

**ANALISIS IMPLEMENTASI MP3EI
(STUDI KASUS: RENCANA PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR)**

**ANALYSIS IMPLEMENTATION OF MP3EI
(CASE STUDY: MAKASSAR PORT DEVELOPMENT)**

Teguh Pairunan Putra¹⁾, Tridoyo Kusumastanto²⁾, Sri Rahardjo³⁾

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

¹⁾[email: teguhputra661@yahoo.com](mailto:teguhputra661@yahoo.com)

Diterima: 3 Agustus 2015, Revisi 1: 21 Agustus 2015, Revisi 2: 4 September 2015, Disetujui: 18 September 2015

ABSTRAK

Peranan pelabuhan menjadi sangat penting bagi terwujudnya tujuan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Disisi lain, bila MP3EI dapat diimplementasikan dengan baik, maka implikasinya adalah pertumbuhan lalu lintas barang melalui pelabuhan menjadi lebih tinggi. Salah satu program MP3EI adalah konsep tol laut (*Marine Highway*) dengan membangun konektivitas distribusi logistik antara Wilayah Indonesia Barat dan Wilayah Indonesia Timur. Tujuan kajian adalah untuk mengetahui sektor apa saja yang menjadi sektor basis dan non basis dalam perekonomian Kota Makassar dan sekitarnya serta kebutuhan pengembangan Pelabuhan Makassar dalam mendukung MP3EI Koridor Ekonomi Sulawesi. Metode analisis yang digunakan adalah analisis *Location Quotient* (LQ), analisis *time series*, analisis kebutuhan dan analisis AHP. Hasil kajian menunjukkan bahwa sektor basis dengan nilai $LQ > 1$ yang ada di kawasan *hinterland* Pelabuhan Makassar, yaitu sektor pertanian, subsektor pertambangan bukan migas, listrik dan air bersih, sedangkan sektor non basis dengan nilai $LQ < 1$ pada kawasan *hinterland* Pelabuhan Makassar adalah sektor bangunan/konstruksi, subsektor pertambangan minyak dan gas bumi, sektor kehutanan, Industri pengolahan, peternakan, sektor perdagangan, hotel & restoran, sektor pengangkutan dan komunikasi dan sektor keuangan, real estate & jasa perusahaan, sehingga untuk memenuhi kebutuhannya di sektor tersebut masih dibutuhkan impor dari daerah lain. Kebutuhan pengembangan Pelabuhan Makassar berdasarkan skenario moderat, pada tahun 2016 diproyeksikan BOR akan mencapai 60.94%, sehingga diperlukan penambahan dermaga sebanyak 1 unit dan penambahan *Container Crane* sebanyak 2 buah sehingga pada tahun 2019 jumlah peralatan yang ada berjumlah 7 unit CC, 14 unit TT, dan 26 *Headtruck*. Prioritas utamapengembangan Pelabuhan Makasar adalah fasilitas pokok wilayah daratan dengan nilai 55%. Berdasarkan faktor fasilitas pokok wilayah daratan, fasilitas yang menjadi prioritas utama adalah lapangan penumpukan lini satu dengan nilai 65,5% dan prioritas kedua adalah dermaga dengan nilai 27% .

Kata kunci: MP3EI, tol laut, sektor basis dan non basis, pengembangan pelabuhan

ABSTRACT

Port became very important role for the realization of the purpose of the Master Plan for the Acceleration and Expansion of Indonesian Economic Development (MP3EI). On the other hand, if MP3EI can be implemented properly, then the implication is that the growth of traffic of goods through the port to be higher. The purpose of the study is to determine what sectors into the base and non-base sectors in the economy of the city of Makassar and the surrounding areas as well as the need to support the development of the port of Makassar in Sulawesi Economic Corridor MP3EI. The analytical method used is the Location Quotient (LQ), time series and analysis of AHP. The results showed that the basic sector with a value of $LQ > 1$ in Makassar Port hinterland areas, namely agriculture, electricity and water, while the sector - another sector is a sector with a value of non bases $LQ < 1$. The need for port development with the addition of as many dock 1 unit and the addition of Container Crane by 2 pieces so that by 2019 the number of existing equipment amounted to 7 CC units, 14 units of TT, and 26 Headtruck. The main priority of the development of the Port of Napier is the main facilities area of land with a value of 55%.

Keywords: MP3EI, marine highway, basis sector and non bases, port development

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persinggahan rute perdagangan dunia. Mempertimbangkan berbagai potensi dan keunggulan yang dimiliki, serta tantangan pembangunan yang harus dihadapi, Indonesia memerlukan suatu transformasi ekonomi berupa percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi menuju negara maju sehingga Indonesia dapat meningkatkan daya saing sekaligus mewujudkan kesejahteraan untuk seluruh rakyat Indonesia. Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) merupakan langkah awal untuk mendorong Indonesia menjadi negara maju dan termasuk 10 (sepuluh) negara besar di dunia pada tahun 2025 melalui pertumbuhan ekonomi tinggi yang inklusif, berkeadilan dan berkelanjutan (Perpres No.32 Tahun 2011). Pertumbuhan perdagangan masa depan di Indonesia akan banyak dipengaruhi oleh tingkat implementasi kebijakan pemerintah untuk melakukan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi, yang tertuang dalam MP3EI.

Peranan pelabuhan menjadi sangat penting bagi terwujudnya tujuan MP3EI. Disisi lain, bila MP3EI dapat diimplementasikan dengan baik, maka implikasinya adalah pertumbuhan lalu lintas barang melalui pelabuhan menjadi

lebih tinggi (KP 414 Tahun 2013 Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional). Pelabuhan merupakan pintu gerbang ekonomi suatu daerah, sehingga dengan adanya pelabuhan, maka suatu daerah dapat berkembang. Perkembangan pelabuhan sangat didukung oleh pertumbuhan *hinterland*nya, interrelasi antara *hinterland* dan pelabuhan ini bersifat saling menguntungkan, karena pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat yang mempunyai berbagai fasilitas untuk memasarkan (mengekspor) 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.

