**BAB IV**

**ANALISIS KELAYAKAN LOKASI RENCANA PELABUHAN**

# Konsep Analisis Kajian Prioritas lokasi Rencana Pelabuhan Pengumpan Lokal

Dalam menentukan suatu kelayakan lokasi perencanaan pelabuhan laut khususnya pelabuhan pengumpan lokal di butuhkan suatu konsep penentuan lokasi agar dapat mengetahui keseusian lokasi dengan menggunakan berbagai sumber buku terkait berikut ini adalah konsep kelayakan perencanaan pelabuhan laut khususnya adalah Pelabuhan Pengumpan lokal

**Daftar rencana lokasi short list yang sudah di lakukan di BAB III dengan melakukan sistem penyaringan (Eliminasi)**

**Menurut** *KP 414 tahun 2013 tentang rencana induk pelabuhan laut dan* *Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015 dan telah di modifikasi*

Aspek Rencana Tata Ruang   
Aspek Sosial ekonomi dan Kependudukan   
Aspek Transportasi Wilayah   
Aspek Teknis Pelabuhan   
Aspek Lingkungan

Penilaian Dan Pembobotan Tiap Aspek

*KP 414 tahun 2013, Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015 dan telah di modifikasi*

Total Nilai Skoring x Bobot

Rangking Lokasi Pelabuhan

Kelebihan dan Kekurangan

Pengamatan Evaluasi Tinjauan Topografi   
Tinjauan Sedimentasi   
Tinjauan Gelombang   
Pasang Surut Kedalaman air   
Tinjauan Pelabuhan alami dan Buatan   
Spesifikasi Kapal Pelabuhan Pengumpan Lokal

*Bambang triatmodjo edisi ke ,1,2,3  
soejdono kramidibrata  
jurnal Pelabuhan*

**Justifikasi Prioritas Lokasi Rencana Pelabuhan Pengumpan Lokal**

# Analisis Rencana Tata Ruang

Untuk melakukan analisa terhadap Kebijakan Tata Ruang, perlu dikaji mengenai Lokasi terhadap Rencana Struktur Ruang, Rencana Pola Ruang, dan Rencana Kawasan Strategis, dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032. Berikut pembahasan selengkapnya.

Calon Lokasi rencana pembangunan pelabuhan laut di wilayah Kabupaten Maluku Tenggara, didapatkan memalui dokumen kebijakan berupa RIPN, RTRW Provinsi dan Kabupaten, serta Tatanan Transportasi Wilayah dan Lokal. Dari keseluruhan tersebut, kondisi mengenai legalitas keempat (4) calon lokasi rencana berdasarkan kebijakan di atas adalah:

1. Ohoiraut, lokasi ini diusulkan oleh RTRW Provinsi Maluku 2013 – 2033, RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032, Tatanan Transportasi Wilayah dan Lokal, serta Usulan Bupati untuk lokasi pelabuhan laut kepada Gubernur Maluku.
2. Hollat, lokasi ini diusulkan oleh RTRW Provinsi Maluku 2013 – 2033, RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032, Tatanan Transportasi Wilayah dan Lokal, serta Usulan Bupati untuk lokasi pelabuhan laut kepada Gubernur Maluku.

*Kedua lokasi di atas, yaitu Ohoiraut dan Hollat dikembangkan untuk memenuhi kebutuhan Transportasi di Pulau Kei Besar bagian utara (Pengembangan wilayah Kecamatan Kei Besar Utara Timur), dimana Pulau Kei membutuhkan pengembangan dan pembangunan pelabuhan laut karena keterbatasan akses darat yang hingga saat ini perkembangannya masih lambat akibat keterbatasan APBD Kabupaten Maluku Tenggara.*

1. Uf Mar, lokasi ini hanya diusulkan oleh Bupati untuk lokasi pelabuhan laut kepada Gubernur Maluku, akan tetapi terdapat pada rencana rinci RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032. Pada saat ini, terdapat aktivitas Pelabuhan Navigasi Maluku Tenggara, dimana terdapat fasilitas Dermaga dengan panjang dermaga 300 meter. Pelabuhan Navigasi tersebut direncanakan untuk dikembangkan sebagai Pelabuhan Khusus Peti Kemas. Lokasi Uf Mar ini dibutuhkan sebagai pelabuhan laut untuk penumpang dan barang yang berdampingan dengan rencana pengembangan pelabuhan Navigasi menjadi Pelabuhan Peti Kemas di Kabupaten Maluku Tenggara.
2. Sathean, lokasi ini hanya diusulkan oleh Bupati untuk lokasi pelabuhan laut kepada Gubernur Maluku, akan tetapi terdapat pada rencana rinci RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032 sebagai lokasi alternatif relokasi pelabuhan Watdek di Langgur. Keterbatasan lahan untuk pembangunan dan pengembangan di Watdek Langgur menjadi motivitasi utama untuk melakukan relokasi ke lokasi Faan atau Sathean.

### Variable, Indikator dan Nilai Pembobotan Analisis Tata Ruang (Struktur Ruang )

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Sub Variable** | | | **Indikator** | **Nilai** |
| **Struktur Ruang (4%)** | | | |  |
| RTRW Prov | : | Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada RTRW Prov | | 5 |
| RTRW Kota/ Kab | : | Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada RTRW Kab/Kota | | 10 |
| Tatrawil | : | Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada Tatrawil | | 5 |
| Tatralok | : | Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada Tatralok | | 10 |
| Usulan Pemda Kabupaten | : | Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada Kebijakan Lainya | | 2 |
| Tidak Ada | : | Tidak terdapat pada kebijakan lainnya | | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Variable, Indikator dan Nila Skoring Analisis Tata Ruang ( Struktur Ruang )

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Utama** | **Sub Variable** | **Nilai Sub Kriteria** | **Metoda Pembobtan** | **Bobot Indikator** |
|  | **Struktur Ruang (4%)** | |  |  |
| Aspek Tata Ruang | RTRW Prov | Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada RTRW Prov |  | **4 %** |
| RTRW Kota/ Kab | Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada RTRW Kab/Kota |
| Tatrawil | Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada Tatrawil |
| Tatralok | Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada Tatralok |
| Usulan Pemda Kabupaten | Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada Kebijakan Lainya |
| Tidak Ada | Tidak terdapat pada kebijakan lainnya |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Berdasarkan tabel diatas dilakukan penilaian dan skoring terhadap rencana pelabuhan yang masuk dalam shortlist. Penilaian rencana dan skoring pelabuhan yang masuk dalam shortlist berdasarkan penilaian Rencana Struktur Ruang dapat dilihat pada tabel berikut

### Analisa Lokasi Terkait Rencana Pengembangan dan Pembangunan Sistem Transportasi Laut dalam Kebijakan Rencana Tata Ruang di Kabupaten Maluku Tenggara

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Kebijakan Sistem Prasarana Wilayah (Transportasi Laut)** | | | | |
| **Usulan Daerah Maluku Tenggara** | **RTRW**  **Kab. Maluku Tenggara**  **2012 – 2032**  Dalam Peraturan Daerah  No. 13 Tahun 2012 | **RTRW**  **Provinsi Maluku**  **2013 – 2033**  Dalam Peraturan Daerah  No. 16 Tahun 2013 | **Tatanan Transportasi**  **Wilayah dan Lokal** | **Rencana Induk Pelabuhan Naisonal**  **(RIPN)** |
| 1 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | Pelabuhan Laut | * Rencana Pelabuhan Pengumpan Lokal (PL) * Pengembangan Alur Pelayaran Perintis | Pengembangan ASDP & Pelabuhan Pengumpan Lokal | Pengembangan Pelabuhan | **-** |
| 2 | Hollat | Kei Besar Utara Timur | Pelabuhan Laut | * Rencana Pelabuhan Pengumpan Lokal (PL) * Pengembangan Alur Pelayaran Perintis | * Pembangunan pelabuhan ASDP * pengembangan pelabuhan pengumpan lokal (PL) | Pengembangan Pelabuhan | **-** |
| 3 | Uf Mar | Kei Kecil Timur | Pelabuhan Laut | - | Pembangunan pelabuhan | Pengembangan Pelabuhan | **-** |
| 4 | Sathean | Kei Kecil | Pelabuhan Laut | - | - | Pengembangan Pelabuhan  (Lokasi Pengganti Pelabuhan Watdek di Langgur) | **-** |

*Sumber : Hasil Analisis 2016*

### Penilaian Hasil Analisa Struktur Ruang Pada Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Analisis Struktur Ruang** | | | | | | | | |  |
| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Hirarki Perencanaan** | | | | | |  |
| **Usulan Daerah** | **RTRW**  **Kab.** | **RTRW**  **Provinsi Maluku** | **Tatrawil** | **(RIPN)** | **Nilai** | **Kriteria Pelabuhan Pengumpan lokal** |
| 1 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | 2 | 10 | 5 | 5 |  | **22** | Sesuai dalam kriteria dengan adanya pengembangan pelabuhan Laut |
| 2 | Hollat | Kei Besar Utara Timur | 2 | 10 | 5 | 5 |  | **22** | Sesuai dalam kriteria dengan adanya pengembangan pelabuhan Laut |
| 3 | Uf Mar | Kei Kecil Timur | 2 |  | 5 | 5 |  | **12** | Sesuai dalam kriteria dengan adanya pengembangan pelabuhan Laut |
| 4 | Sathean | Kei Kecil | 2 |  |  | 5 |  | **12** | Sesuai dalam kriteria dengan adanya pengembangan pelabuhan Laut |

*Sumber : Hasil Analisis 2016*

### Skoring Hasil Analisa Struktur Ruang Pada Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Aspek Penilaian** | | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
|  |  |  |  | *Point* | | | | | | | |
| 1 | **ASPEK KEBIJAKAN TATA RUANG (10 %)** | |  | | | | | | | | |
| **Struktur Ruang (4%)** | | **4%** | 22 | **0.88** | 22 | **0.88** | 12 | **0.48** | 12 | **0.48** |

*Sumber : Hasil Analisis 2016*

Berdasarkan Tabel diatas dari hasil penilaian dan skroing dapat diketahui dengan nilai dan skoring sementara yang paling tertinggi berada pada calon kawasan rencana pelabuhan yaitu ohoiraut dan hollat dengan nilai ohoiraut sebesar 16 dan hollat 16 dan skoring sebesar 0,64 % untuk ohoiraut dan hollat

#### Grafik skoring aspek Kebijakan Tatat Ruang ( Struktur Ruang )

* **Analisa Pola Ruang Kawasan Budidaya**

Analisa Pola Ruang dilakukan berdasarkan pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032. Dilakukan dengan menitikberatkan pada kondisi Kawasan Budidaya yang berada pada kawasan calon lokasi rencana pelabuhan. Berikut selengkapnya kondisi kawasan budidaya pada calon lokasi rencana pelabuhan:

### Variable, Indikator dan Nilai Pembobotan Analisis Tata Ruang ( Pola Ruang )

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Sub Variable** | **Indikator** | | | **Nilai** |
| **Pola Ruang (3%)** | | | | |
| Kawasan Budidaya | | : | Merupakan Kawasan yang mencirikan aktivitas kepelabuhan | 10 |
| Kawasan Budidaya Laiinya | | : | Merupakan Kawasan yang tidak mencirikan aktivitas kepelabuhan | 5 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Variable, Indikator dan skoring Analisis Tata Ruang ( Pola Ruang)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Utama** | **Sub Variable** | **Nilai Sub Kriteria** | **Metoda Pembobtan** | **Bobot Indikator** |
|  | **Pola Ruang (4%)** | |  |  |
| Aspek Tata Ruang | Kawasan Budidaya | Merupakan Kawasan yang mencirikan aktivitas kepelabuhan |  | **3 %** |
| Kawasan Budidaya Laiinya | Merupakan Kawasan yang tidak mencirikan aktivitas kepelabuhan |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Profil Kawasan Budidaya dan Penilaian Hasil Analisa Kawasan Budidaya pada Kawasan Calon Lokasi Rencana Pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara

| **Profil Lokasi** | | | **Dokumentasi** | **Profil Kawasan Budidaya** | **Penilaian Hasil Analisa** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Lokasi  Kecamatan  Koordinat  Dermaga  Detail Lokasi | :  :  :  :  : | Ohoiraut  Kei Besar Utara Timur  5°18'9.17"S 133°11'2.02"E  Tidak Ada  Tj. Borang | E:\3. ORM - PRA FS PELABUHAN MALUKU TENGGARA - RUN\2. KOMPILASI DATA MALTRA\SURVEI PART II\PIC & VIDEO\1. Ohoiraut\IMG_20151018_082931.jpg | **Fungsi Kawasan Budidaya**  Ohoiraut terletak pada fungsi kawasan budidaya berupa lahan kering sesuai dengan data guna lahan dalam RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032.  **Pemanfaatan Eksisting**  Lahan kering dimanfaatkan sebagai hutan dan lahan tanaman perkebunan yang dikelola oleh masyarakat sekitar  **Pemanfaatan Guna Lahan Permukiman**  Pada kawasan ini tidak terdapat aktivitas guna lahan permukiman dan tidak terdapat aktivitas yang mencirikan kepelabuhan seperti lokasi yang digunakan untuk tambatan kapal. | Calon lokasi Ohoiraut merupakan kawasan tidak terbangun, dimana tidak terdapat kawasan permukiman dan tidak aktivitas yang mencirikan aktivitas kepelabuhan |
| Lokasi  Kecamatan  Koordinat  Dermaga  Detail Lokasi | :  :  :  :  : | Hollat  Kei Besar Utara Timur  5°30'27.52"S  133° 7'59.02"E  Tidak Ada  Kantor Kecamatan | E:\3. ORM - PRA FS PELABUHAN MALUKU TENGGARA - RUN\2. KOMPILASI DATA MALTRA\SURVEI PART II\PIC & VIDEO\3. Hollat\Hollat Kecamatan\IMG_20151017_170503.jpg | **Fungsi Kawasan Budidaya**  Hollat terletak pada fungsi kawasan budidaya berupa lahan kering sesuai dengan data guna lahan dalam RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032.  **Pemanfaatan Eksisting**  Lahan kering dimanfaatkan sebagai hutan dan lahan tanaman perkebunan yang dikelola oleh masyarakat sekitar  **Pemanfaatan Guna Lahan Permukiman**  Pada kawasan ini terdapat aktivitas guna lahan permukiman dan aktivitas yang mencirikan kepelabuhan seperti lokasi yang digunakan untuk tambatan kapal. | Calon lokasi Hollat merupakan kawasan terbangun untuk permukiman dan terdapat aktivitas yang mencirikan aktivitas kepelabuhan seperti bentuk dermaga sederhana untuk tambatan kapal |
| Lokasi  Kecamatan  Koordinat  Dermaga  Detail Lokasi | :  :  :  :  : | Uf Mar  Kei Kecil Timur  5°55'30.24"S 132°43'33.30"E  Tidak Ada  Desa Uf Mar | E:\3. ORM - PRA FS PELABUHAN MALUKU TENGGARA - RUN\2. KOMPILASI DATA MALTRA\SURVEI PART II\PIC & VIDEO\ALLL\6 - Uf Mar 1.jpg | **Fungsi Kawasan Budidaya**  Uf Mar terletak pada fungsi kawasan budidaya berupa lahan kering sesuai dengan data guna lahan dalam RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032.  **Pemanfaatan Eksisting**  Lahan kering dimanfaatkan sebagai lahan perkebunan yang dikelola oleh masyarakat sekitar  **Pemanfaatan Guna Lahan Permukiman**  Pada kawasan ini terdapat aktivitas guna lahan permukiman akan tetapi tidak terdapat aktivitas yang mencirikan kepelabuhan seperti lokasi yang digunakan untuk tambatan kapal. | Calon lokasi Uf Mar merupakan kawasan terbangun untuk permukiman, serta tidak terdapat aktivitas yang mencirikan aktivitas kepelabuhan |
| Lokasi  Kecamatan  Koordinat  Dermaga  Detail Lokasi | :  :  :  :  : | Sathean  Kei Kecil  5°43'23.30"S 132°45'2.93"E  Tidak Ada  Sekolah Perikanan | E:\3. ORM - PRA FS PELABUHAN MALUKU TENGGARA - RUN\2. KOMPILASI DATA MALTRA\SURVEI PART II\PIC & VIDEO\11. Sathean\IMG_20151020_171934.jpg | **Fungsi Kawasan Budidaya**  Sathean terletak pada fungsi kawasan budidaya berupa lahan kering sesuai dengan data guna lahan dalam RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032.  **Pemanfaatan Eksisting**  Lahan kering dimanfaatkan sebagai lahan perkebunan yang dikelola oleh masyarakat  **Pemanfaatan Guna Lahan Permukiman**  Pada kawasan ini terdapat aktivitas guna lahan permukiman, dan terdapat aktivitas yang mencirikan kepelabuhan seperti lokasi yang digunakan untuk tambatan kapal yang dibuat oleh masyarakat sebagai dermaga kapal nelayan. Tidak terdapat dermaga beton, hanya tempat tambatan berupa dermaga kayu sederhana. | Calon lokasi Sathean merupakan kawasan terbangun untuk permukiman dan terdapat aktivitas yang mencirikan aktivitas kepelabuhan seperti bentuk dermaga sederhana untuk tambatan kapal yang dikelola masyarakat sekitar |

*Sumber: RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032 Peraturan Daerah No. 13 Tahun 2012, Penataan Ruang Kabupaten Maluku Tenggara*

### 

### Penilaian Hasil Analisa Pola Ruang Ruang Pada Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **No** | **Analisis Pola Ruang** | | |  |
| **Pelabuhan Rencana** | **Keterangan** | **Nilai** | **Kriteria Pelabuhan Pengumpan lokal** | |
| 1 | Ohoiraut | Calon lokasi Ohoiraut merupakan kawasan tidak terbangun, dimana tidak terdapat kawasan permukiman dan **tidak aktivitas yang mencirikan aktivitas kepelabuhan** | **5** | Kurang sesuai dengan tidak adanya aktivitas pelabuhan |
| 2 | Hollat | Calon lokasi Hollat merupakan kawasan terbangun untuk permukiman dan terdapat aktivitas **yang mencirikan aktivitas kepelabuhan seperti bentuk dermaga sederhana untuk tambatan kapal** | **10** | Sesuai dengan adanya aktivitas pelabuhan |
| 3 | Ufmar | Calon lokasi Uf Mar merupakan kawasan terbangun untuk permukiman, **serta tidak terdapat aktivitas yang mencirikan aktivitas kepelabuhan** | **5** | Kurang sesuai dengan tidak adanya aktivitas pelabuhan |
| 4 | Sathen | Calon lokasi Sathean merupakan kawasan terbangun untuk permukiman dan **terdapat aktivitas yang mencirikan aktivitas kepelabuhan** seperti bentuk dermaga sederhana untuk tambatan kapal yang dikelola masyarakat sekitar | **10** | Sesuai dengan adanya aktivitas pelabuhan |

*Keterangan*

* *Nilai 10 mencirikan ada aktivitas pelabuhan*
* *Nilai 5 mencirikan tidak adanya aktivitas pelabuhan*

*Sumber : Hasil Analisis 2016*

### Penilaian Hasil Analisa Pola Ruang Ruang Pada Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Aspek Penilaian** | | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
|  |  |  |  | *Point* | | | | | | | |
| 1 | **Pola Ruang (3%)** | **:** | 3% | 5 | 0.15 | 10 | 0.3 | 5 | 0.15 | 10 | 0.3 |

*Sumber : Hasil Analisis 201*

#### Grafik skoring aspek Kebijakan Tatat Ruang ( Pola Ruang )

Berdasarkan tabel di atas mengenai kawasan budidaya pada calon lokasi rencana pelabuhan, hanya pada lokasi di Ohoiraut tidak terdapat fungsi kawasan permukiman, melainkan lahan kering yang dimanfaatkan sebagai hutan produksi dan perkebunan. Sedangkan untuk ketiga lokasi lainnya yaitu Hollat, Uf Mar dan Satehan, terdapat fungsi kawasan permukiman. Dari keempat lokasi tersebut, hanya pada lokasi Sathean dan hollat terdapat aktivitas yang mencirikan kepelabuhan, walaupun hanya pelabuhan nelayan yang didominasi lalu lintas kapal – kapal kecil milik nelayan.

* **Analisa Kawasan Strategis**

Kawasan Strategis dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032 (Peraturan Daerah No. 13 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara), meliputi:

### Variable, Indikator dan Nilai Pembobotan Analisis Tata Ruang ( Rencana Kawasan Strategis )

| **Sub Variable** | **Indikator** | | | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rencana Kawasan Strategis (3%)** | | | | |
|  | | : | Berada dekat dengan pengembangan Kawasan Strategis Nasional (Kebijakan Tol Laut, KEK, Sislognas, Kawasan Perbatasan, Terluar dan Terdepan, Kawasan Penanganan Musibah Bencana, dsb) | 10 |
| : | Berada dekat dengan pengembangan Kawasan Strategis Provinsi (Agropolitan, Pariwisata, Kota Terpadu Mandiri, dsb) | 5 |
|  | Berada dekat dengan pengembangan Kawasan Strategis Kabupaten (Agropolitan, Pariwisata, Kota Terpadu Mandiri, dsb) | 2 |
|  | Tidak berada pada Rencana Pengembangan Kawasan Strategis | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Variable, Indikator dan skoring Analisis Tata Ruang ( Rencana Kawasan Strategis )

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Utama** | **Sub Variable** | **Nilai Sub Kriteria** | **Metoda Pembobotan** | **Bobot Indikator** |
|  | **Rencana Kawasan Startegis (3%)** | |  |  |
|  | Berada dekat dengan pengembangan Kawasan Strategis Nasional (Kebijakan Tol Laut, KEK, Sislognas, Kawasan Perbatasan, Terluar dan Terdepan, Kawasan Penanganan Musibah Bencana, dsb) | |  | **3 %** |
| Berada dekat dengan pengembangan Kawasan Strategis Provinsi (Agropolitan, Pariwisata, Kota Terpadu Mandiri, dsb) | |
| Berada dekat dengan pengembangan Kawasan Strategis Kabupaten (Agropolitan, Pariwisata, Kota Terpadu Mandiri, dsb) | |
| Tidak berada pada Rencana Pengembangan Kawasan Strategis | |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Analisa Kawasan Strategis pada Calon Lokasi Rencana Pelabuhan

| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Kawasan Strategis Perkotaan** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | * Kawasan Strategis Perkebunan pengembangan pala, jambu mete, kelapa dan hortikultura |
| 2 | Hollat | Kei Besar Utara Timur | * Kawasan Strategis Perkebunan pengembangan pala, jambu mete, kelapa dan hortikultura |
| 3 | Uf Mar | Kei Kecil Timur | * Kawasan Ekonomi Minapolitan   (Kawasan Industri Perikanan) |
| 4 | Sathean | Kei Kecil | * Kawasan Strategis Perkotaan * Kawasan Ekonomi Minapolitan   (Strategis Budidaya Perikanan) |

*Sumber : Hasil Analisis 2016*

Penilaian atas analisa lokasi terhadap kawasan stratgis baik secara nasional hingga tingkat daerah (Kabupaten atau Kota), dilakukan dengan indikator sebagai berikut:

1. Kawasan Strategis Nasional (MP3EI, KEK, Sislognas, Kawasan Perbatasan, Terluar dan Terdepan, Kawasan Penanganan Musibah Bencana, dsb)
2. Kawasan Strategis Provinsi (Agropolitan, Pariwisata, Kota Terpadu-Mandiri, dsb)
3. Kawasan Strategis Kabupaten (Agropolitan, Pariwisata, Kota Terpadu-Mandiri, dsb) Tidak berada pada Rencana Pengembangan Kawasan Strategis

Berikut selengkapnya penilaian terhadap hasil analisa kawasan strategis pada lokasi rencana pembangunan pelabuhan laut di lokasi Kabupaten Maluku Tenggara:

### Penilaian Hasil Analisa Kebijakan Tata Ruang Kawasan Strategis

| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Penilaian Kebijakan Tata Ruang** | **Nilai Bobot** | **Kriteria Pelabuhan Pengumpan lokal** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kawasan Strategis** |
| 1 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | Berada pada pengembangan Kawasan Strategis Kabupaten (Agropolitan) | **2** | Sesuai karena Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |
| 2 | Hollat | Kei Besar Utara Timur | Berada pada pengembangan Kawasan Strategis Kabupaten (Agropolitan) | **2** | Sesuai karena Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |
| 3 | Uf Mar | Kei Kecil Timur | Kawasan Strategis Kabupaten (Ekonomi Minapolitan, Industri Perikanan) | **2** | Sesuai karena Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |
| 4 | Sathean | Kei Kecil | Kawasan Strategis Kabupaten (Ekonomi Minapolitan, Budidaya Perikanan) | **2** | Sesuai karena Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |

*Sumber : Hasil Analisis 2016*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Aspek Penilaian** | | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Skor** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
|  |  |  |  | *Point* | | | | | | | |
| 1 | **Kawasan Strategis (3%)** | **:** | 3% | 2 | 0.06 | 2 | 0.06 | 2 | 0.06 | 2 | 0.06 |

*Sumber : Hasil Analisis 2016*

#### Grafik skoring aspek Kebijakan Tatat Ruang ( Kawasan Strtegis )

#### Peta Sebaran Calon Lokasi Rencana Pelabuhan Terhadap Penggunaan Lahan di Kabupaten Maluku Tenggara

#### Peta Sebaran Calon Lokasi Rencana Pelabuhan Pada Kawasan Strategis

# Analisis Kependudukan

Analisa kependudukan merupakan faktor utama yang digunakan untuk mengetahui ciri perkembangan suatu kota. Pertambahan penduduk dapat menjadi parameter dari pertumbuhan suatu wilayah dan merupakan tahapan dalam menentukan perencanaan dan pengembangan suatu wilayah di masa mendatang antara lain sebagai dasar untuk mengetahui jumlah utilitas dan fasilitas perkotaan yang dibutuhkan masyarakat. Analisa kependudukan yang digunakan, antara lain Analisa pertumbuhan penduduk dan proyeksi penduduk.

