

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelabuhan merupakan salah satu mata rantai yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan dalam negeri maupun luar negeri. Pelabuhan bukan sekedar tempat bongkar muat barang maupun naik turunnya penumpang tetapi juga sebagai titik temu antar moda angkutan dan pintu gerbang ekonomi bagi pengembangan daerah sekitarnya (Ridwan dan Hartini 1997:52)

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dengan dua pertiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persilangan rute perdagangan dunia. Oleh karena itu sangat membutuhkan angkutan yang menghubungkan satu pulau dengan yang lain. Angkutan yang diinginkan memiliki kriteria cepat, murah dan efisien dalam menunjang pergerakan manusia dan barang. Angkutan laut merupakan salah satu alternatif yang ada. Sehingga peran pelabuhan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maupun mobilitas sosial dan perdagangan sangat besar.

Keberadaan pelabuhan sangat diperlukan sebagai salah satu infrastruktur pembangunan ekonomi, pelabuhan memiliki peran penting sebagai penggerak perekonomian suatu kawasan. Fungsi dari pelabuhan yang komprehensif akan menunjang kegiatan ekonomi kelautan yang lain sehingga lebih efisien dan memberikan manfaat ekonomi yang tinggi. Hal ini dapat dilihat secara nyata bahwa pembangunan pelabuhan dapat memberikan dampak yang besar bagi pertumbuhan sektor ekonomi lainnya. Pengembangan pelabuhan dapat memajukan ekonomi di suatu daerah, meningkatkan penerimaan negara dan Pendapatan asli Daerah (PAD). Pelabuhan juga memiliki potensi strategis dan berfungsi sebagai titik temu yang menguntungkan antara kegiatan ekonomi di laut dengan ekonomi di darat.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengindikasikan perlunya penyediaan infrastruktur pelabuhan sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pembangunan pelabuhan

tersebut harus direncanakan secara tepat, memenuhi persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan, dan memperhatikan keterpaduan intra dan antarmoda transportasi. Oleh karena itu, pembangunan pelabuhan di Indonesia dalam lingkup Sub Sektor Perhubungan Laut akan terus dilaksanakan dalam rangka menunjang transportasi penumpang, petikemas, general cargo, dan barang curah (bulk), dalam skema pelayaran yang bersifat komersial maupun pelayaran perintis, pelayaran lokal ataupun pelayaran rakyat.

Sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Kriteria pelabuhan laut di Indonesia dapat dikelompokkan berdasarkan hirarki yang terdiri atas:

- a. Pelabuhan Utama (yang berfungsi sebagai Pelabuhan Internasional dan Pelabuhan Hub Internasional)
- b. Pelabuhan Pengumpul; dan
- c. Pelabuhan Pengumpan, yang terdiri atas:
 - 1) Pelabuhan Pengumpan Regional;
 - 2) Pelabuhan Pengumpan Lokal.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI No KP 414 Tahun 2013 Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dan perubahannya di kabupaten maluku tenggara di cantumkan terdapat 3 (tiga) pelabuhan pengumpan lokal (PL) yaitu Elat, PL Kur, PL Tehoru dapat di jelaskan bahwa PL kur terletak pada wilayah kota Tual dan PL Tehoru berada pada wilayah maluku tengah, sehingga Kabupaten Maluku Tenggara hanya memiliki 1 (satu) pelabuhan pengumpan lokal yaitu elat yang artinya bahwa dibutuhkan pelabuhan Pengumpan lokal suatu pelabuhan yang berfungsi (skala lokal) untuk mendukung Pelabuhan Pengumpul terdekat dan melayani kebutuhan di sekitar wilayahnya.

Kabupaten Maluku Tenggara merupakan salah satu kabupaten yang terdapat di Propinsi Maluku. Luas Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara \pm 7.856,70 Km², dengan luas daratan \pm 4.676,00 Km² dan luas perairannya \pm 3.180,70 Km². Kabupaten Maluku Tenggara hanya terdiri atas 1 Gugusan Kepulauan yaitu: Gugusan Kepulauan Kei yang terdiri atas Kepulauan Kei Kecil dengan Luas seluruhnya 722,62 Km² dan Pulau Kei Besar dengan Luas 550,05 Km². Dengan

jumlah Pulau tersebut sebanyak 70 buah pulau diantaranya 12 pulau berpenghuni dan ada usaha sedangkan sisanya tidak berpenghuni.

Karena Kabupaten Maluku Tenggara merupakan kabupaten dengan jumlah pulau yang cukup banyak (70 Pulau) maka sarana pelabuhan menjadi hal yang penting dalam transportasi lokal. Selain itu bahwa untuk meningkatkan aksesibilitas antar pulau maupun kawasan sangat dibutuhkan infrastruktur pelabuhan yang memadai sehingga dapat mendukung keberhasilan percepatan pembungan ekonomi dan membuka daerah keterisolasian tidak hanya itu saja ada beberapa poin penting yang menjadi dasar untuk perencanaan pelabuhan sebagai berikut:

Terkait dengan penejelasan di atas maka disampaikan pembangunan pelabuhan laut di kab Maluku Tenggara di dasarkan pada

1. Terdapatnya masyarakat /penduduk
2. Adanya sentra produksi (perikanan, perkebunan dan pertanian)
3. Adanya jalur/lintasan perintis pada kawasan dimaksud

Karena alasan pentingnya pelabuhan di kabupaten maluku tenggara yang berperan sebagai titik pergerakan orang dan atau barang baik keluar maupun masuk dan atau didalam wilayah kabupaten maluku tenggara maka sangat diperlukan kajian kelayakan lokasi rencana pelabuhan di kabupaten maluku tenggara agar pembangunan pelabuhan dapat sesuai dengan kriteria perencanaan pelabuhan serta menjawab kebutuhan masyarakat Kabupaten Maluku Tenggara akan transportasi laut yang efisien.

Penelitian Pembangunan Pelabuhan Laut di wilayah Kabupaten Maluku Tenggara bertujuan untuk mengidentifikasi lokasi rencana pembangunan pelabuhan dalam suatu wilayah tertentu yang layak berdasarkan aspek tata ruang, diantaranya yaitu:

- 1) Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN)
- 2) Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP)
- 3) Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil)
- 4) Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW Kabupaten/ Kota)

1.2 Rumusan Masalah

Adapun Rumusan masalah sebagai Berikut:

- Bagaimanakah pengembangan pelabuhan laut khususnya pelabuhan pengumpan lokal di Kab Maluku Tenggara dalam dokumen kebijakan perencanaan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan prioritas kesesuaian lokasi pelabuhan?
- Adakah upaya rencana makro jaringan dan sistem pelabuhan transportasi laut khususnya pelabuhan pengumpan lokal secara komperhensif di Kab Maluku Tenggara?
- Apakah perlu di lakukan kajian secara komperhensif mengenai rencana pengembangan pelabuhan laut khususnya pelabuhan pengumpan lokal di Kab Maluku Tenggara?
- Apakah perlu dilakukan pembobotan nilia dan skoring untuk upaya alternatife prioritas lokasi rencana pelabuhan pengumpan lokal?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Adapun Tujuan Dari Studi Ini Adalah Untuk mengkaji kelayakan Lokasi guna mencapai proiritas lokasi perencanaan melalui tahapan seleksi lokasi

1.3.2 Sasaran

Untuk mencapai tujuan tersebut, maka ditetapkan sasaran-sasaran dari studi ini, yaitu:

- 1) Dihasilkanya rencana lokasi pelabuhan melalui dokumen RTRW,RIPN, Tattranan Lokasi Wilayah dan Tatrалok
- 2) Terdapat upaya kriteria lokasi melalui tahapan seleksi lokasi hhirarki pelabuhan pengumpan lokal menurut Rencana Induk Pelabuhan Nasional Tahun 2003
- 3) Perlu dilakukan karena untuk menunjang transportasi khususnya pelabuhan laut pengumpan lokal agar terciptanya jalur transportasi laut
- 4) Dihasilakanya pembobotan nilai untuk tiap aspek dan prioritas lokasi alternatif rencana pelabuhan pengumpan lokal

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup studi terdiri atas dua bagian, yaitu lingkup materi dan lingkup wilayah.

