

# ANALISIS DAMPAK PELABUHAN POMAKO TERHADAP SEKTOR EKONOMI DI KAMPUNG POMAKO KABUPATEN MIMIKA

Ludia Payung<sup>1</sup>, Tiurlina Siregar<sup>2</sup>, Enos H. Rumansara<sup>3</sup>

<sup>1)</sup> Mahasiswa Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota  
Program Pascasarjana Universitas Cenderawasih

<sup>3)</sup> Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota  
Program Pascasarjana Universitas Cenderawasih

Alamat Korespondensi  
Email: tiurlina.siregar@yahoo.com

## ABSTRAK

*Pelabuhan merupakan infrastruktur vital yang dibutuhkan oleh sebuah wilayah guna memberikan kemudahan dalam proses arus masuk dan keluar barang dan juga manusia dari dan keluar wilayah. Manfaat dari infrastruktur pelabuhan secara langsung dapat meningkatkan perekonomian wilayah karena membantu berbagai sektor yang ada di wilayah tersebut dalam hal suplai logistik. Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah melihat dampak akibat adanya pelabuhan pomako pada perubahan tatanan ekonomi di lingkungan sekitar serta Mengkaji potensi lahan kosong di sekitar wilayah pelabuhan pomako untuk dialihfungsikan menjadi sebuah lahan fungsional yang mendukung pengembangan sektor perdagangan, pariwisata dan Industri Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif hasil observasi, wawancara dan studi dokumentasi. Hasil yang diperoleh adalah pelabuhan Pomako memberikan dampak positif berupa pertumbuhan ekonomi wilayah distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.*

*Kata kunci: Pelabuhan, Pengembangan Wilayah, Sektor Ekonomi, Kampung Pomako.*

## 1. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara maritim, memiliki banyak wilayah yang berbatasan langsung dengan area perairan, salah satunya adalah distrik Mimika Timur. Daerah tersebut terletak di bibir sungai sehingga di jadikan sebagai wilayah pembangunan pelabuhan yang dapat menghubungkan Mimika dan wilayah luar.

Tentunya dengan adanya sebuah sarana 62ndust seperti pelabuhan dapat menimbulkan efek beruntun pada perubahan tatanan 62ndust ekonomi wilayah di sekitar area pelabuhan. Misalnya adalah peningkatan jumlah penduduk di area sekitar pelabuhan karena di nilai berpotensi sebagai sebuah area yang mendatangkan banyak keuntungan. Selebihnya dengan penambahan populasi maka akan ikut mengubah pola tata ruang

pada wilayah tersebut, akan semakin banyak ditemukan pembangunan rumah untuk pemukiman, kios dan ruko yang difungsikan untuk berbagai jenis usaha hingga peluang masuknya 64ndustry skala besar sebab di nilai area dekat pelabuhan dapat meminimalkan biaya transportasi.

Pelabuhan Pomako juga di nilai memiliki andil yang besar pada perubahan pola tata ruang di wilayah distrik Mimika Timur. Terlebih dengan adanya pembangunan dermaga dan renovasi pelabuhan seperti pada Gambar 1. yang berdampak pada perkembangan wilayah yang pesat di sekitar distrik tersebut hingga kawasan lain di Kabupaten Mimika. Adapun perkembangan wilayah yang terjadi berupa pembangunan di berbagai sektor terutama perdagangan, perindustrian besar dan pemukiman. Hal ini selanjutnya menjadi alasan penulis untuk mengkaji peran pelabuhan Pomako terhadap perkembangan wilayah yang terjadi di distrik Mimika timur kabupaten Mimika.



Gambar 1. Kondisi Umum Pelabuhan Pomako

- (a) Dermaga Pelabuhan Pomako,
- (b) Kegiatan Perdagangan di Sekitar Pelabuhan,
- (c) Pemukiman Penduduk yang Semakin Padat di Sekitar Pelabuhan Pomako.