### skoring kelayakan Aspek Kependudukan

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Pertumbuhan Penduduk | 3% |  | Jumlah Penduduk besar dan Banyak |
| Jumlah Penduduk Tingkat Sedang |
| Jumlah Penduduk kecil / Sedikit |
| 2 | Kepadatan Penduduk | 3% | Kepadatan Tingkat Tinggi |
| Kepadatan Tingkat Sedang |
| Kepadatan Tingkat Kecil |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Nilai Pembobotan kelayakan Aspek Kependudukan

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No** | **Sub Variabel** | **Indikator** | **Range** | **Keterangan** | **Nilai** |
| 1 | Jumlah penduduk | Jumlah Penduduk Besar/Banyak | 31161 - 42750 | Tinggi | 10 |
| Jumlah Penduduk Sedang | 19601 - 31160 | Sedang | 5 |
| Jumlah Penduduk Kecil/Sedikit | 8000 - 19600 | Rendah | 1 |
| 2 | Kepadatan penduduk | Kepadatan Tinggi | 135 – 164 jiwa / km2 | Tinggi | 10 |
| Kepadatan Sedang | 103 – 134 jiwa / km2 | Sedang | 5 |
| Kepadatan Rendah | 135 – 164 jiwa / km2 | Rendah | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

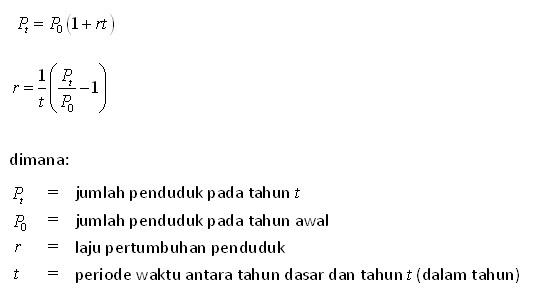
Dengan mempertimbangkan perkembangan penduduk yang semakin meningkat dari tahun 2010 hingga tahun 2013 seperti yang ditampilkan pada tabel berikut:

### Jumlah Penduduk Kabupaten Maluku Tenggara Tahun 2010 – 2013

| **Kecamatan** | **Jumlah Penduduk** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| Kei Kecil | 40449 | 40810 | 41028 | 41133 |
| Kei Kecil Barat | 5717 | 5768 | 5799 | 5814 |
| Kei Kecil Timur | 10650 | 10745 | 10802 | 10830 |
| Kei Besar | 22451 | 22652 | 22773 | 22831 |
| Kei Besar Utara Timur | 9623 | 9709 | 9761 | 9786 |
| Kei Besar Selatan | 7551 | 7619 | 7659 | 7679 |

*Sumber: BPS Maluku Tenggara, 2015*

Adapun berikut adalah hasil proyeksi penduduk menggunakan metoda arithmatik, Proyeksi penduduk dengan metode aritmatik mengasumsikan bahwa jumlah penduduk pada masa depan akan bertambah dengan jumlah yang sama setiap tahun. Formula yang digunakan pada metode proyeksi aritmatik adalah:



### Proyeksi Penduduk di Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara pada Tahun 2014 – 2020

| **Kecamatan** | **Proyeksi Penduduk** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Kei Kecil | 41361 | 41590 | 41818 | 42046 | 42275 | 42503 | 42731 |
| Kei Kecil Barat | 6631 | 6859 | 7087 | 7316 | 7544 | 7772 | 8001 |
| Kei Kecil Timur | 11562 | 11791 | 12019 | 12247 | 12476 | 12704 | 12932 |
| Kei Besar | 23365 | 23593 | 23821 | 24050 | 24278 | 24506 | 24735 |
| Kei Besar Utara Timur | 10537 | 10765 | 10993 | 11222 | 11450 | 11678 | 11907 |
| Kei Besar Selatan | 8465 | 8693 | 8921 | 9150 | 9378 | 9606 | 9835 |
| **Jumlah** | **101920** | **103290** | **104660** | **106030** | **107400** | **108770** | **110140** |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

Berdasarkan hasil perhitungan proyeksi jumlah penduduk di atas, dapat dilihat bahwa di Kecamatan Kei Kecil jumlah proyeksi penduduknya menunjukan angka 42.731 jiwa pada tahun 2020, yang merupakan jumlah tertinggi dibandingkan dengan kecamatan lainnya. Sedangkan Kecamatan Kei Kecil Barat merupakan jumlah proyeksi terendah, yaitu 8001 jiwa pada tahun 2020. Untuk mendapatkan pengelompokan wilayah kecamatan dengan jumlah penduduk terendah, sedang, dan tertinggi, maka dilakukan pengelompokan berdasarkan interval. Nilai interval didapatkan melalui jumlah selisih antara nilai tertinggi dikurangi nilai terendah, dan kemudian dibagi menjadi 3 (tiga) kelas. Hasilnya pengelompokan dan penilaian mengenai jumlah penduduk wilayah Kabupaten Maluku Tenggara tersebut dapat dilihat pada tabel berikut ini:

### Pengelompokan Jumlah Penduduk Hasil Proyeksi Penduduk Kabupaten Maluku Tenggara Tahun 2014 – 2020

| **Kelompok Penduduk** | **Penduduk** | **Kecamatan** |
| --- | --- | --- |
| Jumlah Penduduk Rendah | 8000 - 19600 | Kei Kecil Barat  Kei Kecil Timur  Kei Besar Utara Timur  Kei Besar Selatan |
| Jumlah Penduduk Sedang | 19601 - 31160 | Kei Besar |
| Jumlah Penduduk Tinggi | 31161 - 42750 | Kei Kecil |

Pengelompokan jumlah penduduk hasil proyeksi tahun 2014 – 2020 di atas, kemudian dikaitkan dengan wilayah kecamatan dari ke-empat calon lokasi rencana pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara, yaitu pada tabel di bawah ini:

### Penilaian Hasil Proyeksi Jumlah Penduduk Kabupaten Maluku Tenggara Tahu 2014 - 2020

| **No** | **Pelabuhan** | **Lokasi Kecamatan** | **Penilaian** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kecamatan  Kei Besar Utara Timur | Kecamatan calon lokasi rencana pelabuhan memiliki proyeksi jumlah penduduk **Kecil** | 1 |
| 2 | Hollat | Kecamatan  Kei Besar Utara Timur | Kecamatan calon lokasi rencana pelabuhan memiliki proyeksi jumlah penduduk **Kecil** | 1 |
| 3 | Uf Mar | Kecamatan  Kei Kecil Timur | Kecamatan calon lokasi rencana pelabuhan memiliki proyeksi jumlah penduduk **Kecil** | 1 |
| 4 | Sathean | Kecamatan  Kei Kecil | Kecamatan calon lokasi rencana pelabuhan memiliki proyeksi jumlah penduduk **Besar** | 10 |

### Skoring Hasil Proyeksi Jumlah Penduduk Kabupaten Maluku Tenggara Tahu 2014 - 2020

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
| 1 |  |  | | | | | | | | |
| *Jumlah Penduduk* | *3,00%* | 1 | 0,03 | 1 | 0,03 | 1 | 0,03 | 10 | 0,30 |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

#### Grafik skoring aspek Kependudukan ( Jumlah Penduduk)

Berdasarkan hasil proyeksi penduduk 5 tahun mendatang, maka dapat diukur juga kepadatan penduduk pada tahun proyeksi. Karena pada dasarnya luasan wilayah tidak akan bertambah, namun jumlah penduduk akan terus bertambah seiring dengan yang ditunjukkan melalui hasil proyeksi di atas. Adapun proyek kepadatan penduduk Kabupaten Maluku Tenggara 5 tahun mendatang adalah sebagai berikut:

### Proyeksi Kepadatan Penduduk di Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara Tahun 2014 – 2020

| **Kecamatan** | **Luas (km2)** | **Kepadatan Penduduk** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Kei Kecil | 260.47 | 159 | 160 | 161 | 161 | 162 | 163 | 164 |
| Kei Kecil Barat | 95.98 | 69 | 71 | 74 | 76 | 79 | 81 | 83 |
| Kei Kecil Timur | 114.68 | 101 | 103 | 105 | 107 | 109 | 111 | 113 |
| Kei Besar | 282.74 | 83 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 87 |
| Kei Besar Utara Timur | 167.58 | 63 | 64 | 66 | 67 | 68 | 70 | 71 |
| Kei Besar Selatan | 110.36 | 77 | 79 | 81 | 83 | 85 | 87 | 89 |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

Berdasarkan hasil proyeksi, dapat diketahui bahwa kepadatan penduduk di Kecamatan Kei Kecil adalah 164 penduduk / km2 atau merupakan yang tertinggi diantara kecamatan-kecamatan lainnya. Sedangkan kepadatan penduduk paling rendah adalah di Kecamatan Kei Besar Utara Timur yaitu 71 penduduk / km2. untuk kondisi masa yang akan datang pada kawasan perencanaan perlu adanya upaya pengendalian terhadap kepadatan lingkungan yang secara tidak langsung akan mengakibatkan permasalahan pada kawasan itu sendiri. Sedangkan, untuk interval tingkat kepadatan di wilayah perencanaan, dapat dihitung dengan langkah sebagai berikut :

**Tingkat Kepadatan = kepadatan tertinggi – kepadatan terendah**

**3**

**= 164 – 71 = 31**

**3**

Maka dapat dirumuskan demikian:

* Tingkat kepadatan rendah = 71 – 102 jiwa / km2
* Tingkat kepadatan sedang = 103 – 134 jiwa / km2
* Tingkat kepadatan tinggi = 135 – 164 jiwa / km2

Berdasarkan pembagian kategori interval tingkat kepadatan tersebut, maka dapat dirumuskan

### Kepadatan Penduduk Kabupaten Maluku Tenggara Proyeksi Tahun 2014 – 2020

| **Kecamatan** | **Kepadatan Penduduk** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Kei Kecil | Tinggi | Tinggi | Tinggi | Tinggi | Tinggi | Tinggi | Tinggi |
| Kei Kecil Barat | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah |
| Kei Kecil Timur | Rendah | Sedang | Sedang | Sedang | Sedang | Sedang | Sedang |
| Kei Besar | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah |
| Kei Besar Utara Timur | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah |
| Kei Besar Selatan | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah | Rendah |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

Adapun hasil Analisa proyeksi jumlah penduduk ini kemudian dikaitkan dengan masing-masing calon lokasi rencana pelabuhan, sehingga dapat dirumuskan penilaian sebagai berikut:

### Penilaian Analisa Kepadatan Penduduk

| **No** | **Pelabuhan** | **Lokasi Kecamatan** | **Kepadatan penduduk 5 tahun mendatang** | **Penilaian** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kecamatan Kei Besar Utara Timur | Rendah | Kawasan hinterland memiliki jumlah / kepadatan penduduk pada kelas interval **terendah** | **1** |
| 2 | Hollat | Kecamatan Kei Besar Utara Timur | Rendah | Kawasan hinterland memiliki jumlah / kepadatan penduduk pada kelas interval **terendah** | **1** |
| 3 | Uf Mar | Kecamatan Kei Kecil Timur | Sedang | Kawasan hinterland memiliki jumlah / kepadatan penduduk pada kelas interval **tengah** | **5** |
| 4 | Sathean | Kecamatan Kei Kecil | Tinggi | Kawasan hinterland memiliki jumlah / kepadatan penduduk pada kelas interval **Tinggi** | **10** |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

### Skoring Hasil Proyeksi Jumlah Penduduk Kabupaten Maluku Tenggara Tahu 2014 - 2020

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
| 1 | **ASPEK KEPENDUDUKAN** |  | | | | | | | | |
| *Kepadatan Penduduk* | *3,00%* | 1 | 0,03 | 1 | 0,03 | 5 | 0,15 | 10 | 0,30 |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

#### Grafik skoring aspek Kependudukan ( Kepadatan Penduduk)

Berdasarkan hasil analisa jumlah penduduk, dapat diketahui bahwa lokasi Ohoiraut dan Hollat memiliki kawasan hiterland dengan jumlah/ kepadatan penduduk pada kelas interval rendah. Sedangkan untuk Uf Mar dengan jumlah/ kepadatan penduduk pada kelas interval sedang, dan Sathean dengan jumlah kepadatan penduduk pada kelas interval atas (Tinggi).

* **Analisa Indeks Pembangunan Manusia**

Sebagai bagian dari keberhasilan pembangunan di bidang sosial yang berhubungan dengan bidang ekonomi diperlukan suatu indikator yang dapat menunjukkan tingkat pencapaian pembangunan manusia pada suatu wilayah yang dikenal dengan Indeks Pembangunan Manusia (IPM). Indeks Pembangunan Manusia dihitung dengan tiga indeks yaitu Indeks Kesehatan, Indeks Pendidikan dan Indeks pendapatan. Dari hasil perhitungan IPM ini menunjukan bahwa program dan kebijakan pembangunan yang dilaksanakan selama ini khususnya di Bidang Pendidikan dan Kesehatan telah berdampak pada tingkat kesejahteraan masyarakat, seperti yang tergambar pada angka indeks pendapatan yang menunjukan adanya kenaikan daya beli masyarakat, seperti yang tergambar pada angka Indeks Pendapatan Manusia tersebut. Selain itu terjadi kenaikan pada indeks pendapatan yang menunjukan adanya kenaikan daya beli masyarakat, hal ini sejalan dengan pencapaian pertumbuhan ekonomi. Indeks Pembangunan Manusia diukur berdasarkan 3 dimensi dasar pembangunan manusia yaitu:

* Hidup sehat dan panjang umur yang diukur dengan Angka Harapan Hidup saat kelahiran
* Pengetahuan yang diukur dengan Angka Melek Huruf pada orang dewasa dan Angka Partisipasi Kasar atau *Gross Enrollment Ratio*.
* Standar kehidupan yang layak diukur dengan *Gross Domestic Product* (GDP) per kapita atau produk domestik brtuo dalam paritas daya beli dalam rupiah.

### skoring kelayakan Aspek Kependudukan (IPM)

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Indeks Pertumbuhan Manusia | 3% |  | Nilai IPM Tinggi |
| Nilai IPM Sedang |
| Nilai IPM Rendah |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Nilai kelayakan Aspek Kependudukan (IPM)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No** | **Sub Variabel** | **Indikator** | **Range** | **Keterangan** | **Nilai** |
| 1 | Indeks Pertumbuhan Manusia | Nilai IPM Tinggi | 78,22 – 86,69 | Tinggi | 10 |
| Nilai IPM Sedang | 69,72 – 78,21 | Sedang | 5 |
| Nilai IPM Rendah | 61,22 – 69,71 | Rendah | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Berikut adalah data yang menunjukkan IPM kabupaten Maluku Tenggara pada tahun 2011 hingga tahun 2013 mengalami peningkatkan, yang ditunjukkan melalui Tabel berikut:

### Indikator IPM Kabupaten Maluku Tenggara Tahun 2011 – 2013

| **Indikator** | **Tahun** | |
| --- | --- | --- |
| **2012** | **2013** |
| Angka Harapan Hidup | 68,39 | 68,47 |
| Rata-rata Lama sekolah | 8,91 | 8,93 |
| Angka Melek Huruf | 99,58 | 99,60 |
| Pengeluaran per Kapita | 625,36 | 628,71 |
| Indeks Pembangunan Manusia | 73,27 | 73,60 |

*Sumber: BPS Maluku Tenggara, 2015*

Berdasarkan data yang ditampilkan di atas, dapat diketahui bahwa Indeks Pembangunan Manusia (IPM) mengalami peningkatan sebesar 1,077 dari tahun 2011 ke tahun 2012 dan mengalami peningkatan 1,004 dari tahun 2012 ke tahun 2013. Peningkatan IPM Kabupaten Maluku Tenggara menggambarkan bahwa kesejahteraan penduduk meningkat walaupun tidak mengalami peningkatan secara signifikan.

Berikut adalah data yang menampilkan perbandiingan IPM Kabupaten Maluku Tenggara dengan kabupaten/kota lainnya dalam lingkup Provinsi Maluku, yaitu sebagai berikut:

### Perbandingan IPM Kabupaten Maluku Tenggara dengan Kabupaten / Kota Sekitarnya Tahun 2011 – 2013

| **Kabupaten** | **Tahun** | | |
| --- | --- | --- | --- |
| **2011** | **2012** | **2013** |
| MTB | 64,42 | 69,57 | 69,87 |
| Maluku Tenggara | **68,19** | **73,27** | **73,60** |
| Maluku Tengah | 65,89 | 71,55 | 71,81 |
| Buru | 68,49 | 70,54 | 70,79 |
| Kep. Aru | 67,94 | 70,91 | 71,29 |
| SBB | 66,68 | 70,40 | 70,75 |
| SBT | 66,07 | 68,90 | 69,11 |
| MBD | 64,35 | 67,38 | 67,67 |
| Buru Selatan | 67,58 | 69,97 | 70,23 |
| Ambon | 73,16 | 79,41 | 79,58 |
| Tual | 69,04 | 77,62 | 77,91 |
| **Rata-rata** | **67,60** | **72,42** | **72,70** |

*Sumber: BPS Maluku Tenggara, 2015*

Berdasarkan perbandingan Indeks Pembangunan Manusia di atas, dapat diketahui bahwa IPM Maluku Tenggara berada di atas rata-rata IPM kabupaten/kota lainnya di Provinsi Maluku. Dimana pada tahun 2013, Indeks Pembangunan Manusia di Kabupaten Maluku Tenggara adalah 73,60, lebih tinggi dengan rata-rata kabupaten/kota se Provinsi Maluku yaitu 72,70. Adapun IPM Kabupaten Maluku Tenggara hanya berada di bawah IPM dari Kota Ambon dan Tual, yang pada tahun 2013, mencapai 79,58 dan 77,91. Adapun penilaian Analisa Indeks Pembangunan Manusia (IPM) dilihat per kecamatan adalah sebagai berikut:

### IPM Kabupaten Maluku Tenggara per Kecamatan

| **Kecamatan** | **Indeks Pembangunan Manusia** | | |
| --- | --- | --- | --- |
| **2011** | **2012** | **2013** |
| Kei Kecil | 80.32 | 86.30 | 86.69 |
| Kei Kecil Barat | 56.72 | 60.95 | 61.22 |
| Kei Kecil Timur | 75.21 | 80.81 | 81.18 |
| Kei Besar | 69.51 | 74.69 | 75.02 |
| Kei Besar Utara Timur | 62.19 | 66.82 | 67.12 |
| Kei Besar Selatan | 65.21 | 70.07 | 70.38 |
| **Kabupaten Maluku Tenggara** | **68.19** | **73.27** | **73.6** |

Berdasarkan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) di Kabupaten Maluku Tenggara per kecamatan sebagaimana disampaikan melalui tabel di atas, kemudian dilakukan pembagian interval kategori nilai IPM menggunakan rumus berikut:

**IPM = Nilai IPM tertinggi – Nilai IPM terendah**

**3**

**= 86.69 – 61.22 = 8.49**

**3**

Maka dapat dirumuskan demikian:

* IPM interval terendah = 61,22 – 69,71
* IPM interval tengah = 69,72 – 78,21
* IPM interval tertinggi = 78,22 – 86,69

Adapun hasil Analisa indeks pembangunan manusia (IPM) ini kemudian dikaitkan dengan masing-masing calon lokasi rencana pelabuhan, sehingga dapat dirumuskan penilaian sebagai berikut:

### Penilaian Hasil Analisa IPM

| **No** | **Pelabuhan** | **Lokasi Kecamatan** | **Nilai IPM** | **Penilaian** | **Nilai** | **Hirarki Pelabuhan Pengumpan Lokal** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kecamatan  Kei Besar Utara Timur | 67,12 | Nilai IPM di kawasan hinterland berada pada kelas interval **terendah** | **1** | Kurang Sesuai dalam Pdeoman hirarki terutama pada peningkatan pembangunan Kab terutama Peningkatan Pemangunan Manusia |
| 2 | Hollat | Kecamatan  Kei Besar Utara Timur | 67,12 | Nilai IPM di kawasan hinterland berada pada kelas interval **terendah** | **1** | Kurang Sesuai dalam Pdeoman hirarki terutama pada peningkatan pembangunan Kab terutama Peningkatan Pemangunan Manusia |
| 3 | Uf Mar | Kecamatan  Kei Kecil Timur | 81,18 | Nilai IPM di kawasan hinterland berada pada kelas interval **tertinggi** | **10** | Sesuai dalam Pdeoman hirarki terutama pada peningkatan pembangunan Kab terutama Peningkatan Pemangunan Manusia |
| 4 | Sathean | Kecamatan  Kei Kecil | 86,69 | Nilai IPM di kawasan hinterland berada pada kelas interval **tertinggi** | **10** | Sesuai dalam Pdeoman hirarki terutama pada peningkatan pembangunan Kab terutama Peningkatan Pemangunan Manusia |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
| **1** | **ASPEK KEPENDUDUKAN** |  | | | | | | | | |
|  | **Indeks Pertumbuhan Manusia (7%)** | 7,00% | 1 | 0,07 | 1 | 0,07 | 10 | 0,7 | 10 | 0,7 |

### Skoring Hasil Proyeksi Indeks Pertumbuhan Manusia

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

#### Grafik skoring aspek Kependudukan ( Indeks Pertumbuhan Manusia)

Berdasarkan hasil Analisa Indeks Pembangunan Manusia (IPM), maka dapat diketahui bahwa penilaian tertinggi ada pada lokasi Uf Mar dan Sathean yaitu dengan nilai IPM sebesar 81,18 dan 86,69. Sedangkan untuk lokasi Ohoiraut dan Hollat nilai IPM di kawasan hinterland berada pada kelas interval terendah.

