

**STUDI PERENCANAAN PENGEMBANGAN PELABUHAN BAWEAN  
KABUPATEN GRESIK PROPINSI JAWA TIMUR**

**LAPORAN SKRIPSI  
PROGRAM STUDI PEMANFAATAN SUMBERDAYA PERIKANAN  
JURUSAN PEMANFAATAN SUMBERDAYA PERIKANAN DAN KELAUTAN**

Oleh:  
**NUR RIZKI AMALIA**  
**0510820033**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**



**FAKULTAS PERIKANAN DAN ILMU KELAUTAN  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
MALANG  
2010**



**STUDI PERENCANAAN PENGEMBANGAN PELABUHAN BAWEAN  
KABUPATEN GRESIK PROPINSI JAWA TIMUR**

**Skripsi**

**Sebagai salah satu syarat untuk meraih gelar sarjana**

**Oleh:  
NUR RIZKI AMALIA  
0510820033**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**



**FAKULTAS PERIKANAN DAN ILMU KELAUTAN  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
MALANG  
2010**



**STUDI PERENCANAAN PENGEMBANGAN PELABUHAN BAWEAN  
KABUPATEN GRESIK PROPINSI JAWA TIMUR**

Oleh:  
**NUR RIZKI AMALIA**  
0510820033

**Dosen Penguji I**

**Ir. ALFAN JAUHARI, MS**  
NIP. 19600401 198701 1 002

Tanggal:

**Menyetujui,**

**Dosen Pembimbing I**

**Ir. H. IMAN PRAYOGO, R, MS**  
NIP. 19501219 198003 1 002

Tanggal:

**Dosen Penguji II**

**Ir. GUNTUR, MS**  
NIP. 19580605 198601 1 001

Tanggal:

**Dosen Pembimbing II**

**D.BAMBANG SETIONO A, S.Pi, M.T**  
NIP. 19510511 197603 1 002

Tanggal:

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan**

**Ir. AIDA SARTIMBUL, M. Sc, Ph. D**  
NIP. 19680901 199403 2 001

Tanggal:

**STUDI PERENCANAAN PENGEMBANGAN PELABUHAN BAWEAN  
KABUPATEN GRESIK PROPINSI JAWA TIMUR**

Oleh:  
**NUR RIZKI AMALIA**  
0510820033

Telah dipertahankan di depan penguji pada tanggal 10 Februari 2010  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

**DOSEN PENGUJI I**

Ir. ALFAN JAUHARI, MS  
NIP. 19600401 198701 1 002

Tanggal:

**MENYETUJUI,**

**DOSEN PEMBIMBING I**

Ir. H. IMAN PRAYOGO, R, MS  
NIP. 19501219 198003 1 002

Tanggal:

**DOSEN PENGUJI II**

Ir. GUNTUR, MS  
NIP. 19580605 198601 1 001

Tanggal:

**DOSEN PEMBIMBING II**

D.BAMBANG SETIONO A, S.Pi, M.T  
NIP. 19510511 197603 1 002

Tanggal:

**MENGETAHUI,  
KETUA JURUSAN**

Ir. AIDA SARTIMBUL, M. Sc, Ph. D  
NIP. 19680901 199403 2 001

Tanggal:

### Pernyataan Orisinalitas Skripsi

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam skripsi yang saya tulis ini benar merupakan hasil karya sendiri. Dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang tertulis dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan skripsi ini hasil jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Malang, 19 Februari 2010

Mahasiswa

Nur Rizki Amalia



## RINGKASAN

**NUR RIZKI AMALIA, 0510820033.** Skripsi tentang Studi Perencanaan Pengembangan Pelabuhan Bawean Kabupaten Gresik Propinsi Jawa Timur. Dibawah bimbingan **Ir. H. Iman Prajogo, MS dan D. Bambang Setiono Adi, S.Pi, M.T**

---

Bidang kelautan dan pesisir yang didefinisikan sebagai sektor perikanan, pariwisata bahari, pertambangan laut, industri maritim, perhubungan laut, bangunan kelautan, dan jasa kelautan, merupakan andalan dalam menjawab tantangan dan peluang dalam upaya peningkatan ekonomi nasional (Irwansyah, 2008). Sebagai Negara maritim interaksi antar ruang dan keterkaitan ekonomi antar pulau di Indonesia sangat ditentukan oleh peran dan tatanan transportasi nasional. Upaya meningkatkan prasarana dan sarana transportasi ditekankan pada perluasan sistem jaringan transportasi untuk menjangkau daerah-daerah pedesaan, dan pulau terpencil serta wilayah perbatasan dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan menggerakkan pembangunan nasional dan daerah (Jinca et al, 2002). Namun, perencanaan pembangunan yang selama ini berjalan bersifat *top down* dan berbasis *continental*. Sementara itu pengelolaan sumberdaya pesisir dan pulau-pulau kecil secara terpadu menghendaki adanya keberlanjutan (*sustainability*) dalam pemanfaatannya. Sebagai kawasan yang dimanfaatkan untuk berbagai sektor pembangunan, wilayah pesisir memiliki kompleksitas isu, permasalahan, peluang dan tantangan. Dengan demikian terlihat bahwa topik pengelolaan atau pemanfaatan kawasan pesisir dan laut menjadi sangat penting untuk dibahas dalam suatu studi atau penelitian.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: dibutuhkan studi atau kajian pengembangan Pelabuhan Bawean, dibutuhkan strategi pengembangan Pelabuhan Bawean dan pembangunan wilayah yang selama ini berjalan belum bersifat *bottom up*. Adapun tujuan penelitian ini adalah: mengidentifikasi faktor-faktor internal dan eksternal pendukung dan penghambat pengembangan Pelabuhan Bawean, merumuskan arahan strategi pengembangan Pelabuhan Bawean dan mengetahui kebutuhan pengembangan Pelabuhan Bawean berdasarkan permasalahan yang dihadapi masyarakat.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif. Jenis data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer berupa hasil scoring dari kuisioner yang diajukan kepada responden. Responden yang diambil sebanyak 30 responden. Data sekunder bersumber dari Laporan Tahunan dan *Database* Kantor Pelabuhan Bawean. Teknik pengambilan data yang digunakan adalah observasi, wawancara dan kuisioner. Analisa data dalam penelitian ini menggunakan analisa SWOT dan analisa PRA.

Dari analisa SWOT dalam analisa matrik IFAS diperoleh hasil scoring sebesar 2,62 dan dalam analisa matrik EFAS diperoleh hasil scoring sebesar 2,58. Hal ini berarti pengaruh faktor internal lebih besar dari pada faktor eksternal terhadap pengembangan Pelabuhan Bawean. Dalam Matrik Grand Strategi nilai koordinat factor internal sebagai sumbu  $x = 0,33$  sedangkan untuk faktor eksternal sebagai sumbu  $y = 0,30$ . Sehingga diperoleh posisi titik koordinat berada pada kuadran I dengan mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif (*Growth Oriented Strategy*) menggunakan strategi *Strengths Opportunities* (SO). Diterapkan berdasarkan penggunaan kekuatan yang dimiliki Pelabuhan Bawean untuk memanfaatkan peluang yang ada. Dalam analisa matrik SWOT diperoleh empat set kemungkinan alternative strategi diantaranya strategi

*Strength-Opportunities* (SO) pengadaan bangunan pelindung pantai (*breakwater*), strategi *Strengths-Threats* (ST) merger daerah lingkungan kerja Kanpel Bawean dengan Pelsus Perikanan Cabang Pulau Bawean. Strategi *Weaknesses-Opportunities* (WO) membangun sistem informasi kepelabuhanan berbasis teknologi informasi digital dan strategi *Weaknesses-Threats* (WT) koordinasi dengan BUMN (PELNI) untuk pengadaan kapal guna menekan tarif yang tinggi. Sehingga diperoleh strategi yang direkomendasikan berdasarkan Matrik QSPM adalah strategi pengembangan fisik (5,54) dan didukung oleh strategi pengembangan non fisik (3,05).

Sedangkan dari analisa PRA diketahui kebutuhan pengembangan yang mendesak berdasarkan rating permasalahannya antara lain: rating 1 penambahan jumlah kapal, rating 2 perluasan wilayah kerja Pelabuhan Bawean, rating 3 antisipasi mahalannya tarif angkutan barang dan penumpang, rating 4 peningkatan kinerja pelabuhan, rating 5 peningkatan pengawasan kegiatan di pelabuhan, rating 6 penegasan zonasi pemanfaatan wilayah pesisir.



## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur senantiasa tercurah ke hadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulisan laporan Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Skripsi merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Perikanan di Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Brawijaya Malang.

Atas terselesainya laporan ini, ucapan terima kasih tidak lupa penulis persembahkan kepada:

- ❖ Bapak Ir. H. IMAN PRAJOGO, MS dan Bapak D. BAMBANG SETIONO ADI, S.Pi, M.T selaku dosen pembimbing.
- ❖ Bapak Ir. ALFAN JAUHARI, MS dan Bapak Ir. GUNTUR, MS selaku dosen penguji.
- ❖ Bapak SANTOSO, S.Sos selaku Kepala Kantor Pelabuhan Bawean dan Bapak FATHURROSI selaku petugas lalu lintas angkutan laut dan kepelabuhanan di Kantor Pelabuhan Bawean.
- ❖ Bapak SUDARTO dan keluarga yang telah memberi dukungan dalam pelaksanaan penelitian ini.
- ❖ Kedua orang tua dan adikku tersayang yang telah memberikan do'a, motivasi dan materi sehingga laporan ini dapat terselesaikan dengan baik.
- ❖ Keluarga di Sumbersari Gg 3B Nomor 176 Malang yang selalu setia menemani hingga terselesainya laporan ini.
- ❖ Teman – teman PSP angkatan 2005 yang selalu menjadi inspirasi dalam menyelesaikan laporan ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Laporan Skripsi ini masih jauh dari sempurna. Karena sejatinya kesempurnaan hanya milik Allah SWT. Sehingga kritik dan saran sangat diharapkan dari semua pihak demi perbaikan dimasa mendatang. Akhirnya, semoga laporan ini dapat bermanfaat, khususnya bagi mahasiswa Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Brawijaya Malang.

Malang, Februari 2010

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
<b>RINGKASAN</b> .....	i
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iv
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	vii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	ix
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar belakang .....	1
1.2 Rumusan masalah .....	4
1.3 Tujuan penelitian .....	4
1.4 Manfaat penelitian .....	4
1.5 Waktu dan tempat penelitian .....	5
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>6</b>
2.1 Non arsitektural .....	6
2.1.1 Pengertian, fungsi dan klasifikasi pelabuhan .....	6
2.1.2 Sejarah perkembangan pelabuhan .....	11
2.1.3 Pulau Bawean sebagai bagian dari potensi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil di Jawa Timur .....	12
2.1.4 Isu strategis yang melingkupi problematika wilayah pesisir di Pulau Bawean .....	13
2.1.5 Perencanaan pengembangan Pelabuhan Bawean dalam era otonomi daerah ...	16
2.1.6 Pengelolaan sumberdaya wilayah pesisir berbasis masyarakat .....	18
2.2 Arsitektural .....	18
2.2.1 Fasilitas pelabuhan .....	18
2.2.2 Karakteristik bangunan pantai .....	21
<b>BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN</b> .....	<b>26</b>
3.1 Metode penelitian .....	26
3.2 Jenis data .....	26

3.2.1 Data primer .....	27
3.2.2 Data sekunder .....	27
3.3 Teknik pengambilan data .....	27
3.3.1 Observasi .....	27
3.3.2 Wawancara .....	28
3.3.3 Kuisisioner .....	29
3.4 Analisa data .....	30
3.4.1 Analisa SWOT .....	30
3.4.2 Analisa PRA .....	32
<b>BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>35</b>
4.1 Deskripsi lokasi penelitian .....	35
4.1.1 Kondisi geografis .....	35
4.1.2 Kondisi topografi .....	35
4.1.3 Kondisi demografi .....	36
4.1.4 Kondisi perekonomian .....	36
4.1.5 Perhubungan .....	38
4.2 Kondisi eksisting Pelabuhan Bawean .....	40
4.2.1 Hidrografi Pelabuhan Bawean .....	40
4.2.2 Daerah <i>hinterland</i> .....	40
4.3 Pelabuhan-pelabuhan di sekitar Pelabuhan Bawean ..	41
4.4 Fasilitas di Pelabuhan Bawean .....	42
4.5 Realisasi kunjungan kapal, arus barang dan penumpang .....	44
4.6 Rencana strategis pengembangan Pelabuhan Bawean .....	45
4.7 Analisa SWOT ( <i>Strengths, Weaknesses, Opportunities, Treaths</i> ) .....	47
4.7.1 Identifikasi faktor internal dan eksternal .....	47
4.7.2 Matrik skoring .....	54
4.7.3 Matrik faktor strategi internal-eksternal .....	57
4.7.3.1 Matrik faktor strategi internal .....	57
4.7.3.2 Matrik faktor strategi eksternal .....	59
4.7.4 Matrik <i>grand strategy</i> .....	61
4.7.5 Matrik SWOT .....	62
4.7.6 Matrik QSPM .....	67

