

**STUDI KELAYAKAN PENGEMBANGAN TERMINAL PETI KEMAS
PELABUHAN BELANG-BELANG**
THE FEASIBILITY STUDY OF BELANG BELANG CONTAINER PORT DEVELOPMENT

Fita Kurniawati

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
[email: fita.kurniawati@gmail.com](mailto:fita.kurniawati@gmail.com)

Diterima: 10 April 2015, Revisi 1: 30 April 2015, Revisi 2: 18 Mei 2015, Disetujui: 25 Mei 2015

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan studi kelayakan pengembangan terminal petikemas di Pelabuhan Belang Belang. Data yang digunakan adalah kombinasi dari data kualitatif dan data kuantitatif sebagai dasar untuk melakukan analisis deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan Pelabuhan Belang Belang layak untuk dapat dikembangkan menjadi pelabuhan terminal petikemas, namun perlu memperhatikan kebutuhan fasilitas pelabuhan yang saat ini masih terbatas. Beberapa hal yang menjadi pertimbangan kelayakan pengembangan adalah (1) berdasarkan hasil tinjau ulang kebijakan arah pengembangan Pelabuhan Belang Belang telah diakomodir dalam rencana kebijakan pembangunan dari tingkat nasional hingga daerah dan sesuai dengan rencana induk pelabuhan nasional untuk diarahkan sebagai pelabuhan utama tersier, (2) kondisi hinterland sebagai data dukung kelayakan secara ekonomi Pelabuhan Belang Belang, yaitu berupa potensi investasi dan peluang berdasarkan komponen sektor pembentuk PDRB Provinsi Sulawesi Barat bahwa setiap kabupaten di Provinsi Sulawesi Barat memiliki keunggulan komparatif dengan nilai LQ tertinggi sebesar 5.19 untuk sektor industri pengolahan, (3) proyeksi potensi arus barang menunjukkan kecenderungan tren arus barang mengalami peningkatan yang ditunjukkan dengan kurva eksponensial dan (4) letak pelabuhan berada di lokasi yang strategis, namun Pelabuhan Belang Belang masih membutuhkan penataan ruang terkait rencana pengembangan dengan permukiman warga disekitar pelabuhan serta peningkatan fasilitas untuk pengembangan terminal peti kemas.

Kata kunci: kelayakan, terminal peti kemas, Pelabuhan Belang-Belang

ABSTRACT

The research aimed at to conduct the lialibility development study for container terminal of Belang Belang Port. The data used is quantitative and qualitative data as the base to conduct descriptive analyses. The result showed that the Port of Belang Belang is feasible to be developed into a port container terminal, though it is necessary to improve and complete the needs of the port facilities. There are some considerations for the feasibility to develop this port which are (1) based on the policy review toward the development plan for Belang Belang Port, it has been accomodated at the national level of policy development and regional policy and also it has accordanced with the national port port master plan to be directed as tertiary major port, (2) based on hinterland condition as the economic feasibility supporting data, whether there are some investment potential and opportunities based on the GDP-forming sectoral components in West Sulawesi Province which showed that each district has comparative advantage with the highest value of LQ was 5.19 for the manufacturing sector, (3) forecast analyses for the flow of goods at Belang Belang Port showed an increasing trend for the flow of goods as indicated by the exponential curve and (4) it has strategic location though Belang Belang Port still required the spatial development plan related to the neighborhoods around the port as well as to complete and improve the terminal container facilities.

Keywords: feasibility, terminal container development, Belang-Belang Port

PENDAHULUAN

Adanya perubahan sistem dan mekanisme kerja Pemerintah sesuai UU No. 23 Tahun 2014 dan PP No. 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota, menjadikan Pemerintah Pusat memberikan pelimpahan kewenangan kepada Pemerintah Provinsi maupun Pemerintah Kabupaten/Kota untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

Pembagian kewenangan tersebut berupa desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan dalam bentuk pengembangan wilayah Pemerintah Provinsi dan pemerintah daerah kabupaten/kota. Tujuan pembagian kewenangan tersebut adalah agar masing-masing daerah dapat mengejar ketertinggalannya dan berkembang sesuai potensi dan kemampuannya. Pembangunan infrastruktur karenanya menjadi prioritas utama dalam rangka mempercepat pembangunan di daerah dan mempercepat pertumbuhan perekonomian masyarakat.

Kabupaten Mamuju merupakan wilayah pengembangan ibukota kabupaten untuk Provinsi Sulawesi Barat sebagai hasil pemekaran dari Provinsi Sulawesi Selatan. Posisi Kabupaten Mamuju yang cukup strategis dan berpotensi menjadi pusat perniagaan menjadikan status Mamuju diprioritaskan untuk diubah dari Kabupaten menjadi Kotamadya.

Pelabuhan Belang Belang adalah satu dari 3 (tiga) pelabuhan nasional, selain Pelabuhan Mamuju dan Pelabuhan Polewali yang ada di Provinsi Sulawesi Barat. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 414 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional, Pelabuhan Belang Belang masuk klasifikasi sebagai pelabuhan pengumpul dan pada tahun 2015 diarahkan sebagai pelabuhan utama.

Realisasi pembangunan infrastruktur Pelabuhan Belang Belang diwujudkan dalam bentuk

penataan kondisi lingkungan pelabuhan serta pembangunan dermaga yang telah selesai dibangun tahun 1999. Namun status pelabuhan masih dalam lingkup kerja dibawah UPT (Unit Pelaksana Teknis) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Adanya rencana peningkatan status Pelabuhan Belang Belang menjadi pelabuhan utama yang dapat melayani kegiatan ekspor-impor akan membutuhkan peningkatan dan pembangunan khususnya terkait kebutuhan pembangunan infrastruktur pelabuhan. Berangkat dari kondisi tersebut maka perlu diketahui kelayakan pengembangan Pelabuhan Belang Belang khususnya untuk kebutuhan pengembangan terminal peti kemas.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Peran Pelabuhan dalam Pengembangan Wilayah

Pelabuhan merupakan salah satu mata rantai yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan dalam negeri maupun luar negeri. Pelabuhan bukan sekedar tempat bongkar muat barang maupun naik turunnya penumpang tetapi juga sebagai titik temu antar moda angkutan dan pintu gerbang ekonomi bagi pengembangan ekonomi sekitarnya.

Pelabuhan dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan kegiatan ekonomi, perdagangan, dan industri dari wilayah pengaruhnya (Soemantri, 2003). Dengan kata lain Pelabuhan juga berperan sebagai pintu gerbang komersial suatu daerah/negara, titik peralihan darat dan laut serta sebagai tempat penampungan dan distribusi barang (PT. Pelabuhan Indonesia, 2000).

Pelabuhan tidak bisa dipisahkan dengan daerah *hinterland*-nya. Hinterland pelabuhan adalah daerah-daerah yang terletak di sekitar (belakang) pelabuhan, termasuk di dalamnya adalah kota pelabuhan itu sendiri dan kota-kota serta daerah-daerah pedalaman di luar kota pelabuhan yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan.

Interrelasi antara hinterland dan pelabuhan ini bersifat saling menguntungkan, karena pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat yang mempunyai berbagai fasilitas untuk memasarkan (mengeksport) produk-produk hinterland keluar daerah atau keluar negeri, dan sebaliknya juga sebagai tempat untuk mengimpor produk-produk dari luar negeri atau luar daerah ke hinterland melalui jalur pelayaran. Oleh karena itu, selain bisa diartikan sebagai daerah pedalaman, hinterland juga bisa diartikan sebagai daerah penyangga yang merupakan produsen dan konsumen komoditas ekspor-impor (Supriyono, 2009).