# Analaisis Aspek Ekonomi

* **Analisis Potensi Hinterland**

Hinterland adalah suatu kawasan pendukung suatu kegiatan utama kawasan. Hinterland pelabuhan adalah daerah belakang suatu pelabuhan, dimana luasnya relatif dan tidak mengenal batas administratif suatu daerah, tergantung dari ada atau tidaknya pelabuhan yang berdekatan dengan daerah tersebut. Analisa hinterland dalam kegiatan ini dilakukan terhadap lokasi yang akan dipilih diantara alternatif lokasi rencana pelabuhan (short list) di Kabupaten Maluku Tenggara. Terdapat 4 (empat) calon lokasi rencana pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara. Penentuan lokasi hinterland dari masing-masing pelabuhan dideliniasi berdasarkan batas wilayah administratif kecamatan. Di samping itu, penentuan kawasan hinterland dapat diidentifikasi melalui suatu rencana kawasan yang telah ditetapkan. Kriteria yang digunakan adalah :

1. Rencana infrastruktur transportasi darat sebagai pendukung utama pergerakan. Rencana infrastruktur dapat berupa rencana jalan, rencana terminal. Transportasi darat dapat mempermudah pergerakan dan mendukung suatu kawasan.
2. Rencana Kegiatan utama suatu kawasan. Kabupaten Maluku Tenggara memiliki potensi di sektor pertanian sebagai komoditi unggulan. Sektor pertanian ini memerlukan pendukung berupa transportasi darat untuk mempermudah distribusi produksi dan bahan pendukung pertanian.
3. Kedekatan jarak dengan pusat kegiatan yang lebih tinggi. Kriteria ini berfungsi untuk melihat seberapa besar peran suatu kawasan untuk mendukung pusat kegiatan yang lebih tinggi.

### Bobot nilai Aspek Ekonomi

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Variabel** | **Sub Variabel** | **Indikator** | **Nilai** |
| Aspek Ekonomi | Potensi Hinterland | Kawasan hinterland memiliki potensi komoditi yang tinggi (memiliki daya saing dan merupakan sektor basis) LQ > 1 | **10** |
| Kawasan hinterland memiliki potensi komoditi yang sedang (kurang memiliki daya saing dan bukan sektor basis) LQ = 1 | **5** |
| Kawasan hinterland memiliki potensi komoditi yang rendah (tidak memiliki daya saing dan bukan sektor basis) LQ < 1 | **1** |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Skoring Aspek Ekonomi

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Potensi Hinterland | 8 % |  | Kawasan hinterland memiliki potensi komoditi yang tinggi (memiliki daya saing dan merupakan sektor basis) LQ > 1 |
| Kawasan hinterland memiliki potensi komoditi yang sedang (kurang memiliki daya saing dan bukan sektor basis) LQ = 1 |
| Kawasan hinterland memiliki potensi komoditi yang rendah (tidak memiliki daya saing dan bukan sektor basis) LQ < 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Berdasarkan 4 (empat) calon lokasi rencana pelabuhan yang akan dibangun, dengan mempertimbangkan kriteria-kriteria di atas, maka akan ditentukan wilayah hinterland dari masing-masing pelabuhan tersebut, Pembagian kawasan hinterland dari masing-masing calon lokasi pelabuhan adalah sebagai berikut:

### Analisa Wilayah Hinterland Calon Lokasi Rencana Pelabuhan

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **No** | **Pelabuhan** | **Lokasi Kecamatan** | **Wilayah Hinterland** |
| 1 | Ohoiraut | Kecamatan Kei Besar Utara Timur | Kecamatan Kei Besar Utara Timur |
| 2 | Hollat | Kecamatan Kei Besar Utara Timur | Kecamatan Kei Besar Utara Timur |
| 3 | Uf Mar | Kecamatan Kei Kecil Timur | Kecamatan Kei Kecil Timur  Kecamatan Kei Kecil |
| 4 | Sathean | Kecamatan Kei Kecil | Kecamatan Kei Kecil  Kecamatan Kei Kecil Timur  Kota Tual |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa terdapat pelabuhan yang dapat melayani wilayahnya sendiri dan beberapa pelabuhan yang dapat juga melayani wilayah lainnya, yaitu:

1. Calon simpul yang melayani distrik / wilayahnya sendiri: Pelabuhan Hollat, dan Pelabuhan Ohoiraut.
2. Calon simpul yang melayani distriknya sendiri dan distrik di sekitarnya: Pelabuhan Uf Mar, dan Sathean

Di samping itu untuk melihat potensi hinterland dapat menggunakan metoda analisa perhitungan LQ (Location Quotient). Location Quotient (LQ) merupakan metode Analisa yang dapat digunakan untuk mengukur konsentrasi dari suatu kegiatan dalam suatu daerah dengan cara membandingkan peranan perekonomian daerah tersebut dengan peranan kegiatan sejenis dalam perekonomian regional atau nasional. Apabila hasil perhitungan rasio lebih besar dari 1 (LQ > 1) menunjukkan kegiatan ekspor atau basis; jika LQ = 1 menunjukkan bahwa wilayah tersebut mampu untuk mencukupi kebutuhannya sendiri; dan bila LQ < 1 menunjukkan bahwa wilayah tersebut tidak mampu untuk mencukupi kebutuhannya sendiri dan cenderung untuk impor. Penilaian menggunakan LQ akan memberi gambaran apakah suatu komoditas atau bersifat ekspor atau habis di wilayah sendiri. Batasan ekspor dapat diartikan keluar dari kecamatan, kabupaten, propinsi, sampai nasional, kesemuanya berdasar ketersediaan data dan pembanding yang dimiliki. Adapun rumus dari perhitungan LQ adalah sebagai berikut:

****

Dimana:

Si Jumlah produksi komoditas per kecamatan

S Jumlah seluruh produksi kelompok komoditas per kecamatan

Ni Jumlah produksi komoditas di kabupaten

N Jumlah seluruh produksi kelompok komoditas kabupaten.

*LQ ini biasanya digunakan untuk menghitung basis ekonomi suatu daerah, namun dalam penerapan dapat digunakan sebagai alat untuk menghitung kemampuan penyediaan komoditi pada suatu daerah (Sihotang dalam Richardson, 1991:16).*

Berikut adalah hasil Analisa perhitungan LQ terhadap komoditi tanaman pertanian di Kabupaten Maluku Tenggara di setiap kecamatan dapat dilihat pada tabel berikut:

### Perhitungan Location Quotient (LQ) di Kabupaten Maluku Tenggara

| **Kecamatan** | **Komoditas** | **Produksi Kecamatan** | **Total** | **Produksi Kabupaten** | **Total** | **LQ** | **Sektor** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kei Kecil** | **Padi ladang** | **441** | **5174** | **2149** | **18345** | **0.727601** | **Non Basis** |
| **Jagung** | **435** | **2124** | **0.726149** | **Non Basis** |
| **Ketela pohon** | **3744** | **11664** | **1.138098** | **Basis** |
| **Ketela rambat** | **105** | **510** | **0.729979** | **Non Basis** |
| **Kacang tanah** | **158** | **428** | **1.308894** | **Basis** |
| **Kacang hijau** | **22** | **138** | **0.565243** | **Non Basis** |
| **Kacang-kacangan lainnya** | **24** | **142** | **0.599258** | **Non Basis** |
| **Ubi-ubian lainnya** | **245** | **1190** | **0.729979** | **Non Basis** |
| Kei Kecil Barat | Padi ladang | 409 | 1647 | 2149 | 18345 | 2.119879 | Basis |
| Jagung | 279 | 2124 | 1.463099 | Basis |
| Ketela pohon | 708 | 11664 | 0.676098 | Non Basis |
| Ketela rambat | 90 | 510 | 1.965606 | Basis |
| Kacang tanah | 50 | 428 | 1.301219 | Basis |
| Kacang hijau | 32 | 138 | 2.582825 | Basis |
| Kacang-kacangan lainnya | 14 | 142 | 1.098155 | Basis |
| Ubi-ubian lainnya | 65 | 1190 | 0.608402 | Non Basis |
| **Kei Kecil Timur** | **Padi ladang** | **254** | **4928** | **2149** | **18345** | **0.439992** | **Non Basis** |
| **Jagung** | **582** | **2124** | **1.020036** | **Basis** |
| **Ketela pohon** | **3756** | **11664** | **1.19874** | **Basis** |
| **Ketela rambat** | **100** | **510** | **0.729923** | **Non Basis** |
| **Kacang tanah** | **94** | **428** | **0.817582** | **Non Basis** |
| **Kacang hijau** | **28** | **138** | **0.755311** | **Non Basis** |
| **Kacang-kacangan lainnya** | **22** | **142** | **0.576742** | **Non Basis** |
| **Ubi-ubian lainnya** | **92** | **1190** | **0.287798** | **Non Basis** |
| Kei Besar | Padi ladang | 644 | 1781 | 2149 | 18345 | 3.086763 | Basis |
| Jagung | 147 | 2124 | 0.71288 | Non Basis |
| Ketela pohon | 516 | 11664 | 0.455676 | Non Basis |
| Ketela rambat | 145 | 510 | 2.928543 | Basis |
| Kacang tanah | 48 | 428 | 1.155184 | Basis |
| Kacang hijau | 26 | 138 | 1.940654 | Basis |
| Kacang-kacangan lainnya | 40 | 142 | 2.901519 | Basis |
| Ubi-ubian lainnya | 215 | 1190 | 1.860995 | Basis |
| **Kei Besar Utara Timur** | **Padi ladang** | **235** | **2399** | **2149** | **18345** | **0.836217** | **Non Basis** |
| **Jagung** | **327** | **2124** | **1.177283** | **Basis** |
| **Ketela pohon** | **1560** | **11664** | **1.022738** | **Basis** |
| **Ketela rambat** | **110** | **510** | **1.649339** | **Basis** |
| **Kacang tanah** | **20** | **428** | **0.357333** | **Non Basis** |
| **Kacang hijau** | **18** | **138** | **0.997426** | **Non Basis** |
| **Kacang-kacangan lainnya** | **24** | **142** | **1.29244** | **Basis** |
| **Ubi-ubian lainnya** | **105** | **1190** | **0.67473** | **Non Basis** |
| Kei Besar Selatan | Padi ladang | 166 | 2508 | 2149 | 18345 | 0.565017 | Non Basis |
| Jagung | 354 | 2124 | 1.219099 | Basis |
| Ketela pohon | 1380 | 11664 | 0.86541 | Non Basis |
| Ketela rambat | 55 | 510 | 0.788829 | Non Basis |
| Kacang tanah | 58 | 428 | 0.99123 | Non Basis |
| Kacang hijau | 12 | 138 | 0.636052 | Non Basis |
| Kacang-kacangan lainnya | 18 | 142 | 0.927202 | Non Basis |
| Ubi-ubian lainnya | 465 | 1190 | 2.858223 | Basis |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

Berdasarkan hasil Analisa perhitungan LQ di atas, dapat diketahui bahwa masing-masing kecamatan memiliki sektor basis dan sektor non basis yang berbeda-beda. Kecamatan yang paling banyak mempunyai sektor basis adalah Kecamatan Kei Kecil Barat dan Kei Besar (masing-masing sebanyak 6 komoditas yang termasuk sektor basis). Adapun yang paling sedikit memiliki sektor basis adalah Kecamatan Kei Kecil, Kei Kecil Timur, dan Kei Besar Selatan, dimana masing-masing kecamatan hanya terdapat 2 komoditas yang termasuk sektor basis. Hal tersebut nantinya perlu dipertimbangkan yaitu terkait dengan potensi hinterland dari masing-masing kecamatan dimana lokasi rencana pelabuhan akan dibabangun.

Calon lokasi rencana pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara, yaitu Ohoiraut, Hollat, Uf Mar, dan Sathean, terletak di 3 kecamatan yang berbeda. Lokasi Ohoiraut dan Hollat terletak di Kecamatan Kei Besar Utara Timur di Pulau Kei Besar, sedangkan Uf Mar terletak di Kecamatan Kei Kecil Timur dan lokasi Sathean berada di Kecamatan Kei Kecil. Berikut selengkapnya penilaian hasil analisa perhitungan LQ:

### Penilaian Analisa Potensi Hinterland

| **No** | **Pelabuhan** | **Lokasi Kecamatan** | **Jumlah Sektor Basis** | **Penilaian** | **Nilai** | **Hirarki Pelabuhan Pengumpan Lokal** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kecamatan  Kei Besar Utara Timur | 4 | Kawasan hinterland memiliki potensi komoditas yang sedang (**kurang** memiliki daya saing dan bukan sektor basis)  **Komoditas Sektor Unggulan** | **5** | Cukup sesuai Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |
| 2 | Hollat | Kecamatan  Kei Besar Utara Timur | 4 | Kawasan hinterland memiliki potensi komoditas yang sedang (**kurang** memiliki daya saing dan bukan sektor basis)  **Komoditas Sektor Unggulan** | **5** | Cukup sesuai Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |
| 3 | Uf Mar | Kecamatan  Kei Kecil Timur | 2 | Kawasan hinterland memiliki potensi komoditas yang rendah (tidak memiliki daya saing dan **bukan** sektor basis)  **Komoditas Sektor Potensial** | **1** | Kurasng sesuai Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |
| 4 | Sathean | Kecamatan  Kei Kecil | 2 | Kawasan hinterland memiliki potensi komoditas yang rendah (tidak memiliki daya saing dan **bukan** sektor basis)  **Komoditas Sektor Potensial** | **1** | Kurang sesuai kerana tidak Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

### Skoring Hasil Perhitungan LQ di Kab Maluku Tenggara

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
| **1** | **ASPEK SOSIAL EKONOMI KEPENDUDUKAN** |  | | | | | | | | |
|  | **Potensi Hinterland (8%)** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *LQ* | *8%* | 5 | 0,4 | 5 | 0,4 | 1 | 0,08 | 1 | 0,08 |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

#### Grafik skoring Perhitungan LQ Kab Maluku Tenggara

Berdasarkan hasil penilaian indikator Analisa potensi hinterland, dapat diketahui bahwa nilai paling tinggi yaitu berada pada lokasi Pelabuhan Ohoiraut dan Hollat, memiliki 4 komoditas sektor basis. Adapun nilai terendah atau 1 (satu) berada pada lokasi Pelabuhan Uf Mar dan Sathean yang hanya memiliki 2 komoditas sektor basis.

* **Analisis Pertumbuhan Wilayah**

Analisa ini bertujuan untuk melihat tingkat pertumbuhan wilayah, dengan menggunakan metode tipologi klassen, sehingga nantinya dapat diketahui sektor apa yang merupakan prioritas. Penentuan prioritas kebijakan diperlukan agar pembangunan daerah dapat lebih terarah serta berjalan secara efektif dan efisien, dibawah kendala keterbatasan anggaran dan sumberdaya yang dapat digunakan.

### Nilai Pembobotan Aspek Ekonomi Pertumbuhan Wilayah

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Variabel** | **Sub Variabel** | **Indiktator** | **Nilai** |
| Aspek Ekonomi | Pertumbuhan wilayah | Kawasan Pertumbuhan Cepat/Optimis | **10** |
| Kawasan Pertumbuhan Sedang/Moderat | **5** |
| Kawasan Pertumbuhan Lambat/Pesimis | **1** |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Skoring Aspek Ekonomi

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Pertumbuhan wilayah | 7% |  | Kawasan Pertumbuhan Cepat/Optimis |
| Kawasan Pertumbuhan Sedang/Moderat |
| Kawasan Pertumbuhan Lambat/Pesimis |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Tipologi Klassen itu sendiri mendasarkan pengelompokkan suatu sektor, subsektor, usaha atau komoditi daerah dengan cara membandingkan pertumbuhan ekonomi daerah dengan pertumbuhan ekonomi daerah (atau nasional) yang menjadi acuan dan membandingkan pangsa sektor, subsektor, usaha, atau komoditi suatu daerah dengan nilai rata-ratanya di tingkat yang lebih tinggi (daerah acuan atau nasional). Hasil Analisa Tipologi Klassen akan menunjukkan posisi pertumbuhan dan pangsa sektor, subsektor, usaha, atau komoditi pembentuk variabel regional suatu daerah.

Tipologi Klassen dengan pendekatan sektoral (yang dapat diperluas tidak hanya di tingkat sektor tetapi juga subsektor, usaha ataupun komoditi) menghasilkan empat klasifikasi sektor dengan karakteristik yang berbeda sebagai berikut:

1. Sektor yang maju dan tumbuh dengan pesat (Kuadran I). Kuadran ini merupakan kuadran sektor dengan laju pertumbuhan PDRB (gi) yang lebih besar dibandingkan pertumbuhan daerah yang menjadi acuan atau secara nasional (g) dan memiliki kontribusi terhadap PDRB (si) yang lebih besar dibandingkan kontribusi sektor tersebut terhadap PDRB daerah yang menjadi acuan atau secara nasional (s). Klasifikasi ini biasa dilambangkan dengan gi lebih besar dari g dan si lebih besar dari s. Sektor dalam kuadran I dapat pula diartikan sebagai sektor yang potensial karena memiliki kinerja laju pertumbuhan ekonomi dan pangsa yang lebih besar daripada daerah yang menjadi acuan atau nasional.
2. Sektor maju tapi tertekan (Kuadran II). Sektor yang berada pada kuadran ini memiliki nilai pertumbuhan PDRB (gi) yang lebih rendah dibandingkan pertumbuhan PDRB daerah yang menjadi acuan atau secara nasional (g), tetapi memiliki kontribusi terhadap PDRB daerah (si) yang lebih besar dibandingkan kontribusi nilai sektor tersebut terhadap PDRB daerah yang menjadi acuan atau secara nasional (s). Klasifikasi ini biasa dilambangkan dengan gi lebih kecil dari g dan si lebih besar dari s. Sektor dalam kategori ini juga dapat dikatakan sebagai sector yang telah jenuh.
3. Sektor potensial atau masih dapat berkembang dengan pesat (Kuadran III). Kuadran ini merupakan kuadran untuk sektor yang memiliki nilai pertumbuhan PDRB (gi) yang lebih tinggi dari pertumbuhan PDRB daerah yang menjadi acuan atau secara nasional (g), tetapi kontribusi sektor tersebut terhadap PDRB (si) lebih kecil dibandingkan nilai kontribusi sektor tersebut terhadap PDRB daerah yang menjadi acuan atau secara nasional (s). Klasifikasi ini biasa dilambangkan dengan gi lebih besar dari g dan si lebih kecil dari s. Sektor dalam Kuadran III dapat diartikan sebagai sektor yang sedang booming. Meskipun pangsa pasar daerahnya relatif lebih kecil dibandingkan rata-rata nasional.
4. Sektor relatif tertingggal (Kuadran IV). Kuadran ini ditempati oleh sektor yang memiliki nilai pertumbuhan PDRB (gi) yang lebih rendah dibandingkan pertumbuhan PDRB daerah yang menjadi acuan atau secara nasional (g) dan sekaligus memiliki kontribusi tersebut terhadap PDRB (si) yang lebih kecil dibandingkan nilai kontribusi sektor tersebut terhadap PDRB daerah yang menjadi acuan atau secara nasional (s).

Berikut adalah hasil perhitungan Analisa tipologi *Klassen* per sektor pada Kabupaten Maluku Tenggara yaitu sebagai berikut:

### Pertumbuhan dan Kontribusi PDRB per Sektor Kabupaten Maluku Tenggara

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Sektor** | **Kabupaten Maluku Tenggara** | | | | **Provinsi Maluku** | | | | **Kuadaran** |
| **Tahun 2013** | **Tahun 2014** | **Rata-rata Pertumbuhan** *(%)* | **Rata-rata kontribusi** *(%)* | **Tahun 2013** | **Tahun 2014** | **Rata-rata Pertumbuhan** | **Rata-rata kontribusi** |
| Pertanian | 209586.74 | 236950.13 | 13.06 | 35.45 | 6131981.66 | 6962687.66 | 13.55 | 29.56 | 2 |
| Pertambangan & penggalian | 2563.65 | 2707.98 | 5.63 | 0.42 | 975218.3 | 1028386.54 | 5.45 | 4.52 | 3 |
| Industri pengolahan | 2563.65 | 2707.98 | 5.63 | 0.42 | 1314859.26 | 1464745.7 | 11.40 | 6.28 | 4 |
| Listrik, gas & air bersih | 4572.01 | 4907.49 | 7.34 | 0.75 | 119112.6 | 126973.01 | 6.60 | 0.56 | 1 |
| Bangunan | 11422.85 | 12276.04 | 7.47 | 1.88 | 1726339.91 | 2016630.4 | 16.82 | 8.45 | 4 |
| Perdagangan, hotel, restoran | 200103.95 | 228745.1 | 14.31 | 34.04 | 3198156.62 | 3615501.23 | 13.05 | 15.38 | 1 |
| Pengangkutan & komunikasi | 23736.76 | 26433.45 | 11.36 | 3.98 | 1236234.91 | 1442004.36 | 16.64 | 6.05 | 4 |
| Keuangan, persewaan dan jasa perusahaan | 14742.21 | 16220.72 | 10.03 | 2.46 | 854136.5 | 990397.33 | 15.95 | 4.16 | 4 |
| Jasa-jasa | 118820.44 | 140633.44 | 18.36 | 20.60 | 5211138.07 | 5881320.62 | 12.86 | 25.04 | 3 |
| **Total** | 588112.26 | 671582.33 |  | 100 | 20767177.8 | 23528646.9 |  | 100 |  |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

Berdasarkan hasil Analisa tipologi Klassen sebagaimana disampaikan melalui tabel di atas, maka dapat diketahui bahwa:

1. Sektor yang maju dan tumbuh dengan pesat (Kuadran I) adalah sektor listrik, air dan gas, serta perdagangan, hotel, dan restoran.
2. Sektor yang termasuk sektor maju tapi tertekan (Kuadran II) sektor pertanian.
3. Sektor potensial atau masih dapat berkembang dengan pesat (Kuadran III) antara lain adalah sektor pertambangan dan penggalian, dan jasa-jasa.
4. Sektor relatif tertingggal (Kuadran IV) adalah sektor industri pengolahan, bangunan, pengangkutan dan komunikasi, serta keuangan, persewaan dan jasa perusahaan.

