diklasifikasikan secara komprehensif berdasarkan aspek jenis, manajemen penyelenggaraan, orientasi penggunaan, jenis aktivitas, serta hierarki fungsinya, sebagai berikut:

1. Klasifikasi Berdasarkan Jenis:
 - a. Pelabuhan Umum
Merupakan fasilitas kepelabuhanan yang diselenggarakan secara inklusif untuk melayani kebutuhan transportasi dan logistik masyarakat luas.
 - b. Pelabuhan Khusus
Merupakan fasilitas yang dikelola secara eksklusif oleh instansi tertentu guna menunjang aktivitas operasional internalnya sendiri.
2. Klasifikasi Berdasarkan Penyelenggaraan:
 - a. Penyelenggara Pemerintah (Non-Komersial):
Dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) atau Kantor Pelabuhan dengan fokus pada pelayanan publik (*public service obligation*), seperti pelayanan perintis dan rakyat. Tujuannya adalah memberikan stimulus ekonomi daerah, membuka aksesibilitas wilayah terisolasi, serta memperkuat fungsi administrasi pemerintahan dan pertahanan keamanan, bukan untuk profitabilitas.

- b. Penyelenggara BUMN/BUP (Komersial)
Pengelolaan pelabuhan umum yang didelegasikan pemerintah kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) atau BUMN (seperti PT Pelindo) serta pihak swasta. Pelabuhan kategori ini dioperasikan dengan orientasi komersial.
3. Klasifikasi Berdasarkan Penggunaan:
 - a. Pelabuhan Perdagangan Luar Negeri
Fasilitas yang diizinkan melayani arus ekspor-impor secara langsung. Pelabuhan ini wajib dilengkapi dengan instansi pemegang otoritas kepabeanan, keimigrasian, dan karantina (CIQ).
 - b. Pelabuhan Non-Perdagangan Luar Negeri
Fasilitas yang lingkup operasionalnya dibatasi hanya untuk perdagangan domestik dan tidak melayani kegiatan ekspor-impor langsung.
4. Klasifikasi Berdasarkan Kegiatan:
 - a. Pelabuhan Angkutan Laut
Memfasilitasi aktivitas bongkar muat logistik dan penumpang yang dilayani oleh armada kapal laut dengan jangkauan lokal, nasional, hingga internasional.
 - b. Pelabuhan Angkutan Sungai
Dikhususkan untuk melayani operasional kapal yang melintasi alur perairan sungai dan danau.
 - c. Pelabuhan Penyeberangan
Befungsi sebagai "jembatan bergerak" yang menghubungkan dua titik pelabuhan melintasi selat atau teluk, umumnya dilayani oleh kapal jenis *Roll-on/Roll-off (Ro-Ro)*.
5. Klasifikasi Berdasarkan Hierarki:
 - a. Pelabuhan Utama
Memiliki peran sentral dalam melayani angkutan laut domestik dan internasional dengan volume alih muat (*transshipment*) berskala masif. Pelabuhan ini juga menjadi simpul utama pergerakan penumpang/barang serta melayani penyeberangan lintas provinsi.
 - b. Pelabuhan Pengumpul
Befungsi primer melayani angkutan laut domestik dengan kapasitas alih muat skala menengah. Selain itu, pelabuhan ini bertindak sebagai simpul asal-tujuan bagi penumpang/barang dan melayani rute penyeberangan antarprovinsi.

Merujuk pada Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015, infrastruktur kepelabuhanan diklasifikasikan ke dalam dua kategori fungsional fasilitas pokok dan fasilitas penunjang yang tersebar di zonasi darat maupun perairan. Pada wilayah daratan, fasilitas pokok difokuskan untuk kegiatan operasional utama

seperti dermaga, area penyimpanan (gudang dan lapangan penumpukan), terminal (penumpang dan peti kemas), serta instalasi pengolahan limbah. Sementara itu, fasilitas penunjang di darat mencakup infrastruktur pendukung ekosistem pelabuhan, seperti area perkantoran, jaringan utilitas, aksesibilitas (jalan dan rel), serta kawasan bisnis dan industri.

Di sisi lain, pada wilayah perairan, fasilitas pokok meliputi infrastruktur navigasi vital seperti alur pelayaran, area labuh, kolam pelabuhan, dan zona alih muat (*transshipment*). Adapun fasilitas penunjang di perairan dialokasikan untuk kebutuhan non-operasional langsung, seperti zonasi pengembangan masa depan, area perawatan kapal (*docking*), serta area parkir kapal pasif (*lay-up*).

1.1.4. Transportasi Pelayaran Rakyat

Secara yuridis, terminologi Angkutan Laut Pelayaran Rakyat didefinisikan dalam UU No. 17 Tahun 2008 dan PM 93 Tahun 2013 sebagai entitas usaha transportasi berbasis kearifan lokal (traditional) yang memiliki karakteristik distingtif. Armada yang digunakan meliputi kapal layar, kapal layar bermotor, atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia. Definisi ini diperkuat oleh KM 33 Tahun 2001 yang menspesifikasikan fungsi operasionalnya pada mobilitas logistik barang dan hewan. Dari perspektif operasional, Santosa (2003) menambahkan bahwa pelayaran rakyat memiliki keunggulan berupa fleksibilitas jangkauan wilayah di seluruh perairan nusantara, dengan hambatan administratif atau persyaratan formal yang relatif lebih adaptif dibandingkan pelayaran konvensional.

Secara yuridis, Perusahaan Pelayaran-Rakyat didefinisikan sebagai entitas bisnis angkutan laut berbadan hukum Indonesia yang mengoperasikan armada spesifik. Mengacu pada Pasal 9 KM 33, mekanisme penyelenggaraan pelayaran rakyat dilaksanakan melalui ketentuan berikut:

1. Subjek Pelaksana: Dijalankan secara resmi oleh perusahaan yang berstatus Pelayaran Rakyat.
2. Klasifikasi Armada: Operasional layanan menggunakan jenis kapal dengan spesifikasi:
 - a. Kapal Layar (KL): Armada dengan dimensi tertentu yang mengandalkan sistem propulsi angin murni.
 - b. Kapal Layar Motor (KLM): Armada tradisional hibrida berukuran tertentu yang mengombinasikan tenaga mesin dengan luas layar sesuai standar regulasi.
 - c. Kapal Motor (KM): Armada bermesin dengan batasan ukuran tonase tertentu.

Dalam aspek operasional logistik, Perusahaan Pelayaran Rakyat memiliki fleksibilitas untuk menyelenggarakan kegiatan bongkar muat dan ekspedisi muatan kapal laut, baik secara mandiri maupun terintegrasi. Terkait

pola trayek, perusahaan ini menerapkan sistem operasional tidak tetap (tramper), yang berdasarkan Pasal 24 ayat (2) diizinkan mengangkut klasifikasi muatan sebagai berikut:

1. Kargo Umum: Barang-barang general cargo atau muatan potongan.
2. Muatan Curah: Komoditas dalam bentuk curah kering (*dry bulk*) maupun curah cair (*liquid bulk*).
3. Komoditas Sejenis: Barang dengan karakteristik homogen dalam kuantitas tertentu yang kompatibel dengan kondisi teknis kapal Pelra

Regulasi mengenai operasional Pelayaran Rakyat diatur secara spesifik dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Berdasarkan beleid tersebut, kegiatan ini hanya boleh diselenggarakan oleh subjek hukum berupa perseorangan Warga Negara Indonesia (WNI) atau badan usaha nasional. Prasyarat operasional mewajibkan penggunaan armada berbendera Indonesia yang telah memenuhi standar kelaiklautan serta diawaki sepenuhnya oleh awak berkewarganegaraan Indonesia. Mengacu pada Pasal 45 ayat (2), klasifikasi armada yang diizinkan meliputi:

1. Kapal Layar (KL): Armada dengan spesifikasi ukuran tertentu yang sistem propulsinya bergantung sepenuhnya pada tenaga angin.
2. Kapal Layar Motor (KLM): Armada tradisional yang menggabungkan tenaga mesin dan layar, dengan ketentuan dimensi dan rasio luas layar yang telah ditetapkan.
3. Kapal Motor (KM): Armada bertenaga mesin dengan batasan tonase atau ukuran tertentu.

Berdasarkan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013, mekanisme penerbitan izin usaha angkutan laut Pelayaran Rakyat didistribusikan berdasarkan kewenangan wilayah administratif. Permohonan izin wajib ditujukan kepada pejabat berwenang dengan klasifikasi sebagai berikut:

1. Gubernur Provinsi: Merupakan otoritas penerbit izin bagi entitas usaha yang berdomisili dan memiliki cakupan operasional pada rute lintas kabupaten/kota dalam satu provinsi, jaringan antarprovinsi, serta pelayaran lintas batas negara.
2. Bupati atau Walikota: Merupakan otoritas penerbit izin bagi entitas usaha yang domisili dan lingkup operasional pelayarannya terbatas secara internal di dalam satu wilayah administrasi kabupaten atau kota

Entitas yang telah memegang izin usaha Angkutan Laut Pelayaran Rakyat dibebankan sejumlah kewajiban imperatif yang meliputi:

1. Realisasi Operasional: Wajib memulai kegiatan operasional secara berkelanjutan selambat-lambatnya dalam kurun waktu 6 (enam) bulan pasca-penerbitan izin usaha.

2. Kepatuhan Regulasi: Tunduk dan patuh terhadap seluruh kerangka hukum di sektor pelayaran serta peraturan perundang-undangan terkait lainnya yang berlaku secara nasional.
3. Pelaporan Perubahan Data: Menyampaikan laporan tertulis kepada otoritas perizinan mengenai perubahan data strategis perusahaan (identitas Direksi/Penanggu Jawab/Pemilik, NPWP, domisili usaha, dan status kepemilikan armada) maksimal 14 hari setelah perubahan tersebut terjadi.
4. Inventarisasi Armada: Melaporkan data komprehensif terkait armada kapal, baik yang berstatus milik sendiri maupun yang sedang dioperasikan, kepada pejabat berwenang.
5. Integrasi Dokumen: Melengkapi dokumen legalitas kapal dengan spesifikasi teknis yang menjadi bagian integral dan tidak terpisahkan dari Surat Izin Usaha Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.
6. Ekspansi Jaringan: Melaporkan secara resmi kepada pejabat pemberi izin perihal pembukaan setiap unit kantor cabang baru.
Bagi entitas usaha Pelayaran Rakyat yang telah beroperasi secara aktif, diwajibkan untuk mematuhi ketentuan pelaporan administratif sebagai berikut:
 1. Validasi Legalitas: Menyerahkan bukti izin usaha yang telah diterbitkan kepada otoritas Penyelenggara Pelabuhan setempat.
 2. Notifikasi Kedatangan dan Keberangkatan: Menyampaikan rencana kedatangan kapal sekurang-kurangnya 24 jam sebelum waktu ketibaan (arrival), serta rencana keberangkatan pasca-penyelesaian aktivitas bongkar/muat dan kewajiban kepelabuhanan lainnya. Pelaporan ini wajib menggunakan format standar (Contoh 60) yang tercantum dalam lampiran regulasi.
 3. Laporan Bulanan Kunjungan: Menyusun laporan rekapitulasi lalu lintas kapal (kedatangan dan keberangkatan) yang diserahkan kepada Penyelenggara Pelabuhan. Batas waktu penyampaian adalah paling lambat 14 hari pada bulan berikutnya, dengan mengacu pada format Contoh 61.
 4. Laporan Realisasi Pelayaran (Voyage Report): Menyampaikan laporan operasional kepada pejabat pemberi izin dengan menggunakan format Contoh 62. Ketentuan waktunya dibedakan menjadi:
 - a. Maksimal 14 hari setelah penyelesaian satu putaran perjalanan (round voyage) untuk kapal dengan trayek tetap dan teratur (liner).
 - b. Setiap satu bulan sekali untuk kapal dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur (tramper).
 5. Laporan Tahunan Perusahaan: Menyerahkan rekapitulasi tahunan dari laporan realisasi pengoperasian kapal kepada pejabat pemberi izin, dengan tembusan kepada Menteri. Dokumen ini wajib disampaikan

paling lambat tanggal 1 Februari pada tahun berjalan sesuai format Contoh 63 dan 64.

Berdasarkan amanat Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010, Menteri memegang mandat untuk melakukan pembinaan terhadap sektor Pelayaran Rakyat. Langkah ini bertujuan untuk menjamin keberlangsungan usaha serta mempertahankan peran strategis Pelayaran Rakyat sebagai subsistem integral dari potensi angkutan laut dalam kesatuan sistem transportasi nasional. Sebagaimana termaktub dalam Pasal 47 ayat (2), agenda pengembangan sektor ini difokuskan pada:

1. Optimalisasi aksesibilitas layanan menuju kawasan pedalaman (hinterland) serta wilayah perairan dengan karakteristik alur dangkal, mencakup navigasi sungai dan danau;
2. Penguatan kapasitas sektor ini sebagai entitas bisnis pelayaran nasional yang kompetitif sekaligus sebagai basis penyediaan lapangan kerja yang produktif; dan
3. Eskalasi kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) serta pengembangan jiwa kewirausahaan dalam ekosistem angkutan laut nasional.

