



## EFEKTIVITAS PEMBANGUNAN PELABUHAN PENYEBERANGAN FERRY SAWAEA TERHADAP PENINGKATAN AKSESIBILITAS WILAYAH SEKITARNYA

<sup>1</sup>Ebit, <sup>2</sup>Abdul Kadir, <sup>3</sup>La Ode Muh. Magribi

<sup>1</sup>Program Pasca Sarjana, Program Studi Manajemen Rekayasa, Universitas Halu Oleo Kendari

<sup>2</sup>Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Halu Oleo Kendari

<sup>3</sup>Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Halu Oleo Kendari

Koresponden Author : [kadir12340@yahoo.com](mailto:kadir12340@yahoo.com)

Info Artikel	ABSTRAK
Diajukan : 17 Mei 2019 Diperbaiki : 28 Mei 2019 Disetujui : 03 Juni 2019	<p>Penelitian ini bertujuan untuk (1) Mengidentifikasi potensi wilayah sebagai pembangkit pergerakan transpostasi di Kabupaten Konawe Kepulauan (2) Menentukan tingkat Efektifitas Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Sawaea terhadap Peningkatan Aksesibilitas Wilayah Sekitarnya.</p> <p>Obyek penelitian ini adalah stakeholders terkait di Kabupaten Konawe Kepulauan yang meliputi masyarakat di Kecamatan Wawonii Selatan, Kecamatan Wawonii Tenggara dan isntansi terkait. Variabel aksesibilitas yang diteliti adalah kelancaran dan kenyamanan perjalanan, waktu tempuh perjalanan, jarak tempuh perjalanan dan biaya perjalanan. Analisis LQ digunakan untuk mengetahui potensi wilayah sebagai pembangkit pergerakan transpostasi di Kabupaten Konawe Kepulauan dan analisis deskriptif dengan skala likert digunakan untuk menentukan tingkat Efektifitas Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Sawaea terhadap Peningkatan Aksesibilitas Wilayah Sekitarnya.</p> <p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat dua sektor basis di Kabupaten Konawe Kepulauan yaitu, Sektor Ekonomi Pertanian, Kehutanan, Perikanan dan Sektor Ekonomi Jasa Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib. Adapun Tingkat Efektifitas Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Sawaea menunjukkan interpretasi rata-rata persentase sebesar 99,14%. Hal ini menyatakan bahwa Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Sawaea di Kabupaten Konawe Kepulauan yang akan menghubungkan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Amolengu akan sangat efektif meningkatkan aksesibilitas wilayah sekitarnya</p> <p><b>Kata Kunci</b> : Efektivitas, Potensi Wilayah, Pelabuhan Penyeberangan Ferry, Aksesibilitas</p>

### ABSTRACT

*The objective of the study was to identify two primary of points: to identify the potency of the region as a transportation movement generator in Konawe Kepulauan Regency, to determine the effectiveness of the construction of Sawaea ferry crossing port toward the enhancement of accessibility of the region and its vicinity.*

*The object of this research was the involved stakeholders in Konawe Kepulauan Regency which included societies in south Wawonii district, southeast Wawonii district and related institutions. Accessibility variables studied were continuity and comfort travel, time of travel, distance of travel and espense of travels. LQ analysis is applied to determine the potency of the region as a transportation movement generator in Konawe Kepulauan Regency and a descriptive analysis with the likert scale is used to determine the level effectiveness of the construction of Sawaea ferry crossing port toward the enhancement of the accessibility of the region and its vicinity.*

*The results of the research showed that there were two main sectors in Konawe Kepulauan Regency namely, agriculture, forestry, fisheries, and economic sector of government administration services, defense and compulsory social security. The*

---

*effectiveness level of construction of the Sawaea ferry port showed an average interpretation percentage is 99.14%. This stated that the construction of the Sawaea Ferry Crossing Port in Konawe Kepulauan regency, which will connect with the Amolengu Ferry Port, will be very effective to enhance the accessibility of the region and its vicinity.*

**Keywords :** Effectiveness, Regional Potency, Ferry Crossing Port, Accessibility

---

## PENDAHULUAN

Sasaran Sistem Transportasi Nasional adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional [1].

