

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam ranah operasional transportasi laut, armada kapal berfungsi sebagai elemen utama modal dan aset yang sangat penting dalam sistem distribusi laut. Aset ini memiliki beragam segmen kapasitas dan keahlian yang mendukung pengangkutan besar-besaran kargo serta memenuhi kebutuhan mobilitas penumpang di berbagai segmen pasar. Layanan kapal antar-pulau berfungsi sebagai penghubung vital bagi komunitas terpencil guna memastikan akses ke sektor pendidikan, kesehatan, dan peluang ekonomi (Mappangara, 2024). Sebagai faktor utama bagi efisiensi biaya dan jaringan pelayaran, intervensi pemerintah menjadi syarat penting untuk menyatukan keunggulan teknis tersebut dalam sistem konektivitas nasional yang adil.

Secara umum, kerangka regulasi yang ditetapkan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Dinas Perhubungan, 2008) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 50 Tahun 2021 telah mengamanatkan pemerintah untuk menjamin keterjangkauan serta keteraturan konektivitas melalui jaringan jalur perintis dan pengelolaan pelabuhan yang sistematis (Dinas Perhubungan, 2021). Di tingkat daerah, (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 7 Tahun 2024 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2024-2043, 2024) menempatkan Kota Makassar sebagai pintu utama Kawasan Timur Indonesia yang membutuhkan kebijakan transportasi yang kuat. Sejalan dengan ini, (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2024 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2025-2045, 2025) melalui misi pertama dan keenam secara jelas menekankan perlunya perbaikan infrastruktur kemaritiman serta pengurangan ketimpangan akses antara wilayah daratan dan kepulauan untuk meratakan aksesibilitas wilayah.

Realitas di lapangan menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara kebijakan perencanaan dan pelaksanaannya. Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, sebagai daerah yang dimekarkan pada tahun 2015 (BPS Kota Makassar, 2024). Eksistensi perbedaan

dalam fokus kebijakan Pemerintah Kota Makassar terlihat dari ketidakcocokan antara tujuan pengurangan ketimpangan daerah dalam dokumen (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2024 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2025-2045, 2025) dengan kenyataan aksesibilitas di lapangan. Hasil dari dokumen (Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Makassa, 2023) membuktikan bahwa rencana strategis untuk mempercepat pembangunan tersebut belum dilaksanakan dengan baik, sehingga mengganggu konektivitas antar wilayah secara signifikan. Fasilitas dermaga di pulau-pulau utama, khususnya di Kelurahan Kodingareng, dilaporkan dalam kondisi sangat buruk dan memerlukan perhatian segera (Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Makassa, 2023).

Tantangan teknis dan operasional di lapangan semakin memperburuk keterbatasan mobilitas warga dari Kelurahan Pulau Barrang Lompo, Pulau Barrang Caddi, dan Pulau Kodingareng menuju pusat kegiatan di Dermaga Kayu Bangkoa. Saat ini, frekuensi pelayaran masih sangat sedikit dengan pola sekali perjalanan pulang dan pergi setiap hari menggunakan kapal kayu yang rentan terhadap perubahan gelombang laut. Fenomena ini semakin parah karena faktor keselamatan dan teknis armada sebagian besar kapal kayu yang beroperasi tidak dilengkapi dengan alat navigasi yang standar dan sarana keselamatan yang cukup. Data Tren Penumpang Kapal Trayek menunjukkan bahwa meskipun ada tantangan dalam operasi dan harga solar yang tidak stabil, ketergantungan masyarakat pada transportasi ini tetap menjadi bagian penting dalam perekonomian daerah.

Gangguan dalam sektor transportasi laut ini berdampak sistematis pada ketahanan ekonomi dan sosial masyarakat di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Dengan karakteristik geografis yang memiliki kandungan garam tanah yang tinggi dan sumber air tawar yang terbatas, wilayah ini tidak memproduksi hasil pertanian sehingga sangat bergantung pada pasokan logistik dari daratan Makassar (BPS Kota Makassar, 2024). Gelombang air laut tinggi yang sering terjadi sering kali memaksa penghentian aktivitas pelayaran, yang secara otomatis menghalangi pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat pulau. Ketergantungan yang tinggi ini terlihat dalam data Trend Penumpang Kapal Trayek yang menunjukkan bahwa transportasi laut adalah satu-

satunya sarana yang menghubungkan kehidupan bagi penduduk di wilayah kepulauan tersebut.

Penelitian ini bertujuan untuk mengisi kekosongan dalam kajian akademik dengan menganalisis kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Makassar. Tidak seperti studi yang dilakukan oleh (Sulastriani, 2022) dan (Poerwanto, 2024) yang mencermati model transportasi ideal, penelitian ini menilai sejauh mana penerapan kebijakan aksesibilitas memenuhi kebutuhan masyarakat di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Penekanan pada aspek kebijakan dianggap sangat penting untuk memastikan bahwa potensi pariwisata laut dan perikanan di area ini dapat berkembang dengan baik tanpa terhambat oleh masalah konektivitas laut.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, masalah yang terjadi yaitu kurang tepat sasaran prioritas dalam Kebijakan Pemerintah Kota Makassar, dapat di lihat adanya kesenjangan yang mencolok antaran di dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah yang bertujuan untuk meminimalisir ketimpangan, dan kenyataannya implementasi terkait di dokumen Tataran Transportasi Lokal dengan yang tertuang rusak pada Dermaga Kodingareng dan kurangnya investasi di Sangkarrang.

1.3 Rumusan Masalah

Kondisi geografis dan infrastruktur transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang menjadi penghambat utama distribusi logistik dan mobilitas manusia untuk berbagai kepentingan. Di lain sisi Kecamatan Kepulauan Sangkarrang mempunyai potensi sumber daya alam untuk pembangkit perekonomian. Untuk itu diperlukan kebijakan Pemerintah Kota yang dapat membantu percepatan dan kelancaran distribusi logistik dan mobilitas manusia tanpa kebijakan yang tepat dan relevan, maka perekonomian Kecamatan Kepulauan Sangkarrang akan semakin tertinggal. Oleh karena itu, diperlukan kajian atau analisis kebijakan Pemerintah Kota yang telah dan sedang dibuat untuk pengembangan wilayah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. maka dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana Ketersediaan jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang dalam implementasi kebijakan Pemerintah Kota Makassar?
2. Bagaimana arahan kebijakan pengembangan aksesibilitas dan jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang Kota Makassar?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian, maka disusun tujuan penelitian sebagai:

1. Menganalisis ketersediaan jaringan transportasi laut dalam implementasi kebijakan Pemerintah Kota Makassar di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang.
2. Merumuskan arahan kebijakan pengembangan aksesibilitas dan jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang Kota Makassar

1.5 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian, maka penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk:

1. Manfaat pada ilmu pengetahuan: untuk membangun konstruk baru berlandaskan teori-teori kebijakan, efektivitas dan strategi pengembangan transportasi laut;
2. Manfaat pada Manajemen Perkotaan: sebagai pedoman bagi perencana kota untuk merencanakan sistem transportasi laut dalam rangka pengembangan konektivitas antar wilayah atau pulau;
3. Manfaat bagi pemerintah: sebagai landasan kebijakan mengenai pentingnya unsur infrastruktur pelabuhan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan sosial, sektor pariwisata dan perdagangan antar wilayah atau pulau;
4. Manfaat bagi masyarakat: sebagai rujukan atau referensi untuk memahami hambatan dan peluang bermukim di wilayah kepulauan;

1.6 Batasan Penelitian

1. Batasan spasial

Penelitian dibatasi pada kebijakan dan pelaksanaan pengembangan aksesibilitas serta jaringan transportasi laut yang dilaksanakan di

Kecamatan Kepulauan Sangkarrang (pulau-pulau yang termasuk dalam kecamatan tersebut). Batasan ini meliputi Dermaga Kayu Bangkoa sebagai titik utama penghubung dan akses bagi penduduk Sangkarrang ke wilayah daratan Makassar. Tidak mencakup wilayah laut atau pelabuhan utama di daratan Makassar lainnya.

2. **Batasan Temporal**

Analisis kebijakan ini ditujukan untuk periode 2021-2024 dengan merujuk pada RPJMD Kota Makassar 2021-2026, RTRW Kota Makassar 2024-2043, serta arahan kebijakan RPJPD Kota Makassar 2025-2045 yang berkaitan dengan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang.

3. **Batasan Substantif**

- a. Perumusan kebijakan (dokumen kebijakan, peraturan daerah, rencana kerja) terkait transportasi laut dan aksesibilitas pulau.
- b. Implementasi kebijakan (program/layanan yang dijalankan di Kepulauan Sangkarrang).
- c. Dampak terhadap aksesibilitas masyarakat pulau (frekuensi trayek, tarif, keterjangkauan, waktu tempuh).
- d. Keterkaitan jaringan antar pulau (konektivitas antar pulau dan ke daratan).

Tidak termasuk kajian teknis kapal, hidrografi, ataupun studi lingkungan mendalam kecuali bila relevan secara kebijakan.

4. **Batasan Analisis Dampak**

Evaluasi dampak difokuskan pada aksesibilitas sosial-ekonomi (akses ke layanan kesehatan, pendidikan, pasar) dan konektivitas transport. Dampak lingkungan, keselamatan pelayaran, dan aspek teknis infrastruktur hanya dibahas ringkas jika muncul dalam data kebijakan.

5. **Batasan Kebijakan Yang Dikaji**

Hanya kebijakan dan program yang secara eksplisit menyoal pengembangan transportasi laut atau aksesibilitas pulau pembangunan dermaga kecil, jadwal trayek). Kebijakan umum pembangunan kota yang tidak terkait langsung dikecualikan

1.7 Kebaruan Dalam Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengisi kekosongan dalam kajian akademik dengan menganalisis kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Makassar. Tidak seperti studi yang dilakukan oleh (Sulastriani, 2022) dan (Poerwanto, 2024) yang mencermati model transportasi ideal, penelitian ini menilai sejauh mana penerapan kebijakan aksesibilitas memenuhi kebutuhan masyarakat di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Penekanan pada aspek kebijakan dianggap sangat penting untuk memastikan bahwa potensi pariwisata laut dan perikanan di area ini dapat berkembang dengan baik tanpa terhambat oleh masalah konektivitas laut.

1.8 Penelitian terdahulu

Tabel 1 Penelitian terdahulu

No.	Tahun	Judul	Peneliti	Variabel	Teknik Analisis	Hasil Penelitian	Gap Penelitian
1	2022	Strategi pengembangan transportasi laut di wilayah kepulauan Kota Makassar	Sulastriani R	Bangkitan perjalanan	Deskriptif kuantitatif, kualitatif, Analisis strategi SWOT	Di butuhkan penambahan kapal sebagai moda pendukung sarana dan prasarana transportasi lau pulau di makassar.	Tingkat kepuasan masyarakat terhadap kebijakan pemerintah Kota Makassar pada sektor transportasi laut belum dikaji.
2	2024	Strategi pengembangan transportasi laut wilayah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang di Kota Makassar	Poerwanto	Strategi pengembangan transportasi laut, Kinerja pelayanan transportasi laut, Potensi pengembangan ekonomi, Dampak transportasi	Kualitatif, Kuantitatif, Analisis strategi SWOT	Transportasi laut Sangkarrang penting bagi ekonomi, kinerja belum optimal karena infrastruktur rusak dan jadwal tidak teratur,	Perlunya kajian system pengembangan dan optimalisasi transportasi laut untuk menunjang kegiatan ekonomi masyarakat

						sehingga strategi fokus pada peningkatan pelayanan dan perbaikan infrastruktur yang terintegrasi dengan potensi lokal.	kepulauan Sangkarrang, mengingat infrastruktur yang ada telah menghambat pertumbuhan ekonomi wilayah.
3	2024	Evaluasi Kebijakan Pemerintah Kota Tanjungpinang Dalam pengembangan Objek Wisata Di Pulau Penyengat.	Jesica Pasaribu	Efektivitas, Efisiensi, Kecakupan, Perataan, Responsivitas, Ketepatan.	Kualitatif deskriptif	Kebijakan pariwisata pulau belum optimal di karenakan sumber daya manusia atau masyarakat pulau asih lemah, infrastruktur, hingga promosi, evaluasi menunjukkan belum merata pada semua aspek kebijakan.	Dalam penelitian ini belum ada integrasi promosi pariwisata dan manajemen destinasi dalam kebijakan.

4	2023	Strategi mengatasi aksesibilitas destinasi pulau kecil di kepulauan riau dengan penyesuaian segmentasi wisatawan	Mohammad rachmadian narotama, saduddin, sarah auliya furjatullah	Aksesibilitas, segmentasi wisatawan, infrastruktur pariwisata, hubungan kepulauan.	Kualitatif, deskriptif, studi kasus, wawancara mendalam, observasi lapangan, data sekunder.	Aksesibilitas menjadi tantangan utama pariwisata pulau kecil. Segmentasi wisatawan menengah atas dan asing lebih pas untuk mengatasi keterbatasan akses. Infrastruktur dan layanan harus di sesuaikan. Tiga studi kasus (natuna, anambas, lingga) menunjukkan kondisi berbeda, namun strategi yang sama dapat di terapkan: memperbaiki	Penelitian kualitatif terbatas pada sampel kasus, dan belum ada kajian kuantitatif untuk mengukur kepuasan wisatawan dan efektivitas strategi aksesibilitas, belum mengkaji persepsi langsung warga pulau terhadap pengembangan wisata secara luas.
---	------	--	--	--	---	--	---

						akses, memanfaatkan hubungan kepulauan, dan membidik segmen menengah keatas.	
5	2021	Efektifitas pelayanan public pada kantor kelurahan leok 1 kecamatan biau kabupaten buol	Andi Nur'aini	Faktor waktu, faktor kecermatan, faktorgaya pemberian layanan.	Analisis deskriptif kualitatif	Di Kelurahan Leok 1 sudah mumpuni sesuai dengan sistem yang berjalan, akan tetapi perlu di perhatiak dari aspek peningkatan kedisiplinan, efisiensi waktu, hingga resposivitas para pegawainya.	Proses pelayanan yang tidak sesuai harapan di tingkat pelayanan publik

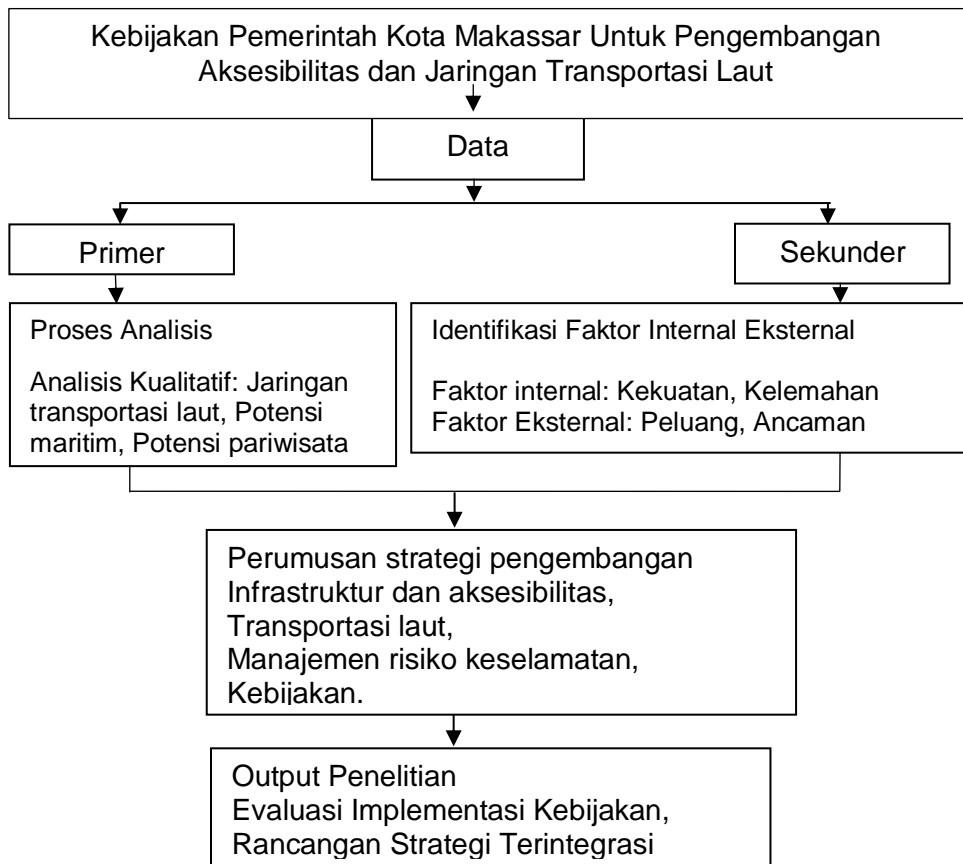
Tabel 2 Variabel Penelitian

No	Tujuan Penelitian	Variabel	Indikator	Jenis data	Teknik pengumpulan data	Teknik analisis	Output
1	Menganalisis ketersediaan jaringan transportasi laut dalam implementasi kebijakan Pemerintah Kota Makassar di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang	Implementasi Kebijakan, Ketersediaan, Kinerja Jaringan	Komunikasi, Sumber daya, disposisi, struktur birokrasi (teori george C Edwards III)	Kualitatif	Literatur, Dokumen RPJPD (2025-2045), RTRW (2024-2043), RPJMD (2025-2029), TATRALOK (2023) wawancara. Observasi Lapangan	Deskriptif Kualitatif	Analisis secara menyeluruh tentang elemen yang menghalangi dan mendukung aksesibilitas serta efektivitas sistem transportasi laut.
2	Merumuskan arahan kebijakan pengembangan aksesibilitas dan jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang Kota Makassar .	Strategi Pengembangan Aksesibilitas SWOT	Kekuatan, kelemahan, peluang, ancaman	Kualitatif	Literatur, Dokumen RPJPD (2025-2045), RTRW (2024-2043), RPJMD (2025-2029), TATRALOK (2023) wawancara. Observasi Lapangan,	Analisis strategi SWOT	Rancangan strategi untuk pengembangan sistem transportasi laut yang terintegrasi.