Realisasi strategi pengembangan angkutan laut Pelayaran Rakyat, sebagaimana dimandatkan dalam Pasal 47 ayat (2), diimplementasikan melalui langkah-langkah strategis berikut:

1. Peningkatan Kapasitas SDM: Melaksanakan program peningkatan kompetensi bagi pelaku usaha dan awak kapal yang mencakup keahlian nautika, teknis, komunikasi radio, serta pengetahuan umum kepelautan melalui pendidikan dan pelatihan vokasi yang terpusat, termasuk di pelabuhan sentra Pelayaran Rakyat.
2. Penguatan Manajerial Korporasi: Meningkatkan kapabilitas tata kelola perusahaan melalui pendidikan ketatalaksanaan pelayaran niaga tingkat dasar yang diselenggarakan di simpul-simpul utama Pelayaran Rakyat.
3. Standardisasi Armada: Menetapkan standar baku terkait desain, dimensi, konstruksi, dan tipologi kapal yang adaptif terhadap karakteristik geografis perairan (termasuk alur dangkal, sungai, dan danau). Standardisasi ini harus memenuhi prinsip kelayakan ekonomi serta menjamin aspek kelaiklautan kapal.
4. Afiriasi Kebijakan dan Insentif: Memberikan kemudahan regulasi dalam pendirian dan operasional usaha, penyediaan fasilitas kepelabuhanan yang memadai, serta pemberian insentif fiskal berupa keringanan tarif jasa kepelabuhanan.

Pelayaran Rakyat diposisikan sebagai entitas usaha berbasis kearifan lokal (traditional) yang memiliki kontribusi vital serta karakteristik distingtif dalam ekosistem transportasi perairan. Penyelenggaraan kegiatan ini secara eksklusif merupakan hak individu Warga Negara Indonesia (WNI) atau badan usaha

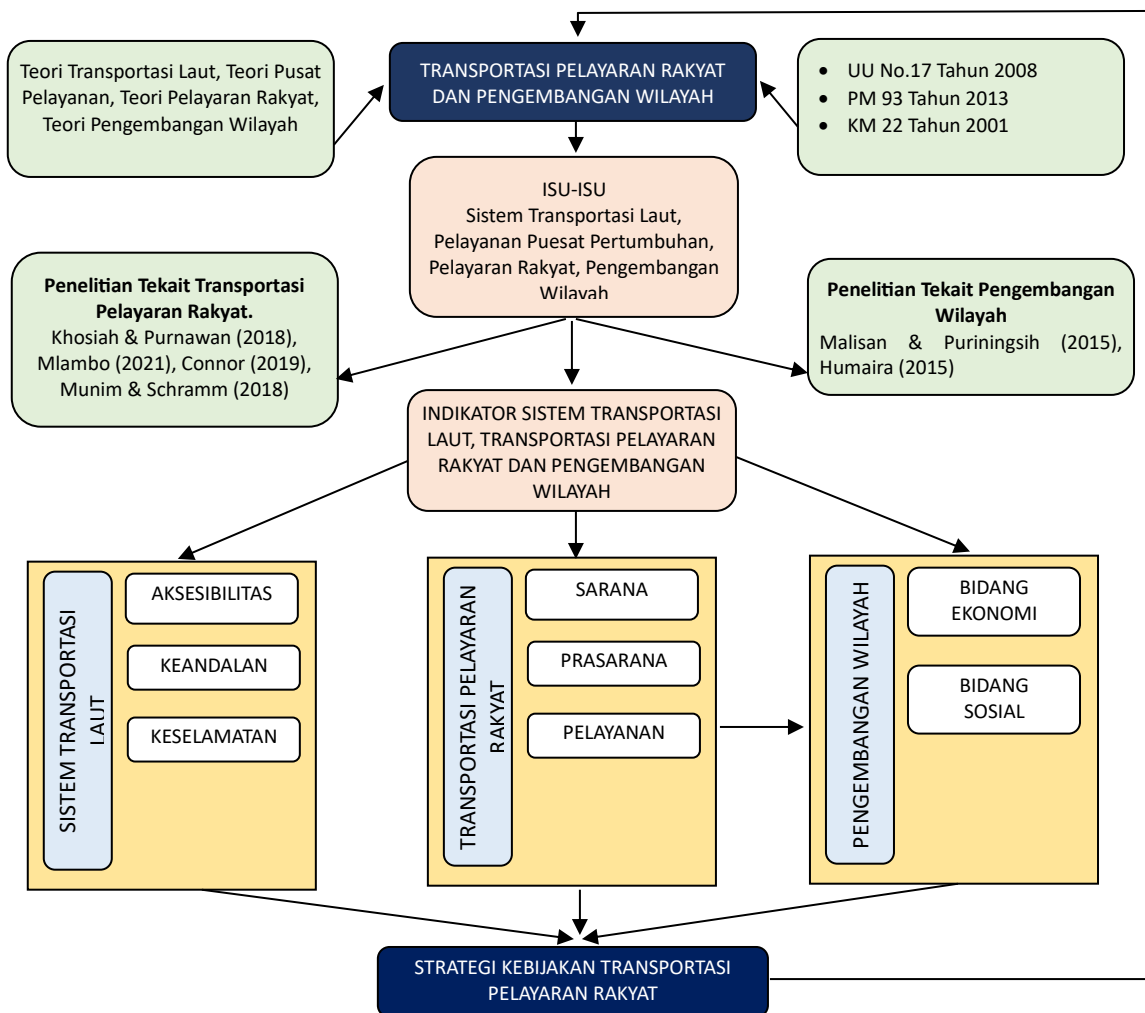
nasional, dengan prasyarat penggunaan armada berbendera Indonesia yang telah tervalidasi aspek kelaiklautannya serta diawasi sepenuhnya oleh SDM nasional. Dalam kerangka makro, pemerintah melakukan pembinaan untuk menjamin keberlanjutan eksistensi Pelayaran Rakyat sebagai subsistem integral dari potensi maritim nasional. Adapun agenda pengembangan sektor ini difokuskan pada tujuan-tujuan strategis berikut:

1. Optimalisasi Aksesibilitas: Memperluas jangkauan layanan transportasi menuju wilayah pedalaman (hinterland) serta perairan dengan karakteristik alur dangkal (low draft), termasuk navigasi sungai dan danau.
2. Penguatan Kapasitas Ekonomi: Merevitalisasi peran sektor ini sebagai lapangan usaha angkutan laut yang kompetitif sekaligus sebagai instrumen penyerapan tenaga kerja yang produktif.
3. Peningkatan Kualitas SDM: Mengakselerasi kompetensi sumber daya manusia serta menumbuhkan jiwa kewirausahaan (entrepreneurship) dalam industri angkutan laut nasional.

Dalam aspek operasional, armada Pelayaran Rakyat memiliki fleksibilitas jangkauan yang mencakup rute domestik hingga lintas batas negara, baik melalui skema layanan terjadwal (liner) maupun tidak terjadwal (tramper). Adapun kewenangan penerbitan izin usaha didistribusikan berdasarkan yurisdiksi administratif sebagai berikut:

1. Bupati atau Walikota: Memiliki otoritas memberikan izin bagi subjek hukum (perseorangan/badan usaha) yang berdomisili dan menjalankan operasional pelayarannya secara eksklusif di dalam lingkup wilayah administrasi kabupaten/kota tersebut.
2. Gubernur: Memiliki otoritas memberikan izin bagi subjek hukum (perseorangan/badan usaha) yang berdomisili di wilayah provinsi dan memiliki cakupan operasional yang lebih luas, meliputi rute lintas kabupaten/kota, jaringan antarprovinsi, hingga pelayaran internasional.

1.1.5. Kerangka Konsep Penelitian



1.1.6. Hipotesis Penelitian

Hipotesis didefinisikan sebagai proposisi tentatif atau konjektur yang validitasnya memerlukan verifikasi empiris lebih lanjut. Oleh karena itu, penelitian ini merumuskan hipotesis sebagai berikut:

- H1 Sistem transportasi laut terhadap pengembangan wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar.
- H2 Pelayaran rakyat terhadap pengembangan wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar.

Berlandaskan pada kerangka konseptual yang telah diuraikan sebelumnya, alur pelaksanaan penelitian ini divisualisasikan melalui bagan berikut:

Tabel 1.1.2 Matrik Penelitian Eksistensi Transportasi Pelayaran Rakyat Dalam Menunjang Pengembangan Wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar

Latar Belakang	Rumusan Masalah	Tujuan	Tinjauan Pustaka	Sasaran Analisis	Variabel	Teknik Analisis	Target Hasil Analisis
Peran sistem transportasi yang terintegrasi menjadi elemen fundamental bagi kemajuan wilayah, khususnya di provinsi yang berbasis kepulauan.	Bagaimana kondisi sistem transportasi laut dalam menunjang kegiatan pusat pertumbuhan	mengetahui kondisi saat ini sistem transportasi laut dalam menunjang kegiatan pusat pertumbuhan	Landasan Teori • Teori Transportasi laut • Teori pusat pelayanan (<i>center place theory</i>)	Sistem transportasi laut menunjang kegiatan pusat pertumbuhan	Variabel: • Aksesibilitas • Keandalan • Keselamatan	Analisis Deskriptif, Kuantitatif dan FGD	Topik I sistem transportasi laut pada pelayanan pusat pertumbuhan
Pelayaran Rakyat mampu bertahan namun mengalami stagnasi akibat minimnya dukungan finansial, baik dari pemerintah maupun lembaga keuangan.	Bagaimana peran dan pengaruh sistem transportasi laut dan pelayaran rakyat terhadap pengembangan wilayah	Menganalisis peran dan pengaruh sistem transportasi laut dan pelayaran rakyat terhadap pengembangan wilayah	Landasan Teori • Teori Transportasi pelayaran rakyat • Teori transportasi laut • Penelitian Syafril & Puriningsih (2017)	Transportasi pelayaran rakyat	Variabel: • Sarana • Prasarana • Pelayanan	Analisis Kuantitatif (SEM) dan FGD	Topik II Pengaruh sistem transportasi laut dan pelayaran rakyat terhadap pengembangan wilayah
Pembinaan Pelayaran Rakyat bertujuan untuk menjamin keberlangsungan usaha serta mempertahankan peran strategisnya sebagai subsistem dalam kesatuan sistem transportasi laut	Strategi kebijakan penyelenggaraan transportasi pelayaran rakyat dalam menunjang pengembangan wilayah	Merumuskan strategi kebijakan penyelenggaraan transportasi pelayaran rakyat dalam menunjang pengembangan wilayah	• Penelitian Malisan & Puriningsih (2015) • Penelitian Humaira (2015) • Penelitian Malisan & Jinca (2012)	Peran pemerintah, Masyarakat dan Pengelola	Variabel: • sistem transportasi laut • pelayaran rakyat • pengembangan wilayah	Analisis SOAR (<i>Strength, Opportunity, Aspirations, Result</i>) + Analisis Kebijakan William N. Dunn	Topik III Strategi kebijakan penyelenggaraan transportasi pelayaran rakyat dalam menunjang pengembangan wilayah

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian dapat dikemukakan beberapa perumusan masalah berupa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi eksisting sistem transportasi laut dalam menunjang kegiatan pusat-pusat pertumbuhan?
2. Bagaimana peran dan pengaruh sistem transportasi laut dan pelayaran rakyat terhadap pengembangan wilayah?
3. Bagaimana model strategi kebijakan penyelenggaraan transportasi pelayaran rakyat dalam menunjang pengembangan wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian tentang eksistensi transportasi pelayaran rakyat dalam menunjang pengembangan wilayah kabupaten kepulauan adalah untuk:

1. Mengetahui dan menganalisis kondisi eksisting sistem transportasi laut dalam menunjang kegiatan pusat-pusat pertumbuhan.
2. Mengetahui dan menganalisis pengaruh sistem transportasi laut dan pelayaran rakyat terhadap pengembangan wilayah.
3. Merumuskan strategi kebijakan penyelenggaraan transportasi pelayaran rakyat dalam menunjang pengembangan wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar.

1.4. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi berbagai pihak yang berkepentingan. Adapun kegunaan penelitian adalah:

1. Bagi ilmu pengetahuan, diharapkan dari hasil penelitian dan kebaruan penelitian dapat menambah wawasan pengetahuan terkait dengan transportasi pelayaran rakyat dan pengembangan wilayah.
2. Bagi pemerintah, diharapkan memberikan sumbangan pemikiran dan masukan bagi pemerintah daerah Kabupaten Kepulauan Selayar tentang pengembangan transportasi pelayaran rakyat dalam meningkatkan pengembangan wilayah.
3. Bagi peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian dengan tema sejenis, diharapkan dapat digunakan sebagai rujukan.