Operasionalisasi pelabuhan merupakan hasil kinerja dari variabel jaringan kerja pelabuhan yang saling berhubungan dalam sebuah sistem tatanan pelabuhan. Pengembangan sistem pelabuhan tidak dapat dilepaskan dari pengembangan wilayah dimana pelabuhan tersebut berada.

Sebagaimana disebutkan dalam KP 414 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional bahwa perencanaan pelabuhan harus mampu mengantisipasi dinamika pertumbuhan kegiatan ekonomi dan terintegrasi kedalam penyusunan rencana induk pelabuhan khususnya dikaitkan dengan MP3EI (Masterplan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) dan koridor ekonomi, sistem transportasi nasional, sistem logistik nasional, rencana tata ruang wilayah serta keterlibatan masyarakat setempat.

B. Fasilitas Pelabuhan Peti Kemas

Dalam sistem pelabuhan laut dikenal ada 3 (tiga) jenis pelabuhan menurut jenis input yang dilayaninya, yaitu pelabuhan penumpang atau orang, pelabuhan cargo untuk barang curah dan pelabuhan peti kemas.

Pelabuhan peti kemas sendiri merupakan pelabuhan yang dioperasikan untuk

melayani proses pengangkutan barang yang sudah dikemas dalam peti kemas. Sedangkan terminal petikemas adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*container yard*) serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas.

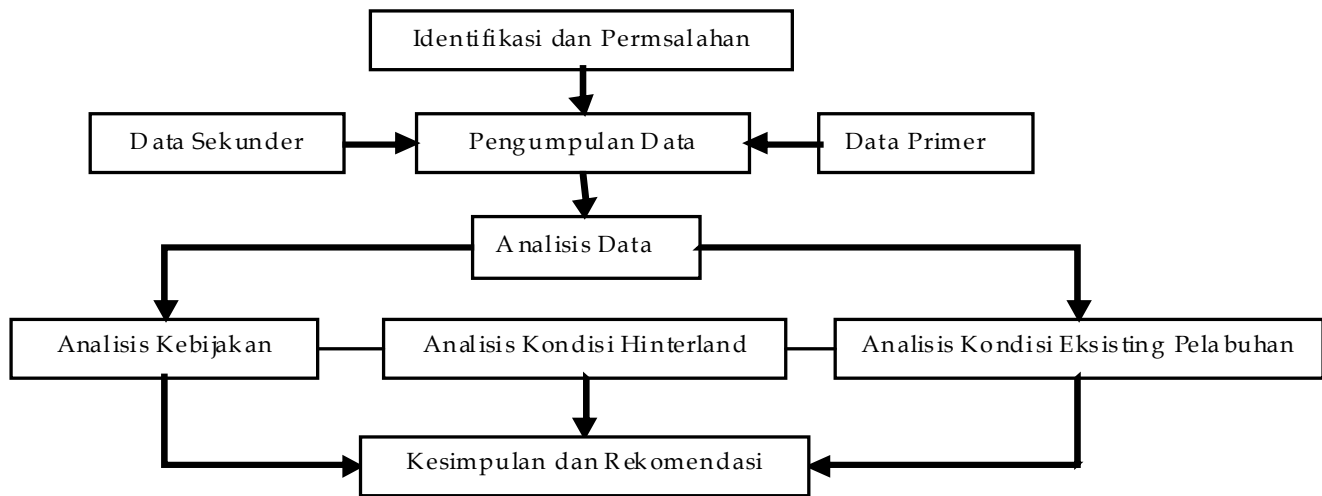
Dalam sistem pelabuhan peti kemas terdapat 3 (tiga) komponen utama yaitu adanya pelabuhan atau dermaga dan fasilitasnya, peti kemas dan peti kemas sendiri. Menurut Triatmodjo (2008), proses bongkar muat peti kemas membutuhkan beberapa fasilitas seperti dermaga sebagai tempat sandar kapal, apron merupakan tempat penyandaran kapal dengan *marshalling yard*, *container yard*, *gudang konsolidasi*, *container freight station*, *maintenance and repair shop*, *gate and interchange*, pusat pengendali dan depot peti kemas.

Beberapa komponen yang berfungsi menunjang kelancaran penanganan petikemas termasuk bongkar muat didalam suatu terminal petikemas antara lain meliputi *forklift*, *side loader/top loader*, *transtainer*, *gantry crane/total crane*, *headtruck*, *chassis trailer*, *fix spreader* dan *straddle carrier*. Termasuk juga fasilitas lain seperti sumber tenaga listrik khusus berpendingin, suplai bahan bakar, suplai air tawar, penerangan, peralatan keamanan dan keselamatan.

METODOLOGI PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan kelengkapan data kualitatif maupun kuantitatif. Tipe penelitian menurut tujuan adalah penelitian deskriptif.

Penelitian ini diawali dengan mengumpulkan data sekunder dan primer yang diperoleh dari berbagai sumber literatur dan hasil observasi lapangan dan wawancara. Secara rinci alur pikir penelitian ini digambarkan sebagai berikut.



Gambar 1. Alur Pikir Penelitian

Teknis analisis data yang akan dilakukan dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Analisis kebijakan bertujuan untuk mengetahui kesesuaian antara rencana pengembangan Pelabuhan Belang Belang dengan dokumen perencanaan/kebijakan yang disusun sehingga terlihat adanya keterpaduan rencana kebijakan dari tingkat nasional hingga tingkat lokal.
2. Analisis kondisi hinterland dimaksudkan untuk mengetahui potensi kewilayahan ekonomi yang dimiliki oleh Provinsi Sulawesi Barat dalam hal ini potensi hinterland dari Pelabuhan Belang Belang, yaitu dengan mengetahui nilai kinerja perekonomian yang di ukur dari tolok ukur struktur pembentuk PDRB melalui metode *Location Quotient* (LQ). Secara matematis LQ diformulasikan sebagai berikut:

$$LQ_i = \frac{v_i / v_t}{V_i / V_t}$$

dimana:

v_i = output sektor-i pada tingkat kawasan

v_t = output total (PDRB) kawasan tersebut

V_i = output sektor-i untuk wilayah yang lebih luas

V_t = output total (PDRB) wilayah yang lebih luas tersebut (wilayah referensi)

Hasil perhitungan analisis LQ menghasilkan 3 kriteria, yaitu:

1. $LQ > 1$, artinya sektor tersebut menjadi basis atau memiliki keunggulan komparatif. Komoditas di sektor tersebut tidak saja memenuhi kebutuhan di wilayahnya sendiri tapi juga dapat diekspor ke luar wilayah.
2. $LQ = 1$, artinya sektor tersebut tergolong non basis, tidak memiliki keunggulan komparatif. Komoditas sektor tersebut hanya cukup untuk memenuhi kebutuhan di wilayahnya sendiri.
3. $LQ < 1$, artinya sektor tersebut tergolong non basis. Komoditas di sektor tersebut tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan sendiri sehingga perlu pasokan atau impor dari luar wilayah.