Dengan adanya program MP3EI dari pemerintah akan mendorong peningkatan nilai tambah sektor-sektor unggulan ekonomi di berbagai daerah salah satunya di daerah Sulawesi Selatan dan untuk mendistribusikan barang/produk unggulannya tersebut diperlukan pelabuhan sebagai infrastruktur pendukung. Dengan pertumbuhan ekonomi Propinsi Sulawesi Selatan yang cukup stabil dan diikuti pula dengan pertumbuhan angkutan barang di Pelabuhan Makassar serta meningkatnya trafik arus barang yang masuk ke Makassar melalui terminal petikemas menuntut pelabuhan untuk bekerja extra untuk membuat distribusi barang lancar dan tidak terjadi kemacetan di pelabu-

han. Berdasarkan uraian yang disampaikan diatas bahwa arus petikemas pada tahun 2012 sudah mencapai 529.000 TEUs (*Pilot Port PPP Project*, 2013), sudah melebihi kapasitas yang ada sehingga terjadi penumpukan barang dan mengakibatkan kerugian hingga ratusan juta rupiah per hari. Akibat penumpukan barang yang tidak terkendali, alat pemindah barang cepat mengalami kerusakan karena penggunaan yang berlebihan, sehingga biaya akan timbul karena kerusakan alat pemindah. Penumpukan barang di pelabuhan juga dapat menyebabkan kongesti dan tingginya *dwellling times* sehingga di perlukan penambahan fasilitas pelabuhan untuk dapat menampung laju arus petikemas dan kunjungan kapal di Pelabuhan Makassar.

Berdasarkan permasalahan/kendala yang sedang dihadapi tersebut maka perlu strategi pengembangan Pelabuhan Makassar dalam mendukung Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

Berdasarkan permasalahan/kendala yang sedang dihadapi tersebut maka dapat dirumuskan berbagai masalah penelitian. Adapun masalah-masalah penelitian sebagai berikut :

1. Sektor apa saja yang menjadi sektor basis dan non basis dalam perekonomian kota Makassar dan sekitarnya?
2. Bagaimana pengembangan fasilitas dan peralatan Pelabuhan Makassar dalam menunjang sektor basis dan non basis serta pertumbuhan trafik arus barang yang masuk ke Pelabuhan Makassar?
3. Bagaimana prioritas pengembangan Pelabuhan Makassar dalam mendukung Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) Koridor Ekonomi Sulawesi?

Maksud dan Tujuan dari kajian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis potensi *hinterland* dan sektor apa saja yang menjadi sektor basis dan non basis dalam perekonomian kota Makassar dan sekitarnya.
2. Menganalisis kebutuhan pengembangan

fasilitas dan peralatan Pelabuhan Makassar dalam menunjang sektor basis dan non basis serta pertumbuhan trafik arus barang yang masuk ke Pelabuhan Makassar.

3. Menganalisis prioritas pengembangan pelabuhan Makassar dalam mendukung Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

TINJAUAN PUSTAKA

Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia diselenggarakan berdasarkan pendekatan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, baik yang telah ada maupun yang baru. Setiap wilayah mengembangkan produk yang menjadi keunggulannya. Tujuan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi tersebut adalah untuk memaksimalkan keuntungan aglomerasi, menggali potensi dan keunggulan daerah serta memperbaiki ketimpangan spasial pembangunan ekonomi Indonesia. Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dilakukan dengan mengembangkan kluster industri dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan tersebut disertai dengan penguatan konektivitas antar pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan antara pusat pertumbuhan ekonomi dengan lokasi kegiatan ekonomi serta infrastruktur pendukungnya. Secara keseluruhan, pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan konektivitas tersebut menciptakan Koridor Ekonomi Indonesia. Pembangunan koridor ekonomi ini juga dapat diartikan sebagai pengembangan wilayah untuk menciptakan dan memberdayakan basis ekonomi terpadu dan kompetitif serta berkelanjutan (Perpres No.32 Tahun 2011).

Pelabuhan berperan dan berfungsi sangat penting dalam perdagangan dan pembangunan regional, nasional dan internasional, yaitu sebagai pintu gerbang keluar-masuk barang dan penumpang ke dan dari suatu daerah, di mana pelabuhan tersebut berada (PP 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan).