Menurut Adisasmita [2] jasa transportasi yang disediakan sebelum timbulnya permintaan akan jasa transportasi dapat disebut dengan *demand follows supply*, jika permintaan atau *demand* itu merupakan kegiatan perdagangan (*trade*) dan jasa transportasi yang dimaksud adalah kapal (*ship*), maka di sebut dengan "*trade follows ship*". Sebaliknya adalah jasa transportasi disediakan setelah timbulnya permintaan akan jasa transportasi maka disebut dengan "*ship follows trade*". Jadi *trade follows ship* jika ditinjau dari kepentingan pemilik barang (*shipper*) sedangkan *ship follows trade* ditinjau dari kepentingan perusahaan pelayaran (*carrier*)

Kabupaten Konawe Kepulauan atau yang dikenal dengan pulau Wawonii merupakan salah satu daerah otonom baru yang terbentuk berdasarkan Undang - Undang Nomor 13 Tahun 2013 dengan Ibukota Kabupaten yang berkedudukan di Langara. Satu-satunya infrastruktur penghubung pulau tersebut adalah Pelabuhan Penyeberangan Langara - Kendari dan Pelabuhan Laut Langara. Sehingga rute reguler untuk mencapai pulau ini hanya dapat ditempuh dengan melalui rute Kendari - Langara. Adapun daratan Laonti dan Konawe maupun kepulauan Buton sampai saat ini belum terhubung oleh infrastruktur pelabuhan penyeberangan.

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah (1) Untuk mengidentifikasi potensi wilayah Konawe Kepulauan sebagai pembangkit pergerakan transportasi, (2) Untuk mengetahui tingkat efektivitas pembangunan pelabuhan penyeberangan ferry Sawaea terhadap peningkatan aksesibilitas wilayah sekitarnya.

## TINJAUAN PUSTAKA

Efektivitas berasal dari kata efektif, batasan konsep ini sulit untuk diperinci, karena masing-masing disiplin ilmu memberikan pengertian sendiri. Bagi seorang ahli ekonomi atau analisis keuangan, efektivitas semakin dengan keuntungan, atau laba investasi bagi seorang manajer produksi, efektivitas seringkali berarti kuantitas keluaran (*output*) barang atau jasa. Bagi seorang ilmuwan bidang riset, efektivitas dijabarkan dengan jumlah paten, penamaan atau produk baru suatu organisasi. Bagi sejumlah sarjana ilmu sosial efektivitas sering kali ditinjau dari sudut kualitas kehidupan bekerja [3].

Menurut Georgepoulos dkk. (dalam Steers [3]) bahwa konsep efektivitas kadang-kadang disebut sebagai keberhasilan yang biasanya digunakan untuk menunjukkan pencapaian tujuan. Sementara menurut Barnard dalam Satriotomo [4] mendefinisikan efektivitas sebagai pencapaian sasaran yang telah disepakati atas usaha bersama. Definisi lain yang dapat dijadikan acuan ialah menurut H. Emerson (dalam Handayani [5]), efektivitas ialah pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Adapun menurut Ero [6] menyimpulkan bahwa efektivitas adalah bagian dari evaluasi suatu program sebelum, pada waktu, atau setelah selesainya suatu program atau proyek dilaksanakan, menguji, menilai dan menjelaskan fenomena apakah *outcome* sudah sesuai dengan tujuan dan sasaran yang diinginkan. Colonel Jacques Plante (1999) dalam Silalahi [7] memberikan pendekatan pengukuran efektivitas yang terdiri atas : (1) Pendekatan Tujuan; (2) Pendekatan Sistem; (3) Pendekatan Proses Internal; (4) Pendekatan Stakeholder dan (5) Pendekatan Nilai-Nilai Bersaing.

Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan, sedangkan pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum [8].

Angkutan Penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai “jembatan” yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan rel yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya [9]. Karena fungsinya sebagai jembatan, maka tidak diperlukan bongkar muat barang yang memerlukan biaya tidak sedikit dan menambah lama perjalanan. Angkutan penyeberangan tidak mengangkut barang lepas, barang-barang yang diangkut harus dimuat pada kendaraan yang diseberangkan dengan Ferry. Ferry inilah yang berfungsi sebagai “jembatan berlayar”. Oleh karena itu fungsi pelabuhan penyeberangan tidak sepenuhnya sama dengan pelabuhan laut. Penumpang dan kendaraan yang masuk ke kapal dianggap memasuki gerbang/ujung awal jembatan dan yang turun dari kapal dianggap meninggalkan ujung lain jembatan [10].