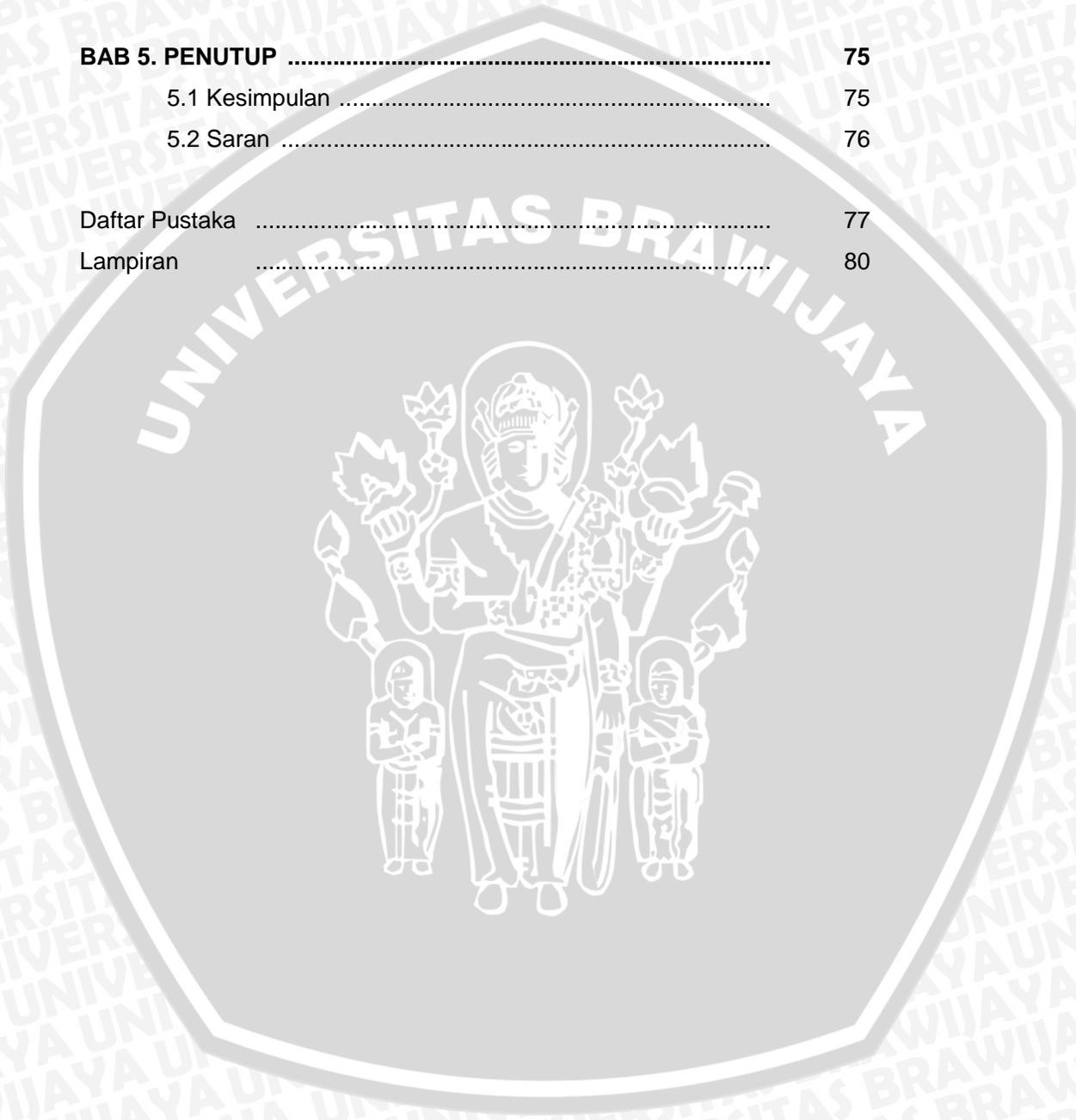


4.8 Analisa PRA .....	69
4.8.1 Analisa pengembangan fisik .....	69
4.8.2 Analisa pengembangan non fisik .....	70

**BAB 5. PENUTUP .....** **75**

5.1 Kesimpulan .....	75
5.2 Saran .....	76

Daftar Pustaka .....	77
Lampiran .....	80



DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Fasilitas di Pelabuhan Bawean .....	43
2. Skala prioritas faktor internal peubah kekuatan .....	55
3. Skala prioritas faktor internal peubah kelemahan .....	55
4. Skala prioritas faktor eksternal peubah peluang .....	56
5. Skala prioritas faktor eksternal peubah ancaman .....	56
6. Matriks faktor strategi internal peubah kekuatan .....	57
7. Matriks faktor strategi internal peubah kelemahan .....	58
8. Matriks faktor strategi eksternal peubah peluang .....	59
9. Matriks faktor strategi eksternal peubah ancaman .....	60
10. Strategi SO ( <i>Strengths-Opportunities</i> ) .....	63
11. Strategi ST ( <i>Strengths-Treaths</i> ) .....	64
12. Strategi WO ( <i>Weaknesses-Opportunities</i> ) .....	65
13. Strategi WT ( <i>Weaknesses-Treaths</i> ) .....	66
14. Matrik QSPM ( <i>Quantitative Strategic Planning Matrix</i> ) .....	67
15. Analisa pengembangan fisik Pelabuhan Bawean .....	70
16. Analisa pengembangan non fisik Pelabuhan Bawean .....	70
17. Kebutuhan pengembangan Pelabuhan Bawean berdasarkan keterdesakannya .....	72
18. Perbandingan perencanaan pengembangan Pelabuhan Bawean .....	74



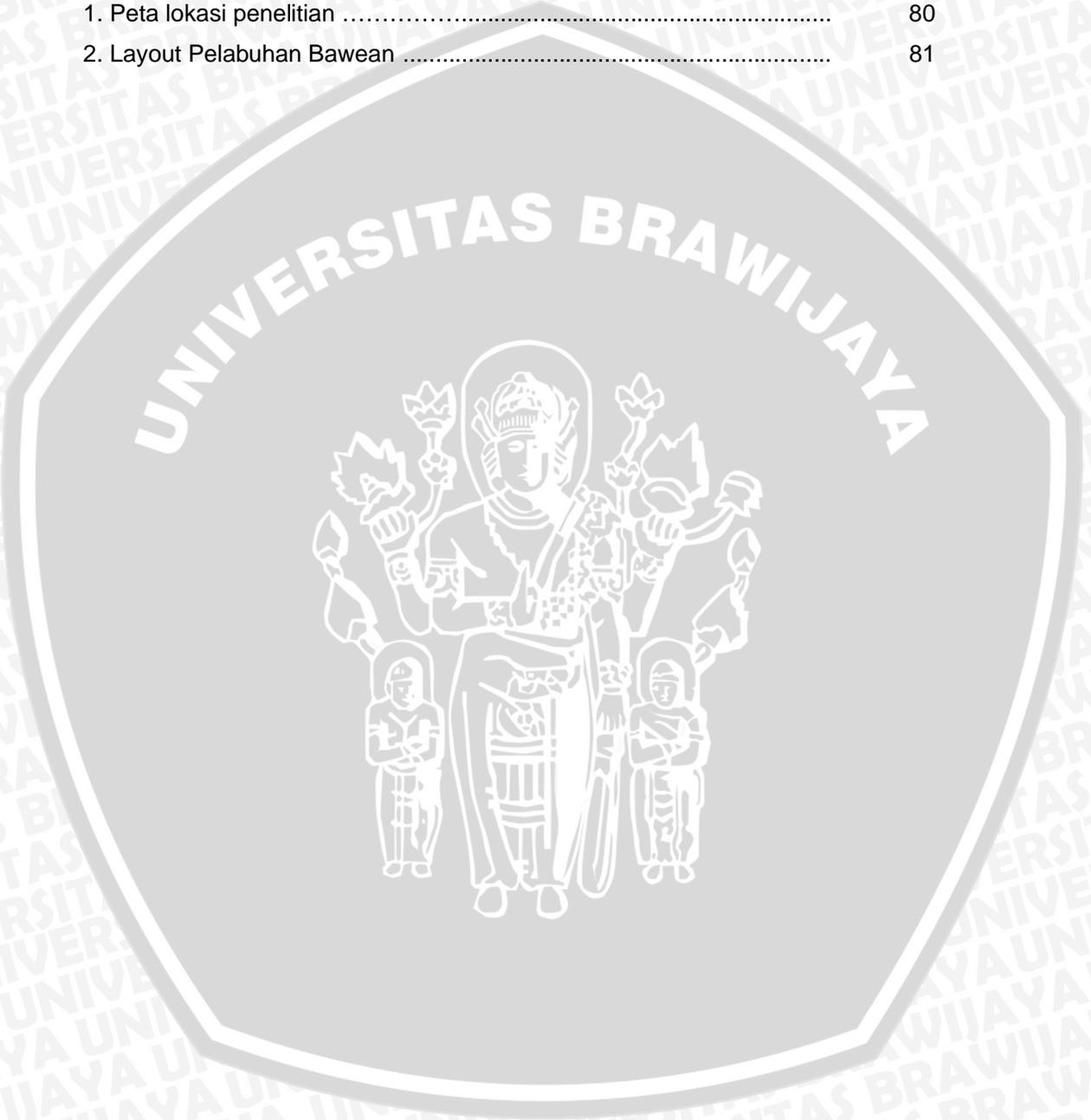
DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. <i>Breakwater</i> dengan satu pintu masuk .....	21
2. <i>Breakwater</i> dengan dua pintu masuk .....	22
3. <i>Breakwater</i> tipe <i>slope</i> atau <i>mound</i> .....	22
4. <i>Breakwater</i> tipe <i>wall</i> atau <i>vertical</i> .....	23
5. Dermaga dengan tiang beton bertulang .....	24
6. Dermaga dengan konstruksi <i>caisson</i> .....	25
7. Dermaga dengan konstruksi ganda .....	25
8. Diagram alur pikir penelitian .....	34
9. Grafik kunjungan kapal di Pelabuhan Bawean pada tahun 2003-2008 .....	44
10. Grafik bongkar muat barang di Pelabuhan Bawean pada tahun 2003-2008 .....	44
11. Grafik kunjungan penumpang di Pelabuhan Bawean pada tahun 2003-2008 .....	45
12. Diagram analisis SWOT .....	62



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Peta lokasi penelitian .....	80
2. Layout Pelabuhan Bawean .....	81



## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar belakang

Sebagai Negara maritim yang memiliki 17.508 pulau, Indonesia memiliki pusat-pusat pertumbuhan ekonomi tersebar di seluruh pelosok tanah air. Interaksi antar ruang dan keterkaitan ekonomi antar pulau sangat ditentukan oleh peran dan tatanan transportasi nasional. Pentingnya peranan transportasi tersirat dalam GBHN tahun 1999-2004, yang menyatakan bahwa sistem transportasi diarahkan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan. Upaya meningkatkan prasarana dan sarana transportasi ditekankan pada perluasan sistem jaringan transportasi untuk menjangkau daerah pedesaan, pulau terpencil serta wilayah perbatasan dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan menggerakkan pembangunan nasional dan daerah (Jinca et al, 2002).

Provinsi Jawa Timur mempunyai luas perairan 357.707 km<sup>2</sup>. Meliputi Selat Madura, Laut Jawa, Selat Bali (Wilayah Pantai Utara) dan Samudera Indonesia serta ZEEI (Wilayah Pantai Selatan). Memiliki panjang garis pantai 1.900 km dan 446 pulau. Sebanyak 23 daerah dari 38 kabupaten / kota atau lebih 60% merupakan wilayah pesisir. Jasa maritim, pulau-pulau kecil, kekayaan tambang dan mineral, perikanan dan budidaya laut, serta industri kelautan merupakan aset yang terabaikan. Sementara posisi Geopolitik yang sangat strategis menjadikan Provinsi Maritim Jawa Timur, sebagai sentra kegiatan ekonomi untuk Kawasan Barat (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI). Namun, pembangunan ekonomi yang selama ini dilaksanakan masih berbasis

*continental* atau daratan (Forum Masyarakat Kelautan dan Perikanan Jawa Timur, 2009).

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Timur tahun 2006, dijelaskan bahwa potensi wilayah laut merupakan aset yang sangat besar dalam mendukung perekonomian. Dalam rangka mengoptimalkan pembangunan kelautan, terdapat berbagai kendala dan hambatan di antaranya sebagai berikut:

- 1) Persepsi masyarakat terhadap fungsi laut, keterbatasan data, informasi, sarana dan prasarana, teknologi kelautan, resiko usaha dan penanganan yang kurang terpadu.
- 2) Ada pandangan bahwa laut bukan salah satu alternatif sumber kehidupan yang dapat menjamin dan mempunyai prospek baik.
- 3) Pemanfaatan sumber daya kelautan yang tidak merata dan tidak serasi dengan potensi yang tersedia.
- 4) Data dan informasi tentang kelautan masih tersebar dan belum tertata dengan baik dalam sistem jaringan. Sehingga, analisis terhadap data kelautan menyebabkan rendahnya akses informasi dalam penetapan kebijakan pengelolaan sumber daya kelautan.
- 5) Keterbatasan kemampuan dalam pemanfaatan dan penguasaan IPTEK, maupun keperluan terhadap informasi serta dukungan kelembagaan yang memadai.

Dijelaskan dalam Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Wilayah Jawa Timur tahun 2006, perhubungan di Jawa Timur saat ini masih didominasi oleh angkutan jalan raya dengan sarana angkutan umum yang kurang memadai, baik kuantitas maupun kualitas pelayanannya. Sebaran jaringan prasarana perhubungan dalam rangka mendukung kegiatan perekonomian masih terkonsentrasi di bagian tengah dan utara Jawa Timur. Sedangkan di bagian

selatan dan wilayah kepulauan, masih perlu pengembangan jaringan perhubungan dalam rangka pengembangan wilayah.

Perencanaan pembangunan yang lebih dikenal selama ini cenderung bersifat “*top down*”. Yaitu perencanaan dari atas ke bawah yang menempatkan masyarakat sebagai objek pembangunan dari pemerintah. Seiring dengan tuntutan perubahan paradigma pembangunan di era otonomi daerah yang hakekatnya bertujuan untuk pemberdayaan masyarakat, maka sebaiknya proses perencanaan dilakukan secara “*bottom up*”. Yaitu perencanaan yang cenderung berangkat dari partisipasi atau kebutuhan masyarakat. Sehingga masyarakat bukan hanya menjadi objek tapi sebaliknya lebih berperan sebagai subjek dalam pembangunan. Oleh karena itu diperlukan upaya peningkatan partisipasi masyarakat dalam setiap tahapan pembangunan termasuk dalam perencanaan pembangunan.