Kabupaten Mimika memiliki pelabuhan umum yang berlokasi di kabupaten Mimika Timur yang bernama pelabuhan pomako. Pada awalnya, sebelum didirikan pelabuhan tersebut (Gambar 2.), terdapat resiko kecelakaan yang cukup tinggi bagi penduduk yang datang dan keluar dari kota Timika melalui jalur laut. Hal ini disebabkan karena proses pertukarannya terjadi di area laut dengan menggunakan kapal-kapal kecil yang dioperasikan oleh warga setempat.

Pada awal tahun 2006, pemerintah kota Timika kemudian mulai melakukan pembangunan pelabuhan Pomako yang terletak di desa Pomako. Pertimbangan pemerintah untuk memilih desa Pomako sebagai lokasi pembangunan pelabuhan adalah letak desa tersebut yang berada di daerah pesisir dan berbatasan langsung dengan wilayah perairan dengan kedalaman yang cukup untuk lalul intas kapal. Selain itu, terdapat pertimbangan lain seperti luas lahan di seputar pelabuhan

yang cukup untuk difungsikan sebagai tempat penyimpanan atau pergudangan dan aktivitas bongkar muat orang dan barang.



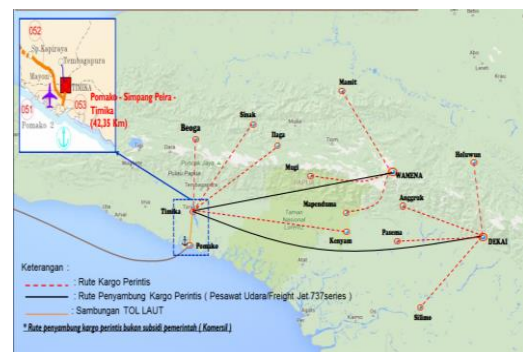
Gambar 2. Kondisi Awal Proses Turun dan Naik Orang dan Barang dari dan Menuju Kapal (Sumber: Rantelino, 2016)

Selama kurun waktu 12 tahun terhitung dari tahun 2006 pelabuhan Pomako berkembang pesat dalam hal perluasan wilayah dan jenis pelabuhan seperti yang dapat dilihat pada Gambar 2. Perluasan wilayah ditandai dengan semakin besarnya dermaga dan area bongkar muat, sedangkan jenis pelabuhan mengalami penambahan jumlah sebanyak 2 yang meliputi pelabuhan ikan dan pelabuhan minyak milik PT. Pertamina.



Gambar 3. Kondisi Proses Turun dan Naik Orang dan barang dari dan Menuju Kapal Setelah Dibangun Pelabuhan Pomako. (Sumber: Abdillah, 2011)

Perkembangan berikutnya adalah pada tahun 2017, dalam rangka mengatasi permasalahan distribusi logistik menuju daerah bagian tengah Provinsi Papua yang letaknya jauh dari area pelabuhan, maka Pemerintah Pusat melalui Kementerian Perhubungan mengembangkan program terpadu antara tol laut yang berlokasi di pelabuhan Pomako dan jembatan udara berupa kelanjutan distribusi logistik dari tol laut menuju lokasi tujuan dengan menggunakan jalur udara seperti yang diilustrasikan pada Gambar 4. Status tol laut ini juga berperan mendukung program *smart city* yang diberikan Pemerintah Pusat kepada Kabupaten Mimika pada tahun yang sama, dimana tol laut berperan mewujudkan Kabupaten Mimika sebagai wilayah *smart city* atas dasar *smart mobility* yang diharapkan dapat terwujud setelah tol laut resmi beroperasi.



Gambar 4. Peta Ilustrasi Program Terpadu Tol Laut dan Jembatan Udara Untuk Logistik (Kargo). (Sumber: Pangaribuan dalam Media massa Satuan Harapan, 2017)

Teori simpul jasa untuk pengembangan wilayah dikemukakan oleh Poernomosidi Hadjisarosa dan diterbitkan pada symposium di ITB pada tanggal 21 Agustus 1980. Menurut teori tersebut dikatakan bahwa berkembangnya wilayah

ditandai dengan oleh terjadinya pertumbuhan atau perkembangan sebagai akibat usaha, baik sektor pemerintah maupun swasta, yang pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan pemenuhan kebutuhan. Seperti teori-teori pengembangan wilayah yang lain (teori tempat sentral, teori kutub pertumbuhan, teori wilayah inti) teori simpul jasa distribusi yang diungkapkan Poernomo Hadjisarosa (1981), menekankan pula pentingnya peranan pusat-pusat, yang selanjutnya diidentifikasi sebagai simpul-simpul jasa distribusi (pada umumnya adalah kota).