Analisis kondisi eksisting pelabuhan dilakukan berdasarkan rencana pengembangan Pelabuhan Belang Belang, kondisi topografi dan tata ruang, potensi arus barang bongkar muat dan kondisi operasional pelabuhan berdasarkan sarana prasarana saat ini. Potensi arus barang diketahui dengan melakukan analisis proyeksi arus barang di Pelabuhan Belang Belang untuk mengetahui perkiraan potensi arus bongkar muat barang di masa mendatang yang dilakukan dengan menggunakan persamaan bangkitan/tarikan perjalanan yang dibentuk dari korelasi atau hubungan antara variabel tak bebas (volume bongkar muat) dan variabel bebas, yaitu

penduduk dan PDRB (variabel sosial) dengan persamaan:

$$Y = ax_1 + bx_2 + c,$$

dimana:

Y = volume barang

x_1 = penduduk

x_2 = PDRB

c = konstanta

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Kebijakan

Provinsi Sulawesi Barat merupakan provinsi ke-33 sekaligus provinsi termuda di Republik Indonesia sebagai hasil pemekaran dari Provinsi Sulawesi Selatan. Dalam UU No 26 Tahun 2004 tentang Pembentukan Provinsi Sulawesi Barat pada pasal 7 disebutkan bahwa ibukota Provinsi Sulawesi Barat berkedudukan di Mamuju. Arah pemanfaatan ruang dalam RTRW Provinsi Sulawesi Barat selanjutnya disusun berdasarkan persandingan Peta Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Sulawesi Selatan Subwilayah untuk Sulawesi Barat dan berdasarkan Peta Prasarana Wilayah Indonesia (PPWI) 2020 untuk Provinsi Sulawesi Barat. Adapun arahan pengembangan sistem kota-kota di Provinsi Sulawesi Barat mengacu kepada RTRW Provinsi Sulawesi Barat yang telah ditetapkan sebagai Perda No 1 Tahun 2014, Kota Mamuju diarahkan sebagai pelayanan primer untuk Provinsi Sulawesi Barat.

Kota Mamuju mempunyai prospek yang bagus untuk dikembangkan menjadi kawasan industri. Hal ini disebabkan karena letaknya yang sangat strategis dan berbatasan langsung dengan Selat Makassar yang merupakan lalu lintas pelayaran menuju Pulau Kalimantan, Jawa dan Bali. Mengacu pada Dokumen Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025, dukungan peningkatan konektivitas (infrastruktur)

pelabuhan di Sulawesi meliputi pelabuhan di Makassar, Mamuju dan Manado. Karenanya salah satu prioritas pembangunan infrastruktur Provinsi Sulawesi Barat diarahkan pada pengembangan terminal petikemas di Pelabuhan Belang Belang yang diharapkan dapat menjadi pintu masuk perdagangan dan memberikan dampak positif terhadap aktivitas perekonomian di Provinsi Sulawesi Barat.

Berdasarkan rencana induk pembangunan Sulawesi Barat, Pelabuhan Belang Belang akan dijadikan kawasan pengembangan ekonomi dalam rangka mewujudkan arah Pembangunan Koridor Ekonomi (PKE) Sulawesi. Salah satunya, yaitu dengan menjadikan daerah ini sebagai sentra pengolahan bahan baku industri seperti kakao maupun industri rotan dan pengolahan bahan mentah tambang nikel. Guna mendukung rencana induk PKE tersebut maka dibutuhkan penataan kawasan Belang-Belang dan dukungan pelabuhan yang bertaraf internasional dengan kelengkapan infrastruktur yang bertaraf internasional. Dengan demikian keberadaan terminal peti kemas sangat diperlukan oleh dunia industri untuk mendukung kelancaran pengiriman dan penerimaan barang. Apabila ditinjau dari konteks Sistranas Pelabuhan Belang Belang digolongkan sebagai pelabuhan pengumpan nasional (*feeder*), yaitu dalam hal ini peran Pelabuhan Belang Belang diharapkan dapat melayani Pelabuhan Utama Primer seperti Pelabuhan Tanjung Perak.

Guna mengetahui arah kebijakan terkait dengan pengembangan Pelabuhan Belang Belang maka dilakukan analisis aspek kebijakan. Analisis kebijakan menurut Walter Williams (1971) adalah cara mensintesis hasil penelitian untuk menghasilkan format keputusan (penentuan pilihan-pilihan alternatif) dan untuk menentukan kebutuhan masa depan. Analisis aspek kebijakan dalam hal ini bersifat deskriptif dan evaluatif

mengacu pada dokumen kebijakan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Rencana

Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Sulawesi Barat. Secara ringkas hasil analisis dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Analisis Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Belang-Belang di Provinsi Sulawesi Barat

Perpres No 2 Tahun 2015 RPJMN 2015-2019 Buku II Bidang Wilayah	Perda No 1 Tahun 2013 RPJMD Provinsi Sulawesi Barat 2012-2016	Perda No 1 Tahun 2014 tentang RTRW Prov Sulawesi Barat
Kegiatan strategis jangka menengah nasional untuk percepatan pembangunan infrastruktur Perhubungan Laut dan Darat di Provinsi Sulawesi Barat salah satunya di arahkan pada pengembangan fasilitas pelabuhan laut Belang-belang dan pembangunan jalan akses ke pelabuhan	Peningkatan kapasitas dan fasilitas penunjang Pelabuhan Belang-Belang yang mampu menjadikannya sebagai salah satu pelabuhan bongkar muat dalam skala menengah hingga besar dan juga menjadikannya sebagai sub hub dalam pengembangan koridor ekonomi Sulawesi.	Kebijakan dan Strategi Pengembangan Struktur Ruang, dengan strategi (1) peningkatan akses pelayanan perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah meliputi: mempromosikan Pusat Kegiatan Nasional (PKNp) Mamuju (ibukota Kabupaten Mamuju) – Tampapadang - Belang Belang (MATABE) yang potensial berfungsi sebagai pusat kegiatan terpadu kepelabuhanan, kebandarudaraan, industri, perdagangan, pergudangan

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan tabel analisis kebijakan pembangunan di atas, telah terlihat adanya kesesuaian arah kebijakan dari tingkat nasional hingga tingkat provinsi terkait dengan arah kebijakan Pelabuhan Belang Belang untuk dikembangkan sebagai pelabuhan bongkar muat melalui peningkatan fasilitas sarana dan prasarana pelabuhan. Dengan demikian rencana pengembangan terminal peti kemas Pelabuhan Belang Belang telah tertampung dalam perencanaan pada dokumen kebijakan di tingkat nasional dan daerah dan juga telah sesuai perencanaan tata ruang wilayah Provinsi Sulawesi Barat sebagai pusat kegiatan terpadu kepelabuhanan.

B. Analisis *Hinterland*

Kabupaten Mamuju diarahkan sebagai pusat ekonomi dan perindustrian Provinsi Sulawesi Barat dengan Pelabuhan Belang Belang sebagai pintu masuk kegiatan ekspor impor industri. Besarnya aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Belang Belang pada saat ini maupun masa yang akan datang, tidak

bisa lepas dari potensi daerah *hinterland*nya. Adanya aktivitas bongkar muat barang di pelabuhan tersebut diindikasikan akan berpengaruh terhadap pertumbuhan sektor-sektor ekonomi di kawasan *hinterland*nya.