1. Peran Pelabuhan:
 - a. Simpul Jaringan Transportasi

- b. Pintu Gerbang Kegiatan Ekonomi
 - c. Tempat Kegiatan Alih Moda Transportasi
 - d. Penunjang Kegiatan Industri dan Perdagangan
 - e. Tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan atau barang
 - f. Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara
2. Beberapa aspek yang perlu diperhatikan dalam pembangunan pelabuhan:
 - a. Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN)
 - b. Rencana Induk Pelabuhan (RIP)
 3. Berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional, maka Rencana peruntukan wilayah daratan untuk pelabuhan laut berdasarkan kriteria fasilitas pokok meliputi;
 - a. dermaga
 - b. gudang lini 1
 - c. lapangan penumpukan lini 1
 - d. terminal penumpang
 - e. terminal perti kemas
 - f. terminal ro-ro
 - g. fasilitas penampungan dan pengolahan limbah
 - h. fasilitas bunker
 - i. fasilitas pemadam kebakaran
 - j. fasilitas gudang bahan/barang berbahaya dan beracun (B3)
 - k. fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan dan Sarana Bantu Navigasi – Pelayaran (SBNP)
 4. Fasilitas penunjang meliputi:
 - a. kawasan perkantoran
 - b. fasilitas pos dan telekomunikasi
 - c. fasilitas pariwisata dan perhotelan
 - d. instalasi air bersih, listrik, dan telekomunikasi
 - e. jaringan jalan dan rel kereta api
 - f. jaringan air limbah, *drainase*, dan sampah
 - g. areal pengembangan pelabuhan
 - h. tempat tunggu kendaraan bermotor
 - i. kawasan perdagangan
 - j. kawasan industri
 - k. fasilitas umum lainnya
 5. Rencana pelabuhan peruntukan wilayah perairan untuk pelabuhan laut disusun berdasarkan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Fasilitas pokok meliputi;
 - a. alur pelayaran
 - b. perairan tempat labuh
 - c. kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal
 - d. perairan tempat alih muat kapal
 - e. perairan untuk kapal yang mengangkut Bahan/Barang Berbahaya dan Beracun (B3)
 - f. perairan untuk kegiatan karantina
 - g. perairan alur alur penghubung intra pelabuhan
 - h. perairan pandu
 6. Sementara fasilitas penunjang adalah meliputi;
 - a. perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang
 - b. perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal
 - c. perairan tempat uji coba kapal (percobaan berlayar)
 - d. perairan tempat kapal mati
 - e. perairan untuk keperluan darurat
 - f. perairan untuk kegiatan kepariwisataan dan perhotelan
 7. Beberapa aspek lainnya yang perlu diperhatikan dalam pengembangan kapasitas dan fasilitas pelabuhan dalam mendukung pembangunan koridor ekonomi Sulawesi:
 - a. Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan:
 - 1) Wilayah Daratan: untuk kegiatan pokok dan penunjang
 - 2) Wilayah Perairan: untuk kegiatan alih pelayaran, tempat labuh, tempat alih muat antar kapal dan lain-lain
 - b. Daerah Lingkungan kepentingan pelabuhan

buhan yang digunakan untuk:

- 1) Alur pelayaran dari dan ke pelabuhan
- 2) Keperluan keadaan darurat
- 3) Penempatan kapal mati
- 4) Fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal
- 5) Pengembangan pelabuhan jangka panjang
- 6) Ukuran kapal berlabuh
- 7) Jumlah atau volume ekspor dan impor melalui pelabuhan
- 8) Perkiraan potensi ekonomi yang ada di koridor ekonomi Sulawesi

Dalam konteks pengembangan kapasitas dan fasilitas pelabuhan dalam mendukung percepatan dan perluasan pembangunan koridor ekonomi Sulawesi, diarahkan kepada Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan seperti telah dijelaskan sebelumnya. Dua faktor yang perlu dipertimbangan dalam pengembangan kapasitas dan fasilitas pelabuhan adalah; ukuran kapal yang berlabuh, jumlah ekspor – impor melalui pelabuhan dan perkiraan potensi ekonomi yang ada di koridor ekonomi Sulawesi.

Dalam analisis data digunakan beberapa metode, yang dimulai dari perhitungan *Location Quotient* (LQ) untuk mengetahui seberapa besar tingkat spesialisasi sektor basis atau sektor unggulan (Rachmat Hendayana, 2003), analisis *time series* untuk mengetahui proyeksi arus barang dan kapal sampai dengan 5 (lima) tahun kedepan, analisis kebutuhan untuk mengetahui kebutuhan fasilitas dan peralatan Pelabuhan Makassar berdasarkan simulasi peramalan dan analisis AHP untuk prioritas pengembangan Pelabuhan Makassar.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat

Penelitian ini dilaksanakan selama 9 bulan yaitu dari Bulan Oktober 2014 sampai dengan Bulan Juni 2015. Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Makassar.

B. Pengumpulan Data

Jenis dan sumber data terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer berupa hasil pengamatan di pelabuhan pada lokasi survei. Selain itu juga diperlukan data opini responden yang didapat dari kuesioner dengan pertanyaan terbuka, terkait dengan optimalisasi dan pengembangan pelabuhan yang menjadi obyek survei. Data sekunder meliputi hasil-hasil studi, direktori pelabuhan, data-data yang terkait dengan pengembangan pelabuhan, dan data-data ekonomi, sosial/budaya di sekitar wilayah pelabuhan data kegiatan/operasional pelabuhan. Data sekunder juga diperoleh dengan cara melakukan studi pustaka (*library research*) pada disertasi, tesis, jurnal ilmiah, internet serta menggunakan informasi-informasi yang dihasilkan oleh instansi terkait. Sumber data primer dan sekunder meliputi instansi Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan.

C. Metode Analisis Data

Dalam analisis data digunakan beberapa metode, yang dimulai dari perhitungan *Location Quotient* (LQ) untuk mengetahui seberapa besar tingkat spesialisasi sektor basis atau sektor unggulan (*leading sectors*) (Rachmat Hendayana, 2003), analisis *time series* untuk mengetahui proyeksi arus barang dan kapal sampai dengan 5 (lima) tahun kedepan, analisis kebutuhan untuk mengetahui kebutuhan fasilitas dan peralatan Pelabuhan Makassar berdasarkan simulasi peramalan dan analisis AHP untuk prioritas pengembangan Pelabuhan Makassar.

Untuk mendapatkan nilai LQ menggunakan metode yang mengacu pada formula yang dikemukakan oleh Bendavid-Val

$$Q = \frac{\frac{PDRB_{b,i}}{\sum PDRB_{b,i}}}{\frac{PDRB_{ss,i}}{\sum PDRB_{ss,i}}} \dots \dots \dots (1)$$

dalam Kuncoro (2004:183) sebagai berikut:

Di mana:

$PDRB_{b,i}$ = PDRB sektor i di Kota Makassar dan Kab. Bone

$\sum PDRB_b$ = Total PDRB di Kota Makassar dan Kab. Bone

$PDRB_{ss,i}$ = PDRB sektor i di Propinsi Sulawesi Selatan pada tahun tertentu.