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.69 Tahun 2001, Arti Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan / atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Terdapat beberapa jenis pelabuhan berdasarkan fungsinya yaitu :

### a) Pelabuhan Umum

Arti pelabuhan umum adalah pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan semua masyarakat (umum).

### b). Pelabuhan Daratan

Adalah merupakan suatu tempat tertentu yang ada di daratan dengan batas-batas yang sudah di tentukan, serta dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.

### c). Pelabuhan Khusus

Adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri menunjang kegiatan tertentu.

### d). Penyelenggara Pelabuhan Umum

Adalah unit pelaksana teknis / satuan kerja pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan.

### e). Pengelola Pelabuhan Khusus

Adalah pemerintah, pemerintah propinsi, Pemerintah Kabupaten/ kota atau Badan Hukum Indonesia yang memiliki izin untuk mengelola pelabuhan khusus.

### f). Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan

Adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan umum yang dipergunakan secara langsung untuk kegiatan kepelabuhanan.

### g).Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan

Adalah wilayah perairan disekililing daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan umum yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

### 3. METODOLOGI PENELITIAN

Dalam penelitian ini instrumen yang digunakan adalah sebagai berikut:

**Data Observasi.** Data observasi diperoleh dari hasil publikasi baik oleh pemerintah setempat maupun publikasi ilmiah dalam bentuk jurnal, buku maupun prosiding yang memuat tentang informasi yang berkaitan dengan tema penelitian.

**Hasil Wawancara.** Wawancara dilakukan secara random (jika diperlukan) kepada masyarakat yang bermukim di area Pomako dan sekitarnya juga kepada pemangku jabatan pada wilayah Pomako dan sekitarnya.

**Studi Dokumentasi.** Suatu Teknik memperoleh data untuk melengkapi data hasil wawancara dan observasi melalui laporan dan dokumen lainnya yang diperoleh dari instansi dan lembaga lainnya yang terkait.

Analisis data pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknis analisis deskriptif. Data hasil observasi di rekapitulasi dan di sajikan dalam bentuk diagram untuk menggambarkan kondisi yang sesuai dengan kondisi real ketika dilakukan penelitian. Dalam hal memperkuat hasil analisis maka di tambahkan beberapa opini dari nara sumber (warga sekitar) dan juga dokumentasi yang dilakukan untuk menunjang keabsahan penelitian tersebut.

### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pertumbuhan output perkapita merupakan cerminan bagi pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan perkapita mencakup pengupahan yang layak, dan standar hidup yang meningkat. Standar

hidup masyarakat dalam kategori sejahtera dengan demikian dipengaruhi pertumbuhan ekonomi, yang ditandai meningkatnya GNP potensial (Murni, 2006).

Adam Smith selaku tokoh teori Klasik menyatakan bahwa lahan pada jama dulu dianggap sangat langka, modal belum diberikan nilai-nilai yang dihitung, tetapi penghitungan mengacu pada jumlah tenaga kerja. Sehingga penduduk yang bertambah dilihat sebagai faktor pendorong meningkatnya perekonomian.

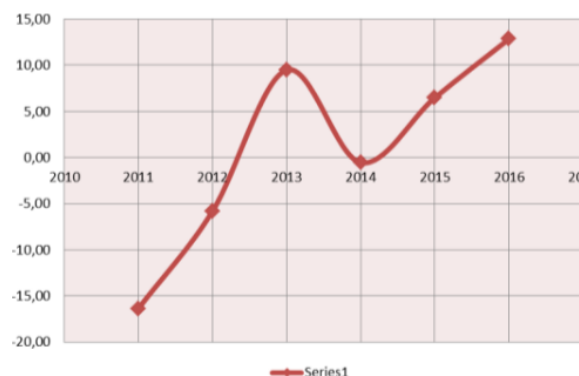
Kemudian David Richardo pada periode berikutnya melalui konsep *the law of diminishing return* menyatakan bahwa perkembangan populasi manusia menyebabkan tumbuhnya ekonomi sebagaimana istilah banyak anak (tenaga kerja penggarap lahan) akan berpengaruh terhadap banyaknya rejeki yang diterima.