					Sintesis data primer		
--	--	--	--	--	-------------------------	--	--

1.9 Kerangka Pikir

Disusun untuk membantu peneliti dalam merumuskan konsep-konsep utama yang menjadi dasar dalam menjelaskan permasalahan penelitian. Melalui kerangka pikir, peneliti dapat memetakan hubungan antar variabel, menghubungkan antara teori, temuan lapangan, dan tujuan penelitian, serta menyusun alur berpikir yang sistematis. Mempermudah proses pelaksanaan penelitian secara keseluruhan, mulai dari perumusan masalah, pengumpulan data, hingga tahap analisis dan penarikan kesimpulan.



Gambar 1 Kerangka Pikir

DAFTAR PUSTAKA

- BPS Kota Makassar. (2024). Kecamatan Kepulauan Sangkarrang BPS Kota Makassar. In *BPS Kota Makassar* (Vol. 6).
- Creswell. (2014). *pendekatan kualitatif*.
https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/2893/10/BAB_III.pdf
- Creswell. (2024). *Terdapat tiga tipe pendekatan dalam melakukan penelitian (Creswell, 2014) Kualitatif*.
https://kc.umh.ac.id/id/eprint/16062/5/BAB_III.pdf
- Dinas Perhubungan. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran*.
- Dinas Perhubungan. (2021). *Nomor PM 50 tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut* (Issue 692).
- Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Makassa. (2023). *Tataran Transportasi Lokal Kota Makassar Tahun 2018-2037 (hal.1-5)*.
- Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Makassar. (2023). *Tataran Transportasi Lokal Kota Makassar Tahun 2018-2037 (hal.26-45)*.
- Indrawan, D., & Jalilah, S. R. (2021). *Metode Kombinasi / Campuran Bentuk Integrasi Dalam Penelitian*. 4(3), 735–739.
- Istifadah. (2021). *John W. Creswell (2014: 811-812) menyebutkan beberapa keunggulan penggunaan dokumen sebagai teknik pengumpulan data*.
https://repository.upi.edu/64705/4/D_ADPEND_1806354_Chapter_III.pdf
- Lina Hastuti. (2022). *Diplomasi Maritim Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. *Media Iuris*, 5(1), 91–106.
<https://doi.org/10.20473/mi.v5i1SpecialIssue.42235>
- Lincoln, D. &. (2018). *Denzin & Lincoln (2018, p. 779), dijelaskan bahwa triangulasi data mengacu pada kombinasi data dari sumber berbeda pada waktu, tempat, dan orang yang berbeda*.
https://kc.umh.ac.id/id/eprint/14684/5/BAB_III.pdf
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Komponen utama dalam analisis data kualitatif Miles*. SAGE Publications. <https://klikwisuda.com/3-komponen-utama-analisis-data-kualitatif-miles/>
- Papacostas. (1987). *Mendefinisikan transportasi sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tetap (fixed facilities)/prasarana, besaran arus (flow entities)/sarana dan sistem pengendalian (control sistem) yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu te*.
<https://digilib.itb.ac.id/assets/files/disk1/673/jbptitbpb-gdl-krishnaadh-33638-3-2009ta-2.pdf>
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomo 5 Tahun 2021 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026 (2021).
[file:///C:/Users/hp/Desktop/6. RPJMD Kota Makassar Tahun 2021-2026 \(1\).pdf](file:///C:/Users/hp/Desktop/6.RPJMD%20Kota%20Makassar%20Tahun%202021-2026%20(1).pdf)
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 3 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025-2029 (2025).

- file:///C:/Users/hp/Desktop/Perda-Nomor-3-Tahun-2025-Tentang-RPJMD-Kota-Makassar-Tahun-2025-2029.pdf
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2024 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2025-2045 (2025).
file:///C:/Users/hp/Desktop/RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAERAH MKS.pdf
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 7 Tahun 2024 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2024-2043 (2024).
file:///C:/Users/hp/Desktop/PERATURAN DAERAH KOTA MAKASSAR NO 7 TH 2024 RTRW KOTA MAKASSAR TAHUN 2024-2043.pdf
- Poerwanto. (2024). *Strategi pengembangan transportasi laut wilayah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang di Kota Makassar*.
<https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/44050/>
- Putra, A. A., & Djalante, S. (2016). Pengembangan infrastruktur pelabuhan dalam mendukung pembangunan berkelanjutan. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 6(1), 433–443.
<https://media.neliti.com/media/publications/98878-ID-pengembangan-infrastruktur-pelabuhan-dal.pdf>
- Ramli, H. M. (2014). *Perumusan Strategi SWOT*.
<https://etheses.iainkediri.ac.id/1455/3/932113615 - BAB II.pdf>
- Rangkuty, 1 Freddy. (2015). *Komponen dari model manajemen strategis yang digunakan untuk menyusun, melaksanakan, dan menilai strategi*.
<https://etheses.iainkediri.ac.id/40/3/BAB II.pdf>
- Rodani, A. (2022). *Menyikapi Kenaikan Harga BBM secara Bijak*. DJKN (Direktorat Jenderal Kekayaan Negara).
<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/15363/Menyikapi-Kenaikan-Harga-BBM-secara-Bijak.html>
- Romdona, S., Junista, S. S., & Gunawan, A. (2024). TEKNIK PENGUMPULAN DATA: OBSERVASI, WAWANCARA DAN KUESIONER. *JURNAL ILMU SOSIAL EKONOMI DAN POLITIK Vol.*, 3(1), 39–47. file:///C:/Users/hp/Downloads/DAPUS BAB III/TEKNIK PENGUMPULAN DATA OBSERVASI.pdf
- Safitri, K., & Sukmana, Y. (2022). *Kaleidoskop 2022: Kenaikan harga BBM diiringi isu turunnya kualitas pertalite*. Kompas.Com.
<https://money.kompas.com/read/2022/12/28/140000426/kaleidoskop-2022--kenaikan-harga-bbm-diiringi-isu-turunnya-kualitas-pertalite>
- Sappe, A. R. (2019). *Peran dan strategi transportasi laut terhadap konektivitas antar wilayah di Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah*. Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Program Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar.
- Siswoyo, B., & Banjarnahor, E. (2018). Pengembangan jaringan angkutan laut rute sei berombang ke teluk Nibung. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 20, 24–39. <https://doi.org/10.25104/transla.v20i1.794>
- Sugiyono. (2009). *Sugiyono (2009: 147), penelitian deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya*. <https://eprints.uny.ac.id/13891/4/BAB>

III.pdf

Sugiyono. (2014). *Menyatakan bahwa terdapat dua macam data penelitian, yaitu data kualitatif dan data kuantitatif. Data kualitatif adalah data yang berbentuk kata, kalimat, gerak tubuh, ekspresi wajah, bagan, gambar, dan foto. Data kuantitatif adalah data yang berbentuk an.*

[http://repository.dharmawangsa.ac.id/233/7/BAB III_15510232.pdf](http://repository.dharmawangsa.ac.id/233/7/BAB%20III_15510232.pdf)

Sugiyono. (2015). *Sugiyono (2015:13) Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme.*

https://repository.upi.edu/120929/3/S_MIK_1804605_Chapter3.pdf

Sulastriani. (2022). *Strategi pengembangan transportasi laut di wilayah kepulauan Kota Makassar* [Universitas Hasanuddin].

[https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/17798/2/P092182001_tesis_19-07-2022 1-2.pdf](https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/17798/2/P092182001_tesis_19-07-2022%201-2.pdf)

Susanto. (2016). *Percepatan pembangunan infrastruktur transportasi laut. Jurnal Kajian Lemhannas RI, 25, 55–60.*

[file:///C:/Users/hp/Downloads/141-Article Text-153-1-10-20200815 \(2\).pdf](file:///C:/Users/hp/Downloads/141-Article%20Text-153-1-10-20200815(2).pdf)

Taufiq, M. M. (2024). *Strategi kebijakan daya saing infrastruktur dan konektivitas maritim yang berkelanjutan.* Anoa Times.

<https://anoatimes.com/2024/06/strategi-kebijakan-daya-saing-infrastruktur-dan-konektivitas-maritim-yang-berkelanjutan/>

Vokasi Universitas Negeri Surabaya. (2024). *Prasarana Transportasi: Definisi, Jenis, dan Perannya dalam Sistem Transportasi.* Universitas Negeri Surabaya. [https://terapan-](https://terapan-transportasi.vokasi.unesa.ac.id/post/prasarana-transportasi-definisi-jenis-dan-perannya-dalam-sistem-transportasi)

[transportasi.vokasi.unesa.ac.id/post/prasarana-transportasi-definisi-jenis-dan-perannya-dalam-sistem-transportasi](https://terapan-transportasi.vokasi.unesa.ac.id/post/prasarana-transportasi-definisi-jenis-dan-perannya-dalam-sistem-transportasi)

BAB II

KETERSEDIAAN JARINGAN TRANSPORTASI LAUT DI KECAMATAN KEPULAUAN SANGKARRANG DALAM IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA MAKASSAR

1.10 Abstrak

Cucu Nopita. **Ketersediaan Jaringan Transportasi Laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang Dalam Implementasi Kebijakan Pemerintah Kota Makassar.** (Di bimbing oleh Ganding Sitepu, Mukti Ali).

Latar belakang Permasalahan inti dari penelitian ini adalah perbedaan antara fokus kebijakan Pemerintah Kota Makassar dan kondisi yang terjadi di lapangan. Ada jurang yang besar antara sasaran pengurangan ketimpangan dalam RPJPD dan pelaksanaan di sektor Transportasi Lokal, yang terlihat dari kondisi buruk infrastruktur Dermaga Kodingareng dan minimnya investasi di daerah Sangkarrang. **Tujuan** Menganalisis ketersediaan jaringan transportasi laut dalam implementasi kebijakan Pemerintah Kota Makassar di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang **Metode** Pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi lapangan, wawancara mendalam, dan dokumentasi, serta analisis data menggunakan model interaktif Miles dan Huberman. **Hasil** Menunjukkan Sistem transportasi laut Sangkarrang telah menciptakan jaringan feeder radial yang aktif, tetapi pelaksanaannya masih didominasi oleh kesepakatan tidak resmi antar pemilik kapal karena kurangnya dukungan dari kebijakan operasional dan infrastruktur tetap. Meskipun kebutuhan akan mobilitas ekonomi dan pariwisata terus bertambah, kinerja sistem tersebut belum memuaskan karena adanya masalah biaya operasional bahan bakar, risiko keselamatan, dan tata kelola kelembagaan yang belum sepenuhnya terkoordinasi. **Kesimpulan** Tidak ada keselarasan antara kebijakan yang ditetapkan di tingkat makro dan pelaksanaan di lapangan, sehingga perlu adanya penguatan kebijakan operasional, peningkatan kualitas dan kapasitas infrastruktur dermaga, serta penyatuan perencanaan transportasi laut dengan pengembangan potensi ekonomi di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang.

1.11 Pendahuluan

Prasarana transportasi adalah infrastruktur fisik yang dibangun untuk mendukung sistem transportasi. Prasarana transportasi yaitu gabungan dari jalan, jembatan, pelabuhan, bandara yang berbentuk fisik, hal ini berfungsi untuk menopang sistem konektivitas antar wilayah, prasarana berkualitas yang bersifat esensial, jika hal prasarana tidak efisien akan menghambat mobilitas atau pergerakan manusia sehari-hari dan logistik, pada akhirnya akan timbul dampak negatif pada tingkat pertumbuhan ekonomi secara global (Vokasi Universitas Negeri Surabaya, 2024)

Sistem transportasi mikro-makro, dengan pendekatan prosedur. Sistem transportasi di definisikan sebagai kumpulan-kumpulan komponen saling berhubung bertujuan untuk mencapai tujuan tertentu atau pergerakan, dengan di analisis dua skala makro yaitu menyeluruh dan mikro, mikro terdiri dari empat komponen saling berinteraksi, sistem kegiatan pembangkit pergerakan sistem jaringan infrastruktur, sistem pergerakan yaitu orang dan barang, dan kebijakan, interaksi yang dinamis antar komponen mikro secara kolektif menentukan mobilitas dan aksesibilitas untuk menyempurnakan fungsi sistem transportasi makro (Sappe, 2019)

Pengembangan transportasi diarahkan untuk menjembatani kesenjangan antar wilayah dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan. Pelabuhan yaitu simpul esensial rantai pasokan maritim tidak hanya mempercepat perdagangan, secara langsung mendorong pertumbuhan perekonomian lokal dan kesejahteraan masyarakat, terutama di wilayah kepulauan. Keterbatasan infrastruktur pelabuhan menyebabkan minimnya aksesibilitas berbanding terbalik tingginya biaya kebutuhan pokok, investasi dan peningkatan pengelolaan prasarana pelabuhan adalah persyaratan keharusan untuk menunjang berjalannya operasional untuk mendukung pembangunan regional yang berkelanjutan (Putra & Djalante, 2016).

Keberhasilan dan kelayakan pengembangan jaringan, trayek transportasi laut sangat bergantung pada analisis komprehensif terhadap potensi permintaan nyata, tanpa permintaan yang signifikan, efisiensi operasional dan investasi infrastruktur tidak dapat di pertahankan. Permintaan perjalanan transportasi laut di dorong oleh preferensi rasional pengguna dalam memilih transportasi laut, hal mendasar pada variabel seperti biaya, waktu, frekuensi, dan keselamatan. Efektivitas transportasi laut secara keseluruhan barometer aksesibilitas, yaitu kemudahan perpindahan antar lokasi seperti waktu, biaya, usaha. Ketersediaan, kualitas jaringan, dan pola tata guna lahan yang beragam adalah faktor penentu utama tingkat aksesibilitas suatu wilayah (Siswoyo & Banjarnahor, 2018).

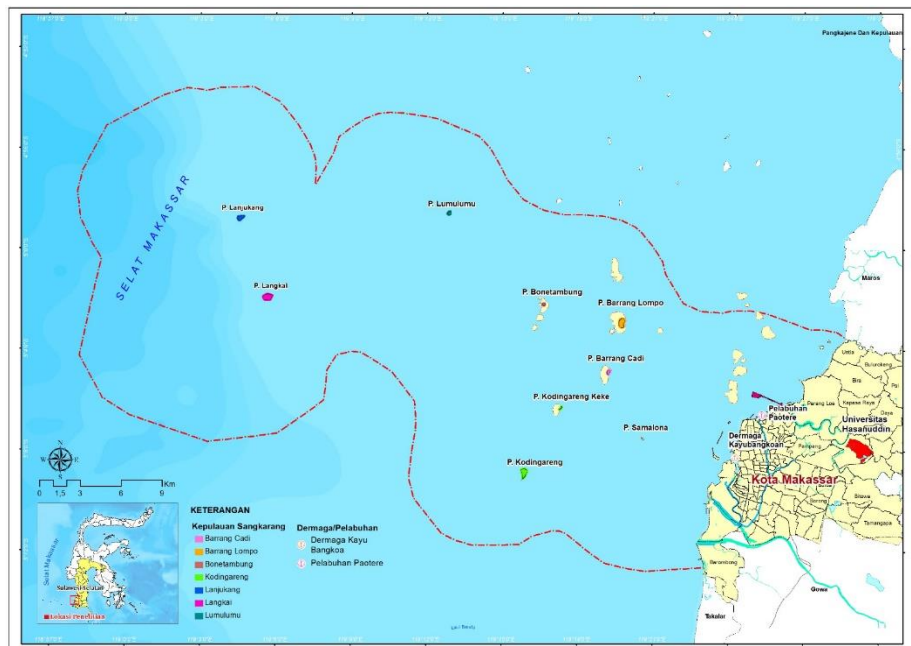
Jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang faktor penting dalam pelaksanaan kebijakan Pemerintah Kota Makassar untuk memperbaiki akses ke daerah kepulauan. Dalam rencana pembangunan daerah, termasuk (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 7 Tahun 2024 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2024-2043, 2024), (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 3 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025-2029, 2025), (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026, 2021), serta (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2024 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun

2025-2045, 2025), kawasan kepulauan dinyatakan sebagai wilayah prioritas untuk pengembangan ekonomi kelautan dan pariwisata, dengan Dermaga Kayu Bangkoa sebagai titik pusat layanan transportasi laut. Keadaan jaringan yang ada, kualitas infrastruktur, manajemen operasional transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan ini belum berjalan efektif, diperlukan analisis untuk mendukung pelaksanaan kebijakan Pemerintah Kota Makassar demi pembangunan wilayah kepulauan yang berkelanjutan.

1.12 Metodeologi Penelitian

2.3.1 Lokasi Dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian yang berfokus pada Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, yang terdiri dari tiga kelurahan Barrang Lompo, Barrang Caddi mencangkup (Pulau Langkai, Pulau Lumu-lumu, Pulau Bonetambu, Pulau Lanjukang) dan Kodingareng (mencangkup Pulau Kodingareng dan Kodingareng Keke).