Letak wilayah Povinsi Sulawesi Barat berhadapan langsung dengan Selat Makassar yang merupakan salah satu jalur lalu lintas pelayaran Nasional dan Internasional. Letak strategis ini memberikan nilai tambah yang sangat menguntungkan bagi pembangunan sosial ekonomi kedepan. Letaknya yang sangat strategis pada posisi silang segitiga emas Sulawesi Selatan, Kalimantan Timur, dan Sulawesi Tengah lewat pantai barat dengan jarak 445 km dari Makassar Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan, 447 Km dari Palu Ibukota Provinsi Sulawesi Tengah dan Selat Makassar/Kalimantan Timur, memberikan potensi perencanaan pembangunan yang harus ditata dengan baik. Sehingga kekayaan yang terkandung di dalam alam Sulawesi Barat dapat memberikan manfaat yang

maksimal untuk kesejahteraan masyarakatnya. Provinsi Sulawesi Barat semenjak terbentuk di tahun 2004 hingga saat ini memiliki enam kabupaten, yaitu Majene, Polewali Mandar, Mamasa, Mamuju, Mamuju Utara dan Mamuju Tengah.

Untuk mengetahui potensi hinterland Pelabuhan Belang Belang maka perlu diketahui sektor unggulan dari pembentuk kinerja perekonomian yang dapat mendukung aktivitas Pelabuhan Belang Belang di masa mendatang. Kondisi perekonomian wilayah hinterland Pelabuhan Belang Belang dapat dilihat dari nilai PDRB Provinsi Sulawesi Barat. Berdasarkan data BPS, nilai PDRB Provinsi Sulawesi Barat tahun 2014 mencapai sekitar 29.391,51 miliar rupiah atau terjadi peningkatan sekitar 16,40% dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Apabila dilihat secara regional Pulau Sulawesi, Provinsi Sulawesi Barat menempati pertumbuhan ekonomi yang kedua tertinggi setelah Provinsi Sulawesi Selatan. Laju pertumbuhan Sulawesi Barat tahun 2014 dipengaruhi oleh beberapa sektor yang mengalami laju pertumbuhan yang cukup tinggi, yaitu sektor industri pengolahan 35,92%, sektor listrik, gas dan air sebesar 16,15, sektor pengangkutan dan komunikasi sebesar 14,59% sedangkan sektor-sektor lain tumbuh positif walaupun tidak terlalu tinggi.

Mengacu pada data potensi komoditas Provinsi Sulawesi Barat, diketahui bahwa

besarnya PDRB antar kabupaten di Sulawesi Barat cukup bervariasi karena memiliki keunggulan komparatif tiap sektor yang berbeda. Kondisi ini menunjukkan bahwa wilayah hinterland Pelabuhan Belang Belang sesungguhnya memiliki potensi ekonomi yang dapat dikembangkan. Salah satu alat untuk melihat kinerja perekonomian suatu daerah dari tolok ukur struktur PDRB adalah dengan *Location Quotient* (LQ). Berdasarkan perolehan data PDRB Provinsi Sulawesi Barat dan nilai PDRB pada masing-masing kabupaten tahun 2013 dan 2014 maka dapat dihitung nilai LQ.

Berdasarkan hasil perhitungan LQ untuk tahun 2013, Kabupaten Mamuju Utara memiliki nilai LQ di atas 1 paling tinggi diantara seluruh kabupaten untuk sektor industri pengolahan, yaitu sebesar 5.19 yang merupakan penyumbang terbesar. Industri pengolahan tersebut berasal dari olahan kelapa sawit yang tercatat sekitar 80,73% diekspor ke luar. Sementara itu Kabupaten Mamuju tercatat memiliki sektor terbanyak dengan nilai LQ di atas 1. Tercatat enam sektor dengan salah satu nilai terbesar, yaitu pada sektor pertambangan dan penggalian sebesar 3.29. Hal ini mengindikasikan bahwa sektor pertambangan dan penggalian merupakan produk dengan nilai tambah yang dapat diekspor dari Kabupaten Mamuju. Untuk Mamuju Tengah data masih tergabung dengan Kabupaten Mamuju.

Tabel 2. Nilai LQ Pertanian dan Perkebunan Provinsi Sulawesi Barat

Sektor	Kabupaten				
	Majene	Polewali Mandar	Mamasa	Mamuju	Mamuju Utara
Pertanian	0.97	1.01	1.20	0.79	0.67
Pertambangan dan Penggalian	0.86	0.35	0.80	3.29	1.21
Industri Pengolahan	0.52	0.33	0.61	0.47	5.19
Listrik, Gas dan Air Bersih	1.68	1.37	0.49	1.65	0.68
Konstruksi	1.33	0.59	1.32	2.04	1.66
Perdagangan, Hotel dan Restoran	0.97	1.86	0.77	0.70	0.14
Pengangkutan dan Komunikasi	1.58	0.89	0.61	1.52	1.52
Keuangan, Real Estate dan Jasa Perusahaan	1.68	0.93	0.81	1.63	0.87
Jasa-jasa	0.87	0.87	0.95	1.90	0.89

Sumber: Hasil Analisis, 2015

C. Analisis Kondisi Eksisting

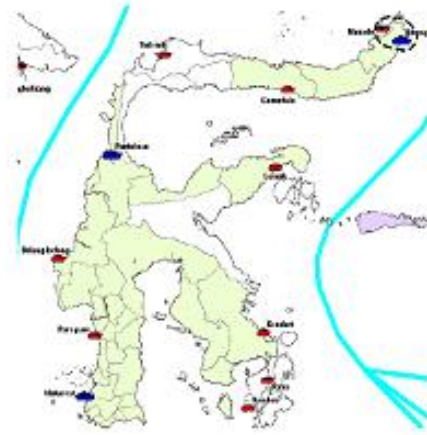
1. Potensi Pengembangan Pelabuhan Belang Belang

Pelabuhan peti kemas adalah kebutuhan pokok bagi kawasan industri mengingat pelabuhan peti kemas adalah salah satu prasarana transportasi utama untuk keluar masuknya barang di kawasan industri. Berdasarkan UU No. 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus, Pelabuhan Belang Belang memenuhi persyaratan untuk dijadikan kawasan pengembangan industri dan kawasan ekonomi khusus dalam rangka mewujudkan arah Pembangunan Koridor Ekonomi (PKE) Sulawesi.

Posisi strategis Pelabuhan Belang Belang yang berada tepat berada di tepi Selat Makassar (ALKI) II menjadikan pelabuhan tersebut berpotensi sebagai pintu masuk perdagangan barang di kawasan Indonesia timur. Posisi pelabuhan sangat strategis pada posisi silang segitiga emas Sulawesi Selatan, Kalimantan Timur, dan Sulawesi Tengah lewat pantai barat. Terlebih lagi keberadaan Pelabuhan Belang Belang tidak jauh dari Bandar Udara Tampa Padang sehingga memudahkan interkoneksi dengan kota-kota utama yang ada di Indonesia, khususnya di kawasan timur Indonesia. Selanjutnya arah kebijakan ini diakomodir dalam perencanaan induk pembangunan Sulawesi Barat.