1.4.1 Lingkup Materi

Fokus pembahasan dalam studi ini dititik beratkan pada identifikasi seleksi lokasi perencanaan melalui pertinjauan dokumen Inventarasi data sekunder yang mencakup:

1. Mengkaji Kebijakan Pembangunan Rencana Pelabuhan

A. Rencana Induk Pelabuhan Nasional (Tahun 2013)

Berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional, yaitu sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 414 Tahun 2013, dalam lampiran A. Lokasi Dan Rencana Lokasi Pelabuhan, Rencana Lokasi Di Kabupaten Maluku Tenggara berada di Elat, Kur, dan Tehoru. Dalam RIPN, lokasi tersebut sejak tahun 2011 hingga tahun 2030, akan dikembangkan sebagai pelabuhan dengan hierarki pelabuhan “Pelabuhan Pengumpan Lokal”. Artinya lokasi tersebut akan dikembangkan suatu pelabuhan yang berfungsi sebagai pelabuhan pengumpan skala lokal untuk mendukung Pelabuhan Pengumpul terdekat dan melayani kebutuhan di sekitar wilayahnya.

B. Rencana Tata Ruang Wilayah

Arah pengembangan jaringan prasarana transportasi laut di Provinsi Maluku (RTRW Provinsi Maluku Tahun 2007 – 2027) berdasarkan fungsi dan statusnya adalah sebagai berikut:

- **Pintu Gerbang (Gateway Port):** Pelabuhan Ambon (Pelabuhan Nasional) sebagai pelabuhan laut berdasarkan Blue Print Perhubungan Laut termasuk salah satu dari 25 pelabuhan strategis di Indonesia, yang berfungsi sebagai gateway port nasional dan internasional;

- Kolektor (Trunk Port): Tual, Wahai, Dobo, Saumlaki (pelabuhan nasional), selain sebagai pelabuhan pengumpul, juga berfungsi sebagai gateway port nasional dan regional;
- Pengumpan Regional (Local Feeder Port): semua pelabuhan di Pusat Pelayanan Gugus Pulau (PPGP) berfungsi sebagai pelabuhan pengumpan bagi pelabuhan pengumpul.

C. Tataran Transportasi

a) Sistem jaringan transportasi laut

- Sistem jaringan transportasi laut, terdiri atas:
 - ✓ tatanan kepelabuhanan; dan
 - ✓ alur pelayaran.
- Rencana pengembangan kepelabuhanan meliputi:
 - ✓ peningkatan pelabuhan navigasi Danar menjadi pelabuhan peti kemas; dan
 - ✓ pengembangan pelabuhan pengumpan di Elat
- Rencana pengembangan alur pelayaran meliputi pengembangan alur pelayaran yang terintegrasi antara Pulau Kei Kecil dan Kei Besar.

2. Melihat potensi daerah hinterland (potensi wilayah belakang-sekitar) dan foreland (wilayah tujuan) terhadap permintaan transportasi laut berdasarkan hasil pengamatan

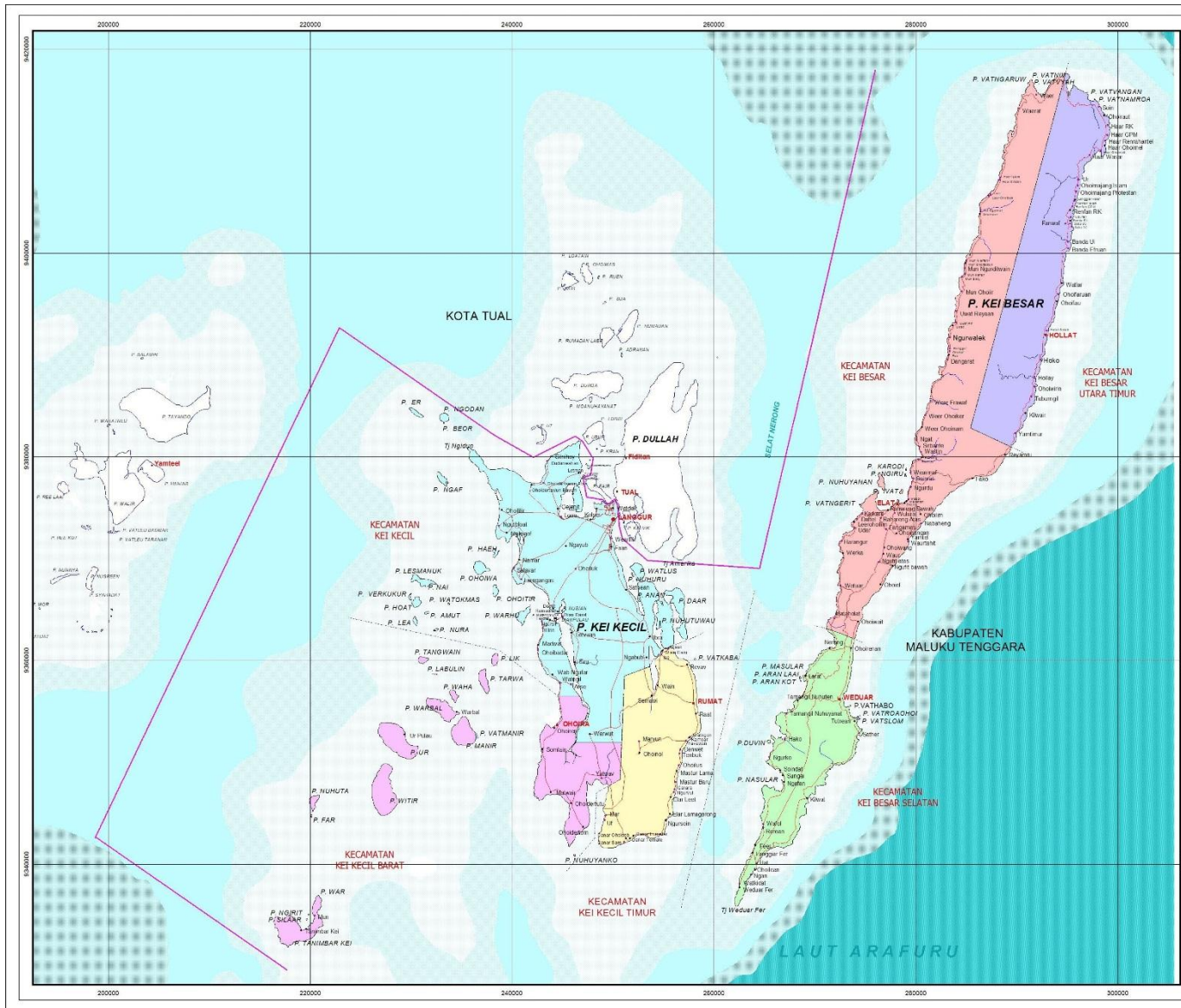
1.4.2 Lingkup Wilayah

Kabupaten Maluku Tenggara menurut Astronomi terletak antara 5° sampai 6,5° Lintang Selatan dan 131° sampai 133,5° Bujur Timur. Adapun letaknya menurut Geografis dibatasi antara lain oleh :