Gambar 2 Lokasi penelitian

2.3.2 Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian deskriptif bertujuan untuk memberikan gambaran secara faktual dan akurat mengenai fakta-fakta di lapangan terkait kebijakan Pemerintah Kota Makassar untuk pengembangan aksesibilitas dan jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Penelitian kualitatif berfokus untuk melihat kebijakan Pemerintah Kota Makassar dan kondisi lapangan

pada aksesibilitas dan jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Menurut Spradley (Sugiyono, 2014:215) situasi sosial memiliki tiga bentuk, yaitu: tempat (*place*), pelaku (*actor*), aktivitas (*activity*) dapat berinteraksi secara sinergis..

2.3.3 Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian kualitatif, Teknik pengumpulan data di lakukan berdasarkan kondisi di lapangan, sumber data primer, berfokus pada teknik observasi berperan serta, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Catherine Marshall, Gretchen B. Rossman (1995) yang di kutip oleh sugiyono, menyatakan bahwa *“the fundamental methods relied on by qualitative researchers for gathering information are, participation in the setting, direct observation, indepth interviewing, document review.*

1. Data Primer adalah data asli yang dikumpulkan oleh peneliti secara langsung dari sumber fakta dan gambaran peristiwa yang di inginkan dalam penelitian. Atau sumber pertama dimana sebuah data di dapatkan. Teknik pengumpulan data primer yaitu sebagai berikut:
 - a. Observasi, Pengumpulan data yang mengharuskan peneliti melibatkan diri dalam kehidupan dari masyarakat yang di teliti untuk dapat melihat dan memahami gejala-gejala yang ada sesuai maknanya dengan yang di berikan atau atau di pahami oleh warga yang di teliti. tahap awal peneliti melakukan observasi pada Kawasan penelitian dan untuk mengidentifikasi gap atau masalah Observasi. Metode pengamatan di lakukan dengan mendatangi langsung ke lokasi-lokasi berikut:
Dermaga kayu Bangkoa menuju Pulau Barrang Lompo, Pulau Barrang Caddi, Pulau Kodingareng, Pulau Kodinagereng Keke. Pelabuhan Paotere menuju Pulau Barrang Lompo, Pulau Kodinagereng Keke, Pulau Bonetambu. Kanal Paotere menuju Pulau Langkai, Pulau Lumu-lumu, Pulau Lanjukang sebagai titik keberangkatan di Daratan Makassar.
Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar untuk observasi administratif dan kelembagaan.
 - b. Wawancara, Wawancara peneliti menggunakan teknik purposive sampling, teknik ini di terapkan dengan memilih narasumber berdasarkan kriteria, pengetahuan, pengalaman mendalam yang memiliki terkait ketersediaan dan operasional jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, dalam wawancara mendalam dengan beberapa narasumber, yaitu:
Pejabat Pelaksana Teknis Kegiatan (PPTK) sebagai pengelola untuk memberikan data dan perspektif mengenai kebijakan, regulasi, dan rencana pengembangan.

Operator kapal Sangkarrang Pemilik kapal laut Sangkarrang memeberikan informasi mengenai frekuensi, tarif, jenis sarana, dan tantangan operasional harian.

Pengguna jasa yaitu masyarakat Sangkarrang sebagai pengguna jasa reguler di Kepulauan Sangkarrang.

Data Sekunder adalah segala bentuk dokumen, baik dalam bentuk tertulis maupun foto. Atau sumber kedua sesudah sumber data primer.

1. Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari studi literatur, jurnal, buku, dokumen Instansi terkait.
2. Dokumentasi. Dokumen yang di kumpulkan meliputi materi foto, (tiket retribusi masuk penyebrangan di air, buku tataran transportasi lokal (TATRALOK) Kota Makassar yang dapat di gunakan sebagai bahan penunjang.

2.3.4 Teknik Analisis Data

Analisis deskriptif Kualitatif, Teknik ini di gunakan untuk menganalisis data yang di peroleh dari hasilobservasi, doumentasi, dan wawancara mendalam, dengan tujuan mendeskripsikan kondisi aktual ketersediaan jaringan transportasi laut di tingkat aksesibilitas di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang secara akurat.

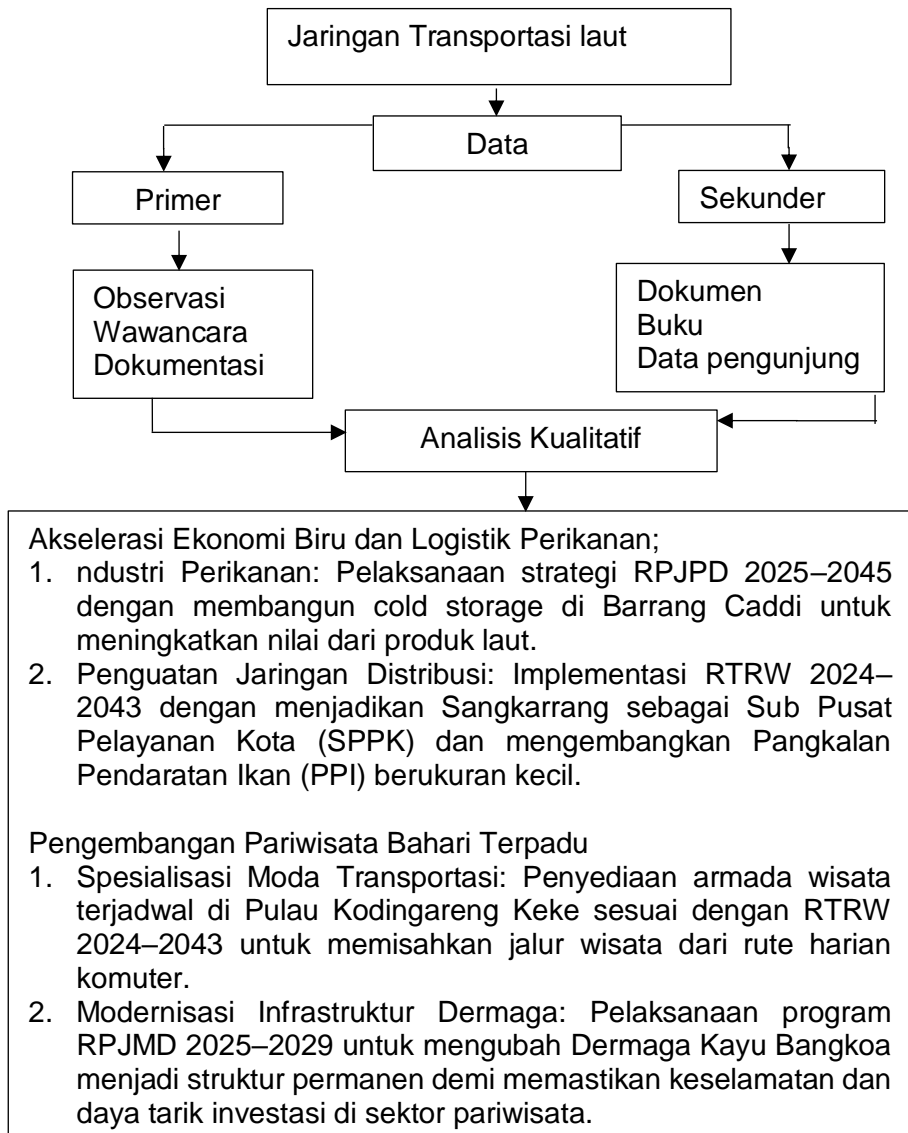
Proses analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berkelanjutan sejak data dikumpulkan hingga penelitian selesai, mengikuti model anaisis data interaksi (Miles & Huberman, 1994)

Reduksi Data, proses menyeleksi, memfokuskan, meyederhanakan, dan mengubah data kasar yang di peroleh hasil observasi dan wawancara.

Penyajian Data, pengorganisasian data yang telah direduksi dalam bentuk narasi, tabel. Bertujuan dari penyajian data untuk memudahkan pemahaman terhadap hubungan antar variabel yang di teliti.

Penarika kesimpulan, di lakukan sejak awal pengumpulan data di verifikasi selama proses penelitian berlangsung. Kesimpulan akhir akan ditarik berdasarkan hasil reduksi dan penyajian data, yang di verifikasi untuk memastikan kredibilitas dan keabsahan temuan. Mendeksripsikan kondisi ketersediaan jaringan transportasi laut dan impikasinya terhadap aksesibilitas di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang,

2.3.5 Kerangka Alur Penelitian



Gambar 3 Kerangka Alur Penelitian

2.4 Hasil dan Pembahasan

2.4.1 Gambaran Umum Kecamatan Kepulauan Sangkarrang

1. Jaringan Tmasportasi

Jadwal operasional kapal yang melayani transportasi laut di kecamatan kepulauan sangkarrang menuju dermaga kayu bangkoa ,

menunjukkan rute perjalanan arus bolak-balik berlangsung setiap hari. Terdapat delapan armada kapal yang melayani rute ke tiga pulau, yaitu pulau barrang lombo, pulau barrang caddi, pulau kodingareng dan jam keberangkatan secara bersamaan pukul 07.00 WITA dari pulau menuju kota makassar melalui dermaga kayu bangkoa dan tiba pukul 08.00 WITA. Pola perjalanan ini berfungsi untuk memenuhi kebutuhan aksesibilitas pergerakan ekonomi warga kepulauan untuk kegiatan perdagangan, distribusi logistik rumah tangga, dan pemenuhan kebutuhan pokok di pusat kota. Selanjutnya, kapal akan kembali berangkat pada pukul 11. 00 WITA dari Dermaga Kayu Bangkoa dan tiba kembali di pulau pada sekitar pukul 12. 00 WITA. Temuan penelitian mengindikasikan bahwa penjadwalan operasional kapal pada rute Dermaga Kayu Bangkoa ke Kecamatan Kepulauan Sangkarrang tidak sepenuhnya ditentukan oleh kebijakan pemerintah Kota Makassar. Penjadwalan tersebut lebih banyak didasari oleh kesepakatan antar pemilik kapal, dengan memperhatikan pola aktivitas harian masyarakat kepulauan yang umumnya berlangsung di pagi hingga siang hari. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun Pemerintah Kota Makassar telah menetapkan Kecamatan Kepulauan Sangkarrang sebagai kawasan strategis kepulauan dalam RTRW Kota Makassar Tahun 2024-2043, implementasi kebijakan tersebut belum sepenuhnya mengatur aspek operasional transportasi laut, seperti frekuensi perjalanan dan variasi jam layanan. Faktor sosial ekonomi menjadi keterbatasan dalam jaringan transportasi laut yang di pengaruhi harga bahan bakar minyak (BBM) jenis solar, hasil pengamatan harga solar yang didapatkan oleh pemilik kapal seringkali lebih mahal dibandingkan dengan harga resmi di SPBU, sehingga menambah beban biaya operasional. Kondisi ini mendorong pemilik kapal untuk membatasi perjalanan harian menjadi satu kali perjalanan pulang-pergi agar kegiatan transportasi tetap dapat berlangsung. Bahwa kebijakan daerah yang tercantum dalam RPJMD Kota Makassar Tahun 2021-2026 dan RPJMD Tahun 2025-2029, menekankan peningkatan aksesibilitas wilayah kepulauan, belum diimbangi dengan dukungan kebijakan operasional, seperti subsidi BBM atau insentif untuk transportasi laut di wilayah kepulauan. Keadaan ini menggambarkan ketergantungan struktural masyarakat di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang pada satu siklus pergerakan yang terintegrasi namun terbatas baik dari segi waktu maupun frekuensi layanan. Meskipun jaringan transportasi laut ini masih mencukupi kebutuhan dasar mobilitas masyarakat kepulauan, dari sudut pandang kebijakan dan kualitas pelayanan, situasi ini menunjukkan bahwa peran Pemerintah Kota Makassar dalam mengelola dan mengawasi operasional jaringan transportasi laut belum berjalan dengan baik. Terbatasnya frekuensi dan pilihan jam perjalanan dapat mengurangi fleksibilitas mobilitas masyarakat dan meningkatkan kerentanan sistem transportasi laut terhadap gangguan operasional serta kebutuhan

mendesak di luar jam layanan yang tersedia, seperti yang terlihat pada Tabel. 3

Tabel 3 Jadwal Kapal

Nama Kapal	Asal Dermaga	Trip	Berangkat dan Tiba Kayu Bangkoa		Kembali dan Tiba di Pulau	
KM Rahmat Kurnia Ilahi	Barrang Lompo	1	07.00	08.00	11.00	12.00
DHL Km Novita Sarina	Barrang Lompo	1	07.00	08.00	11.00	12.00
KM Rinjani Jaya	Barrang Lompo	1	07.00	08.00	11.00	12.00
Jabal Rahmah	Barrang Lompo	1	07.00	08.00	11.00	12.00
KM Baji Minasa	Barrang Caddi	1	07.00	08.00	11.00	12.00
KM Rahmat Jaya	Kodingareng	1	07.00	08.00	11.00	12.00
Carikawan	Kodingareng	1	07.00	08.00	11.00	12.00
KM Jaya Rahmat Bilqis	Kodingareng	1	07.00	08.00	11.00	12.00

Sumber: Hasil Penelitian 2024

Berdasarkan hasil pengamatan lapangan, layanan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang saat ini sudah tersedia dan beroperasi secara teratur setiap harinya. Meskipun begitu, penjadwalan dan jumlah perjalanan masih belum sepenuhnya diatur oleh kebijakan dari Pemerintah Kota Makassar, melainkan lebih ditentukan oleh kesepakatan di antara pemilik kapal dengan mempertimbangkan kondisi sosial ekonomi masyarakat serta biaya operasional. Ini menunjukkan bahwa akses transportasi laut yang ada masih bersifat fungsional, namun belum sepenuhnya dikelola melalui kebijakan operasional yang terstruktur.

2. Dermaga Kayu Bangkoa

Dermaga kayu Bangkoa sebagai pintuk konekting daratan Kota Makassar dengan Pulau masuk di wilayah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, serta sudah berfungsi sekitar 42 tahun. Dermaga ini sangat penting karena menjadi titik pusat penting untuk lalu lintas orang dan pengiriman barang ke pulau-pulau di sekitarnya. Secara garis besar, keberadaan Dermaga Kayu Bangkoa selaras dengan tujuan pembangunan yang dicanangkan oleh Pemerintah Kota Makassar dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Makassar periode 2025-2029. Rencana tersebut memprioritaskan peningkatan hubungan antar wilayah kepulauan serta penguatan fasilitas pendukung di kawasan pantai sebagai fokus utama pembangunan daerah. Orientasi kebijakan tersebut juga diperkokoh dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kota Makassar Periode 2025-2045, yang menggarisbawahi betapa krusialnya memajukan pelabuhan penghubung lokal agar memastikan kemudahan pergerakan warga dan penyebaran barang dari satu daerah ke daerah lain. Di Pelabuhan Kayu Bangkoa, tersedia sejumlah perahu yang

menyediakan perjalanan ke pulau-pulau yang berada di wilayah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Terdapat tiga perahu untuk tujuan Pulau Kodingareng, yaitu Rahmat Jaya, Carikawan, dan KM Jabal Rahmat Bilqis. Sementara itu, KM Baji Minasa melayani rute ke Pulau Barrang Caddi. Untuk mencapai Pulau Barrang Lompo, tersedia empat perahu, yaitu KM Rinjani Jaya, DHL KM Novita Sarina, KM Rahmat Kurnia Ilahi, dan Jabal Rahmah. Dermaga Kayu Bangkoa menjadi salah satu tempat tujuan wisatawan yang ingin pergi menuju pulau-pulau yang masuk wilayah Sangkarrang dan sekitarnya baik untuk urusan bisnis, kegiatan sosial, atau sekadar berlibur. Secara wilayah pemerintahan, letak Pelabuhan Kayu Bangkoa terletak di Kelurahan Bulu Gading, Kecamatan Ujung Pandang, Kota Makassar. Berikut kondisi tampilan pintu masuk Dermaga kayu bangkoa, seperti terdapat pada Gambar 4.



Gambar 4 Pintu masuk Dermaga Kayu Bangkoa
Sumber: Hasil Penelitian 2024

3. Kondisi Infrastruktur Dermaga

Kondisi infrastruktur Dermaga Kayu Bangkoa struktur dermaga yang belum permanen dan terbuat dari kayu, sehingga cukup rentan terhadap tekanan operasional serta kondisi lingkungan. Dermaga ini melayani kapal penumpang berukuran kecil sampai sedang, yang sebagian besar terdiri dari kapal motor kayu, yang merupakan moda utama transportasi laut bagi masyarakat pulau. Kapal yang bersandar secara berdempetan menunjukkan bahwa kapasitas dermaga tidak selaras dengan jumlah kapal, kondisi ini menggambarkan bahwa Dermaga Kayu Bangkoa berperan penting sebagai simpul utama untuk pergerakan komuter dari daerah kepulauan ke daratan, meskipun kualitas infrastruktur masih pada kondisi rawan dan memerlukan pemugaran permanen agar mencapai standar layanan yang aman. Keadaan ini menegaskan betapa tergantungnya masyarakat Kecamatan Kepulauan Sangkarrang pada transportasi laut melalui Dermaga Kayu Bangkoa yang menjadi akses utama menuju Kota Makassar, seperti terdapat pada Gambar 5.