Secara topografi pelabuhan Belang Belang memiliki kawasan wilayah yang relatif datar dan cukup luas disekitarnya dan sangat potensial untuk ditetapkan sebagai lokasi pengembangan KEK. Kebijakan pengembangan pelabuhan Belang Belang sesungguhnya telah sesuai seperti yang dicantumkan dalam dokumen MP3EI (Masterplan Percepatan, Perluasan dan Pembangunan Ekonomi Indonesia) yaitu Pelabuhan Belang Belang termasuk salah satu

pelabuhan strategis dalam koridor ekonomi Sulawesi, gambar 6



Sumber: Perpres 32 Tahun 2011

Gambar 2. Pelabuhan-Pelabuhan Strategis Dalam Koridor Ekonomi Sulawesi

Posisi dermaga Pelabuhan Belang Belang sangat strategis dibandingkan dengan dermaga pelabuhan lain seperti pelabuhan Pantoloan, Sulawesi Tengah dan Pelabuhan Soekarno-Hatta di kota Makassar, Sulawesi Selatan. Kapal yang hendak sandar di Belang-Belang hanya butuh waktu yang singkat. Hal ini didukung oleh kedalaman dan struktur jalur masuk perairan Pelabuhan Belang Belang yang alami serta kondisi kolam pelabuhan yang relatif tenang sehingga memudahkan kapal-kapal untuk bersandar tanpa dibantu oleh kapal pandu.

Secara hirarki pelabuhan Belang Belang termasuk pelabuhan yang tidak diusahakan dan menjadi tanggung jawab dari Ditjen Perhubungan Laut dibawah Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Belang Belang. Pelabuhan Belang Belang memiliki 4 (empat) wilayah kerja, yaitu:

- Wilayah Kerja Sampaga;
- Wilayah Kerja Budong Budong;
- Wilayah Kerja Bambaloka;
- Wilayah Kerja Pasangkayu.

Keempat wilayah kerja Pelabuhan tersebut masuk dalam kategori

pelabuhan khusus yang diperuntukkan untuk kepentingan khusus seperti pelayanan bongkar muat untuk industri batu bara seperti pada wilker Pasangkayu. Adanya rencana pengembangan kota pusat kegiatan wilayah (PKW) mendorong Pelabuhan Belang Belang meningkatkan statusnya dari yang semula hanya menjadi pelabuhan antar pulau menjadi pelabuhan bertaraf internasional. Dalam hal ini adalah dengan peningkatan status Pelabuhan Belang Belang menjadi pelabuhan ekspor. Berkaitan dengan rencana tersebut, pengembangan Pelabuhan Belang Belang saat ini difokuskan pada pembangunan infrastruktur fasilitas sarana pelabuhan laut sehingga memiliki kualifikasi pelabuhan internasional.

Pengembangan Pelabuhan Belang Belang bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi Provinsi Sulawesi Barat. Rencana tersebut tidak lepas dari potensi sumber daya alam yang dimiliki Provinsi Sulawesi Barat dan rencana induk pembangunan Sulawesi Barat menjadikan Pelabuhan Belang Belang sebagai kawasan pengembangan ekonomi. Salah satu pemanfaatan potensi tersebut adalah dengan menciptakan iklim ekspor yang kondusif yang perlu didukung oleh infrastruktur pelabuhan sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas industri.

Pembangunan infrastruktur tersebut ditujukan guna memfasilitasi peran Pelabuhan Belang Belang dimasa mendatang sebagai:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi baik dalam konteks Provinsi Sulawesi Barat maupun dalam konteks jaringan pelayaran nasional;
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian khususnya untuk perekonomian Kabupaten Mamuju;

- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi untuk mendukung pergerakan orang dan barang dan seluruh wilayah Kabupaten Mamuju ke wilayah lainnya di Indonesia;
- d. Penunjang kegiatan ekonomi, perdagangan dan pemerintahan;
- e. Tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan atau barang.

Kondisi tersebut didukung oleh potensi besar Pelabuhan Belang Belang sebagai pusat pengangkut hasil komoditi sumber kekayaan alam di Sulawesi mengingat posisi strategis Pelabuhan Belang Belang yang terletak di perairan ALKI II. Pelabuhan Belang Belang sebagai pelabuhan nasional yang diarahkan sebagai pelabuhan utama tersier selanjutnya ditetapkan dengan memperhatikan:

- a. berperan sebagai pengumpan angkutan peti kemas nasional;
- b. berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang umum nasional;
- c. berperan melayani angkutan peti kemas nasional di seluruh Indonesia;
- d. berada dekat dengan jalur pelayaran nasional +50 mil;
- e. kedalaman minimal pelabuhan -9 m LWS;
- f. memiliki dermaga multipurpose minimal panjang 150 m, mobile crane atau skipgear kapasitas 50 ton;
- g. jarak dengan pelabuhan nasional lainnya 50-100 mil.

2. Potensi Arus Barang

Berdasarkan pengamatan kegiatan di lapangan dan informasi dari petugas setempat, aktivitas perkapalan di dermaga Pelabuhan Belang Belang, Kabupaten Mamuju hingga saat ini masih sepi karena terkendala fasilitas alat bongkar muat barang yang ada di pelabuhan wilayah ini. Setahun pasca

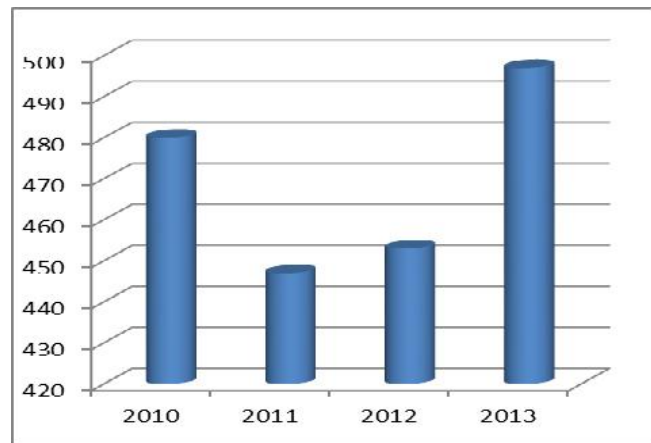
rampungnya pembangunan pelabuhan ini minat pengusaha kapal masih kurang untuk masuk ke pelabuhan karena sarana fasilitas yang masih kurang memadai khususnya untuk peralatan bongkar muat barang. Pemanfaatan pelabuhan Belang Belang saat ini masih digolongkan pada jenis pelabuhan kargo curah. Jenis komoditas bongkar muat masih sebatas pada bahan bangunan seperti semen, pasir, kerikil, lalu kebutuhan pertanian seperti pupuk dan komoditas hasil pertanian dan perkebunan seperti pisang, kakao, kayu, kelapa, dst.

Pelabuhan Belang Belang telah dioperasikan sejak tahun 2009 dan sampai saat ini masih melayani domestik. Berdasarkan data kunjungan kapal ke Pelabuhan Belang Belang dari tahun 2010-2013 sebagaimana terlihat pada gambar 1, jumlah kapal yang berkunjung cukup fluktuatif. Tercatat tahun 2011 jumlah kunjungan kapal mengalami penurunan sebesar 7% dibandingkan tahun 2010 namun selanjutnya tahun 2012 terjadi kenaikan 1% dan terjadi peningkatan kunjungan kapal sebesar 9% di tahun 2013.