$\sum PDRB_{ss}$ = Total PDRB di Propinsi Sulawesi Selatan pada tahun tertentu.

Berdasarkan formulasi yang ditunjukkan dalam persamaan di atas, maka ada tiga kemungkinan nilai LQ yang dapat diperoleh (Bendavid-Val:1991), yaitu:

1. Nilai $LQ = 1$. Ini berarti bahwa tingkat spesialisasi/basis sektor i di daerah Kota Makassar dan Kab. Bone, adalah sama dengan sektor yang sama dalam perekonomian Propinsi Sulawesi Selatan.
2. Nilai $LQ > 1$. Ini berarti bahwa tingkat spesialisasi/basis sektor i di daerah Kota Makassar dan Kab. Bone lebih besar dibandingkan dengan sektor yang sama dalam perekonomian Propinsi Sulawesi Selatan.
3. Nilai $LQ < 1$. Ini berarti bahwa tingkat spesialisasi/basis sektor i di daerah Kota Makassar dan Kab. Bone lebih kecil dibandingkan dengan sektor yang sama dalam perekonomian Propinsi Sulawesi Selatan.

Apabila nilai $LQ > 1$, maka dapat disimpulkan bahwa sektor tersebut merupakan sektor basis dan potensial untuk dikembangkan sebagai penggerak perekonomian wilayah tersebut. Sebaliknya apabila nilai $LQ < 1$, maka sektor tersebut bukan merupakan sektor basis dan kurang potensial untuk dikembangkan sebagai penggerak perekonomian wilayah tersebut.

Berikut ini adalah langkah-langkah dalam menggunakan metode AHP sebagai dasar pengambilan keputusan (Saaty, 1993):

1. Langkah pertama adalah mendefinisikan masalah dan menentukan solusi atau tujuan yang diinginkan. Tujuan dari pe-

nelitian ini adalah upaya untuk prioritas pengembangan Pelabuhan Makassar.

2. Langkah kedua adalah menentukan kriteria. Kriteria dalam penelitian ini diperoleh dari penelitian sebelumnya tentang faktor-faktor penyebab tidak berkembangnya Pelabuhan Makassar.
3. Langkah ketiga adalah menentukan alternatif. Dalam hal ini membahas mengenai langkah dan strategi yang dibutuhkan dalam upaya pengembangan Pelabuhan Makassar. Alternatif pada penelitian ini didapat dari beberapa referensi, seperti penelitian sebelumnya, teori kepelabuhan, peraturan pemerintah tentang Pelabuhan Makassar, dll. Sehingga diperoleh beberapa alternatif sebagai berikut (PP No. 61 Tahun 2009):
 1. Fasilitas Pokok Wilayah Perairan meliputi:
 - a. Alur Pelayaran
 - b. Perairan Tempat Labuh
 - c. Kolam Pelabuhan Untuk Kebutuhan Standar
 2. Fasilitas Pokok Wilayah Daratan meliputi:
 - a. Dermaga
 - b. Gudang Lini Satu
 - c. Lapangan Penumpukan Lini Satu
 3. Fasilitas Penunjang Wilayah Daratan meliputi:
 - a. Kawasan Perkantoran
 - b. Fasilitas Pos dan Telekomunikasi
 - c. Fasilitas Pariwisata dan Perhotelan
 4. Fasilitas Penunjang Wilayah Perairan meliputi:
 - a. Perairan Untuk Pengembangan Pelabuhan Jangka Panjang
 - b. Pembangunan dan Pemeliharaan Kapal
 - c. Perairan Untuk Uji Coba Kapal
 - d. Langkah keempat adalah menyebar kuesioner kepada responden yang terdiri dari:

- 1) Otoritas Pelabuhan (OP) Makassar
 - 2) PT. Pelindo IV Makassar
 - 3) Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan Ditjen Perhubungan Laut
 - 4) Litbang Perhubungan Laut
- e. Langkah kelima adalah menyusun matriks dari hasil rata-rata yang didapat dari sejumlah responden tersebut. Kemudian hasil tersebut diolah menggunakan *expert choice versi 2000*.
 - f. Langkah keenam adalah menganalisis hasil olahan dari *expert choice versi 2000* untuk mengetahui hasil nilai inkonsistensi dan prioritas. Jika nilai konsistensinya lebih dari 0,10 maka hasil tersebut tidak konsisten, namun jika nilai tersebut kurang dari 0,10 maka hasil tersebut dikatakan konsisten.
 - g. Langkah ketujuh adalah penentuan skala prioritas dari kriteria dan alternatif untuk mencapai tujuan pengembangan Pelabuhan Makassar. Untuk menetapkan prioritas elemen-elemen dalam suatu pengambilan keputusan dapat digunakan matrik perbandingan berpasangan (*pairwise comparison matrix*).

Hasil tersebut selanjutnya diolah sesuai dengan prosedur AHP di atas. Setelah dilakukan *running* melalui *expert choice* versi 2000, maka

akan menghasilkan urutan skala prioritas alternatif yang seharusnya dilakukan oleh pengelola guna mengembangkan Pelabuhan Makassar.