Sebagai konsep dasar pembangunan partisipatif adalah melakukan upaya pembangunan atas dasar pemenuhan kebutuhan masyarakat itu sendiri. Sehingga masyarakat mampu untuk berkembang dan mengatasi permasalahannya sendiri secara mandiri, berkesinambungan dan berkelanjutan (Gitosaputro, 2006). Berdasarkan evaluasi di atas, dapat disimpulkan bahwa dari beberapa *issue* yang melingkupi problematika wilayah pesisir kita, beberapa diantaranya yaitu identifikasi potensi kelautan, pemberdayaan, tata kelola tata ruang dan kelembagaan menjadi *issue* utama yang melingkupi problematika wilayah pesisir Pulau Bawean Kabupaten Gresik, yang dapat dijadikan sebagai latar belakang pengambilan topik dalam skripsi ini.

## 1.2 Rumusan masalah

Rumusan masalah yang menjadi fokus pembahasan dalam studi ini, antara lain:

- a) Dibutuhkan adanya suatu kajian atau studi pengembangan Pelabuhan Bawean agar pemanfaatan sumberdaya dapat dilakukan secara optimal.
- b) Dibutuhkan strategi pengembangan Pelabuhan Bawean yang disesuaikan dengan sumberdaya dan potensi yang dimiliki.
- c) Pembangunan yang selama ini dilakukan di wilayah Pulau Bawean dirasa belum menjadikan masyarakat sebagai subjek dalam pembangunan.

## 1.3 Tujuan penelitian

Sedangkan tujuan dalam pelaksanaan studi ini adalah:

- a) Mengidentifikasi faktor-faktor internal dan eksternal pendukung dan penghambat pengembangan Pelabuhan Bawean
- b) Merumuskan arahan strategi pengembangan Pelabuhan Bawean yang disesuaikan dengan kondisi sumberdaya yang dimiliki
- c) Mengetahui kebutuhan pengembangan Pelabuhan Bawean berdasarkan permasalahan yang dihadapi masyarakat.

## 1.4 Manfaat penelitian

Dalam pelaksanaan studi ini diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain bagi:

- a) Pemerintah dan instansi terkait  
Dapat memberikan gambaran prioritas atau arahan pengembangan Pelabuhan Bawean sebagai pertimbangan atau bahan masukan dalam

penyusunan *master plan* pelabuhan dan pengambilan kebijakan di masa mendatang.

b) Masyarakat

Diharapkan masyarakat dapat menjadi subjek dalam pembangunan, *problem solver* dan memiliki kemandirian dalam menentukan nasib dan masa depannya sendiri.

c) Mahasiswa

Studi ini diharapkan dapat menjadi titik awal bagi mahasiswa lain untuk dapat mengkaji permasalahan yang dihadapi pulau kecil seperti Pulau Bawean yang juga perlu dikembangkan potensinya.

### 1.5 Waktu dan tempat penelitian

Pelaksanaan studi rencana pengembangan Pelabuhan Bawean ini dilaksanakan pada bulan Mei 2009 sampai selesai, di Pelabuhan Bawean Kabupaten Gresik Propinsi Jawa Timur.

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Non arsitektural

##### 2.1.1 Pengertian, fungsi dan klasifikasi pelabuhan

Dalam Peraturan Pemerintah (PP) Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2001 tentang kepelabuhanan pada Bab 1 Pasal 1, dijelaskan pengertian pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya 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.

Menurut Asiyanto (2008), yang dimaksud pelabuhan adalah sebagian daerah di perairan (laut, danau, sungai) yang tertutup (*enclosed*) dan terlindung dari gelombang dan memberikan keamanan dan akomodasi yang nyaman bagi kapal-kapal dalam kegiatannya menurunkan dan memuat *cargo* atau penumpang. Jadi pelabuhan merupakan suatu daerah yang tertutup yang dilengkapi dengan bangunan-bangunan guna mendukung fungsi pelabuhan. Adapun fungsi pelabuhan antara lain:

- a. Memberikan pelayanan bagi kapal-kapal dalam kegiatannya menurunkan dan menaikkan muatannya (*cargo* maupun manusia) serta memberikan fasilitas lainnya yang diperlukan kapal seperti air tawar, bahan bakar dan lain-lain.
- b. Sebagai pintu masuk atau *gate away* suatu Negara terutama Negara kepulauan seperti Indonesia.

Lebih lanjut dalam PP Nomor 69 Tahun 2001 tentang kepelabuhanan dijelaskan pelabuhan menurut perannya merupakan simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya, pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, nasional dan internasional. Selain itu pelabuhan merupakan tempat kegiatan alih moda transportasi, penunjang kegiatan industri dan perdagangan dan tempat distribusi, konsolidasi dan produksi. Menurut fungsinya pelabuhan diarahkan pada pelayanan kegiatan pemerintahan, kegiatan jasa kepelabuhanan, jasa kawasan dan penunjang kepelabuhanan.

Menurut Kramadibrata (2002), klasifikasi pelabuhan ditinjau dari segi teknis atau operasionalnya adalah sebagai berikut:

- a. Teknis, antara lain: pelabuhan alam, pelabuhan buatan dan pelabuhan semi alam.
- b. Jenis perdagangan, antara lain: pelabuhan sungai (lokal), pelabuhan pantai (interinsuler), pelabuhan laut (internasional) dan pelabuhan khusus.
- c. Jenis pungutan jasa, antara lain: pelabuhan yang diusahakan, pelabuhan yang tidak diusahakan, pelabuhan otonom dan pelabuhan bebas.
- d. Jenis kegiatan khusus, antara lain: pelabuhan umum, pelabuhan industri, pelabuhan minyak atau tambang dan pelabuhan militer.

Sedangkan dalam PP Nomor 69 tahun 2001 pasal 4 tentang kepelabuhanan, dijelaskan bahwa pelabuhan menurut hirarki peran dan fungsinya terdiri dari:

- a. Pelabuhan utama, yaitu pelabuhan yang mempunyai jangkauan pelayanan yang luas, frekuensi kapal dan volume yang besar, mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau internasional, berperan dalam transportasi dan perdagangan antar

Negara, tingkat keselamatan pelayaran yang diperlukan tinggi, dan memiliki fasilitas dan teknologi tinggi sesuai dengan standar internasional serta merupakan simpul jaringan pelayaran nasional atau internasional serta berfungsi sebagai perekat dalam sistem transportasi nasional. Sehingga apabila fungsi dan peranan tersebut tidak dapat dilaksanakan maka akan mengganggu kepentingan nasional.

- b. Pelabuhan pengumpan, yaitu pelabuhan yang mempunyai jangkauan pelayanannya terbatas melayani Propinsi, Kabupaten atau Kota, frekuensi kapal dan volume terbatas, mempengaruhi perkembangan ekonomi secara lokal atau regional, berperan dalam transportasi dan perdagangan dalam Propinsi, antar Kabupaten atau Kota, tingkat keselamatan pelayaran tinggi, dan memiliki fasilitas dengan teknologi tepat guna serta merupakan simpul jaringan pelayaran regional atau nasional. Sehingga apabila fungsi dan peranan tersebut tidak dapat dilaksanakan hanya berdampak pada kegiatan regional.

Selanjutnya dalam PP Kepelabuhanan tersebut juga dijelaskan klasifikasi pelabuhan ditetapkan dengan memperhatikan fasilitas pelabuhan, operasional pelabuhan serta peran dan fungsi pelabuhan itu sendiri. Oleh karena itu pelabuhan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Menurut kegiatannya antara lain:
  - a. Pelabuhan laut, terdiri dari:
    - Pelabuhan internasional hub merupakan pelabuhan utama primer yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah besar dan jangkauan pelayanan yang sangat luas serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi laut internasional.

- Pelabuhan internasional merupakan pelabuhan utama sekunder yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah besar dan jangkauan pelayanan yang luas serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi laut internasional.
  - Pelabuhan nasional adalah pelabuhan utama tersier yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah menengah serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi tingkat Propinsi.
  - Pelabuhan regional merupakan pelabuhan pengumpan primer yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut nasional dalam jumlah yang relatif kecil serta merupakan pengumpan pada pelabuhan utama.
  - Pelabuhan lokal merupakan pelabuhan pengumpan sekunder yang berfungsi melayani kegiatan angkutan laut regional dalam jumlah kecil serta merupakan pengumpan pada pelabuhan utama dan/atau pelabuhan regional.
- b. Pelabuhan sungai dan danau
- c. Pelabuhan penyeberangan, antara lain:
- Pelabuhan penyeberangan lintas propinsi dan antar Negara adalah pelayanan penyeberangan yang menghubungkan jalan arteri atau jalur kereta api yang berfungsi sebagai pelayanan lintas utama.
  - Pelabuhan penyeberangan lintas Kabupaten atau Kota adalah pelayanan penyeberangan yang menghubungkan jalan kolektor lokal atau jalur kereta api yang berfungsi melayani lintas cabang.

- Pelabuhan penyeberangan lintas dalam Kabupaten atau Kota adalah pelayanan penyeberangan yang menghubungkan jalan lokal.
- 2. Menurut fungsinya pelabuhan diarahkan pada pelayanan, antara lain:
  - a. Kegiatan pemerintahan
  - b. Kegiatan jasa kepelabuhanan
  - c. Kegiatan jasa kawasan
  - d. Kegiatan penunjang kepelabuhan
- 3. Menurut jenisnya, antara lain:
  - a. Pelabuhan umum
  - b. Pelabuhan khusus, terdiri dari:
    - Pelabuhan khusus nasional atau internasional pelabuhan yang berfungsi untuk melayani angkutan bahan baku, hasil produksi dan peralatan penunjang produksi sendiri dalam jumlah besar dan jangkauan pelayanan nasional atau internasional, tingkat keselamatan pelayaran tinggi dengan teknologi tinggi serta berperan dalam perkembangan ekonomi secara nasional.
    - Pelabuhan khusus regional adalah pelabuhan yang berfungsi untuk melayani angkutan bahan baku, hasil produksi dan peralatan penunjang produksi sendiri dalam jumlah menengah dan jangkauan pelayanan nasional atau internasional, tingkat keselamatan pelayaran tinggi dengan teknologi menengah serta berperan dalam perkembangan ekonomi secara regional.
    - Pelabuhan khusus lokal adalah pelabuhan yang berfungsi untuk melayani angkutan bahan baku, hasil produksi dan peralatan penunjang produksi sendiri dalam jumlah kecil dan jangkauan pelayanan regional, tingkat keselamatan pelayaran tinggi dengan

teknologi tepat guna serta berperan dalam perkembangan ekonomi secara lokal.

### 2.1.2 Sejarah perkembangan pelabuhan

Sejak manusia ada di dunia, manusia membutuhkan sandang, pangan dan tempat tinggal. Perkembangan selanjutnya manusia mulai hidup berkelompok untuk kemudian melakukan produksi dengan alam dan sesamanya untuk mencukupi kebutuhan dan saling berkomunikasi. Timbul saling ketergantungan antar kelompok manusia dalam memenuhi kebutuhannya. Oleh karena itu guna memenuhi kebutuhan tersebut, maka mulai terjadi pertukaran hasil produksi yang bersifat perdagangan sederhana atau disebut *barter*. Selanjutnya sesuai kemajuan peradaban manusia, bentuk *barter* tersebut berubah menjadi bentuk perdagangan seperti sekarang dengan menggunakan satuan uang atau *valuta* lainnya. Guna menunjang kegiatan perdagangan tersebut, maka dibutuhkan bentuk hubungan (komunikasi) salah satunya adalah melalui angkutan (transportasi) (Kramadibrata, 2002).

Pelabuhan mulai ada sejak manusia mengenal transportasi air. Pada awalnya pelabuhan hanya merupakan tepian dari perairan yang terlindung dari gangguan alam, mulai dari tepian laut hingga jauh di sungai pedalaman. Namun seiring perkembangan teknologi transportasi air, pelabuhan mulai dibangun di tepi muara sungai atau teluk yang terlindung dari gangguan alami seperti angin dan ombak. Dan semakin lama pelabuhan tidak hanya menjadi tempat berlabuh kapal-kapal, namun juga sebagai pusat kegiatan masyarakat. Sehingga pelabuhan pun menjadi tempat akulturasi kebudayaan masyarakat (Martinus, 2006).

Sejarah pelabuhan dimulai sejak zaman pertengahan ( $\pm$  3500 tahun SM). Saat itu dunia diramaikan oleh penjelajahan atau ekspedisi samudera oleh para

pelaut Eropa untuk mencari kejayaan. Sampai dengan zaman runtuhnya Kerajaan Romawi, banyak pelabuhan sudah dibangun di sekitar Mediterania, Laut Merah dan Persia. Perkembangan pelabuhan pun tidak hanya pada jumlahnya saja, tetapi juga pada aspek *engineering* dan teknologinya (Asiyanto, 2008).

### **2.1.3 Pulau Bawean sebagai bagian dari potensi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil di Jawa Timur**

Sedangkan wilayah pesisir adalah daerah peralihan antara ekosistem darat dan laut yang dipengaruhi oleh perubahan di darat dan laut (Permen Kelautan dan Perikanan RI No. 16/MEN/2008 tentang Perencanaan Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau kecil). Sedangkan dalam Irwansyah (2008) dijelaskan definisi kawasan pesisir merupakan bagian dari daerah yang menjadi batas antara wilayah laut dengan daratan. Kawasan ini sangat kompleks dengan berbagai isu dan permasalahan yang memerlukan penanganan yang komprehensif dengan strategi khusus dan terpadu.

