Jurnal Geografi Aplikasi Dan Teknologi
ISSN : 2549-9181 | e-ISSN : 2684-6705
| Vol.3 | No.1| 2019

Analisis Tingkat Mobilitas Penduduk Melalui Pelabuhan Nusantara Kota Kendari

Sudirmanto[1)], La Ode Restele[2)], Anita Indriasary[2)]

[1)]Mahasiswa Jurusan Geografi, FITK UHO,
[2)]Jurusan Geografi FITK UHO

email : sudirmanto.iman@gmail.com

Abstrak : Pelabuhan Nusantara Kota Kendari merupakan pelabuhan memiliki kaitan yang erat dengan kondisi perekonomian daerah, karena melalui pelabuhan ini kebutuhan mobilitas penduduk, dan bahan baku dalam jumlah besar. Penelitian ini bertujuan untuk : (1) Untuk mengetahui tingkat mobilitas penduduk di pelabuhan Nusantara Kendari yang ditinjau dari turun - naik penumpang Kendari – Raha, dan Raha – Kendari dari tahun 2012 sampai tahun 2017. (2) Untuk mengetahui faktor pendorong, dan faktor penarik yang dominan mempengaruhi tingkat mobilitas penduduk di pelabuhan Nusantara Kendari. Penelitian ini menggunakan metode analisis pengukuran dan perhitungan angka mobilitas penduduk, dan analisis kuantitatif statistik regresi liear berganda. Hasil penelitian menunjukkan, Kondisi tingkat mobilitas penduduk yang melalui pelabuhan nusantara kota kendari dengan menggunakan kapal cepat yang di kelola oleh PT. Dharma Indah, mulai dari tahun 2012 sampai tahun 2017 berdasarkan rasio turun - naik penumpang dimana diagram persentase tingkat mobilitas yang paling tinggi dalam rasio turun/keluar adalah pada tahun 2016 mengalami peningkatan yang signifikan sebesar 22 %, sementara di rasio naik/masuk terdapat pada tahun 2014, 2015, 2016, dan 2017, tingkat mobilitas yang signifikan dan tertinggi yaitu 17 %. Hasil analisis regresi linear berganda, yang dominan mempengaruhi tingkat mobilitas penduduk di pelabuhan Nusantara Kendari. (a) Kendari – Raha (Turun) variabel (X1) faktor pendorong yaitu Variabel $X1._1$ Struktur Pekerjaan dengan nilai 0.773, sedangkan variabel (X2) faktor penarik adalah Variabel $X2._1$ lapangan pekerjaan dengan nilai tertinggi 0.839. (b) Kendari – Raha (Naik) variabel (X1) faktor pendorong yaitu Variabel $X1._4$ Situasi Politik dengan nilai tertinggi 1.377, sedangkan variabel (X2) faktor penarik adalah Variabel $X2._2$ Merubah Pendapatan dengan nilai 0.554.

Kata Kunci : Tingkat Mobilitas, Pelabuhan Nusantara, Faktor Faktor Mobilitas.

Abstract : The Nusantara Port of Kendari is a port that has a close relationship with the regional economic conditions, because through this port the population mobility needs and large quantities of raw materials.This study aims to : (1) To determine the level of mobility of the population in Nusantara Kendari port, which is viewed from passenger in Kendari – Raha, and Raha – Kendari from 2012 to 2017. (2) To determine the driving factors and pull factors the dominant influence on the level of mobility of the population in the port of Nusantara Kendari. This study uses a method of measuring and calculating population mobility analysis, and quantitative analysis of multiple linear regression statistics. The results of the study show that the level condition of mobility of the population through the city archipelago of kendari using fast boats managed by PT. Dharma Indah, starting from 2012 to 2017 based on passenger ride ratio where the percentage diagram of the highest level of mobility in the down / out ratio is in 2016 experienced a significant increase of 22%, while in the increase / entry ratio found in the year 2014, 2015, 2016, and 2017, the highest and highest level of mobility is 17%. The results of multiple linear regression analysis, which predominantly affect the level of mobility of the population in Nusantara Kendari port. (a) Kendari – Raha (decrease) variable (X1) driving factor, namely work Structure X1.1 Variable with a value of 0.773, while the variable (X2) pulling factor is the X2.1 variable of employment with the highest value 0.839. (b) Kendari – Raha (up) variable (X1) driving factor namely X1.4 Variable Political Situation with the highest value 1.377, while variable (X2) towing factor is variable X2.2 changing revenue with a value of 0.554.