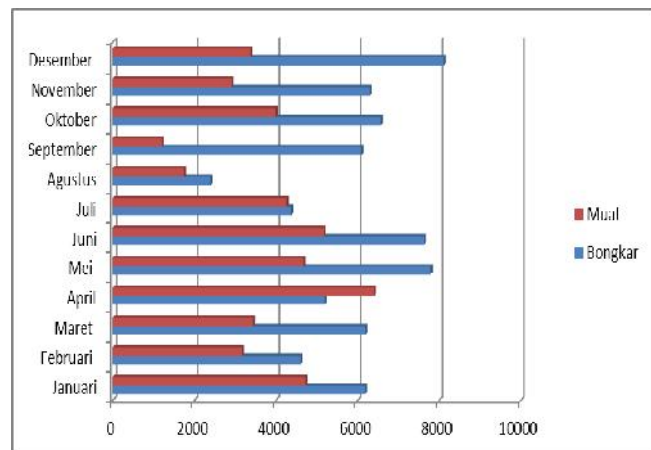
Sementara itu, berdasarkan data bongkar muat tahun 2013 untuk per-bulannya sebagaimana terlihat pada gambar 3, menunjukkan aktivitas bongkar muat barang di Pelabuhan Belang Belang cenderung fluktuatif. Secara total di tahun 2013 tercatat data barang bongkar sebanyak 71.489 ton dan data barang muat sebanyak 45.127 ton. Data tersebut juga mengindikasikan bahwa aktivitas di Pelabuhan Belang Belang masih di dominasi kegiatan bongkar dan minim kegiatan muat.

Berdasarkan data penduduk dan PDRB Kabupaten Mamuju tahun 2013-2014 selanjutnya diperoleh data prediksi data bongkar dan muat barang di Pelabuhan Belang Belang tahun 2015-2027 dengan asumsi tahun 2016 prediksi barang muat

pelabuhan mengambil porsi 40% surplus komoditi sektor unggulan dan tahun 2025 mengambil porsi 60% surplus komoditi sektor unggulan sebagaimana dapat dilihat pada gambar 5 dan 6.

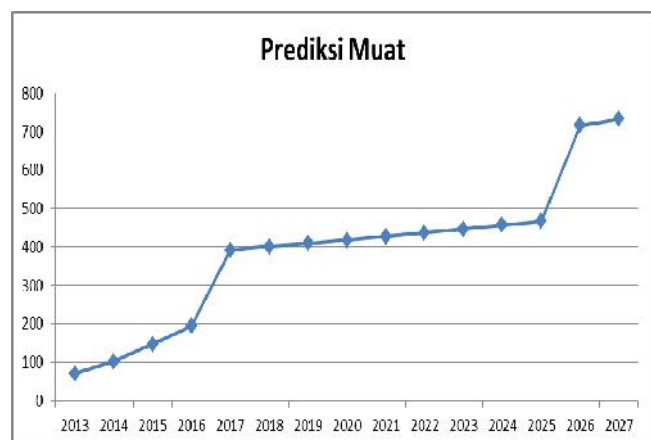


Sumber: Kantor Unit Pengelola Pelabuhan Belang Belang
Gambar 3. Data Kunjungan Kapal di Pelabuhan Belang-Belang Tahun 2010-2013



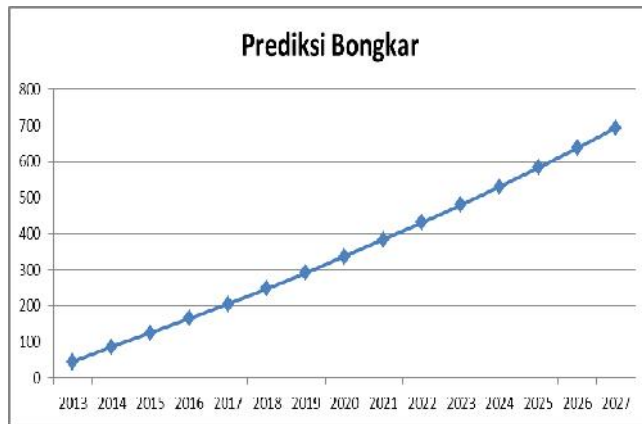
Sumber: Hasil Analisis

Gambar 4. Data Arus Barang Bongkar Muat di Pelabuhan Belang-Belang Tahun 2013



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 5. Prediksi Data Barang Muat



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 6. Prediksi Data Barang Bongkar

Proyeksi potensi data bongkar muat sebagaimana gambar grafik 4 di atas menunjukkan kecenderungan adanya peningkatan kegiatan seiring dengan arah kebijakan dalam RPJMD Provinsi Sulawesi Barat dalam upaya pengembangan produktifitas sentra-sentra produksi pertanian, perikanan, serta agro bisnis dan industri. Sementara itu prediksi barang bongkar gambar 6, sepenuhnya menggunakan model persamaan linier dari data bongkar pelabuhan saat ini. Dengan demikian adanya rencana pembangunan prasarana terminal petikemas pelabuhan Belang Belang diharapkan dapat mendukung pengembangan kawasan kepentingan pertumbuhan ekonomi di Provinsi Sulawesi Barat. Dalam hal ini, peran Pemda dan keterlibatan masyarakat sangat penting untuk mendukung dan mendorong optimalisasi peran industri pengolahan komoditi dari sektor-sektor yang menjadi unggulan di setiap kabupaten di Provinsi Sulawesi Barat sehingga dapat memberikan nilai tambah.

3. Sarana dan Prasarana

Pelabuhan Belang Belang dari segi geografis merupakan pelabuhan alam karena memiliki *breakwater* alami, yaitu terdapat dua pulau yang terletak tepat di depan pintu masuk pelabuhan sehingga kolam pelabuhan relatif tenang. Kedalaman kolam pelabuhan mencapai 12 LWS sehingga ukuran kapal

maksimum yang dapat masuk pelabuhan adalah jenis kapal dengan ukuran 12.000 DWT. Kondisi jalan masuk menuju Pelabuhan Belang Belang sudah cukup baik dengan konstruksi jalan dari beton sehingga dapat menahan beban truk container.

Namun demikian untuk kebutuhan skala mendatang Pemda Pemprov Sulawesi Barat perlu memperhatikan penataan lingkungan terkait dengan tata letak bangunan di sekitar pelabuhan dan akses masuk menuju pelabuhan. Berdasarkan kondisi gerbang utama pada Gambar 4 terlihat permukiman penduduk padat di sepanjang jalan masuk. dari segi keselamatan areal permukiman tersebut perlu direlokasi karena dengan semakin ramainya pemanfaatan pelabuhan maka truk-truk besar akan lalu lalang dan mengakibatkan ketidaknyamanan serta dapat membahayakan bagi para warga yang bermukim di sepanjang jalan masuk pelabuhan.



Sumber: Hasil Survei

Gambar 7. Kondisi Gerbang Utama dan Jalan Masuk Pelabuhan

Sebagai penghubung antara dermaga dengan fasilitas darat terdapat *trestle* dan *causeway*. *Trestle* dibangun dengan konstruksi beton bertulang di atas tiang pancang sedangkan konstruksi *causeway* berupa timbunan tanah dan pasir serta pelindung lereng berupa timbunan batu kali.

Pelabuhan Belang-belang saat ini memiliki dua dermaga dengan kapasitas 1.000 ton. serta panjang dermaga sekitar 101 meter dan lebar sekitar 15 meter, sementara panjang trestlenya sekitar 91 meter dengan lebar 6 meter.



Sumber: Hasil Survei

Gambar 8. Kondisi Dermaga I dan II Pelabuhan Belang-Belang

Areal darat Pelabuhan Belang Belang terdiri dari pos penjaga, gedung kantor, gudang, dan lapangan penumpukan dalam kawasan seluas lima hektar. Pelabuhan Belang Belang memiliki dua gudang dengan luas masing-masing sekitar

800 m². Kondisi lapangan penumpukan Pelabuhan Belang Belang terletak di sebelah utara berdekatan dengan pergudangan kondisinya saat ini sudah cukup baik meskipun untuk perawatan terlihat masih agak kurang.