Urutan skala prioritas tersebut sesuai dengan bobot masing-masing alternatif dan kriteria serta besarnya nilai konsistensi dari hasil pengolahan tersebut. Apabila besarnya rasio konsistensi lebih kecil dari 0,10 maka dapat dikatakan bahwa keputusan yang diambil oleh para responden cukup konsisten, sehingga skala prioritas tersebut dapat diimplementasikan sebagai kebijakan untuk mencapai sasaran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelabuhan Makassar adalah pelabuhan yang terletak di ibukota Provinsi Sulawesi Selatan tepatnya di Kota Makassar. Pelabuhan Makassar merupakan pusat perdagangan dan dengan letaknya yang berada pada posisi alur laut kepulauan Indonesia 2 (ALKI 2) adalah merupakan jalur pelayaran yang menghubungkan antara kawasan barat dan kawasan timur Indonesia (Chairunnisa, Andi. 2013).

Fasilitas Pelabuhan Makassar antara lain meliputi: kolam pelabuhan, alur pelayaran, *breakwater*, dermaga, fasilitas umum, terminal, kantor dan lain-lain. Daratan Pelabuhan Makassar seluas 66,66 Ha yang dipergunakan untuk terminal peti kemas, umum dan penumpang. Pelabuhan Makassar juga ditunjang oleh fasilitas *breakwater* dengan panjang mencapai 1.581 m.

Pelabuhan Umum Makassar saat ini terdiri dari 3 (tiga) pangkalan utama yakni : Pangka-

Tabel 1. Kinerja Pelayanan Pelabuhan Makassar

No	Indikator		Kinerja Aktual				Standar Kinerja
			2009	2010	2011	2012	
	Utilitas Fasilitas dan Peralatan						
1	BOR	%	44.99	52.02	48.05	48.98	70
2	SOR	%	17.80	3.40	10.68	14.02	65
3	YOR	%	13.85	57.56	63.83	79.24	70
4	Kesempitan Operasi Peralatan						
	Peralatan darat :		50.21	50.73	79.93	60.85	80
	Peralatan Apung:		45.27	49.47	61.63	57.81	80

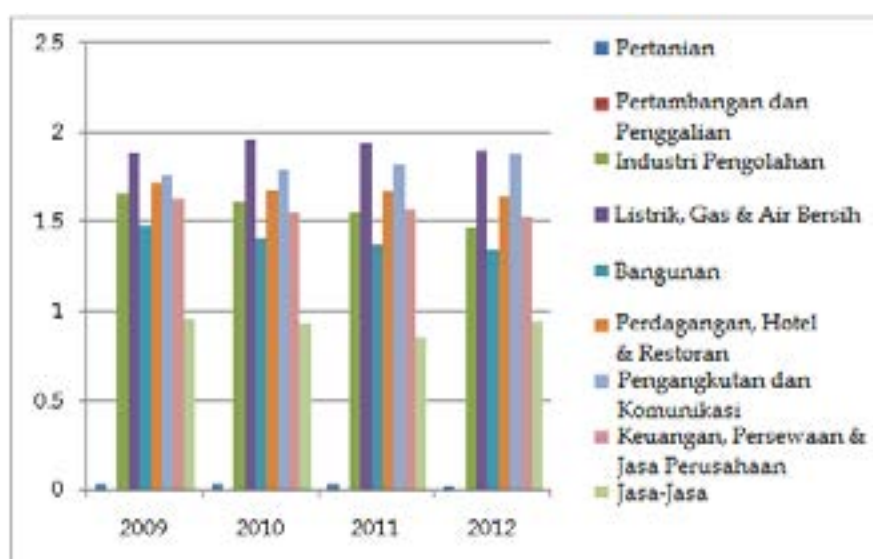
Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia IV dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 tanggal 5 Desember 2011, tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan

Sektor Basis dan Non Basis yang ada di Kawasan *Hinterland* Pelabuhan Makassar

Tabel 2. Perhitungan LQ Kota Makassar

Sektor	Tahun			
	2009	2010	2011	2012
Pertanian	0,02929	0,02858	0,02623	0,02394
Pertambangan & Penggalian	0,001711	0,001087	0,000748	0,000660
Industri Pengolahan	1,66698	1,605472	1,547835	1,468949
Listrik, Gas & Air Bersih	1,889142	1,962566	1,937972	1,897059
Bangunan	1,473923	1,412608	1,36932	1,337496
Perdagangan, Hotel & Restoran	1,719037	1,677524	1,669573	1,638828
Pengangkutan & Komunikasi	1,731122	1,787924	1,820137	1,877128
Kecamatan, Persewaan, & Jasa Perusahaan	1,628806	1,546717	1,567785	1,529061
Jasa-Jasa	0,960069	0,933293	0,849303	0,940679

Sumber: Hasil analisis, 2014



Sumber: Hasil Analisa, 2014

Gambar 1. Perkembangan LQ di Kota Makassar

lan Soekarno' (pelayanan bagi barang-barang *general cargo* dan penumpang serta barang curah), Pangkalan Hatta dan Pangkalan Paotere (*Annual Report* 2011, PT. Pelindo IV).

Berdasarkan grafik pada gambar 1 analisis LQ selama 4 tahun terakhir (2009-2012), sektor listrik, gas dan air bersih yang mempunyai nilai LQ yang paling tinggi dan nilai rata-rata LQ-nya di atas angka satu ($LQ > 1$) yaitu sebesar 1.89. Hal ini berarti sektor ini adalah sektor unggulan di Kota Makassar. Sektor tersebut mengalami peningkatan walaupun cenderung fluktuatif dan selama 4 tahun terakhir tidak pernah berpindah ke sektor non basis dan berpotensi untuk dapat di ekspor ke daerah lain. Hasil dari perhitungan LQ untuk wilayah Kota