Keywords : Level of Mobility, Nusantara Port, Mobility Factor.

1. PENDAHULUAN

Fenomena seseorang yang melakukan gerakan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain sudah tidak asing lagi di sekitar kita. Perpindahan tersebut terjadi umumnya dilakukan dari suatu daerah yang dianggap kurang berpotensi ke daerah yang dianggap lebih berpotensi. Hal tersebut bisa diakibatkan karena perbedaan keadaan pada permukaan bumi di setiap wilayah yang mengakibatkan adanya perbedaan daya dukung lingkungan terhadap kebutuhan makhluk hidup di dalamnya. Perbedaan daya dukung lingkungan tersebut berdampak pada perbedaan kemampuan suatu daerah untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia dan makhluk hidup lainnya pada wilayah tersebut. Penduduk yang tinggal pada daerah yang daya dukung lingkungannya rendah akan berupaya untuk memenuhi kebutuhannya dengan bekerja di daerah lain maupun pindah secara permanen (Mantra, 1992).

Beroperasinya kapal-kapal penumpang, mobilitas penduduk melalui laut diharapkan dapat semakin meningkat dengan pesat. Selama periode lima tahun terakhir, lalulintas penumpang moda laut mengalami peningkatan setiap tahunnya. Walau demikian, tampak penyediaan sarana transportasi laut, khusus untuk penumpang, terasa masih belum dapat memenuhi tuntutan kebutuhan masyarakat pengguna jasa. Hal ini karena masih banyak daerah-daerah yang tinggi potensi mobilitas penduduknya tetapi belum tejangkau oleh kapal-kapal penumpang. Keterbatasan dana yang dimiliki oleh Pemerintah, merupakan salah satu penyebab belum tersentuhnya permintaan tersebut (Efendi, 1986).

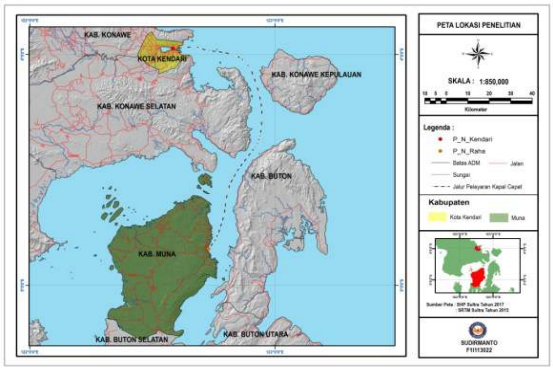
Uraian tersebut di atas, memberikan indikasi bahwa betapa semakin beragamnya kebutuhan pengguna jasa terhadap kualitas pelayanan dan betapa terbatasnya kualitas pelayanan yang sudah berikan oleh operator angkutan laut penumpang, khususnya yang melayani trayek-trayek jarak pendek. Namun demikian, penilaian terhadap kualitas aspek pelayanan angkutan laut penumpang tersebut, juga dipengaruhi oleh adanya faktor lain, seperti karakteristik zona dan spasial wilayah pelayanannya, serta adanya pengaruh modalitas para pengguna jasanya. Beberapa modalitas pengguna jasa, seperti jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, penghasilan rata-rata per bulan, keperluan atau tujuan perjalanan, cara memperoleh tiket, kelas kapal yang dipesan atau digunakan, serta frekuensi perjalanan yang pernah dilakukan dalam menggunakan kapal penumpang yang sama, sangat mempengaruhi obyektivitas penilaiannya (Manullang, 2007).

Dari segi historis lokasi Pelabuhan Laut Nusantara Kota Kendari merupakan daerah pelabuhan lama yang menjadi cikal bakal (embrio) pertumbuhan Kota Kendari. Ditinjau dari lokasi dan fungsi Pelabuhan, Pelabuhan Laut Nusantara Kota Kendari memiliki kaitan yang erat dengan kondisi perekonomian daerah, karena melalui pelabuhan ini kebutuhan ekonomi dan bahan-bahan baku yang dibutuhkan dalam jumlah yang besar dapat didatangkan dari daerah-daerah lain (Suranto, 2004).

Potensi - potensi yang ada pada kawasan pelabuhan ini Sangat perlu perhatian Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara khususnya Pemerintah Daerah Kota Kendari, dan Kota Raha untuk mengembangkannya agar dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin dalam rangka mempertahankan identitas sebagai aksesibilitas penghubung jalur transportasi antar pulau sebagai kawasan perkembangan mobilitas penduduk melalui Pelabuhan Nusantara dari Kota Kendari – Kota Raha. Sehingga perlu kiranya menjadi kajian peneliti di Pelabuhan Nusantara tersebut.