Sebelah Selatan	: Laut Arafuru
Sebelah Utara	: Irian Jaya Bagian Selatan, Wilayah Kota Tual.
Sebelah Timur	: Kepulauan Aru
Sebelah Barat	: Laut Banda dan bagian Utara Kepulauan Tanimbar.

Kabupaten Maluku Tenggara terdiri atas 1 Gugusan Kepulauan yaitu: Gugusan Kepulauan Kei yang terdiri atas Kepulauan Kei Kecil dengan Luas seluruhnya 722,62 Km² dan Pulau Kei Besar dengan Luas 550,05 Km². Dengan jumlah Pulau tersebut sebanyak 25 buah pulau. Luas Wilayah Kabupaten Maluku Tenggara ± 7.856,70 Km², dengan luas daratan ± 4.676,00 Km² dan luas perairannya ± 3.180,70 Km².

Beberapa tahun lalu Maluku Tenggara terdiri dari 436 buah pulau, namun kini telah dimekarkan menjadi 5 kabupaten kota, yaitu: kabupaten Maluku Tenggara, Maluku Tenggara Barat, Kepulauan Aru, Maluku Barat Daya dan Kota Tual. Secara Topografi Pulau Kei Kecil, dengan ketinggian ± 100 M diatas permukaan laut. Beberapa Bukit rendah di Tengah dan Utara mencapai 115 M. Pulau Kei Besar berbukit dan bergunung yang membujur sepanjang pulau dengan ketinggian rata-rata 500 - 800 M dengan Gunung Dab sebagai puncak tertinggi, dataran rendah merupakan jalur sempit sepanjang pantai.



KAJIAN KELAYAKAN LOKASI RENCANA PELABUHAN DI KABUPATEN MALUKU TENGGARA

Gambar 3.1
Peta Administrasi Kabupaten Maluku Tenggara

Legenda

Administrasi

- Ibu Kota Kabupaten
- Ibu Kota Kecamatan
- Desa
- Dusun
- ▭ Batas Kabupaten/Kota
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Jaringan Jalan
- ~ Sungai

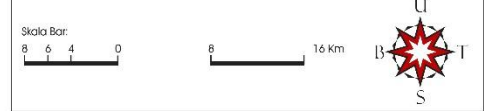
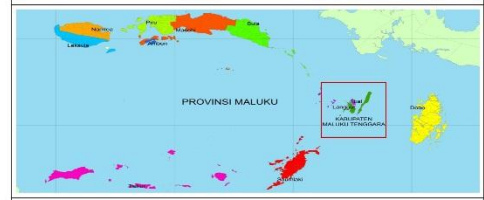
Kecamatan

- Kei Besar
- Kei Besar Selatan
- Kei Besar Utara Timur
- Kei Kecil
- Kei Kecil Barat
- Kei Kecil Timur

Kedalaman Perairan (DPL)

- 0 - 100 Meter
- 100 - 200 Meter
- 200 - 400 Meter
- 400 - 500 Meter
- 500 - 800 Meter

- Sumber:
1. Peta RBI Bakortanal tahun 2016
 2. Citra Landsat Tahun 2007
 3. RDT Wilayah Pesisir dan PPK Tahun 2007
 4. RUM Kab. Maluku Tenggara Inn. 2005 - 2015
 5. RTR Provinsi Maluku Inn. 2005 - 2015
 6. Peta Batimetri - Distrik 2004
 7. P36 Bandung, Tahun 2004
 8. Hasil Pengukuran GPS Tim Database



**PRODI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS PASUNDAN
BANDUNG
2016**

1.5 Metodologi

Metodologi penelitian bertujuan untuk memudahkan proses pembahasan studi secara struktur dan terarah. Pencapaian tujuan studi biasanya akan melalui beberapa tahapan studi, dengan tahap-tahap sebagai berikut:

1. Tahapan persiapan berupa pengumpulan Data dan informasi terbaru, yang berisikan studi mengenai karakteristik Kabupaten Maluku Tenggara yang berkaitan dengan Pelabuhan
2. Tahap perencanaan terdiri dari penentuan lokasi wilayah studi.

Adapun lingkup metode penelitian diantaranya adalah:

1.5.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengambilan data dilakukan yaitu dengan metode penelitian dan studi literatur terdahulu, dan metode analisis yang digunakan yaitu secara kualitatif dan kuantitatif. Adapun pengumpulan data yang dilakukan yaitu:

1. Metode pengambilan data primer yaitu metode pengambilan data yang didapatkan secara langsung dari lapangan dengan cara mengamati objek-objek pengamatan. Bentuk pengumpulan data secara primer dapat berupa:
 - Observasi, dilakukan dengan cara mengamati kondisi wilayah studi, untuk melihat lokasi rencana Pelabuhan di Kabupaten Maluku Tenggara dengan variabel aksesibilitas, pembobotan jarak, Kesesuaian tata ruang dan kebijakan pemerintah pusat dan daerah serta Potensi wilayah beserta pola pergerakan barang dan orang
2. Metode pengambilan data Sekunder adalah metode pengumpulan data dengan mendatangi instansi-instansi terkait untuk mendapatkan data tertulis dari topik yang akan dikaji

Tabel 1.1 Kebutuhan data sekunder

No.	Kebutuhan Data	Diperoleh Dari	Kegunaan
1	Topografi	Jawatan Hidro-Oseanografi TNI AL	Mendapatkan data kedalaman perairan untuk keperluan analisis kelayakan teknis hidro-oseanografi menggunakan model dan keselamatan pelayaran

No.	Kebutuhan Data	Diperoleh Dari	Kegunaan
2	Hidroceanografi	Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG)	Data analisis kelayakan teknis kondisi hidro-oseanografi menggunakan model
3	Kebijakan Pemerintah	Kemenhub, Bappeda, Dishub	Referensi kesesuaian kebijakan perencanaan pelabuhan di masa mendatang
4	Kependudukan	Bappeda, Badan Pusat Statistik (BPS) Setempat	Referensi analisis demografi
5	Perekonomian Wilayah	Bappeda, Badan Pusat Statistik (BPS) Setempat	Referensi analisis ekonomi
6	Tata Ruang Wilayah	Bappeda, Badan Pusat Statistik (BPS) Setempat	Referensi analisis terhadap kesesuaian peruntukan lokasi dengan tata ruang secara nasional
7	Hierarki Pelabuhan		
8	Iklm	Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG)	Data analisis kelayakan teknis kondisi hidro-oseanografi menggunakan model
9	Daerah Rawan Bencana	Badan Nasional Penanggulangan Bencana	Referensi analisis terhadap kesesuaian peruntukan lokasi
10	Daerah Tertinggal, Terdepan, dan Terluar	Kementerian Pembangunan Daerah Tertinggal	Referensi analisis analisis kelayakan ekonomi dan sosial
11	Data Pelabuhan	Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan	Referensi kondisi eksisting pelabuhan di lokasi rencana studi