Aksesibilitas adalah merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan dalam interaksi produksi dan perdagangan antar daerah melalui jaringan transportasi (Black 1981 dalam Ersandi [11]). Menurut Black (1979) dalam Tamin [12], aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas pada dasarnya sebuah ukuran kemudahan perjalanan yang dilakukan dalam melakukan aktivitas pemenuhan kebutuhan yang dihasilkan dari interaksi antara tata guna lahan dan sistem jaringan transportasi [13].

Menurut Handy dan Niemeier (1997) dalam Adris [14] mengatakan bahwa aksesibilitas merupakan hasil penggabungan sistem transportasi dan sistem tata guna lahan. Aksesibilitas dapat menggambarkan pola distribusi terhadap tujuan pergerakan yang potensial dalam suatu tata guna lahan, besarnya pergerakan dan karakteristik kegiatan yang dilakukan penduduk. Aksesibilitas sistem transportasi dari segi jarak, waktu yang dibutuhkan dan biaya untuk mencapai tujuan pergerakan.

## METODOLOGI PENELITIAN

Lingkup penelitian ini dibatasi pada identifikasi potensi wilayah sebagai pembangkit

pergerakan transportasi di Kab. Konawe Kepulauan dengan menggunakan analisa *Local Quotient* dan Penentuan Tingkat Efektifitas Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Sawaea terhadap Peningkatan Aksesibilitas Wilayah Sekitarnya dengan menggunakan Analisa Skala Likert.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sejumlah responden maupun informan melalui daftar pertanyaan (kuisisioner), wawancara dan observasi melalui pengamatan langsung. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari dokumen-dokumen atau arsip-arsip serta referensi yang dianggap relevan dengan masalah yang akan diteliti. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara, observasi, dokumentasi dan rekaman arsip.

Variabel yang diukur dalam pelaksanaan penelitian ini adalah kegiatan sebagai berikut :

### Identitas responden

- Umur
- Pendidikan
- Pekerjaan
- Alamat Tinggal
- Lama tinggal di daerah

### Efektivitas

- Optimasi Tujuan
- Perspektif Sistem
- Proses Internal
- stakeholder
- Nilai-Nilai Bersaing

### Aksesibilitas

- Kelancaran dan Kenyamanan perjalanan
- Waktu tempuh
- Jarak tempuh
- Biaya perjalanan

### 2.1. Analisis Potensi Wilayah

Menurut Kuncoro dalam Hasbiullah [15], Metode LQ merupakan salah satu pendekatan yang umum digunakan dalam model ekonomi basis sebagai langkah awal untuk memahami sektor kegiatan dari PDRB yang menjadi pemacu pertumbuhan. Untuk mendapatkan nilai LQ, maka dalam analisis ini digunakan pendekatan sektor basis dengan rumus sebagai berikut :

$$LQ = \frac{\text{PDRB}_{kk,i} / \sum \text{PDRB}_{kk}}{\text{PDRB}_{st} / \sum \text{PDRB}_{st}} \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan :

$\text{PDRB}_{kk,i}$  = PDRB sektor i di Kab. Konawe Kepulauan pada tahun tertentu.

$\text{PDRB}_{kk}$  = Total PDRB di Kabupaten Konawe Kepulauan pada tahun tertentu.

$\text{PDRB}_{st}$  = PDRB sektor i di Provinsi Sulawesi Tenggara pada tahun tertentu.

$\text{PDRB}_{st}$  = Total PDRB di Provinsi Sulawesi Tenggara pada tahun tertentu.

**2.2. Efektifitas Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Sawaea**

Metode deskriptif merupakan prosedur pemecahan masalah dengan cara mendeskripsikan kondisi subjek atau objek penelitian pada saat ini berdasarkan fakta-fakta sebagaimana adanya. Dengan menggunakan Skala Likert, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi dimensi, dimensi dijabarkan menjadi sub variabel kemudian sub variabel dijabarkan lagi menjadi indikator-indikator yang dapat diukur. Indikator yang diukur tersebut dijadikan titik tolak untuk menyusun pertanyaan dengan alternatif jawab yang berjenjang atau mempunyai gradasi, selanjutnya ditentukan skor untuk masing-masing alternatif jawaban. Kemudian untuk analisis data dapat digunakan dua alternatif analisis dengan hasil yang sama yaitu (1) analisis interpretasi rata-rata Skor; dan (2) Analisis Interpretasi Rata-Rata Persentase [16].