2. METODE PENELITIAN

Peta lokasi penelitian mobilitas penduduk di Pelabuhan Nusantara Kota Kendari – Kota Raha.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

2.1 Teknik Pengumpulan Data

Populasi Dan Sampel

Populasi dalam penelitian adalah pengguna jasa transportasi penyeberangan antar pulau menggunakan kapal cepat yang di kelola PT. Dharma Indah di pelabuhan Nusantara Kendari. Penelitian ini terdiri dari dua variabel, yaitu variable terikat (Y) adalah Tingkat Mobilitas penduduk yang Melalui Pelabuhan Nusantara Kendari. dan variabel independen atau variabel bebas (X) dalam penelitian ini adalah Faktor pendorong, dan faktor penarik, Indikator dari Variabel Independent yaitu faktor penarik (struktur pekerjaan, perbedaan keterampilan, keadaan Ekonomi, situasi politik, kepadatan penduduk, jenis pendidikan, faktor transportasi, dan berekreasi), sedangkan faktor penarik (Lapangan pekerjaan, Merubah Pendapatan,memperoleh pendidikan,melihat kemajuan, dan lingkungan menyenangkan).

Untuk menentukan besarnya sampel dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan model rumus Slovin (Umar, 2000).

$$n = \frac{N}{1+N(d)^2}$$

Dimana :

n = Jumlah sampel
N = Jumlah populasi
d = (% yang dapat ditoleransi terhadap ketidak tepatan penggunaan sampel sebagai pengganti populasi).

2.2 Teknis Analisis Data

Penelitian ini menggunakan dua metode yaitu : Analisis kuantitatif pengukuran angka mobilitas dalam menganalisis data untuk tingkat mobilitas.

Angka mobilitas (m): merupakan rasio dari banyaknya penduduk (M) yang berpindah secara lokal dalam suatu jangka waktu tertentu terhadap total jumlah penduduk (P).

- Angka mobilitas dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$m = \frac{M}{P} \times 1000$$

Keterangan :
m = Angka mobilitas
M = Jumlah penduduk yang berpindah secara lokal dalam suatu waktu
P = Jumlah total penduduk/populasi

- Angka mobilitas masuk (mi) menunjukkan banyaknya migran yang masuk (I), per 1000 jiwa di daerah tujuan dalam waktu setahun.

$$mi = \frac{I}{P} \times 1000$$

Keterangan :
mi = Angka mobilitas masuk
I = Jumlah mobilitas yang masuk
P = Biasanya adalah jumlah populasi di pertengahan tahun.

- Angka mobilitas keluar (mo) menunjukkan banyaknya mobilitas yang keluar (O), per 1000 jiwa dalam waktu setahun.

$$mo = \frac{O}{P} \times 1000$$

Keterangan :
mo = Angka mobilitas keluar
O = Jumlah mobilitas yang keluar
P = Biasanya adalah jumlah populasi di pertengahan tahun.

(Perhitungan BPS Dalam Angka, 2017).

Sedangkan untuk melihat faktor pendorong dan penarik yang dominan mempengaruhi tingkat mobilitas yang dilaksanakan di Pelabuhan Nusantara Kota

Kendari, menggunakan analisis statistik regresi linear berganda (Sugiyono, 2006).

$$Y = ß1\ X1 + ß2\ X2 + ß3\ X3 + ß4\ X4 + ß5\ X5 + e$$

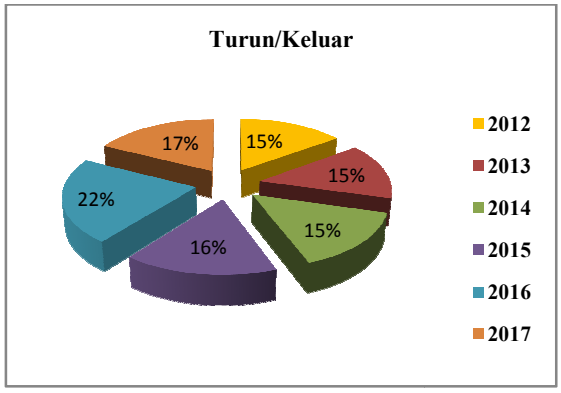
$$R = \frac{\sqrt{b1 \sum X1\,Y + b2 \sum X2\,Y + b3 \sum X3\,Y + b4 \sum X4 \ldots}}{\sum Y^2}$$