Teknik sampling, yaitu cara pengumpulan data yang melibatkan objek penelitian, untuk mengetahui rencana lokasi pelabuhan yang terdapat melalui dokumen sebagai berikut :

- a. Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN),
- b. Rencana Tata Ruang, Wilayah Provinsi (RTRWP),
- c. Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil),
- d. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW Kabupaten/ Kota)

1.5.2 Metoda Penentuan Sampel

Teknik sampling yang dipilih ini adalah *simple random sampling* dan *snowball sampling*, *Simple Sampling Random* yaitu dengan mengambil dari semua anggota populasi yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam anggota populasi tersebut. Sedangkan *Snowball sampling* yaitu dengan memilih beberapa responden yang dianggap dapat mewakili kelasnya, dengan cara pemilihan turunan. *Random Sampling* digunakan untuk populasi di wilayah pelayanan dengan cara acak, sedangkan teknik *snowball sampling* ditujukan untuk dinas/ instansi terkait yang sekiranya dapat mewakili kelas.

1.5.3 Metode Analisis

Data yang diperoleh akan diklasifikasikan, dianalisis dan diolah sesuai dengan tahapan dan jenis pekerjaan yang akan dilaksanakan serta dianalisis kelayakannya menurut aspek ekonomi, transportasi dan fasilitas penunjang sarana dan prasarana.

➤ Metode Penilaian Aspek Kelayakan Pelabuhan

Adapun teknik analisis kelayakan yang akan digunakan mengacu pada Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan Pra studi kelayakan pembangunan pelabuhan laut, 2015 tentang rencana lokasi pelabuhan, PP 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, dan KP 414 tahun 2013 tentang RIPN

Tabel 1.2 Indikator Penilaian Aspek Kelayakan

No.	Variabel	Subvariabel	Indikator	Nilai	
				Menurut keputusan Dirjen Pelabuhan Laut	Asumsi nilai yang digunakan
1	Rencana Tata Ruang dan Kebijakan	Rencana Struktur Ruang	Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Prasarana Transportasi pada RIPN, RTRW Propinsi, Tatrabil, RTRW Kabupaten dan Tatalok.	10	10
			Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Prasarana Transportasi pada RIPN, RTRW Propinsi/Tatrabil atau RTRW Kabupaten/Tatalok saja (hanya salah dua atau satu)	5	5
			Pelabuhan tidak disebutkan dalam Rencana Sistem Jaringan Prasarana Transportasi pada RIPN, RTRW Propinsi/Tatrabil atau RTRW Kabupaten/Tatalok.	1	1
		Rencana Pola Ruang	Merupakan Kawasan yang mencirikan aktivitas kepelabuhan	10	10
			Merupakan Kawasan yang tidak mencirikan aktivitas kepelabuhan	5	5
		Kawasan Strategis	Berada dekat dengan pengembangan Kawasan Strategis Nasional (MP3EI, KEK, Sislognas, Kawasan Perbatasan, Terluar dan Terdepan, Kawasan Penanganan Musibah Bencana, dsb) dan Kawasan Strategis Provinsi dan/atau Kawasan Strategis Kabupaten	10	10
			Berada dekat dengan pengembangan Kawasan Strategis Provinsi (Agropolitan, Pariwisata, Kota Terpadu-Mandiri, dsb)	6	5
			Berada dekat dengan pengembangan Kawasan Strategis Kabupaten (Agropolitan, Pariwisata, Kota Terpadu-Mandiri, dsb)	4	2
			Tidak berada pada Rencana Pengembangan Kawasan Strategis	1	1
		2	Transportasi Wilayah	Aksesibilitas Darat	Merupakan kawasan yang sulit dijangkau dengan akses darat (Terisolir)
Merupakan kawasan yang cukup sulit dijangkau dengan akses darat (Terlayani jaringan jalan dengan kondisi perkerasan kurang memadai)	5				5

No.	Variabel	Subvariabel	Indikator	Nilai	
				Menurut keputusan Dirjen Pelabuhan Laut	Asumsi nilai yang digunakan
			Merupakan kawasan yang mudah dijangkau dengan akses darat (Terlayani jaringan jalan dengan kondisi perkerasan memadai)	10	10
		Aksesibilitas Laut	Merupakan Kawasan yang belum dijangkau pelayanan angkutan laut	1	1
			Merupakan Kawasan yang telah dijangkau oleh pelayanan angkutan laut tramper (ojek kapal, dsb)	5	5
			Merupakan Kawasan yang telah dijangkau oleh pelayanan angkutan laut penumpang liner (perintis dan lainnya)	10	10
		Bangkitan dan Tarikan Pergerakan	Berlokasi pada kawasan dengan Bangkitan dan Tarikan Pergerakan yang Kecil yang dihitung pergerakana melalui luas lahan wilayah calon lokasi pelabuhan	1	1
			Berlokasi pada kawasan dengan Bangkitan dan Tarikan Pergerakan yang Sedang yang dihitung melalui luas lahan wilayah calon lokasi pelabuhan	5	5
			Berlokasi pada kawasan dengan Bangkitan dan Tarikan Pergerakan yang Besar yang dihitung pergerakana melalui luas lahan wilayah calon lokasi pelabuhan	10	10
		Sebaran Pergerakan	Berlokasi pada kawasan yang terhubung dengan garis Keinginan Pergerakan (<i>desire line</i>) yang tipis/kecil yang dihitung berdasarkan informasi jumlah penumpang (naik dan Turun) melalui sumber UPP Tual	1	1
			Berlokasi pada kawasan yang terhubung dengan garis Keinginan Pergerakan (<i>desire line</i>) yang sedang yang dihitung berdasarkan informasi jumlah penumpang (naik dan Turun) melalui sumber UPP Tual	5	5
			Berlokasi pada kawasan yang terhubung dengan garis Keinginan Pergerakan (<i>desire line</i>) yang tebal/besar yang dihitung berdasarkan	10	10