Hal di atas tersebut menunjukkan bahwa sektor yang termasuk dalam Kuadran I (listrik, air, dan gas, serta perdagangan, hotel dan restoran) merupakan sektor yang menjadi prioritas utama dalam menentukan perkembangan perekonomian di Kabupaten Maluku Tenggara. Adapun sektor yang termasuk dalam kuadran II dan kuadran III harus mendapatkan perhatian lebih agar dapat berkembang dan menjadi sektor maju, untuk mendukung perekonomian Kabupaten Maluku Tenggara secara keseluruhan. Adapun yang perlu mendapat perhatian juga adalah sektor-sektor yang termasuk Kuadran IV, karena jumlahnya yang paling banyak dibandingkan dengan jumlah sektor pada kuadran lain. Artinya, masih banyak sektor yang tertinggal dan tidak berkembang sehingga tidak signifikan berpengaruh bagi perekonomian daerah. Sektor-sektor tersebut harus mendapatkan perhatian lebih agar tidak masuk ke dalam kategori sektor yang tertinggal. Selengkapnya ditampilkan dalam tabel berikut ini:

### Analisa Tipologi Klassen per Sektor

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rerata Laju Pertumbuhan Sektoral (r)** | **Rerata Kontribusi Sektoral Terhadap PDB** *(Y)* | |
| **Y Sektor >= Y PDB** | **Y Sektor < Y PDB** |
| **r SEktor >= r PDB** | Sektor maju & tumbuh pesat:   * Listrik, gas, air bersih * Perdagangan, hotel, restoran | Sektor berkembang cepat:   * Pertambangan & penggalian * Jasa-jasa |
| **r Sektor < r PDB** | Sektor maju tapi tertekan:   * Pertanian | Sektor relatif tertinggal:   * Industri pengolahan * Bangunan * Pengangkutan & komunikasi * Keuangan, persewaan dan jasa perusahaan |

*Sumber: Hasil Analisa, 2015*

Di samping itu, dalam konteks ini, Tipologi Klassen digunakan untuk membagi daerah berdasarkan dua indikator utama, yaitu pertumbuhan ekonomi daerah dan pendapatan perkapita daerah. Melalui Analisa ini diperoleh empat karateristik pola dan struktur pertumbuhan ekonomi yang berbeda, yaitu: daerah cepat-maju dan cepat-tumbuh (*high growth and high income*), daerah maju tapi tertekan (*high income but low growth*), daerah berkembang cepat (*high growth but income*), dan daerah relatif tertinggal (*low growth and low income*) (Kuncoro dan Aswandi, 2002: 27-45) dan (Radianto, 2003: 479-499). Berikut adalah hasil perhitungan Analisa tipologi Klassen pada Kabupaten Maluku Tenggara yaitu sebagai berikut:

### Pertumbuhan dan Kontribusi PDRB per Kecamatan di Kabupaten Maluku Tenggara

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kecamatan** | **Kecamatan** | | | | **Kabupaten Maluku Tenggara** | | | | **Kuadaran** |
| **Tahun 2011** | **Tahun 2012** | **Rata-rata Pertumbuhan** *(%)* | **Rata-rata kontribusi** *(%)* | **Tahun 2011** | **Tahun 2012** | **Rata-rata Pertumbuhan** *(%)* | **Rata-rata kontribusi** *(%)* |
| Kei Kecil | 5723686.1 | 6081124.1 | 6.24 | 25.85 | 4605266 | 5445228 | 18.24 | 16.67 | 2 |
| Kei Kecil Barat | 2914644.5 | 3248902.6 | 11.47 | 13.50 | 4605266 | 5445228 | 18.24 | 16.67 | 4 |
| Kei Kecil Timur | 2599994.9 | 2760666.7 | 6.18 | 11.74 | 4605266 | 5445228 | 18.24 | 16.67 | 4 |
| Kei Besar | 3674499.5 | 4254868 | 15.79 | 17.37 | 4605266 | 5445228 | 18.24 | 16.67 | 2 |
| Kei Besar Utara Timur | 3309612 | 3926544.1 | 18.64 | 15.85 | 4605266 | 5445228 | 18.24 | 16.67 | 3 |
| Kei Besar Selatan | 3277915 | 3888958.7 | 18.64 | 15.70 | 4605266 | 5445228 | 18.24 | 16.67 | 3 |
| **Total** | 21500352 | 24161064 |  | 100 | 27631596 | 32671368 |  | 100 |  |

*Sumber: Hasil Analisa, 2015*

Berdasarkan hasil Analisa tipologi Klassen sebagaimana disampaikan melalui Tabel di atas, maka dapat diketahui bahwa tidak ada kecamatan yang masuk ke dalam Daerah cepat maju dan cepat tumbuh (Kuadran I). Adapun Kecamatan Kei Kecil dan Kei Besar masuk ke dalam Daerah maju tapi tertekan (Kuadran II), dan Kecamatan Kei Besar Utara Timur dan Kei Besar Selatan masuk ke dalam Daerah berkembang cepat (Kuadran III). Sedangkan sisanya Kecamatan Kei Kecil Besar dan Kei Kecil Timur masuk ke dalam Daerah relatif tertinggal (Kuadran IV). Selengkapnya ditampilkan melalui Tabel berikut:

### Tipologi Klassen per Daerah

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Laju pertumbuhan PDRB (r)** | **PDRB Perkapita (y)** | |
| **Y1 > y** | **Y1 < y** |
| **R1 > r** | Daerah cepat maju dan cepat tumbuh:  - | Daerah berkembang cepat:   * Kei Besar Utara Timur * Kei Besar Selatan |
| **R1 < r** | Daerah maju tapi tertekan:   * Kei Kecil * Kei Besar | Daerah relatif tertinggal:   * Kei Kecil Barat * Kei Kecil Timur |

Adapun hasil Analisa pertumbuhan wilayah ini kemudian dikaitkan dengan masing-masing lokasi rencana pelabuhan, sehingga dapat dirumuskan penilaian sebagai berikut:

### Penilaian Analisa Pertumbuhan Wilayah

| **No** | **Pelabuhan** | **Lokasi Kecamatan** | **Kuadran Tipologi Klassen** | **Penilaian** | **Nilai** | **Hirarki Pelabuhan Pengumpan Lokal** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kecamatan Kei Besar Utara Timur | II | Lokasi berada pada kawasan dengan pertumbuhan **sedang** | **5** | Cukup sesuai Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |
| 2 | Hollat | Kecamatan Kei Besar Utara Timur | II | Lokasi berada pada kawasan dengan pertumbuhan **sedang** | **5** | Cukup sesuai Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |
| 3 | Uf Mar | Kecamatan Kei Kecil Timur | IV | Lokasi berada pada kawasan dengan pertumbuhan **rendah / lambat** | **1** | Kurang sesuai karena tidak Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |
| 4 | Sathean | Kecamatan Kei Kecil | II | Lokasi berada pada kawasan dengan pertumbuhan **sedang** | **5** | Cukup sesuai Berada di sekitar pusat pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

### Skoring Hasil Proyeksi Pertumbuhan Wilayah

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
| **1** | **ASPEK EKONOMI** |  | | | | | | | | |
|  | **Pertumbuhan Wilayah (7%)** | 7,00% | 5 | 0,35 | 5 | 0,35 | 1 | 0,07 | 5 | 0,35 |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

#### Grafik skoring Aspek Ekonomi (Pertumbuhan Wilayah)

Berdasarkan hasil penilaian indikator Analisa pertumbuhan wilayah, dapat diketahui bahwa nilai lokasi Ohoiraut, Hollat, dan Sathean masuk dalam indikator penilaian sebagai Lokasi yang berada pada kawasan dengan pertumbuhan sedang. Kemudian, untuk lokasi Uf Mar, masuk dalam penilaian Lokasi yang berada pada kawasan dengan pertumbuhan rendah/ lambat.

# Analisis Aspek Transportasi wilayah

* **Analisis Aksesibilatas darat**

Pergerakan penumpang dan barang di Kabupaten Maluku Tenggara ditunjang jaringan transportasi darat, laut dan udara. Pergerakan lokal di wilayah ini masih didominasi oleh penggunaan sistem transportasi darat dan laut.

Sistem transportasi darat didukung dengan jaringan jalan sebagai urat nadi dari sistem tersebut, kemudian dilengkapi dengan sarana transportasi sebagai moda pergerakan. Kondisi jaringan jalan di Kabupaten Maluku Tenggara, beradasarkan hasil pengamatan di lapangan, terdapat 2 perbedaan kondisi. Jaringan jalan di Pulau Kei Kecil lebih baik dibandingkan dengan di Pulau Kei Besar. Sebagai ilustrasi dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



#### Kondisi Jalan di Pulau Kei Kecil



#### Kondisi Jalan di Pulau Kei Besar

Program pengembangan jaringan jalan di Pulau Kei Besar, berdasarkan informasi yang didapatkan dari Dinas PU Bina Marga, mulai tahun 2015 ini sudah mulai digalakan hingga tahun 2018. Keterbatasan dana serta beratnya medan yang harus dibuka untuk jaringan jalan, menjadi kendala utama dalam pengembangan jaringan jalan di Pulau Kei Besar.

Analisa Aksesibilitas Darat dilakukan dengan menganalisa kondisi aksesibilitas ekternal, internal, dan akses pelabuhan eksisting. Dengan rincian sebagai berikut:

1. Analisa Kondisi aksesibilitas eksternal;

Menganalisa kondisi aksesibilitas darat (Jaringan Jalan) dari Pusat Kawasan/ Kota/ Hinterland menuju kawasan calon lokasi rencana pelabuhan atau kelurahan/ desa dimana calon lokasi rencana pelabuhan berada.

1. Kondisi aksesibilitas internal; dan

Menganalisa kondisi aksesibilitas darat (Jaringan Jalan) yang menuju kawasan calon lokasi rencana pelabuhan atau kelurahan/ desa dimana calon lokasi rencana pelabuhan berada.

1. Kondisi aksesibilitas akses pelabuhan eksisting.

Menganalisa kondisi aksesibilitas darat (Jaringan Jalan) menuju pelabuhan eksisting sekitar yang berada dalam satu pulau/ garis pantai.

### Bobot nilai Aspek Transportasi (Aksesibiltas Eksternal)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Sub sub Aspek** | **Indikator Penilaian** | **Kriteria** | **Nilai** |
| Aksesibilitas Ekternal (Pusat Kawasan / Kota/Hinterland) menuju kawasan pelabuhan / Desa) | Hierarkhi atau Kelas Jalan | Nasional | 10 |
| Provinsi | 5 |
| Kota/ Kabupaten | 1 |
| Perkerasan Jalan | Hotmix | 10 |
| Aspal (Standar/ Biasa) | 5 |
| Perkerasan Tanah | 1 |
| Kondisi Jalan | Baik (Kerusakan < 20 % Km) | 10 |
|  | Cukup (Kerusakan 20 - 50 % Km) | 5 |
|  | Kurang (Kerusakan > 50 % Km) | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Skoring nilai Aspek Transportasi (Aksesibiltas Eksternal)

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Aksesibilitas Ekternal (Pusat Kawasan / Kota/Hinterland) menuju kawasan pelabuhan / Desa) | 2% |  | Hierarkhi atau Kelas Jalan |
| Perkerasan Jalan |
| Kondisi Jalan |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Bobot nilai Aspek Transportasi (Aksesibiltas Internal)

| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Kriteria penilaian** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- |
| Aksesibilitas Internal (akses dari pemukiman menuju ke Pelabuhan rencana) | Perkerasan Jalan | Hotmix | 10 |
| Aspal (Standar/ Biasa) | 5 |
| Perkerasan Tanah | 1 |
| Kondisi jalan | Baik (Kerusakan < 20 % Km) | 10 |
| Cukup (Kerusakan 20 - 50 % Km) | 5 |
| Kurang (Kerusakan > 50 % Km) | 1 |
| Kesanggupan Pemda dalam Penyediaan Akses Jalan | Kesanggupan Pemda dalam Penyediaan Akses Jalan | 10 |
| Kesanggupan Pemda dalam Penyediaan Akses Jalan | 5 |
| Kesanggupan Pemda dalam Penyediaan Akses Jalan | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Skoring nilai Aspek Transportasi (Aksesibiltas Internal)

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Aksesibilitas Internal (akses dari pemukiman menuju ke Pelabuhan rencana) | 2% |  | Perkerasan Jalan |
| Kondisi jalan |
| Kesanggupan Pemda dalam Penyediaan Akses Jalan |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Bobot nilai Aspek Transportasi (Aksesibiltas Pelabuhan Eksisting)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Kriteria penilaian** | **Nilai** |
| **Aksesibilitas Ke Pelabuhan Eksisting** | Hierarkhi/Kelas Jalan | Nasional | 10 |
| Provinsi | 5 |
| Kota/ Kabupaten | 1 |
| Perkerasan Jalan | Hotmix | 10 |
| Aspal (Standar/ Biasa) | 5 |
| Perkerasan Tanah | 1 |
| Kondisi Jalan | Baik (Kerusakan < 20 % Km) | 10 |
| Cukup (Kerusakan 20 - 50 % Km) | 5 |
| Kurang (Kerusakan > 50 % Km) | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Skoring nilai Aspek Transportasi (Aksesibiltas Pelabuhan Eksisting)

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | **Aksesibilitas Ke Pelabuhan Eksisting** | 3% |  | Hierarkhi/Kelas Jalan |
| Perkerasan Jalan |
| Kondisi Jalan |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Berikut hasil analisa aksesibilitas darat terkait calon lokasi rencana pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara, dapat dilihat pada tabel berikut ini:

### Analisa Kondisi Aksesibilitas Darat Pusat Kawasan Menuju Calon Lokasi Rencana Pelabuhan (Aksesibilitas Eksternal)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Calon Lokasi Rencana Pelabuhan** | **Pusat Kawasan** | **Kondisi Aksesibilitas Eksternal** | | | |
| **Jaringan Jalan** | **Kelas Jalan** | **Perkerasan** | **Kondisi** |
| 1. | Ohoiraut | Pusat Kecamatan (Hollat) | Ruas 036 : Hollat – Ohoiraut | KP (Provinsi) | Aspal & Tanah | Kurang |
| Pusat Kawasan (Elat) | Ruas 034 : Elat - Sp. Ngurdu | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Ruas 035.1 : Sp. Ngurdu- Fako | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Ruas 035.2 : Fako- Hollat | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Ruas 036 : Hollat – Ohoiraut | KP (Provinsi) | Aspal & Tanah | Kurang |
| Ruas 049 : Sp. Ngurdu - Ad – Ohoiraut | K - 1 (Kabupaten) | Aspal & Tanah | Kurang |
| Pusat Pemerintahan (Langgur) | Melalui ASDP dari Pusat Kawasan Elat | - | - | - |
| 2. | Hollat | Pusat Kecamatan | Titik Lokasi Berada di sisi timur Kantor Kecamatan | | | |
| Pusat Kawasan (Elat) | Ruas 034 : Elat - Sp. Ngurdu | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Ruas 035.1 : Sp. Ngurdu- Fako | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Ruas 035.2 : Fako- Hollat | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Pusat Pemerintahan (Langgur) | Melalui ASDP dari Pusat Kawasan Elat | - | - | - |
| 3. | Uf Mar | Pusat Kecamatan (Elar Let) | Ruas 013 : Sp. Danar – Uf Mar | LP (Kabupaten) | Aspal & Tanah | Baik |
| Ruas 029.1 : Ibra - Danar | KP (Provinsi) | Aspal Hotmix | Sedang |
| Pusat Kota/ Pemerintahan  (Langgur) | Ruas 013 : Sp. Danar – Uf Mar | LP (Kabupaten) | Aspal & Tanah | Baik |
| Ruas 029.1 : Ibra - Danar | KP (Provinsi) | Aspal Hotmix | Sedang |
| Ruas 044 : Langgur – Ibra (Baru) | AP (Nasional) | Aspal Hotmix | Baik |
| 4. | Sathean | Pusat Kecamatan (Langgur) | Ruas 044 : Langgur – Ibra (Baru) | AP (Nasional) | Aspal Hotmix | Baik |
| Pusat Kota (Langgur) |
| Pusat Pemerintahan |

**Keterangan:**

AP : Arteri Primer (Jalan Nasional)

KP : Kolektor Primer (Jalan Provinsi)

K – 1 : Kolektor 1 (Jalan Kabupaten)

LP : Lokal Primer (Jalan Kabupaten)

**Kriteria Kondisi Jalan**

Baik : Kerusakan jalan kurang dari 20% dari panjang ruas jalan (Baik)

Sedang : Kerusakan jalan antara 20% – 50% dari panjang ruas jalan (Rusak Ringan)

Kurang : Kerusakan jalan lebih dari 50% dari panjang ruas jalan (Rusak Berat)

### Analisa Kondisi Aksesibilitas Darat Menuju Calon Lokasi Rencana Pelabuhan (Aksesibilitas Internal)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Calon Lokasi Rencana Pelabuhan** | **Kondisi Aksesibilitas Internal** | | | | |
| **Jaringan Jalan** | **Kelas Jalan** | **Perkerasan** | **Kondisi** | **Kesanggupan Pemda untuk Penyediaan Jalan** |
| 1. | Ohoiraut | Ruas 036 : Hollat – Ohoiraut | KP (Provinsi) | Aspal & Tanah | Kurang | Pembangunan, 2015 – 2018 |
| Ruas 049 : Sp. Ngurdu - Ad – Ohoiraut | K - 1 (Kabupaten) | Aspal & Tanah | Kurang | Pembangunan, 2015 – 2018 |
| 2. | Hollat | Ruas 036 : Hollat – Ohoiraut | KP (Provinsi) | Aspal & Tanah | Kurang | Peningkatan Kualitas, 2015 - 2016 |
| Ruas 035.2 : Fako- Hollat | KP (Provinsi) | Aspal | Baik | Peningkatan Kualitas, 2015 – 2016 |
| 3. | Uf Mar | Ruas 013 : Sp. Danar – Uf Mar | LP (Kabupaten) | Aspal & Tanah | Baik | Peningkatan Kualitas, 2015 – 2016 |
| Ruas 006 : Semawi - Warwut - sp. Ohoidertutu | LP (Kabupaten) | Aspal | Baik | Peningkatan Kualitas, 2015 – 2016 |
| 4. | Sathean | Ruas 044 : Langgur – Ibra (Baru) | AP (Nasional) | Aspal Hotmix | Baik | Peningkatan Kualitas, 2015 – 2016 |

**Keterangan:**

AP : Arteri Primer (Jalan Nasional)

KP : Kolektor Primer (Jalan Provinsi)

K – 1 : Kolektor 1 (Jalan Kabupaten)

LP : Lokal Primer (Jalan Kabupaten)

**Kriteria Kondisi Jalan**

Baik : Kerusakan jalan kurang dari 20% dari panjang ruas jalan (Baik)

Sedang : Kerusakan jalan antara 20% – 50% dari panjang ruas jalan (Rusak Ringan)

Kurang : Kerusakan jalan lebih dari 50% dari panjang ruas jalan (Rusak Berat)

### Analisa Kondisi Aksesibilitas Darat Menuju Pelabuhan Eksisting Sekitar

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Calon Lokasi Rencana Pelabuhan** | **Pelabuhan Eksisting** | **Aksesibilitas Pusat Kawasan - Calon Lokasi Rencana Pelabuhan** | | | | |
| **Jarak**  *Km* | **Jaringan Jalan** | **Kelas Jalan** | **Perkerasan Jalan** | **Kondisi Jalan** |
| 1. | Ohoiraut | Pelabuhan Elat, di Elat | 88,85 Km | **Elat – Ohoiraut:** | | | |
| Ruas 034 : Elat - Sp. Ngurdu | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Ruas 035.1 : Sp. Ngurdu- Fako | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Ruas 035.2 : Fako- Hollat | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Ruas 036 : Hollat – Ohoiraut | KP (Provinsi) | Aspal & Tanah | Kurang |
| 2. | Hollat | Pelabuhan Elat, di Elat | 31,5 Km | **Elat – Hollat:** | | | |
| Ruas 034 : Elat - Sp. Ngurdu | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Ruas 035.1 : Sp. Ngurdu- Fako | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| Ruas 035.2 : Fako- Hollat | KP (Provinsi) | Aspal | Baik |
| 3. | Uf Mar | Tidak Ada | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** |
| 4. | Sathean | Tidak Ada | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** |

**Keterangan:**

AP : Arteri Primer (Jalan Nasional)

KP : Kolektor Primer (Jalan Provinsi)

K – 1 : Kolektor 1 (Jalan Kabupaten)

LP : Lokal Primer (Jalan Kabupaten)

**Kriteria Kondisi Jalan**

Baik : Kerusakan jalan kurang dari 20% dari panjang ruas jalan (Baik)

Sedang : Kerusakan jalan antara 20% – 50% dari panjang ruas jalan (Rusak Ringan)

Kurang : Kerusakan jalan lebih dari 50% dari panjang ruas jalan (Rusak Berat)

#### Kondisi Aksesibilitas Darat Calon Lokasi Rencana Pembnagunan Pelabuhan Laut di Kabupaten Maluku Tenggara

Berdasarkan data dan analisa tabel – tabel di atas mengenai kondisi aksesibilitas ekternal, aksesibilitas internal, dan kondisi aksesibilitas menuju pelabuhan eksisting, dapat disimpulkan bahwa:

1. Calon Lokasi Rencana Pelabuhan Ohoiraut, merupakan lokasi yang terjauh dari pusat pemerintahan Kabupaten Maluku Tenggara di Langgur, dengan kondisi jaringan jalan secara umum berada pada kondisi sedang hingga kurang baik. Hal ini dikarenakan kondisi jaringan jalan menuju Ohoiraut sebagian besar rusak, seperti aspal mengelupas, atau perkerasan dan perataan jalan tanah yang kurang baik. Di samping itu, terdapat jaringan jalan yang terputus akibat jembatan penghubung belum diselesaikan dengan baik.
2. Calon Lokasi Sathean, merupakan lokasi yang terdekat dari pusat pemerintahan Kabupaten Maluku Tenggara di Langgur, dengan kondisi jaringan jalan secara umum berada pada kondisi baik atau sangat baik. Hal ini dikarenakan kondisi jaringan jalan berupa perkerasan aspal dan hotmix dengan kerusakan yang tidak begitu mempengaruhi (dibawah 20%, level kerusakan ringan)
3. Analisa aksesibilitas jaringan jalan menuju pelabuhan eksisting sekitar, hanya dilakukan pada calon lokasi Ohoiraut dan Hollat. Hal ini karena calon lokasi Uf Mar dan Sathean, tidak memili pelabuhan eksisting yang berada disekitarnya. Pelabuhan eksisting di Kabupaten Maluku Tenggara dengan pelayanan sebagai Pelabuhan Pengumpan Lokal hanya ada di Pulau Kei Besar, yaitu Pelabuhan Elat.