*The law of diminishing return* terungkap setelah penduduk semakin bertambah begitu juga dengan produksi nasional. Pada perkembangannya, jumlah populasi manusia yang meningkat justru menimbulkan persoalan rasio lahan yang semakin sempit. Hal ini menyebabkan turunnya marginal product dan upah riil.

Adam Smith (dalam Arsyad, 2010) mengatakan bahwa setidaknya ada tiga komponen kunci produksi pada satu negara, yaitu ketersediaan sumber daya alam, sumber daya manusia, dan modal. Tetapi Smith menitikberatkan pada ketersediaan modal sebagai faktor penting untuk meningkatkan produktivitas dan output yang optimal. sehubungan dengan output perkapita, akumulasi modal perlu memperhatikan pertumbuhan ekonomi melalui keseimbangan output total dan

jumlah populasi penduduk. Sehingga objek analisis output perkapita tidak bisa memisahkan keduanya (Boediono, 1992)

Perkembangan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Atas Dasar Harga Konstan (ADHK) di Kabupaten Mimika menunjukkan bahwa setiap tahun mengalami pertumbuhan ekonomi positif atau berkembang dengan baik. Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Mimika dapat dilihat dalam Gambar 5.



Gambar 5. Grafik Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Mimika (Sumber: Hasil Observasi)

Sebagaimana gambar tersebut, pertumbuhan ekonomi pada 2013 meningkat signifikan hingga 9,48 persen. Peningkatan ini terjadi karena keberhasilan pemerintah melaksanakan program-program prioritas pembangunan rumah sehat, pelayanan air bersih, kesejahteraan masyarakat.

Sebagai negara kepulauan, dua per tiga wilayah Indonesia merupakan kawasan perairan dan berada pada lokasi strategis karena menjadi bagian rute perdagangan dunia. Dalam hal ini perekonomian yang tinggi dipengaruhi pula oleh keberadaan pelabuhan. Pelabuhan menunjang

mobilitas barang dan manusia ke wilayah Indonesia.

Pada satu sisi pelabuhan merangsang pertumbuhan kegiatan ekonomi, perdagangan, dan industri wilayah. Pada sisi lain pelabuhan hanya memiliki daya dukung aktifitas-aktifitas tersebut. Sehingga tidak jarang pelabuhan disebut selain menjadi tempat kapal berlabuh, juga sebagai pusat kegiatan ekonomi.

Kehadiran pelabuhan Pomako berdampak pada pertumbuhan populasi penduduk pada area sekitar pelabuhan. Pertambahan jumlah penduduk di distrik Mimika Timur khususnya Pomako kemudian mendorong perkembangan perekonomian diberbagai sektor misalnya perdagangan besar berupa industri perdagangan ikan dan pembuatan es balok, perdagangan kecil berupa kios sembako yang jumlahnya naik secara signifikan di area tersebut dan pangkalan mini pertamina.

Sektor perdagangan yang mengalami pertumbuhan pesat selain kios sembako adalah perdagangan hasil laut yang di dukung oleh fasilitas pendukung berupa tempat pelelangan ikan dan tempat penyimpanan hasil laut (*cold storage*) yang sangat bermanfaat bagi nelayan setempat untuk menyimpan hasil tangkapannya dan memberikan peluang untuk menangkap dan menyimpan dan jumlah besar. Di distrik Mimika Timur (Pomako) sendiri, seperti yang dapat di lihat pada Tabel 4.1, perdagangan skala besar merupakan jenis perdagangan yang berkembang pesat dibandingkan perdagangan skala menengah dan UMKM.