No.	Variabel	Subvariabel	Indikator	Nilai	
				Menurut keputusan Dirjen Pelabuhan Laut	Asumsi nilai yang digunakan
			informasi jumlah penumpang (naik dan Turun) melalui sumber UPP Tual		
3	Aspek Ekonomi Wilayah	Potensi Komoditas <i>Hinterland</i>	Kawasan <i>hinterland</i> memiliki potensi komoditi yang tinggi (memiliki daya saing dan merupakan sektor basis) $LQ > 1$	1	1
			Kawasan <i>hinterland</i> memiliki potensi komoditi yang sedang (kurang memiliki daya saing dan bukan sektor basis) $LQ = 1$	5	5
			Kawasan <i>hinterland</i> memiliki potensi komoditi yang rendah (tidak memiliki daya saing dan bukan sektor basis) $LQ < 1$	10	10
		Pertumbuhan Wilayah	Lokasi berada pada kawasan dengan pertumbuhan rendah / lambat yang di kategorikan dengan tipologi klasmen berupa kuadran	1	1
			Lokasi berada pada kawasan dengan pertumbuhan sedang yang di kategorikan dengan tipologi klasmen berupa kuadran	5	5
			Lokasi berada pada kawasan dengan pertumbuhan tinggi / cepat yang di kategorikan dengan tipologi klasmen berupa kuadran	10	10
4	Aspek Sosial Kependudukan	Jumlah Penduduk	Kawasan <i>hinterland</i> memiliki jumlah penduduk pada kelas interval terendah	1	1
			Kawasan <i>hinterland</i> memiliki jumlah penduduk pada kelas interval tengah	5	5
			Kawasan <i>hinterland</i> memiliki jumlah penduduk pada kelas interval tertinggi	10	10
		Indeks Pembangunan Manusia (IPM)	Nilai IPM di kawasan <i>hinterland</i> berada pada kelas interval terendah (Nilai IPM semua lokasi diklasifikasikan menjadi 3 kelas interval)	1	1
			Nilai IPM di kawasan <i>hinterland</i> berada pada kelas interval tengah (Nilai IPM semua lokasi diklasifikasikan menjadi 3 kelas interval)	5	5
			Nilai IPM di kawasan <i>hinterland</i> berada pada kelas interval tertinggi (Nilai IPM semua lokasi diklasifikasikan menjadi 3 kelas interval)	10	10

No.	Variabel	Subvariabel	Indikator	Nilai	
				Menurut keputusan Dirjen Pelabuhan Laut	Asumsi nilai yang digunakan
5	Lingkungan	Komponen Fisik-Kimia	Berada pada lokasi dengan hambatan komponen fisik-kimia yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling besar)	1	1
			Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen fisik-kimia yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan cukup besar)	5	5
			Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen fisik-kimia yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling kecil)	10	10
		Komponen Biologi-Hayati	Berada pada lokasi dengan hambatan komponen biologi-hayati yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling besar)	1	1
			Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen biologi-hayati yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan cukup besar)	5	5
			Tidak berada pada lokasi dengan hambatan komponen biologi-hayati yang berpotensi menghambat pembangunan pelabuhan (resiko terhadap dampak lingkungan paling kecil)	10	10
6	Teknis Pelabuhan	Topografi dan Kelerengan	Hasil Pemodelan Topografi memiliki nilai yang rendah yang memiliki kontur berbukit 100-500 Meter DPL	1	1
			Hasil Pemodelan Topografi memiliki nilai sedang Cukup Berbukit 0-100 Meter DPL	5	5
			Hasil Pemodelan Topografi memiliki nilai yang tinggi yang memiliki landau 0-100 Meter DPL	10	10
		Bathimetri	Hasil Pemodelan Bathimetri memiliki nilai yang rendah dengan Berdasarkan standar minimal kedalaman pelabuhan laut dengan Hierarki	1	1

No.	Variabel	Subvariabel	Indikator	Nilai	
				Menurut keputusan Dirjen Pelabuhan Laut	Asumsi nilai yang digunakan
			Pelabuhanan Pengumpan Lokal yaitu -4 LWS atau kedalaman 4 meter (RIPN 2013)		
			Hasil Pemodelan Bathimetri memiliki nilai sedang Berdasarkan standar minimal kedalaman pelabuhan laut dengan Hierarki Pelabuhan Pengumpan Lokal yaitu -4 LWS atau kedalaman 4 meter (RIPN 2013)	5	5
			Hasil Pemodelan bathimetri memiliki nilai yang tinggi Berdasarkan standar minimal kedalaman pelabuhan laut dengan Hierarki Pelabuhan Pengumpan Lokal yaitu -4 LWS atau kedalaman 4 meter (RIPN 2013)	10	10
		Hidro-Oceanografi	Hasil Pemodelan Hidro-oceanografi memiliki nilai yang rendah yang memiliki kawasan yang di pengaruhi pasang surut, angin musim dan gelombang yang Tinggi	1	1
			Hasil Pemodelan Hidro-oceanografi memiliki nilai sedang yang memiliki kawasan yang di pengaruhi pasang surut, angin musim dan gelombang yang Sedang	5	5
			Hasil Pemodelan Hidro-oceanografi memiliki nilai yang tinggi yang memiliki kawasan yang di pengaruhi pasang surut, angin musim dan gelombang yang Rendah	10	10
		Klimatologi	Merupakan kawasan dengan pengaruh angin musim yang besar (sangat mengganggu operasional pelabuhan)	1	1
			Merupakan kawasan dengan pengaruh angin musim yang (berpotensi mengganggu operasional pelabuhan)	5	5
			Merupakan kawasan yang tidak dipengaruhi angin musim (operasional pelabuhan tidak terganggu sepanjang tahun)	10	10

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

Tabel 1.3 Kriteria dan Metoda Pembobotan Analisis Kelayakan Pelabuhan

No.	Kriteria		Indikator per Sub Kriteria	nilai	Metoda Pembobotan	Dasar Pertimbangan
	Utama	Sub				
1	Aspek Tata Ruang dan Kebijakan Bobot: 10% <i>sumber Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015 dan telah di modifikasi</i>	Rencana Pola Ruang Sub Bobot: 3%	Merupakan Kawasan yang mencirikan aktivitas kepelabuhanan	10	<i>Nilai Bobot</i> $= (Nilai / Nilai \max) \times Sub$	PP 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Paragraf 3 Pasal 10: Rencana lokasi pelabuhan yang akan dibangun harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten /kota
			Merupakan Kawasan yang tidak mencirikan aktivitas kepelabuhanan	5		
		Rencana Struktur Ruang Sub Bobot: 4%	Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada RIPN	10	<i>Nilai Bobot</i> $= (Nilai / Nilai \max) \times Sub$	
			Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada RTRW Prov	5		
			Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada RTRW Kab/Kota	10		
			Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada Tatrawil	5		
			Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada Tatalok	10		
			Pelabuhan menjadi bagian dari Rencana Sistem Jaringan Transportasi pada Kebijakan Lainnya	2		
			Tidak terdapat pada kebijakan lainnya	1		
		Kawasan Strategis Sub Bobot: 3%	Berada dekat dengan pengembangan Kawasan Strategis Nasional (Kebijakan Tol Laut, KEK, Sislognas, Kawasan Perbatasan, Terluar dan Terdepan, Kawasan Penanganan Musibah Bencana, dsb)	10	<i>Nilai Bobot</i> $= (Nilai / Nilai \max) \times Sub$	
			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		