Wilayah pesisir didefinisikan sebagai wilayah dimana daratan berbatasan dengan laut. Batas di daratan meliputi daerah-daerah yang tergenang air maupun yang tidak tergenang air yang masih dipengaruhi oleh proses-proses laut seperti pasang surut, angin laut, dan instruksi air laut. Sedangkan batas di laut ialah daerah-daerah yang dipengaruhi oleh proses-proses alami di daratan seperti sedimentasi dan mengalirnya air tawar ke laut, serta daerah-daerah laut yang dipengaruhi oleh kegiatan-kegiatan manusia di daratan (Bengen, 2002 dalam Tulungen, 2003).

Mengacu pada pedoman dan undang-undang yang berlaku, yang dimaksud dengan pulau kecil adalah pulau yang mempunyai luas area  $\pm 10.000$  km<sup>2</sup> atau lebarnya kurang dari 10 km. Pulau-pulau yang luas arealnya kurang

dari 2000 km<sup>2</sup> dan lebarnya kurang dari 3 km tergolong pada pulau sangat kecil.

Karakteristik pulau kecil antara lain: (Bengen, 2002 *dalam* Tulungen et al 2003)

- a) Terpisah dari habitat pulau induk, sehingga bersifat insular atau terisolasi dari daratan utamanya
- b) Sumberdaya air tawar yang terbatas, dengan daerah tangkapan airnya relatif kecil
- c) Peka dan rentan terhadap pengaruh eksternal, baik oleh alam maupun kegiatan manusia, misalnya badai dan gelombang besar serta pencemaran
- d) Memiliki sejumlah jenis hewan dan tumbuhan endemik yang bernilai ekologis tinggi.

#### **2.1.4 Isu strategis yang melingkupi problematika wilayah pesisir di Pulau Bawean**

Bidang kelautan dan pesisir yang didefinisikan sebagai sektor perikanan, pariwisata bahari, pertambangan laut, industri maritim, perhubungan laut, bangunan kelautan, dan jasa kelautan, merupakan andalan dalam menjawab tantangan dan peluang peningkatan ekonomi Nasional. Pernyataan tersebut didasari bahwa potensi sumberdaya kejautan yang besar yakni 75% wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah laut dan selama ini telah memberikan sumbangan yang sangat berarti bagi keberhasilan pembangunan nasional (Irwansyah, 2008).

Selama ini kawasan pesisir belum mendapat perhatian yang cukup serius baik dari pemerintah, masyarakat maupun pihak ketiga dalam pengelolaannya. Sehingga belakangan ini baru dirasakan berbagai permasalahan yang muncul tentang kawasan pesisir. Salah satu konsep penanganan kawasan pesisir yang dikembangkan adalah konsep *Integrated Coastal Zone Management* (ICZM)

yaitu pengelolaan wilayah pesisir secara terpadu dengan memperhatikan segala aspek terkait di pesisir yang meliputi aspek ekonomi, sosial, lingkungan dan teknologi. Melalui aplikasi konsep tersebut diharapkan dapat diatasi berbagai permasalahan yang muncul belakangan ini dalam pengelolaan kawasan pesisir (Irwansyah, 2008).

Berdasarkan evaluasi terdapat beberapa isu strategis yang melingkupi problematika wilayah pesisir (Pulau Bawean) diantaranya adalah:

1) Identifikasi potensi kelautan

Di dalam proses pengelolaan wilayah pesisir, dilakukan identifikasi dan analisis mengenai berbagai isu pengelolaan atau pemanfaatan yang ada maupun yang diperkirakan akan muncul. Dan kemudian menyusun serta melaksanakan kebijakan dan program aksi untuk mengatasi isu yang berkembang. Proses pengelolaan kawasan pesisir secara terpadu dan berkelanjutan ini paling kurang memiliki empat tahapan utama : (1) penataan dan perencanaan, (2) formulasi, (3) implementasi, dan (4) evaluasi (Cicin-Sain and Knecht 1998 *dalam* Sadeli 2003). Pada tahap perencanaan dilakukan pengumpulan dan analisis data guna mengidentifikasi kendala dan permasalahan, potensi dan peluang pembangunan dan tantangan. Atas dasar ini, kemudian ditetapkan tujuan dan target pengelolaan atau pemanfaatan dan kebijakan serta strategi dan pemilihan struktur implementasi untuk mencapai tujuan tersebut (Sadeli et al , 2003).

2) Pemberdayaan

Bagi masyarakat pesisir, pemberdayaan merupakan pengembangan kemampuan untuk melakukan kontrol pengelolaan terhadap sumberdaya dan lembaga demi meningkatkan kesejahteraan

dan menjamin pemanfaatan yang berkelanjutan atas sumberdaya tempat masyarakat bergantung. Sehingga timbul kesempatan untuk bertambahnya manfaat ekonomi di sekitar wilayah mereka akan lebih besar. Pemberdayaan juga merupakan usaha membangun kapasitas dan kapabilitas (kemampuan) masyarakat untuk secara efisien dan efektif mengelola sumberdaya mereka secara berkelanjutan. Dengan demikian, tujuan pemberdayaan masyarakat adalah untuk membangun kapasitas dan kemampuan masyarakat dalam melaksanakan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan sehingga masyarakat memiliki akses yang adil dalam pengelolaan sumberdaya wilayah pesisir (Bengen, 2002 *dalam* Tulungen, 2003).

### 3) Tata kelola tata ruang

Dalam tata kelola tata ruang wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil hal yang perlu diperhatikan adalah zonasi wilayah dalam penyusunan rencana pemanfaatan wilayah. Pembagian zona ini yang membedakan pemanfaatan setiap wilayah pesisir sesuai dengan daya dukung yang dimiliki. Zona adalah ruang yang penggunaannya disepakati bersama antara berbagai pemangku kepentingan dan telah ditetapkan status hukumnya (Permen Kelautan dan Perikanan RI No. 16/MEN/2008 tentang Perencanaan Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau kecil).

Zonasi adalah suatu bentuk rekayasa teknik pemanfaatan ruang melalui penetapan batas-batas fungsional sesuai dengan potensi sumberdaya dan daya dukung serta proses-proses ekologis yang berlangsung sebagai satu kesatuan dalam ekosistem pesisir (Permen Kelautan dan Perikanan RI No. 16/MEN/2008 tentang Perencanaan Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau kecil).

#### 4) Kelembagaan

Kelembagaan merupakan aktor atau penggerak utama dalam proses-proses pengelolaan sumberdaya pesisir. Harmonisasi dan konsistensi visi, strategi, dan tujuan-tujuan pembangunan antar level dan lembaga pemerintahan sangat menentukan keberhasilan dalam pengelolaan. Kenyataan menunjukkan bahwa setiap lembaga secara umum mempunyai mandat, aturan, tujuan, dan kebijakan yang berbeda. Perbedaan-perbedaan ini mengakibatkan upaya-upaya pengelolaan mengalami hambatan. Isu-isu kelembagaan yang umum dalam pengelolaan pesisir antara lain:

- a. Rendahnya kapasitas untuk melaksanakan pengelolaan terpadu
- b. Kurangnya pengetahuan mengenai pengaruh ekosistem terhadap kegiatan manusia
- c. Konflik dan tumpang tindih peraturan antar lembaga dan tingkatan pemerintahan
- d. Kurangnya dukungan terhadap upaya-upaya pengelolaan dan perlindungan wilayah pesisir

#### **2.1.5 Perencanaan pengembangan Pelabuhan Bawean dalam era otonomi daerah**

Betapa luasnya pemikiran yang perlu diperhatikan dalam upaya perencanaan dan pengembangan suatu pelabuhan. Sehingga untuk mencapai hasil yang maksimal haruslah memperhatikan segi sosial, politis, teknis, manajemen, finansial atau ekonomi dan operasional. Pembuatan tata urutan langkah juga perlu dilakukan sebaik-baiknya atas dasar kepentingan masyarakat guna tercapai tujuan akhir yaitu peningkatan ekonomi nasional. Dalam pengertiannya, perencanaan adalah suatu proses untuk menentukan tindakan

masa depan yang tepat, melalui urutan pilihan, dengan memperhitungkan sumber daya yang tersedia (Permen Kelautan dan Perikanan RI No. 16/MEN/2008 tentang Perencanaan Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau kecil).

Dalam Irwansyah (2008) disebutkan bahwa salah satu produk hukum dalam era reformasi adalah Undang-Undang No. 22 tahun 1999 tentang pemerintahan daerah dan UU No.25 tahun 1999 tentang perimbangan keuangan pusat dan daerah. Dalam UU No.22 tahun 1999 terdapat aturan mengenai kewenangan daerah Provinsi dalam pengelolaan wilayah lain dalam batasan 12 mil yang diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan atau ke arah perairan kepulauan dan pemerintah kota atau kabupaten berhak mengelola sepertiganya atau 4 mil laut seperti tercantum dalam pasal 3 dan pasal 10 ayat 2 dan 3. Sedangkan, UU No.25 Tahun 1999 mengandung aturan tentang pembagian alokasi pendapatan antara pemerintah pusat dan daerah yang berasal dari pemanfaatan sumberdaya alam termasuk sumberdaya pesisir dan laut. Kewenangan Daerah mencakup kewenangan semua bidang pemerintahan, kecuali kewenangan di bidang politik luar negeri, pertahanan keamanan, peradilan, moneter dan fiskal, agama, serta kewenangan bidang lainnya yang akan ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah. Beberapa kendala dan tantangan yang menghambat kelancaran implementasi kebijakan Otonomi Daerah adalah:

- a. Keterbatasan kemampuan aparatur pemerintahan di daerah dalam melaksanakan kewenangan daerah dalam.
- b. Keterbatasan kemampuan keuangan daerah untuk membiayai sendiri penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan dan pelayanan masyarakat di daerah.

- c. Keterbatasan kemampuan daerah dalam mengembangkan dan mengelola potensi daerah.
- d. Kecemasan berlebihan dari kalangan dunia usaha terhadap kemungkinan lahirnya kebijakan Daerah yang memberatkan kalangan dunia usaha.

### **2.1.6 Pengelolaan sumberdaya wilayah pesisir berbasis masyarakat**

Pengelolaan sumberdaya wilayah pesisir berbasis masyarakat (PSWP-BM) adalah sebuah strategi yang komprehensif yang dilakukan untuk menangani isu-isu yang mempengaruhi lingkungan pesisir melalui partisipasi aktif dan nyata dari masyarakat pesisir. Dalam hal ini rasa “kepemilikan” dan “tanggung jawab” terhadap sumberdaya pesisir di wilayahnya perlu dikembangkan. Keterlibatan masyarakat ini juga sekaligus mengubah paradigma pembangunan yang selama ini dijalankan yaitu “*Top down*” menjadi “*Bottom up*”. Sehingga masyarakat bukan lagi sebagai objek melainkan sebagai subjek dalam pembangunan yang menumbuhkan kemandirian dalam masyarakat dalam menentukan masa depan wilayahnya.

## **2.2 Arsitektural**

### **2.2.1 Fasilitas pelabuhan**

Dalam Kramadibrata (2002) dijelaskan bahwa, untuk melancarkan tugas-tugas di pelabuhan dan ditinjau dari segi keberhasilan melaksanakan pelayanan (arus barang atau penumpang), maka pelabuhan secara operasional didukung oleh:

- a. Kapal-kapal kerja yaitu kapal tunda, kapal keruk, kapal rambu dan sebagainya
- b. Sistem telekomunikasi terrestrial dan atau ekstra terrestrial
- c. Sistem jaringan jalan dengan daerah pendukung (pedalaman), yaitu jalan raya dan atau kereta api

d. Sistem jaringan pelayaran (*route system*).

Menurut PP Nomor 69 tahun 2001 tentang kepelabuhanan untuk kepentingan penyelenggaraan pelabuhan maka perlu adanya penyediaan fasilitas dengan dua peruntukan antara lain:

a. Peruntukan lahan untuk penyediaan kegiatan:

1. Fasilitas pokok, terdiri dari:

- Dermaga
- Gudang
- Lapangan penumpukan
- Terminal penumpang
- Terminal peti kemas
- Terminal *ro-ro*
- Fasilitas penampungan dan pengolahan limbah
- Fasilitas *bunker*
- Fasilitas pemadam kebakaran
- Fasilitas gudang untuk Bahan atau Barang Berbahaya dan Beracun (B3)
- Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).

2. Fasilitas penunjang, terdiri dari:

- Kawasan perkantoran
- Fasilitas pos dan telekomunikasi
- Fasilitas pariwisata dan perhotelan
- Instalasi air bersih, listrik dan telekomunikasi
- Jaringan jalan dan rel kereta api
- Jaringan air limbah, drainase dan sampah

- Areal pengembangan pelabuhan
- Tempat tunggu kendaraan bermotor
- Kawasan perdagangan
- Kawasan industri
- Fasilitas umum lainnya (tempat peribadatan, taman, tempat rekreasi, olah raga, jalur hijau dan kesehatan).

b. Peruntukan perairan untuk penyediaan kegiatan:

3. Fasilitas pokok, terdiri dari:

- Alur pelayaran
- Perairan tempat labuh
- Kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal
- Perairan tempat alih muat kapal
- Perairan untuk kapal yang mengangkut bahan atau barang berbahaya
- Perairan untuk kegiatan karantina
- Perairan alur penghubung intra pelabuhan
- Perairan pandu
- Perairan untuk kapal pemerintah.