Sumber: Hasil Survei

Gambar 9. Kondisi Gudang dan Lapangan Penumpukan

Secara lengkap data fasilitas sarana dan prasarana Pelabuhan Belang Belang, diketahui pada tabel 3:

Berdasarkan arah kebijakan dan pengembangan kedepannya Pelabuhan Belang Belang diharapkan dapat menangani tidak hanya barang curah tetapi juga peti kemas. Masih terbatasnya jumlah barang yang ditangani di

Pelabuhan Belang Belang saat ini menyebabkan aktivitas perkapalan di dermaga Pelabuhan Belang Belang tergolong sepi. Hal ini juga dipengaruhi karena terkendala fasilitas alat bongkar muat barang yang ada di pelabuhan. Berdasarkan hasil wawancara dengan petugas Kantor Pelabuhan Belang Belang saat ini Pelabuhan Belang Belang belum sanggup

menangani bongkar muat peti kemas sehingga menyebabkan para pengusaha kapal enggan

untuk masuk ke pelabuhan karena terbatasnya sarana fasilitas yang memadai untuk bongkar muat.

Tabel 3. Kondisi Eksisting Fasilitas di Pelabuhan Belang Belang

No	Jenis Fasilitas	Konstruksi	Dimensi (luas)	Tahun Pembuatan	Kondisi	Keterangan
1	Derмага I (derмага lama)	Beton	62 x 15	1999	Baik	Kedalaman (-12 LWS) depan derмага
	Derмага II	Beton dan Baja	101,4 x 15	2009	Baik	
2	Trestel I	Beton	19 m x 6,4 m	1999	Baik	
	Trestel II	Beton	90,97 m x 6 m	2009	Baik	
3	Gedung Kantor	Batu Bata	150 m ²	1999	Baik	
4	Gudang Tertutup Lama	Batu Bata	200 m ²	1999	Baik	2 unit
	Gudang Tertutup Baru	Batu Bata	800 m ²	2009	Baik	5 buah gudang
5	Lapangan Penumpukan lama	Conblock	3000 m ²	1999	Baik	
	Lapangan Penumpukan Baru	Conblock	3600 m ²	2009	Baik	Kapasitas 3600 T/m ²
6	Pos Jaga	Bata	12 m ²	2009	Baik	

Sumber: Kantor Unit Pengelola Pelabuhan Belang Belang

Kegiatan operasional bongkar muat barang curah masih mengandalkan penggunaan kapal crane milik pengusaha atau dilakukan secara tradisional dengan menggunakan tenaga kerja

manusia. Seperti dapat dilihat pada gambar 10 berikut ini, kegiatan bongkar muat komoditi semen dilakukan dengan menggunakan kapal crane si pemilik barang.



Sumber: Hasil Survei

Gambar 10. Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Belang Belang

Ketersediaan sarana dan prasarana pelabuhan masih sebatas pada penyediaan gudang penyimpanan tertutup dan lapangan penumpukan petikemas. Meskipun telah tersedia penyedia jasa bongkar muat pelabuhan. Namun demikian tidak menutup kemungkinan bahwa Pelabuhan Belang Belang telah cukup layak untuk dapat dikembangkan khususnya untuk kebutuhan terminal peti kemas

mengingat jenis komoditas muatan yang pernah dilayani oleh pelabuhan adalah CPO dan bahan tambang seperti asphalt dan mangan. Terlebih lagi berdasarkan hasil analisis *hinterland* dan potensi arus barang menunjukkan adanya pertumbuhan volume bongkar muat barang secara signifikan.

Terkait dengan pelayanan pelabuhan dilaksanakan oleh petugas operasional

pelabuhan yang bertugas selama 1x24 jam dengan didampingi oleh petugas penjagaan dan keselamatan (GAMAT). Berdasarkan data operasional kantor Pelabuhan Belang Belang, kegiatan operasional Pelabuhan Belang Belang hingga saat ini telah melayani kapal-kapal:

1. Perusahaan pelayaran nasional (Pelnas) antara lain PT. Fajar Lautan Nusantara, PT. Samudera Pasific, dan PT. Sinar Pasific
2. Perusahaan pelayaran (Pelra): PT. Aliran Jaya.

Umumnya kapal-kapal tersebut membawa muatan komoditas seperti semen, pupuk, rotan, CPO, dan hasil bumi seperti jagung, kelapa dan kayu. Kegiatan operasional bongkar muat dilakukan oleh 2 (dua) perusahaan yaitu PT. Rimuku Jaya dan PT. Citra Bersama dan kegiatan TKBM dilakukan oleh PT. Liutan Karya. Dari hasil pengamatan dan analisis kondisi saat ini Pelabuhan Belang Belang dapat menggunakan sistem campuran dengan kombinasi jenis peralatan untuk penanganan muatan sebagai berikut:

1. Pemakaian portainer di dermaga.
2. Pemakai truk untuk menghubungkan dermaga dengan lapangan penumpukan.
3. Pemakaian *Rubber Tire Gantry Crane* (RTGC) di lapangan penumpukan

Disamping pemenuhan kebutuhan fasilitas terminal peti kemas, prosedur penanganan kapal dan muatan di Pelabuhan Belang Belang harus disusun dengan memperhatikan fasilitas pelabuhan sehingga dapat berjalan seefisien mungkin dan sesuai dengan kebutuhan yang harus terpenuhi. Prosedur ini dimulai dengan kapal datang untuk bongkar sampai kapal pergi setelah melakukan muat. Penanganan kapal dimulai dari kedatangan kapal yang membutuhkan area penjangkaran, alur masuk, kolam pelabuhan serta dermaga yang sesuai dengan ukuran kapal. Selanjutnya di dermaga kapal melakukan kegiatan bongkar peti kemas. Dari dermaga peti kemas diangkut ke lapangan penumpukan, gudang, atau langsung dikirim kepada alamat pemiliknya. Ketika peti kemas meninggalkan pelabuhan harus melalui

jembatan timbang dahulu untuk melakukan pengecekan. Sedangkan penanganan muatan dimulai dari peti kemas masuk ke kawasan pelabuhan melalui gerbang.

Kemudian peti kemas masuk kawasan pelabuhan melewati jembatan timbang untuk melakukan pengontrolan terhadap kondisi peti kemas. Selanjutnya dapat menuju ke gudang atau langsung menuju lapangan penumpukan sesuai dengan jenis pengiriman peti kemas yang dipakai. Peti kemas dikelompokkan sesuai perusahaan dan sesuai jadwal keberangkatan muatan. Dari lapangan penumpukan dan gudang jika sudah waktunya naik ke atas kapal, maka petkemas diangkut ke dermaga. Di dermaga peti kemas dinaikkan ke atas kapal.

Dalam penentuan fasilitas pelabuhan langkah pertama yang dilakukan adalah penentuan sistem operasional yang dipakai. Sistem operasional sangat memengaruhi jenis peralatan, penataan layout pelabuhan, dan biaya operasional pelabuhan. Kondisi fasilitas sarana dan prasarana di Pelabuhan Belang Belang dengan ketiadaan jembatan timbang untuk saat ini memungkinkan terlaksananya prosedur penanganan kapal dan muatan seperti diatas namun dalam jumlah yang masih terbatas. Jenis komoditas yang ditangani juga masih terbatas pada komoditas umum yang tidak membutuhkan penanganan khusus.