No.	Kriteria		Indikator per Sub Kriteria	nilai	Metoda Pembobotan	Dasar Pertimbangan
	Utama	Sub				
2	Aspek Transportasi Wilayah Bobot: 30% <i>Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015 dan telah di modifikasi</i>	Aksesibilitas Darat Sub Bobot: 7%				Berdasarkan hasil Identifikasi wilayah
		eksternal				
		hierarchy kelas /kelas jalan	Nasional	10		
			Provinsi	5		
			Kota/ Kabupaten	1		
		Perkeras 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		
		Internal				
		Perkeras 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	RPJP	10				
	RPJM	5				
	Tidak terdapat dalam rencana	1				

$$\text{Nilai Bobot} = (\text{Nilai} / \text{Nilai max}) \times 3$$

No.	Kriteria		Indikator per Sub Kriteria	nilai	Metoda Pembobotan	Dasar Pertimbangan
	Utama	Sub				
		Aksesibilitas Ke Pelabuhan Eksisting				
	Hierarki/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		
		Aksesibilitas Laut 7 %				
		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		
					<p><i>Nilai Bobot</i> $= (\text{Nilai} / \text{Nilai max}) \times 1$</p>	
						Berdasarkan hasil Identifikasi asi wilayah

No.	Kriteria		Indikator per Sub Kriteria	nilai	Metoda Pembobotan	Dasar Pertimbangan
	Utama	Sub				
			Dangkal	1		
		Lebar	Lebar	10		
			Cukup Lebar	5		
			Kurang	1		
			Bangkitan dan Tarikan Pergerakan (Trip Generation) (8%)	Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Tinggi yang dihitung pergerakan melalui luas lahan wilayah calon lokasi pelabuhan	10	$\text{Nilai Bobot} = (\text{Nilai} / \text{Nilai max}) \times \xi$
		Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Sedang yang dihitung pergerakan melalui luas lahan wilayah calon lokasi pelabuhan		5		
		Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Rendah yang dihitung pergerakan melalui luas lahan wilayah calon lokasi pelabuhan		1		
		Sebaran Pergerakan (Trip Distribution) (8%)	Terhubung degan garis keinginan (desire line) Besar yang dihitung berdasarkan informasi jumlah penumpang (naik dan Turun) melalui sumber UPP Tual	10	$\text{Nilai Bobot} = (\text{Nilai} / \text{Nilai max}) \times \xi$	
			Terhubung degan garis keinginan (desire line) Sedang yang dihitung berdasarkan informasi jumlah penumpang (naik dan Turun) melalui sumber UPP Tual	5		
			Terhubung degan garis keinginan (desire line) Kecil yang dihitung berdasarkan informasi jumlah penumpang (naik dan Turun) melalui sumber UPP Tual	1		

No.	Kriteria		Indikator per Sub Kriteria	nilai	Metoda Pembobotan	Dasar Pertimbangan
	Utama	Sub				
						(Trip Distribution); • Moda Split; • Route Choice. Sebagai dasar, identifikasi tingkat ketebalan desire line berdasarkan jumlah pergerakan sesuai dengan hasil survei O/D baik pada unsur penumpang (orang) dan muatan (ton/kg) Sumber: Ofyar Z. Tamin, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi 2nd edition, hal 40.

No.	Kriteria		Indikator per Sub Kriteria	nilai	Metoda Pembobotan	Dasar Pertimbangan
	Utama	Sub				
3	Aspek Ekonomi dan Kependudukan bobot 28 % Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015 dan telah di modifikasi	Potensi Hinterland 8 %	Kawasan hinterland memiliki potensi komoditi yang tinggi (memiliki daya saing dan merupakan sektor basis) $LQ > 1$	10	<i>Nilai Bobot</i> $= (Nilai / Nilai \max) \times s$	Rahardjo Adisasminta, M.Ec.
			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		
		Pertumbuhan wilayah 7 %	Lokasi berada pada kawasan dengan pertumbuhan tinggi / cepat yang di kategorikan dengan tipologi klasmen berupa kuadran	10		
			Lokasi berada pada kawasan dengan pertumbuhan sedang yang di kategorikan dengan tipologi klasmen berupa kuadran	5		
			Lokasi berada pada kawasan dengan pertumbuhan rendah / lambat yang di kategorikan dengan tipologi klasmen berupa kuadran	1		
		Penduduk 6 %				
	Jumlah Penduduk Besar/ Banyak 31161 – 42750 Penduduk	10				

No.	Kriteria		Indikator per Sub Kriteria	nilai	Metoda Pembobotan	Dasar Pertimbangan				
	Utama	Sub								
		Jumlah Penduduk 3 %	Jumlah Penduduk Sedang 19601 – 31160 Penduduk	5	$Nilai\ Bobot = (Nilai / Nilai\ max) \times 1$					
			Jumlah Penduduk Kecil/ Sedikit 8000 – 19600 Penduduk	1						
		Kepadatan Penduduk 3%	Kepadatan Tinggi 135 – 164 jiwa / km2	10			$Nilai\ Bobot = (Nilai / Nilai\ max) \times 1$			
			Kepadatan Sedang 103 – 134 jiwa / km2	5						
			Kepadatan Rendah 71 – 102 jiwa / km2	1						
		Indeks Pertumbuhan Manusia 7%	Nilai IPM Tinggi 78,22 – 86,69 %	10			$Nilai\ Bobot = (Nilai / Nilai\ max) \times 1$			
			Nilai IPM Sedang 69,72 – 78,21 %	5						
			Nilai IPM Rendah 61,22 – 69,71 %	1						
		4	Aspek Teknis 25 % <i>Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan</i>	Topografi & Kelerengan 5 %			Hasil Pemodelan Topografi memiliki nilai yang rendah yang memiliki kontur berbukit 100-500 Meter DPL	1	$Nilai\ Bobot = (Nilai / Nilai\ max) \times 1$	
							Hasil Pemodelan Topografi memiliki nilai sedang Cukup Berbukit 0-100 Meter DPL	5		
Hasil Pemodelan Topografi memiliki nilai yang tinggi yang memiliki landau 0-100 Meter DPL	10									
Bathymetri 6 %	Hasil Pemodelan Bathimetri memiliki nilai yang rendah dengan Berdasarkan standar minimal kedalaman pelabuhan laut dengan Hierarki Pelabuhan Pengumpan Lokal yaitu -4 LWS atau kedalaman 4 meter (RIPN 2013)			10	$Nilai\ Bobot = (Nilai / Nilai\ max) \times 1$					
	Hasil Pemodelan Bathimetri memiliki nilai sedang Berdasarkan standar minimal kedalaman pelabuhan laut dengan Hierarki Pelabuhan Pengumpan Lokal yaitu -4 LWS atau kedalaman 4 meter (RIPN 2013)			5						
	Hasil Pemodelan bathimetri memiliki nilai yang tinggi Berdasarkan standar minimal kedalaman pelabuhan laut dengan Hierarki			1						

No.	Kriteria		Indikator per Sub Kriteria	nilai	Metoda Pembobotan	Dasar Pertimbangan
	Utama	Sub				
	<i>laut, 2015 dan telah di modifikasi</i>		Pelabuhanan Pengumpan Lokal yaitu -4 LWS atau kedalaman 4 meter (RIPN 2013)			
		Hidro - Oceanografi 5%	Hasil Pemodelan Hidro-oceanografi memiliki nilai yang rendah yang memiliki kawasan yang di pengaruhi pasang surut, angin musim dan gelombang yang Tinggi	10		
			Hasil Pemodelan Hidro-oceanografi memiliki nilai sedang yang memiliki kawasan yang di pengaruhi pasang surut, angin musim dan gelombang yang Sedang	5		
			Hasil Pemodelan Hidro-oceanografi memiliki nilai yang tinggi yang memiliki kawasan yang di pengaruhi pasang surut, angin musim dan gelombang yang Rendah	1		
5	Aspek Lingkungan 7% <i>Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang juknis dan tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015 dan telah di</i>	Komponen Lingkungan (Fisik Kimia)	Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Besar)	1	$\text{Nilai Bobot} = \left(\frac{\text{Nilai}}{\text{Nilai max}} \right) \times 5$	Rona Lingkungan terdiri dari : 1. Komponen Fisik Kimia sebagai contoh daerah banjir, sedimentasi tinggi, Karang Mati, dsb.
			Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Sedang)	5		
			Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Rendah)	10		