4. Fasilitas penunjang, terdiri dari:

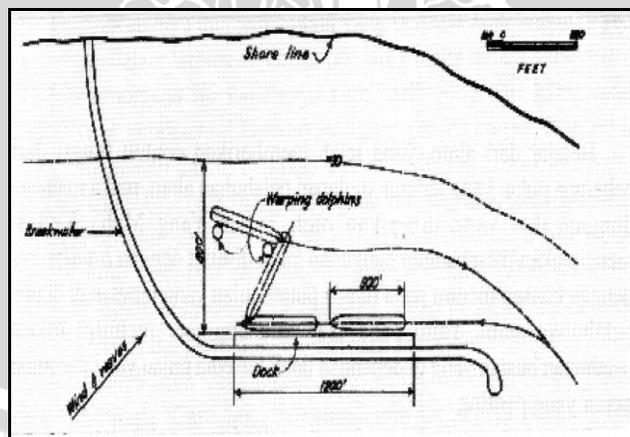
- Perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang
- Perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal
- Perairan untuk uji coba kapal (percobaan berlayar)
- Perairan tempat kapal mati
- Perairan untuk keperluan darurat
- Perairan untuk kegiatan rekreasi (wisata air).

## 2.2.2 Karakteristik bangunan pantai

Bangunan pelindung pantai harus ada di suatu pelabuhan. Struktur bangunan tepi pantai melindungi daerah pelabuhan dari gelombang, arus dan angin. Struktur bangunan tepi pantai tersebut, antara lain:

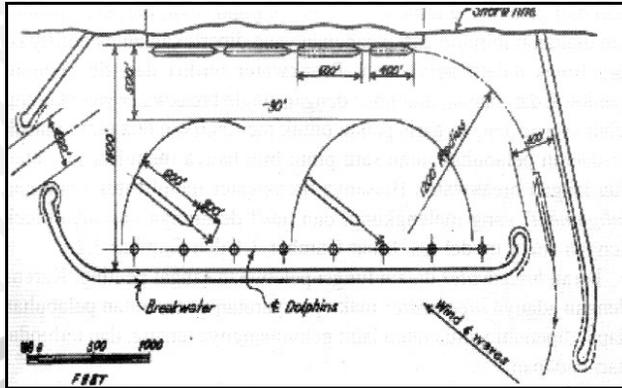
### a) Pemecah gelombang (*breakwater*)

Fungsi utama *breakwater* adalah memberikan perlindungan daerah pelabuhan terhadap gelombang dan mencegah terjadinya pengendapan pada daerah pelabuhan. Lokasi *breakwater* dan panjangnya dipengaruhi oleh arah gelombang terbesar, bentuk dari garis pantai dan ukuran minimum dari pelabuhan yang diperlukan untukantisipasi lalu lintas dalam pelabuhan. *Breakwater* terdiri dari dua lengan menjorok dari pantai. Ditambah dengan *single breakwater* yang kurang lebih sejajar dengan garis pantai untuk memberikan dua pintu masuk ke daerah pelabuhan. Atau satu pintu bila hanya memiliki satu atau dua lengan *breakwater*. Biasanya *breakwater* membentuk *alignment* yang melengkung (Asiyanto, 2008).



(Sumber: Asiyanto, 2008)

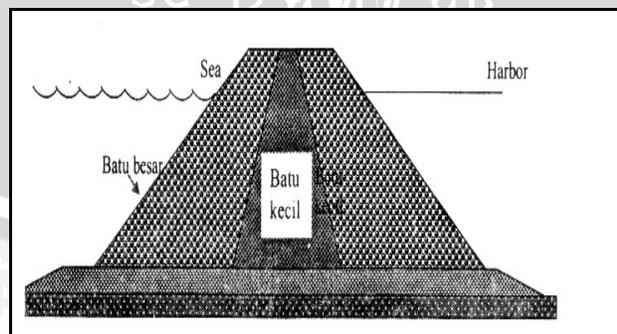
Gambar 1. *Breakwater* dengan satu pintu masuk



(Sumber: Asiyanto, 2008)

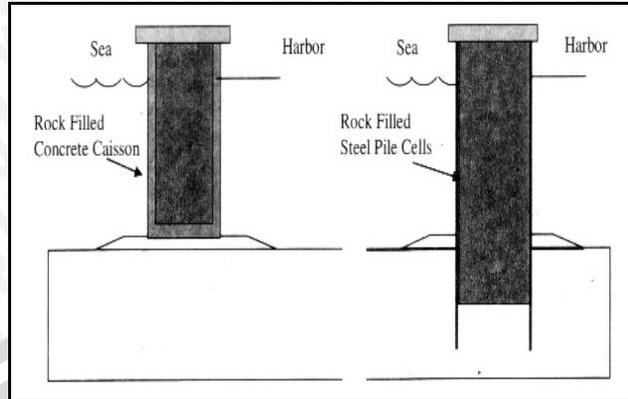
**Gambar 2. Breakwater dengan dua pintu masuk**

Dari reaksi gayanya bangunan *breakwater* dapat dibagi menjadi dua, yaitu: *slope type* atau *mound type* dan *vertical type* atau *wall type*. Tentunya dua tipe tersebut disesuaikan dengan kondisi setempat. Tipe *slope* cocok untuk kondisi tanah dasar yang kurang kuat. Karena struktur tipe ini memiliki bidang sentuh yang lebar sehingga tekanan yang timbul pada tanah dapat mengecil. Sebaliknya tipe *wall* lebih cocok untuk kondisi tanah dasar yang kuat. Karena bidang sentuhnya yang sempit pada tanah dasar sesuai struktur *wall* yang relative tipis. Karena bidangnya yang vertical, maka *breakwater* tipe *wall* ini dapat dimanfaatkan untuk tambat kapal-kapal ukuran tertentu, tentunya pada bagian dalamnya yang sudah terlindung dari gelombang (Asiyanto, 2008).



(Sumber: Asiyanto, 2008)

**Gambar 3. Breakwater tipe slope atau mound**



(Sumber: Asiyanto, 2008)

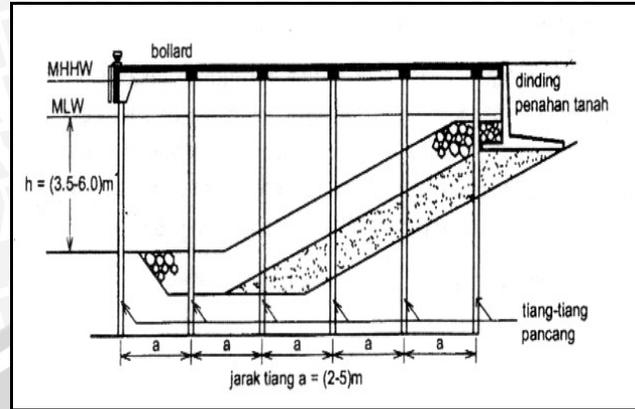
**Gambar 4. Breakwater tipe wall atau vertical**

b) Dermaga

Dermaga adalah bangunan di tepi laut (sungai, danau) yang berfungsi untuk melayani kapal dalam bongkar muat barang dan atau menaikkan atau menurunkan penumpang. Macam-macam konstruksi dermaga antara lain:

➤ Dermaga dengan tiang pancang (*open construction*)

Tiang pancang dirancang rapat sepanjang daerah pelabuhan. Jenis tiang pancang yang digunakan dapat berupa kayu ulin, baja atau beton (bertulang atau pratekan). Untuk kedalaman perairan -3,00 MLLW dapat digunakan tiang kayu. Sedangkan untuk kedalaman lebih dari - 4,00 MLLW biasanya digunakan tiang beton bertulang. Untuk menjaga tanah di belakang bangunan tiang digunakan dinding penahan tanah dan turap dan selanjutnya dibuat kemiringan tanah sampai mencapai kedalaman yang diinginkan. Untuk melindungi kemiringan tanah digunakan batu (Kramadibrata, 2002).



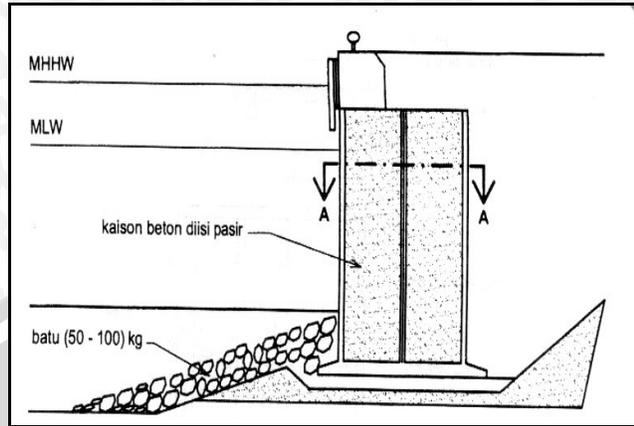
(Sumber: Asiyanto, 2008)

**Gambar 5. Dermaga dengan tiang beton bertulang**

- Dermaga dengan dinding turap atau dinding penahan
 

Untuk keadaan karakteristik tanah tertentu, maka konstruksi dermaga dapat dibuat dari turap ataupun dinding penahan tanah. Dinding penahan tanah atau turap beton dapat digunakan untuk kedalaman perairan – 2,00 sampai - 4,00 MLLW. Kedalaman yang lebih besar biasanya digunakan turap baja (Kramadibrata, 2002).
- Dermaga dengan konstruksi *caisson*

Konstruksi ini digunakan pada karakteristik tanah yang jelek. *Caisson* adalah konstruksi kotak-kotak beton bertulang yang dibuat di darat dengan cara mengapungkan dan dihela pada posisi yang diinginkan kemudian ditenggelamkan dengan mengisi dinding kamar-kamar *caisson* dengan pasir laut. Agar tanah dapat memikul beban *caisson* dapat dilakukan perbaikan tanah terlebih dahulu (Kramadibrata, 2002).

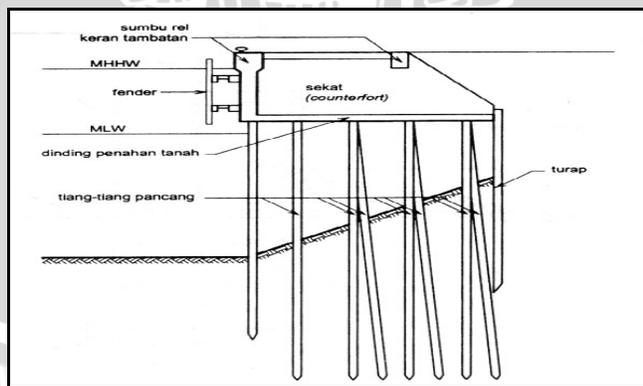


(Sumber: Kramadibrata, 2002)

**Gambar 6. Dermaga dengan konstruksi caisson**

➤ Dermaga dengan konstruksi ganda

Pada keadaan karakteristik tanah yang kurang menguntungkan dapat dikembangkan konstruksi ganda. Yaitu kombinasi tiang pancang yang di atasnyaditempatkan dinding penahan tanah dengan sekat-sekat. Pada bagian muka dapat ditempatkan turap yang berfungsi menahan tanah. Di atas dinding penahan tanah tersebut bila diperlukan dapat ditempatkan keran tambatan. Dengan konstruksi semacam ini maka tidak diperlukan lagi perbaikan tanah (Kramadibrata, 2002).



(Sumber: Kramadibrata, 2002)

**Gambar 7. Dermaga dengan konstruksi ganda**

## BAB 3

### METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang menekankan pada makna, penalaran dan definisi suatu situasi tertentu. Dalam pelaksanaannya, lebih ditekankan pada proses dibandingkan dengan hasil akhir yang didapat. Sehingga desain penelitiannya bersifat fleksibel dan terbuka, berkembang sesuai dengan situasi di lapangan. Hal-hal tersebut yang mendasari saya melakukan penelitian dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Untuk desain penelitian ini disusun dengan menggunakan metode deskriptif yang dilanjutkan dengan analisa SWOT dan pendekatan PRA.

#### 3.1 Metode penelitian

Dipilih metode deskriptif dalam penelitian ini. Metode deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, fuktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Dengan kata lain penelitian deskriptif adalah studi untuk menemukan fakta dengan interpretasi yang tepat (Nazir, 2005).

#### 3.2 Jenis data

Data yang digunakan dalam penelitian ini terbagi menjadi dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder.

### 3.2.1 Data primer

Merupakan data yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan menggunakan metode kuisisioner, wawancara dan observasi. Data primer yang diperoleh dalam penelitian ini berupa hasil skoring dari kuisisioner yang diajukan kepada responden dan wawancara (semi terstruktur) terhadap masyarakat dan pihak-pihak yang terkait dengan topik penelitian.

### 3.2.2 Data sekunder

Diperoleh dari hasil telaah berbagai literatur yang ada sesuai topik penelitian. Data sekunder yang diperoleh dalam penelitian ini berupa deskripsi wilayah Pulau Bawean yang diperoleh dari Laporan Akhir Kajian Pengembangan Pulau Bawean sebagai Kawasan Wisata Bahari oleh DKP Propinsi Jawa Timur. Hasil monitoring operasional Pelabuhan Bawean diperoleh dari Laporan Tahunan Kantor Pelabuhan Bawean. Selain itu deskripsi Pelabuhan Bawean yang diperoleh dari *Data Base* Pelabuhan Bawean yang dikeluarkan oleh Kantor Pelabuhan Bawean juga termasuk dalam data sekunder penelitian.

## 3.3 Teknik pengambilan data

### 3.3.1 Observasi

Observasi, dalam arti sempit adalah mengamati (*watching*) dan mendengar (*listening*) perilaku seseorang atau kelompok selama beberapa waktu tanpa melakukan manipulasi atau pengendalian, serta mencatat kejadian yang memungkinkan untuk digunakan ke dalam tingkat penafsiran analisis (Black dan Champion, 1999).