Berdasarkan data yang dihimpun dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) Mimika, selama 2017 jumlah penyerapan dari produk perikanan mencapai 311,626 kg. hal ini termasuk dalam kegiatan penyimpanan, operasional *coldstorage*. Pengembangan perikanan juga terus ditingkatkan melalui mekanisme kemitraan antara pembudidaya dan nelayan Mimika. Pada tahun 2017, Koperasi Mbiti berhasil mengekspor kepiting ke Singapura dan Malaysia dengan jumlah fantastis, mencapai 66,70 ton dengan nilai US\$ 495.713. Kegiatan ini merupakan hasil kerjasama Koperasi Mbiti dengan 6 kelompok nelayan penangkap kepiting dan 4 supplier kepiting (KKP Mimika, 2018).

Tabel 1. Data Sector Perdagangan Distrik Mimika Timur yang Mencakup Area Pomako pada Tahun 2011 Setelah Pembangunan Pelabuhan Pomako.

Distrik Subdistrict	Pedagang Besar Wholesalers	Pedagang Menengah Middle Traders	Pedagang Kecil Small Traders
(1)	(2)	(3)	(4)
1 Agimuga	1	1	2
2 Amar	-	-	-
3 Alama	-	-	-
4 Hoya	-	-	-
5 Iwaka	-	-	-
6 Jila	2	1	-
7 Jita	1	1	-
8 Kuala Kencana	1	65	133
9 Kwamki Narama	-	-	-
10 Mimika Barat	1	1	3
11 Mimika Barat Jauh	-	1	-
12 Mimika Barat Tengah	-	1	-
13 Mimika Baru	12	936	1.900
14 Mimika Tengah	1	2	5
15 Mimika Timur	12	-	33
16 Mimika Timur Jauh	1	-	3
17 Tembagapura	3	-	5
18 Wania	5	-	-
<b>Mimika</b>	<b>75</b>	<b>1.009</b>	<b>2.084</b>

Sumber: Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kab. Mimika  
Sources: Department of Industry and Trade of Mimika Regency

Dari keseluruhan data tersebut diatas menjelaskan bahwa terdapat perbedaan dalam bentuk pola ruang dan tingkat perekonomian sebelum dan sesudah kehadiran pelabuhan Pomako. Perbedaan Pola ruang yang dimaksud adalah dalam bentuk peningkatan pembangunan rumah pemukiman di

wilayah sekitar pelabuhan, sedangkan perubahan tingkat perekonomian yang di maksud berupa semakin banyak terciptanya sarana perdagangan seperti adanya pasar kaget yang menjadi aktifitas rutin masyarakat sekitar untuk menjual hasil tangkapan laut, serta pembangunan kois dan ruko yang banyak difungsikan sebagai warung makan dan warung sembako. Sebaliknya, untuk dampak negatif yang juga ikut bermunculan adalah timbulnya aktifitas yang kurang baik dari masyarakat seperti pemalangan jalan oleh beberapa oknum tertentu untuk mencari keuntungan dari para pengemudi yang hendak berlalu lalang masuk dan keluar pelabuhan Pomako. Hal tersebut tentunya dapat menimbulkan kecemasan terutama bagi masyarakat yang beraktifitas di area sekitar pelabuhan sehingga ada baiknya sering dilakukan patroli pada jam-jam tertentu untuk mengurangi kegiatan pemalangan tersebut.

## 5. KESIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini adalah Pelabuhan Pomako berdampak pada perubahan berbagai aspek kehidupan di distrik Mimika Timur, antara lain yaitu peningkatan jumlah penduduk yang menetap di wilayah sekitar pelabuhan. Perubahan selanjutnya adalah pertumbuhan perekonomian di wilayah distrik Mimika Timur yang pada awalnya lesu disebabkan lokasi wilayah tersebut yang jauh dari pusat kota kemudian terjadi peningkatan pertumbuhan ekonomi dengan adanya pelabuhan Pomako yang di tandai dengan banyaknya pembangunan industri serta usaha UKM seperti kios dan

warung makan yang semakin bertambah jumlahnya hingga kini.