No.	Kriteria		Indikator per Sub Kriteria	nilai	Metoda Pembobotan	Dasar Pertimbangan
	Utama	Sub				
	modifikasi					2. Komponen Biologi Hayati sebagai contoh Konservasi, terumbu karang, dsb.
		Komponen Lingkungan (Biologi Hayati)	Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Besar)	1	Nilai Bobot $= (\text{Nilai} / \text{Nilai max}) \times 100$	
			Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Sedang)	5		
			Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Rendah)	10		
		Komponen Lingkungan (Kerawanan Bencana)	Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Besar)	1	Nilai Bobot $= (\text{Nilai} / \text{Nilai max}) \times 100$	Berdasarkan identifikasi wilayah sesuai
			Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Sedang)	5		

No.	Kriteria		Indikator per Sub Kriteria	nilai	Metoda Pembobotan	Dasar Pertimbangan
	Utama	Sub				
			Komponen Lingkungan yang berpotensi Menghambat Pembangunan Pelabuhan (Resiko Dampak Lingkungan Rendah)	10		Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB)

Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut tata cara penyusunan pembangunan pelabuhan laut, 2015 dan telah di modifikasi

- Analisa kebijakan Tata Ruang
- Analisis Kebijakan Tata Ruang dilakukan dengan melakukan review terhadap kebijakan tata ruang, baik itu wilayah Provinsi Maluku maupun kebijakan penataan ruang di wilayah Kabupaten Maluku Tenggara. Adapun untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 1.4 Metode Analisis Kebijakan Tata Ruang

Sub Aspek	Metode Analisa	Keluaran	Dasar Pertimbangan
Pola Ruang	Analisa evaluatif kebijakan terhadap peruntukan dan fungsi ruang.	Sebaran kawasan lindung dan budidaya, pemetaan lokasi rencana pelabuhan terhadap fungsi kawasan.	Rencana lokasi pelabuhan yang akan dibangun harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota. Sumber : PP 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan Paragraf 3 Pasal 10
Struktur Ruang	Analisa evaluatif kebijakan terhadap sistem pusat kegiatan, jaringan prasarana dan sarana yang memiliki hubungan fungsional.	Lokasi pusat-pusat kegiatan, rencana sistem jaringan prasarana dan sarana (termasuk rencana pelabuhan dan infrastruktur pendukungnya) yang direncanakan pemerintah daerah.	
Kawasan Strategis	Analisa evaluatif terhadap pengembangan kawasan prioritas dengan fungsi tertentu.	Lokasi kawasan-kawasan yang pengembangannya diprioritaskan oleh pemerintah daerah untuk tujuan tertentu (ekonomi, sosial, hankam, dll) dan potensi keterkaitannya dengan rencana lokasi pelabuhan.	

Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang kelayakan pembangunan pelabuhan laut, 2015

- Analisa Transportasi Wilayah
- Analisis transportasi wilayah dilakukan berdasarkan pembagian rencana sistem jaringan transportasi, yaitu meliputi Transportasi Darat, Transportasi Laut, dan Transportasi Udara. Jaringan transportasi merupakan jalinan yang terstruktur dan memiliki sistem yang saling

berkaitan. Sehingga perlu dilakukan analisa terhadap sistem transportasi di wilayah kajian rencana pembangunan pelabuhan. Selengkapny dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 1.5 Metode Analisis Transportasi Wilayah

Sub Aspek	Metode Analisa	Keluaran	Dasar Pertimbangan
<ul style="list-style-type: none"> Aksesibilitas darat Aksesibilitas laut 	<p>Analisis kemudahan pencapaian / keterjang-kauan lokasi yang berdimensi jarak, waktu tempuh, biaya perjalanan dan intensitas gunalahan.</p> <p>Rumus:</p> $K_i = \sum_{d=1}^N \frac{A_d}{t_{id}}$	<ul style="list-style-type: none"> Penilaian tingkat aksesibilitas tiap lokasi rencana pelabuhan, baik akses darat maupun akses laut yang berupa pemeringkatan secara kuantitatif sesuai dengan nilai kemudahan pencapaiannya. Dalam hal ini, akan dapat diketahui lokasi-lokasi dengan tingkat aksesibilitas baik, sedang dan buruk sebagai bahan penilaian lokasi pada tahap analisis selanjutnya. 	<p>Model Perencanaan Transportasi Empat tahap (MPTEP) yang akan dinilai pada aspek Transportasi Wilayah Ini merupakan hasil modifikasi MPTEP yang menghasilkan sub model:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aksesibilitas Bangkitan dan tarikan pergerakan (<i>Trip Generation</i>) Sebaran Pergerakan (<i>Trip Distribution</i>) (<i>Moda Split</i> dan <i>Route Choice</i> tidak dipertimbangkan pada penilaian lokasi pelabuhan karena tingkat kedalaman studi dan kurangnya relevansi). <p><i>Sumber : Ofyar Z. Tamin, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi 2nd edition, hal 40.</i></p>
Bangkitan dan Tarikan	<p>Analisis bangkitan & tarikan (<i>Trip Distribution</i>)</p> <p>Rumus umum:</p> $P_A = \int (L_A)$ $A_B = \int (L_B)$	Jumlah pergerakan yang dibangkitkan oleh suatu zona atau kawasan per satuan waktu, sebagai indikasi awal permintaan akan kebutuhan perjalanan (transportasi), baik kebutuhan jaringan maupun moda transportasi	
Sebaran Pergerakan	<p>Analisis sebaran pergerakan (<i>Trip Distribution</i>)</p> <p>Rumus umum:</p> $Q_{AB} = \frac{P_A \times A_B}{T_{QAB}} \times k$	Sebaran pergerakan di suatu kawasan, yang dapat digambarkan dengan garis keinginan perjalanan (<i>desire line</i>) sesuai dengan besarnya arus (jumlah) perjalanan	

Sub Aspek	Metode Analisa	Keluaran	Dasar Pertimbangan
		yang ditimbulkan beserta asal dan tujuannya.	