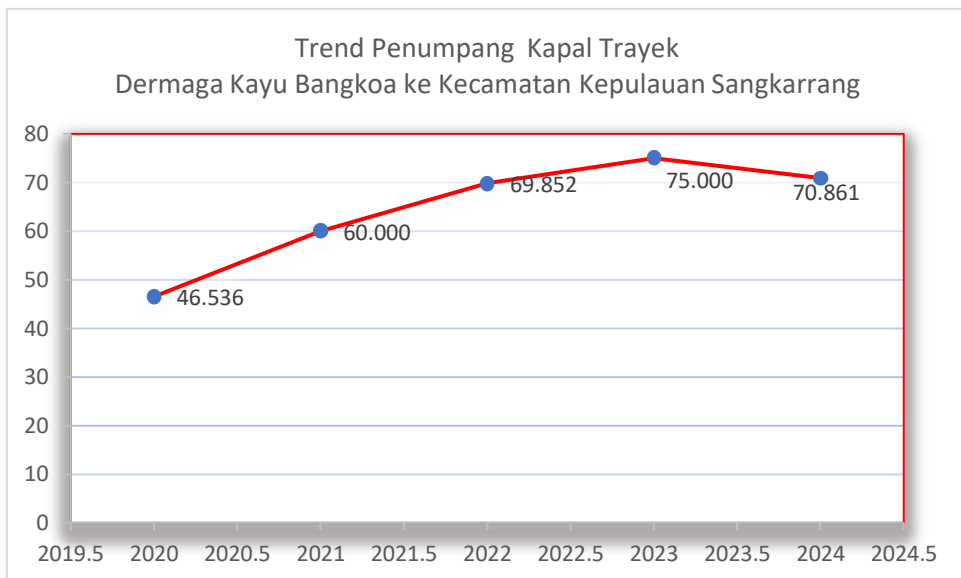


Gambar 5 Kapal saat bersandar di Dermaga Kayu Bangkoa
Sumber: Hasil Penelitian 2024

Temuan ini mengindikasikan bahwa fasilitas dermaga sebagai elemen dari sistem transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang telah ada dan berperan sebagai jembatan utama antara daerah kepulauan dan area daratan Kota Makassar. Namun, keadaan fisik dermaga yang masih belum permanen dan keterbatasan kapasitas sandar menunjukkan bahwa infrastruktur yang ada belum sepenuhnya memenuhi kriteria pelayanan dan keamanan yang diatur dalam dokumen perencanaan daerah.

Walaupun infrastruktur dermaga dan armada kapal masih sederhana, terdapat tren penumpang kapal trayek Dermaga Kayu Bangkoa menuju Kecamatan Kepulauan Sangkarrang yang menunjukkan peningkatan jumlah penumpang yang konsisten. Pada masa pandemi covid-19, ketika pergerakan masyarakat secara umum dibatasi, jumlah penumpang untuk rute Dermaga Kayu Bangkoa menuju Kecamatan Kepulauan Sangkarrang angka permintaan meningkat. Tahun 2020 sampai tahun 2021 dari 46.536 ke 60.000 di mana kenaikan 13.464, di tahun 2021 sampai tahun 2022 dari angka dari 60.000 tembus ke 69.852 ada kenaikan peminatan 9.852, pada tahun 2022 sampai tahun 2023 mencapai 69.852 ke 75.000 ada kenaikan peminatan 5.148. Hal ini menunjukkan bahwa pandemi covid-19 (Rodani, 2022) maupun kenaikan harga bahan bakar minyak nasional pada tahun 2022 (Safitri & Sukmana, 2022) tidak berdampak signifikan terhadap permintaan untuk transportasi laut. Keadaan ini menegaskan betapa tergantungnya masyarakat Kecamatan Kepulauan Sangkarrang pada transportasi laut

melalui Dermaga Kayu Bangkoa yang menjadi akses utama menuju Kota Makassar, seperti terdapat pada Gambar 6.



Gambar 6 Trend Penumpang Kapal
Sumber: Dinas Perhubungan Kota Makassar 2024

Pengamatan lapangan menunjukkan adanya tantangan serius berupa potensi sedimentasi di sekitar dermaga yang dapat membatasi ukuran kapal serta mengurangi efisiensi operasional dalam waktu lama. Di samping itu, perhatian terhadap pemeliharaan rutin yang seharusnya diutamakan dalam kebijakan jangka panjang RPJPD Kota Makassar Tahun 2025–2045, belum menjadi prioritas dalam pelaksanaannya saat ini. Situasi ini menunjukkan adanya kekurangan dalam manajemen pemeliharaan yang berkelanjutan, yang dapat menghalangi peran penting Dermaga Barrang Lompo sebagai titik utama dalam jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, seperti yang terlihat dalam Gambar 7.



Gambar 7. Dermaga Barrang Lompo
Sumber: Hasil Penelitian 2024

Pelabuhan Paotere adalah pelabuhan tradisional yang kaya sejarah dan terletak di utara Kota Makassar. Sejak abad ke-15, pelabuhan ini telah ada dan sekarang memiliki dua peran penting, yaitu sebagai penghubung antar-pulau dan sebagai pusat perdagangan produk laut bagi komunitas pesisir. Peran strategis ini selaras dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar untuk tahun 2024-2043 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) untuk tahun 2025-2029, yang menekankan pentingnya penguatan pelabuhan rakyat dalam jaringan transportasi dan distribusi logistik guna mendukung sektor perikanan, khususnya di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Aktivitas dari berbagai jenis kapal seperti Phinisi dan kapal motor kayu memberikan tekanan signifikan pada infrastruktur pelabuhan, yang berpotensi menyebabkan kemacetan operasional, keterbatasan area docking, dan ancaman terhadap keselamatan pelayaran. Meskipun Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Makassar untuk tahun 2025-2045 telah menetapkan tujuan meningkatkan kapasitas dan pengelolaan infrastruktur secara berkelanjutan, menunjukkan adanya celah di mana implementasi kebijakan saat ini masih terfokus pada fungsi yang ada, tanpa adanya pengelolaan ruang docking dan kontrol kepadatan kapal yang memadai. seperti yang terlihat dalam Gambar 8.



Gambar 8 Pelabuhan Paotere
Sumber: Hasil Penelitian 2025

Kedatangan kapal dari Pulau Bonetambu di Pelabuhan Paotere jelas menunjukkan fungsi pelabuhan ini sebagai titik penting untuk transportasi tradisional dan logistik, yang sangat penting bagi pergerakan penumpang serta pengiriman barang antar-pulau. Fungsi ini sejalan dengan kebijakan RTRW Kota Makassar Tahun 2024–2043 dan RPJMD Tahun 2025–2029, yang menempatkan pelabuhan rakyat sebagai komponen penting dalam jaringan transportasi laut di perkotaan untuk memastikan keterhubungan yang menyeluruh bagi daerah kepulauan. Meskipun rencana jangka panjang dalam RPJPD Kota Makassar Tahun 2025–2045 telah menetapkan pengelolaan infrastruktur yang berkelanjutan dan efektif, dalam kenyataannya, peran penting ini belum ditopang oleh regulasi operasional yang memadai. Hal ini mengakibatkan kegiatan sehari-hari kapal tetap berlangsung tanpa adanya pengaturan lokasi sandar yang teratur, seperti yang ditunjukkan dalam Gambar 9,



Gambar 9 Pelabuhan Paotere
Sumber: Hasil Penelitian 2025

Paotere, kawasan pelabuhan ini didirikan pada abad ke-14 dan telah berfungsi sebagai titik perdagangan utama selama ratusan tahun. Meskipun bertransformasi menjadi pelabuhan masyarakat, keberadaan kanal yang dipenuhi dengan area parkir dan aktivitas kapal kayu tradisional di tengah kepadatan permukiman menunjukkan interaksi sosial dan ekonomi yang kuat tapi juga rentan terhadap masalah lingkungan. Situasi ini sesuai dengan tantangan yang dijelaskan dalam RTRW Kota Makassar 2024–2043, di mana beban fungsional yang tinggi pada infrastruktur kanal memerlukan perhatian khusus dalam kebijakan pengelolaan ruang pantai untuk menangani masalah keselamatan serta kerusakan lingkungan yang muncul, seperti yang digambarkan terdapat pada Gambar 10.



Gambar 10 Kanal Paotere
Sumber: Hasil Penelitian 2025

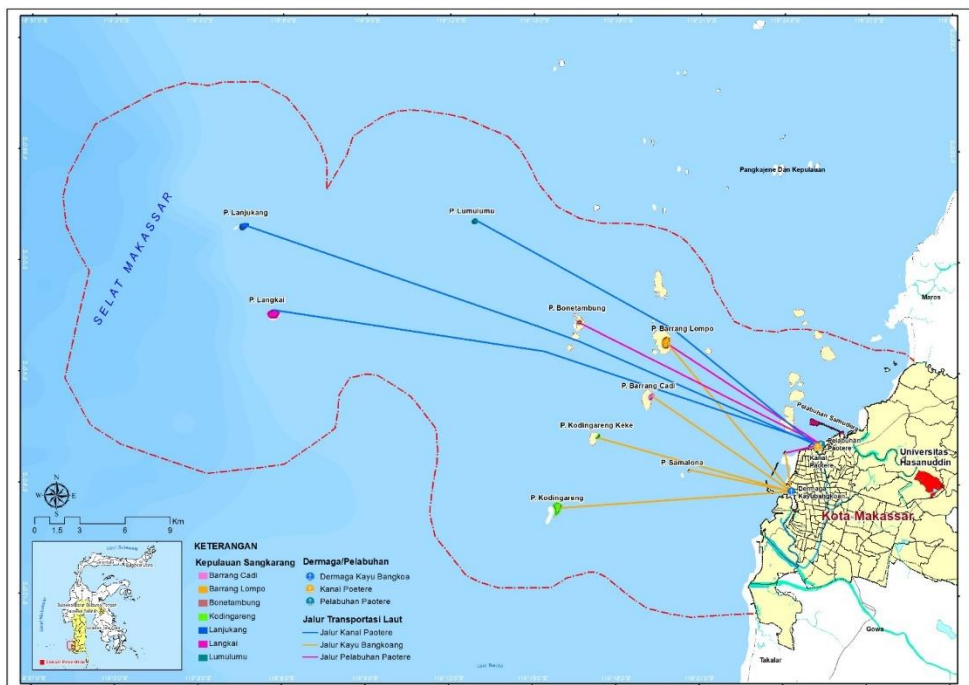
Fasilitas transportasi laut yang berupa armada kapal penumpang di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang sudah ada dalam jumlah yang cukup dan dapat mendukung pergerakan masyarakat. Dan keselamatan, masih terdapat beberapa kelemahan, terutama yang berhubungan dengan kapasitas angkut dan penyediaan alat keselamatan yang memadai sesuai dengan jumlah penumpang.

Jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, Jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang secara jelas menciptakan sistem *radial feeder* yang terpusat, menghubungkan setiap pulau secara mandiri dengan daratan Makassar melalui pusat utama di Dermaga Kayu Bangkoa dan Pelabuhan Paotere. Ciri konektivitas ini sejalan dengan kebijakan RPJMD Kota Makassar Tahun 2025–2029 yang mengutamakan pengurangan hambatan geografis melalui peningkatan infrastruktur transportasi pulau, serta didukung oleh RTRW Kota Makassar Tahun 2024–2043 dalam pengembangan sistem transportasi laut yang komprehensif. Pola perjalanan bolak-balik ini dioperasikan secara mandiri oleh armada reguler untuk transportasi penumpang dan barang, termasuk terdapat kapal-kapal KM. Rahmat kurnia ilahi, DHL KM. Novita sariana, KM.Rinjani jaya, Jabal rahmah, terbanyak penumpang dari Pulau Barrang Lompo, Pulau Barrang Caddi terdapat kapal KM. Baji minasa, Pulau Kodingareng terdapat kapal-kapal KM. Rahmat jaya, Carikawan, KM. Jaya rahmat bilqis menuju Dermaga Kayu bangkoa.

Trayek kapal reguler untuk penumpang dan barang terdapat kapal dari Pulau Barrang Lompo yaitu Lompo ekspress, Kapal dari Pulau Bonetambu menuju Pelabuhan Paotere.

Pulau-pulau terluar seperti Pulau Lumu-lumu, Pulau Lanju kang, Pulau Langkai cenderung menggunakan kapal kayu lebih kecil untuk membawa muatan ikan ke Kanal Paotere.

Pergerakan wisata hanya melayani menuju Pulau Kodingareng Keke dari Dermaga Kayu Bangkoa dan Pelabuhan Paotere. Aktivitas wisata yang mulai terpusat pada Pulau Kodingareng Keke juga mencerminkan upaya penerapan visi ekonomi biru dan pariwisata bahari dalam RPJPD Kota Makassar Tahun 2025-2045, meski ke depannya perlu ada pemerataan fasilitas transportasi bagi pulau-pulau terluar untuk mewujudkan kesejahteraan wilayah kepulauan yang adil sebagaimana ditunjukkan dalam Gambar 11.



Gambar 11 Peta rute transportasi laut di kecamatan kepulauan sangkarrang
Sumber: Hasil Penelitian 2025

Kunjungan pariwisata ke pulau-pulau yang terdapat di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang menunjukkan pertumbuhan yang signifikan, dari 1. 607 kunjungan pada tahun 2020 menjadi 3. 317 kunjungan pada tahun 2022. Peningkatan paling mencolok terlihat di Pulau Kodingareng Keke yang tidak berpenghuni, tetapi memiliki daya tarik wisata bahari yang luar biasa, dengan jumlah pengunjung bertambah dari 1.115 wisatawan pada tahun 2020 menjadi 2.250 wisatawan

pada tahun 2022, dan konsisten melebihi 1.000 kunjungan setiap tahunnya sejak 2021. Keadaan ini mencerminkan tingginya permintaan untuk mobilitas laut dalam kegiatan wisata bahari, sejalan dengan garis kebijakan RTRW Kota Makassar Tahun 2024-2043 serta RPJMD Kota Makassar Tahun 2021-2026 dan 2025-2029, yang menetapkan area pulau sebagai zona strategis untuk pengembangan pariwisata pesisir dan ekonomi kelautan. Peningkatan jumlah kunjungan tersebut belum sepenuhnya didukung oleh penguatan sistem transportasi laut yang terjadwal, aman, dan berkelanjutan, yang dapat membatasi optimalisasi pengembangan wisata bahari di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, seperti terdapat pada Tabel 4.

Tabel 4 Potensi Kunjungan Wisata di Sangkarrang

Kelurahan	Nama Pulau	Kunjungan Wisata		
		2020	2021	2022
Barrang Lompo	Barrang Lompo	125	197	226
Barrang Caddi	Barrang Caddi	27	99	102
	Langkai	17	23	35
	Lumu-Lumu	15	19	37
	Bone Tambung	64	92	98
	Lanjukang	117	121	215
Kodingareng	Kodingareng	127	235	354
	Kodingareng Keke	1.115	2.105	2.250
Jumlah		1.607	2.891	3.317

Sumber: (Poerwanto, 2024)

Menunjukkan adanya perbedaan potensi ekonomi di berbagai kelurahan dalam Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Kelurahan Barrang Caddi memiliki potensi yang sangat besar di sektor perikanan, sementara Kelurahan Kodingareng menonjol di sektor pariwisata bahari. Kelurahan Barrang Lompo menunjukkan potensi yang sedang dalam kedua sektor tersebut. Perbedaan potensi ini sesuai dengan kebijakan pengembangan wilayah kepulauan yang tercantum dalam RTRW Kota Makassar untuk periode 2024-2043 dan RPJPD Kota Makassar untuk periode 2025-2045, yang menekankan pemanfaatan keunggulan lokal setiap pulau sebagai landasan dalam pembangunan ekonomi maritim. Keterbatasan dalam infrastruktur pelabuhan, kondisi armada laut yang masih tradisional, serta lemahnya pengelolaan operasional menyebabkan pemanfaatan potensi di sektor perikanan dan pariwisata belum berjalan dengan baik. Ini menunjukkan adanya ketidakcocokan antara kebijakan pembangunan ekonomi kepulauan dan keadaan nyata transportasi laut, sehingga diperlukan strategi pengembangan transportasi laut yang terintegrasi dan adil bagi semua pulau sesuai dengan rekomendasi Poerwanto pada tahun 2024.

Kelurahan Barrang Caddi (Sektor Perikanan): Mewakili area yang memiliki kemampuan paling kuat dalam sektor perikanan dengan nilai

tertinggi (+++++). Ini mengindikasikan bahwa Barrang Caddi merupakan pusat utama dalam produksi perikanan di Sangkarrang. Kelurahan Kodingareng (Sektor Wisata): Dianugerahi arti sebagai kawasan dengan kemungkinan wisata bahari yang paling tinggi (+++) jika dibandingkan dengan kelurahan-kelurahan lain. Hal ini menunjukkan bahwa Kodingareng menjadi daya tarik utama dalam pengembangan ekonomi di bidang pariwisata. Kelurahan Barrang Lompo: Menunjukkan arti sebagai kawasan yang memiliki kemampuan sedang di kedua bidang itu (Skor + dan +++). Hal ini menunjukkan pentingnya strategi diversifikasi agar dapat bersaing dengan dua pulau yang lain, seperti terdapat pada Tabel 5.

Tabel 5 Potensi Perikanan dan Wisata di Sangkarrang

Potensi wilayah	Kelurahan		
	Barrang lompo	Barrang caddi	kodingareng
Wisata	+	+++	+++
perikanan	+++	+++++	+++

Sumber: (Poerwanto, 2024)

Peningkatan jumlah penumpang serta kedatangan wisatawan menunjukkan bahwa sistem transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang memegang posisi penting dalam mendukung kegiatan ekonomi dan pariwisata di daerah kepulauan. Namun, adanya batasan dalam jadwal, infrastruktur, dan manajemen operasional mengindikasikan bahwa keberadaan jaringan transportasi laut masih belum sepenuhnya dapat memenuhi potensi ekonomi wilayah dengan maksimal.