Dalam penelitian ini observasi dilakukan terhadap komponen-komponen di Pelabuhan Bawean dan Pelabuhan Gresik. Namun fokus utama observasi dilakukan terhadap masyarakat sebagai konsumen jasa pelabuhan atau

transportasi laut dari dan ke Pelabuhan Bawean. Sehingga akhirnya dapat diidentifikasi perubahan sosial yang terjadi dalam masyarakat yang dapat mempengaruhi topik penelitian.

### 3.3.2 Wawancara

Wawancara adalah teknik penelitian yang paling sosiologis karena bentuknya yang berasal dari interaksi verbal antara peneliti dan responden (Black dan Champion, 1999). Wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini terdiri dari wawancara terstruktur dan semi terstruktur.

Wawancara terstruktur dilakukan terhadap orang atau instansi terkait seperti Kepala Kantor Pelabuhan Bawean Bapak Santoso S.Sos. Selain itu wawancara juga dilakukan kepada Petugas Lalu-lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Kantor Pelabuhan Bawean Bapak Fathurrosi. Wawancara terstruktur dimaksudkan untuk menjaga kontrol dalam konteks wawancara. Sehingga urutan pertanyaan dan batasan permasalahan yang dijadikan topik wawancara dapat tersusun secara jelas. Dalam hal ini digunakan kuisisioner sebagai panduan pewawancara untuk fokus pada topik yang diteliti.

Sedangkan wawancara semi terstruktur dilakukan terhadap masyarakat sebagai responden. Dalam hal ini masyarakat yang dimaksud adalah masyarakat dalam ruang lingkup sebagai konsumen jasa pelabuhan atau angkutan laut. Sebenarnya wawancara semi terstruktur ini lebih tepat dikatakan sebagai diskusi semi terstruktur atau wawancara yang bersifat percakapan. Karena dalam pelaksanaannya wawancara semi terstruktur ini adalah sebagai media penyalur partisipasi masyarakat dalam merespon permasalahan dilingkungannya yang dijadikan sebagai topik dalam penelitian ini. Sehingga tidak digunakan kuisisioner melainkan panduan wawancara yang fleksibel untuk membantu pewawancara

fokus pada topik yang diteliti. Pada akhirnya percakapan akan mengalir begitu saja namun masih dalam konteks permasalahan yang dibahas dalam penelitian.

### 3.3.3 Kuisisioner

Teknik pengambilan data yang utama dilakukan dalam penelitian ini adalah melalui daftar pertanyaan atau sering disebut kuisisioner. Kuisisioner tidak lain adalah sebuah set pertanyaan yang secara logis berhubungan dengan masalah yang diteliti, dan tiap pertanyaan merupakan jawaban-jawaban yang mempunyai makna dalam menguji hipotesis (Nazir, 2005).

Kuisisioner yang ditampilkan dalam penelitian ini bertujuan memberikan deskripsi tentang beberapa ciri individu atau kelompok dalam masyarakat atau suatu sistem organisasi. Dalam hal ini adalah masyarakat dalam ruang lingkup sebagai konsumen jasa pelabuhan atau angkutan laut serta *stakeholder* yang terkait. Tujuan lainnya adalah untuk menampilkan ukuran dari berbagai variabel individu atau kelompok yang diteliti.

Untuk mengetahui respon dari responden digunakan tipe kuisisioner tertutup. Kuisisioner respon yang ditentukan mengandung sejumlah soal atau pertanyaan dengan sejumlah pilihan yang ditentukan. Hal ini dilakukan mengingat bahwa responden yang dipilih memahami permasalahan yang diangkat dalam topik penelitian. Dalam Black dan Champion (1999), kelebihan penggunaan tipe kuisisioner tertutup ini adalah memudahkan dalam pemberian skor dan kode. Namun tidak menutup kemungkinan dalam penggunaannya soal-soal respons yang telah ditentukan dapat mengarahkan responden dalam suatu set respons. Hal ini terjadi karena responden dapat dipaksa menentukan satu pilihan diantara beberapa alternatif pilihan yang tidak sesuai dengan dirinya.

Kuisisioner yang digunakan dalam penelitian ini terbagi dalam dua faktor yaitu internal dan eksternal. Terdapat 23 pertanyaan dalam daftar kuisisioner faktor

internal, yang terdiri dari 11 pertanyaan untuk variabel kekuatan (*strength*) dan 12 pertanyaan untuk variabel kelemahan (*weakness*). Sedangkan untuk faktor eksternal terdapat 27 pertanyaan. Terdiri dari 15 pertanyaan untuk variabel peluang (*opportunity*) dan 12 pertanyaan untuk variabel ancaman (*treath*). Sedangkan teknik penyebaran atau pemberian kuisisioner dilakukan secara langsung atau tatap muka. Agar responden dan peneliti dapat secara langsung mengkomunikasikan permasalahan yang disampaikan dalam kuisisioner.

Karena penelitian ini merupakan penelitian kualitatif maka dalam penentuan jumlah sampel lebih ditekankan pada kualitas, bukan pada jumlah sampel yang diambil. Dalam penelitian ini dipilih 30 sampel sebagai responden untuk faktor eksternal dan 30 responden lain untuk faktor internal. Pemilihan responden dilakukan berdasarkan fungsi atau peran serta pengaruhnya terhadap faktor internal dan faktor eksternal. Menurut Black dan Champion (1999) disebutkan beberapa parameter untuk menentukan responden dalam penelitian kualitatif, berdasarkan:

1. Pengguna (*user*)
2. Tempat tinggal (*residential*)
3. Pemahaman terhadap masalah (*experience*)
4. Kepemimpinan (*leadership*)
5. Wewenang (*authority*)
6. Mendukung atau mewakili (*representative*)

### **3.4 Analisa data**

#### **3.4.1 Analisa SWOT**

Analisa SWOT adalah suatu analisa yang membandingkan antara faktor internal kekuatan (*streangths*) dan kelemahan (*weaknesses*) dengan faktor

eksternal peluang (*opportunities*) dan ancaman (*treaths*). Hasil dari diagnosis SWOT terdiri dari empat sikap strategi perusahaan yang dapat diambil dari alternatif posisi perusahaan yang secara jelas digambarkan pada posisi kuadran dalam *Matriks Grand Strategi* (Sufa, 2008). Adapun tahapan dalam analisa SWOT antara lain:

1) Tahap pengumpulan data

Dalam tahap ini dilakukan evaluasi atau identifikasi masalah yang nantinya dikelompokkan ke dalam dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Untuk kemudian disusun dalam matriks faktor strategi internal sesuai peubah kekuatan dan kelemahan, serta dalam matriks faktor strategi eksternal sesuai peubah peluang dan ancaman. Selanjutnya dilakukan pembobotan sesuai skala prioritasnya dan pemberian rating untuk masing-masing peubah berdasarkan pengaruhnya terhadap kondisi yang ada. Sehingga diperoleh skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang dapat menentukan alternatif tindakan yang dapat diambil sebagai reaksi dari faktor-faktor strategi internal dan eksternalnya.

2) Tahap analisis

Beberapa model yang digunakan untuk memanfaatkan data yang telah diidentifikasi tersebut antara lain: Matriks SWOT dan *Matriks Grand Strategi*. Dalam Matriks SWOT digambarkan secara jelas bagaimana kekuatan dan kelemahan dalam faktor internal, serta peluang dan ancaman dalam faktor eksternal. Sehingga dihasilkan empat set kemungkinan alternatif strategi yang dapat digunakan. Selanjutnya dari empat set alternatif strategi tersebut, maka dilakukan penentuan posisi

perusahaan dalam kuadran *Matriks Grand Strategi* yang dapat membantu dalam tahap penentuan keputusan.

3) Tahap pengambilan keputusan

Menggunakan satu macam teknik yaitu *Quantitative Strategic Planning Matrix* (QSPM). Matriks ini menggunakan informasi masukan dari tahap pengumpulan data untuk secara objektif mengevaluasi strategi alternatif yang dapat dijalankan yang telah diidentifikasi dalam tahap analisis. QSPM menentukan daya tarik relatif dari masing-masing strategi dihitung dengan menentukan dampak kumulatif dari masing-masing faktor keberhasilan kritis internal dan eksternal. Tidak ada batas untuk jumlah strategi yang dapat dievaluasi sekaligus dalam QSPM. Selain itu keterpaduan faktor-faktor internal dan eksternal yang menghasilkan banyak faktor kunci dan strategi, dapat meningkatkan mutu pilihan strategis dalam QSPM. Namun pada prosesnya QSPM memerlukan penilaian intuitif dan asumsi yang diperhitungkan. Dalam pemberian peringkat dan nilai daya tarik mengharuskan keputusan yang subjektif namun prosesnya menggunakan informasi yang objektif.

#### 3.4.2 Analisa PRA

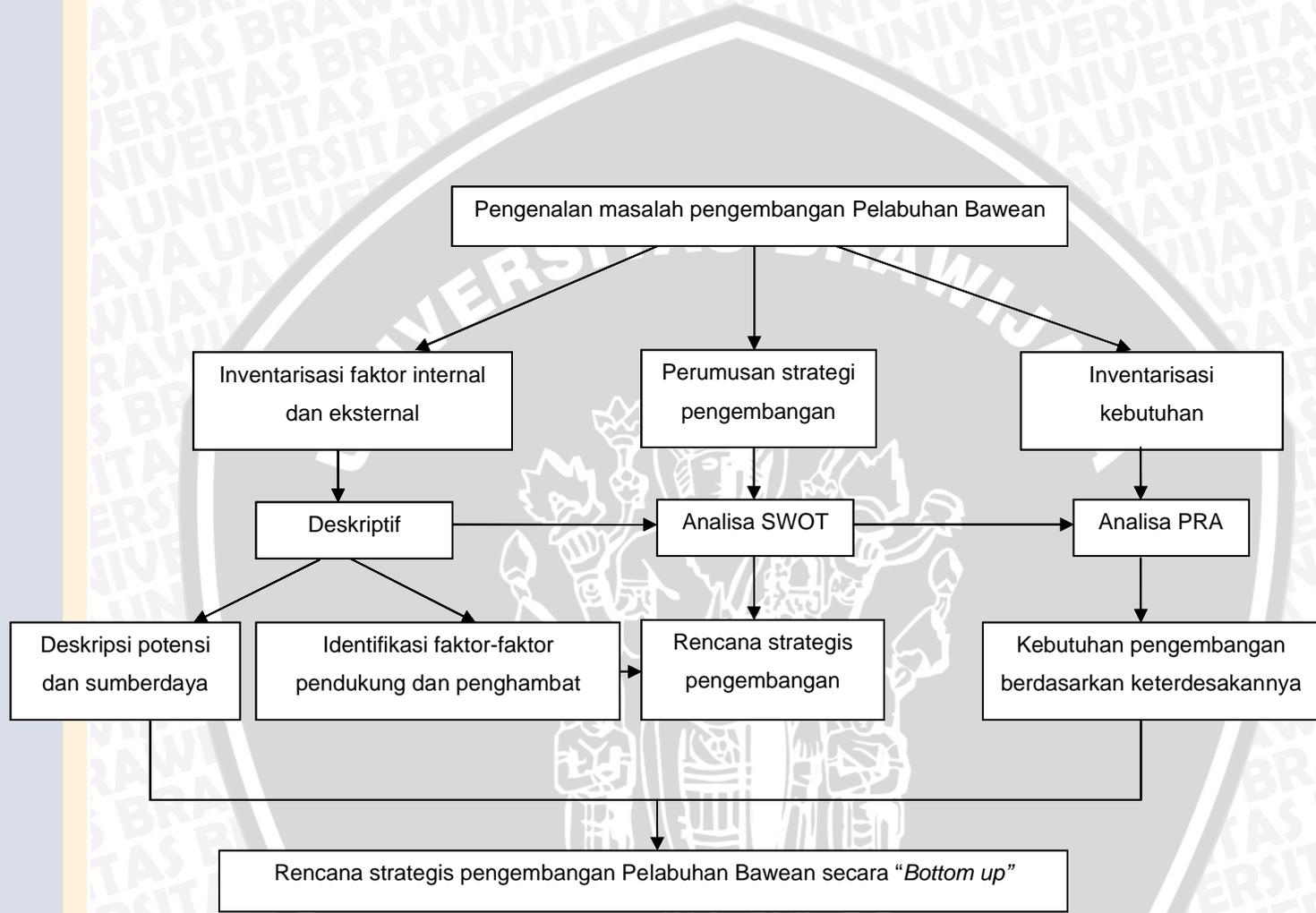
*Participatory Rural Appraisal (PRA)* atau Pemahaman Partisipatif Kondisi Pedesaan (PRA) adalah pendekatan dan metode yang memungkinkan masyarakat secara bersama-sama menganalisis masalah kehidupan dalam rangka merumuskan perencanaan dan kebijakan secara nyata. Penggunaan pendekatan PRA dalam tekanan aspek penelitian bukan pada validitas data yang diperoleh, namun pada nilai praktis untuk pengembangan program itu sendiri (Gitosaputro, 2006). Sehingga sejalan dengan metode penelitian kualitatif

yang digunakan dalam penelitian ini, pendekatan PRA lebih bersifat fleksibel dalam menentukan tata urutan kegiatannya.

Pada pelaksanaannya, pendekatan PRA dalam penelitian ini dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

- 1) Pengamatan atau observasi partisipatif terhadap kondisi masyarakat di sekitar Pelabuhan Bawean
- 2) Wawancara atau diskusi semi terstruktur sebagai proses pemberdayaan guna mengidentifikasi keinginan masyarakat dalam pengembangan Pelabuhan Bawean. Selanjutnya dilakukan analisa pola keputusan untuk menentukan prioritas pembangunan fisik dan non fisik dalam Pengembangan Pelabuhan Bawean.