1.5. Penelitian Terdahulu dan Kebaruan Penelitian

1.5.1. Penelitian Terdahulu

Tabel 1.5.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti dan Tahun	Judul Penelitian	Metode Analisis	Hasil Penelitian
1	Asmiati, M. Yamin Jinca, Syamsu Alam. 2017.	Manajemem Usaha Pelayaran Rakyat.	Analisis Regresi Logistik	Variabel perencanaan, pembiayaan, pengawasan, SDM, pemasaran, serta faktor internal-eksternal secara simultan memberikan dampak signifikan pada kinerja sektor transportasi.
2	Bucharia, E. & Basri, H. 2015.	The Importance of Human Resources Development And Its Impact In Increasing of National Port Productivity	Analisis dilakukan dengan metode perhitungan Port HR Demands	Saat bongkar muat, proses operasi dilakukan oleh: 20 pekerja, yang bekerja sama dalam menangani satu derek di dermaga kapal. Sekitar 15 pekerja mengoperasikan peralatan bongkar muat, sedangkan sisanya mengawasi pekerja.
3	Fofid, W. Thobias, Anggoro, S. & Handoko, W. 2019.	The Development Strategy of Jayapura Port with SWOT Analysis towards Isolated, Outermost, Lagging, and Border areas of Indonesia (T3P).	Analisis SWOT	Strategi SO memperkuat fungsi pelayaran niaga sebagai basis penopang pusat-pusat pengembangan ekonomi dan pendukung pemerintah dalam MP3EI, pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan niaga guna mendukung semua kegiatan dan efisiensi pelabuhan, serta mengembangkan kawasan hinterland untuk memaksimalkan pusat pelayaran komersial yang sibuk dan padat.
4	Mlambo, C. 2021.	The Impact of Port Performance on Trade: The Case of Selected African States	Regresi Data Panel Eviews	Pelabuhan Afrika membutuhkan infrastruktur yang mahal untuk dapat bersaing dengan sukses. Afrika perlu mengejar program pembangunan infrastruktur yang intensif untuk mempertahankan pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan efisiensi

No	Nama Peneliti dan Tahun	Judul Penelitian	Metode Analisis	Hasil Penelitian
				pelabuhan dan daya saing perdagangan.
5	Munim, Z. Haque & Schramm, Hans-Joachim. 2018.	The Impacts of Port Infrastructure and Logistics Performance On Economic Growth: The Mediating Role of Seaborne Trade	Structural Equation Model (SEM)	Sangat penting bagi negara berkembang untuk terus meningkatkan kualitas infrastruktur pelabuhan karena berkontribusi pada kinerja logistik yang lebih baik, yang mengarah pada perdagangan lintas laut yang lebih tinggi, yang menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi. Namun, asosiasi ini melemah ketika negara berkembang menjadi lebih kaya.
6	Dinia, A. & Habibah, S. Maizul. 2021.	Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Pelabuhan Khusus PT Semen Indonesia Bagi Kehidupan Nelayan Pesisir Pantai Tuban.	Kualitatif	Konstruksi pelabuhan khusus milik PT. Semen Indonesia di Desa Socorejo berimplikasi pada terjadinya perubahan kondisi sosial-ekonomi masyarakat setempat.
7	Rakhman, A., Neneng, & Saputri, A. 2020.	Analisis Pengaruh Keberadaan Pelabuhan Terhadap Perekonomian Di Pulau Sulawesi	Analisis Regresi Linear	pelabuhan memberikan dampak yang kecil namun signifikan terhadap struktur ekonomi Sulawesi. Menariknya, eliminasi variabel pelabuhan pengumpan lokal dari pemodelan terbukti memicu lonjakan pengaruh yang tajam antara sektor pelabuhan terhadap perekonomian wilayah tersebut.
8	Malisan, J. Sadjiono, I., Wibowo, T. Ari & Djulis, S. 2017.	Kajian Potensi Pengembangan Pelayaran Rakyat Sebagai Sarana Angkutan Barang Dalam Rangka Mendukung Tol laut Di Kawasan Indonesia Timur	Kualitatif	Perlunya perubahan bentuk, kapasitas dan kecepatan kapal disesuaikan dengan kerakat inginan pasar tanpa meninggalkan ciri tradisionalnya

No	Nama Peneliti dan Tahun	Judul Penelitian	Metode Analisis	Hasil Penelitian
9	Humaira, A. Siti. 2014	Penyelenggaraan Sistem Transportasi Air Terpadu Untuk Mengakselerasi dan Memantapkan Konektivitas Nasional	Kualitatif	Implementasi sistem transportasi air yang terintegrasi merupakan strategi fundamental untuk mengakselerasi dan memperkuat konektivitas nasional, guna menjamin jangkauan aksesibilitas hingga ke seluruh wilayah nusantara.
10	Malisan, J. & Puriningsih, F. Sekar. 2015.	Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Untuk Angkutan Antar Pulau Dalam Rangka Pengembangan Wilayah Kepulauan Di Kawasan Timur Indonesia	Kualitatif	Keberhasilan pelayaran rakyat bertumpu pada perbaikan faktor internal seperti fasilitas keselamatan, kualitas bahan baku armada, dan mutu SDM pelayaran. Langkah ini krusial untuk membangun kepercayaan pasar, terutama dalam konteks penyediaan layanan transportasi di wilayah kepulauan.
11	Pratama, A. Dhea, Suparta, I Wayan & Syahputra, H. Nur. 2018.	Konektivitas Transportasi Laut terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Negara Maritim Asia Tenggara.	Analisis Data Panel	<i>Linear Shipping Connectivity Index (LSCI)</i> dan <i>Logistics Performance Index (LPI)</i> secara simultan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Produk Domestik Bruto (GDP) negara-negara di kawasan Asia Tenggara Maritim. Sebaliknya, variabel <i>Total Trade</i> terbukti tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pembentukan GDP di wilayah tersebut.
12	Moura, T.G. Zanon, Chen, Z. & Garcia-Alonso, L. 2019.	Spatial Interaction Effects On Inland Distribution of Maritime Flows	Spatial Econometric Interaction Modelling (SEIM)	Efek interaksi endogen dan eksogen berdampak pada distribusi pedalaman arus kontainer Spanyol dan mengungkapkan adanya efek langsung dan jaringan mengenai variabel yang dianalisis.
13	Park, J. Suk, Seo, Young-	The Role of Maritime, Land, and Air	Analisis Regresi Data Panel	Temuan ini menunjukkan signifikansi yang lebih kuat dari transportasi laut dalam

No	Nama Peneliti dan Tahun	Judul Penelitian	Metode Analisis	Hasil Penelitian
	Joon & Ha, Min-Ho. 2019.	Transportation In Economic Growth: Panel Evidence From OECD and non-OECD Countries		pertumbuhan ekonomi daripada transportasi udara dan darat.
14	Skuric, M, Maras, V., Davidovi'c, T. & Radonjic, A. 2020.	Optimal Allocating and Sizing of Passenger Ferry Fleet In Maritime Transport	Kualitatif	Matematika menghasilkan solusi dengan kualitas yang sama atau lebih tinggi dalam waktu komputasi yang lebih sedikit dibandingkan dengan pemecah eksak komersial.
15	Yan, R., Wang, S., Zhen, L, & Laporte, G. 2021.	Emerging Approaches Applied to Maritime Transport Research: Past and Future	Kualitatif	Pengembangan pembelajaran mesin dan model pembelajaran mendalam bersama dengan sumber data populer yang digunakan untuk mengatasi masalah praktis dalam transportasi laut.
16	Fratila, A. Gavril, I. Andrada, Nita, S. Cristian & Hrebenciuc, A. 2021.	The Importance of Maritime Transport for Economic Growth in the European Union: A Panel Data Analysis	Analisis Regresi Data Panel	Adanya hubungan linear positif antara pertumbuhan ekonomi dengan tiga determinan sektor maritim, yakni: intensitas transportasi laut, emisi gas buang terkait (NOx dan SO2), serta volume investasi pada infrastruktur kepelabuhanan.
17	Fithra, H., Sirojuzilam, Saleh, S.M. & Erlina. 2017.	Effect of Freight Transportation for Regional Development in the North Zone of Aceh	Structural Equation Modelling (SEM) dan SPSS	Hasilnya menunjukkan bahwa angkutan barang memiliki pengaruh terhadap pengembangan wilayah.

1.5.2. Kebaruan Penelitian

Penelitian mengenai transportasi laut dan pelayaran rakyat telah dilakukan dalam berbagai konteks, namun masing-masing studi masih memiliki batasan tertentu yang menyisakan ruang penelitian yang belum diteliti. Berbagai penelitian terdahulu memberikan landasan penting bagi studi ini:

1. Fofid, Anggoro & Handoko (2019) difokuskan pada perumusan strategi kebijakan pengembangan pelayaran niaga di Dermaga Apo, Pelabuhan Jayapura. Melalui pendekatan analisis SWOT, studi ini bertujuan untuk

mengoptimalkan kinerja pelabuhan sebagai upaya mendukung penguatan program tol laut nasional.

2. Malisan & Puriningsih (2015) menyoroti pentingnya pemberdayaan pelayaran rakyat dalam memenuhi kebutuhan dasar masyarakat kepulauan di daerah terpencil dan pedalaman di Kawasan Timur Indonesia, sekaligus menunjang pengembangan wilayah.
3. Park et al. (2019) menganalisis peran berbagai jenis infrastruktur transportasi di negara-negara OECD dan non-OECD menggunakan pendekatan produksi hibrida. Temuan ini menunjukkan signifikansi yang lebih kuat dari transportasi laut terhadap pertumbuhan ekonomi daripada transportasi udara dan darat.
4. Fratila et al. (2021) menemukan bahwa transportasi laut, investasi infrastruktur pelabuhan, serta polusi udara terkait transportasi laut berkorelasi positif dengan pertumbuhan ekonomi di 20 negara Uni Eropa menggunakan model regresi data panel.
5. Fithra et al. (2017) membuktikan bahwa angkutan barang memiliki pengaruh signifikan terhadap perkembangan wilayah di zona utara Aceh melalui analisis Structural Equation Modelling (SEM).

Meskipun berbagai penelitian tersebut memberikan kontribusi penting, masih terdapat kekosongan penelitian (*research gap*) yang belum terjawab. Perbedaan dan kebaruan penelitian ini dibandingkan dengan penelitian terdahulu adalah sebagai berikut:

1. Integrasi Variabel: Tidak ada penelitian terdahulu yang secara langsung mengintegrasikan, menguji, dan menganalisis secara simultan sistem transportasi laut dan pelayaran rakyat terhadap konteks pengembangan wilayah di kepulauan. Penelitian ini mengisi kekosongan tersebut dengan menganalisis kedua variabel independen tersebut secara bersamaan.
2. Pendekatan Metodologis: Pendekatan strategis yang digunakan penelitian terdahulu masih didominasi oleh SWOT (seperti Fofid et al., 2019) atau regresi kuantitatif semata. Penelitian ini menawarkan kontribusi metodologis yang lebih komprehensif dengan menggunakan analisis SOAR (*Strengths, Opportunities, Aspirations, Results*) yang dikombinasikan dengan analisis kebijakan William Dunn. Pendekatan ini memungkinkan penyusunan strategi yang tidak hanya deskriptif, tetapi juga terukur, berorientasi hasil, dan berbasis aspirasi stakeholder.
3. Lokasi Spesifik: Belum ada penelitian yang secara khusus mengkaji kondisi Kabupaten Kepulauan Selayar. Padahal, wilayah ini memiliki karakteristik geografis unik yang sangat bergantung pada pelayaran rakyat sebagai moda konektivitas utama, berbeda dengan objek penelitian sebelumnya yang berfokus pada skala makro (Park et al., 2019; Fratila et al., 2021) atau wilayah daratan (Fithra et al., 2017).

Kebaruan (*Novelty*) dalam penelitian ini adalah menemukan tentang pengembangan wilayah yang dikaitkan dengan eksistensi transportasi pelayaran rakyat serta kebijakan penyelenggaraan pelayaran rakyat dalam menunjang pengembangan wilayah kepulauan dalam bentuk SOAR dan analisis kebijakan William N. Dunn yang masih jarang diteliti oleh peneliti lain di daerah Kabupaten Kepulauan Selayar.

BAB II
TOPIK PENELITIAN I
**SISTEM TRANSPORTASI LAUT DALAM MENUNJANG KEGIATAN PUSAT-
PUSAT PERTUMBUHAN WILAYAH KABUPATEN KEPULAUAN SELAYAR**

2.1. Abstrak

Penelitian ini bertujuan menganalisis kondisi eksisting sistem transportasi laut dalam menunjang kegiatan pusat-pusat pertumbuhan. Pendekatan penelitian menggunakan metode deskriptif kuantitatif yang didukung analisis spasial dan regresi linear untuk mengukur kapasitas distribusi barang berdasarkan jumlah penduduk dan produksi komoditas. Data primer diperoleh melalui observasi serta wawancara dengan UPP Benteng/Selayar, UPP Jampea, nahkoda kapal pelayaran rakyat, dan operator Pelra, sedangkan data sekunder berasal dari instansi terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa distribusi logistik di wilayah kepulauan sangat bergantung pada kapal Pelra, kapal perintis, dan kapal ASDP, dengan Jampea dan Bonerate sebagai pelabuhan paling aktif di sub wilayah kepulauan, sementara untuk penumpang yang tinggal di daerah kepulauan, lebih memilih menggunakan kapal perintis karena terhubung langsung dengan perkotaan Benteng sebagai pusat pertumbuhan. Analisis regresi mengindikasikan bahwa potensi produksi maksimum wilayah kepulauan mencapai 79.992,88 ton/tahun, lebih tinggi dari produksi aktual sebesar 74.860,45 ton/tahun, sehingga menunjukkan kapasitas distribusi yang belum optimal. Jarak geografis antara pulau-pulau berpenghuni dan Kota Benteng sebagai pusat pemerintahan, ekonomi, dan layanan publik memiliki pengaruh signifikan terhadap tingkat dan arah pengembangan wilayah di Kabupaten Kepulauan Selayar. Penelitian ini menegaskan pentingnya peningkatan infrastruktur pelabuhan dan frekuensi layanan kapal untuk memperkuat konektivitas antarpusat pertumbuhan di wilayah kepulauan.