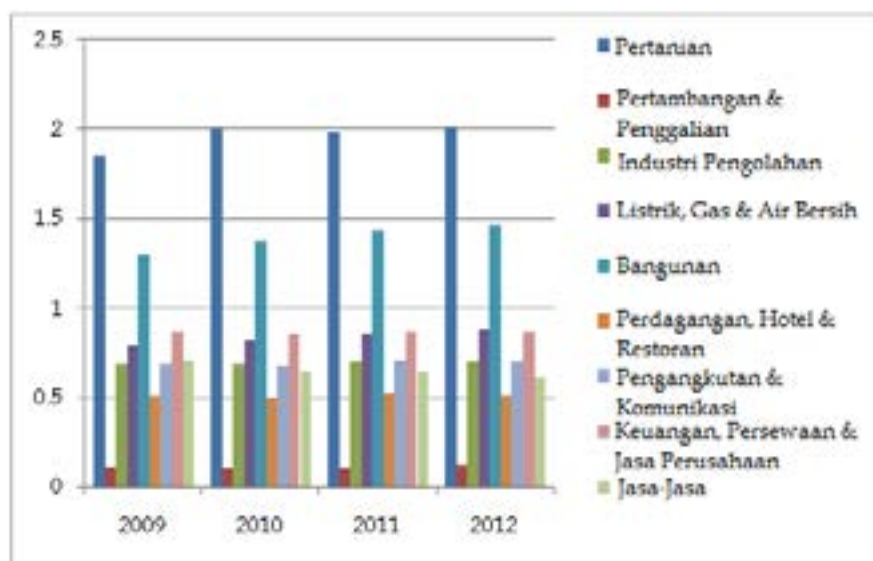
Makassar seperti pada tabel diatas sektor pertanian memiliki LQ rata-rata sebesar 0,02 ini berarti non basis sehingga untuk memenuhi kebutuhan dalam wilayah Kota Makassar masih dibutuhkan impor dari daerah lain, jika LQ sama dengan satu berarti cukup untuk memenuhi kebutuhan daerahnya, 0,02 berarti Kota Makassar harus mengimpor sebesar 0,98 dari daerah lain.

Sektor pertambangan dan penggalian memiliki LQ rata-rata 0,0005 berarti non basis sehingga harus mengimpor sebesar 0,9995 untuk memenuhi kebutuhan daerah Kota Makassar. Sementara sektor jasa-jasa memiliki LQ sebesar 0,94 berarti harus mengimpor sebesar 0,06 untuk memenuhi kebutuhan di Kota Makassar yang masih Kurang.

Tabel 3. Perhitungan LQ Kota Makassar

Sektor	Tahun			
	2009	2010	2011	2012
Pertanian	1,852665	1,997004	1,985126	2,016821
Pertambangan & Penggalian	0,108701	0,098781	0,104006	0,11637
Industri Pengolahan	0,635531	0,636627	0,70092	0,695904
Listrik, Gas & Air Bersih	0,782717	0,816959	0,860081	0,878136
Bangunan	1,295339	1,374032	1,432071	1,464825
Perdagangan, Hotel & Restoran	0,303507	0,499681	0,51304	0,511191
Pengangkutan & Komunikasi	0,690174	0,681899	0,709008	0,698497
Keuangan, Persewaan, & Jasa Perusahaan	0,865663	0,859606	0,868799	0,869461
Jasa-jasa	0,708822	0,643095	0,636214	0,604866

Sumber: Hasil analisis, 2014



Sumber: Hasil Analisa, 2014

Gambar 2. Perkembangan LQ di Kabupaten Bone

Berdasarkan uraian tersebut dapat dilihat bahwa Kota Makassar masih sangat memerlukan barang impor dari daerah lain untuk memenuhi kebutuhan di daerahnya.

Berdasarkan grafik pada gambar 2 analisis LQ selama 4 tahun terakhir (2009-2012), sektor pertanian yang mempunyai nilai LQ yang paling tinggi dan nilai rata-rata LQ-nya di atas angka satu ($LQ > 1$) yaitu sebesar 2.01. Hal ini berarti sektor ini adalah sektor unggulan di Kabupaten Bone. Sektor tersebut mengalami peningkatan walaupun cenderung fluktuatif dan selama 4 tahun terakhir tidak pernah berpindah ke sektor non basis.

Sedangkan sektor – sektor lain masih termasuk dalam sektor non basis sehingga untuk memenuhi kebutuhan dalam wilayah Kabupaten Bone masih dibutuhkan impor dari daerah lain.

Analisis Kebutuhan Pengembangan Fasilitas dan Peralatan Tersedia

Dari hasil analisis menggunakan simulasi maka didapat untuk skenario moderat, pada tahun 2016 diproyeksikan BOR akan mencapai 60.94%, sehingga diperlukan penambahan dermaga sebanyak 1 unit dan penambahan *Container Crane* sebanyak 2 buah. Dengan asumsi perbandingan antara CC, TT dan *head truck* pada Pelabuhan Makassar adalah sebesar 5:10:18, maka untuk penambahan 2 buah CC harus diikuti dengan penambahan 4 TT, dan 8 *head truck*. Sehingga pada tahun 2019 jumlah peralatan yang ada seharusnya berjumlah 7 unit CC, 14 unit TT, dan 26 *Headtruck*.