Keterangan :

R	= Koefisien korelasi ganda
*B*i	= Koefisien regersi
*X*1, X2, X3, X4…	= Variabel Independent
Y	= Tingkat Mobilitas

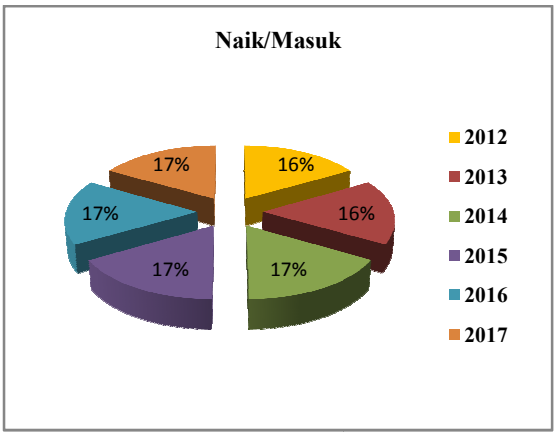
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Tingkat Mobilitas Penduduk Di Pelabuhan Nusantara Kendari Tahun 2012 Sampai Dengan Tahun 2017



Gambar 2. Rasio turun tingkat mobilitas

Pada rasio Turun gambar 2 hasil analisis, tingkat mobilitas penduduk melalui pelabuhan nusantara kota kendari mulai tahun 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, dan 2017. Dimana pada tahun 2012, 2013, dan 2014 mendapatkan tingkat presentase dengan nilai (15 %), dan pada tahun 2015 tingkat presentase yang melalui pelabuhan nusantara kota kendari khusus menggunakan kapal cepat PT. Dharma Indah dengan nilai (16 %), tingkat presentase meningkat dengan sangat signifikan di tahun 2016 hingga mencapai presentase sebesar (22 %) hal ini sangat mempengaruhi jumlah mobilitas penduduk di pelabuhan nusantara kota kendari, dimana pada tahun 2017 angka mobilitas menurun yang begitu signifikan ke tahun 2017 dengan mendapat angka presentase sebesar (17 %).



Gambar 3. Rasio naik tingkat mobilitas

Pada gambar 3 rasio naik tingkat mobilitas penduduk di Pelabuhan Nusantara Kota Kendari tahun 2012, 2013, mendapatkan tingkat presentase yang terendah sebesar (16 %), pada tahun 2014, 2015, 2016, dan 2017, tingkat mobilitas yang signifikan dan tertinggi yaitu (17 %).

3.2. Faktor Pendorong Dan Faktor Penarik Yang Dominan Berpengaruh Terhadap Tingkat Mobilitas.

- **Kota Kendari – Kota Raha (Turun)**

Faktor Pendorong

Variabel faktor pendorong Kota Kendari – Kota Raha yang berpengaruh dominan terhadap tingkat mobilitas yaitu Variabel $X1._1$ Struktur Pekerjaan dengan nilai tertinggi **0.773**, selanjutnya $X1._3$ Keadaan Ekonomi mendapatkan nilai **0.191** berada di urutan kedua, dan yang berada di urutan ketiga yaitu variabel $X1._6$ Jenis Pendidikan dengan nilai **0.171,** dan $X1._7$ Faktor Transportasi mendapatkan nilai **0.148**, dari variabel tersebut dapat di katakan bahwa variabel variabel faktor pendorong yang dominan berpengaruh terhadap tingkat mobilitas yang memiliki nilai korelasi positif dan dominan.

Faktor Penarik

Variabel faktor penarik Kota Kendari – Kota Raha yang berpengaruh dominan terhadap tingkat mobilitas yaitu Variabel $X2._1$ Lapangan Pekerjaan dengan nilai tertinggi **0.839**, selanjutnya di urutan kedua $X2._4$ Melihat Kemajuan mendapatkan nilai **0.740**, dan yang berada di urutan ketiga yaitu variabel $X2._3$ Memperoleh Pendidikan dengan nilai **0.438,** variabel tersebut dapat di katakan bahwa variabel variabel faktor penarik yang berpengaruh dominan terhadap tingkat mobilitas yang memiliki nilai korelasi positif.