Penilaian terhadap hasil analisa kondisi aksesibilitas eksternal, internal, pelabuhan eksisting pada calon lokasi rencana pelabuhan, selengkapnya dapat dilihat pada tabel penilaian hasil analisa di bawah ini:

### Penilaian Terhadap Hasil Analisa Kondisi Aksesibilitas Darat Dari Pusat Kawasan Menuju Calon Lokasi Rencana Pelabuhan (Penilaian Analisa Aksesibilitas Eksternal)

| **No.** | **Calon Lokasi Rencana Pelabuhan** | **Penilaian Aksesibilitas Darat (Ekternal)** | **Nilai** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Hirarki Kelas Jalan** | **Perkerasan Jalan** | **Kondisi Jalan** |
| 1 | Ohoiraut | Calon lokasi rencana pelabuhan menuju pusat kawasan/ Kota/ Hiterland, masuk dalam kategori **Sulit Dijangkau**. Hal ini dilihat dari kondisi jalan dimana kondisi dari Ohoiraut menuju Kecamatan (Hollat)/ Pusat Kawasan/ Hinterland teridentifikasi dalam kondisi kurang baik (Kerusakan lebih dari 50% panjang jalan) dan jenis perkerasan didominasi oleh perkerasan Tanah dan Aspal | **5** | **1** | **1** |
| 2 | Hollat | Calon lokasi rencana pelabuhan menuju pusat kawasan/ Kota/ Hiterland, masuk dalam kategori **Mudah Dijangkau**. Hal ini dilihat dari kondisi jalan dimana kondisi dari Hollat menuju Kecamatan (Hollat)/ Pusat Kawasan/ Hinterland terindentifikasi dalam kondisi cukup baik (Kerusakan jalan <20%) dan jenis perkerasan sudah menggunakan Aspal | **5** | **5** | **10** |
| 3 | Uf Mar | Calon lokasi rencana pelabuhan menuju pusat kawasan/ Kota/ Hiterland, masuk dalam kategori **Mudah Dijangkau**. Hal ini dilihat dari kondisi jalan dimana kondisi dari Uf Mar menuju Kecamatan (Elar Let)/ Pusat Kawasan/ Hinterland terindentifikasi dalam kondisi baik (Kerusakan jalan berkisar di bawah 20%) dan jenis perkerasan sudah menggunakan Aspal dan Hotmix | **5** | **10** | **10** |
| 4 | Sathean | Calon lokasi rencana pelabuhan menuju pusat kawasan/ Kota/ Hiterland, masuk dalam kategori **Mudah/ Sangat Mudah Dijangkau** . Hal ini dilihat dari kondisi jalan dimana kondisi dari Sathean menuju Kecamatan (Langgur)/ Pusat Kawasan/ Hinterland terindentifikasi dalam kondisi baik (Kerusakan jalan tidak ada) dan jenis perkerasan sudah menggunakan Aspal dan Hotmix. Sathean merupakan lokasi terdekat dengan pusat pemerintahan Kabupaten Maluku Tenggara dan memiliki aksesibilitas terbaik dibandingkan dengan calon lokasi rencana pelabuhan lainnya (Ohoiraut, Hollat, dan Uf Mar) | **1** | **10** | **10** |

### Penilaian Terhadap Hasil Analisa Kondisi Aksesibilitas Darat Dari Kawasan Menuju Calon Lokasi Rencana Pelabuhan (Penilaian Analisa Aksesibilitas Internal)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Calon Lokasi Rencana Pelabuhan** | **Penilaian Aksesibilitas Darat (Internal)** | **Kesanggupan Pemerintah Daerah dalam Penyediaan Jaringan Jalan untuk Calon Lokasi Rencana Pelabuhan di Maluku Tenggara** | **Nilai** | | |
| **Perkerasan Jalan** | **Kondisi Jalan Jalan** | **Kesanggupan Pemda dalam Penyediaan Akses Jalan** |
| 1. | Ohoiraut | Kondisi aksesiblitas darat dari kawasan/ Desa menuju calon lokasi rencana pelabuhan (Titik Lokasi) di Ohoiraut, teridentifikasi memiliki kondisi jalan yang **Kurang Baik**. Masih terdapat kerusakan jalan yang cukup berat, serta jaringan jalan penghubung dengan desa terdekat belum dilakukan pembukaan jalan dan perkerasan. | Oleh Dinas Pekerjaan Umum, terdapat rencana Pengembangan dan Pembangunan jaringan jalan di kawasan calon lokasi rencana pelabuhan, pada tahun 2015 – 2018.  (Pemerintah Provinsi dan Kabupaten)  *Sumber: RTRW, Tatrawil & Tatralok* | **1** | **1** | **5** |
| 2. | Hollat | Kondisi aksesiblitas darat dari kawasan/ Desa menuju calon lokasi rencana pelabuhan (Titik Lokasi) di Hollat, teridentifikasi memiliki kondisi jalan yang **Baik**. Masih terdapat kerusakan jalan yang tergolong ringan, seperti aspal yang mengelupas dan jalan berlubang. | Oleh Dinas Pekerjaan Umum, terdapat rencana Peningkatan Kualitas jaringan jalan di kawasan calon lokasi rencana pelabuhan, pada tahun 2015 – 2016.  (Pemerintah Provinsi dan Kabupaten)  *Sumber: RTRW, Tatrawil & Tatralok* | **5** | **10** | **10** |
| 3. | Uf Mar | Kondisi aksesiblitas darat dari kawasan/ Desa menuju calon lokasi rencana pelabuhan (Titik Lokasi) di Uf Mar, teridentifikasi memiliki kondisi jalan yang **Baik**. Masih terdapat kerusakan jalan yang tergolong ringan, seperti aspal yang mengelupas dan jalan berlubang. Hasil observasi menunjukan, jalan desa yang digunakan sebagai akses calon lokasi rencana pelabuhan masih berupa perkerasan tanah yang baik. | Oleh Dinas Pekerjaan Umum, terdapat rencana Peningkatan Kualitas jaringan jalan di kawasan calon lokasi rencana pelabuhan, pada tahun 2015 – 2016.  (Pemerintah Provinsi dan Kabupaten)  *Sumber: RTRW, Tatrawil & Tatralok* | **10** | **10** | **10** |
| 4. | Sathean | Kondisi aksesiblitas darat dari kawasan/ Desa menuju calon lokasi rencana pelabuhan (Titik Lokasi) di Sathean, teridentifikasi memiliki kondisi jalan yang **Sangat Baik**. Tidak terdapat kerusakan jalan yang berarti. Hasil observasi menunjukan, jalan yang direncanakan digunakan sebagai akses calon lokasi rencana pelabuhan masih berupa lahan kering yang belum dilakukan pembukaan jaringan jalan | Oleh Dinas Pekerjaan Umum, terdapat rencana Peningkatan Kualitas jaringan jalan di kawasan calon lokasi rencana pelabuhan, pada tahun 2015 – 2016.  (Pemerintah Pusat, Provinsi, dan Kabupaten)  *Sumber: RTRW, Tatrawil & Tatralok* | **10** | **10** | **10** |

### Penilaian Terhadap Hasil Analisa Kondisi Aksesibilitas Darat Menuju Pelabuhan Eksisting Sekitar

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Calon Lokasi Rencana Pelabuhan** | **Penilaian Aksesibilitas Darat (Internal)** | **Nilai** | | | | |
| **Hirarki Kelas Jalan** | **Perkerasan Jalan** | | | **Kondisi Jalan** |
| 1. | Ohoiraut | Kondisi aksesiblitas darat dari calon lokasi rencana pelabuhan (Titik Lokasi) di Ohoiraut menuju pelabuhan eksisting sekitar (Sejenis, Pelabuhan Pengumpan Lokal) yaitu Pelabuhan Elat, teridentifikasi memiliki kondisi jalan yang **Kurang Baik**. Masih terdapat kerusakan jalan yang cukup berat, serta jaringan jalan penghubung dengan desa terdekat belum dilakukan pembukaan jalan dan perkerasan, terutama pada koridor Ohoiraut menuju Hollat. | **5** | | **5** | **5** | |
| 2. | Hollat | Kondisi aksesiblitas darat dari calon lokasi rencana pelabuhan (Titik Lokasi) di Hollat menuju pelabuhan eksisting sekitar (Sejenis, Pelabuhan Pengumpan Lokal) yaitu Pelabuhan Elat, teridentifikasi memiliki kondisi jalan yang **Baik**. Masih terdapat kerusakan jalan yang tergolong ringan, seperti aspal yang mengelupas dan jalan berlubang. | **5** | | **10** | **10** | |
| 3. | Uf Mar | *Tidak terdapat pelabuhan eksisting sekitar (Sejenis, Pengumpan Lokal) dalam satu pulau atau satu garis pantai* | *-* | | *-* | *-* | |
| 4. | Sathean | *Tidak terdapat pelabuhan eksisting sekitar (Sejenis, Pengumpan Lokal) dalam satu pulau atau satu garis pantai* | *-* | | *-* | *-* | |

### Skoring Tehradap Aksebilitas Eksternal, internal dan Pelabuhan Eksisting di Rencana Lokasi Pelabuhan

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **SBobot Nilai** |
|
| **ASPEK TRANSPORTASI WILAYAH (30 %)** |  | | | | | | | | |
| **Aksesibilitas Darat (7%)** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Eksternal** | *2%* | 7 | 0.14 | 20 | 0.4 | 25 | 0.5 | 21 | 0.42 |
| **Internal** | *2%* | 7 | 0.14 | 25 | 0.5 | 30 | 0.6 | 30 | 0.6 |
| **Aksesibilitas Ke Pelabuhan Eksisting** | *3%* | 15 | 0.45 | 25 | 0.75 | 0 | 0 | 0 | 0 |

*Sumber Hasil Anlisis 2016*

*Sumber Hasil Annlisis 2016*

#### Grafik skoring Terhadap Aksesbiltas Darat

* **Analisis Aksesibiltas Laut**

Pergerakan penumpang dan barang di Kabupaten Maluku Tenggara ditunjang jaringan transportasi darat, laut dan udara. Pergerakan lokal di wilayah ini masih didominasi oleh penggunaan sistem transportasi darat dan laut.

### Nilai Pembobotan Aksesibitas Laut

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Kriteria penilaian** | **Nilai** |
| **Kondisi pelayanan angkutan laut** | ketersediaan jaringan | Terdapat Jaringan/ Rute | 10 |
| Tidak Terdapat Jaringan/ Rute | 1 |
| frekuensi/volume | Tinggi / Ada Frekuensi | 10 |
| Rendah/ Tidak Ada Frekuensi | 1 |
| **Kondisi pelayanan kepelabuhanan eksisting sekitar** | Kunjungan Kapal | ADA | 10 |
|
| TIDAK ADA | 1 |
|
| **Alur Pelayaran** | Kedalaman Perairan | Dalam | 10 |
| Sedang | 5 |
| Dangkal | 1 |
| Lebar | Lebar | 10 |
| Cukup Lebar | 5 |
| Kurang | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Skoring Pembobotan Aksesibitas Laut

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | **Kondisi pelayanan angkutan laut** | 3% |  | ketersediaan jaringan |
| frekuensi/volume |
| 2 | **Kondisi pelayanan kepelabuhanan eksisting sekitar** | 1% |  | Kunjungan Kapal |
| 3 | **Alur Pelayaran** | 3% |  | Kedalaman Perairan |
| Lebar |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Untuk menghubungkan antara Pulau Kei Kecil (Kawasan Pusat Pemerintahan) dengan Pulau Kei Besar, diperlukan moda transportasi laut. Jalur pelayanan utama yang mendominasi saat ini adalah penyeberangan antara Watdek (Langgur, Pulau Kei Kecil) dengan Elat (Pulau Kei Besar). Kemudian terdapat juga jalur yang menghubungkan Watdek (Langgur) dengan Tamangil Nuhuten dan Weduar di Kei Besar Selatan. Jalur pelayaran perintis yang ada saat ini yaitu menghubungkan antara wilayah Kabupaten/ Kota dalam Provnsi seperti jalur Tual (Kota Tual) ke Hollat, Banda Eli, dan Weduar (Maluku Tenggara), dan jalur pelayaran perintis Tual (Kota Tual) ke Elat (Pulau Kei Besar, Maluku Tenggara). Berikut daftar trayek perintis yang ada di wilayah Kabupaten Maluku Tenggara:

1. Trayek R-47 (Rute Baru)

Melayani : Ambon -132- Banda -204- Tual -120- Dobo -24- Benjina -50- Taberfane -34- Jerol -60- Meror -57- Longgar Apara -66- Kojabi -55- Marlasi -65- Dobo -65- **BandaEli -52-** Tual -33-Toyando -28- Kur -12- Kaimer -133- Banda -132- Ambon.

1. Trayek R-49

Tual -33- Toyando -28- P. Kur -12- Kaimear -38- Kesui -32- Gorom -32- Geser -14- Bula -132- Fak-Fak -132- Bula -14- Geser -32- Gorom -32- Kesui -38- Kaimear -12- P. Kur -28- Toyando -33- Tual -60- **BandaEli/Holat -67-** Dobo -167- Kaimana -167- Dobo -67- **BandaEli/Holat -60-** Tual.

1. Trayek R-50

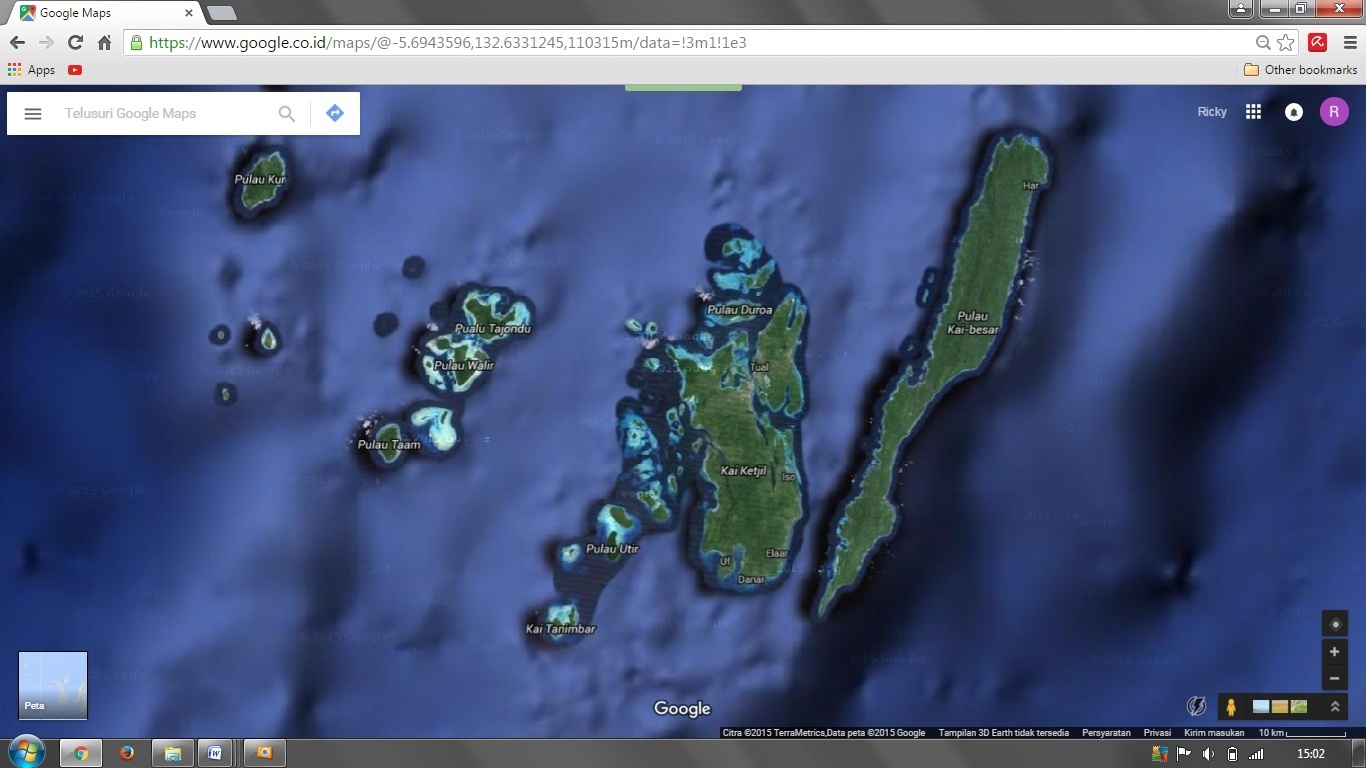
Tual -204- Banda -132- Ambon -132- Banda -204- Tual -60- **Banda Eli/Holat -67- Dobo** -194- Pomako -194- Dobo -67- **Banda Eli/Holat -60-** Tual -125- Larat -100- Saumlaki -193- Tepa -193- Saumlaki -100- Larat -125- Tual

*Sumber : SK DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT NOMOR: AL 108/13/20/DJPL-14 Tentang jaringan Trayek dan Kebutuhan kapal pelayaran Perintis Tahun Anggaran 2015 serta ketentuan-ketentuan Pelaksanaanya*

#### Trayek Pelayaran R-47 (Rute Baru)

#### Trayek Pelayaran Perintis R-49

#### Trayek Pelayaran Perintis R-50



**Pelabuhan**

**Elat**

**Pelabuhan**

**Watdek**

**Pelabuhan**

**Tual**

Jalur Pelayaran Regional

Jalur Pelayanan Lokal

#### Alur Pelayaran Pelabuhan Watdek, Elat (Maluku Tenggara) dan Pelabuhan Tual Kota Tual

Pergerakan transportasi tersebut didukung dengan adanya prasarana pelabuhan Elat yang memiliki Tambatan/ Dermaga dengan Konstruksi Beton (Pelabuhan Pengumpan Lokal). Sedangkan untuk destinasi/ lokasi lainnya seperti Hollat, Weduar, Banda Eli, tidak memiliki tepat tambatan kapal/ dermaga. Proses bongkar muat penumpang dan barang dilakukan ditengah laut pada jarak 25 – 200 meter dari garis pantai yang dibantu dengan kapal – kapal rakyat ukuran kecil seperti Kapal SpeedBoat “Jonson” atau Kapal Tramper (Kapal Ojek).

Analisa Aksesibilitas Laut dilakukan dengan menganalisa kondisi pelayanan angkutan laut, kondisi pelayanan kepelabuhan eksisting sekitar, dan alur pelayanan yang ada pada kawasan calon lokasi rencana pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara. Berikut analisa aksesibilitas laut pada calon lokasi rencana pelabuhan laut di Maluku Tenggara:

### Analisa Kondisi Aksesibilitas Laut terkait Kondisi Pelayanan Angkutan Laut

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Kondisi Pelayanan Angkutan Laut** | |
| **Ketersediaan Jaringan** | **Frekuensi/ Volume** |
| 1. | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | Tidak Tersedia | - |
| 2. | Hollat | Kei Besar Utara Timur | Pelayaran Perintis Trayek R-49  Pelayaran Perintis Trayek R-50 | Jadwal pelayaran tidak tetap, tergantung dengan cuaca (angin barat dan timur). Menurut informasi UPP Tual, jadwal dalam sebulan bisa 2 (dua) kali, atau bahkan 2 (dua) bulan hanya ada 1 kali pelayanan |
| 3. | Uf Mar | Kei Kecil Timur Selatan | Tidak Tersedia | - |
| 4. | Sathean | Kei Kecil | Tidak Tersedia | - |

*Sumber: Pengolahan Data SK Dirjen Perhubungan Laut No. AL 108/ 13/ 20/ DJPL-14*

Berdasarkan pengolahan data mengenai ketersediaan jaringan dan frekuensi pelayanan yang ada, dari ke-empat calon lokasi rencana pelabuhan di Maluku Tenggara, hanya ada satu yang lokasinya dilayani oleh trayek pelayaran perintis, yaitu Hollat (Trayek R-49 dan R-50).

### Analisa Kondisi Aksesibilitas Laut terkait Kondisi Pelayanan Kepelabuhan Eksisting Sekitar

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Kunjungan Kapal Dari Pelabuhan Eksisting** |
| 1. | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | Tidak Ada Kunjungan Kapal dari Pelabuhan Elat |
| 2. | Hollat | Kei Besar Utara Timur | Ada Kunjungan Kapal dari Pelabuhan Elat |
| 3. | Uf Mar | Kei Kecil Timur Selatan | Tidak Ada Kunjungan Kapal dari Pelabuhan Elat |
| 4. | Sathean | Kei Kecil | Tidak Ada Kunjungan Kapal dari Pelabuhan Elat |

*Sumber: Pengolahan Data SK Dirjen Perhubungan Laut No. AL 108/ 13/ 20/ DJPL-14*

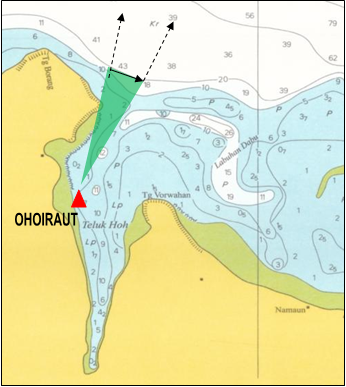
Berdasarkan pengolahan data kinerja pelayanan pelabuhan eksisting, diketahui bahwa hanya di lokasi Hollat, lokasi ini terdapat rute pelayanan kapal dari pelabuhan eksisting, yaitu Pelabuhan Elat menuju calon lokasi rencana pelabuhan Hollat. Selain itu, lokasi rencana lainnya tidak memiliki rute pelayanan dari pelabuhan eksisting sekitar.

### Analisa Kondisi Aksesibilitas Laut terkait Perkiraan Alur Pelayaran pada Calon Lokasi Rencana Pelabuhan

| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Perkiraan Kondisi Alur Pelayaran** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Garis Pantai Menuju Perairan Dalam**  *(Meter)* | **Kedalam Perairan**  *(Meter)* | **Lebar Alur Pelayaran**  *(Meter)* |
| 1. | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | 0 – 75 | 10 | 0 – 750 |
| 2. | Hollat | Kei Besar Utara Timur | 0 – 100 | 8 | *Terbuka* |
| 3. | Uf Mar | Kei Kecil Timur Selatan | 0 – 125 | 12 | 150 - 400 |
| 4. | Sathean | Kei Kecil | 0 – 20 | 15 | 100 - 250 |

*Sumber: Pengolahan Data Bathymetri Peta TNI AL, Wilayah Maluku Tenggara, 2014*

Tabel di atas menjelaskan, bahwa Hollat merupakan satu – satunya calon lokasi rencana pelabuhan yang memiliki alur pelayaran terbuka. Ini dikarenakan lokasinya yang berada di garis pantai di pulau Kei Besar yang membentang dari selatan ke utara dengan lurus. Keadaan seperti ini dapat memberikan keuntungan maupun kerugian ketika pembangunan atau pengoperasian pelabuhan. Ketiga calon lokasi, yaitu Ohoiraut, Uf Mar dan Shatean memiliki karakteristik lokasi berada pada bentuk perairan yang masuk kedalam seperti teluk. Dari ketiga lokasi, Ohoiraut memiliki lebar alur pelayaran yang lebih lebar dibandingkan dengan Uf Mar dan Sathean.



#### Alur Pelayaran Calon Lokasi Ohoiraut

#### Alur Pelayaran Calon Lokasi Hollat

#### Alur Pelayaran Calon Lokasi Uf Mar

#### Alur Pelayaran Calon Lokasi Sathean

Hasil analisa aksesibilitas Laut terkait kondisi pelayanan angkutan laut, kondisi pelayanan kepelabuhan eksisting sekitar, dan alur pelayanan yang ada pada kawasan calon lokasi rencana pelabuhan, kemudian dilanjutkan dengan proses penilaian. Berikut selengkapnya penilaian hasil analisa aksesibilitas laut pada calon lokasi rencana pelabuhan laut di Maluku Tenggara:

### Penilaian Hasil Analisa Kondisi Aksesibilitas Laut terkait Kondisi Pelayanan Angkutan Laut

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Kondisi Pelayanan Angkutan Laut** | | **Penilaian terhadap Hirarki Pelabuhan Pengumpan Lokal** | **Nilai** | |
| **Ketersediaan Jaringan** | **Frekuensi/ Volume** | **Ketersediaan Jaringan** | **Frekuensi/ Volume** |
| 1. | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | Tidak Tersedia | - | Ohoiraut merupakan lokasi yang belum terlayani oleh pelayanan angkutan laut | **1** | **1** |
| 2. | Hollat | Kei Besar Utara Timur | Pelayaran Perintis Trayek R-49  Pelayaran Perintis Trayek R-50 | Jadwal pelayaran tidak tetap, tergantung dengan cuaca (angin barat dan timur). Menurut informasi UPP Tual, jadwal dalam sebulan bisa 2 (dua) kali, atau bahkan 2 (dua) bulan hanya ada 1 kali pelayanan | Hollat, merupakan lokasi yang sudah terlayani trayek pelayaran perintis, dengan jadwal yang tidak tetap, dan tidak memiliki fasilitas tambatan kapal berupa dermaga. | **10** | **10** |
| 3. | Uf Mar | Kei Kecil Timur Selatan | Tidak Tersedia | - | Uf Mar merupakan lokasi yang belum terlayani oleh pelayanan angkutan laut | **1** | **1** |
| 4. | Sathean | Kei Kecil | Tidak Tersedia | - | Sathean merupakan lokasi yang belum terlayani oleh pelayanan angkutan laut | **1** | **1** |

*Sumber: Hasil Analisis 2016*

### Penilaian Hasil Analisa Kondisi Aksesibilitas Laut terkait Kondisi Pelayanan Kepelabuhan Eksisting Sekitar

| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Kunjungan Kapal Dari Pelabuhan Eksisting** | **Penilaian terhadap Hirarki Pelabuhan Pengumpan Lokal** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | Tidak Ada Kunjungan Kapal dari Pelabuhan Elat | Lokasi Ohoiraut tidak memiliki pelayanan trayek yang terhubung dengan pelabuhan eksisting, Pelabuhan Elat | **1** |
| 2. | Hollat | Kei Besar Utara Timur | Ada Kunjungan Kapal dari Pelabuhan Elat | Lokasi Hollat memiliki pelayanan trayek yang terhubung dengan pelabuhan eksisting, Pelabuhan Elat | **10** |
| 3. | Uf Mar | Kei Kecil Timur Selatan | Tidak Ada Kunjungan Kapal dari Pelabuhan Elat | Lokasi Uf Mar tidak memiliki pelayanan trayek yang terhubung dengan pelabuhan eksisting, Pelabuhan Elat | **1** |
| 4. | Sathean | Kei Kecil | Tidak Ada Kunjungan Kapal dari Pelabuhan Elat | Lokasi Sathean tidak memiliki pelayanan trayek yang terhubung dengan pelabuhan eksisting, Pelabuhan Elat | **1** |