Pada tahun 2021 diproyeksikan BOR akan mencapai 60.72% sehingga diperlukan penambahan dermaga sebanyak 1 unit, dan penamba-

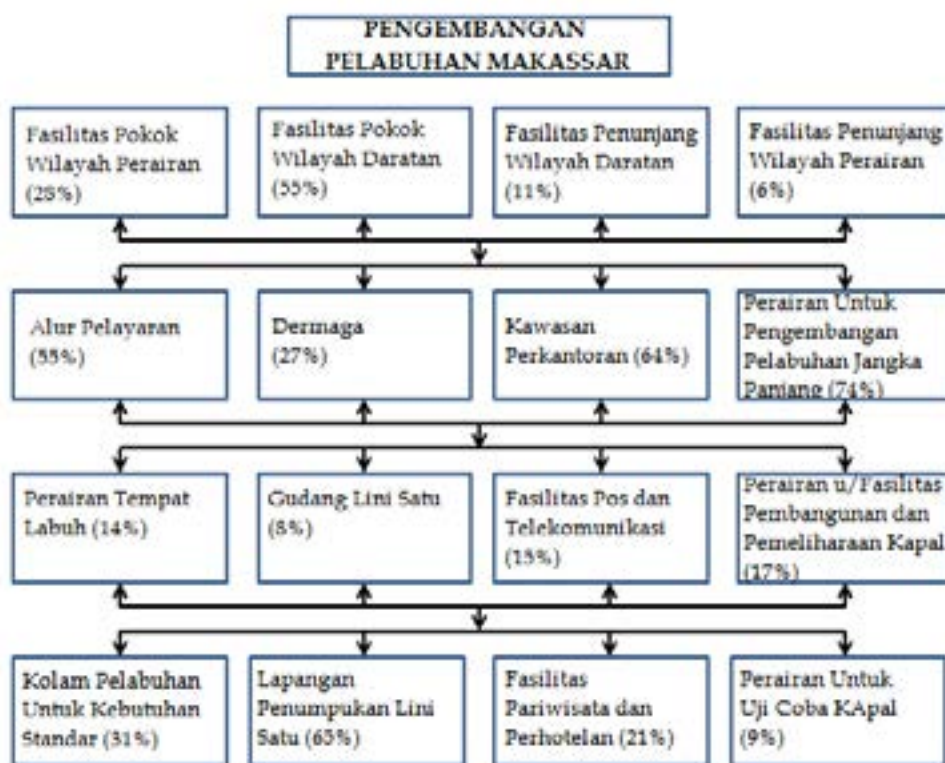
han CC sebanyak 2 buah. Sehingga pada tahun 2022 fasilitas dan alat yang ada menjadi 5 unit dermaga, CC sebanyak 9 unit, 18 TT, dan 34 *headtruck*.

Skenario pesimis maka pada tahun 2018 diprediksikan BOR akan mencapai 60.04%, yaitu (tahun 2015-2019) sehingga diperlukan penambahan dermaga sebanyak 1 unit dan penambahan *Container Crane* sebanyak 2 unit. Sehingga peralatan yang ada menjadi 7 CC, 14 TT, dan 26 *Headtruck*.

Untuk jangka menengah (tahun 2020-2024) diperlukan penambahan 1 unit dermaga karena BOR diprediksi mencapai 61,25% dan

penambahan CC sebanyak 2 unit, Sehingga jumlah fasilitas dan peralatan yang ada di tahun 2025 5 unit dermaga, 9 unit CC, 18 unit TT dan 34 *headtruck*.

Untuk skenario optimis, pada tahun 2015 BOR mencapai 63.84% dan tahun 2019 BOR mencapai 61.75%, sehingga untuk jangka pendek (tahun 2015-2019) diperlukan penambahan *Container Crane* sebanyak 4 unit CC, TT sebanyak 8 unit dan 16 *headtruck*, serta dermaga 2 unit. Sehingga pada tahun 2019 fasilitas yang ada yaitu CC sebanyak 9 unit, 18 TT, dan 34 *headtruck*, serta dermaga sebanyak 5 unit.



Gambar 3. Hasil Perhitungan Analisis AHP

Untuk jangka menengah (tahun 2020-2024) belum diperlukan penambahan sehingga belum ada perubahan jumlah peralatan.

Dari hasil AHP pada gambar 3, diperoleh kesimpulan untuk prioritas Pengembangan Pelabuhan Makassar, yang menjadi prioritas utama adalah fasilitas pokok wilayah daratan dengan nilai 55%, yang menjadi prioritas kedua adalah fasilitas pokok wilayah perairan dengan nilai 28%, prioritas ketiga adalah fasilitas penunjang wilayah daratan dengan nilai 11% dan prioritas keempat adalah fasilitas penunjang silayah

perairan dengan nilai 6% .

Berdasarkan faktor fasilitas pokok wilayah daratan, fasilitas yang menjadi prioritas utama adalah lapangan penumpukan lini satu dengan nilai 65,5%. Yang menjadi prioritas kedua adalah dermaga dengan nilai 26,7% dan yang menjadi prioritas ketiga adalah gudang lini satu dengan nilai 7,8%.

Berdasarkan faktor fasilitas pokok wilayah perairan, fasilitas yang menjadi prioritas utama adalah alur pelayaran dengan nilai 55%. Yang menjadi prioritas kedua adalah kolam pela-

buatan untuk kebutuhan sandar dengan nilai 31% dan yang menjadi prioritas ketiga adalah perairan tempat labuh dengan nilai 14%.

Berdasarkan faktor fasilitas penunjang wilayah daratan, fasilitas yang menjadi prioritas utama adalah Kawasan Perkantoran dengan nilai 64%. Yang menjadi prioritas kedua adalah fasilitas pariwisata dan perhotelan dengan nilai 21% dan yang menjadi prioritas ketiga adalah fasilitas pos dan telekomunikasi dengan nilai 15%.

Berdasarkan faktor fasilitas penunjang wilayah perairan, fasilitas yang menjadi prioritas utama adalah perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang dengan nilai 74%. Yang menjadi prioritas kedua adalah perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal dengan nilai 17% dan yang menjadi prioritas ketiga adalah perairan untuk uji coba kapal dengan nilai 14%.