Hal tersebut diatas terjadi karena pelabuhan memudahkan pergerakan manusia dan juga distribusi barang untuk masuk dan keluar Kabupaten Mimika. Pada wilayah Pomako khususnya, pelabuhan menjadi pemicu pengembangan ekonomi terutama pada sector perdagangan dan perindustrian.

Hal positif lainnya adalah penambahan populasi penduduk tidak disertai dengan peningkatan angka kriminalitas sehingga dapat meyakinkan pihak investor untuk menginvestasikan sahamnya pada perusahaan dan perindustrian yang di nilai memiliki potensi untuk berkembang di masa yang akan datang. Sedangkan dampak negativenya adalah mulai berkembangnya kriminalitas di area Mimika Timur, namun masih dapat di atasi oleh pihak pemerintah setempat.

## 6. SARAN

Diperlukan publikasi dan pendataan yang lebih lengkap mengenai jumlah populasi, tenaga kerja, pertumbuhan ekonomi, perdagangan, perindustrian hingga angka kriminalitas pada Kabupaten Mimika sehingga penelitian dapat berjalan dengan lebih baik.

## DAFTAR PUSTAKA

Abdillah, H., (2011). *Aktifitas di Dermaga Pelabuhan Pomako*. Diakses dari [www.huseinfotografertimika.com](http://www.huseinfotografertimika.com) pada tanggal 27/09/2018 pukul 14:20 WIT.

Arsyad., (1997). Lincolin. *Ekonomi Pembangunan*. Penerbit STIE YKPN. Yogyakarta.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Mimika., (2011). *Distrik Mimika Timur Dalam Angka*. BPS Kabupaten Mimika.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Mimika., (2016). *Distrik Mimika Timur Dalam Angka*. BPS Kabupaten Mimika.

Bambang Prasetyo dan Lina Miftahul Jannah., (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif*, Jakarta:: PT Raja Grafindo Persada, hlm. 65.

Burhan Bungin., (2005). *Metodologi Penelitian Kuantitatif Komunikasi, Ekonomi, Dan Kebijakan Publik Ilmu-ilmu Sosial Lainnya*, Jakarta: Kencana, hlm. 122.

Dahwilani, D. (2020). *300 Startup Papua Asah Keahlian Pengembangan Aplikasi Mobile dan Game*. (diambil dari [www.inews.com](http://www.inews.com) pada tanggal 10/03/2019 pukul 18:07 wit).

Hadjisarosa., (1978). *Kebijaksanaan Pembangunan di bidang Pekerjaan Umum*, Bahan Ceramah Pada Kursus Reguler Angkatan Ke XI Lembaga Pertahanan Nasional.

Muttaqiyatin, W,P., dan Prakoso, B, S, E., (2017). *Persepsi Masyarakat terhadap rencana pembangunan pabrik pengolahan dan pemurnian (smelter) di kawasan industry Pomako, distrik Mimika timur, kabupaten Mimika Papua*.

Pangaribuan, M., (2017). *Pemerintah prioritaskan membuat tol udara di Papua*. Satu Harapan.

Rantelino, H., (2016). *Melirik Potensi Pelabuhan Pomako, Kabupaten Mimika*, diakses dari



www.kompasiana.com pada tanggal  
27/09/2018 pukul 14:00 WIT.

Rochaida, E.

Subri, Mulyadi., (2003). *Ekonomi Sumber Daya Manusia dalam Perspektif Pembangunan*, edisi satu, PT. Raja Grafindo, Jakarta.

Suharsimi Arikunto., (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta. hlm. 227.

Suliyanto., (2006). *Metode Riset Bisnis*, Yogyakarta. hlm. 137.

Heneman, Herbert G, Poernomo., et al. Hadjisarosa (1981). *Managing Personal and Human Resources*. Illionis: Dow Jones-Irwin.

Asfia, Murni, 2006, *Ekonomika Makro*, Jakarta, PT. Refika Aditama.

Boediono. 1992. *Teori Pertumbuhan Ekonomi*. Yogyakarta, BPFE UGM