*Sumber: Hasil Analisis 2016*

### Penilaian Hasil Analisa Kondisi Aksesibilitas Laut terkait Alur Pelayaran

| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Kondisi Alur Pelayaran** | | | **Penilaian terhadap Hirarki Pelabuhan Pengumpan Lokal** | **Nilai** | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Jarak Garis Pantai Menuju Perairan Dalam**  *Meter* | **Kedalam Perairan**  *Meter* | **Lebar Alur Pelayaran**  *Meter* | **Kedalaman Perairan** | **Lebar** |
| 1. | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | 0 – 75 | 10 | 250 - 750 | Lokasi Ohoiraut memiliki jarak dari garis pantai menuju peraiaran dalam yang bagus. Lokasinya yang berada kedalam dari perairan lepas membuat arus di jalur pelayaran cukup aman, dengan lebar 250 – 750 meter. Secara keseluruhan lokasi ini dapat menjadi alternatif lokasi pembangunan pelabuhan laut. | **5** | **10** |
| 2. | Hollat | Kei Besar Utara Timur | 0 – 100 | 8 | *Terbuka* | Lokasi Hollat memiliki jarak dari garis pantai menuju peraiaran dalam yang cukup bagus (tidak terlalu jauh). Lokasinya yang berada garis pantai Pulau Kei Besar menghadap ke timur peraiaran lepas (terbuka).Secara keseluruhan lokasi ini dapat menjadi alternatif lokasi pembangunan pelabuhan laut. | **1** | **10** |
| 3. | Uf Mar | Kei Kecil Timur Selatan | 0 – 125 | 12 | 150 - 400 | Lokasi Uf Mar memiliki jarak dari garis pantai menuju peraiaran dalam yang bagus. Lokasinya yang berada kedalam dari perairan lepas membuat arus di jalur pelayaran cukup aman, dengan lebar 150-400 meter. Secara keseluruhan lokasi ini dapat menjadi alternatif lokasi pembangunan pelabuhan laut. | **5** | **5** |
| 4. | Sathean | Kei Kecil | 0 – 20 | 15 | 100 - 250 | Lokasi Ohoiraut memiliki jarak dari garis pantai menuju peraiaran dalam yang sangat bagus (0-20 meter). Lokasinya yang berada kedalam dari perairan lepas membuat arus di jalur pelayaran cukup aman, dengan lebar 100-250 meter. Secara keseluruhan lokasi ini dapat menjadi alternatif lokasi pembangunan pelabuhan laut. | **10** | **1** |

*Sumber: Hasil Analisis 2016*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
| **Aksesibilitas Laut (7%)** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Kondisi pelayanan angkutan laut** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| *ketersediaan jaringan* | *1,50%* | 1 | 0,015 | 10 | 0,15 | 1 | 0,015 | 1 | 0,015 |
| *frekuensi/volume* | *1,50%* | 1 | 0,015 | 10 | 0,15 | 1 | 0,015 | 1 | 0,015 |
| *Kunjungan Kapal* | *1,00%* | 1 | 0,015 | 10 | 0,1 | 1 | 0,015 | 1 | 0,01 |
| **Alur Pelayaran** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| *Kedalaman Perairan* | *1,50%* | 5 | 0,075 | 1 | 0,015 | 5 | 0,075 | 10 | 0,15 |
| *Lebar* | *1,50%* | 10 | 0,15 | 10 | 0,15 | 5 | 0,075 | 1 | 0,015 |

### Penilaian Hasil Skoring Kondisi Aksesibilitas Laut dan Alur Pelayaran

*Sumber: Hasil Analisis 2016*

#### Grafik Analisis Skoring Kondisi Angkutan Laut

#### Grafik Analisis Skoring Kondisi Angkutan Laut

* **Analisis Bangkitan dan Tarikan Pergerakan**

Analisa aspek transportasi wilayah untuk mengetahui kondisi bangkitan dan tarikan pergerakan di Kabupaten Maluku Tenggara ini, menggunakan data dan informasi dari jumlah penumpang (naik dan turun) dari pelayaran Tual menuju lokasi rencana pelabuhan yang telah diolah (Sumber: UPP Tual SIMOPEL 2014) dan pengolahan data perkiraan bangkitan dan tarikan berdasarkan luas lahan desa/ ohoi yang berada di sekitar calon lokasi rencana pembangunan pelabuhan laut di Kabupaten Maluku Tenggara. Berikut hasil pengolahan data bangkitan dan tarikan wilayah kecamatan calon lokasi rencana di Kabupaten Maluku Tenggara.

### Bobot Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Nilai** |
| **Bangkitan dan Tarikan Pergerakan (Trip Generation) (8%)** | Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Tinggi | 10 |
| Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Sedang |  |
| 5 |
|  |  |
| Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Rendah | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Skoring Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | **Bangkitan dan Tarikan Pergerakan (Trip Generation) (8%)** | 8% |  | Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Tinggi |
| Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Sedang |
| Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Rendah |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Analisa Perkiraan Bangkitan dan Tarikan Aksesibilitas Laut Pada Kawasan Calon Lokasi Rencana di Maluku Tenggara Berdasarkan Data Penumpang di UPP Tual Tahun 2014 - 2015

| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Pergerakan**  *(Jiwa)* | | **Total Pergerakan Jiwa** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Bangkitan** | **Tarikan** |
| 1 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | 4987 | 4779 | 9766 |
| 2 | Hollat |
| 3 | Uf Mar | Kei Kecil Timur | 3221 | 3209 | 6430 |
| 4 | Sathean | Kei Kecil | 6797 | 6821 | 13618 |

*Sumber: Pengolahan Data SIMOPEL UPP Tual, 2014*

Sedangkan untuk perkiraan bangkitan dan tarikan melalui Aksesibilitas Darat, data yang digunakan adalah luas lahan dari wilayah yang merupakan sumber bangkitan dan tarikan di sekitar lokasi rencana pembangunan pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

### Analisa Perkiraan Bangkitan dan Tarikan Aksesibilitas Darat Pada Kawasan Calon Lokasi Rencana di Maluku Tenggara Berdasarkan Data Luas Lahan Di Kawasan Sekitar

| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Wilayah Desa/ Ohoi**  ***Hinterland*** | **Total Luas**  M2 | **Perkiraan Bangkitan dan Tarikan** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | Wilayah Sekitar  Kecamatan Kei Besar:   * Waer * Waerat   Wilayah Sekitar  Kecamatan Kei Besar Utara Timur:   * Soin * Ohoiraut * Haar RK * Haar GPM * Haar Renrahantel * Haar Ohoimel * Haar Onowas * Haar Wassar | 240.935,28 | Perkiraan Bangkitan Tata Guna Lahan:  229 smp/jam (Jam Puncak)  Perkiraan Tarikan Tata Guna Lahan:  175 smp/jam (Jam Puncak) |
| 2 | Hollat | Kei Besar Utara Timur | Wilayah Sekitar  Kecamatan Kei Besar Utara Timur:  Watlar   * Ohoifaruan * Ohoifau * Hollat Solair * Hollat * Hoko * Hollay * Ohoiwirin * Tuburngil * Kilwair * Yamtimur | 431.729,35 | Perkiraan Bangkitan Tata Guna Lahan:  332 smp/jam (Jam Puncak)  Perkiraan Tarikan Tata Guna Lahan:  225 smp/jam (Jam Puncak) |
| 3 | Uf Mar | Kei Kecil Timur | Wilayah Sekitar  Kecamatan Kei Kecil Timur:   * Uf * Mar * Danar Ohoiseb * Danar Sare * Danar Ternate * Danar Lumefar * Ngursoin * Elar Leet * Elar Lamagorong * Marvun * Ohoinul * Ngurvul * Garara * Mastur Baru dan Lama   Wilayah Sekitar  Kecamatan Kei Kecil Barat:   * Matwair * Ohoidertutu * Yatwav * Ohoidertom | 1.529.080,15 | Perkiraan Bangkitan Tata Guna Lahan:  886 smp/jam (Jam Puncak)  Perkiraan Tarikan Tata Guna Lahan:  526 smp/jam (Jam Puncak) |
| 4 | Sathean | Kei Kecil | Wilayah Sekitar  Kecamatan Kei:   * Kota Langgur * Wealilir * Faan * Ngayub * Ohoiluk * Sathean * Ibra * Ngabub * Disuk * Wain Baru * Iso | 3.155.869,65 M2 | Perkiraan Bangkitan Tata Guna Lahan:  1772 smp/jam (Jam Puncak)  Perkiraan Tarikan Tata Guna Lahan:  1001 smp/jam (Jam Puncak) |

*Sumber: Pengolahan Data Penyusun, 2015*

Berdasarkan kedua analisa bangkitan dan tarikan di atas, yaitu perkiraan bangkitan dan tarikan aksesibilitas laut dan darat, maka dapat dilanjutkan dalam proses penilaian hasil analisa, yang selengkapnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

### Penilaian Hasil Analisa Perkiraan Bangkitan dan Tarikan (Darat dan Laut) Pada Lokasi Rencana di Maluku Tenggara

| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Bangkitan & Tarikan Via Akses Laut**  (Jiwa/Penumpang) | **Bangkitan & Tarikan Via Akses Darat**  (smp/jam) | **Penilaian** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | 9766 | **Bangkitan Tata Guna Lahan:**  229 smp/jam (Jam Puncak)  **Tarikan Tata Guna Lahan:**  175 smp/jam (Jam Puncak) | Berlokasi pada kawasan dengan Bangkitan dan Tarikan Pergerakan yang **Rendah** | **1** |
| 2 | Hollat | Kei Besar Utara Timur | 9766 | **Bangkitan Tata Guna Lahan:**  332 smp/jam (Jam Puncak)  **Tarikan Tata Guna Lahan**:  225 smp/jam (Jam Puncak) | Berlokasi pada kawasan dengan Bangkitan dan Tarikan Pergerakan yang **Rendah** | **1** |
| 3 | Uf Mar | Kei Kecil Timur | 6430 | **Bangkitan Tata Guna Lahan:**  886 smp/jam (Jam Puncak)  **Tarikan Tata Guna Lahan:**  526 smp/jam (Jam Puncak) | Berlokasi pada kawasan dengan Bangkitan dan Tarikan Pergerakan yang **Sedang** | **5** |
| 4 | Sathean | Kei Kecil | 13618 | **Bangkitan Tata Guna Lahan:**  1772 smp/jam (Jam Puncak)  **Tarikan Tata Guna Lahan:**  1001 smp/jam (Jam Puncak) | Berlokasi pada kawasan dengan Bangkitan dan Tarikan Pergerakan yang **Tinggi** | **10** |

*Sumber: Pengolahan Data, dan SIMOPEL UPP Tual, 2016*

### Skoring Hasil Analisa Perkiraan Bangkitan dan Tarikan (Darat dan Laut) Pada Lokasi Rencana di Maluku Tenggara

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
| **Bangkitan dan Tarikan Pergerakan (Trip Generation) (8%)** | 8,00% | 1 | 0,08 | 1 | 0,08 | 5 | 0,4 | 10 | 0,8 |

*Sumber : Hasil Analisis 2016*

#### Grafik Analisis Skoring Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

* **Analisis Sebaran Pergerakan**

Analisa sebaran Pergerakan di wilayah Kabupaten Maluku Tenggara didasarkan pada data rute pelayaran yang bersumber dari UPP Tual SIMOPEL 2014, dan disandingkan dengan data perkiraan bangkitan dan tarikan berdasarkan guna lahan permukiman di sekitar lokasi.

### Bobot Nilai Sebaran Pergerakan

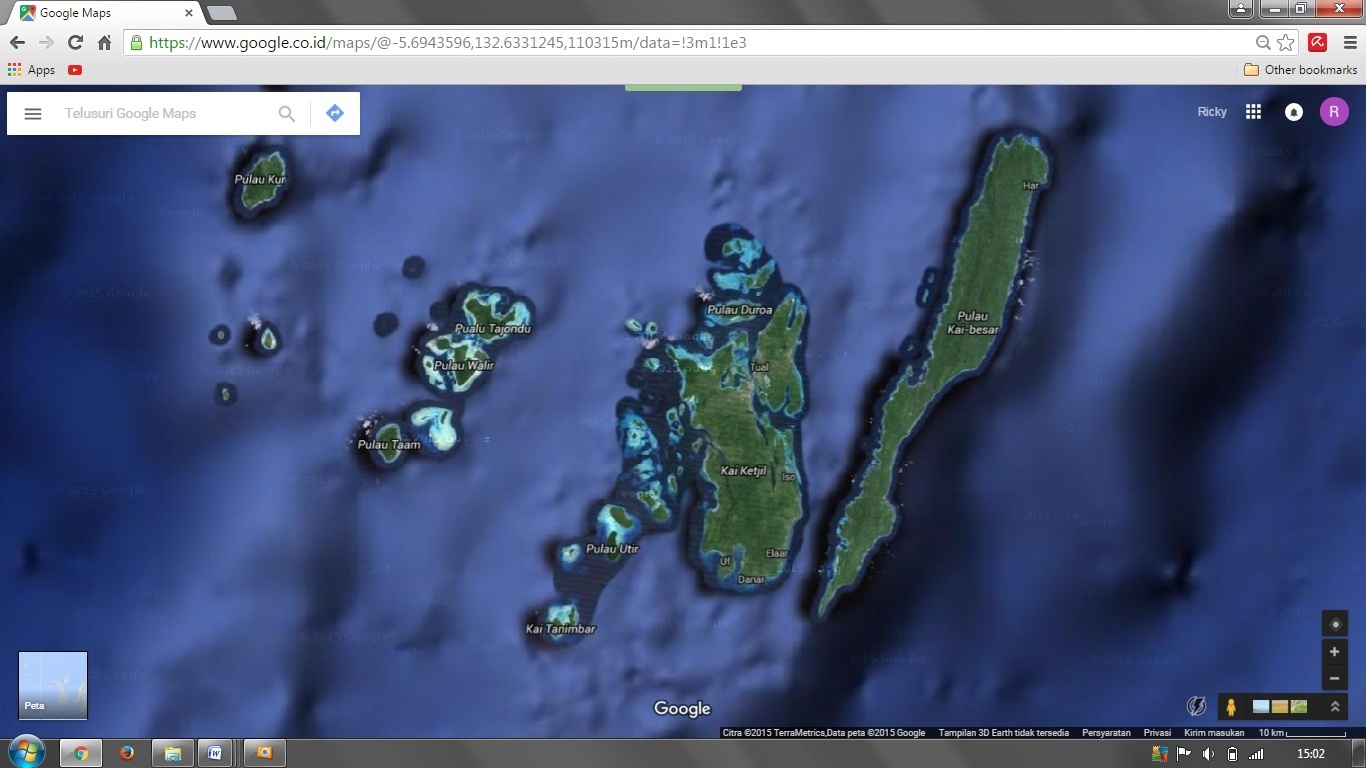
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Nilai** |
| **Sebaran Pergerakan (Trip Distribution) (8%)** | Terhubung degan garis keinginan (desire line) Besar | 10 |
| Terhubung degan garis keinginan (desire line) Sedang | 5 |
| Terhubung degan garis keinginan (desire line) Kecil | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Bobot Sebaran Pergerakan

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | **Sebaran Pergerakan (Trip Distribution) (8%)** | 8% |  | Terhubung degan garis keinginan (desire line) Besar |
| Terhubung degan garis keinginan (desire line) Sedang |
| Terhubung degan garis keinginan (desire line) Kecil |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*



### Prakiraan Desire Liner Pergerakan Pada Kawasan Sekitar Calon Lokasi Rencana Pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara

Penilaian pada analisa sebaran pergerakan pada kawasan sekitar calon lokasi rencana pelabuhan laut di Maluku Tenggara ini menggunakan indikator sebagai berikut:

* Berlokasi pada kawasan yang terhubung dengan garis Keinginan Pergerakan (desire line) yang tipis/ kecil
* Berlokasi pada kawasan yang terhubung dengan garis Keinginan Pergerakan (desire line) yang sedang
* Berlokasi pada kawasan yang terhubung dengan garis Keinginan Pergerakan (desire line) yang tebal/besar

Hasil analisa terhadap sebaran pergerakan pada kawasan calon lokasi rencana pelabuhan laut di Maluku Tenggara dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

### Penilaian Hasil Analisa Sebaran Pergerakan (Desireline)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Penilaian Kelompok**  **Sebaran Pergerakan** | **Nilai** |
| 1 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | Berlokasi pada kawasan yang terhubung dengan garis Keinginan Pergerakan (desire line) yang **sedang** | **5** |
| 2 | Hollat | Kei Besar Utara Timur | Berlokasi pada kawasan yang terhubung dengan garis Keinginan Pergerakan (desire line) yang **tebal/besar** | **10** |
| 3 | Uf Mar | Kei Kecil Timur | Berlokasi pada kawasan yang terhubung dengan garis Keinginan Pergerakan (desire line) yang **kecil** | **1** |
| 4 | Sathean | Kei Kecil | Berlokasi pada kawasan yang terhubung dengan garis Keinginan Pergerakan (desire line) yang **kecil** | **1** |

*Sumber : Hasil analisis 2016*

### Skoring Hasil Analisa Sebaran Pergerakan (Desireline)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
| **Sebaran Pergerakan (Trip Distribution) (8%)** | 8,00% | 5 | 0,4 | 10 | 0,8 | 1 | 0,08 | 1 | 0,08 |

*Sumber : Hasil analisis 2016*

*Sumber : Hasil analisis 2016*

#### Grafik Analisis Skoring Kondisi Angkutan Laut

# Analisis Aspek Teknis Pelabuhan

* **Analisis Tpografi dan kelerengan**

### Bobot Nilai Tofografi dan Kelerengan

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Nilai** |
| Topografi & Kelerengan | Topografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Tinggi | 10 |
| Topografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Sedang | 5 |
| Topografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Rendah | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Skoring Tofografi dan Kelerengan

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Topografi & Kelerengan | 5% |  | Topografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Tinggi |
| Topografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Sedang |
| Topografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Rendah |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Analisa topografi ini menggunakan data dan informasi yang ada pada Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032 serta dilengkapi dengan hasil survei lapangan di lokasi rencana pelabuhan. Hasil selengkapnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

### Analisa Topografi dan Kelerengan

| **No.** | **Lokasi** | **Topografi Kawasan** | | **Ketinggian Lokasi** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ketinggian** | **Kelerengan** |
| 1 | **Ohoiraut**  Kei Besar Utara Timur | 0 – 100 meter DPL | 8 – 15% (Berbukit) | ± 4 meter |
| 2 | **Hollat**  Kei Besar Utara Timur | 0 – 100 meter DPL | 8 – 15% (Berbukit) | ± 3 meter |
| 3 | **Uf Mar**  Kei Kecil Timur Selatan | 0 – 100 meter DPL | 0 – 8% (Landai) | ± 2 meter |
| 4 | **Sathean**  Kei Kecil | 0 – 100 meter DPL | 0 – 8% (Landai) | ± 2 meter |

*Sumber: Pengolahan Data RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032, 2015*

Tabel di atas menjelaskan, lokasi Ohoiraut memiliki kelerengan 8-15% (berbukit) dengan ketinggian pada lokasi rencana pelabuhan ± 4 meter DPL dan merupakan lokasi rencana pelabuhan yang memiliki ketinggian terbesar diantara yang lainnya. Sedangkan untuk lokasi rencana pelabuhan di Uf Mar dan Sathean, kawasan berada ada dataran rendah dengan kelerengan 0-8% dengan ketinggian pada lokasi ± 2 meter DPL. Hasil pengolahan data di atas kemudian di sandingkan dengan indikator penilaian Aspek Teknis Topografi dan Kelerengan, dengan hasil sebagai berikut:

### Penilaian Hasil Analisa Topografi dan Kelerengan

| **No.** | **Lokasi** | **Kecamatan** | **Penilaian Hasil Analisa** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | Hasil Pemodelan Topografi memiliki nilai yang **sedang** | **5** |
| 3 | Hollat | Kei Besar Utara Timur | Hasil Pemodelan Topografi memiliki nilai yang **tinggi** | **10** |
| 3 | Uf Mar | Kei Kecil Timur | Hasil Pemodelan Topografi memiliki nilai yang **tinggi** | **10** |
| 4 | Sathean | Kei Kecil | Hasil Pemodelan Topografi memiliki nilai yang **tinggi** | **10** |

### Penilaian Hasil Analisa Topografi dan Kelerengan

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
| **Topografi & Kelerengan** | 5,00% | 5 | 0,25 | 10 | 0,5 | 10 | 0,5 | 10 | 0,5 |

*Sumber : Hasil analisis 2016*

*Sumber : Hasil analisis 2016*

#### Grafik Analisis Skoring Topografi dan Kelerengan

* **Analisis bathimetri (kedalaman)**

### Bobot Nilai Tofografi dan Kelerengan

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Nilai** |
| Bathymetri | Bathymetri hasil perhitungan/pemodelan bernilai Tinggi | 10 |
| Bathymetri hasil perhitungan/pemodelan bernilai Sedang | 5 |
| Bathymetri hasil perhitungan/pemodelan bernilai Rendah | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Bobot Nilai Tofografi dan Kelerengan

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Bathymetri | 6% |  | Bathymetri hasil perhitungan/pemodelan bernilai Tinggi |
| Bathymetri hasil perhitungan/pemodelan bernilai Sedang |
| Bathymetri hasil perhitungan/pemodelan bernilai Rendah |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Analisa ini menggunakan hasil pengolahan data Bathimetri (Kedalaman) perairan di sekitar lokasi rencana pelabuhan laut. Berikut merupakan data dan informasi kondisi perairan di kawasan calon lokasi rencana pelabuhan laut Kabupaten Maluku Tenggara:

### Kedalaman Perairan Sekitar Lokasi Rencana Pelabuhan Laut Di Kabupaten Maluku Tenggara (Bathymetri)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Lokasi** | **Perkiraan Bathymetri** | |
| **Garis Pantai Menuju Perairan Dalam**  *(Meter)* | **Kedalam Perairan**  *Meter* |
| 1 | Ohoiraut | 0 – 75 | 10 |
| 2 | Hollat | 0 – 100 | 8 |
| 3 | Uf Mar | 0 – 125 | 12 |
| 4 | Sathean | 0 – 20 | 15 |

*Sumber: TNI AL, Dinas Hidro – Oceanografi, 2015*

Tabel di atas merupakan hasil pengolahan data dan informasi Dinas Hidro-Oceanografi TNI AL tahun 2015. Berdasarkan standar minimal kedalaman pelabuhan laut dengan Hierarki Pelabuhahan Pengumpan Lokal yaitu -4 LWS atau kedalaman 4 meter (RIPN 2013), secara keseluruhan lokasi rencana pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara memiliki kedalaman lebih dari standar yang ditentukan. Oleh itu, proses penilaian analisa kedalaman (Bathymetri) perairan sekitar lokasi rencana pelabuhan, dapat menggunakan data perkiraan jarak (radius) antara garis pantai dengan kedalaman perairan terdekat sesuai standar hierarki pelabuhan pengumpan lokal.