2.2. Pendahuluan

Transportasi memainkan peran yang sangat fundamental dalam kemajuan dan perkembangan suatu wilayah, terutama bagi daerah yang memiliki karakteristik kepulauan. Dalam konteks ini, transportasi laut, dengan pelabuhan sebagai simpul utamanya, menjadi sangat vital. Transportasi adalah faktor kunci dan strategis yang berfungsi mengoptimalkan aktivitas ekonomi, membentuk struktur tata ruang wilayah, dan mendukung hubungan fungsional serta distribusi layanan. Dengan demikian, transportasi berkontribusi dalam pencapaian aksesibilitas sosial dan ekonomi yang setara bagi seluruh masyarakat, baik di dalam maupun di luar wilayah. Selain itu, transportasi juga berperan sebagai fungsi pendukung, penggerak, dan pendorong bagi pertumbuhan wilayah yang memiliki potensi namun belum berkembang secara

optimal. Eskalasi kebutuhan pergerakan orang dan distribusi barang secara langsung terefleksi pada meningkatnya permintaan terhadap sektor transportasi.

Kabupaten Kepulauan Selayar (KKS) secara geografis terletak di ujung selatan Pulau Sulawesi dan seluruh wilayahnya terpisah dari daratan utama. Wilayah ini terdiri dari gugusan 130 pulau yang berpusat di kawasan perkotaan Benteng. Kualitas hidup masyarakat diukur menggunakan Indeks Pembangunan Manusia (IPM), yang berfungsi sebagai indikator penting keberhasilan pembangunan. Meskipun IPM KKS telah menunjukkan tren peningkatan selama lima tahun terakhir (2016–2020), laju pertumbuhannya masih tergolong rendah. Sebagai kabupaten yang berbentuk kepulauan, perwujudan peningkatan kualitas wilayah memerlukan pengembangan yang memberdayakan seluruh potensi sumber daya secara optimal untuk memicu pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan sosial. Pengembangan wilayah KKS sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor, di mana transportasi laut merupakan salah satu yang paling krusial. Wilayah seluas 10.503,69 km² (mencakup daratan dan lautan) dengan populasi sekitar 134.000 jiwa ini terbagi menjadi dua sub-area pemerintahan: wilayah daratan (Kec. Benteng, Bontoharu, Bontomanai, Buki, Bontomatene, Bontosikuyu) dan wilayah kepulauan (Kec. Pasimasunggu, Pasimasunggu Timur, Takabonerate, Pasimarannu, dan Pasilambena). Kondisi ini menjadikan sistem transportasi laut sebagai penghubung utama yang tak terpisahkan.

Pelayanan transportasi laut domestik saat ini masih cenderung terpusat pada wilayah dengan aktivitas ekonomi tinggi, khususnya di bagian barat Indonesia, meskipun karakteristik kepulauan di timur telah menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung pergerakan. Untuk menjamin efektivitas dan efisiensi sistem transportasi laut, diperlukan dukungan terintegrasi dalam pengembangan sumber daya alam dan potensi produksi di setiap pulau. Hal ini bertujuan memfasilitasi pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Oleh karena itu, upaya pengembangan kawasan pertumbuhan ekonomi wilayah kepulauan, yang didukung oleh pelayanan transportasi laut sebagai tulang punggung distribusi logistik dan pergerakan penumpang, masih diperlukan untuk mempercepat pemerataan perekonomian nasional, termasuk di Kabupaten Kepulauan Selayar.

Angkutan Pelayaran Rakyat (Pelra), sebagai subsistem transportasi laut, memiliki peran vital dalam mendistribusikan barang dan orang ke wilayah dengan alur kedalaman terbatas. Keberadaan Pelra dapat meningkatkan konektivitas antarwilayah, baik sebagai moda utama, pendukung, maupun pelengkap, sehingga dapat menjangkau pulau-pulau terpencil, mengurangi disparitas harga, dan meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap logistik. Mengingat karakteristik Kab. Kepulauan Selayar yang bergantung pada transportasi laut, termasuk Pelayaran Rakyat, studi ini menjadi penting untuk

1. Data primer diperoleh langsung dari lapangan melalui kegiatan observasi dan wawancara mendalam dengan informan yang memiliki keterkaitan langsung dengan aktivitas transportasi laut di wilayah penelitian. Observasi dilakukan untuk melihat kondisi aktual pergerakan kapal, aktivitas pelabuhan, serta interaksi masyarakat dengan moda transportasi laut. Sementara itu, wawancara dilakukan dengan sejumlah informan kunci, yaitu petugas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Selayar/Benteng, petugas Kantor UPP Jampea, Kapten Kapal Perintis Sabuk Nusantara 85, serta lima nelayan pengguna kapal Pelra yang beroperasi menuju pulau-pulau kecil. Data primer yang diperoleh memberikan pemahaman langsung mengenai pola pelayaran kapal, tantangan operasional, serta dinamika transportasi laut di wilayah kepulauan.
2. Data sekunder diperoleh melalui studi literatur dan pengumpulan dokumen dari berbagai instansi terkait. Data sekunder ini meliputi data geografis dan administrasi wilayah, data kependudukan, data jumlah kapal yang masuk ke wilayah kerja UPP Selayar/Benteng dan UPP Jampea, serta data mengenai arus pergerakan barang melalui jalur pelayaran. Seluruh data tersebut diperoleh dari instansi resmi, yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Kepulauan Selayar, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Selayar/Benteng dan UPP Jampea, serta Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Selayar.

Penggunaan kombinasi data primer dan sekunder ini diharapkan mampu memberikan gambaran yang lebih menyeluruh dan akurat mengenai kondisi transportasi laut serta perannya dalam mendukung pengembangan wilayah di Kabupaten Kepulauan Selayar.

2.3.3. Metode Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif dengan dua teknik analisis utama, yaitu analisis spasial dan analisis regresi linear. Kedua teknik ini dipilih untuk memberikan gambaran menyeluruh tentang kondisi wilayah kepulauan serta untuk menganalisis hubungan antara variabel-variabel yang memengaruhi pergerakan barang di Kabupaten Kepulauan Selayar.

1. Pertama, analisis spasial digunakan untuk menggambarkan, memetakan, dan memahami fenomena dalam konteks keruangan. Pendekatan ini penting mengingat Kabupaten Kepulauan Selayar merupakan wilayah kepulauan yang memiliki karakter geografis tersebar dan saling terhubung melalui moda transportasi laut. Analisis spasial dilakukan menggunakan perangkat lunak ArcGIS, yang memungkinkan penyusunan peta dalam bentuk titik, garis, dan poligon. Melalui analisis

ini dapat divisualisasikan pola jaringan transportasi laut, distribusi pusat pertumbuhan, aksesibilitas antarwilayah, serta lokasi pelabuhan yang berperan dalam mendukung mobilitas penduduk maupun barang.

2. Kedua, analisis regresi linear digunakan untuk menguji dan menjelaskan pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Dalam penelitian ini, regresi linear berganda digunakan untuk mengukur intensitas hubungan antara beberapa variabel independen—misalnya jumlah penduduk atau kunjungan kapal—dengan variabel dependen berupa ketersediaan barang (*product/goods availability*) di wilayah kepulauan.

Analisis regresi linear berganda dapat menggambarkan seberapa besar perubahan pada variabel Y dipengaruhi oleh perubahan pada variabel-variabel X. Secara matematis, model regresi linear berganda dinyatakan dengan persamaan berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n \quad (1)$$

dengan keterangan:

Y = ketersediaan barang/produk

A = konstanta

b_1, b_2, \dots, b_n = koefisien regresi

X_1, X_2, \dots, X_n = variabel bebas (misalnya total penduduk, jumlah perjalanan kapal, volume bongkar muat, dan sebagainya)

Model ini digunakan untuk melihat apakah variabel-variabel tersebut memiliki hubungan signifikan dalam memengaruhi ketersediaan barang, serta seberapa besar kontribusi masing-masing variabel dalam menjelaskan fenomena tersebut. Melalui kombinasi kedua metode analisis ini, penelitian dapat menghasilkan pemetaan visual dan pemahaman kuantitatif yang komprehensif mengenai bagaimana transportasi laut berperan dalam mendukung pusat-pusat pertumbuhan di Kabupaten Kepulauan Selayar.

2.4. Pembahasan

2.4.1. Pusat Kegiatan Wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar

Kabupaten Kepulauan Selayar memiliki dua bagian wilayah pemerintahan, yaitu wilayah daratan dan wilayah kepulauan. Akibatnya, pusat pertumbuhan wilayahnya juga terbagi dua. Hal ini disebabkan oleh perbedaan struktur kedua wilayah tersebut. Perbedaan ini juga memengaruhi potensi produksi pada kedua sub-wilayah tersebut. Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Kepulauan Selayar, terdapat empat jenis pusat kegiatan, yaitu:

1. Local Activity Centers (LAC) / Pusat Kegiatan Lokal (PKL),
2. Promotional Local Activity Centers (PLAC) / Pusat Kegiatan Lokal Promosional (PKLp),
3. Area Service Centers (ASC)/Pusat Pelayanan Kawasan (PPK),

Tabel 2.4.1 Klasifikasi Pusat Pertumbuhan Kabupaten Kepulauan Selayar

Jenis Pusat Pertumbuhan	Fungsi	Lokasi / Kawasan	Kecamatan	Wilayah
LAC – PKL	Melayani skala kabupaten	Benteng	Benteng	Daratan
		Pamatata	Bontomate'ne	Daratan
PLAC – PKLp	Dipromosikan menjadi PKL	Kayuadi	Takabonerate	Kepulauan
		Bonerate	Pasimarannu	Kepulauan
ASC – PPK (Daratan)	Melayani skala kecamatan	Matalalang	Bontoharu	Daratan
		Polebungin	Bontomanai	Daratan
		Pariangan	Bontosikuyu	Daratan
		Batangmata	Bontomatene	Daratan
		Buki	Buki	Daratan
ASC – PPK (Kepulauan)	Melayani skala kecamatan	Benteng Jampea	Pasimasunggu	Kepulauan
		Latokdok	Pasilambena	Kepulauan
ESC – PPL (Daratan)	Melayani antar-desa	Bontosunggu	Bontoharu	Daratan
		Barugaiya	Bontomanai	Daratan
		Appatanah	Bontosikuyu	Daratan
		Lowa	Bontosikuyu	Daratan
		Lantibongan	Bontosikuyu	Daratan
		Onto	Bontomatene	Daratan
ESC – PPL (Kepulauan)	Melayani antar-desa	Jinato	Takabonerate	Kepulauan
		Tambuna	Takabonerate	Kepulauan
		Rajuni	Takabonerate	Kepulauan
		Karumpa	Pasilambena	Kepulauan
		Pulo Madu	Pasilambena	Kepulauan

Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar

Berdasarkan tabel 2.4.1 terlihat bahwa pusat-pusat pertumbuhan di Kabupaten Kepulauan Selayar memiliki persebaran yang cukup berimbang antara wilayah daratan dan kepulauan, meskipun pusat kegiatan dengan fungsi layanan skala lebih besar (PKL) masih terkonsentrasi di wilayah daratan. Hal ini menunjukkan bahwa daratan masih menjadi pusat kegiatan utama kabupaten, terutama dalam aspek pelayanan administratif, ekonomi, dan mobilitas penduduk.

Sementara itu, wilayah kepulauan memiliki peran strategis melalui keberadaan PLAC dan sebagian ASC, yang menunjukkan adanya dorongan pengembangan agar kawasan tersebut dapat berkembang menjadi pusat kegiatan baru di masa mendatang. Keberadaan PPL yang tersebar di dua wilayah juga menunjukkan bahwa struktur pelayanan dasar sudah mulai

terbentuk hingga tingkat antar-desa, meskipun masih memerlukan penguatan infrastruktur pelayanan.

Secara keseluruhan, hierarki pusat pertumbuhan tersebut menggambarkan arah pembangunan ruang yang mendorong pemerataan layanan dan pertumbuhan wilayah, serta penguatan peran kawasan kepulauan sebagai bagian integral dari struktur ruang Kabupaten Kepulauan Selayar.