**a. Analisis Interpretasi Rata-Rata Skor**

Interpretasi skor yang diawali dengan menentukan interal kelas dengan rumus :

$$CI = \frac{\text{Range}}{C} \dots\dots\dots (2)$$

Keterangan :

CI = Interval kelas;

C = Jumlah kelas (jumlah alternatif jawaban);

Range = Skor tertinggi – Skor terendah.

Menentukan skor rata-rata dari hasil jawaban responden digunakan rumus :

$$\bar{M} = \frac{\sum (F_i \cdot S_i)}{n} \dots\dots\dots (3)$$

Keterangan :

$\bar{M}$  = Nilai prediksi skor rata-rata;

$F_i$  = Frekwensi baris ke – i ;

$S_i$  = Skor baris ke – i ;

n = Jumlah responden.

**b. Analisis Interpretasi Rata-Rata Persentase**

Interpretasi persentase yang diawali dengan menentukan interval kelas rumus :

**1) Nilai Persentase Terendah**

$$PR = \frac{S \cdot \sum F}{A \cdot n} \times 100\% \dots\dots\dots (4)$$

Keterangan :

PR = Persentase terendah;

S = Skor terendah;

F = Jumlah frekwensi;

n = Jumlah sampel;

A = Jumlah alternatif.

**2) Nilai Persentase Tertinggi**

$$PT = \frac{S \cdot \sum F}{A \cdot n} \times 100\% \dots\dots\dots (5)$$

Keterangan :

PT = Persentase tertinggi;

S = Skor tertinggi;

F = Jumlah frekwensi;

n = Jumlah sampel;

A = Jumlah alternatif.

**3) Interval Kelas**

$$CI = \frac{PT - PR}{C} \dots\dots\dots (6)$$

Keterangan :

CI = Interval kelas;

C = Jumlah kelas (jumlah alternatif jawaban);

Prediksi skor persentase dari hasil jawaban responden digunakan rumus :

$$\bar{P} = \frac{\sum(F_i \cdot S_i)}{C \cdot n} \times 100\% \quad \dots\dots\dots (3)$$

Keterangan :

- $\bar{P}$  = Nilai prediksi rata-rata persentase;
- $F_i$  = Frekwensi baris ke - i ;
- $S_i$  = Skor baris ke - i ;
- $n$  = Jumlah responden;
- $C$  = Jumlah kelas yang dikehendaki.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Analisis Potensi Wilayah Sebagai Pembangkit Pergerakan Transportasi

Data yang digunakan adalah data Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Konawe Kepulauan tahun 2013 s/d 2017 dan Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Sulawesi Tenggara tahun 2013 s/d 2017 atau dengan menggunakan data daerah sekitarnya yang wilayahnya lebih luas.

**Tabel 1.** PDRB Kab. Konawe Kepulauan atas Dasar Harga Belaku tahun 2013 s/d 2017

Sektor Ekonomi	Tahun				
	2013	2014	2015	2016	2017
Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	435,360.34	484,832.03	526,864.68	570,439.70	627,395.71
Pertambangan dan Penggalian	71,201.26	70,550.28	83,563.59	100,792.61	119,827.96
Industri Pengolahan	22,793.64	27,912.06	31,696.21	34,638.31	37,593.55
Pengadaan Listrik dan Gas	179.34	200.84	214.33	259.46	338.52
Pengadaan air, pengolahan sampah, limbah/daur ulang	728.27	882.86	943.87	971.61	1,013.20
Konstruksi	31,754.87	34,763.62	43,744.38	55,052.70	62,806.62
Perdagangan Besar dan Eceran	40,953.02	46,997.09	54,160.92	63,300.96	73,361.41
Transportasi dan Pergudangan	2,440.87	2,660.97	2,882.84	3,242.61	3,478.29
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	242.80	292.80	425.69	515.50	580.59
Informasi dan Komunikasi	1,159.79	1,272.03	1,381.06	1,585.80	1,773.97
Jasa Keuangan dan Asuransi	10,624.53	13,457.64	14,456.54	17,318.53	18,858.30
Real Estate	7,596.30	8,428.88	9,536.09	10,661.56	11,386.60
Jasa Perusahaan	688.13	750.48	838.67	925.26	1,007.96
Adm. pemerintahan, pertahanan, jaminan sosial wajib	112,435.79	129,787.67	137,319.13	143,334.50	152,098.93
Jasa Pendidikan	19,760.49	24,176.89	27,689.93	31,518.44	33,773.52
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	3,050.75	3,842.81	4,467.32	4,944.37	5,243.73
Jasa Lainnya	1,369.61	1,576.88	1,779.99	1,952.95	2,051.25
<b>Jumlah</b>	<b>762,339.80</b>	<b>852,385.83</b>	<b>941,965.24</b>	<b>1,041,454.87</b>	<b>1,152,590.11</b>