Hasil pengolahan data tersebut kemudian dikelompokan menggunakan interval untuk mendapatkan kelompok jarak/ radius garis pantai menuju perairan di lokasi rencana pelabuhan. Pengelompokan tersebut yaitu:

* Interval Jarak/ Radius 0 – 50 meter (Pemodelan Bathymetri nilai Tinggi)
* Interval Jarak/ Radius 51 – 100 meter (Pemodelan Bathymetri nilai Sedang)
* Interval Jarak/ Radius 101 – 150 meter (Pemodelan Bathymetri nilai Rendah)

Pengelompokan interval dilakukan untuk mendapatkan standar penilaian Bathymetri pada lokasi rencana pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara. Semakin pendek jarak/ radius dari garis pantai menuju kedalaman perairan sesuai dengan hierarki pelabuhan pengumpan lokal (RIPN, 2013) maka nilai pemodelan Bathymetri semakin tinggi, begitupun sebaliknya. Berikut penilaian Bathymetri selengkapnya:

### 

### Penilaian Hasil Analisa Bathymetri Kawasan Calon Lokasi Rencana Pelabuhan Laut Kabupaten Maluku Tenggara Berdasarkan Jarak Garis Pantai Menuju Perairan Dalam Terdekat (Hierarki Pelabuhan Pengumpan Lokal)

| **No.** | **Lokasi** | **Perkiraan Bathymetri** | | **Kelompok Interval** | **Penilaian** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Garis Pantai Menuju Perairan Dalam**  *(Meter)* | **Kedalam Perairan**  *Meter* |
| 1 | Ohoiraut | 0 – 75 | 10 | 51 - 100 | Lokasi Ohoiraut berada pada kelompok interval jarak/ radius perairan dalam 51 – 100 meter, sehingga penilaian pemodela Bathymetri memiliki nilai **Sedang** | 5 |
| 2 | Hollat | 0 – 100 | 8 | 51 - 100 | Lokasi Hollat berada pada kelompok interval jarak/ radius perairan dalam 51 – 100 meter, sehingga penilaian pemodela Bathymetri memiliki nilai **Sedang** | 5 |
| 3 | Uf Mar | 0 – 125 | 12 | 101 - 150 | Lokasi Uf Mar berada pada kelompok interval jarak/ radius perairan dalam 101 – 150 meter, sehingga penilaian pemodela Bathymetri memiliki nilai **Rendah** | 1 |
| 4 | Sathean | 0 – 20 | 15 | 0 – 50 | Lokasi Sathean berada pada kelompok interval jarak/ radius perairan dalam 0 - 50 meter, sehingga penilaian pemodela Bathymetri memiliki nilai **Tinggi** | 10 |

*Sumber : Hasil analisis 2016*

Lokasi Sathean, termasuk dalam kelompok radius dengan nilai pemodelan bathimetri tinggi. Hal ini dikarena, lokasi Sathean memiliki radius/ jarak antara garis pantai dengan kedalaman perairan terdekat yang paling pendek, yaitu 0 – 20 meter dari garis pantai (kelompok interval 0 – 50 meter). Artinya, dibutuhkan panjang dermaga sekitar 0 – 20 meter untuk memenuhi persayaratan kedalaman perairan sesuai dengan hierarki kepelabuhan yang berlaku. Sedangkan Hollat dan Uf Mar, memiliki hasil pemodelan bathimetri yang rendah, karena radius/ jarak yang panjang dari garis pantai menuju perairan dengan kedalaman yang memenuhi syarat, sekitar 75 – 150 meter.

* **Analisa Hidro Oceanografi dan Klimatologi**

### Bobot Nilai Hydro - Oceanografi

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Nilai** |
| Hidro-Oceanografi | Hidro-oceanografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Tinggi | 10 |
| Hidro-oceanografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Sedang | 5 |
| Hidro-oceanografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Rendah | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Skoring Hydro - Oceanografi

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Hidro-Oceanografi | 5% |  | Hidro-oceanografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Tinggi |
| Hidro-oceanografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Sedang |
| Hidro-oceanografi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Rendah |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Sebagian besar wilayah Kabupaten Maluku Tenggara memiliki pantai yang datar dengan radius garis pantai menuju kedalaman berkisar antara 0 – 100 meter menuju laut Perairan dalam. Beberapa daratan di wilayah Maluku Tenggara, terdapat Gisik, daratan karang yang landai dari garis pantai ke luar menuju wilayah peraiaran. Berdasarkan pengolahan data dari BMKG Tual, Kota Tual, menggunakan data tahun 2014 – 2015, maka kondisi Hidro oceanografi memiliki penilaian pada di bawah ini:

### Analisa dan Penilaian Hidro – Oceanografi Kawasan Calon Lokasi Rencana Pelabuhan Laut di Kabupaten Maluku tenggara

| **No.** | **Lokasi** | **Kondisi**  **Hidro Oceanografi** | **Penilaian Hasil Analisa** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Konidisi Pasang Surut: 0 – 0,5 meter  Tinggi Gelombang: 0 – 1,5 Meter  Kecepatan Angin: 2 – 20 Knot | Hasil Pemodelan Hidro-oceanografi memiliki nilai **Tinggi** | **10** |
| 2 | Hollat | Konidisi Pasang Surut: 0 – 1,5 meter  Tinggi Gelombang: 0 – 2 Meter  Kecepatan Angin: 0 – 25 Knot | Hasil Pemodelan Hidro-oceanografi memiliki nilai **Tinggi** | **10** |
| 3 | Uf Mar | Konidisi Pasang Surut: 0 – 0,5 meter  Tinggi Gelombang: 0 – 1,5  Kecepatan Angin: 0 – 25 Knot | Hasil Pemodelan Hidro-oceanografi memiliki nilai **Tinggi** | **10** |
| 4 | Sathean | Konidisi Pasang Surut: 0 – 0,5 meter  Tinggi Gelombang: 0 – 1  Kecepatan Angin: 0 – 25 Knot | Hasil Pemodelan Hidro-oceanografi memiliki nilai **Tinggi** | **10** |

*Sumber : Hasil Analisa 2016*

Kemudian untuk hasil penilaian lokasi terhadap analisa klimatologi berupa Analisa cuaca (iklim), musiman adalah sebagai berikut:

### Bobot Nilai Klimatologi

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Nilai** |
| Klimatologi | Klimatologi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Tinggi | 10 |
| Klimatologi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Sedang | 5 |
| Klimatologi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Rendah | 1 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Skoring Nilai Klimatologi

| **NO** | **Sub Variabel** | **Bobot (%)** | **Metoda Pembobotan** | **Indikator** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Klimatologi | 6% |  | Klimatologi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Tinggi |
| Klimatologi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Sedang |
| Klimatologi hasil perhitungan/pemodelan bernilai Rendah |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

### Analisa dan Penilaian Klimatologi Kawasan Calon Lokasi Rencana Pelabuhan Laut di Kabupaten Maluku tenggara

| **No.** | **Lokasi** | **Kondisi**  **Klimatologi** | **Penilaian Hasil Analisa** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Pengaruh Angin Timur dan Barat sangat Rendah Terhadap Operasional Pelabuhan, karena letak lokasi berada pada sisi Tanjung Borang yang masuk kedalam (Teluk) | Merupakan kawasan yang tidak dipengaruhi angin musim (Pemodelan Klimatologi **Tinggi**) | **10** |
| 2 | Hollat | Pengaruh Angin Timur skala sedang, dan tidak terpengaruh angin barat. Tiupan musim angin timur tidak terlalu besar pengaruhnya terhadap gelombang. | Merupakan kawasan yang tidak dipengaruhi angin musim (Pemodelan Klimatologi **Tinggi**) | **10** |
| 3 | Uf Mar | Pengaruh Angin Timur dan Barat sangat Rendah Terhadap Operasional Pelabuhan, karena letak lokasi berada pada peraiaran yang masuk kedalam (Teluk) | Merupakan kawasan yang tidak dipengaruhi angin musim (Pemodelan Klimatologi **Tinggi**) | **10** |
| 4 | Sathean | Pengaruh Angin Timur dan Barat sangat Rendah Terhadap Operasional Pelabuhan, karena letak lokasi berada pada peraiaran yang masuk kedalam (berdekatan dengan Selat Rosenberg, Maluku) | Merupakan kawasan yang tidak dipengaruhi angin musim (Pemodelan Klimatologi **Tinggi**) | **10** |

*Sumber : Hasil Analisa 2016*

Lokasi Ohoiraut, Uf Mar, dan Sathean merupakan lokasi yang berada di perairan yang masuk kedalam daratan atau teluk. Sehingga tidak terpengaruh oleh arus gelombang, dan cuaca musiman (Angin Barat dan Timur). Sedangkan untuk Hollat, arus gelombang dan cuaca musiman memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap operasional pelabuhan. Modifikasi bentuk Tambatan/ Dermaga perlu dilakukan untuk menghindari akibat cuaca buruk.

### Skoring hidro-oceanografi dan Klimatologi Kawasan Calon Lokasi Rencana Pelabuhan Laut di Kabupaten Maluku tenggara

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aspek Penilaian** | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
| **Hidro-Oceanografi** | 5,00% | 10 | 0,5 | 10 | 0,5 | 10 | 0,5 | 10 | 0,5 |
| **Klimatologi** | 6,00% | 10 | 0,6 | 10 | 0,6 | 10 | 0,6 | 10 | 0,6 |

*Sumber : Hasil Analisis 2016*

*Sumber Hasil Analisis 2016*

#### Grafik Analisis Skoring Hidro-ocenaografi dan Klimatologi

# Analisis Dampak Lingkungan

* **Analisis Komponen Fisisk-kimia**

### Bobot Nilai Komponen Lingkungan (Fisik Kimia)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Nilai** |
| Komponen Lingkungan (Fisik Kimia) | Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Besar) | 1 |
| Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Sedang) | 5 |
| Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Rendah) | 10 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Analisa komponen Fisik-Kimia bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor penghambat dan pendukung yang berpengaruh dalam pembangunan pelabuhan di lokasi studi. Penilaian komponen fisik-kimia didasarkan pada variabel penggunaan lahan di kawasan pesisir di lokasi pelabuhan. Penilaian komponen fisik kimia dilakukan berdasarkan guna lahan pada lokasi rencana pelabuhan. Masing-masing guna lahan memiliki nilai indikator yang berbeda, tergantung apakah guna lahan pada lokasi rencana pelabuhan tersebut berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan atau beresiko terhadap dampak lingkungan yang besar. Apabila lokasi rencana pelabuhan berada pada lokasi dengan hambatan komponen fisik – kimia yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan maka nilai yang diberikan adalah yang paling rendah, sebaliknya apabila lokasi rencana pelabuhan tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen fisik – kimia yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan maka nilai yang diberikan adalah yang paling tinggi.

Berdasarkan indikator tersebut, maka dapat dilakukan penilaian terhadap komponen fisik kimia untuk masing-masing lokasi rencana pelabuhan yaitu sebagai berikut:

### Analisis Bobot Nilai Komponen Lingkungan (Fisik Kimia)

| **No** | **Pelabuhan** | **Lokasi Kecamatan** | **Guna Lahan** | **Penilaian** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kecamatan  Kei Besar Utara Timur | * Hutan | Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen fisik-kimia yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan  **(resiko terhadap dampak lingkungan paling rendah)** | **10** |
| 2 | Hollat | Kecamatan  Kei Besar Utara Timur | * Gisik * Semak belukar | Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen fisik-kimia yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan  **(resiko terhadap dampak lingkungan paling rendah)** | **10** |
| 3 | Uf Mar | Kecamatan  Kei Kecil Timur | * Hutan * Gisik * Perkebunan | Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen fisik-kimia yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan  **(resiko terhadap dampak lingkungan paling rendah)** | **10** |
| 4 | Sathean | Kecamatan  Kei Kecil | * Semak Belukar | Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen fisik-kimia yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan  **(resiko terhadap dampak lingkungan paling rendah)** | **10** |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

Berdasarkan hasil penilaian komponen fisik-kimia dapat diketahui bahwa pada calon lokasi rencana Pelabuhan Ohoiraut dan Hollat memiiki resiko terhadap dampak lingkungan yang yang paling kecil dengan tata guna lahan hutan dan gisik pada Hollat. Sedangkan lokasi Uf Mar dan Sathean, yang mempunyai guna lahan di sekitar pesisir berupa semak belukar, hutan, gisik, dan perkebunan, memiliki resiko terhadap dampak lingkungan paling kecil.

* **Analisis Komponen Biologi Hayati**

### Bobot Nilai Komponen Lingkungan (Biologi Hayati)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Nilai** |
| Komponen Lingkungan (Biologi Hayati | Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Besar) | 1 |
| Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Sedang) | 5 |
| Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Rendah) | 10 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Analisa komponen biologi hayati bertujuan untuk mengetahui faktor penghambat dan faktor pendukung ditinjau dari aspek lingkungan hidup. Analisa tentang status lingkungan hidup sangat penting untuk mengetahui ekosistem dan pola ruang laut yang ada di lokasi masing masing pelabuhan. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui dan memperkirakan daerah mana saja yang dapat menjadi potensi komponen penghambat dalam pembangunan pelabuhan. Karena pembangunan pelabuhan tidak diarahkan pada kawasan pola ruang laut berupa pola ruang laut lindung yaitu hutan bakau dan terumbu karang. Penilaian komponen biologi hayati dilakukan berdasarkan pola ruang laut di sekitar lokasi rencana pelabuhan. Masing-masing pola ruang laut memiliki nilai indikator yang berbeda, tergantung apakah pola ruang tersebut berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan atau beresiko terhadap dampak lingkungan yang besar. Apabila lokasi rencana pelabuhan berada pada lokasi dengan hambatan komponen biologi hayati yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan maka nilai yang diberikan adalah yang paling rendah, sebaliknya apabila lokasi rencana pelabuhan tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen biologi hayati yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan maka nilai yang diberikan adalah yang paling tinggi.

Berdasarkan indikator tersebut, maka dapat dilakukan penilaian terhadap komponen biologi hayati untuk masing-masing calon lokasi rencana pelabuhan yaitu sebagai berikut:

### Penilaian Hasil Analisa Komponen Biologi Hayati

| **No** | **Pelabuhan** | **Lokasi Kecamatan** | **Pola Ruang Laut** | **Penilaian** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kecamatan  Kei Besar Utara Timur | Penangkapan ikan | Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen biologi hayati yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling **rendah**) | 10 |
| 2 | Hollat | Kecamatan Kei Besar Utara Timur | Penangkapan ikan | Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen biologi hayati yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling **rendah**) | 10 |
| 3 | Uf Mar | Kecamatan Kei Kecil Timur | Penangkapan ikan | Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen biologi hayati yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling **rendah**) | 10 |
| 4 | Sathean | Kecamatan Kei Kecil | * Budidaya Ikan * Kerang Mutiara | Berada pada lokasi dengan hambatan komponen biologi hayati yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan, Budidaya Kerang Mutiara (resiko terhadap dampak lingkungan paling **besar**) | 1 |

*Sumber: Hasil Analisa, 2016*

Berdasarkan hasil penilaian komponen biologi hayati dapat diketahui bahwa semua calon lokasi rencana pelabuhan memiliki penilaian dengan resiko terhadap dampak lingkungan yang paling kecil. Karena tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen biologi hayati yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan.

* **Analisis Komponen Lingkungan Rawan Bencana**

Berdasarkan arahan RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032 (Perda 13 Tahun 2012), pada Rencana Pola Ruang:

1. **Kawasan rawan bencana**

Kawasan rawan bencana alam terdiri atas kawasan rawan banjir, rob, dan longsor. Kawasan tersebut terdiri atas kawasan resiko multi bencana gempa, tsunami, banjir, rob dan longsor meliputi:

1. Kawasan resiko multi bencana dengan resiko paling tinggi terdapat di Pulau Kei Besar
2. Kawasan resiko multi bencana dengan resiko sedang terletak di Pulau Kei Kecil bagian Selatan
3. **Kawasan lindung geologi**

Kawasan lindung geologi terdiri atas kawasan rawan gempa bumi dan tsunami:

1. Kawasan rawan gempa bumi dengan resiko tinggi meliputi Pulau Kei Besar
2. Kawasan rawan tsunami dengan resiko cukup tinggi meliputi wilayah pantai dan pesisir terutama di Pantai Timut Kei Besar dan Pantai Barat Kei Kecil Barat.

### Bobot Nilai Komponen Lingkungan (Biologi Hayati)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sub sub aspek** | **Indikator penilaian** | **Nilai** |
| Komponen Lingkungan (Kerawanan Bencana) | Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Besar) | 1 |
| Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Sedang) | 5 |
| Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Rendah) | 10 |

*Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015*

Berikut penilaian analisa kerawanan bencana pada kawasan calon lokasi rencana pelabuhan laut di wilayah Kabupaten Maluku Tenggara:

### Penilaian Hasil Analisa Rawan Bencana

| **No** | **Pelabuhan** | **Lokasi Kecamatan** | **Rawan Bencana** | **Penilaian** | **Nilai** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Ohoiraut | Kecamatan Kei Besar Utara Timur | Daerah Resiko Tinggi Rawan Kebencanaan Gempa Bumi | Berada pada lokasi dengan hambatan komponen rawan bencana yang cukup berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling **sedang**) | **5** |
| 2 | Hollat | Kecamatan Kei Besar Utara Timur | Daerah Resiko Tinggi Rawan Kebencanaan Gempa Bumi | Berada pada lokasi dengan hambatan komponen rawan bencana yang cukup berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling **sedang**) | **5** |
| 3 | Uf Mar | Kecamatan Kei Kecil Timur | Rawan bencana tsunami tingkat rendah, lokasi berada di teluk (Danar) | Berada pada lokasi dengan hambatan komponen rawan bencana yang tidak berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling **rendah**) | **10** |
| 4 | Sathean | Kei Kecil | Rawan bencana tsunami tingkat rendah, lokasi berada di selat (Rosenberg) | Berada pada lokasi dengan hambatan komponen rawan bencana yang tidak berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling **rendah**) | **10** |

*Sumber Hasil Analisi Tahun 2016*

Tabel di atas menjelaskan bahwa calon lokasi ohoiraut berada pada tingkat kerawanan yang terkategori sebagai lokasi dengan hambatan komponen rawan bencana yang cukup berpotensi untuk menghambat pembangunan pelabuhan laut (resiko bencana gempa). Sedangkan holat berada pada lokasi yang teridentifikasi sebagai Kawasan Resiko Multi Bencana, Kawasan Rawan Gempa; dan Kawasan Rawan Tsunami resiko tinggi, sehingga terkatoegori sebagai lokasi dengan hambatan komponen rawan bencana yang sangat berpotensi untuk menghambat pembangunan pelabuhan laut. Kemudian untuk Uf Mar dan Sathean berada pada kawasan rawan bencana tinkat rendah. Selain berada pada lokasi dengan tingkat gempa yang rendah, kedua lokasi ini berada di dalam teluk dan selat.

# Penliaian Hasil Analisis Lokas Rencana Pelabuhan Laut

Penilaian hasil analisa terhadap lokasi rencana pelabuhan laut dilakukan berdasarkan indikator yang terbagi menjadi beberapa aspek. Masing – masing pada setiap aspek terdapat agregat atau sejenis pengklasifikasian. Agregat atau pengkalsifikasian hasil analisa yang dimaksud dibedakan berdasarkan nilai Tertinggi, nilai Sedang, hingga nilai Terendah, atau Nilai Baik, Nilai Sedang, Nilai Kurang dan sebagainya.

Berikut selengkapnya penilaian hasil analisa terhadap calon lokasi rencana pelabuhan laut di Kabupaten Maluku Tenggara berdasarkan data, informasi, dan fakta kondisi eksisting:

# Skoring Penilaian Hasil Analisa Terhadap Lokasi Rencana Pelabuhan Laut di Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara

Skoring penilaian hasil analisa kondisi eksisting calon lokasi rencana dilakukan dengan cara mengkaitkan antara penilaian hasil analisa dengan bobot yang dimiliki oleh masing – masing aspek dan sub aspek pada indikator penilaian lokasi rencana pelabuhan laut. Berikut hasil skoring dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

### Skoring Penilaian Hasil Analisa terhadap Kondisi Eksisting Calon Lokasi Rencana di Kabupaten Maluku Tenggara

| **No.** | **Aspek Penilaian** | |  | **Bobot Indikator** | **LOKASI RENCANA PELABUHAN** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nilai Ohoiraut** | **Bobot Nilai** | **Nilai Hollat** | **Bobot Nilai** | **Nilai Uf Mar** | **Bobot Nilai** | **Nilai Sathean** | **Bobot Nilai** |
|
|  |  |  |  |  | *Point* | | | | | | | |
| **1** | **ASPEK KEBIJAKAN TATA RUANG (10 %)** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | **Pola Ruang (3%)** | **:** | 3% | 5 | 0.15 | 10 | 0.3 | 5 | 0.15 | 10 | 0.3 |
|  | **Struktur Ruang (4%)** | **:** | **4%** | 22 | **0.88** | 22 | **0.88** | 12 | **0.48** | 12 | **0.48** |
|  | **Kawasan Strategis (3%)** | **:** | 3% | 2 | 0.06 | 2 | 0.06 | 2 | 0.06 | 2 | 0.06 |
| **2** | **ASPEK SOSIAL EKONOMI KEPENDUDUKAN (28 %)** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | **Potensi Hinterland (8%)** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *LQ* | : | *8%* | 5 | 0.4 | 5 | 0.4 | 1 | 0.08 | 1 | 0.08 |
|  | **Pertumbuhan Wilayah (7%)** |  | 7% | 5 | 0.35 | 5 | 0.35 | 1 | 0.07 | 5 | 0.35 |
|  | **Penduduk (6%)** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *Jumlah Penduduk* | : | *3%* | 1 | 0.03 | 1 | 0.03 | 1 | 0.03 | 10 | 0.3 |
|  | *Kepadatan Penduduk* | : | *3%* | 1 | 0.03 | 1 | 0.03 | 5 | 0.15 | 10 | 0.3 |
|  | **Indeks Pertumbuhan Manusia (7%)** |  | 7% | 1 | 0.07 | 1 | 0.07 | 10 | 0.7 | 10 | 0.7 |
| **3** | **ASPEK TRANSPORTASI WILAYAH (30 %)** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | **Aksesibilitas Darat (7%)** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Eksternal** |  | *2%* | 7 | 0.14 | 20 | 0.4 | 25 | 0.5 | 21 | 0.42 |
|  | **Internal** |  | *2%* | 7 | 0.14 | 25 | 0.5 | 30 | 0.6 | 30 | 0.6 |
|  | **Aksesibilitas Ke Pelabuhan Eksisting** |  | *3%* | 15 | 0.45 | 25 | 0.75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  | **Aksesibilitas Laut (7%)** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Kondisi pelayanan angkutan laut** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *ketersediaan jaringan* | : | *1.5%* | 1 | 0.015 | 10 | 0.15 | 1 | 0.015 | 1 | 0.015 |
|  | *frekuensi/volume* | : | *1.5%* | 1 | 0.015 | 10 | 0.15 | 1 | 0.015 | 1 | 0.015 |
|  | *Kunjungan Kapal* | : | *1%* | 1 | 0.01 | 10 | 0.1 | 1 | 0.01 | 1 | 0.01 |
|  | **Alur Pelayaran** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *Kedalaman Perairan* | : | *1.50%* | 5 | 0.075 | 1 | 0.015 | 5 | 0.075 | 10 | 0.15 |
|  | *Lebar* | : | *1.50%* | 10 | 0.15 | 10 | 0.15 | 5 | 0.075 | 1 | 0.015 |
|  | **Bangkitan dan Tarikan Pergerakan (Trip Generation) (8%)** |  | 8% | 1 | 0.08 | 1 | 0.08 | 5 | 0.4 | 10 | 0.8 |
|  | **Sebaran Pergerakan (Trip Distribution) (8%)** |  | 8% | 5 | 0.4 | 10 | 0.8 | 1 | 0.08 | 1 | 0.08 |
| **4** | **ASPEK TEKNIS (25 %)** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | **Topografi & Kelerengan** | : | 5% | 5 | 0.25 | 10 | 0.5 | 10 | 0.5 | 10 | 0.5 |
|  |  | **Bathymetri** | : | 7% | 5 | 0.35 | 5 | 0.35 | 1 | 0.07 | 10 | 0.7 |
|  |  | **Hidro-Oceanografi** | : | 6% | 10 | 0.6 | 10 | 0.6 | 10 | 0.6 | 10 | 0.6 |
|  |  | **Klimatologi** | : | 7% | 10 | 0.7 | 10 | 0.7 | 10 | 0.7 | 10 | 0.7 |
| **5** | **ASPEK LINGKUNGAN (7 %)** | |  | 7% | 25 | 1.75 | 25 | 1.75 | 30 | 2.1 | 21 | 1.47 |
| **TOTAL** | | | | **100%** |  | **7.095** |  | **9.115** |  | **7.46** |  | **8.645** |

# Hasil Perhitungan Bobot Nilai Lokasi Rencana Pembangunan Pelabuhan Laut di Kabupaten Maluku Tenggara

Prioritas lokasi rencana tersebut didapatkan melalui beberapa tahapan, yaitu:

1. Tahap penilaian hasil analisa berdasarkan data, informasi, dan kondisi eksisting yang ada di lokasi;
2. Skoring penilian hasil analisa dengan bobot (presentase) yang dimiliki oleh masing – masing indikator
3. Pengamatan Efisiensi Pelabuhan melalui kelebihan dan kekurangan

### Nilai Bobot secara kualitatif Lokasi Rencana Pembangunan Pelabuhan di Lokasi Kabupaten Maluku Tenggara

| No. | Hasil Pembobotan | Lokasi | Nilai Bobot |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | Peringkat I | HOLLAT  Kec. Kei Besar Utara Timur  Pulau Kei Besar  Kabupaten Maluku Tenggara | **9.115**; |
| 2. | Peringkat II | SATHEAN  Kec. Kei Kecil  Pulau Kei Kecil  Kabupaten Maluku Tenggara | **8.645**; |
| 3. | Peringkat III | OHOIRAUT  Kec. Kei Besar Utara Timur  Pulau Kei Besar  Kabupaten Maluku Tenggara | **7.46**; |
| 4. | Peringkat IV | UF MAR  Kec. Kei Kecil Timur  Pulau Kei Kecil  Kabupaten Maluku Tenggara | **7.095** . |

1. **Skoring** penilaian hasil analisa berdasarkan data, informasi, dan fakta kondisi eksisting lokasi rencana berdasarkan bobot pada aspek dan sub aspek indikator, menyatakan bahwa:
2. Lokasi Hollat Peringkat I, dengan skor **9.115**;
3. Lokasi Sathean Peringkat II, dengan skor **8.645**;
4. Lokasi Uf Mar Peringkat III, dengan skor **7.46**; dan
5. Lokasi Ohoiraut Peringkat IV, dengan skor **7.095** .