2.4.2. Potensi Produksi Wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar

2.4.2.1. Penduduk

Sub-wilayah kepulauan Kabupaten Kepulauan Selayar terdiri dari lima kecamatan, yaitu Kecamatan Pasimasunggu, Pasimasunggu Timur, Takabonerate, Pasimarannu, dan Pasilambena. Wilayah-wilayah ini memiliki karakteristik geografis kepulauan yang menyebabkan dinamika pertumbuhan penduduk berbeda dari wilayah daratan.

Untuk memahami kapasitas wilayah sebagai pusat pertumbuhan maupun potensi pengembangan ekonomi, diperlukan gambaran mengenai jumlah penduduk dari waktu ke waktu. Oleh karena itu, data jumlah penduduk tahun 2017–2022 serta proyeksi jumlah penduduk pada tahun 2024 disajikan dalam Tabel 1 berikut. Data tersebut penting untuk menilai tingkat perkembangan wilayah, kebutuhan layanan, serta kelayakan suatu kecamatan sebagai pusat kegiatan atau pusat pertumbuhan dalam struktur ruang Kabupaten Kepulauan Selayar.

Tabel 2.4.2 Jumlah Penduduk Sub-wilayah Kepulauan Kabupaten Selayar

Kecamatan	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Proyeksi 2024
Pasimasunggu	8.392	8.483	8.585	8.702	8.782	8.782	159.832
Pasimasunggu Timur	7.515	7.546	7.577	7.885	7.919	7.919	144.126
Takabonerate	13.643	13.804	13.960	13.541	13.623	13.623	247.939
Pasimarannu	9.281	9.310	9.367	10.603	10.736	10.736	195.395
Pasilambena	7.602	7.700	7.795	8.096	8.202	8.202	149.276

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Selayar, 2023

Berdasarkan Tabel 2.4.2 tersebut, terlihat bahwa Kecamatan Takabonerate memiliki jumlah penduduk terbesar pada tahun 2022, yaitu 13.623 jiwa, dengan proyeksi meningkat pesat menjadi 247.939 jiwa pada tahun 2024. Hal ini menunjukkan bahwa Takabonerate memiliki dinamika penduduk yang tinggi, sejalan dengan perannya sebagai Promotional Local Activity Center (PLAC) yang dipromosikan menjadi Local Activity Center (LAC) di masa mendatang.

Kecamatan Pasimarannu menempati posisi kedua dengan jumlah penduduk 10.736 jiwa pada tahun 2022, dan proyeksi mencapai 195.395 jiwa

pada tahun 2024, menunjukkan potensi yang kuat untuk berkembang sebagai pusat kegiatan kawasan. Sebaliknya, jumlah penduduk terendah terdapat di Kecamatan Pasimasunggu Timur dengan 7.919 jiwa pada tahun 2022 serta proyeksi 144.126 jiwa di tahun 2024. Kondisi ini mengindikasikan bahwa Pasimasunggu Timur belum memiliki kapasitas penduduk yang memadai untuk berperan sebagai pusat pertumbuhan, sehingga tidak ditetapkan sebagai pusat kegiatan dalam RTRW Kabupaten Kepulauan Selayar. Secara keseluruhan, data pada tabel menunjukkan bahwa kecamatan dengan penduduk besar cenderung memiliki peran strategis dalam struktur ruang wilayah, sementara kecamatan dengan jumlah penduduk lebih kecil memiliki keterbatasan dalam perannya sebagai pusat pelayanan atau pusat pertumbuhan.

2.4.2.2. Hasil Produksi

Potensi produksi sub-wilayah kepulauan Kabupaten Kepulauan Selayar sangat dipengaruhi oleh kondisi geografis pulau-pulau kecil yang memiliki karakteristik berbeda satu sama lain. Setiap kecamatan menghasilkan komoditas pertanian yang beragam, baik hortikultura maupun tanaman pangan, yang diproduksi sepanjang Januari hingga Desember.

Untuk memberikan gambaran yang lebih sistematis mengenai sebaran dan jenis komoditas unggulan pada lima kecamatan di wilayah kepulauan—yakni Pasimarannu, Pasilambena, Pasimasunggu, Takabonerate, dan Pasimasunggu Timur, data tersebut disajikan dalam tabel berikut. Tabel ini memudahkan pembaca untuk melihat perbandingan volume produksi setiap komoditas dan potensi ekonomi masing-masing kecamatan.

Komoditas	Pasimarannu	Pasilambena	Pasimasunggu	Takabonerate	Pasimasunggu Timur
Spinach	1.40	22.50	-	3	-
Chili	18	-	-	-	-
Cayenne pepper	12	12	29	30	-
Long beans	9.60	31.50	24	52	-
Water spinach	9	-	-	6	-
Cucumber	0.60	28	24	42	-
Mustard greens	40.50	-	7	-	-
Eggplant	4.30	104	8	12	-
Tomato	-	73	8	45	-
Guava	3	3	5	-	25
Jackfruit	140	-	18	-	50
Pineapple	-	-	4	-	-
Papaya	872	81	179	-	20
Banana	2,300	4,770	520	-	216
Soursop	80	2	3	-	2

Komoditas	Pasima-rannu	Pasilam-bena	Pasima-sunggu	Takabo-nerate	Pasima-sunggu Timur
Breadfruit	56	47	47	-	110
Mango	212	357	420	-	-
Ginger	-	24	-	120	-
Galangal	30	32	240	30	-
Turmeric	50	135	60	-	-
Lesser galangal	20	145	-	20	-
Lemongrass	-	420	30	30	-
Total	3,826.80	6,112	1,655	360	1,866

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Selayar, 2023

2.4.3. Sistem Transportasi Laut Kabupaten Kepulauan Selayar

Sistem transportasi laut di Kabupaten Kepulauan Selayar merupakan moda transportasi utama yang menghubungkan wilayah daratan dengan pulau-pulau kecil di sekitarnya. Kondisi geografis Selayar yang terdiri dari gugusan pulau menyebabkan ketergantungan yang sangat tinggi terhadap transportasi laut, baik untuk mobilitas penduduk maupun distribusi barang dan komoditas.

Transportasi laut di wilayah ini dilayani oleh berbagai jenis kapal, seperti kapal perintis, kapal Pelra (perahu rakyat), kapal tol laut, serta kapal ASDP, yang masing-masing memiliki peranan berbeda dalam mendukung konektivitas wilayah. Kapal perintis dan kapal tol laut berfungsi melayani rute-rute tetap antarpulau, sedangkan kapal Pelra banyak digunakan oleh masyarakat sebagai moda yang fleksibel untuk menjangkau pulau-pulau kecil yang tidak terlayani secara reguler.

Sebagian pelabuhan utama seperti Pelabuhan Benteng, Pamatata, Bonerate, dan Kayuadi telah dilengkapi fasilitas yang memadai, sehingga mampu melayani kapal berukuran lebih besar serta aktivitas bongkar muat barang dan penumpang. Namun, beberapa pelabuhan lain masih memiliki fasilitas terbatas, bahkan belum tersedia secara fisik. Di beberapa pulau, dermaga yang digunakan merupakan hasil swadaya masyarakat dan hanya berupa dermaga kayu sederhana, sehingga kurang layak dan tidak dapat diakses oleh kapal saat kondisi laut surut.

Kapal Pelra berperan penting dalam distribusi barang ke pulau-pulau kecil seperti Jampea, Bonerate, Jinato, Kayuadi, dan Kalaotoa, terutama untuk mengangkut kebutuhan pokok dan hasil produksi masyarakat. Namun, pelayanan kapal Pelra masih terkendala oleh faktor teknis seperti kedalaman perairan, kondisi dermaga yang tidak memadai, serta cuaca. Dari sisi pergerakan kapal, pelabuhan dengan aktivitas tertinggi adalah Pelabuhan Jampea dan Pelabuhan Bonerate, keduanya merupakan pusat kegiatan ekonomi masyarakat di wilayah kepulauan. Kedua pelabuhan ini menjadi titik utama keluar-masuknya

barang dan mobilitas penduduk yang bepergian ke wilayah daratan maupun antarpulau. Secara keseluruhan, sistem transportasi laut Kabupaten Kepulauan Selayar memiliki peran vital dalam mendukung pembangunan ekonomi dan aksesibilitas wilayah. Namun, tantangan berupa keterbatasan infrastruktur pelabuhan, ketidakpastian layanan kapal, serta kondisi geografis pulau masih menjadi hambatan dalam optimalisasi pelayanan transportasi laut.

Untuk mendukung konektivitas wilayah kepulauan, Kabupaten Kepulauan Selayar memerlukan sistem pelabuhan yang mampu melayani pergerakan penumpang maupun distribusi barang. Setiap pelabuhan yang ada memiliki hirarki yang berbeda sesuai fungsi pelayanan dan kapasitasnya. Dalam dokumen perencanaan, pelabuhan diklasifikasikan ke dalam tiga kategori utama, yaitu Pelabuhan Pengumpul (Collecting Ports), Pelabuhan Pengumpan (Feeder Ports), serta Pelabuhan Pengumpan dalam Rencana Pengembangan (Feeder Port Development Plan).

Masing-masing pelabuhan memiliki kondisi eksisting yang beragam, mulai dari yang sudah dilengkapi fasilitas lengkap, hanya memiliki dermaga sederhana, hingga pelabuhan yang belum ada secara fisik. Untuk memberikan gambaran lebih jelas mengenai sebaran dan kondisi pelabuhan tersebut, berikut disajikan Tabel 2.4.3 yang memuat hirarki dan kondisi pelabuhan eksisting di Kabupaten Kepulauan Selayar.

Tabel 2.4.3 Kondisi dan Hirarki Pelabuhan di Kabupaten Kepulauan Selayar

Hirarki Pelabuhan	Nama Pelabuhan	Kondisi Eksisting
Collecting Ports (Pelabuhan Pengumpul)	Pelabuhan Benteng	Fasilitas lengkap
	Pelabuhan Pamatata	Fasilitas lengkap
Feeder Ports (Pelabuhan Pengumpan)	Pelabuhan Bonerate	Fasilitas lengkap
	Pelabuhan Kayuadi	Fasilitas lengkap
	Pelabuhan Pulau Jinato	Fasilitas lengkap
	Pelabuhan Bone Lohe	Belum ada (not yet existing)
	Pelabuhan Batangmata	Belum ada (not yet existing)
	Pelabuhan Appatana	Hanya memiliki dermaga
	Pelabuhan Padang	Hanya memiliki dermaga/pier
Feeder Port Development Plan	Pelabuhan Kalaotoa	Fasilitas lengkap
	Pelabuhan Pattumbukang	Fasilitas lengkap
	Pelabuhan Tambolongan	Belum ada
	Pelabuhan Hangkoang	Belum ada
	Pelabuhan Benteng Jampea	Fasilitas lengkap
	Pelabuhan Kawau	Belum ada

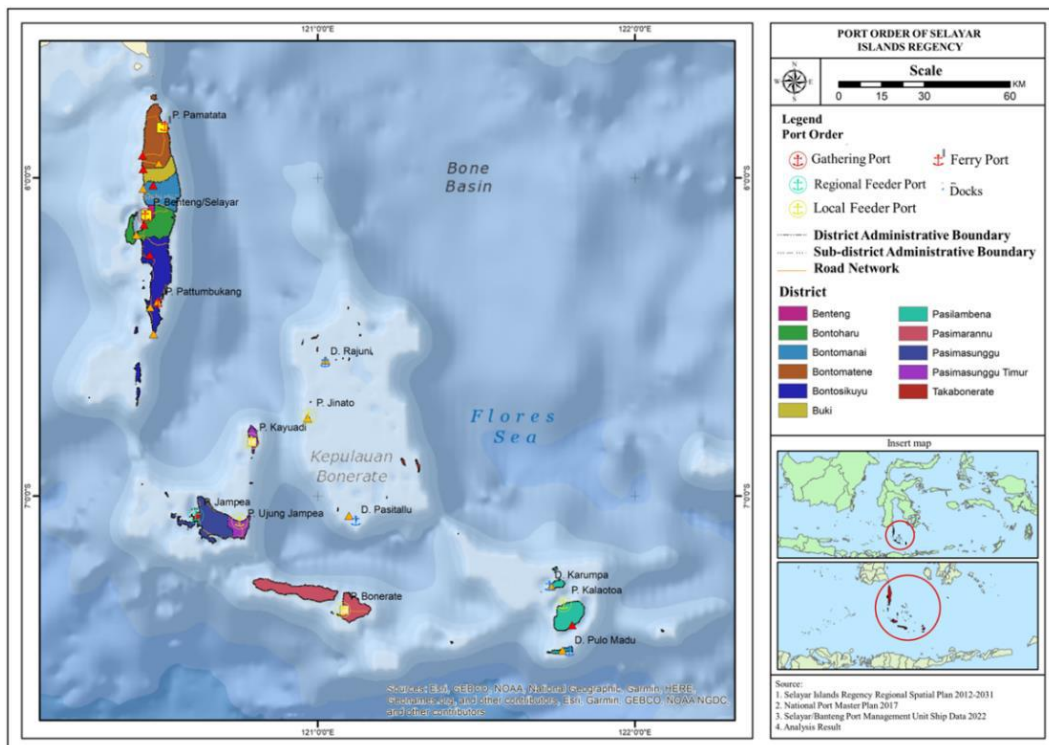
	Pelabuhan Pulo Madu	Belum memiliki fasilitas pelabuhan; masih tahap perencanaan A2 (RIPN)
--	---------------------	---

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Selayar, 2023

Selain pengaturan yang tercantum dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Kepulauan Selayar, pengaturan pelabuhan di wilayah ini juga diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN). Berdasarkan dokumen RIPN tersebut, Kabupaten Kepulauan Selayar memiliki beberapa pelabuhan laut eksisting yang digunakan untuk transportasi laut, yaitu:

1. Pelabuhan Selayar/Benteng/Rauf Rahaman (PP)
2. Pelabuhan Jamepa (PR)
3. Pelabuhan Pulau Bonerate (PL)
4. Pelabuhan Kalaotoa (PL)
5. Pelabuhan Kayuadi (PL)
6. Pelabuhan Pulau Jinato (PL)
7. Pelabuhan Ujung Jamepa (PL)
8. Pelabuhan Pamatata (PL)

Urutan pelabuhan di Kabupaten Kepulauan Selayar dapat dilihat pada Gambar 2.4.2.