Transportasi Lokal Kota Makassar (Tatralok)

Sistem transportasi laut yang menghubungkan Dermaga Kayu Bangkoa dengan Kecamatan Kepulauan Sangkarrang dijelaskan dalam dokumen Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kota Makassar, yang mengintegrasikan infrastruktur darat dan fasilitas di sisi air. Infrastruktur tersebut terdiri dari dermaga permanen berbahan kayu dengan ukuran panjang sekitar 40 meter dan lebar 5 meter di Pulau Barrang Lompo, serta rencana pembangunan kantor Otoritas Pelabuhan dan Kesyahbandaran untuk meningkatkan pengawasan operasional area tersebut. Jenis transportasi yang dominan di jalur ini adalah armada pelayaran rakyat dengan kapal motor kayu, di antaranya KM Rahmat Kurnia Ilahi, KM Novita Sari, dan KM Kaibarranglompo, yang dapat menampung antara 50 hingga 100 penumpang serta kendaraan roda dua. Namun, hasil observasi di lapangan menunjukkan adanya risiko kelebihan muatan (overload), yang menunjukkan pentingnya penyediaan alat keselamatan, terutama jaket pelampung, yang sesuai dengan jumlah penumpang. Untuk manajemen operasional, diterapkan tarif tiket langsung sebesar Rp15.000,00 per orang dengan jadwal tetap satu kali perjalanan pulang-

pergi setiap hari; keberangkatan dari pulau dijadwalkan pada pukul 06.00 WITA dan dari Makassar pada pukul 11.00 WITA, dengan waktu tempuh sekitar 45 hingga 60 menit. Secara struktural, kegiatan pelayaran ini berada di bawah pengawasan teknis dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Makassar dan bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Makassar. Selain itu, kebutuhan bahan bakar solar didapat melalui distribusi dari Terminal Bahan Bakar Minyak (TBBM) Pertamina ke pangkalan kecil atau diadakan sendiri oleh operator kapal, meskipun terdapat tantangan hidrodinamika di Selat Makassar yang memerlukan pemeliharaan sarana secara berkala karena pengaruh korosi air laut dan intensitas gelombang. (Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Makassar, 2023).

Hasil kajian mengindikasikan bahwa dari segi kelembagaan, pengelolaan dan pengawasan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang sudah melibatkan lembaga yang memiliki tanggung jawab, yaitu Dinas Perhubungan dan KSOP. Meskipun begitu, fungsi lembaga tersebut belum sepenuhnya berjalan dengan baik dalam mengatur kegiatan operasional sehari-hari, sehingga pelaksanaan transportasi laut masih dilakukan secara terpisah oleh para operator kapal.

Berdasarkan penelitian yang telah dilaksanakan, dapat disimpulkan bahwa sistem transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang sudah ada dan berfungsi sebagai penghubung utama antara pulau-pulau dan wilayah daratan Kota Makassar, dengan Dermaga Kayu Bangkoa dan Pelabuhan Paotere sebagai pusat pergerakan penumpang dan barang. Keberadaan ini didukung oleh armada kapal reguler, jaringan rute aktif setiap harinya, serta dukungan dari kebijakan daerah yang tertera dalam RTRW, RPJMD, RPJPD, dan Rencana Transportasi Lokal Kota Makassar. Namun, pelaksanaan kebijakan ini masih terbatas pada penyediaan jaringan dasar, sedangkan pengelolaan operasional, kualitas infrastruktur, keselamatan pelayaran, dan koordinasi antar lembaga belum sepenuhnya terintegrasi. Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun jaringan transportasi laut sudah ada secara struktural, pengelolaan dan pelayanan masih belum optimal.

2.5 Kesimpulan dan Saran

2.5.1 Kesimpulan

Untuk menciptakan sistem konektivitas antar pulau yang optimal, kesimpulan strategis yang diajukan guna mempercepat pembangunan di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang:

Bahwa infrastruktur transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang secara fisik, operasional, dan kelembagaan telah ada sebagai hasil dari penerapan kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Makassar. Infrastruktur ini dapat memenuhi kebutuhan

dasar mobilitas masyarakat di wilayah kepulauan serta mendukung kegiatan ekonomi dan pariwisata.

Meski demikian, pelaksanaan kebijakan mengenai transportasi laut belum sepenuhnya mengatur secara optimal mengenai aspek operasional, kualitas infrastruktur, dan pengelolaan pelayanan. Hal ini mengakibatkan adanya keterbatasan dalam jaringan transportasi laut yang ada, yang kurang fleksibel serta rentan terhadap gangguan operasional. Situasi ini mencerminkan adanya perbedaan antara rencana kebijakan yang telah ditentukan dan pelaksanaannya di lapangan.

2.5.2 Saran

Untuk menciptakan sistem konektivitas antar pulau yang optimal, saran strategis yang diajukan guna mempercepat pembangunan di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang:

Berdasarkan kajian tentang ketersediaan sistem transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, Pemerintah Kota Makassar dianjurkan untuk memperkuat kebijakan mengenai operasional transportasi laut, terutama dalam hal pengaturan jadwal, frekuensi perjalanan, dan standar pelayanan. Penguatan kebijakan ini diperlukan agar pengelolaan transportasi laut tidak sekadar bersifat praktis, tetapi juga terencana, terstruktur, dan berkelanjutan. Selain itu, peningkatan kualitas infrastruktur pelabuhan, khususnya melalui pembangunan pelabuhan tetap yang sesuai dengan standar keselamatan dan kapasitas sandar, harus menjadi prioritas untuk mendukung mobilitas warga pulau dengan aman dan efisien.

Lebih lanjut, perlu dilakukan peningkatan peran lembaga melalui peningkatan koordinasi dan pengawasan antara Dinas Perhubungan dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) terkait dengan operasi armada kapal. Pengawasan ini terutama berkaitan dengan aspek keselamatan pelayaran dan kepatuhan terhadap peraturan muatan. Untuk penelitian berikutnya, disarankan untuk mengeksplorasi lebih jauh tentang kebijakan pengembangan aksesibilitas dan jaringan transportasi laut dengan pendekatan analisis strategis, untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pariwisata di wilayah kepulauan secara optimal dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS Kota Makassar. (2024). Kecamatan Kepulauan Sangkarrang BPS Kota Makassar. In *BPS Kota Makassar* (Vol. 6).
- Creswell. (2014). *pendekatan kualitatif*.
https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/2893/10/BAB_III.pdf
- Creswell. (2024). *Terdapat tiga tipe pendekatan dalam melakukan penelitian (Creswell, 2014) Kualitatif*.
https://kc.umn.ac.id/id/eprint/16062/5/BAB_III.pdf
- Dinas Perhubungan. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran*.
- Dinas Perhubungan. (2021). *Nomor PM 50 tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut* (Issue 692).
- Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Makassa. (2023). *Tataran Transportasi Lokal Kota Makassar Tahun 2018-2037 (hal.1-5)*.
- Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Makassar. (2023). *Tataran Transportasi Lokal Kota Makassar Tahun 2018-2037 (hal.26-45)*.
- Indrawan, D., & Jalilah, S. R. (2021). *Metode Kombinasi / Campuran Bentuk Integrasi Dalam Penelitian*. 4(3), 735–739.
- Istifadah. (2021). *John W. Creswell (2014: 811-812) menyebutkan beberapa keunggulan penggunaan dokumen sebagai teknik pengumpulan data*.
https://repository.upi.edu/64705/4/D_ADPEND_1806354_Chapter_III.pdf
- Lina Hastuti. (2022). *Diplomasi Maritim Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. *Media Iuris*, 5(1), 91–106.
<https://doi.org/10.20473/mi.v5i1SpecialIssue.42235>
- Lincoln, D. &. (2018). *Denzin & Lincoln (2018, p. 779), dijelaskan bahwa triangulasi data mengacu pada kombinasi data dari sumber berbeda pada waktu, tempat, dan orang yang berbeda*.
https://kc.umn.ac.id/id/eprint/14684/5/BAB_III.pdf

- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Komponen utama dalam analisis data kualitatif Miles*. SAGE Publications. <https://klikwisuda.com/3-komponen-utama-analisis-data-kualitatif-miles/>
- Papacostas. (1987). *Mendefinisikan transportasi sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tetap (fixed facilities)/prasarana, besaran arus (flow entities)/sarana dan sistem pengendalian (control sistem) yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu te*. <https://digilib.itb.ac.id/assets/files/disk1/673/jbptitbpp-gdl-krishnaadh-33638-3-2009ta-2.pdf>
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomo 5 Tahun 2021 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026 (2021). [file:///C:/Users/hp/Desktop/6. RPJMD Kota Makassar Tahun 2021-2026 \(1\).pdf](file:///C:/Users/hp/Desktop/6.RPJMD%20Kota%20Makassar%20Tahun%202021-2026%20(1).pdf)
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 3 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025-2029 (2025). <file:///C:/Users/hp/Desktop/Perda-Nomor-3-Tahun-2025-Tentang-RPJMD-Kota-Makassar-Tahun-2025-2029.pdf>
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2024 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2025-2045 (2025). [file:///C:/Users/hp/Desktop/RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAERAH MKS.pdf](file:///C:/Users/hp/Desktop/RENCANA%20PEMBANGUNAN%20JANGKA%20PANJANG%20DAERAH%20MKS.pdf)
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 7 Tahun 2024 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassra Tahun 2024-2043 (2024). [file:///C:/Users/hp/Desktop/PERATURAN DAERAH KOTA MAKASSAR NO 7 TH 2024 RTRW KOTA MAKASSAR TAHUN 2024-2043.pdf](file:///C:/Users/hp/Desktop/PERATURAN%20DAERAH%20KOTA%20MAKASSAR%20NO%207%20TH%202024%20RTRW%20KOTA%20MAKASSAR%20TAHUN%202024-2043.pdf)
- Poerwanto. (2024). *Strategi pengembangan transportasi laut wilayah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang di Kota Makassar*. <https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/44050/>
- Putra, A. A., & Djalante, S. (2016). Pengembangan infrastruktur pelabuhan dalam mendukung pembangunan berkelanjutan. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 6(1), 433–443.

<https://media.neliti.com/media/publications/98878-ID-pengembangan-infrastruktur-pelabuhan-dal.pdf>

Ramli, H. M. (2014). *Perumusan Strategi SWOT*.

<https://etheses.iainkediri.ac.id/1455/3/932113615 - BAB II.pdf>

Rangkuty, 1Freddy. (2015). *Komponen dari model manajemen strategis yang digunakan untuk menyusun, melaksanakan, dan menilai strategi*.

<https://etheses.iainkediri.ac.id/40/3/BAB II.pdf>

Rodani, A. (2022). *Menyikapi Kenaikan Harga BBM secara Bijak*. DJKN (Direktorat Jenderal Kekayaan Negara).

<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/15363/Menyikapi-Kenaikan-Harga-BBM-secara-Bijak.html>

Romdona, S., Junista, S. S., & Gunawan, A. (2024). TEKNIK PENGUMPULAN DATA: OBSERVASI, WAWANCARA DAN KUESIONER. *JURNAL ILMU SOSIAL EKONOMI DAN POLITIK Vol.*, 3(1), 39–47. file:///C:/Users/hp/Downloads/DAPUS BAB III/TEKNIK PENGUMPULAN DATA OBSERVASI.pdf

Safitri, K., & Sukmana, Y. (2022). *Kaleidoskop 2022: Kenaikan harga BBM diiringi isu turunnya kualitas pertalite*. Kompas.Com.

<https://money.kompas.com/read/2022/12/28/140000426/kaleidoskop-2022--kenaikan-harga-bbm-diiringi-isu-turunnya-kualitas-pertalite>

Sappe, A. R. (2019). *Peran dan strategi transportasi laut terhadap konektivitas antar wilayah di Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah*. Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Program Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar.

Siswoyo, B., & Banjarnahor, E. (2018). Pengembangan jaringan angkutan laut rute sei berombang ke teluk Nibung. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 20, 24–39. <https://doi.org/10.25104/transla.v20i1.794>

Sugiyono. (2009). *Sugiyono (2009: 147), penelitian deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya*. <https://eprints.uny.ac.id/13891/4/BAB III.pdf>

Sugiyono. (2014). *Menyatakan bahwa terdapat dua macam data penelitian, yaitu data kualitatif dan data kuantitatif. Data kualitatif adalah data yang berbentuk kata, kalimat, gerak tubuh, ekspresi wajah, bagan, gambar, dan foto. Data kuantitatif adalah data yang berbentuk an.*

[http://repository.dharmawangsa.ac.id/233/7/BAB III_15510232.pdf](http://repository.dharmawangsa.ac.id/233/7/BAB%20III_15510232.pdf)

Sugiyono. (2015). *Sugiyono (2015:13) Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme.*

https://repository.upi.edu/120929/3/S_MIK_1804605_Chapter3.pdf

Sulastriani. (2022). *Strategi pengembangan transportasi laut di wilayah kepulauan Kota Makassar* [Universitas Hasanuddin].

[https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/17798/2/P092182001_tesis_19-07-2022 1-2.pdf](https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/17798/2/P092182001_tesis_19-07-2022%201-2.pdf)

Susanto. (2016). Percepatan pembangunan infrastruktur transportasi laut. *Jurnal Kajian Lemhannas RI*, 25, 55–60.

[file:///C:/Users/hp/Downloads/141-Article Text-153-1-10-20200815 \(2\).pdf](file:///C:/Users/hp/Downloads/141-Article%20Text-153-1-10-20200815(2).pdf)

Taufiq, M. M. (2024). *Strategi kebijakan daya saing infrastruktur dan konektivitas maritim yang berkelanjutan*. Anoa Times.

<https://anoatimes.com/2024/06/strategi-kebijakan-daya-saing-infrastruktur-dan-konektivitas-maritim-yang-berkelanjutan/>

Vokasi Universitas Negeri Surabaya. (2024). *Prasarana Transportasi: Definisi, Jenis, dan Perannya dalam Sistem Transportasi*. Universitas Negeri Surabaya.

<https://terapan-transportasi.vokasi.unesa.ac.id/post/prasarana-transportasi-definisi-jenis-dan-perannya-dalam-sistem-transportasi>

BAB III
ARAHAN KEBIJAKAN PENGEMBANGAN AKSESIBILITAS
DAN JARINGAN TRANSPORTASI LAUT DI KECAMATAN
KEPUALAUN SANGKARRANG KOTA MAKASSAR

3.1 Abstrak

Cucu Nopita. **Strategi Pengembangan Infrastruktur Jaringan Transportasi Laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang.** (Di bimbing oleh Ganding Sitepu, Mukti Ali).

Latar belakang Pelaksanaan kebijakan angkutan laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, sesuai dengan yang diatur dalam RTRW 2024–2043 dan RPJMD 2025–2029, masih menunjukkan perbedaan antara rencana strategis dan kenyataan di Dermaga Kayu Bangkoa serta Pelabuhan Paotere. Terbatasnya jadwal pelayaran, kerusakan infrastruktur dermaga, dan rendahnya pengawasan keselamatan menjadi kendala utama dalam memaksimalkan potensi ekonomi kelautan dan pariwisata bahari secara berkelanjutan. **Tujuan** Merumuskan arahan kebijakan pengembangan aksesibilitas dan jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang Kota Makassar. **Metode** Pendekatan kualitatif deskriptif yang melibatkan observasi di lapangan, wawancara mendalam dengan metode purposive sampling, serta analisis dokumen. Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan menggunakan kerangka SWOT untuk mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman dalam pengembangan transportasi laut. **Hasil** Pengelolaan transportasi laut saat ini masih didominasi oleh kapal-kapal tradisional yang beroperasi dengan frekuensi terbatas. Selain itu, fasilitas dermaga yang ada kurang memadai, biaya logistik tergolong tinggi, dan terdapat kurangnya kerjasama antar lembaga di antara para pemangku kepentingan. **Kesimpulan** Pentingnya meningkatkan kualitas infrastruktur pelabuhan sangatlah besar. Hal ini mencakup perbaikan jalur dan armada, penguatan kebijakan serta pengawasan regulasi, dan peningkatan kerjasama antar lembaga. Semua ini bertujuan untuk menciptakan konektivitas maritim yang efektif, terjangkau, dan mendukung keberlanjutan ekonomi masyarakat di kepulauan Sangkarrang.

3.2 Pendahuluan

Strategi kebijakan untuk meningkatkan daya saing berkaitan dengan infrastruktur dan konektivitas laut yang berkelanjutan, serta pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim di Indonesia dilakukan dalam konteks

strategi Poros Maritim Dunia. Visi ini diluncurkan pada tahun 2014 dan menekankan lima pilar utama, di antaranya adalah konektivitas maritim, yang bertujuan untuk memaksimalkan potensi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan. Pelaksanaan visi ini melalui konsep tol laut yang terintegrasi meliputi perencanaan rute, pembangunan pelabuhan laut, dan industri kapal, yang secara menyeluruh berfokus pada penyelesaian masalah transportasi dan logistik (Lina Hastuti, 2022).

Pelabuhan laut merupakan komponen sentral PMD, dan efektivitasnya sangat di pengaruhi oleh faktor-faktor non teknis seperti efisiensi, pertimbangan lingkungan, dan perubahan sosial kelembagaan. Meskipun sistem konektivitas maritim menjadi tulang punggung logistik, kinerja Indonesia dalam indeks kinerja logistik dan enabling trade index menunjukkan bahwa daya saing infrastruktur dan logistik nasional masih memerlukan penguatan signifikan dibandingkan mitra regional. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan menganalisis strategi kebijakan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim berkelanjutan melalui kerangka analisis SWOT, guna merumuskan tindakan optimal seperti peningkatan koordinasi pengelolaan dalam rangka menjawab visi PMD (Taufiq, 2024).