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

- Analisa Ekonomi Wilayah
- Analisa ekonomi ini meliputi analisa potensi (komoditas) dan analisa pertumbuhan wilayah. Analisa ini sangat perlu dilakukan, dimana hasil keluaran analisa ini dapat menjadi pertimbangan ketika melakukan perencanaan pembangunan pelabuhan. Karena pembangunan pelabuhan tentu akan berimplikasi pada tingkat mobilitas penumpang dan barang, yang akan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi pada wilayah kajian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 1.6 Metode Analisa pada Analisa Ekonomi Wilayah

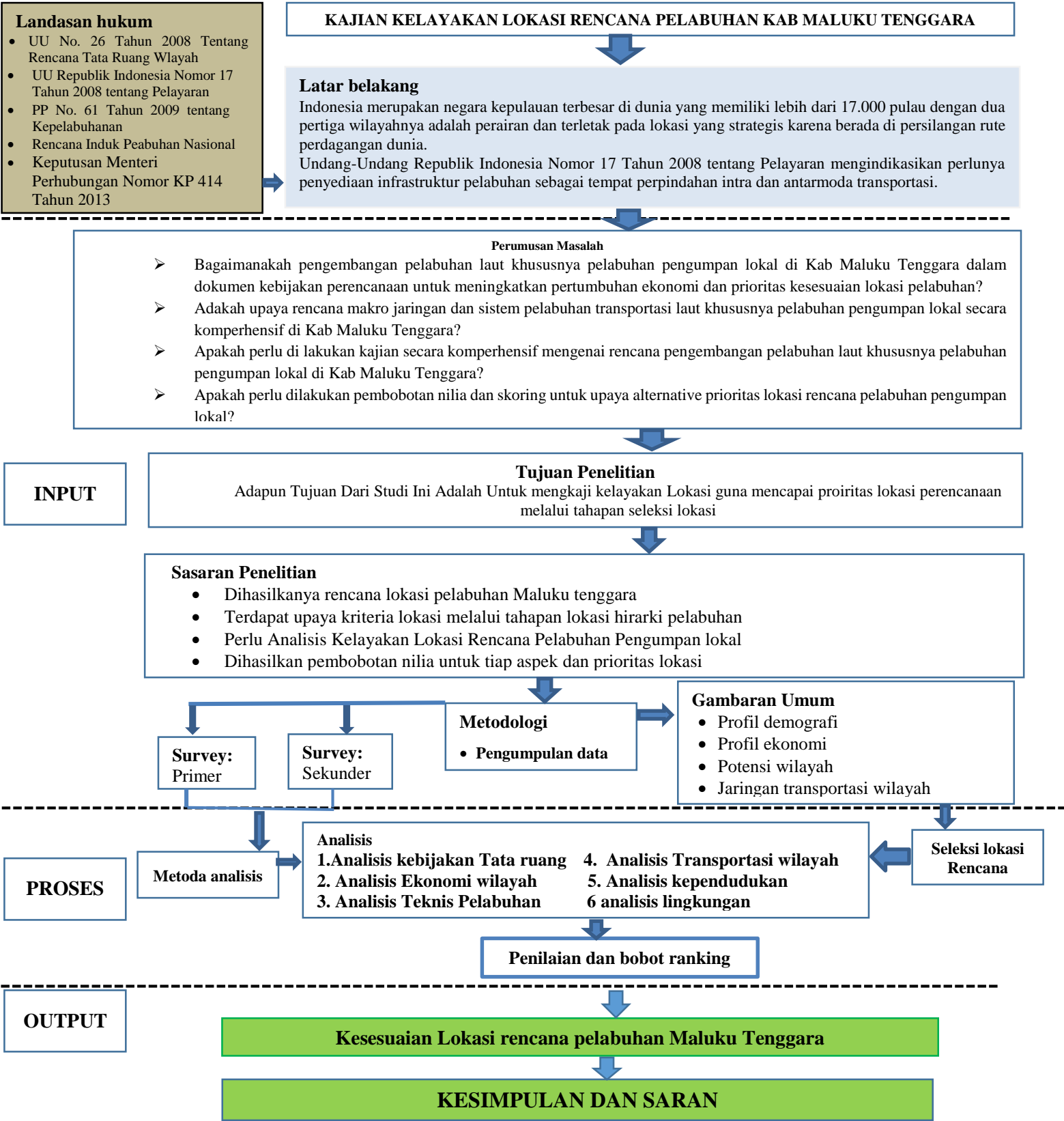
Sub Aspek	Metode Analisa	Keluaran	Dasar Pertimbangan
Potensi komoditas <i>hinterland</i>	Analisis sektor basis di wilayah <i>hinterland</i> . Metode: Analisis <i>Location Quotients</i> (LQ), <i>Shift Share Analysis</i> (SSA), yang dikombinasikan dengan identifikasi lapangan (observasi, kuisioner, interview, dll) Rumus umum: $LQ_i = \frac{S_i/N_i}{S/N} = \frac{S_i/S}{N_i/N} = \frac{a_i/\sum_{i=1}^n a_i}{b_i/\sum_{i=1}^n b_i}$	Jenis komoditas potensial yang ada di wilayah <i>hinterland</i> , sebagai indikasi awal potensi muatan di pelabuhan. Komoditas yang dimaksud dapat berupa hasil-hasil pertanian, perkebunan, perikanan, kehutanan, peternakan, pertambangan, pengolahan hingga hasil-hasil industri.	<i>Berdasarkan perhitungan Teori Ekonomi wilayah, Analisa Pembangunan Infrastruktur Berdimensi Ekonomi Wilayah, Prof. Dr. H. Rahardjo Adisasmita, M.Ec.</i>
Pertumbuhan wilayah	Analisis pertumbuhan wilayah. Metode: Tipologi Klassen, <i>Advice BPS/Bappeda</i> , dll.	Tingkat pertumbuhan wilayah, yang dapat dikategorikan tinggi, sedang, rendah. Kawasan cepat tumbuh (optimis), moderat dan pesimis.	

Sumber : Keputusan direktur jenderal perhubungan laut Nomor tentang pembangunan pelabuhan laut, 2015

1.6 Kerangka Pemikiran

Untuk melakukan penelitian maka dibutuhkan alur pemikiran dari penelitian yang akan dilakukan yang bertujuan untuk memudahkan penelitian dalam melakukan penelitian studi Kajian kelayakan lokasi rencana pelabuhan di kab Maluku Tenggara , yaitu:

Kerangka Pemikiran



1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam proposal penelitian ini adalah

Bab I Pendahuluan

Berisi mengenai Latar Belakang, rumusan masalah, Tujuan dan sasaran Penelitian, Manfaat, Ruang lingkup materi dan Wilayah serta Sistematika Pembahasan.

BAB II Tinjauan Pustaka

Berisi penjabaran mengenai Tinjauan Teori terkait pelabuhan yang akan di olah dan menghasilkan kesimpulan tentang Kajian prioritas lokasi rencana pelabuhan pengumpan lokal di Kab Maluku Tenggara .

BAB III Gambaran Umum

Berisi tentang mengenai profil demografi, profil ekonomi jaringan transportasi serta aksesibilitas dan potensi ekonomi wilayah guna mendukung data Kajian prioritas lokasi rencana pelabuhan pengumpan lokal di Kab Maluku Tenggara

BAB IV Analisis Kajian kelayakan Rencana Lokasi Pelabuhan Di Kab Maluku Tenggara

Berisi tentang Analisis kesesuaian Kebijakan dokumen RIPN,RTRW DLL, baik melalui Aspek Tata Ruang, ekonomi, Transportasi,Kependudukan DLL guna menghasilkan prioritas lokasi rencana pelabuhan di Kab Maluku Tenggara

BAB V Kesimpulan

Bab ini berisi kesimpulan dan rekomendasi hasil dari studi serta kelemahan studi dan sasaran studi lanjutan dari studi yang telah dilakukan.