Gambar 2.4.2 Distribusi Pusat Kegiatan Kabupaten Kepulauan Selayar

2.4.3.1. Saluran Pengiriman (Shipping Channel)

Mengacu pada Peraturan Daerah Kabupaten Kepulauan Selayar Nomor 5 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Tahun 2012–2032, Pasal 3 menetapkan klasifikasi alur pelayaran guna menjamin keselamatan dan ketertiban navigasi di wilayah tersebut. Klasifikasi alur ini terbagi menjadi:

1. Alur Pelayaran Lokal: Merupakan jalur navigasi yang memfasilitasi konektivitas internal antar-pelabuhan (baik pengumpul maupun pengumpan) yang secara eksklusif berada dalam lingkup administrasi Kabupaten Kepulauan Selayar.
2. Alur Pelayaran Regional: Merupakan jalur navigasi yang mengintegrasikan pelabuhan pengumpul dan pengumpan di Kabupaten Kepulauan Selayar dengan jaringan pelabuhan pengumpan lain dalam cakupan wilayah Provinsi Sulawesi Selatan.
3. Alur Pelayaran Nasional: Merupakan jalur navigasi strategis yang menghubungkan simpul pelabuhan pengumpul di Kabupaten Kepulauan Selayar dengan jaringan pelabuhan pengumpul lainnya pada skala nasional.

Alur pelayaran yang ada di Kabupaten Kepulauan Selayar dilayani oleh berbagai jenis kapal dengan rute dan frekuensi yang berbeda. Jenis-jenis angkutan laut yang beroperasi di sekitar perairan Kabupaten Selayar meliputi:

1. Kapal Feri, Tol Laut, Kargo, dan Kapal Swasta

Terdapat beberapa kapal yang melayani transportasi laut di Kabupaten Kepulauan Selayar dengan rute yang berbeda-beda, antara lain:

- a. KM Khandaga Nusantara 4, dikelola oleh PT Djakarta Lloyd (Persero)
Rute: Makassar (Soekarno Hatta) – Ereke – Raha – Sikeli – Selayar (Benteng) – Makassar;
- b. KM Maloli, dikelola oleh PT Sinar Saritama Mandiri
Rute: Reo – Bonerate – Labuan Bajo – Selayar – Maumere – Marapokot;
- c. KM Sabuk Nusantara 85; Dikelola oleh PT Pelni
Rute: Makassar – Benteng – Selayar – Jinato – Kayuadi – Jampea – Bonerate – Kalaotoa – Maumere – kembali ke Kalaotoa – Bonerate – Jampea – Kayuadi – Jinato – Benteng – Makassar;
- d. KM Belt Nusantara 84, dikelola oleh PT Sinar Saritama Mandiri
Rute: Makassar – Selayar – Jampea – Makassar – Maccini Baji – Dewakang Lompo – Kalukalukuang–Pulau Pammantawang – Kalukalukuang Port – Dewakang Lompo – Maccini Baji – Makassar;
- e. KM Sabuk Nusantara 27, dikelola oleh PT Sinar Saritama Mandiri
Rute: Makassar – Selayar – Reo – Bima – Calabai – Badas – Sailus;

- f. KM Bunga Batari, dikelola oleh PT Inal Abadi
Rute: Melayani pulau-pulau di wilayah Kepulauan Selayar
- g. KM Dharma Kartika III, rute: Makassar (Soekarno Hatta) – Selayar (Benteng)

Berikut adalah data kunjungan kapal penumpang dan kapal barang (kapal swasta, kapal perintis, serta kapal Tol Laut) yang tercatat pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Benteng/Selayar).

Tabel 2.4.4 Kunjungan Kapal Perintis, Tol Laut, dan Kargo di Pelabuhan Benteng/Selayar

Instrumen	2018	2019	2020	2021
Jumlah Kunjungan Kapal (Ship/Call)	1.401	1.266	1.273	27.624
Jumlah PNBP (Rp)	–	–	–	–
Jumlah Penumpang (Orang)				
• Naik	2.444	1.803	3.321	35.049
• Turun	3.307	5.150	4.171	38.419
Jumlah Muatan (Ton/M ³)				
• Bongkar	47.944	2.258	31.664	34.007
• Muat	17.551	11.616	3.796	29.397
Peti Kemas (BOX)				
• Bongkar	–	70	10	85
• Muat	–	–	–	56
Jenis Komoditas yang Diangkut	Kopra, Jambu Mete	Kopra, Jambu Mete, Cengkeh, Ikan Hidup, Semen	Kopra, Kelapa, Arang, Kayu	Mete, Cengkeh, Kelapa, Arang, Ikan Hidup, Semen

Sumber: Kantor UPP Selayar/Benteng, 2023.

Kapal Feri merupakan moda transportasi yang paling sering digunakan oleh masyarakat yang tinggal di wilayah kepulauan. Salah satu alasan utamanya adalah karena kapal perintis ini terhubung langsung dengan Kawasan Perkotaan Benteng. Selama periode 2018–2021, jumlah total penumpang kapal perintis mencapai 46.569 orang. Jika dirata-ratakan, jumlah penumpang per tahun mencapai 3.298 orang. Tiga wilayah dengan jumlah asal dan tujuan penumpang terbesar adalah: Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Jampea, dan Pelabuhan Bonerate. Untuk jumlah muatan yang dibongkar di Pelabuhan Benteng/Selayar pada periode 2018–2021, total muatan mencapai 115.874 ton/m³ selama 4 tahun. Artinya, rata-rata muatan per tahun

mencapai 28.969 ton/m³. Komoditas yang diangkut tercantum dalam Tabel 3.

2. Kapal Ferry ASDP Indonesia

Kapal Ferry ASDP Indonesia memiliki beberapa rute pelayanan yang bersifat dinamis dan bergantung pada kondisi tertentu seperti musim dan arus laut. Kapal-kapal ini melayani angkutan kendaraan dan penumpang dengan tarif yang disesuaikan dengan jenis kendaraan dan rute perjalanan.

Kapal-kapal Ferry ASDP berbasis di Pelabuhan Pamatata dan Pelabuhan Patumbukang, dengan beberapa kapal dan rute sebagai berikut:

1. KMP. Takabonerate

Rute: Bira – Patumbukang – Kayuadi – Jampea – Bonerate – Kalaotoa – Bonerate – Jampea – Kayuadi – Patumbukang – Bira

Frekuensi layanan: 2 kali/bulan

2. KMP. Sangke Palangga

Rute: Bira – Jampea – Labuan Bajo – Marapokot

3. KMP. Bontoharu

Rute: Pamatata – Bira

Frekuensi layanan: 1–2 kali/hari

4. KMP. Kormomolin

Rute: Pamatata – Bira

Frekuensi layanan: 1–2 kali/hari

5. KMP. Balibo

Rute: Pamatata – Bira

Frekuensi layanan: 1–2 kali/hari

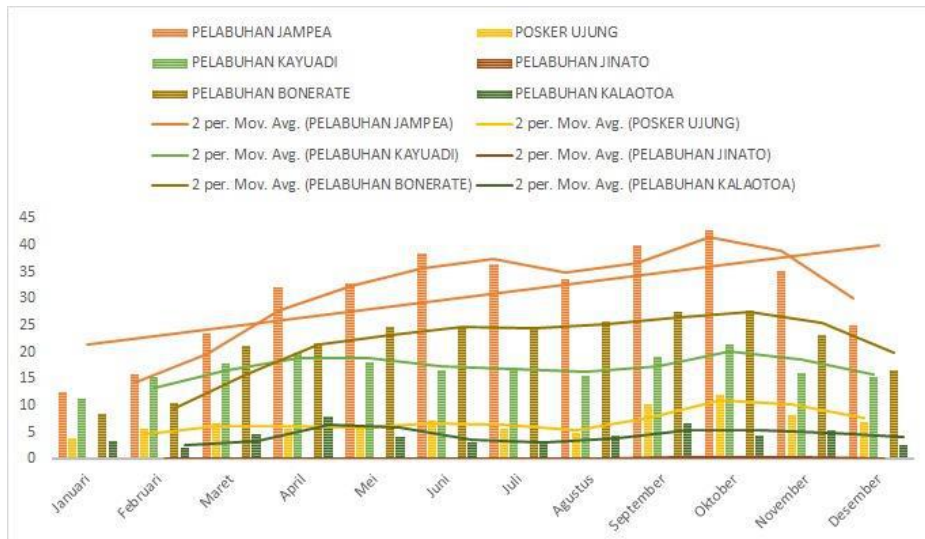
3. Kapal Layar Motor Tradisional (Pelra)

Kapal pelayaran tradisional memiliki peran yang sangat besar dalam mendukung sistem ekonomi di pulau-pulau kecil Kabupaten Kepulauan Selayar. Kapal rakyat atau Pelra merupakan tulang punggung utama terutama dalam pergerakan barang ke dan dari pulau-pulau kecil. Pada tahun 2022, jumlah kapal Pelra yang tercatat masuk ke wilayah Pelabuhan Benteng/Selayar mencapai 105 kapal, dengan variasi ukuran dari GT 6 hingga GT 355. Kapal-kapal ini melayani berbagai rute dengan asal dan tujuan layanan yang berbeda. Data berikut menggambarkan asal dan tujuan layanan kapal Pelra tahun 2022 yang tercatat di Kantor UPP Benteng/Selayar (Anda dapat memasukkan tabelnya setelah narasi ini).

Tabel 2.4.5 Asal Tujuan Kapal Pelra 2022 – Kabupaten Kepulauan Selayar

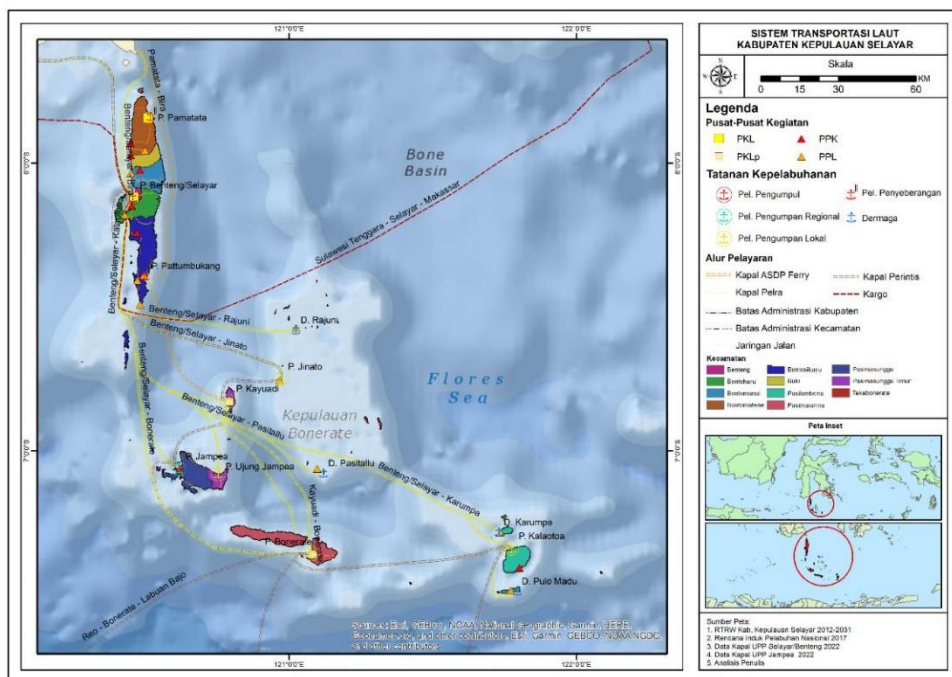
Tujuan	n	%
Luar Selayar	508	48,9%
Bonerate	156	15,0%
Benteng/Selayar	8	0,8%
Jampea	237	22,8%
Kalaotoa	50	4,8%
Karumpa	24	2,3%
Kayuadi	38	3,7%
Pasitallu	2	0,2%
Rajuni	15	1,4%
Total	1038	100%
Asal	n	%
Luar Selayar	507	48,9%
Benteng/Selayar	4	0,4%
Bonerate	163	15,7%
Jampea	241	23,3%
Kalaotoa	44	4,2%
Karumpa	24	2,3%
Kayuadi	30	2,9%
Pasitallu	7	0,7%
Rajuni	16	1,5%
Total	1036	100%

Data yang tercatat di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Benteng/Selayar menunjukkan bahwa kapal Pelra memiliki tujuan yang sangat beragam, baik antar-pulau di dalam wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar maupun ke daerah di luar Selayar. Wilayah luar Selayar yang menjadi tujuan dan asal kapal Pelra antara lain Bulukumba, Makassar, Sulawesi Tenggara, Nusa Tenggara Timur, dan Ambon. Hal ini menunjukkan bahwa kapal Pelra bukan hanya berfungsi sebagai moda transportasi lokal, tetapi juga sebagai penghubung perdagangan antarwilayah. Hal yang sama juga terlihat pada data asal kapal. Banyak kapal Pelra yang berasal dari luar Selayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan di wilayah kepulauan, yang menunjukkan tingginya intensitas interaksi ekonomi antara Selayar dan daerah-daerah lain di Indonesia Timur. Berikut ini merupakan tren jumlah kapal Pelra yang tercatat di berbagai pelabuhan pada sub-wilayah kepulauan Kabupaten Kepulauan Selayar.