Percepatan pembangunan infrastruktur transportasi laut, strategi pengembangan infrastruktur transportasi laut di Indonesia diarahkan untuk merespons tantangan logistik yang ditandai oleh inefisiensi pelabuhan dan tingginya rasio biaya logistik nasional terhadap PDB 24 persen yang berdampak negatif pada daya saing global. Pembangunan prasarana ini bersifat esensial karena infrastruktur yang memadai adalah katalisator investasi, pendorong pertumbuhan PDB, dan sarana untuk mewujudkan tujuan nasional dalam memperkuat persatuan dan kesejahteraan. Secara geopolitik, posisi maritim Indonesia merupakan peluang besar untuk menjadi pusat perdagangan dunia, namun hal ini menuntut perbaikan infrastruktur yang layak dan berstandar internasional. Upaya percepatan pembangunan difokuskan pada tiga pilar utama tol laut, pelabuhan, dan pelayaran rakyat, yang melibatkan penetapan hingga 1.240 pelabuhan dengan klasifikasi bertingkat. Oleh karena itu, diperlukan sinergitas dan komitmen kuat dari segenap pemangku kepentingan terkait kemenhub, kemenPU, BUMN, dan asosiasi pengusaha untuk mengatasi isu-isu struktural seperti keterbatasan geografis, kekurangan sarana peti kemas, isu keamanan, dan defisit SDM, sehingga visi poros maritim dunia dapat diimplementasikan secara efektif dan berkelanjutan (Susanto, 2016).

Strategi pembentukan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, Kota Makassar, dalam konteks ekonomi makro, transportasi memiliki peranan sebagai permintaan turunan yang sangat penting. Transportasi ini memainkan peranan dalam meningkatkan efisiensi produksi, distribusi barang dan jasa, serta aksesibilitas di wilayah tersebut, yang secara langsung mendukung perkembangan ekonomi di tingkat regional dan nasional. Di Indonesia, yang merupakan negara kepulauan, transportasi laut

menjadi elemen yang sangat vital dalam sistem transportasi nasional. Hal ini melibatkan interaksi yang kompleks antara sistem permintaan, infrastruktur dan layanan, mobilitas, serta lembaga terkait. Langkah strategis untuk mencapai sistem transportasi laut yang efektif dan efisien masih menghadapi tantangan utama, terutama dalam memberikan layanan optimal untuk pulau-pulau kecil, yang mencakup 85 persen dari keseluruhan pulau. Hal ini terlihat dari penurunan peringkat indeks konektivitas transportasi laut Indonesia dari posisi 52 pada tahun 2015 menjadi 62 di tahun 2017. Isu strategis yang utama adalah perlunya persiapan infrastruktur dan sarana yang terintegrasi untuk mendukung pemerataan dalam pelayanan dan konektivitas logistik, khususnya di wilayah 3TP yang terluar, terpencil, tertinggal, dan perbatasan, seperti yang terdapat di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, Makassar. Strategi pengembangan yang dirumuskan perlu berkelanjutan, dengan tujuan untuk mengatasi permasalahan infrastruktur dermaga yang kurang memadai, armada yang tidak terawat, serta tingginya biaya logistik akibat tidak adanya subsidi, demi meningkatkan akses terhadap pendidikan, kesehatan, dan mendukung potensi ekonomi masyarakat yang tinggal di pulau-pulau. (Poerwanto, 2024).

Wilayah Kepulauan Kota Makassar, yang terdiri dari gugusan pulau kecil termasuk pulau barrang lombo, barrang caddi, dan kodingareng lombo, sangat bergantung pada jasa angkutan laut, terutama kapal tradisional yang beroperasi dari dermaga paotere dan kayu bangkoa, guna menunjang keberlangsungan aktivitas sosial-ekonomi masyarakat. Kebutuhan mobilitas ini bersifat esensial pendidikan dan rumah tangga dan bersifatderived demand dari kegiatan ekonomi lokal, di perparah oleh adanya peningkatan jumlah penduduk dan intensitas pariwisata yang bertindak sebagai bangkita pergerakan. Dalam konteks ini, keberlanjutan ekonomi masyarakat kepulauan sangat rentan terhadap ketidak seimbangan antara permintaan dan penyedia layanan transportasi yang berpotensi menimbulkan persinagan tidak sehat di satu sisi, atau kenaikan biaya logistik dan stabilitas harga barang di sisi lain. Mengingat pentingnya transportasi dalam memperluas jangkauan distribusi, meningkatkan aksesibilitas, dan mendorong aglomerasi ekonomi, maka di perlukan analisis mendalam mengenai karakteristik pergerakan dan bangkitan lalu lintas. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan merumuskan strategi pengembangan transportasi laut antar pulau yang efektif dan efisien, menggunakan metode analisis antar pulau yang efektif dan efisien, menggunakan metode analisis SWOT, demi memastikan keseimbangan layanan dan memacu pertumbuhan ekonomi berkelanjutan di wilayah kepulauan kota Makassar (Sulastriani, 2022).

Kecamatan Kepulauan Sangkarrang adalah kawasan kepulauan di Kota Makassar yang memiliki posisi penting dalam mendukung konektivitas antar pulau, distribusi logistik, serta pertumbuhan ekonomi maritim dan pariwisata bahari. Pemerintah Kota Makassar melalui (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomo 5 Tahun 2021 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah

Daerah Tahun 2021-2026, 2021) dan (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 3 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025-2029, 2025) telah menjadikan kawasan kepulauan sebagai fokus utama dalam pembangunan, terutama dalam meningkatkan aksesibilitas dan pelayanan transportasi laut. Kebijakan ini diperkuat melalui (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 7 Tahun 2024 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2024-2043, 2024) yang menjadikan kawasan kepulauan sebagai zona strategis di pesisir dan laut, serta (Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2024 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2025-2045, 2025) yang menekankan pentingnya pengembangan infrastruktur dasar dan jaringan transportasi laut secara berkelanjutan. Kondisi saat ini menunjukkan bahwa infrastruktur jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang masih memiliki keterbatasan dalam hal kualitas, kapasitas, dan integrasi layanan, sehingga pelaksanaan kebijakan belum maksimal. Diperlukan suatu strategi untuk mengembangkan infrastruktur jaringan transportasi laut yang terencana dan terintegrasi agar sejalan dengan kebijakan Pemerintah Kota Makassar serta dapat meningkatkan aksesibilitas dan mendukung pembangunan kawasan kepulauan dengan cara yang berkelanjutan.

3.3 Metode Penelitian

3.3.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian di fokuskan di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, yang terdiri dari tiga kelurahan Barrang Lompo, Barrang Caddi mencakup (Pulau Langkai, Pulau Lumu-lumu, Pulau Bonetambu, Pulau Lanjukang) dan Kodingareng (mencakup Pulau Kodinagreng Keke).

3.3.2 Jenis Dan Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian yang sering digunakan dalam studi strategi pengembangan infrastruktur jaringan transportasi laut biasanya adalah penelitian deskriptif dan penelitian eksploratif. (Putra & Djalante, 2016) penelitian deskriptif memiliki tujuan untuk menggambarkan fakta dan karakteristik suatu fenomena tertentu dengan cara yang sistematis dan akurat. Tipe ini penting saat peneliti ingin mengetahui kondisi infrastruktur pelabuhan yang ada, jalur pelayaran, dan fasilitas penunjang sebagai landasan untuk merumuskan strategi pengembangan. Sementara itu, penelitian eksploratif sangat sesuai untuk menemukan konsep atau variabel baru yang berpengaruh terhadap pengembangan jaringan transportasi laut, terutama di daerah yang belum banyak dikaji.

Pendekatan lain yang sering diterapkan adalah penelitian kualitatif, khususnya ketika perhatian penelitian terletak pada perubahan kebijakan, kepentingan para pemangku kepentingan, serta cara pelaksanaan pembangunan infrastruktur. (Creswell, 2014) pendekatan kualitatif adalah suatu metode yang berusaha memahami fenomena dalam konteks alami melalui penafsiran yang bersifat subjektif. Dalam studi mengenai transportasi laut, metode ini diterapkan untuk menilai pandangan para pembuat kebijakan,

pengelola pelabuhan, masyarakat di kawasan pesisir, serta pelaku industri maritim mengenai kebutuhan dan tantangan infrastruktur.

Di samping itu, metode kuantitatif sering kali diterapkan untuk menggambarkan, mengukur, atau menganalisis berbagai faktor yang berpengaruh terhadap kemajuan infrastruktur transportasi laut. Pendekatan kuantitatif memiliki tujuan untuk menguji hubungan antara variabel dengan menggunakan alat ukur dan analisis statistik. Dalam penelitian ini, pendekatan kuantitatif dapat diterapkan untuk menganalisis data lalu lintas kapal, kapasitas pelabuhan, efisiensi logistik, atau pengaruh ekonomi dari pengembangan jaringan transportasi laut. (Indrawan & Jalilah, 2021)

Dalam penelitian yang mengembangkan strategi, pendekatan metode campuran juga disarankan. Metode campuran mengintegrasikan data kualitatif dan kuantitatif untuk menghasilkan analisis yang lebih menyeluruh. Pendekatan ini sangat berguna saat peneliti ingin mengintegrasikan hasil statistik, seperti mengenai kapasitas infrastruktur, dengan hasil kualitatif yang berkaitan dengan kebijakan atau pandangan pemangku kepentingan. Dalam sektor transportasi laut, hal ini berkontribusi untuk menciptakan strategi pengembangan yang didasarkan pada data dan juga responsif terhadap kondisi di lapangan. (Indrawan & Jalilah, 2021)

Sebaliknya, studi mengenai perencanaan infrastruktur biasanya menerapkan metode perencanaan strategis. Perencanaan strategis fokus pada penetapan tujuan yang berjangka panjang dan pengembangan langkah-langkah strategis yang bertujuan untuk meningkatkan efisiensi serta efektivitas infrastruktur. Metode ini biasanya digunakan dalam analisis SWOT, AHP (Analytical Hierarchy Process), serta analisis rantai nilai logistik untuk menetapkan prioritas dalam pengembangan jaringan pelayaran, pembangunan pelabuhan, dan integrasi antara transportasi laut dan darat. (Ramli, 2014)

Akhirnya, sejumlah pakar juga menyoroti signifikansi pendekatan sistem dalam penelitian mengenai infrastruktur transportasi laut. Infrastruktur transportasi sebagai suatu kesatuan yang terintegrasi yang meliputi pelabuhan, jalur pelayaran, peraturan, teknologi, serta pihak-pihak yang terlibat. Pendekatan ini memberikan kesempatan kepada peneliti untuk mengkaji cara setiap komponen saling berinteraksi, sehingga strategi pengembangan tidak hanya berorientasi pada infrastruktur fisik, tetapi juga mencakup elemen manajemen, kebijakan, dan tata kelola. Pendekatan ini sangat menguntungkan karena transportasi laut adalah suatu sistem yang rumit yang memerlukan analisis yang menyeluruh (Papacostas, 1987).

3.3.3 Jenis dan Sumber Data

Para ahli menyatakan bahwa tipe data dalam penelitian pada dasarnya terbagi menjadi data kualitatif dan data kuantitatif. Data kualitatif terdiri dari kata-kata, kalimat, atau narasi yang menjelaskan fenomena secara mendetail, sementara data kuantitatif berupa angka atau nilai yang bisa

diolah dengan metode statistik. Kedua jenis data tersebut dapat dipilih berdasarkan tujuan penelitian dan tingkat analisis yang ingin dicapai. Dalam pelaksanaan penelitian sosial dan manajemen, semakin sering digunakan kedua jenis data secara bersamaan untuk meningkatkan keabsahan penemuan (Sugiyono, 2014).

Data juga dapat dikategorikan menjadi data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang dikumpulkan secara langsung oleh peneliti dari sumber asli melalui metode observasi, wawancara, atau kuesioner. Data primer memiliki tingkat keaslian yang tinggi karena diperoleh sesuai dengan kebutuhan khusus penelitian. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari dokumen, laporan, arsip, dan publikasi yang telah ada sebelumnya. Peneliti memanfaatkan data sekunder untuk meningkatkan informasi, membandingkan hasil, dan menghemat waktu dalam melakukan penelitian.

Data primer sangat penting ketika peneliti ingin mengetahui perilaku, pandangan, atau pengalaman langsung dari objek penelitian. Sebagai contoh, dalam konteks penelitian mengenai organisasi atau infrastruktur, data primer memberikan kesempatan kepada peneliti untuk memahami dinamika kebijakan, proses kerja, dan sudut pandang para pemangku kepentingan. Sementara itu, data sekunder mendukung peneliti dalam memahami konteks yang lebih luas, seperti kebijakan pemerintah, statistik industri, serta laporan institusi yang tidak bisa didapatkan hanya melalui wawancara.

Berbagai pakar juga mengklasifikasikan jenis data berdasarkan karakteristiknya, yaitu data nominal, ordinal, interval, dan rasio. Pengelompokan ini sangat penting untuk menentukan teknik analisis statistik yang sesuai. Data nominal hanya menggambarkan kategori tanpa adanya urutan, sedangkan data ordinal memberikan urutan tetapi tanpa jarak yang jelas. Data interval dan rasio digunakan dalam analisis statistik yang lebih rumit karena memiliki jarak dan skala yang dapat diukur. Pemilihan jenis data ini sangat memengaruhi metode analisis serta kekuatan inferensi dalam penelitian.

Sumber data sekunder dapat diperoleh dari berbagai jenis dokumen, seperti laporan resmi dari pemerintah, publikasi ilmiah, data statistik dari BPS, jurnal internasional, arsip organisasi, serta media daring. Pemanfaatan sumber data sekunder menjadi sangat penting dalam penelitian kontemporer karena dapat memberikan pemahaman yang lebih luas terkait tren, regulasi, dan fakta-fakta yang mendukung analisis para peneliti. Namun, keandalan sumber harus dievaluasi dengan seksama untuk menghindari adanya bias atau informasi yang sudah tidak relevan.

Akhirnya, sejumlah pakar menekankan bahwa penggunaan triangulasi sumber data sangat penting untuk meningkatkan keabsahan penelitian. Triangulasi dilaksanakan dengan mengintegrasikan berbagai tipe dan sumber data—baik yang berasal dari primer maupun sekunder, serta yang bersifat kualitatif maupun kuantitatif. Strategi ini menjamin bahwa hasil

penelitian menjadi lebih kokoh, konsisten, dan dapat diandalkan. Dalam konteks studi yang memerlukan analisis yang mendalam dan menyeluruh, pemanfaatan berbagai sumber data merupakan langkah krusial untuk menghasilkan kesimpulan yang tepat dan dapat diuji (Lincoln, 2018).

3.3.4 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian mengenai strategi pengembangan infrastruktur jaringan transportasi laut sangat penting untuk memperoleh informasi yang valid dan komprehensif. Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk memperoleh data faktual yang diperlukan dalam penelitian. Pada konteks transportasi laut, pengumpulan data dilakukan untuk memahami kondisi eksisting pelabuhan, jalur pelayaran, fasilitas logistik, kebijakan maritim, serta keterlibatan stakeholder dalam pengembangan infrastruktur. (Sugiyono, 2015)

1. Observasi

Salah satu teknik utama adalah observasi, yang memungkinkan peneliti melihat secara langsung kondisi fisik infrastruktur maritime. Observasi adalah teknik pengumpulan data melalui pengamatan langsung terhadap objek untuk memperoleh gambaran nyata. Dalam penelitian strategi pengembangan transportasi laut, observasi digunakan untuk menilai kapasitas dermaga, kondisi fasilitas bongkar muat, pola alur pelayaran, dan efektivitas operasional pelabuhan. Observasi sangat relevan untuk mengidentifikasi masalah teknis maupun potensi pengembangan (Romdona et al., 2024)

2. Wawancara

Teknik selanjutnya adalah melakukan wawancara, terutama saat penelitian memerlukan informasi dari para pemangku kepentingan seperti otoritas pelabuhan, pemerintah, pengelola kapal, dan pelaku industri. Wawancara adalah metode yang digunakan untuk memperoleh pengetahuan, pengalaman, dan pendapat responden secara mendetail. Wawancara dalam bidang transportasi laut penting untuk mengidentifikasi masalah regulasi, kebijakan pengembangan, kendala logistik, dan kebutuhan infrastruktur yang masih belum terpenuhi (Istifadah, 2021).

Selain wawancara, kuesioner juga merupakan metode yang signifikan dalam penelitian kuantitatif yang berkaitan dengan infrastruktur transportasi laut. Kuesioner merupakan metode pengumpulan data dengan menggunakan sejumlah pertanyaan yang ditulis dan disampaikan kepada para responden. Kuesioner dapat dimanfaatkan untuk mengumpulkan informasi mengenai pandangan pengguna jasa pelayaran, tingkat kepuasan terhadap sarana pelabuhan, atau penilaian terhadap strategi pengembangan jaringan transportasi laut. Metode ini efektif ketika melibatkan sejumlah besar responden (Sugiyono, 2009).

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan metode yang memungkinkan peneliti untuk menggunakan data sekunder yang telah tersedia. Dokumentasi meliputi pengumpulan informasi dari berbagai dokumen, seperti laporan tahunan, data statistik, peta navigasi, dokumen kebijakan, dan rencana strategis untuk kehutanan maritim. Dalam studi ini, dokumentasi memiliki peranan yang krusial untuk mendapatkan data sejarah dan perencanaan yang berhubungan dengan pembangunan pelabuhan, aktivitas kapal, serta kebijakan pemerintah dalam pengembangan infrastruktur maritim.