Sasaran yang digunakan pada kedua analisa data dalam penelitian ini adalah *stakeholder* yang sekaligus menjadi responden dalam pengambilan data primer. Para pemangku kepentingan ini antara lain: Pegawai Kantor Pelabuhan Bawean, Kru kapal yang beroperasi di Pelabuhan Bawean, petugas Kecamatan Sangkapura, perwakilan kelompok masyarakat, pemilik usaha disekitar Pelabuhan Bawean, dan masyarakat umumnya pengguna jasa Pelabuhan Bawean. Secara keseluruhan alur pikir penelitian ini dapat dilihat pada diagram dibawah ini:



Gambar 8. Diagram alur pikir penelitian

## BAB 4

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Deskripsi lokasi penelitian

##### 4.1.1 Kondisi geografis

Pulau Bawean terletak di Perairan Laut Jawa dan berada di tengah antara Pulau Jawa dan Pulau Kalimantan. Secara geografis berada pada posisi  $6^{\circ}20'59,28''$  –  $6^{\circ}30'14,76''$  LS dan  $112^{\circ}44'53,28''$  –  $6^{\circ}30'14,76''$  BT. Tepatnya berjarak 80 mil ke arah utara dari Kabupaten Gresik. Pulau ini memiliki luas  $\pm 197,62$  Km<sup>2</sup> dengan batas wilayah sebelah utara, selatan, timur dan barat adalah Perairan Laut Jawa. Berada pada wilayah administratif pemerintah Kabupaten Gresik Propinsi Jawa Timur, Pulau Bawean terdiri dari 2 wilayah kecamatan dengan 30 desa yang terbagi di dalamnya. Kecamatan tersebut antara lain Kecamatan Sangkapura dengan luas wilayah 118,92 Km<sup>2</sup>. Sedangkan wilayah lainnya adalah Kecamatan Tambak yang memiliki luas wilayah 78,7 Km<sup>2</sup>.

##### 4.1.2 Kondisi topografi

Topografi Pulau Bawean terbentuk dari batuan vulkanik yang telah mengalami proses erosi yang intensif sehingga membentuk kenampakan sebagai perbukitan-pegunungan yang rendah dengan ketinggian berkisar antara 100-640 m di atas permukaan laut yang tersebar di bagian tengah wilayah Pulau Bawean. Sedangkan di bagian pinggir didominasi oleh dataran rendah-bergelombang dengan interval ketinggian berkisar 0-100 m. Terdapat pula gugusan pulau yang berada di sekitar Pulau Bawean seperti Pulau Gili Timur, Pulau Noko, Pulau Selayar dan Pulau Gili Barat.

Pulau Bawean memiliki 19 buah gugusan karang yang dialiri oleh muara-muara sungai besar dari daratan Pulau Jawa dan Kalimantan. Memiliki panjang garis pantai  $\pm 40$  km dan dikelilingi oleh *fishing ground* seluas 27.000 Km<sup>2</sup>. Akibat

dari dampak *up welling* dari perairan Selat Makassar ke Laut Jawa bagian utara menyebabkan perairan Pulau Bawean subur dan kaya akan sumberdaya hayati perikanan.

#### 4.1.3 Kondisi demografi

Sangkapura sebagai ibu kota kecamatan merupakan pusat aktifitas masyarakat Pulau Bawean. Sehingga penyebaran penduduk berpusat di Kecamatan Sangkapura. Berdasarkan laporan kependudukan Kecamatan Sangkapura pada bulan Maret 2009, diketahui jumlah penduduk di Kecamatan Sangkapura sebesar 48.274 jiwa. Terdiri dari 22.914 jiwa penduduk laki-laki dan 25.360 jiwa penduduk perempuan.

Tingkat pendidikan penduduk di Kecamatan Sangkapura cukup beragam. Berdasarkan data monografi Kecamatan Sangkapura diketahui terdapat 1.549 orang penduduk belum bersekolah, 2.987 orang penduduk tidak tamat sekolah, 2.364 orang penduduk tamat Sekolah Dasar (SD) atau sederajat. Dan 4.246 orang penduduk tamat Sekolah Menengah Pertama (SMP) atau sederajat, 4.137 orang penduduk tamat Sekolah Menengah Atas (SMA) atau sederajat serta 883 orang penduduk tamat Perguruan Tinggi (PT) atau sederajat.

#### 4.1.4 Kondisi perekonomian

Potensi bahari yang dimiliki Propinsi Jawa Timur tersebar di 400 lebih pulau-pulau kecil. Sehingga sudah saatnya pembangunan ekonomi di Jawa Timur yang selama ini dilaksanakan masih berbasis *continental* atau daratan mulai beranjak pada sektor kelautan. Terutama sektor transportasi laut untuk menghidupkan kembali jalur transportasi antar pulau (*insuler*). Posisi geopolitik yang strategis juga menjadikan Provinsi Jawa Timur sebagai sentra kegiatan ekonomi untuk Kawasan Barat (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Diketahui potensi perekonomian sektor kelautan di Jawa Timur saat ini diperkirakan baru dimanfaatkan sebesar 56,30% dalam usaha perikanan tangkap. Dengan rincian komposisi 87,98% diperoleh dari usaha penangkapan di Pantai Utara Pulau Jawa (Pantura) dan 12,12% lainnya diperoleh dari usaha penangkapan di Laut Selatan Pulau Jawa. Ekspor hasil perikanan mengalami peningkatan. Diketahui dari tahun 2005 volume ekspor sebesar 181.711,310 ton atau senilai US\$ 479 juta. Meningkat pada tahun 2006 dengan volume ekspor 178 ribu ton atau senilai US\$ 518 juta hingga pada tahun 2007 mencapai volume 217 ribu ton atau senilai US\$ 580 juta (Diskusi Forum Masyarakat Kelautan dan Perikanan Jawa Timur bersama *stakeholder* kelautan dan perikanan, 2009).

Selain usaha perikanan, sektor kelautan juga memberikan peluang peningkatan ekonomi bidang pariwisata (bahari) yang menjanjikan. Berdasarkan hasil identifikasi awal terdapat sedikitnya 52 lokasi objek wisata bahari di wilayah pesisir pantai selatan, Pantura dan pulau-pulau kecil. Sebagian besar belum dimanfaatkan secara maksimal. Jika dilihat dari posisi geografisnya, pengembangan pariwisata di Jawa Timur memiliki peluang yang cukup besar. Karena letaknya yang berada diantara dua daerah tujuan wisata yang terkenal yaitu Bali dan Yogyakarta. Dengan memanfaatkan potensi dan peluang yang dihadapi seharusnya Jawa Timur mampu menawarkan atraksi wisata yang berbeda dengan dua daerah tersebut. Salah satu tawaran wisata yang dapat disuguhkan yaitu atraksi wisata berbasis ekowisata bahari.

Pulau Bawean merupakan Satuan Wilayah Pembangunan (SWP) IV Kabupaten Gresik, meliputi wilayah Kecamatan Sangkapura dan Tambak dengan pusat kota di Sangkapura. Kegiatan utama di wilayah ini antara lain :

- 1) Mendorong pertumbuhan aktivitas perdagangan berbasis potensi kepariwisataan
- 3) Mendorong pertumbuhan aktivitas pengolahan hasil perikanan
- 4) Mengendalikan dampak aktivitas pertambangan
- 5) Mendorong pertumbuhan aktivitas pariwisata
- 6) Mendorong pertumbuhan aktivitas industri kecil berbasis potensi pariwisata

#### 4.1.5 Perhubungan

Perhubungan memegang peranan penting dalam menunjang kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat. Hal itu berarti kelemahan sektor perhubungan dapat mengganggu pembangunan sektor lainnya. Perhubungan yang dimaksudkan dalam hal ini mencakup transportasi dan telekomunikasi. Perhubungan di Jawa Timur saat ini masih didominasi oleh angkutan jalan raya. Sebaran jaringan prasarana perhubungan dalam rangka mendukung kegiatan perekonomian masih terkonsentrasi di bagian tengah dan utara Jawa Timur. Sehingga perlu adanya pengembangan jaringan perhubungan di bagian selatan dan wilayah kepulauan di Jawa Timur.

Salah satu kebutuhan pengembangan prasarana perhubungan adalah di bidang angkutan penyeberangan. Kondisi prasarana, sarana, kualitas pelayanan dan intensitas penyeberangan pada lintas penyeberangan komersial Ujung – Kamal dan Ketapang – Gilimanuk terutama untuk wilayah kepulauan juga perlu ditingkatkan. Potensi prasarana pelabuhan yang dimiliki Propinsi Jawa Timur antara lain:

- 1) Menurut pengelolaannya
  - a) Pelabuhan laut yang diusahakan antara lain:
    - ✓ Pelabuhan Tanjung Perak
    - ✓ Pelabuhan Gresik
    - ✓ Pelabuhan Pasuruan
    - ✓ Pelabuhan Probolinggo
    - ✓ Pelabuhan Panarukan (Situbondo)
    - ✓ Pelabuhan Tanjungwangi (Banyuwangi)
    - ✓ Pelabuhan Kalianget (Sumenep)
  - b) Pelabuhan laut yang tidak diusahakan antara lain:
    - ✓ Pelabuhan Bawean (Gresik)
    - ✓ Pelabuhan Masalembu (Sumenep)
    - ✓ Pelabuhan Telaga Biru (Bangkalan)
    - ✓ Pelabuhan Branta (Pamekasan)
    - ✓ Pelabuhan Sedeken (Sumenep)
    - ✓ Pelabuhan Kalbut (Situbondo)
    - ✓ Pelabuhan Brondong (Lamongan)
    - ✓ Pelabuhan Ketapang (Banyuwangi)
    - ✓ Pelabuhan Sapudi (Sumenep)
- 2) Menurut fungsi pelayanan
  - a) Pelabuhan utama yang melayani ekspor impor antara lain:
    - ✓ Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya)
    - ✓ Pelabuhan Tanjung Wangi (Banyuwangi)
  - b) Pelabuhan regional yang menunjang pelabuhan utama antara lain:
    - ✓ Pelabuhan Gresik
    - ✓ Pelabuhan Pasuruan

- ✓ Pelabuhan Probolinggo
- ✓ Pelabuhan Panarukan (Situbondo)
- ✓ Pelabuhan Kalianget (Sumenep)

c) Pelabuhan lokal antara lain:

- ✓ Pelabuhan Bawean (Gresik)
- ✓ Pelabuhan Masalembu (Sumenep)
- ✓ Pelabuhan Telaga Biru (Bangkalan)
- ✓ Pelabuhan Branta (Pamekasan)
- ✓ Pelabuhan Sapeken (Sumenep)
- ✓ Pelabuhan Kalbut (Situbondo)
- ✓ Pelabuhan Brondong (Lamongan)
- ✓ Pelabuhan Ketapang (Banyuwangi)
- ✓ Pelabuhan Sapudi (Sumenep)

## 4.2 Kondisi eksisting Pelabuhan Bawean

### 4.2.1 Hidrografi Pelabuhan Bawean

Pelabuhan Bawean berada pada posisi  $05^{\circ} 51' 20''$  LS -  $112^{\circ} 38' 20''$  BT. Memiliki alur pelayaran sepanjang 3 mil dengan lebar 1.500 m dan kedalaman 22 m LWS. Kolam pelabuhan seluas 500.000 m<sup>2</sup> juga dengan kedalaman perairan yaitu 22 m LWS. Pasang tertinggi 13 m LWS dan pasang terendah 7,5 m LWS.

### 4.2.2 Daerah *hinterland*

Wilayah Kecamatan Sangkapura merupakan daerah *hinterland* yang sangat mendukung bagi kelangsungan aktifitas di Pelabuhan Bawean. Hal ini disebabkan karena fasilitas-fasilitas umum pendukung kegiatan ekonomi masyarakat banyak terdapat di ibu kota Kecamatan Sangkapura. Seperti pasar

sebagai pusat perdagangan dan fasilitas umum lainnya seperti pelabuhan yang menjadi pintu masuk ke Pulau Bawean. Guna menjangkau daerah-daerah *hinterland* tersebut tersedia fasilitas jalan desa sepanjang 107 km dalam kondisi rusak sepanjang 31 km.

Potensi *hinterland* sebagian besar masih didominasi hasil bumi, peternakan, perikanan dan pertambangan golongan C dengan jenis bahan tambang yaitu batu onix. Suplai barang kebutuhan sehari-hari berasal dari Pelabuhan Gresik. Letak Pelabuhan Bawean sebagai jalur Alur LAut Kepulauan Indonesia (ALKI) dapat meningkatkan sirkulasi barang dan jasa sehingga akan meningkatkan kegiatan perekonomian masyarakat.

#### 4.3 Pelabuhan-pelabuhan di sekitar Pelabuhan Bawean

Jawa Timur memiliki tujuh buah pelabuhan yang diusahakan dan sembilan pelabuhan yang tidak diusahakan. Pelabuhan Bawean merupakan salah satu pelabuhan laut di Jawa Timur yang tidak diusahakan. Adapun pelabuhan-pelabuhan yang berada di sekitar Pelabuhan Bawean adalah sebagai berikut:

- |                              |                                    |
|------------------------------|------------------------------------|
| 1) Pelabuhan yang diusahakan | 2) Pelabuhan yang tidak diusahakan |
| ✓ Tanjung Perak              | ✓ Masalembu                        |
| ✓ Gresik                     | ✓ Telaga Biru                      |
| ✓ Pasuruan                   | ✓ Branta                           |
| ✓ Pasuruan                   | ✓ Sapeken                          |
| ✓ Probolinggo                | ✓ Kalbut                           |
| ✓ Panarukan                  | ✓ Brondong                         |
| ✓ Tanjungwangi               | ✓ Ketapang                         |
| ✓ Kalianget                  | ✓ Sapudi                           |

Selain pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan dan tidak diusahakan tersebut, Pelabuhan Khusus (Pelsus) yang berada di sekitar Pelabuhan Bawean antara lain:

- 1) Camar Resources Canada Ltd  
Terletak pada posisi  $06^{\circ} 18' 23''$  LS dan  $113^{\circ} 00' 27''$  BT.
- 2) Pelabuhan Perikanan Pantai Cabang Pulau Bawean  
Terletak pada posisi  $05^{\circ} 51' 35''$  LS dan  $112^{\circ} 39' 50''$  BT.