**Tabel 2.** PDRB Prov. Sulawesi Tenggara atas Dasar Harga Belaku tahun 2013 s/d 2017

Sektor Ekonomi	Tahun				
	2013	2014	2015	2016	2017
Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	18,095,983.92	20,197,549.40	21,076,029.28	23,584,542.21	25,876,884.36
Pertambangan dan Penggalian	15,582,057.71	15,688,295.22	18,319,433.00	18,794,806.16	22,227,420.30
Industri Pengolahan	4,181,864.04	4,692,250.20	5,223,070.16	5,924,589.38	6,592,342.70
Pengadaan Listrik dan Gas	25,319.77	29,086.55	31,281.60	37,272.98	44,782.18
Pengadaan air, pengolahan sampah, limbah/daur ulang	138,821.87	163,052.85	172,766.62	190,899.51	194,812.66
Konstruksi	8,329,077.35	9,685,833.88	11,691,223.79	13,596,270.21	14,345,870.82
Perdagangan Besar dan Eceran	8,076,246.80	9,265,164.03	10,514,937.65	12,013,497.08	13,481,623.82
Transportasi dan Pergudangan	3,160,530.12	3,483,056.77	3,903,196.46	4,362,865.25	4,849,621.15
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	404,096.43	454,959.19	516,148.26	585,258.03	640,977.70
Informasi dan Komunikasi	1,451,309.48	1,510,127.06	1,602,428.62	1,792,685.66	1,984,437.87
Jasa Keuangan dan Asuransi	1,601,078.14	1,817,842.63	2,036,809.33	2,419,557.80	2,629,875.58
Real Estate	1,194,101.81	1,293,200.08	1,403,850.06	1,500,537.17	1,601,738.05
Jasa Perusahaan	136,981.16	154,808.82	181,335.99	201,356.94	219,352.84
Adm. pemerintahan, pertahanan, jaminan sosial wajib	4,035,943.63	4,748,428.74	4,987,796.59	5,206,290.68	5,532,160.48
Jasa Pendidikan	3,020,320.62	3,585,496.40	3,988,550.93	4,557,357.54	4,875,374.77
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	662,907.14	760,782.18	844,163.32	915,251.08	972,075.25
Jasa Lainnya	944,613.63	1,092,217.49	1,221,453.43	1,328,951.82	1,395,848.79
<b>Jumlah</b>	<b>71,041,253.62</b>	<b>78,622,151.49</b>	<b>87,714,475.09</b>	<b>97,011,989.50</b>	<b>107,465,199.32</b>

Dari data PDRB di atas maka nilai LQ pada Sektor Ekonomi Pertanian Kehutanan dan Perikanan dapat ditentukan sebagai berikut :

Tahun 2013

$$LQ = \frac{435,360.34 / 762,339.80}{18,095,983.92 / 71,041,253.62} = 2,24$$

Tahun 2017

$$LQ = \frac{627,395.71 / 1,152,590.11}{25,876,884.36 / 107,465,199.32} = 2,26$$

Dengan cara yang sama kita dapat menghitung nilai LQ pada tahun dan sektor ekonomi yang lain, sehingga hasil hitung nilai LQ setiap sektor adalah sebagai berikut :

**Tabel 3.** Hasil Analisis *Location Quotient* (LQ)

Sektor Ekonomi	Tahun				
	2013	2014	2015	2016	2017
Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	2.24	2.21	2.33	2.25	2.26
Pertambangan dan Pengalihan	0.43	0.41	0.42	0.50	0.50
Industri Pengolahan	0.51	0.55	0.57	0.54	0.53
Pengadaan Listrik dan Gas	0.66	0.64	0.64	0.65	0.70
Pengadaan air, pengolahan sampah, limbah/daur ulang	0.49	0.50	0.51	0.47	0.48
Konstruksi	0.36	0.33	0.35	0.38	0.41
Perdagangan Besar dan Eceran	0.47	0.47	0.48	0.49	0.51
Transportasi dan Pergudangan	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	0.06	0.06	0.08	0.08	0.08
Informasi dan Komunikasi	0.07	0.08	0.08	0.08	0.08
Jasa Keuangan dan Asuransi	0.62	0.68	0.66	0.67	0.67
Real Estate	0.59	0.60	0.63	0.66	0.66
Jasa Perusahaan	0.47	0.45	0.43	0.43	0.43
Adm. pemerintahan, pertahanan, jaminan sosial wajib	2.60	2.52	2.56	2.56	2.56
Jasa Pendidikan	0.61	0.62	0.65	0.64	0.65
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	0.43	0.47	0.49	0.50	0.50
Jasa Lainnya	0.14	0.13	0.14	0.14	0.14
<b>Jumlah</b>	<b>2.24</b>	<b>2.21</b>	<b>2.33</b>	<b>2.25</b>	<b>2.26</b>