Akhirnya, sejumlah penelitian juga memanfaatkan kajian literatur untuk mendukung analisis konseptual. Berdasarkan pandangan Creswell (2014), kajian pustaka dipergunakan untuk mengambil teori, temuan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, serta kerangka konsep yang dapat memperkaya penelitian. Dalam kerangka strategi pengembangan jaringan transportasi laut, kajian pustaka mendukung peneliti dalam memahami teori perencanaan infrastruktur, manajemen pelabuhan, logistik maritim, serta model-model strategis seperti SWOT dan AHP yang sering dipakai untuk menentukan prioritas pengembangan (Creswell, 2024)

3.4.4. Analisis SWOT,

Analisis SWOT merupakan suatu teknik perencanaan strategis yang dipakai untuk menilai Kekuatan, Kelemahan, Peluang, dan Ancaman dari sebuah organisasi atau program. Analisis SWOT adalah metode yang sangat efektif untuk menggabungkan faktor internal dan eksternal sehingga dapat menghasilkan strategi yang sesuai dalam pengembangan suatu organisasi atau proyek. Model ini mendukung para peneliti dan pengambil keputusan dalam menetapkan arah kebijakan yang didasarkan pada kondisi yang sebenarnya (Rangkuty, 2015)

Analisis SWOT digunakan untuk menemukan faktor-faktor strategis yang mempengaruhi kinerja suatu organisasi, baik yang berasal dari dalam (internal) maupun dari luar (eksternal). Kekuatan dan Kelemahan adalah faktor-faktor internal yang dapat dikontrol, sedangkan Peluang dan Ancaman adalah faktor-faktor eksternal yang berada di luar kontrol organisasi. Dengan memahami keempat elemen tersebut, organisasi dapat menyusun strategi yang lebih fleksibel dan sesuai dengan tantangan yang ada di lingkungan.

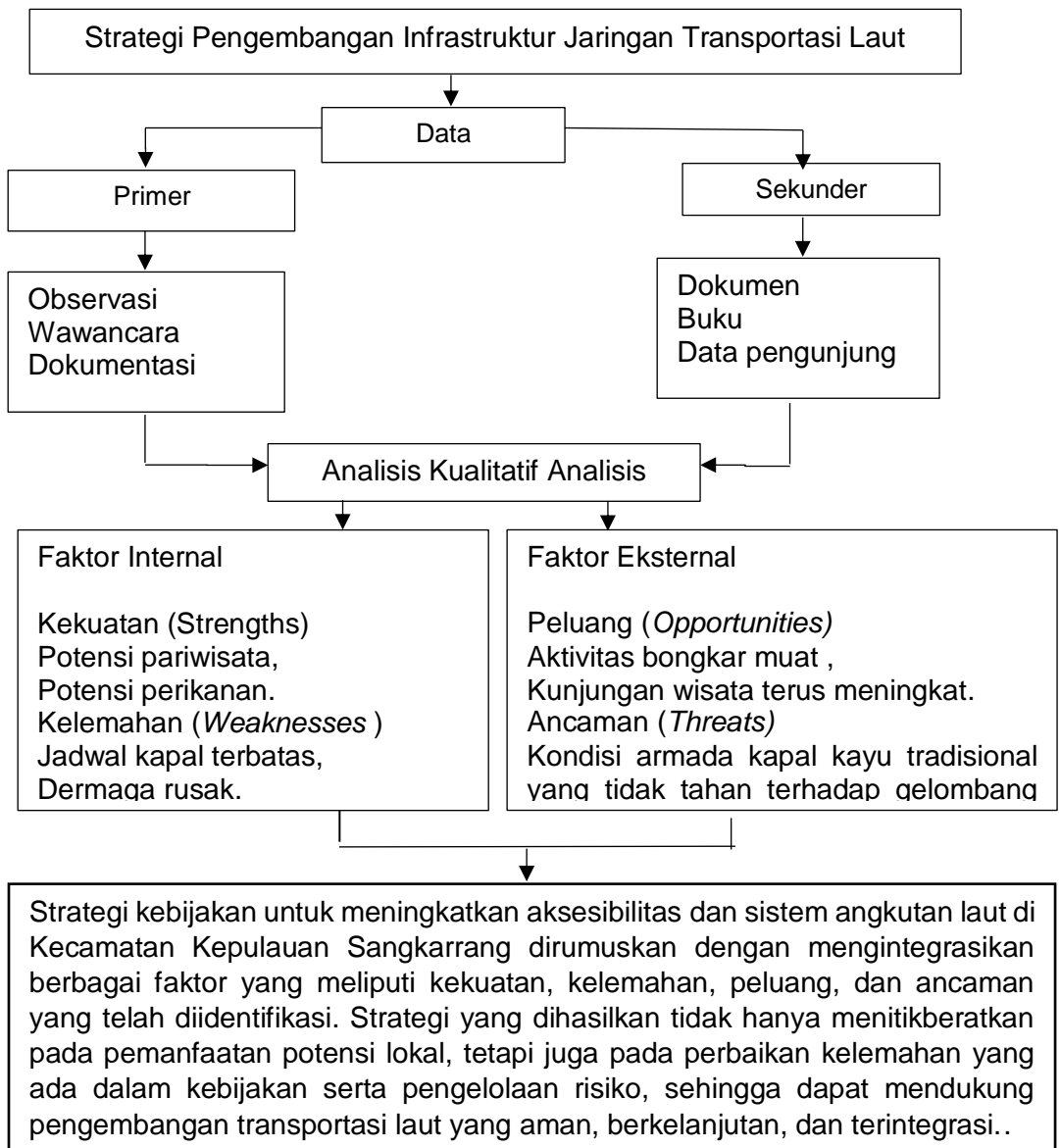
Analisis SWOT mendukung organisasi dalam memahami posisi kompetitif yang dimilikinya. Mereka menekankan bahwa keunggulan utama analisis SWOT adalah kemampuannya untuk memberikan pandangan komprehensif mengenai keadaan organisasi dan menyeimbangkan elemen-elemen internal serta eksternal. Dengan demikian, analisis SWOT berfungsi sebagai alat penting dalam perencanaan pemasaran, usaha, serta perencanaan pembangunan infrastruktur.

Analisis SWOT adalah komponen dari Model Manajemen Strategis yang digunakan untuk menyusun, melaksanakan, dan menilai strategi. Signifikansi pencocokan antara kekuatan dan peluang guna merumuskan strategi yang agresif, sambil juga mengurangi kelemahan dan ancaman melalui pendekatan yang defensif. Dengan pendekatan tersebut, analisis SWOT tidak hanya menghasilkan laporan, tetapi juga saran strategi yang jelas dan dapat diterapkan (Rangkuty, 2015)

Analisis SWOT dapat diterapkan secara efektif di berbagai sektor, seperti pendidikan, dunia usaha, dan perencanaan pembangunan. Mereka menekankan bahwa analisis SWOT menyediakan suatu kerangka yang rasional untuk memahami elemen-elemen yang memengaruhi keberhasilan sebuah program atau proyek, sehingga dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan proses perencanaan. Dalam konteks pembangunan infrastruktur, analisis SWOT berguna untuk memahami masalah geografis, potensi wilayah, kebijakan yang diambil oleh pemerintah, serta keterbatasan sumber daya.

Analisis mencakup faktor Kekuatan (*Strengths*), Kelemahan (*Weaknesses*), peluang (*Opportunities*), ancaman (*Threats*) digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian ke tiga terkait strategi pengembangan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang,

3.4.5 Kerangka Alur Penelitian



Gambar 12 Kerangka Alur Penelitian

3.4 Hasil dan Pembahasan

3.4.1 Masyarakat Kecamatan Kepulauan sangkarrang

Kecamatan Kepulauan Sangkarrang adalah salah satu kecamatan kepulauan yang berada di Kota Makassar, yang terdiri dari beberapa pulau, baik yang dihuni maupun yang tidak dihuni. Warga yang mendiami area ini

memiliki karakteristik sebagai komunitas pesisir yang kehidupannya sangat tergantung pada laut, baik untuk sumber penghasilan maupun aktivitas sehari-hari. Karakter masyarakat tersebut dipengaruhi oleh kondisi geografis yang terpisah secara fisik dari daratan utama, sehingga interaksi sosial, budaya, dan ekonomi berkembang dengan cara yang unik dibandingkan dengan masyarakat perkotaan secara umum.

Dari segi demografi, masyarakat di Kepulauan Sangkarrang terdiri dari berbagai kelompok etnis, dengan suku Makassar sebagai kelompok yang paling banyak. Kepadatan penduduk berbeda-beda di tiap pulau, tetapi sebagian besar area memiliki jumlah penduduk yang banyak dan terbatas karena luas tanah yang kecil.

Pekerjaan utama yang dijalani oleh masyarakat di Kepulauan Sangkarrang meliputi nelayan, pengembang rumput laut, pekerja di bidang transportasi laut, dan sebagian kecil berperan dalam sektor pariwisata. Kegiatan melaut telah menjadi budaya yang diwariskan dari generasi ke generasi, sehingga kemampuan dan pengetahuan mengenai laut menjadi hal yang sangat berharga bagi komunitas. Di samping itu, penanaman rumput laut semakin berkembang sebagai salah satu produk unggulan karena keadaan perairan yang mendukung. Namun, pendapatan masyarakat tetap cenderung tidak stabil yang dipengaruhi oleh musim, cuaca, dan harga di pasar.

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar 2024–2043

RTRW Kota Makassar untuk periode 2024–2043 menetapkan Kecamatan Kepulauan Sangkarrang sebagai area strategis kepulauan. Dokumen ini menekankan pentingnya pengembangan konektivitas laut serta upaya pengurangan kendala geografis antarpulau. Penerapan jaringan transportasi laut yang dimulai dari Dermaga Kayu Bangkoa dan Pelabuhan Paotere membentuk suatu sistem radial feeder yang menghubungkan setiap pulau ke pusat daratan Kota Makassar. Meskipun pola perjalanan bolak-balik ini dirancang untuk memenuhi kebutuhan mobilitas dasar masyarakat, pengaturan mengenai frekuensi dan variasi waktu keberangkatan masih belum sepenuhnya dikelola oleh pihak pemerintah. Temuan ini menunjukkan adanya jarak antara arah strategis RTRW dan praktik transportasi laut yang ada di lapangan.

Dalam situasi ini, berbagai dokumen kebijakan lokal memberikan panduan dan petunjuk yang saling berhubungan untuk pengembangan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, walaupun saat dilihat di lapangan, terdapat perbedaan antara kebijakan dan realisasinya

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Makassar 2021–2026 dan 2025–2029

RPJMD Kota Makassar menekankan pentingnya peningkatan aksesibilitas wilayah kepulauan serta penguatan transportasi laut sebagai sarana untuk

mendukung mobilitas ekonomi dan sosial. Pengamatan yang dilakukan di lapangan menunjukkan bahwa jadwal keberangkatan kapal lebih banyak ditentukan oleh kesepakatan antar pemilik kapal, dengan mempertimbangkan biaya bahan bakar dan pola aktivitas masyarakat, daripada berdasarkan arahan langsung dari kebijakan pemerintah. Situasi ini mengakibatkan terbatasnya frekuensi perjalanan dan fleksibilitas mobilitas warga, meskipun RPJMD menggarisbawahi pentingnya penyediaan layanan transportasi laut yang memadai. Hal ini menunjukkan perlunya adanya kebijakan operasional yang lebih jelas, termasuk pemberian insentif atau subsidi bahan bakar untuk mendukung kinerja transportasi laut di daerah kepulauan.

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Makassar 2025–2045

RPJPD Kota Makassar di tahun 2025–2045 berfokus pada keberlanjutan dalam pengembangan pelabuhan rakyat dan penguatan ekonomi biru dengan pendekatan pada sektor pariwisata dan perikanan. Dalam konteks Kecamatan Kepulauan Sangkarrang, Dermaga Kayu Bangkoa dan Pelabuhan Paotere menjadi akses penting untuk mobilitas penumpang dan distribusi barang antar pulau. Meskipun fasilitas dermaga dan armada kapal telah ada, kondisi infrastruktur yang bersifat semi permanen serta keterbatasan dalam kapasitas sandar menunjukkan bahwa pengelolaan jangka panjang dan pengawasan keamanan masih perlu diperbaiki. Meningkatnya jumlah penumpang dan wisatawan menunjukkan tingginya permintaan untuk transportasi laut, namun kapasitas dan jadwal layanan belum sepenuhnya sejalan dengan arahan RPJPD, sehingga diperlukan perbaikan dalam manajemen dan pemeliharaan berkelanjutan.

Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kota Makassar 2023

Dokumen TATRALOK Kota Makassar menjelaskan mengenai integrasi antara transportasi darat dan laut, termasuk pengaturan terkait armada, jadwal, tarif, dan aspek keselamatan pelayaran. Rute dari Dermaga Kayu Bangkoa ke Kecamatan Kepulauan Sangkarrang menggunakan kapal motor kayu dengan kapasitas antara 50 hingga 100 penumpang, dengan tarif sebesar Rp15.000 per orang untuk perjalanan pulang-pergi. Meskipun ada pengawasan teknis dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) serta Dinas Perhubungan Kota Makassar, operasional sehari-hari masih dijalankan secara mandiri oleh para operator kapal. Risiko overloading dan minimnya alat keselamatan yang memadai menunjukkan perlunya perbaikan dalam manajemen operasional agar sesuai dengan standar TATRALOK.

Kesimpulan hubungan dokumen kebijakan dan temuan lapangan

Secara keseluruhan, dokumen RTRW, RPJMD, RPJPD, dan TATRALOK telah memberikan panduan strategis untuk pengembangan transportasi laut dan hubungan antar pulau di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Hasil dari

penelitian lapangan menunjukkan adanya perbedaan antara kebijakan yang ada dan penerapan sebenarnya: frekuensi serta jadwal kapal lebih dipengaruhi oleh kesepakatan antara operator, kondisi dermaga yang belum stabil, kapasitas armada yang terbatas, serta kurang optimalnya pengelolaan keselamatan. Oleh sebab itu, pengembangan transportasi laut harus dikaitkan dengan kebijakan operasional yang nyata dan terpadu, sehingga dapat mendukung mobilitas masyarakat, peningkatan pariwisata, serta pertumbuhan ekonomi di wilayah kepulauan dengan cara yang berkelanjutan.

3.5 Strategi arahan kebijakan pengembangan aksesibilitas dan jaringan transportasi laut di Kepulauan Sangkarrang Kota Makassar

Faktor-Faktor Internal dan Eksternal dalam Pengembangan Transportasi Laut Kecamatan Kepulauan Sangkarrang;

Studi mengenai faktor internal dan eksternal dilakukan untuk mengetahui keadaan nyata yang mempengaruhi kemajuan infrastruktur jaringan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Faktor internal mencakup kekuatan dan kelemahan yang berasal dari kondisi wilayah serta masyarakat, sementara faktor eksternal meliputi peluang dan risiko yang berasal dari lingkungan di luar area penelitian.

1. Faktor Internal

a. Kekuatan (Strengths)

Potensi pariwisata

Kecamatan Kepulauan Sangkarrang menawarkan potensi wisata bahari yang signifikan, terlihat dari karakter wilayah kepulauan serta daya tarik sumber daya alam laut yang ada. Potensi ini menjadi kekuatan internal yang dapat mendukung peningkatan aksesibilitas dan pengembangan jaringan transportasi laut untuk mendukung aktivitas pariwisata.

Potensi perikanan

Sebagian besar penduduk Kecamatan Kepulauan Sangkarrang bergantung pada sektor perikanan sebagai sumber pendapatan utama. Potensi yang tinggi di bidang perikanan ini berfungsi sebagai kekuatan internal yang krusial untuk meningkatkan mobilitas warga serta distribusi hasil perikanan, sehingga diperlukan layanan transportasi laut yang memadai dan berkelanjutan.

b. Kelemahan (*Weaknesses*)

Jadwal kapal terbatas

Jadwal operasi kapal yang masih terbatas membuat layanan transportasi laut belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat kepulauan.

Hal ini berdampak pada keterlambatan dalam kegiatan ekonomi, sosial, dan pelayanan publik.

Dermaga rusak

Beberapa dermaga yang mengalami kerusakan dan tidak memenuhi standar teknis menghambat kelancaran transportasi laut. Kekurangan infrastruktur dermaga ini berpengaruh negatif terhadap keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi layanan transportasi laut.

2. Faktor Eksternal

a. Peluang (*Opportunities*)

Aktivitas bongkar muat

Pemindahan barang antara wilayah kepulauan dan daratan masih berjalan secara teratur. Situasi ini menciptakan peluang eksternal untuk pengembangan transportasi laut, terutama dalam peningkatan kapasitas dan kualitas layanan logistik antarwilayah.

Kunjungan wisata terus meningkat

Terdapat kecenderungan kenaikan jumlah wisatawan yang berkunjung ke daerah kepulauan, yang membuka kesempatan untuk mengembangkan jaringan transportasi laut yang lebih terintegrasi. Kenaikan jumlah wisatawan tersebut mengharuskan penyediaan layanan transportasi laut yang aman, nyaman, dan berkelanjutan.

b. Ancaman (*Threats*)

Kondisi armada kapal kayu tradisional yang tidak tahan terhadap gelombang tinggi

Armada kapal yang sebagian besar terdiri dari kapal kayu tradisional dengan keterbatasan ketahanan terhadap ombak besar merupakan ancaman eksternal bagi keberlanjutan transportasi laut. Situasi ini dapat menimbulkan risiko keselamatan pelayaran, khususnya di saat kondisi cuaca buruk.