Faktor utama yang diprioritaskan menurut para pakar adalah fasilitas pokok wilayah daratan, karena menurut para pakar arus barang pada Pelabuhan Makassar sudah tinggi dan melebihi kapasitas yang ada maka dianggap perlu untuk penambahan lapangan penumpukan lini satu dan dermaga agar dapat menampung laju arus petikemas dan kapal serta barang-barang ekspor dan impor dari sektor basis dan non basis di daerah Sulawesi Selatan sehingga dapat mengurangi kongesti serta *dwellling time* di Pelabuhan Makassar.

KESIMPULAN

Implementasi MP3EI berdasarkan analisis LQ selama 4 tahun terakhir, sektor basis dengan nilai $LQ > 1$ yang ada di kawasan hinterland Pelabuhan Makassar yang berpotensi untuk di ekspor dan memiliki keunggulan komparatif, yaitu sektor pertanian (tanaman bahan makanan, tanaman perkebunan, dan perikanan), subsektor pertambangan bukan migas, listrik dan air bersih. Sektor tersebut mengalami peningkatan walaupun cenderung fluktuatif dan selama 4 tahun terakhir tidak pernah berpindah ke sektor non basis, ini mengindikasikan bahwa daerah ini telah

mampu memenuhi sendiri kebutuhannya disektor tersebut dan dimungkinkan untuk dikembangkan dalam perekonomian Kota Makassar dan sekitarnya.

Sedangkan sektor non basis dengan nilai $LQ < 1$ pada kawasan hinterland Pelabuhan Makassar adalah sektor bangunan/konstruksi, subsektor Pertambangan Minyak dan Gas Bumi, sektor kehutanan, Industri pengolahan, peternakan, sektor Perdagangan, Hotel & Restoran, sektor Pengangkutan dan Komunikasi dan sektor Keuangan, *Real Estate* & Jasa Perusahaan, sehingga untuk memenuhi kebutuhannya di sektor tersebut masih dibutuhkan impor dari daerah lain.

Kebutuhan pengembangan Pelabuhan Makassar dalam perekonomian Kota Makassar dan sekitarnya berdasarkan skenario moderat, pada tahun 2016 diproyeksikan BOR akan mencapai 60.94%, sehingga diperlukan penambahan dermaga sebanyak 1 unit dan penambahan *Container Crane* sebanyak 2 buah. Sehingga pada tahun 2019 jumlah peralatan yang ada seharusnya berjumlah 7 unit CC, 14 unit TT, dan 26 *Headtruck*.

Prioritas pengembangan Pelabuhan Makassar, yang menjadi prioritas utama adalah fasilitas pokok wilayah daratan dengan nilai 55%, yang menjadi prioritas kedua adalah fasilitas pokok wilayah perairan dengan nilai 28%, prioritas ketiga adalah fasilitas penunjang wilayah daratan dengan nilai 11% dan prioritas keempat adalah fasilitas penunjang wilayah perairan dengan nilai 6%. Berdasarkan faktor fasilitas pokok wilayah daratan, fasilitas yang menjadi prioritas utama adalah lapangan penumpukan lini satu dengan nilai 65,5% dan prioritas kedua adalah dermaga dengan nilai 26,7%.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih yang sebesar-besarnya saya ucapkan kepada Prof. Dr. Ir. Tridoyo Kusumastanto, Dr. Ir. Sri Rahardjo., MPM., MBA., MM, dan Ir. Kemal Heryandri., Dipl.HE sebagai pembimbing pada Program Studi *Port, Shipping & Logistic* Manajemen Bisnis Institut Pertanian Bogor.

DAFTAR PUSTAKA

- Bendavid-Val, Avrom, 1991, *Regional and Local Economic Analysis for Practitioners*, 4th Edition, Praeger Publisher, New York.
- Chairunnisa, Andi. 2013, *Analisa Kebutuhan Kapasitas Dermaga General Cargo Pelabuhan Makassar Dalam Mendukung Konektivitas Intrakoridor Sulawesi*, Jurnal Riset dan Teknologi Kelautan, Volume 11, No. 1, hal. 76
- Chang, W. H. 1974, *Forecasting The Imported/Export Cargoes Demand Split and The Throughput of Tainhjkchung Port*, Master thesis, National Taiwan University, Taiwan
- Kramadibrata, Soedjono. 1985, *Perencanaan Pelabuhan*, Ganeca Exact, Bandung
- Kusuma, Ivan Hadi Perdana. 2007, *Studi Pola Perencanaan Pengembangan Terminal Peti Kemas di Tanjung Perak Surabaya*, Tugas Akhir, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya
- Peraturan Presiden No. 32 Tahun 2011 Tentang *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 2009, *Tentang Kepelabuhanan*. Novindo Pustaka Mandiri, Jakarta
- PT Pelabuhan Indonesia IV, 2012, *Annual Report 2011*, Kantor Pusat PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero), Makassar.
- Rachmat Hendayana. 2003, *Aplikasi Metode Location Quotient (LQ) Dalam Penentuan Komoditas Unggulan Nasional*. Jurnal informatika pertanian vol.12.
- Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar : Pilot Port PPP Project (Phase 1) Jakarta : Indonesia Infrastructure Initiative, 2013
- Saaty, T. Lorie. 1993, *Pengambilan Keputusan Bagi Para Pemimpin, Proses Hirarki Analitik untuk Pengambilan Keputusan dalam Situasi yang Kompleks*. Pustaka Binama Pressindo
- Stevenson, W.J. 1993, *Production/ Operation Management*, Richard D. Irwin Inc., Illinois
- Suharsini Arikunto, *Manajemen Penelitian* (Jakarta : PT. Rineka Cipta : 1998), hlm.134
- Susanto, Eko. 2008, *"Jenis Data dan Metode Pengumpulan Data."*
- Undang-undang no 17 tahun 2008 Tentang *Pelayaran*