Sumber : Hasil analisis, 2019

Dari hasil perhitungan Nilai atau Indeks LQ yang disajikan pada tabel 3, menunjukkan bahwa terdapat dua sektor basis di Kabupaten Konawe Kepulauan dengan nilai LQ > 1 yaitu Sektor Ekonomi Pertanian, Kehutanan, Perikanan dan Sektor Ekonomi Jasa Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib. Nilai LQ > 1, berarti bahwa sektor tersebut merupakan sektor basis dan potensial untuk dikembangkan sebagai penggerak perekonomian Kabupaten Konawe Kepulauan.

**Efektivitas Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Sawaea Terhadap Peningkatan Aksesibilitas Wilayah Sekitarnya**

**1. Menentukan Kategori Tingkat Efektifitas**

a. Kategori Tingkat efektifitas dengan nilai rata-rata skor sebagai berikut :

$$CI = \frac{\text{Range}}{C} = \frac{3-1}{3} = \frac{2}{3} = 0,67$$

b. Kategori Tingkat efektifitas dengan Nilai Persentase sebagai berikut :  
Nilai Persentase Terendah

$$PR = \frac{S \cdot \sum F}{A \cdot n} \times 100\% = \frac{1 \cdot 97}{3 \cdot 97} \times 100\% = 33\%$$

Nilai Persentase Tertinggi

$$PT = \frac{S \cdot \sum F}{A \cdot n} \times 100\%$$

$$\begin{aligned} &= \frac{3.97}{3.97} \times 100\% \\ &= 100\% \end{aligned}$$

Interval Kelas

$$\begin{aligned} CI &= \frac{PT - PR}{C} \\ &= \frac{100 - 33}{3} \\ &= 22\% \end{aligned}$$

## 2. Persepsi Responden Terhadap Efektifitas Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Sawaea - Amolengu

### a. Kelancaran Perjalanan dan Kenyamanan Perjalanan

Berdasarkan data kuisioner yang berjumlah 97 orang, terdapat 73 responden yang menyatakan kelancaran perjalan dari Sawaea ke Amolengu tidak lancar karena adanya hambatan belum terbangunnya pelabuhan penyeberangan Ferry yang menghubungkan Sawaea dan Amolengu, 24 responden menjawab lancar tanpa hambatan akan tetapi waktu tempuhnya lama yakni melalui penyeberangan Langara – Kendari kemudian dilanjutkan dari Kendari menuju Amolengu dengan menggunakan angkutan darat. Kemudian apabila Pelabuhan Penyeberangan Ferry Sawaea – Amolengu di bangun, 92 responden menyatakan kelancaran perjalanan akan menjadi lancar tanpa hambatan dengan waktu tempuh yang singkat, 3 responden menyatakan lancar tanpa hambatan tapi waktu tempuhnya lama dan 2 responden menjawab tidak lancar karena masih ada hambatan lain yaitu gelombang yang tinggi pada alur pelayaran darat Sawaea menuju Amolengu.

Hasil analisis menunjukkan interpretasi rata-rata skor sebesar 2,928 dan interpretasi rata-rata persentase rata sebesar 97,59%. Dengan kata lain tingkat efektifitas Kelancaran dan Kenyamanan Perjalanan pada kategori rata – rata skor berada pada range 2,33 – 3 atau berada pada tingkat skor efektif dan tingkat efektifitas Kelancaran dan Kenyamanan Perjalanan pada kategori rata-rata persentase berada pada range 78% - 100% atau berada pada tingkat persentase efektif.