Gambar 2.4.3 Tren Jumlah Kapal Pelra yang Tercatat di Setiap Pelabuhan pada Sub-Wilayah Kepulauan
(Sumber: Hasil Analisis, 2023)

Dari data tersebut dapat dilihat bahwa rata-rata jumlah perjalanan kapal Pelra tertinggi tercatat di Pelabuhan Jampea, diikuti oleh Pelabuhan Bonerate. Sementara itu, Pelabuhan Jinato merupakan pelabuhan dengan jumlah kunjungan kapal Pelra paling sedikit. Berdasarkan data yang tercatat di Pelabuhan Jampea, Pelabuhan Ujung Jampea, Pelabuhan Jinato, Pelabuhan Bonerate, Pelabuhan Kayuadi, dan Pelabuhan Kalaotoa, hanya Pelabuhan Jampea dan Pelabuhan Bonerate yang memiliki data bongkar muat barang menggunakan kapal Pelra dalam 5 tahun terakhir. Dari catatan tersebut, Pelabuhan Jampea merupakan pelabuhan dengan jumlah barang bongkar muat terbanyak ke pulau-pulau kecil di Kabupaten Kepulauan Selayar dengan rata-rata 365 ton per bulan pada tahun 2022. Hal serupa juga terjadi pada data penumpang naik dan turun menggunakan kapal Pelra selama 5 tahun terakhir, di mana Pelabuhan Jampea menjadi pelabuhan dengan jumlah penumpang tertinggi. Jika dirata-ratakan pada tahun 2022, jumlah total penumpang yang naik dan turun mencapai 158 penumpang per bulan (Sumber: Kantor UPP Jampea, 2023).



Gambar 2.4.4 Tren jumlah kapal pelra yang tercatat di setiap pelabuhan di wilayah kepulauan. *Source: Analysis Results, 2023*

2.4.4. Pusat Aktivitas dan Potensi Produksi Wilayah Kepulauan Terhadap Kebutuhan Layanan Transportasi Laut

Produksi komoditas di wilayah kepulauan Kabupaten Kepulauan Selayar harus diimbangi dengan sistem distribusi yang efektif, terutama karena karakteristik wilayah yang terdiri dari pulau-pulau kecil. Distribusi barang di wilayah ini sepenuhnya bergantung pada layanan transportasi laut, baik melalui kapal rakyat (Pelra), kapal penyeberangan (ferry), maupun kapal perintis. Untuk memahami hubungan antara potensi produksi, jumlah penduduk, dan jumlah kunjungan kapal, disusun Tabel 2.4.6 dan Tabel 2.4.7 yang menggambarkan pola produksi berdasarkan komoditas serta jumlah penduduk.

Tabel 2.4.6 Capaian Produksi Seluruh Komoditas di Sub-Wilayah Kepulauan

Tahun	Komoditas	Produksi (ton)	Total
2017	Perikanan	11.062,7	58.001,1
	Sayur-sayuran	12,9	
	Buah-buahan	1.070,63	
	Perkebunan	5.063,8	
	Padi & Jagung	40.791,11	

2018	Perikanan	11.475,4	64.553,7
	Sayur-sayuran	37,6	
	Buah-buahan	4.414,6	
	Perkebunan	5.012,72	
2019	Padi & Jagung	43.613,4	67.960,5
	Perikanan	16.136,6	
	Sayur-sayuran	34,8	
	Buah-buahan	8.358	
	Perkebunan	4.415	
2020	Padi & Jagung	39.016,056	57.124,3
	Perikanan	10.697,4	
	Sayur-sayuran	38,4	
	Buah-buahan	11.504	
	Perkebunan	4.990,7	
2021	Padi & Jagung	29.893,82	63.363,9
	Perikanan	11.269,1	
	Sayur-sayuran	35,7	
	Buah-buahan	10.367,5	
	Perkebunan	5.615,97	
2022	Padi & Jagung	36.075,6	74.860,5
	Perikanan	12.121,98	
	Sayur-sayuran	48,16	
	Buah-buahan	12.417,06	
	Perkebunan	5.566,45	
	Padi & Jagung	44.706,8	

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023

Tabel 2.4.7 Data Perhitungan Capaian Produksi untuk Analisis Regresi Linear

Tahun	X1 (Penduduk)	X2 (Kunjungan Kapal)	Y (Produksi)
2017	46.433	1.849	58.001,14
2018	46.843	1.771	64.553,72
2019	48.710	1.857	67.960,46
2020	48.827	2.005	57.124,32
2021	49.289	2.106	63.363,87
2022	49.262	3.313	74.860,45
	289.364	12.901	385.863,96

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023

Untuk mengetahui potensi maksimal produksi barang yang dapat didistribusikan berdasarkan jumlah penduduk dan jumlah kunjungan kapal, digunakan model regresi linear sederhana:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n \quad (2)$$

Dengan keterangan:

Y = Potensi Produksi Barang Maksimal (ton/tahun)

a = Konstanta

b = Koefisien regresi

X1 = Total penduduk

X2 = Jumlah Kunjungan Kapal

Perhitungan regresi linear sederhana dan dioptimasi melalui pendekatan *upper envelope* dilakukan untuk memperoleh nilai konstanta (a) dan koefisien regresi (b). Proses perhitungan menggunakan data produksi, jumlah penduduk dan jumlah kunjungan kapal. Nilai konstanta diperoleh sebesar $a = 31.830$, koefisien regresi sebesar $b_1 = 0,32$ dan $b_2 = 7,934$.

$$Y = 37.935,06 + (0,32 \times 49.289) + (7,934 \times 3.313)$$

$$Y = 37.935,06 + 15.772,48 + 26.285,34$$

$$Y = 79.992,88$$

Wilayah Kepulauan memiliki potensi produksi maksimal yang diestimasikan mencapai 79.992,88 ton/tahun. Mengingat produksi yang tersedia saat ini tercatat sebesar 74.860,45 ton/tahun, sehingga terdapat gap produksi sebesar 5.132,43 ton, disparitas ini mengindikasikan bahwa potensi produksi di Sub Wilayah Kepulauan Selayar masih belum teroptimalkan.

Dalam kerangka teoretisnya, Christaller memperkenalkan dua variabel fundamental, yakni jangkauan (*range*) dan ambang populasi (*threshold population*). Konsep ini didukung dengan hasil perhitungan diatas yang menunjukkan koefisien regresi jumlah penduduk ($b_1 = 0,320$), ini menjelaskan bahwa jumlah penduduk berpengaruh positif terhadap potensi produksi sehingga suatu pusat pelayanan hanya dapat berfungsi secara optimal apabila didukung oleh jumlah penduduk minimum yang cukup untuk menopang aktivitas produksi, distribusi, dan konsumsi barang.

Selain faktor populasi dan intensitas kunjungan kapal, faktor spasial juga menjadi salah satu aspek yang menahan realisasi produksi agar tidak mencapai batas maksimalnya. Jarak geografis pulau-pulau terhadap pusat kota sebagai pusat pelayanan dan distribusi membatasi jangkauan distribusi barang. Pusat kota hanya mampu melayani wilayah hingga batas jangkauan tertentu. Pulau-pulau yang berada di luar jangkauan efektif tersebut cenderung mengalami penurunan intensitas interaksi ekonomi, yang tercermin dari keterbatasan frekuensi kunjungan kapal dan tingginya biaya transportasi laut.

Total jumlah pulau di Kabupaten Kepulauan Selayar adalah 130 pulau dengan 34 pulau yang berpenghuni dan 96 pulau tidak berpenghuni. Banyak pulau tidak berpenghuni disebabkan karena selain ukurannya yang sangat kecil berupa daratan pasir atau terumbu karang juga disebabkan karena statusnya sebagai Kawasan konservasi yang dilindungi dan tidak diperbolehkan untuk pemukiman permanen demi menjaga ekosistem laut, selain itu aksesibilitas dengan Jarak yang sangat jauh dari pusat ekonomi. Pulau Pasi gusung di Kecamatan Bontoharu adalah pulau berpenghuni dengan jarak terdekat ke Kota Benteng, sedangkan pulau Kalaotoa dan pulau Karumpa di Kecamatan Pasilambena adalah pulau berpenghuni dengan jarak terjauh ke kota Benteng. Pulau kakabia di Kecamatan Pasilambena berbatasan dengan Kabupaten Buton Selatan adalah pulau tidak berpenghuni sekaligus pulau dengan jarak terjauh ke kota Benteng. Pulau-pulau berpenghuni tersebut dapat dijangkau dengan moda transportasi laut seperti kapal Feri, kapal perintis dan kapal pelayaran rakyat. Jarak geografis antara pulau-pulau berpenghuni dan Kota Benteng sebagai pusat pemerintahan, ekonomi, dan layanan publik memiliki pengaruh signifikan terhadap tingkat dan arah pengembangan wilayah di Kabupaten Kepulauan Selayar. Kota Benteng berfungsi sebagai simpul utama distribusi barang, jasa, administrasi pemerintahan, pendidikan, kesehatan, serta pergerakan manusia. Semakin dekat suatu pulau berpenghuni dengan Kota Benteng, semakin tinggi intensitas interaksi sosial-ekonomi yang terjadi, sehingga peluang pengembangan wilayah cenderung lebih besar dan merata.

Pulau-pulau berpenghuni yang berjarak relatif dekat umumnya memiliki tingkat aksesibilitas yang lebih baik terhadap layanan dasar dan infrastruktur pendukung. Kondisi ini mendorong pertumbuhan kegiatan ekonomi lokal, khususnya perdagangan, perikanan tangkap, dan jasa transportasi laut. Kedekatan jarak juga memungkinkan biaya logistik dan waktu tempuh yang lebih rendah, sehingga distribusi barang kebutuhan pokok, BBM, serta mobilitas penduduk dapat berlangsung lebih efisien. Akibatnya, pulau-pulau tersebut cenderung berkembang lebih cepat dan memiliki tingkat kesejahteraan masyarakat yang relatif lebih baik. Sebaliknya, pulau-pulau berpenghuni yang berjarak jauh dari Kota Benteng, terutama yang berada di kawasan selatan dan timur Kabupaten Kepulauan Selayar, menghadapi tantangan pengembangan wilayah yang lebih kompleks. Jarak yang jauh meningkatkan biaya transportasi, memperpanjang waktu tempuh, serta memperbesar ketergantungan pada cuaca dan kondisi laut. Hal ini berdampak pada terbatasnya akses terhadap pelayanan publik, rendahnya frekuensi angkutan laut, serta tingginya harga barang dan jasa. Kondisi tersebut berpotensi memperlebar kesenjangan pembangunan antarwilayah pulau.

Dalam pengembangan wilayah kepulauan, jarak bukan hanya persoalan spasial, tetapi juga faktor struktural yang memengaruhi efektivitas kebijakan

pembangunan. Pulau-pulau yang berjarak jauh memerlukan intervensi kebijakan khusus, seperti penyediaan angkutan laut perintis, subsidi transportasi, penguatan pelabuhan pengumpan, serta pengembangan pusat pertumbuhan baru di luar Kota Benteng. Jarak memengaruhi tingkat aksesibilitas, sementara aksesibilitas menentukan kecepatan dan kualitas pembangunan wilayah. Oleh karena itu, strategi pengembangan Kabupaten Kepulauan Selayar perlu mengintegrasikan analisis jarak dan konektivitas laut sebagai dasar perencanaan, untuk memastikan pemerataan pembangunan antar pulau dan mengurangi kesenjangan wilayah dalam kerangka pembangunan berkelanjutan.