Berdasarkan hasil evaluasi Matriks IFE yang mencatat skor 2,86 dan Matriks EFE yang memperoleh skor 3,00, dapat disimpulkan bahwa pengembangan sistem transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang berada dalam keadaan internal yang cukup kuat dan didukung oleh faktor eksternal yang mendukung. Situasi ini menunjukkan bahwa kebijakan transportasi laut memiliki potensi besar untuk terus berkembang melalui penerapan strategi pertumbuhan yang berfokus pada pemanfaatan kekuatan internal secara maksimal serta pengambilan peluang eksternal yang ada.

Tabel 6 Matrix IFE dan EFE

IFE Matrix	Bobot	Rating	Skor
------------	-------	--------	------

Faktor Internal			
Kekuatan (Strengths)			
Potensi pariwisata	0.29	3.00	0.86
Potensi perikanan	0.43	4.00	1.71
Kelemahan (Weaknesses)			
Jadwal kapal terbatas	0.14	1.00	0.14
Dermaga rusak	0.14	1.00	0.14
Total	1.00		2.86
EFE Matrix			
Faktor Eksternal			
Peluang (Opportunities)			
Aktivitas bongkar muat	0.40	3.00	1.20
Kunjungan wisata terus meningkat	0.40	4.00	1.60
Ancaman (Threats)			
Kondisi armada kapal kayu tradisional yang tidak tahan terhadap gelombang tinggi	0.20	1.00	0.20
Total	1.00		3.00

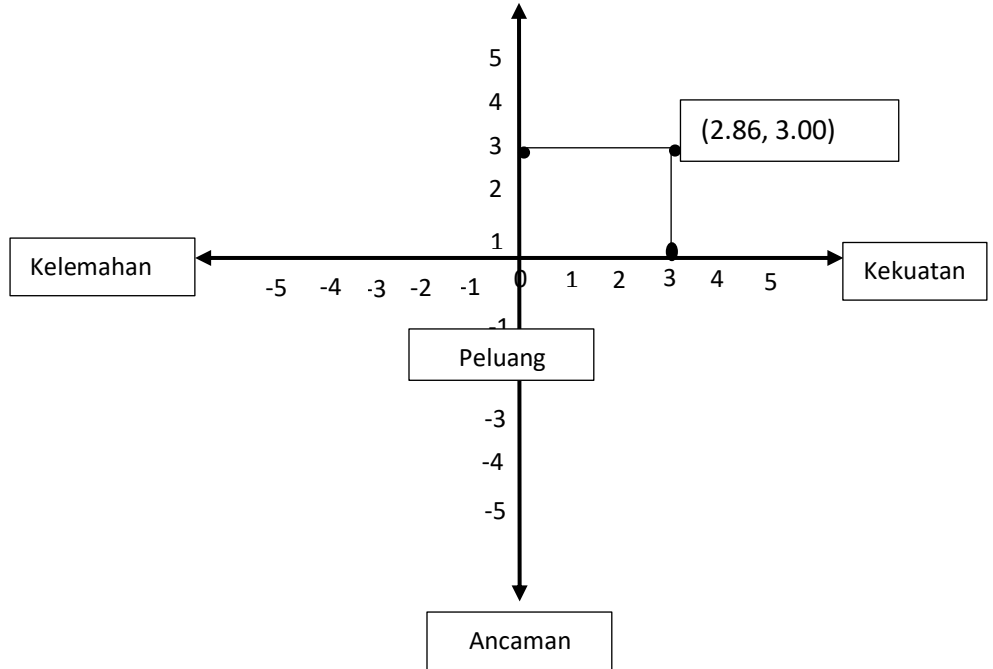
Sumber: Hasil pengolahan data 2025 (Diadaptasi dari ringkasan literatur para ahli dan penelitian sebelumnya di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang).

Kuadran I (2.86, 3.00) – Strategi Agresif; Diagram SWOT menunjukkan bahwa pengembangan sektor transportasi maritim masuk dalam Kuadran I, oleh karena itu strategi yang disarankan adalah penerapan strategi yang lebih berani (SO).

Kuadran II ; Strategi Perbaikan: Memperbaiki kelemahan infrastruktur dermaga kayu agar bisa mengambil peluang kebijakan pembangunan daerah..

Kuadran III – Strategi Defensif: Mengurangi dampak sedimentasi dan mahalnya BBM solar demi mencegah kegagalan total aksesibilitas wilayah.

Kuadran IV – Strategi Diversifikasi: Menggunakan kekuatan armada yang ada untuk meminimalkan ancaman risiko keselamatan pelayaran dan ketidakpastian biaya energi.



Gambar 13 Diagram SWOT
Sumber: Sumber: Hasil pengolahan data 2024

Tabel 7 Matriks SWOT

<p>IFAS <i>(Internal Factor Analysis Strategy)</i></p> <p>EFAS <i>(Eksternal Factor Analysis Strategy)</i></p>	<p>Kekuatan (<i>Strengths</i>)</p> <p>1. Potensi pariwisata 2. Potensi perikanan</p>	<p>Kelemahan (<i>Weaknesses</i>)</p> <p>1. Jadwal kapal terbatas 2. Dermaga rusak</p>
<p>Peluang (<i>Opportunities</i>)</p> <p>1. Aktivitas bongkar muat 2. Kunjungan wisata terus meningkat</p>	<p>Strategi SO</p> <p>Mengoptimalkan kemampuan sektor perikanan dan pariwisata sebagai fondasi untuk memperkuat kebijakan dalam pengembangan sistem transportasi laut yang bertujuan meningkatkan kegiatan bongkar muat dan pergerakan wisatawan antar daerah.</p>	<p>Strategi WO</p> <p>Mengembangkan kebijakan untuk meningkatkan operasional transportasi laut, terutama dalam hal penyusunan jadwal pelayaran dan perbaikan infrastruktur pelabuhan, dengan memanfaatkan pertumbuhan aktivitas ekonomi serta peningkatan jumlah wisatawan ke daerah kepulauan..</p>
<p>Ancaman (<i>Threats</i>)</p> <p>1. Kondisi armada kapal kayu tradisional yang tidak tahan terhadap gelombang tinggi.</p>	<p>Strategi ST</p> <p>Menggunakan potensi ekonomi dari daerah kepulauan untuk mendorong pelaksanaan kebijakan yang meningkatkan standar keselamatan dan kelayakan armada dengan tujuan mengurangi risiko dalam operasional akibat faktor alam.</p>	<p>Strategi WT</p> <p>Menguatkan kebijakan pengawasan serta pengaturan transportasi laut guna mengurangi bahaya keselamatan yang disebabkan oleh infrastruktur yang terbatas dan armada yang masih belum sesuai dengan standar teknis.</p>

Sumber: Hasil pengolahan data 2025

Strategi kebijakan untuk meningkatkan aksesibilitas dan sistem angkutan laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang dirumuskan dengan mengintegrasikan berbagai faktor yang meliputi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang telah diidentifikasi. Strategi yang dihasilkan tidak hanya menitikberatkan pada pemanfaatan potensi lokal, tetapi juga pada perbaikan kelemahan yang ada dalam kebijakan serta pengelolaan risiko, sehingga dapat mendukung pengembangan transportasi laut yang aman, berkelanjutan, dan terintegrasi..

1.6 Kesimpulan dan Saran

1.6.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis di atas, maka arahan kebijakan pengembangan transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang diarahkan pada:

1. Implementasi Kebijakan dan Konektivitas Wilayah: Sistem transportasi laut di Kecamatan Kepulauan Sangkarrang secara operasional telah menciptakan jaringan radial feeder yang menghubungkan pulau-pulau dengan daratan Kota Makassar melalui Dermaga Kayu Bangkoa dan Pelabuhan Paotere. Namun, ada ketidaksesuaian antara arah kebijakan dalam RTRW 2024–2043 dan RPJMD 2025–2029 dengan situasi sebenarnya; manajemen jadwal yang masih bersifat informal berdasarkan kesepakatan para operator, infrastruktur dermaga yang belum memenuhi standar permanen, serta adanya kerentanan pada sistem akibat perubahan biaya operasional BBM solar.
2. Evaluasi Posisi Strategis (SWOT): Berdasarkan analisis matriks IFE (2,86) dan EFE (3,00), pengembangan transportasi maritim Sangkarrang terletak di Kuadran I (Strategi Agresif). Posisi ini menunjukkan bahwa sistem memiliki kekuatan internal yang kuat melalui potensi sektor perikanan dan pariwisata bahari untuk memanfaatkan peluang eksternal berupa meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan dan aktivitas logistik yang konsisten, demi mencapai visi ekonomi biru Kota Makassar.

1.6.2 Saran

1. Sinergi Regulasi dan Operasional: Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Makassar perlu menetapkan jadwal pelayaran secara resmi dan menyelaraskan manajemen operasional yang didukung oleh kebijakan insentif atau subsidi bahan bakar minyak solar untuk memastikan kesinambungan layanan dan keterjangkauan biaya untuk masyarakat di daerah kepulauan.
2. Modernisasi dan Standarisasi Infrastruktur: Diperlukan percepatan dalam mengubah infrastruktur dari dermaga yang bersifat semi-permanen menjadi struktur yang permanen untuk meningkatkan keselamatan saat pelayaran dan kapasitas dermaga, sambil memperkuat pengawasan teknis oleh KSOP untuk mengurangi risiko kelebihan muatan pada armada tradisional.
3. Optimalisasi Potensi Sektoral Terintegrasi: Strategi pengembangan akses sebaiknya difokuskan pada spesialisasi wilayah, yaitu memperkuat logistik perikanan di Pulau Barrang Caddi dan mengembangkan transportasi wisata terjadwal di Pulau Kodingareng, dengan tujuan menciptakan pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan di daerah tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS Kota Makassar. (2024). Kecamatan Kepulauan Sangkarrang BPS Kota Makassar. In *BPS Kota Makassar* (Vol. 6).
- Creswell. (2014). *pendekatan kualitatif*.
https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/2893/10/BAB_III.pdf
- Creswell. (2024). *Terdapat tiga tipe pendekatan dalam melakukan penelitian (Creswell, 2014) Kualitatif*.
https://kc.umn.ac.id/id/eprint/16062/5/BAB_III.pdf
- Dinas Perhubungan. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran*.
- Dinas Perhubungan. (2021). *Nomor PM 50 tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut* (Issue 692).
- Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Makassa. (2023). *Tataran Transportasi Lokal Kota Makassar Tahun 2018-2037 (hal.1-5)*.
- Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Makassar. (2023). *Tataran Transportasi Lokal Kota Makassar Tahun 2018-2037 (hal.26-45)*.
- Indrawan, D., & Jalilah, S. R. (2021). *Metode Kombinasi / Campuran Bentuk Integrasi Dalam Penelitian*. 4(3), 735–739.
- Istifadah. (2021). *John W. Creswell (2014: 811-812) menyebutkan beberapa keunggulan penggunaan dokumen sebagai teknik pengumpulan data*.
https://repository.upi.edu/64705/4/D_ADPEND_1806354_Chapter_III.pdf
- Lina Hastuti. (2022). *Diplomasi Maritim Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. *Media Iuris*, 5(1), 91–106.
<https://doi.org/10.20473/mi.v5i1SpecialIssue.42235>

Lincoln, D. &. (2018). *Denzin & Lincoln (2018, p. 779), dijelaskan bahwa triangulasi data mengacu pada kombinasi data dari sumber berbeda pada waktu, tempat, dan orang yang berbeda.*
https://kc.umn.ac.id/id/eprint/14684/5/BAB_III.pdf

Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Komponen utama dalam analisis data kualitatif Miles.* SAGE Publications. <https://klikwisuda.com/3-komponen-utama-analisis-data-kualitatif-miles/>

Papacostas. (1987). *Mendefinisikan transportasi sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tetap (fixed facilities)/prasarana, besaran arus (flow entities)/sarana dan sistem pengendalian (control sistem) yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu te.*
<https://digilib.itb.ac.id/assets/files/disk1/673/jbptitbpp-gdl-krishnaadh-33638-3-2009ta-2.pdf>

Peraturan Daerah Kota Makassar Nomo 5 Tahun 2021 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026 (2021).
[file:///C:/Users/hp/Desktop/6. RPJMD Kota Makassar Tahun 2021-2026 \(1\).pdf](file:///C:/Users/hp/Desktop/6.RPJMD%20Kota%20Makassar%20Tahun%202021-2026%20(1).pdf)

Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 3 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025-2029 (2025).
<file:///C:/Users/hp/Desktop/Perda-Nomor-3-Tahun-2025-Tentang-RPJMD-Kota-Makassar-Tahun-2025-2029.pdf>

Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2024 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2025-2045 (2025).
[file:///C:/Users/hp/Desktop/RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAERAH MKS.pdf](file:///C:/Users/hp/Desktop/RENCANA%20PEMBANGUNAN%20JANGKA%20PANJANG%20DAERAH%20MKS.pdf)

Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 7 Tahun 2024 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassra Tahun 2024-2043 (2024).
[file:///C:/Users/hp/Desktop/PERATURAN DAERAH KOTA MAKASSAR](file:///C:/Users/hp/Desktop/PERATURAN%20DAERAH%20KOTA%20MAKASSAR)

NO 7 TH 2024 RTRW KOTA MAKASSAR TAHUN 2024-2043.pdf

- Poerwanto. (2024). *Strategi pengembangan transportasi laut wilayah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang di Kota Makassar*.
<https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/44050/>
- Putra, A. A., & Djalante, S. (2016). Pengembangan infrastruktur pelabuhan dalam mendukung pembangunan berkelanjutan. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 6(1), 433–443.
<https://media.neliti.com/media/publications/98878-ID-pengembangan-infrastruktur-pelabuhan-dal.pdf>
- Ramli, H. M. (2014). *Perumusan Strategi SWOT*.
<https://etheses.iainkediri.ac.id/1455/3/932113615 - BAB II.pdf>
- Rangkuty, 1Freddy. (2015). *Komponen dari model manajemen strategis yang digunakan untuk menyusun, melaksanakan, dan menilai strategi*.
<https://etheses.iainkediri.ac.id/40/3/BAB II.pdf>
- Rodani, A. (2022). *Menyikapi Kenaikan Harga BBM secara Bijak*. DJKN (Direktorat Jenderal Kekayaan Negara).
<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/15363/Menyikapi-Kenaikan-Harga-BBM-secara-Bijak.html>
- Romdona, S., Junista, S. S., & Gunawan, A. (2024). TEKNIK PENGUMPULAN DATA: OBSERVASI, WAWANCARA DAN KUESIONER. *JURNAL ILMU SOSIAL EKONOMI DAN POLITIK Vol.*, 3(1), 39–47. file:///C:/Users/hp/Downloads/DAPUS BAB III/TEKNIK PENGUMPULAN DATA OBSERVASI.pdf
- Safitri, K., & Sukmana, Y. (2022). *Kaleidoskop 2022: Kenaikan harga BBM diiringi isu turunnya kualitas pertalite*. Kompas.Com.
<https://money.kompas.com/read/2022/12/28/140000426/kaleidoskop-2022--kenaikan-harga-bbm-diiringi-isu-turunnya-kualitas-pertalite>

- Sappe, A. R. (2019). *Peran dan strategi transportasi laut terhadap konektivitas antar wilayah di Kabupaten Banggai Laut Provinsi Sulawesi Tengah*. Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Program Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar.
- Siswoyo, B., & Banjarnahor, E. (2018). Pengembangan jaringan angkutan laut rute sei berombang ke teluk Nibung. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 20, 24–39. <https://doi.org/10.25104/transla.v20i1.794>
- Sugiyono. (2009). *Sugiyono (2009: 147), penelitian deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya*. [https://eprints.uny.ac.id/13891/4/BAB III.pdf](https://eprints.uny.ac.id/13891/4/BAB%20III.pdf)
- Sugiyono. (2014). *Menyatakan bahwa terdapat dua macam data penelitian, yaitu data kualitatif dan data kuantitatif. Data kualitatif adalah data yang berbentuk kata, kalimat, gerak tubuh, ekspresi wajah, bagan, gambar, dan foto. Data kuantitatif adalah data yang berbentuk an*. [http://repository.dharmawangsa.ac.id/233/7/BAB III_15510232.pdf](http://repository.dharmawangsa.ac.id/233/7/BAB%20III_15510232.pdf)
- Sugiyono. (2015). *Sugiyono (2015:13) Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme*. https://repository.upi.edu/120929/3/S_MIK_1804605_Chapter3.pdf
- Sulastriani. (2022). *Strategi pengembangan transportasi laut di wilayah kepulauan Kota Makassar* [Universitas Hasanuddin]. [https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/17798/2/P092182001_tesis_19-07-2022 1-2.pdf](https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/17798/2/P092182001_tesis_19-07-2022%201-2.pdf)
- Susanto. (2016). Percepatan pembangunan infrastruktur transportasi laut. *Jurnal Kajian Lemhannas RI*, 25, 55–60. [file:///C:/Users/hp/Downloads/141-Article Text-153-1-10-20200815 \(2\).pdf](file:///C:/Users/hp/Downloads/141-Article%20Text-153-1-10-20200815(2).pdf)
- Taufiq, M. M. (2024). *Strategi kebijakan daya saing infrastruktur dan*

konektivitas maritim yang berkelanjutan. Anoa Times.

<https://anoatimes.com/2024/06/strategi-kebijakan-daya-saing-infrastruktur-dan-konektivitas-maritim-yang-berkelanjutan/>

Vokasi Universitas Negeri Surabaya. (2024). *Prasarana Transportasi: Definisi, Jenis, dan Perannya dalam Sistem Transportasi*. Universitas Negeri Surabaya. <https://terapan-transportasi.vokasi.unesa.ac.id/post/prasarana-transportasi-definisi-jenis-dan-perannya-dalam-sistem-transportasi>