KESIMPULAN

Mengacu pada dokumen perencanaan, rencana pengembangan terminal peti kemas Pelabuhan Belang Belang telah tertampung dalam kebijakan nasional, yaitu RPJMN 2015-2019 pada Buku III Agenda Pembangunan Wilayah dan RPJMD Provinsi Sulawesi Barat 2012-2016 serta telah tertampung dalam kebijakan tata ruang Provinsi Sulawesi Barat, yaitu dalam rangka mendukung pengembangan kawasan ekonomi dan perindustrian kota Mamuju. Dengan demikian telah terdapat kesesuaian antara kebijakan di tingkat nasional dan di tingkat daerah terkait dengan pengembangan Pelabuhan Belang Belang.

Analisis kondisi hinterland menunjukkan Provinsi Sulawesi Barat memiliki keunggulan komparatif, yaitu dilihat dari hasil penghitungan LQ (*Location Quotient*). Sektor industri pengolahan di Kabupaten Mamuju Utara dengan nilai LQ = 5.19 merupakan penyumbang basis terbesar dan menjadi komoditi ekspor unggulan di Provinsi Sulawesi Barat. Pada basis kedua dengan nilai LQ = 3.29 untuk sektor pertambangan dan penggalian dan pada basis ketiga dengan nilai LQ = 2.10 untuk sektor konstruksi di Kabupaten Mamuju. Sebagai ibu kota provinsi, Kabupaten Mamuju tercatat memiliki 6 basis sebagai sektor unggulan dengan nilai LQ > 1. Tingginya nilai LQ untuk sektor industri pengolahan memberikan potensi Provinsi Sulawesi Barat untuk dapat lebih meningkatkan sentra pengolahan bahan baku industri dan juga bahan mentah tambang seperti Nikel terlebih lagi semenjak pemerintah memberlakukan larangan ekspor bahan mentah ke luar negeri. Dengan demikian pengembangan potensi komoditas berjalan searah dengan rencana peningkatan status Pelabuhan Belang Belang menjadi pelabuhan ekspor dengan didukung oleh potensi ekonomi *hinterlandnya*.

Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting pelabuhan, secara topografi Pelabuhan Belang Belang memiliki posisi yang sangat strategis pada selat Makassar dan secara hirarki teknis memenuhi persyaratan untuk dijadikan kawasan pengembangan industri dan kawasan ekonomi khusus. Saat ini Pelabuhan Belang Belang masih beroperasi sebatas sebagai pelabuhan nasional yang tidak diusahakan sehingga menjadikan pelabuhan ini hanya tempat persinggahan kapal atau perahu dengan fasilitas bongkar muat seadanya tanpa fasilitas jembatan timbang, bea cukai dan lain-lain. Dengan kata lain pemanfaatannya sebagai pelabuhan peti kemas masih belum maksimal.

Pelabuhan Belang Belang untuk saat ini dikategorikan sebagai pelabuhan pengumpan, yaitu melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan dalam negeri dalam jumlah terbatas. Hal ini menjadi dasar untuk

Pelabuhan Belang Belang kedepannya diarahkan sebagai Pelabuhan Utama sebagaimana ditetapkan dalam Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (KP 414 Tahun 2013). Hasil prediksi bongkar muat barang memperlihatkan kecenderungan peningkatan arus barang yang ditunjukkan oleh grafik eksponensial menjadikan Pelabuhan Belang Belang cukup layak untuk dapat dikembangkan kedepannya sebagai pelabuhan peti kemas.

Berdasarkan ketersediaan sarana dan prasarana saat ini, areal darat Pelabuhan Belang Belang telah dilengkapi oleh pos penjaga, gedung kantor, gudang, dan lapangan penumpukan. Sementara itu untuk areal laut telah dilengkapi dua dermaga dan dua trestel yang dibangun dengan konstruksi beton dan baja. Secara operasional, pelabuhan menyediakan pelayanan 1x24 jam. Tercatat semenjak di bangun di tahun 2009 beberapa perusahaan telah secara rutin melakukan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Belang Belang. Terkait penanganan bongkar muat petikemas, Pelabuhan Belang Belang masih sebatas menyediakan gudang penyimpanan tertutup dan lapangan penumpukan petikemas. Pelabuhan juga telah menyediakan jasa bongkar muat namun fasilitas alat bongkar muat barang di Pelabuhan Belang Belang masih sangat terbatas sehingga menyebabkan kegiatan operasional pelabuhan saat ini masih sepi. Dengan demikian, terkait rencana pengembangan terminal petikemas di Pelabuhan Belang Belang masih perlu dilakukan pemenuhan kelengkapan baik dari segi infrastruktur, fasilitas sarana prasarana, sistem operasional pelabuhan dan penataan pelabuhan.

Secara keseluruhan maka dapat disimpulkan bahwa Pelabuhan Belang Belang layak untuk dikembangkan berdasarkan telah adanya dukungan kebijakan di tingkat nasional hingga daerah, posisi strategis pelabuhan secara kewilayahan, potensi ekonomi kewilayahan, hasil proyeksi arus muat dan bongkar saat ini yang menunjukkan tren meningkat dan ketersediaan sarana dan prasarana pelabuhan saat ini.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Kepala Bidang Ekonomi Bappeda Kabupaten Mamuju, Kepala dan pegawai Kantor Unit Pengelola Pelabuhan Belang Belang yang telah membantu penulis dalam menyusun kajian ini dan kepada tim dewan redaksi Warta Penelitian yang telah membimbing penulis dalam menyempurnakan kajian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. 2013. *Provinsi Sulawesi Barat Dalam Angka Tahun 2013*, BPS Provinsi Sulawesi Barat.
- Badan Pusat Statistik. 2014. *Provinsi Sulawesi Barat Dalam Angka Tahun 2014*, BPS Provinsi Sulawesi Barat.
- Kementerian Perhubungan. 2013. Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 414 Tahun 2013 tentang *Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional*.
- Kramadibrata, Soedjono. 1985. *Perencanaan Pelabuhan*, ITB Bandung.
- Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2013 tentang *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sulawesi Barat Tahun 2012 – 2016*.
- Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Barat*.
- Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang *Masterplan Percepatan Perluasan dan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025*
- Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 38 tahun 2007 tentang *Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota*.
- R. Bintarto. 1968. *Beberapa Aspek Geografi*, Penerbit Karya. Yogyakarta.
- R. Murphey. 1989. On the Evolution of the Port City, F. Broeze (Ed.), *Brides of the Sea: Port Cities of ariafrom the 16th – 20th Centuries*, University of Hawaii Press. Honolulu.
- Referensi Kepelabuhanan Seri 03 Edisi II. 2000. *Perencanaan, Perancangan dan Pembangunan Pelabuhan*, PT. Pelabuhan Indonesia (Persero).
- Soemantri, Midian. 2003. *Tinjauan Tentang Pelayanan Jasa Pemasaran Secara Otomatis pada PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon*. Universitas Komputer Indonesia, Bandung.
- Supriyono, Agustinus. 2009. Makalah Ilmiah: *Hubungan Antara Pelabuhan dengan Daerah-Daerah Hinterland: Studi Kasus di Pelabuhan Semarang pada Masa Kolonial Belanda Abad 20*, Pusat Penelitian Kemasyarakatan Dan Budaya Lembaga Penelitian UI, Depok.
- Triatmodjo, Bambang, 2009, *Perencanaan Pelabuhan*. Beta Offset, Yogyakarta.
- William, Walter, L. 1971. *Social Policy Analysis and Research*. Elsevier, New York.