Pengembangan pusat-pusat kegiatan di sub wilayah kepulauan sangat bergantung pada sistem transportasi laut yang memadai sebagai simpul konektivitas utama. Dalam konteks kepulauan, transportasi laut tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai penentu utama kelancaran arus distribusi barang dari wilayah produksi menuju pusat pelayanan dan pasar. Kapal Pelayaran Rakyat (Pelra) berfungsi sebagai tulang punggung angkutan barang. Moda ini menjamin distribusi logistik ke pulau-pulau terpencil yang teridentifikasi, seperti Jampea, Bonerate, Jinato, Kayuadi, Kalaotoa, Rajuni, Karumpa, dan Pulo Madu. Meskipun Pelra lebih cocok digunakan untuk mengangkut kargo, sebagian besar masyarakat menunjukkan preferensi untuk menggunakan kapal perintis atau feri ASDP yang menyediakan layanan minimal dua kali dalam sebulan. Hanya komunitas di beberapa pulau (misalnya Jampea) yang masih memilih Pelra sebagai opsi angkutan penumpang antar-pulau.

Gap produksi sebesar 5.132,43 ton/tahun dapat dipandang sebagai potensi yang dapat ditutup melalui kebijakan peningkatan sistem transportasi laut. Dengan demikian, diketahui bahwa jarak, populasi, dan konektivitas transportasi laut merupakan faktor penentu utama dalam membentuk pola hubungan pusat Kota Selayar dengan pulau-pulau kecil di sekitarnya. Optimalisasi potensi produksi wilayah Kepulauan Selayar dan penguatan peran pusat kota sebagai *central place* sangat bergantung pada peningkatan sistem transportasi laut yang mampu memperluas jangkauan pelayanan, menurunkan hambatan jarak, serta mengintegrasikan pulau-pulau dengan populasi kecil ke dalam sistem distribusi wilayah secara berkelanjutan.

2.5. Kesimpulan

Kabupaten Kepulauan Selayar memiliki hierarki pusat-pusat kegiatan yang terdiri atas Pusat Kegiatan Lokal (PKL) yaitu Kecamatan Benteng, Pusat Kegiatan Lokal Promosional (PKLp) yaitu Kecamatan Pasimarannu, Pusat Pelayanan Kawasan (PPK) yaitu Kecamatan Pasimasunggu, dan Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) yaitu Kecamatan Bontomanai. Kabupaten ini terbagi atas dua subwilayah, yaitu wilayah daratan dan wilayah kepulauan. Pusat pertumbuhan wilayah daratan berada di Kecamatan Benteng sedangkan untuk

wilayah kepulauan berada di Kecamatan Pasimasunggu. Dalam mendukung penyelenggaraan kepelabuhanan, Kabupaten Kepulauan Selayar memiliki dua pembagian wilayah kerja pelabuhan, yaitu Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kelas III Benteng beserta wilayah kerjanya, serta UPP Kelas III Jampea beserta wilayah kerjanya.

Sebagian besar pusat pertumbuhan atau pusat kegiatan-terutama yang berada pada sub-wilayah kepulauan-dilayani oleh berbagai jenis angkutan laut, seperti kapal perintis, tol laut, kapal ferry ASDP, serta kapal pelayaran rakyat (Pelra). Kapal Pelra menjadi tulang punggung transportasi barang menuju pulau-pulau seperti Jampea, Bonerate, Jinato, Kayuadi, Kalaotoa, Rajuni, Karumpa, dan Pulo Madu. Sementara untuk penumpang yang tinggal di daerah kepulauan, lebih memilih menggunakan kapal perintis karena terhubung langsung dengan perkotaan Benteng sebagai pusat pertumbuhan.

Meskipun pulau-pulau besar di sub-wilayah kepulauan telah terjangkau oleh layanan pelayaran rakyat, masih banyak pulau kecil yang sulit dijangkau kapal Pelra, sehingga potensi produksi di Sub-wilayah Kepulauan belum dapat mencapai tingkat produksi maksimal. Hambatan tersebut dipengaruhi oleh kondisi jarak, skala populasi, dan tingkat konektivitas transportasi laut, yang tercermin pada rendahnya jumlah kunjungan kapal ke pulau-pulau kecil akibat keterbatasan dan belum memadainya fasilitas pelabuhan.

2.6. Daftar Pustaka

- Akademisi Universitas Pattimura (Ed.). (2017). *Marketing by Kotler*. Pattimura University Press.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Selayar. (2023). *Kabupaten Kepulauan Selayar dalam Angka 2023*. Diakses 10 September 2023 dari <https://selayarkab.bps.go.id/publication/2023/02/28/603f200e3e5021947b9994ed/kabupaten-kepulauan-selayar-dalam-angka-2023.html>
- Benteng/Selayar Port Service Unit Office. (2023). *Pelra ship data entering the Benteng/Selayar Port area 2018–2023 and Profile of Base Ports and Stopover Ports of Pioneer Ship Sea Transportation in 2020*.
- Bungin, Burhan. 2011. *Penelitian Kualitatif Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*. Edisi Kedua. Jakarta: Pranada Media Group.
- Christaller, W. 1933. *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena: Fischer.
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. 2018. *Qualitative Inquiry & Research Design: Choosing Among Five Approaches*. (4th ed). California: Sage Publications
- David, Fred R, 2011. *Strategic Management*, Buku 1. Edisi 12 Jakarta.
- Dinia, A. & Habibah, S. Maizul. 2021. *Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Pelabuhan Khusus PT Semen Indonesia Bagi Kehidupan Nelayan Pesisir Pantai Tuban*. *Socia: Jurnal Ilmu-ilmu Sosial*. Vol. 18, No. 2.

- Fithra, H., Sirojuzilam, Saleh, S.M. & Erlina. 2017. Effect of Freight Transportation for Regional Development in the North Zone of Aceh. Emerald Reach Proceedings Series. Vol. 1. pp. 35–42.
- Fofid, W. Thobias, Anggoro, S. & Handoko, W. 2019. The Development Strategy of Jayapura Port with SWOT Analysis towards Isolated, Outermost, Lagging, and Border areas of Indonesia (T3P). *Journal of Maritime Studies and National Integration*, 3 (1), 22-29.
- Fratila, A. Gavril, I. Andrada, Nita, S. Cristian & Hrebenciuc, A. 2021. The Importance of Maritime Transport for Economic Growth in the European Union: A Panel Data Analysis. *Sustainability*, 13, 7961.
- Fitriani, R., & Imtiyaz, N. (2022). The effect of sea transportation in encouraging economic growth in South Sulawesi. *SENSITE: Marine Science and Technology Seminar*, 1–5.
- Ghozali, Imam. 2015. *Structural Equation Modeling: Teori, Konsep dan Aplikasi dengan Program Lisrel 9.10*, Edisi 4. Semarang: Badan Penerbit UNDIP.
- Hair, J.F. Jr., Black, W.C., Babin, B.J., and Anderson, R.E. 2019. *Multivariate Data Analysis, Seventh Edition*, New Jersey: Pearson Prentice Hall.
- Indera, E., Palit, A. R. R., Raharjo, T. E., & Purwasih, H. D. (2023). Marine transportation services on the island of Belakang Padang, Batam City, as a supporter of regional tourism within the framework of good governance. *Sigma Teknika*, 6(1), 202–213. <https://doi.org/10.33373/sigmateknika.v6i1.5118>
- Jampea Port Service Unit Office. (2023). Pelra ship data entering the Jamepa Port working area 2018–2023.
- Jinca, M. Yamin, Siahaan, L. Denny & Sihaloho, A. 2013. *Pembangunan Transportasi Kepulauan di Indonesia*. Cetakan 1. Surabaya: Brilian Internasional.
- Kamaluddin, R. 2003. *Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Kasnawi, T. 2010. *Collected Lectures Social Justice and Transportation*.
- KemenPUPR. 2017. *Pelatihan Teknis Jabatan Dasar I Pengembangan Infrastruktur Wilayah. Modul 2 Pengendalian Pengembangan Wilayah*.
- King, L.J. 1985. *Central Place Theory*. Reprint. Edited by Grant Ian Thrall. WVU Research Repository, 2020.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
- Lösch, A. 1940. *Die Raumliche Ordnung der Wirtschaft*. Jena Fischer. Translated by W.H. Woglom and W.F. Stolper(1954), *The Economics of Location*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Mahi, A. K. (2018). *Regional development*. Prenadamedia Group.
- Nisaa, A., & Humaira, S. (2019). Implementation of integrated water transportation system to accelerate and strengthen national connectivity. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(1), 39. <https://doi.org/10.25104/warlit.v27i1.773>
- Malisan, J. & Jinca, M. Yamin. 2012. *Kajian Strategi Peningkatan Keselamatan Pelayaran Kapal-Kapal Tradisional*. *Jurnal Teknik Transportasi UNHAS*. Vol. 24, No. 3.

- Malisan, J. & Puriningsih, F. Sekar. 2015. Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Untuk Angkutan Antar Pulau Dalam Rangka Pengembangan Wilayah Kepulauan Di Kawasan Timur Indonesia. *Warta Penelitian Perhubungan*, Vol. 27, No. 1.
- Malisan, J. Sadjiono, I., Wibowo, T. Ari & Djulis, S. 2017. Kajian Potensi Pengembangan Pelayaran Rakyat Sebagai Sarana Angkutan Barang Dalam Rangka Mendukung Tol laut Di Kawasan Indonesia Timur. *METEOR STIP Marunda*, Vol. 10, No. 1.
- Miro, F. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Mlambo, C. 2021. The Impact of Port Performance on Trade: The Case of Selected African States. *Economies*, 9, 135.
- Moura, T.G. Zanon, Chen, Z. & Garcia-Alonso, L. 2019. Spatial Interaction Effects On Inland Distribution of Maritime Flows. *Transportation Research Part A* 128. 1–10.
- Munim, Z. Haque & Schramm, Hans-Joachim. 2018. The Impacts of Port Infrastructure and Logistics Performance On Economic Growth: The Mediating Role of Seaborne Trade. *Journal of Shipping and Trade*. 3:1.
- Park, J. Suk, Seo, Young-Joon & Ha, Min-Ho. 2019. The Role of Maritime, Land, and Air Transportation In Economic Growth: Panel Evidence From OECD and non-OECD Countries. *Research in Transportation Economics xxx (xxxx) xxx*
- Pratama, A. Dhea, Suparta, I Wayan & Syahputra, H. Nur. 2018. Konektivitas Transportasi Laut terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Negara Maritim Asia Tenggara. *Jurnal Unila*.
- Putra, A.S., & Rustiadi, E. 2015. Determining Optimal Location of New Groth Centers Based on LGP-IRIO Model Reduce Regional Disparity in Indonesia. *The Annals of Regional Science*. Vol.54(1). Pp. 89-115.
- Peraturan Daerah Kabupaten Kepulauan Selayar Nomor 5 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kepulauan Selayar 2012–2032.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.
- Rahayu, E., & Santoso, E.B. 2014. Penentuan Pusat-Pusat Pertumbuhan dalam Pengembangan Wilayah di Kabupaten Gunung Kidul. *Jurnal Teknik Pomits*. Vol.3(2). Pp. 290-295.
- Rakhman, A., Neneng, & Saputri, A. 2020. Analisis Pengaruh Keberadaan Pelabuhan Terhadap Perekonomian Di Pulau Sulawesi. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik* Vol. 5, No. 2.
- Republik Indonesia, KM. 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan.

- Republik Indonesia. PP No. 59 Tahun 2008 tentang Perubahan Nama Kabupaten Selayar Menjadi Kabupaten Kepulauan Selayar Provinsi Sulawesi Selatan
- Republik Indonesia. Undang-undang No 11 Tahun 2009, tentang Kesejahteraan Masyarakat.
- Republik Indonesia. Undang-undang No. 17/2008 tentang Pelayaran.
- Sekaran, Uma & Roger Bougie. 2017. *Metode Penelitian Bisnis*. Edisi 6, Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Setiadi, A. 2014. Pemanfaatan media sosial untuk efektifitas komunikasi. *Jurnal Ilmiah Matrik*, 16(1).
- Skuric, M, Maras, V., Davidović, T. & Radonjic, A. 2020. Optimal Allocating and Sizing of Passenger Ferry Fleet In Maritime Transport. *Research in Transportation Economics xxx (xxxx) xxx*.
- Sumarno, & Indrianawati. (2011). Development of marine geodatabase and small outer islands. *Journal of Engineering*, 15(1), 27–38. Diakses 10 September 2023 dari <https://ejournal.itenas.ac.id/index.php/rekayasa/article/view/123/99>
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2017 tentang Daerah Kepulauan.
- Wang, C., Kim, Y. S., & Kim, C. Y. (2021). Causality between logistics infrastructure and economic development in China. *Transport Policy*, 100, 49–58. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.10.005>
- Yan, R., Wang, S., Zhen, L., & Laporte, G. 2021. Emerging Approaches Applied to Maritime Transport Research: Past and Future. *Communications in Transportation Research* 1 (2021) 100011.