### b. Waktu Tempuh

Waktu tempuh dari lokasi rencana pembangunan pelabuhan penyeberangan Ferry Sawaea menuju Amolengu dapat di tempuh selama

2 jam 45 menit atau 2.75 jam dengan kecepatan rata 11 km/jam. Adapun dari Pelabuhan Penyeberangan Ferry Amolengu menuju Pelabuhan Penyeberangan Ferry Labuan dapat ditempuh dengan menggunakan kapal angkutan Ferry type RO-RO dengan waktu tempuh selama 1.20 jam atau 72 menit dengan kecepatan rata-rata 13 km/jam. Sehingga total waktu tempuh yang dibutuhkan untuk menuju Labuan Buton Utara dari Sawaea dengan melalui lintas Amolengu – Labuan adalah 2.75 jam + 1.20 jam atau sama dengan 3.95 jam atau 237 menit.

Adapun data yang diperoleh dari jawaban responden didapatkan bahwa 94 responden menjawab waktu tempuh yang diperlukan untuk melintasi Sawaea – labuan melalui pelabuhan penyeberangan Amolengu apabila Pelabuhan Penyeberangan Ferry Penyeberangan Sawaea dibangun kurang dari 4 jam dan 3 responden menjawab waktu tempuh untuk melintasi alur tersebut dapat ditempuh 4 sampai dengan 5 jam.

Hasil analisis menunjukkan interpretasi rata-rata skor sebesar 2,969 dan interpretasi rata-rata persentase rata sebesar 98,97%. Dengan kata lain tingkat efektifitas Waktu Tempuh Perjalanan pada kategori rata – rata skor berada pada range 2,33 – 3,0 atau berada pada tingkat skor efektif dan tingkat Efektifitas Waktu Tempuh Perjalanan pada kategori rata-rata persentase berada pada range 78% - 100% atau berada pada tingkat persentase efektif

### c. Jarak Tempuh

Jarak tempuh dari rencana Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Sawaea menuju Amolengu sepanjang 30.25 km atau 16,6 mil laut. Adapun jarak tempuh dari pelabuhan penyeberangan Ferry Amolengu menuju pelabuhan penyeberangan Ferry Labuan sepanjang 15.25 km atau 8.4 mil laut. Selanjutnya data yang diperoleh dari jawaban responden didapatkan bahwa 97 responden menjawab jarak tempuh akan lebih pendek dari Sawaea – Labuan melalui Pelabuhan Penyeberangan Ferry Amolengu apabila Pelabuhan Penyeberangan Ferry Penyeberangan Sawaea dibangun.

Hasil analisis menunjukkan interpretasi rata-rata skor sebesar 3.0 dan interpretasi rata-rata persentase rata sebesar 100%. Dengan kata lain tingkat efektifitas Jarak Tempuh Perjalanan pada kategori rata – rata skor mencapai poin 3 dan berada pada range 2,33 – 3.0 atau berada pada tingkat skor efektif dan tingkat Efektifitas Jarak Tempuh Perjalanan pada kategori rata-rata

persentase mencapai 100% atau berada pada range 78% - 100% atau berada pada tingkat persentase efektif.

#### d. Biaya Perjalanan

Hasil survey responden diperoleh jawaban responden bahwa 97 responden menjawab Biaya Perjalanan dari Sawaea – Labuan melalui Pelabuhan Penyeberangan Ferry Amolengu apabila pelabuhan Penyeberangan Ferry Penyeberangan Sawaea dibangun akan lebih kecil (murah). Hasil analisis menunjukkan interpretasi rata-rata skor sebesar 3.0 dan interpretasi rata-rata persentase rata sebesar 100%. Dengan kata lain tingkat Efektifitas terhadap Biaya Perjalanan pada kategori rata – rata skor mencapai poin 3 dan berada pada range 2,33 – 3.0 atau berada pada tingkat skor efektif dan tingkat Efektifitas Jarak Tempuh Perjalanan pada kategori rata-rata persentase mencapai 100% atau berada pada range 78% - 100% atau berada pada tingkat persentase efektif.

### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian pada pembahasan sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- 1) Dari hasil perhitungan Nilai atau Indeks LQ menunjukkan bahwa terdapat dua sektor basis di Kabupaten Konawe Kepulauan yaitu Sektor Ekonomi Pertanian, Kehutanan, Perikanan dan Sektor Ekonomi Jasa Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib. Hal ini mengindikasikan bahwa pada sektor tersebut di Kabupaten Konawe Kepulauan merupakan sektor basis yang menjadi *Prime Mover* atau penggerak utama dalam pertumbuhan wilayah sekaligus pembangkit pergerakan transportasi. Sektor Ekonomi Jasa Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib merupakan sektor dengan nilai LQ tertinggi, yakni rata-rata selama lima tahun mencapai 2,13 kemudian diikuti oleh Sektor Ekonomi Pertanian, Kehutanan, Perikanan dengan nilai LQ 1,88. Nilai LQ > 1, berarti bahwa tingkat spesialisasi/basis sektor tersebut di Kabupaten Konawe Kepulauan lebih besar dibandingkan dengan sektor yang sama dalam perekonomian Propinsi Sulawesi Tenggara. Adapun nilai LQ bila Kabupaten Konawe Kepulauan dibandingkan dengan daerah terdekat lainnya

maka hasilnya Kabupaten Konawe Kepulauan memiliki lebih dari dua sektor basis atau nilai LQ > 1.

- 2) Hasil analisis untuk Tingkat Efektifitas Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Sawaea menunjukkan interpretasi rata-rata skor sebesar 2,97 berada pada skala 2,33 – 3,0 atau berada pada tingkat skor efektif dan interpretasi rata-rata persentase mencapai sebesar 99,14% berada pada skala 78% - 100% atau berada pada tingkat persentase efektif. Hal ini menyatakan bahwa Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Sawaea di Kabupaten Konawe Kepulauan yang akan menghubungkan Pelabuhan Penyeberangan Ferry Amolengu akan sangat efektif meningkatkan aksesibilitas wilayah sekitarnya dengan variabel yang diteliti adalah kelancaran dan kenyamanan perjalanan, waktu tempuh perjalanan, jarak tempuh perjalanan dan biaya perjalanan.

### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Menteri Perhubungan RI, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)*. 2005.
- [2] R. Adisasmita, *Ekonomi Transportasi*. Makassar: Seruni, 2005.
- [3] R. M. Steers, *Efektivitas Organisasi (Alih Bahasa : Magdalena Jamin)*. Jakarta: Erlangga, 1984.
- [4] D. Satriotomo, “Efektivitas Layanan Jalan Tol Kota Semarang dalam Memenuhi Kebutuhan Pengguna,” Semarang, 2011.
- [5] S. Handayani, *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: PT. Gunung Agung, 1994.
- [6] Ero, “Analisis Efektivitas Pembangunan Jembatan Sungai Konaweha Ruas Wawolemo - Mowila Propinsi Sulawesi Tenggara Terhadap Peningkatan Aksesibilitas Wilayah Sekitarnya,” Makassar, 2008.
- [7] U. Silalahi, *Asas-Asas Manajemen*. Bandung: PT. Reflika Aditama, 2015.
- [8] Menteri Perhubungan RI, *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan*. 2004.
- [9] Presiden RI, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. 2008.



- [10] S. P. Warpani, *Ekonomi Perangkutan*. Yogyakarta: Kepel Press, 2017.
- [11] Y. Ersandi, A. Munawar, and S. A. P. Rosyidi, "Model Bangkitan Perjalanan Kerja dan Faktor Aksesibilitas pada Zona Perumahan di Yogyakarta (Work-Trip Generation Model and Accessibility Factor on Household Zone at Yogyakarta)," *J. Ilm. Semesta Tek.*, vol. 12, no. 1, pp. 44–54, 2009.
- [12] O. Z. Tamin, *Pemodelan Transportasi & Rekayasa Transportasi: Teori, Contoh Soal, dan Aplikasi*. Bandung: Penerbit ITB, 2008.
- [13] L. O. M. Magribi and A. Suhardjo, "Aksesibilitas dan Pengaruhnya Terhadap Pembangunan di Perdesaan: Konsep Model Sustainable Accessibility pada Kawasan Perdesaan di Propinsi Sulawesi Tenggara," *J. Transp.*, vol. 4, no. 2, pp. 149–160, 2004.
- [14] A. A. Putra, "Model Bangkitan Pergerakan Penduduk pada Kawasan Pemukiman," *Tekno Sipil*, vol. 11, no. 58, pp. 19–26, 2013.
- [15] Sapiadi and Hasbiullah, "Analisis Penentuan Sektor Unggulan Perekonomian Kabupaten Bulukumba," *Iqtisaduna*, vol. 1, no. 1, pp. 71–86, 2015.
- [16] S. Silaen and Widiyono, *Metodologi Penelitian Sosial Untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. Jakarta: Penerbit IN MEDIA, 2013.

*Halaman ini sengaja di kosongkan*