# Pengamatan Efisiensi pelabuhan dengan menggunakan kelabihan dan kekurangan pada prioritas calon lokasi pelabuhan

Dalam penelitaian penentuan lokasi rencana pelabuhan secara kelebihan dan kekurangan menggunakan interpretasi data dengan menggunakan asumsi data dokumen kebijakan RIPN,RTRWP,RTRW kab dan Tatralok serta pengamatan melalui pada rencana lokasi pelabuhan dengan asumsi teorirtis dari buku perencanaan pelabuhan yang terkait dalam studi kasus ini, berikut ini akan di sampaikan evaluasi analisis secara table matriks yang sudah di rangkum sebagai berikut :

### Tabel Matrik Pengamatan Efisiensi Kelebihan dan Kekurangan

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **no** | **Evaluasi pengamatan teknis pelabuhan** | | | | | | | | **Deskripsi** | | **logika** | | **Fakta** |
| **Tinjauan Topografi** | | | | | | | |
| **Lokasi** | **Kecamatan** | **Ketinggian** | **Kelerengan** | | **Ketinggian Lokasi** | | |
| 1 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | 0 – 100 meter DPL | 8 – 15% (Berbukit) | | ± 3 – 7 m DPL | | | Dari hasil pengolahan data tersebut, dapat disimpulkan bahwa seluruh letak dari alternatif lokasi rencana pelabuhan berada pada ketinggian 0 – 100 meter di atas permukaan laut. Sedangkan untuk kelerengan, secara umum lokasi Uf Mar dan Sathean berada pada kelerengan 0 – 8 % (Landai), sedangkan untuk Hollat dan Ohoiraut berada pada kelerengan 8 – 15 % (Berbukit). | | Secara logika dapat disumplkan bahwa ke empat calon lokasi tersebut layak dalam hal tinjauan topografi | | Bersumber pada RTRW Pengolahan Data RTRW Kabupaten Maluku Tenggara 2012 – 2032, 2015 |
| Hollat | Kei Besar Utara Timur | 0 – 100 meter DPL | 8 – 15% (Berbukit) | | ± 2 – 4 m DPL | | |
| Uf Mar | Kei Kecil Timur Selatan | 0 – 100 meter DPL | 0 – 8% (Landai) | | ± 2 – 3 m DPL | | |
| Sathean | Kei Kecil | 0 – 100 meter DPL | 0 – 8% (Landai) | | ± 2 – 3 m DPL | | |
| **no** | **spesifikasi kapal pelabuhan pengumpan lokal** | | | | | | | **Deskripsi** | | **logika** | | **fakta** | |
| **Lokasi** | **Kecamatan** | **Spesifikasi Kapal menurut Kondisi Eksisting pelabuhan elat** | | **spesifaksi jenis kapal menurut soedjiono kramadibrata** | | **Verifikasi Kapal** |
|
|
| 2 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | 95 - 879 DWT dan jumlahnya kapasitasnya adalah 1202 GRT | | Pelayaran lokal antara 200 s.d 100 DWT dan jumlahnya kapasitasnya adalah 137.815 BRT | | pelayaran lokal ini di lakukan oleh kapal kapal dengan ukuran antara 200 s.d 100 DWT dan jumlahnya kapasitasnya adalah 137.815 BRT. daerah oprasi pelayaran lokal ini beradius 500 N.Mi | spesfikasi kapal dari setiap calon lokasi pelabuhan dapat menyesuaikan dari bongkar maupun muatnya lokasi wilayah itu tersendiri dengan sudah ada ketentuan yaitu 200 s.d 100 DWT untuk pelabuhan Pengumpan Lokal | | Menyesuaiakan pada saat pengoperasian pelabuhan dengan sudah ada penetapan ada 200 s.d 100 DWT | | Menyesuaiakan pada saat pengoperasian pelabuhan dengan sudah ada penetapan ada 200 s.d 100 DWT | |
| Hollat | Kei Besar Utara Timur |
| Uf Mar | Kei Kecil Timur Selatan |
| Sathean | Kei Kecil |

| **no** | **Tinjauan sedimentasi dan pasang surut kedalaman air** | | | | | **Deskripsi** | **logika** | **fakta** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lokasi** | **Kecamatan** | **Perkiraan Kondisi Alur Pelayaran** | | |
| **Kedalam Perairan** | **Lebar Alur Pelayaran** | **Garis Pantai Menuju Perairan Dalam** |
| *(Meter)* | *(Meter)* | *(Meter)* |
| 3 | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur | 10 | 0 – 750 | 0 – 75 | Hollat merupakan satu – satunya calon lokasi rencana pelabuhan yang memiliki alur pelayaran terbuka. Ini dikarenakan lokasinya yang berada di garis pantai di pulau Kei Besar yang membentang dari selatan ke utara dengan lurus. Ketiga calon lokasi, yaitu Ohoiraut, Uf Mar dan Shatean memiliki karakteristik lokasi berada pada bentuk perairan yang masuk kedalam seperti teluk | secara logika dalam tinjauan sedimentasi tidak ada yang perlu membutuhkan pengerukan karena rata rata kondisi alur pelayaran sudah memenuhi syarat dan krieteria pelabuhan pengumpan lokal | calon lokasi pelabuhan hollat terlau terbuka dan terdapat ancaman angin dan gelombang sehingga membtuhkan biaya ekstra untuk perencanaan pelabuhan tersebut |
| Hollat | Kei Besar Utara Timur | 8 | *Terbuka* | 0 – 100 |
| Uf Mar | Kei Kecil Timur Selatan | 12 | 150 - 400 | 0 – 125 |
| Sathean | Kei Kecil | 15 | 100 - 250 | 0 – 20 |

| no | **Tinjauan Pelabuhan Alami dan Buatan** | | | | | **Deskripsi** | **logika** | **fakta** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lokasi** | **Kecamatan** | **Doukumentasi** | **Alur Pelayaran** | **Verifikasi pelabuhan alam atau Buatan** |
|
|
|  | Ohoiraut | Kei Besar Utara Timur |  |  | Pengaruh Angin Timur dan Barat sangat Rendah Terhadap Operasional Pelabuhan, karena letak lokasi berada pada sisi Tanjung Borang yang masuk kedalam (Teluk) | calon lokasi pelabuhan ohoairut merupakan pelabuhan semi alam yang mempunyai alur pelayaran kedalam teluk akan tetapi tetap membutuhkan pemecah gelombang | secara logika hampir semua calon lokasi pelabuhan memliki keriteria pelabuhan semia alam yang berarti sangat menguntungkan dan efisiean akan tetatapi hanya pelabuhan hollat saja yang menekeankan biaya lebih untuk pembangunan pelabuhan laut karena kondisinya yang mempunya alur pelayaran terbuka | dari 4 calon lokasi pelabuhan, pelabuhan yang paling membutuhkan biaya ekstra dan membutuhkan dana investasi yang lebih adalah hollat |
|  | Hollat | Kei Besar Utara Timur | E:\3. ORM - PRA FS PELABUHAN MALUKU TENGGARA - RUN\2. KOMPILASI DATA MALTRA\SURVEI PART II\PIC & VIDEO\3. Hollat\Hollat Kecamatan\IMG_20151017_170503.jpg |  | Pengaruh Angin Timur skala sedang, dan tidak terpengaruh angin barat. Tiupan musim angin timur tidak terlalu besar pengaruhnya terhadap gelombang. | calon lokasi pelabuhan holla merupakan pelabuhan buata yang mempunyai alur pelayaran terbuka akan dan sangat membutuhkan pemecah gelombang |
|  | Uf Mar | Kei Kecil Timur Selatan | E:\3. ORM - PRA FS PELABUHAN MALUKU TENGGARA - RUN\2. KOMPILASI DATA MALTRA\SURVEI PART II\PIC & VIDEO\ALLL\6 - Uf Mar 1.jpg |  | Pengaruh Angin Timur dan Barat sangat Rendah Terhadap Operasional Pelabuhan, karena letak lokasi berada pada peraiaran yang masuk kedalam (Teluk) | calon lokasi pelabuhan uf mar merupakan pelabuhan semi alam yang mempunyai alur pelayaran kedalam teluk akan tetapi tetap membutuhkan pemecah gelombang |
|  | Sathean | Kei Kecil |  |  | Pengaruh Angin Timur dan Barat sangat Rendah Terhadap Operasional Pelabuhan, karena letak lokasi berada pada peraiaran yang masuk kedalam (berdekatan dengan Selat Rosenberg, Maluku) | calon lokasi pelabuhan seathen merupakan pelabuhan semi alam yang mempunyai alur pelayaran kedalam teluk akan tetapi tetap membutuhkan pemecah gelombang |

*Sumber : Hasil Pengolahan data 2016*

Analisa deskriptif yang dimiliki oleh masing – masing lokasi rencana pelabuhan di tuangkan dalam kelabihan maupun kekurangan yang dapat dimanfaatkan sebagai bahan pertimbangan yang tidak hanya dilihat melalui pandangan kuantitatif secara perhitungan statistik dengan skoring metoda pembobotan dan penilian secara kualitatif melalui hubungan pertimbangan penentuan prioritas lokasi maka akan mengahasilkan penilaian untuk mendapatkan prioritas lokasi pembangunan pelabuhan laut di wilayah Kabupaten Maluku Tenggara

### Tabel Pertimbangan Proiritas Lokasi Rencana Pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara

| **No.** | **Lokasi** | **Pertimbangan Penentuan Prioritas Lokasi Rencana Pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara** | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Rangking** | **Hipotesa Analisa Kelebihan dan Kekurangan Calon Lokasi Rencana Pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara** |
| **1.** | **OHOIRAUT**  **Kec. Kei Besar Utara Timur**  **Pulau Kei Besar**  **Kabupaten Maluku Tenggara** | **Peringkat III** | Kelebihan  Ohoiraut merupakan lokasi rencana, dimana lokasi menjadi bagian dari Rencana Sistem Transportasi dalam RTRW Kab. Maluku Tenggara dan RTRW Prov. Maluku. Secara teknis, lokasi ini memiliki kondisi yang Cukup Baik (terlindungi dari ancaman angin dan gelombang) dan didukung dengan kondisi perairan (Kedalaman & Alur Pelayaran) yang cukup baik. Ohoiraut merupakan lokasi yang terletak pada kawasan yang terlintasi oleh Rute Pelayaran Tratek R-49 dan R-50.  Kekurangan  Namun, kondisi tersebut tidak didukung dengan jaringan jalan (Aksesibilitas Darat) yang baik serta jauh dari aktivitas permukiman **(Aksesibilitas Darat penghubung Internal maupun Eksternal, kurang memadai dan tingkat kerusakan jaringan jalan lebih dari 50%);**  **Perairan yang digunakan sebagai alur pelayaran, sedikit memiliki hambatan (alur pelayaran berdekatan dengan kawasan lindung Konservasi Terumbu Karang);** |
| **2.** | **HOLLAT**  **Kec. Kei Besar Utara Timur**  **Pulau Kei Besar**  **Kabupaten Maluku Tenggara** | **Peringkat I** | Kelabihan  Hollat merupakan lokasi rencana, dimana lokasi ini menjadi bagian dari Rencana Sistem Transportasi dalam RTRW Kab. Maluku Tenggara dan RTRW Prov. Maluku. Secara teknis, lokasi ini memiliki kondisi yang Cukup baik, walaupun tidak sebaik yang ada di lokasi Ohoiraut. Hollat merupakan lokasi yang terlintasi oleh Rute Pelayaran Tratek R-49 dan R-50. Didukung dengan aksesibilitas darat baik Ekternal maupun internal yang baik. Lokasi berada di kawasan permukiman dan kantor kecamatan Kei Besar Utara Timur. Ketersediaan lahan yang ada cukup besar, milik pemerintah (Kecamatan).  Kekurangan  Satu kekurangan yang dimiliki lokasi Hollat ini adalah letaknya yang berada pada garis pantai Pulau Kei Besar yang membentang dari selatan ke utara, atau perairan terbuka yang tidak terlindungi oleh pulau. Sedangkan lokasi lainnya berada di dalam teluk yang cukup terlindungi. Sehingga lokasi ini memiliki ancaman angin timur (Musiman) skala sedang. Secara teknis, kondisi seperti ini dapat diatasi dengan *t* seperti pemecah gelombang, *sea wall,* dan lain sebagainya.  Perairan yang digunakan sebagai alur pelayaran, sedikit memiliki hambatan karena berdekatan dengan kawasan konservasi terumbu karang (alur pelayaran berdekatan dengan kawasan lindung Konservasi Terumbu Karang); |
| **3.** | **UF MAR**  **Kec. Kei Kecil Timur**  **Pulau Kei Kecil**  **Kabupaten Maluku Tenggara** | **Peringkat IV** | Kelebihan  Lokasi Uf Mar berada dekat dengan kawasan permukiman (Berada di pusat aktivitas Permukiman);  Jaringan Jalan yang pada kawasan lokasi Uf Mar (Eksternal) berada dalam kondisi yang baik, dengan tingkat kerusakan berada di bawah 20% (Aksesiblitas Darat berupa jaringan jalan berada pada kondisi yang baik, Jalan Provinsi dan Nasional);  Kedalaman perairan sesuai dengan hierarki pelabuhan pengumpan lokal dalam RIPN tahun 2013 (Kedalaman perairan sesuai dengan hierarki pelabuhan pengumpan lokal); dan  Letak lokasi Uf Mar berada di sisi selatan pulau Kei Kecil yang berbentuk teluk (Teluk Danar) (Lokasi terlindungi dari ancaman gelombang, angin, dan ancaman tsunami yang dapat mempengaruhi pembangunan dan operasional pelabuhan);  Kekurangan  Jaringan jalan menuju titik lokasi (Akses Internal), kondisinya masih berupa perkerasan tanah. (Akses internal masih berupa perkerasan tanah);  Perairan yang digunakan sebagai alur pelayaran, berdekatan dengan kawasan konservasi terumbu karang (alur pelayaran berdekatan dengan kawasan lindung Konservasi Terumbu Karang);  Jarak antara garis pantai dengan perairan dalam terdekat yang paling besar, yaitu 75 – 125 meter (Jarak/ radius garis pantai dengan perairan dalam merupakan jarak terjauh dibandingkan dengan lokasi lainnya, yaitu 75 – 125 meter);  Lokasi Uf Mar berada dekat dengan pelabuhan navigasi (eksisting) di Danar yang telah memiliki dermaga konstruksi beton dengan panjang 300 meter. Pelabuhan tersebut masuk dalam RTRW Kab. Maluku Tenggara yang akan dialihfungsikan untuk pelabuhan khusus peti kemas (Pembangunan pelabuhan laut tidak diperlukan kembali pada lokasi ini, karena terdapat dermaga beton pada Pelabuhahan Navigasi Danar); dan  Lokasi ini tidak berada pada trayek atau rute pelayaran perintis yang telah ditetapkan sesuai SK Dirjen Perhubungan Laut Nomor: AL 108/ 13/ 20/ DJPL-14 |
| **4.** | **SATHEAN**  **Kec. Kei Kecil**  **Pulau Kei Kecil**  **Kabupaten Maluku Tenggara** | **Peringkat II** | Kelebihan  Lokasi Sathean berada dekat dengan kawasan permukiman (Berada di pusat aktivitas Permukiman dan Pusat Pemerintahan);  Kondisi aksesibilitas darat baik Eksternal maupun Internal tergolong sangat baik (Aksesibilitas didukung jaringan jalan miliki provinsi dan jalan nasional, dengan tingkat kerusakan 0%)  Kedalaman perairan sesuai dengan hierarki pelabuhan pengumpan lokal dalam RIPN tahun 2013 (Kedalaman perairan sesuai dengan hierarki pelabuhan pengumpan lokal); dan  Letak lokasi Sathean berada di sisi timur pulau Kei Kecil yang terlindungi oleh Pulau Watlus, dengan karakteristik perairan berbentuk teluk (Selat Rossenberg) (Lokasi terlindungi dari ancaman gelombang, angin, dan ancaman tsunami yang dapat mempengaruhi pembangunan dan operasional pelabuhan);  Kekurangan  Kondisi saat ini, perairan di lokasi sedang digunakan oleh perusahaan untuk budidaya Kerang Mutiara. (Pemanfaatan eksisting perairan di lokasi Sathean untuk budidaya kerang mutiara dapat menghambat operasional pelabuhan);  Lokasi berada di kawasan permukiman yang padat, dan luas lahan tak terbangun tergolong kecil (Tidak Luas) (Keterbatasan lahan untuk pembangunan pelabuhan laut);  Perairan yang digunakan sebagai alur pelayaran, berdekatan dengan kawasan konservasi terumbu karang (alur pelayaran berdekatan dengan kawasan lindung Konservasi Terumbu Karang); |

# Prioritas Lokasi Rencana Pelabuhan Pengumpan Lokal kab Maluku Tenggara

Justtifikasi Prioritas hasil penilaian melalui metoda kuantitatif dan kualitatif dengan menggunakan beberapa metoda analisis terakit perencanaan pelabuhan khususnya pelabuhan pengumpan lokal, mka dapat dihasilkan sebagai berikut priorotas lokasi perencanaan pelabuhan dalam hal ini di bagi menjadi dua yaitu secara normatif dan secara kualitatif dengan menggunakan asumsi kelebihan dan kekurangan

### Tabel prioritas lokasi rencana pelabuhan kab Maluku Tenggara

| No. | Lokasi | Rangking Urutan Proiritas Lokasi Pelabuhan | Justifikasi Prioritas |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | HOLLAT  Kec. Kei Besar Utara Timur  Pulau Kei Besar  Kabupaten Maluku Tenggara | **Peringkat I**  **9.115** | 1. Lokasi didukung dengan Peraturan Daerah Maluku Tenggara No. 13 Tahun 2012 (RTRW) 2. Lokasi didukung dengan Aksesibilitas Darat dan Laut yang baik 3. Lokasi didukung dengan adanya Rute Pelayaran Perintis Trayek R-49 dan R-50 4. Urgensi Pembangunan Pelabuhan bertujuan untuk mendukung pengembangan (Transportasi dan Ekonomi) wilayah di Pulau Kei Besar (Hollat, berada di pusat Kecamatan Kei Besar Utara Timur) 5. Kekurangan pada aspek Teknis (Ancaman angin dan gelombang), dapat diselesaikan dengan rekayasa teknis kepelabuhan. Investasi tersebut diperkirakan seimbang dengan kebutuhan pengembangan transportasi dan ekonami kawasan |
| 2. | SATHEAN  Kec. Kei Kecil  Pulau Kei Kecil  Kabupaten Maluku Tenggara | **Peringkat II 8.645** | 1. Lokasi didukung dengan Aksesibilitas Darat dan Laut yang baik 2. Lokasi didukung dengan kondisi Teknis yang baik 3. Letak lokasi Sathean berada di sisi timur pulau Kei Kecil yang terlindungi oleh Pulau Watlus, dengan karakteristik perairan berbentuk teluk (Selat Rossenberg) (Lokasi terlindungi dari ancaman gelombang, angin, dan ancaman tsunami yang dapat mempengaruhi pembangunan dan operasional pelabuhan); |
| 3. | OHOIRAUT  Kec. Kei Besar Utara Timur  Pulau Kei Besar  Kabupaten Maluku Tenggara | **Peringkat ke II 7.46**; | 1. Lokasi didukung dengan Aksesibilitas Darat dan Laut yang baik 2. Lokasi didukung dengan kondisi Teknis yang baik 3. Urgensi Pembangunan Pelabuhan bertujuan untuk mendukung pengembangan (Transportasi dan Ekonomi) wilayah di Pulau Kei Besar 4. Apabila Pemerintah mampu menyediakan jaringan jalan yang dapat menghubungkan lokasi dengan kawasan *hinterland*, maka lokasi ini lebih diprioritaskan daripada lokasi Sathean |
| 4. | UF MAR  Kec. Kei Kecil Timur  Pulau Kei Kecil  Kabupaten Maluku Tenggara | **Peringkat ke IV**  **7.095** | 1. Lokasi didukung dengan Aksesibilitas Darat dan Laut yang baik 2. Kondisi Bathymetri pada titik lokasi ini kurang baik, terkecuali pada titik lokasi Pel. Navigasi 3. Tidak terdapat urgensi pembangunan pelabuhan laut pada lokasi ini 4. Rencana alih fungsi Pelabuhan Navigasi menjadi Pelabuhan Khusus Peti Kemas yang berada dengan lokasi Uf Mar, setidaknya turut direncanakan untuk pelabuhan penumpang dan barang untuk efisiensi pembangunan dan fungsi pelayanan. |

Dapat disimpulkan bahwa dari tabel di atas terdapat dua prioritas lokasi untuk memudahkan dalam hal penentuan prioritas lokasi rencana baik secara kualitatif dan kuantitatif dalam hal ini dapat di kategorikan sebagai berikut :

1. **Skoring** penilaian hasil analisa berdasarkan data, informasi, dan fakta kondisi eksisting lokasi rencana berdasarkan bobot pada aspek dan sub aspek indikator, menyatakan bahwa:
   * 1. Lokasi Hollat Peringkat I, dengan skor **9.115**;
     2. Lokasi Sathean Peringkat II, dengan skor 8.645;
     3. Lokasi Uf Mar Peringkat III, dengan skor 7.46; dan
     4. Lokasi Ohoiraut Peringkat IV, dengan skor 7.095

#### Peta Prioritas Lokasi Rencana Pembangunan Pelabuhan Laut di Kabupaten Maluku Tenggara

Dengan adanya rencana lokasi baru tentunnya di butuhkan asumsi rute dan alur pelayaran untuk membantu pengembangan lokasi pelabuhan yang sudah terpilih, dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional, telah di sebutkan bahwa alur pelayaran di tentukan di PP 61 Tahun 2009 yang berisi Tentang Kepelabuhanan dan Pelayaran serta di jelaskan pada poin pasal 67 berbunyi sebagai berikut “*Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyediaan, pemeliharaan, standar, dan spesifikasi teknis penahan gelombang, kolam pelabuhan,* ***alur-pelayaran****, jaringan jalan, dan tata cara penyelenggaraan keamanan dan ketertiban di pelabuhan diatur dengan Peraturan Menteri* ``. dan dengan mereview *TRAYEK KAPAL PERINTIS TAHUN ANGGARAN 2016 Sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor. 2 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis Milik Negara,* bahwa rute trayek di kab Maluku Tenggara hanya berada pada pelabuhan Tual yaitu trayek R-57, dan melihat dari kondisi Maluku tenggara yang membutuhkan pelabuhan pengmpan local yaitu yang artinya hanya rute local pelayaran saja yang di butuhkan dalam studi ini, berikut adalah asumsi rute pelayaran

#### Peta Asumsi Rute Pelayaran