- **Kota Kendari – Kota Raha (Naik)**

Faktor Pendorong

Variabel faktor pendorong Kota Kendari – Kota Raha yang berpengaruh dominan terhadap tingkat mobilitas yaitu Variabel $X1._4$ Situasi Politik dengan nilai tertinggi **1.377**, selanjutnya $X1._1$ Struktur Pekerjaan, mendapatkan nilai **1.312** berada di urutan kedua, dan yang berada di urutan ketiga yaitu variabel $X1._5$ Kepadatan Penduduk dengan nilai **0.387,** dan $X1._8$ Berekreasi mendapatkan nilai **0.129,** serta variabel $X1._6$ Jenis Pendidikan dengan nilai **0.061.** dari variabel tersebut dapat di katakan bahwa variabel variabel faktor pendorong untuk Kota Kendari – Kota Raha (Naik) yang dominan berpengaruh terhadap tingkat mobilitas yang memiliki nilai korelasi positif dan dominan.

Faktor Penarik

Faktor penarik Kota Kendari – Kota Raha (Naik) yang berpengaruh dominan terhadap tingkat mobilitas dimana Variabel ($X2._2$ Merubah Pendapatan dengan nilai **0.554,** variabel $X2._4$ Melihat Kemajuan **0.502,** dan variabel $X2._5$ Lingkungan Menyenangkan **0.441,** serta variabel $X2._3$ Memperoleh Pendidikan **0.422.** variabel tersebut dapat di katakan bahwa variabel variabel faktor penarik yang dominan berpengaruh dominan terhadap tingkat mobilitas yang memiliki nilai korelasi positif.

4. KESEMIPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka dapat diperoleh kesimpulan yaitu, Presentase tingkat mobilitas pada rasio turun dari angka presentase yaitu terletak pada tahun 2012, 2013, 2014 mendapatkan tingkat presentase yang terendah sebesar 15 %, dan untuk angka presentase tertinggi yaitu terletak pada tahun 2016 sebesar 22 %. Pada rasio naik tingkat mobilitas penduduk di pelabuhan Nusantara Kota Kendari tahun 2012, 2013, mendapatkan tingkat presentase yang terendah sebesar 16 %, pada tahun 2014, 2015, 2016, dan 2017, tingkat mobilitas yang signifikan dan tertinggi yaitu 17 %. ditinjau dari naik turunnya penumpang Kota Kendari – Kota Raha tertinggi terletak pada tahun 2016 hal ini dikarenakan pada arus mobilitas menggunakan kapal cepat di tahun 2016 tersebut di pengaruhi oleh faktor arus mudik dengan waktu yang berkala, salah satu contohnya dengan adanya cuti bersama, akhir semester mahasiswa, perayaan idul fitri, yang bersamaan, serta adanya faktor faktor yang mempengaruhi salah satunya suksesi dan kontestan politik di pemilihan Bupati pada tahun 2016.

Faktor pendorong dan faktor penarik mobilitas yang dominan mempengaruhi tingkat mobilitas penduduk di pelabuhan Nusantara Kota Kendari (Turun) dapat disimpulkan variabel (X1) faktor pendorong yang berpengaruh dominan terhadap tingkat mobilitas yaitu Variabel $X1._1$ Struktur Pekerjaan dengan nilai **0.773**, sedangkan variabel (X2) faktor penarik yang berpengaruh dominan terhadap Tingkat mobilitas adalah Variabel $X2._1$ Lapangan Pekerjaan dengan nilai tertinggi **0.839.**

Untuk Kota Kendari – Kota Raha (Naik) pada variabel (X1) faktor pendorong yang berpengaruh dominan terhadap tingkat mobilitas yaitu Variabel $X1._4$ Situasi Politik dengan nilai tertinggi **1.377**, sedangkan variabel (X2) faktor

penarik yang berpengaruh dominan terhadap tingkat mobilitas di Pelabuhan Nusantara Kota Kendari adalah Variabel $X2._2$ Merubah Pendapatan dengan nilai **0.554.**

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik *(BPS), 2018. Kendari Dalam Angka Tahun 2007*. Kendari.

Efendi, 1986. *Perilaku Mobilitas Struktur Sosial Ekonomi*.

Mantra, 1992. *Mobilitas Penduduk Sirkuler Dari Desa ke Kota di Indonesia*, Yogyakarta*:* Pusat Penelitian Kependudukan Universitas Gajah Mada.

Manullang, 2007. *Menggapai Hukum Berkeadilan*. Jakarta: Kompas.

Sugiyono, 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta : Bandung.

Suranto, 2004. *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhan Serta Prosedur Impor Barang*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Umar, 2000. *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis - Edisi Kedua*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.