#### 4.4 Fasilitas di Pelabuhan Bawean

Adapun fasilitas yang tersedia di Pelabuhan Bawean antara lain:



No.	Jenis Fasilitas	Keterangan
1	Dermaga	Panjang = 210 m Lebar = 10 m Kedalaman = 13 m LWS
2	Trestel	Panjang = 80 m Lebar = 6,5 m
3	Talud atau <i>causeway</i>	Panjang = 750 m Lebar = 6,5 m
4	Kolam pelabuhan	Luas = 500.000 m <sup>2</sup>
5	Gudang	Luas = 400 m <sup>2</sup>
6	Lapangan penumpukan I	Luas = 638 m <sup>2</sup>
	Lapangan penumpukan II	Luas = 1.150 m <sup>2</sup>
	Lapangan penumpukan III	Luas = 2.600 m <sup>2</sup>
7	Terminal penumpang I	Luas = 225 m <sup>2</sup> Kondisi = 75%
	Terminal penumpang II	Luas = 250 m <sup>2</sup>
8	Gedung kantor pelabuhan lama	Luas = 100 m <sup>2</sup>
	Gedung kantor pelabuhan baru	Luas = 100 m <sup>2</sup>
9	Halaman parkir	Luas = 1.775 m <sup>2</sup>
10	Jalan masuk ke pelabuhan: - Dari dan ke sentra industri atau perdagangan - Jalan di lokasi pelabuhan	Kelas jalan = IV Lebar = 4 m Kelas jalan = IV Lebar = 6,5 m Panjang = 750 m
11	Sarana bantu navigasi: - Menara suar - Rambu suar - Rambu penuntun - Stasiun radio pantai	1 unit 2 unit 2 unit

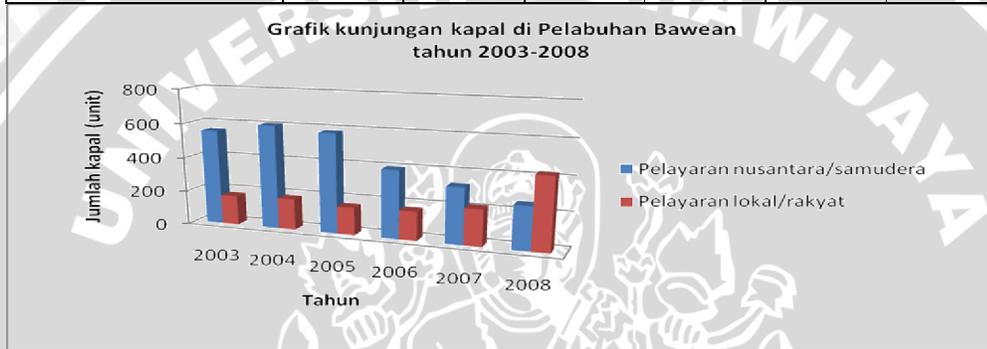
Sumber: Kantor Pelabuhan Bawean, 2009

Tabel 1. Fasilitas di Pelabuhan Bawean

#### 4.5 Realisasi kunjungan kapal, arus barang dan penumpang

Sebagai pelabuhan kelas V, Pelabuhan Bawean telah dapat melaksanakan fungsinya sebagai pelabuhan transit bagi kapal-kapal penumpang, barang dan jenis kapal lainnya. Berikut ditampilkan grafik aktifitas di Pelabuhan Bawean dalam kurun waktu 2003 sampai 2008.

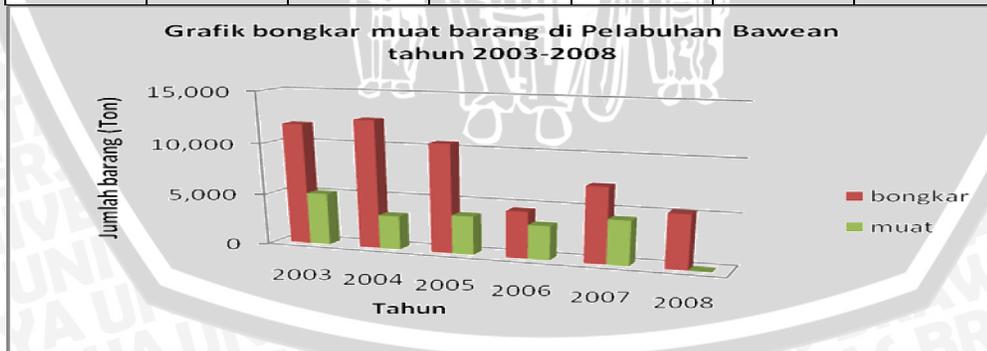
Tahun	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nusantara/Samudera	557	605	582	398	328	253
Lokal/Perla	173	183	162	170	214	424



Sumber: Kantor Pelabuhan Bawean, 2009

**Gambar 9. Grafik kunjungan kapal di Pelabuhan Bawean pada tahun 2003-2008**

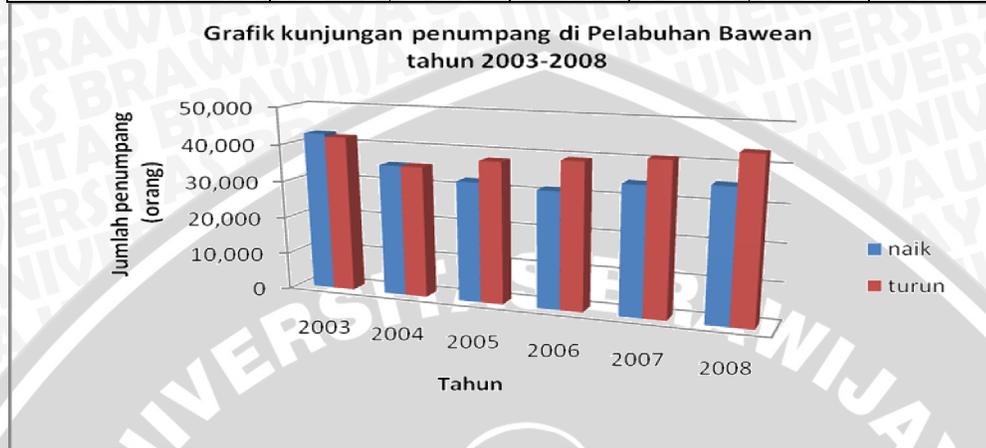
Tahun	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bongkar	11,869	12,511	10,571	4,557	7,327	5,263
Muat	5,105	3,309	3,770	3,313	4,326	31



Sumber: Kantor Pelabuhan Bawean, 2009

**Gambar 10. Grafik bongkar muat barang di Pelabuhan Bawean pada tahun 2003-2008**

Tahun	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Naik	42,832	35,373	32,342	31,408	34,412	35,388
Turun	42,100	35,373	38,041	39,373	40,934	43,593



Sumber: Kantor Pelabuhan Bawean, 2009

**Gambar 11. Grafik kunjungan penumpang di Pelabuhan Bawean pada tahun 2003-2008**

#### 4.6 Rencana strategis pengembangan Pelabuhan Bawean

Pelabuhan sebagai salah satu komposisi sektor publik, merupakan bagian dari perekonomian nasional yang dikendalikan oleh pemerintah. Oleh karena itu dibutuhkan perencanaan strategis dalam upaya pengembangannya. Dalam lingkup provinsi hal ini diatur dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) yang merupakan kebijakan perencanaan pembangunan daerah untuk digunakan sebagai pedoman dalam pemanfaatan dan pengendalian ruang di wilayahnya. Sebagaimana pada Peraturan Daerah (Perda) Provinsi Jawa Timur No. 2 Tahun 2006 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Timur. Pada pasal 43 dijelaskan arahan pengembangan prasarana transportasi penyeberangan, yaitu arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Bawean di Kabupaten Gresik.

Bukan hal yang mudah untuk mewujudkan Jawa Timur sebagai provinsi maritim yang maju. Terutama dalam upaya pembangunan transportasi laut. Permasalahan utama yang dihadapi dapat begitu rumit, diantaranya:

- 1) Terbatasnya sarana dan prasarana pelabuhan mengakibatkan pelayanan terhadap kapal dan barang menjadi tidak maksimal. Seperti tingginya masa berlabuh dan bertambat (*port days*) kapal karena keterlambatan pelayanan.
- 2) Hingga saat ini usaha pelayaran belum digolongkan sebagai usaha yang layak untuk mendapat kredit dari Bank. Sehingga memberikan kendala tersendiri bagi perusahaan pelayaran untuk mengembangkan armada kapalnya. Dampak lebih lanjut yang dihasilkan adalah ketidakmampuan perusahaan pelayaran nasional untuk bersaing dengan perusahaan pelayaran asing.

Dalam Keputusan Menteri Perikanan dan Kelautan Nomor: KEP 10/MEN/2002 tentang pedoman umum perencanaan pengelolaan pesisir terpadu, lahirnya otonomi daerah di wilayah pesisir melalui Undang-Undang No. 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (UUPD), telah memberi kewenangan bagi Pemerintah Provinsi untuk mengelola dan mengkoordinasikan pemanfaatan sumberdaya pesisir sejauh 12 mil laut yang diukur dari garis pantai ke arah laut. Pasal 10 UU NO. 22/1999 memberikan kewenangan kepada Daerah Kabupaten/Kota untuk mengelola sumberdaya pesisir sepertiga dari wilayah laut Daerah Propinsi. Kewenangan ini meliputi kewenangan eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumberdaya alam, tata ruang, administrasi dan bantuan penegakan hukum, serta bantuan penegakan kedaulatan negara. Sejalan dengan nuansa Otonomi Daerah, Pelabuhan Bawean juga berperan dalam peningkatan perekonomian dan juga pemerintahan

yang sedang mencanangkan Pulau Bawean sebagai Pulau Wisata di Kabupaten Gresik.

#### 4.7 Analisa SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Treaths*)

##### 4.7.1 Identifikasi faktor internal dan eksternal

Penilaian internal atau eksternal merupakan suatu analisis dan evaluasi data kondisi internal dan eksternal untuk menentukan posisi, kinerja, masalah dan potensi yang dimiliki. suatu organisasi publik. Berikut hasil identifikasi terhadap faktor internal dan eksternal Pelabuhan Bawean:

##### a) Faktor internal

###### **Kekuatan (*Strength*)**

###### 1. Letak yang strategis

Merupakan wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia 1 (ALKI 1) yang dapat berfungsi sebagai pintu masuk alur pelayaran dari dan ke luar pulau Jawa khususnya wilayah Jawa Timur. Posisi geopolitik yang sangat strategis menjadikan Provinsi Maritim Jawa Timur, sebagai sentra kegiatan ekonomi untuk Kawasan Barat (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI).

###### 2. Kondisi perairan yang masih alami

Pulau Bawean yang mempunyai panjang pantai kira-kira sepanjang 40 km yang dikelilingi oleh  $\pm 19$  gugusan terumbu karang, *fishing ground* seluas 27.000 km<sup>2</sup> dan hutan bakau atau *mangrove* yang luasnya  $\pm 57$  Ha dan banyak tersebar padang lamun (*seagrass*) di beberapa titik tertentu, sehingga mempunyai potensi strategis untuk berlindung, mencari makan, migrasi dan bertelur dari berbagai jenis ikan (Okrista, 2008). Hal tersebut yang mengindikasikan bahwa perairan di sekitar Pulau Bawean masih alami.

3. Banyaknya pelabuhan besar di sekitar Pelabuhan Bawean  
Pelabuhan-pelabuhan besar disekitar Pelabuhan Bawean antara lain Pelabuhan Gresik dan Pelabuhan Tanjung Perak.
4. Pelabuhan Bawean sebagai alternatif transportasi laut utama  
Berdasarkan data monografi Kecamatan Sangkapura tahun 2006 sarana transportasi laut yang tersedia berjumlah satu, yaitu Pelabuhan Bawean sebagai pintu masuk dari dan keluar Pulau Bawean.
5. Peningkatan aktifitas perdagangan di pulau  
Diketahui sebanyak 3.011 orang penduduk di Kecamatan Sangkapura menghabiskan aktifitas sehari-harinya sebagai pedagang. Dan sebanyak 189 orang sebagai pengusaha kecil dan menengah serta sebanyak 1.142 orang sebagai pengrajin industry kecil dan menengah. Hal inilah yang mendorong terjadinya peningkatan kegiatan perdagangan di Pulau Bawean (Kecamatan Sangkapura, 2006). Meskipun dalam angka grafik bongkar muat barang di Pelabuhan Bawean mengalami penurunan pada tahun 2006 jika dibanding dengan tahun-tahun sebelumnya (Bongkar 4.557 ton; muat 3.313 ton) (Kanpel Bawean, 2009).
6. Pelabuhan sebagai alternatif usaha membangun sektor kelautan  
Sebagai provinsi maritim, sudah seharusnya arah pembangunan Jawa Timur baik jangka pendek, menengah dan jangka panjang tidak lagi *land base oriented*. Pola pengembangan *ocean governance* harus dibangun secara sistematis sehingga terwujud pengembangan yang optimal dan menyeluruh di wilayah laut Jawa Timur. Setidaknya hal tersebut perlu diwujudkan karena merupakan pokok-pokok pikiran yang dihasilkan dalam diskusi forum masyarakat kelautan dan perikanan Jawa Timur bersama *stakeholder* perikanan dan kelautan.

7. Fasilitas yang terbatas sudah dimanfaatkan maksimal

Fasilitas yang tersedia di Pelabuhan Bawean dapat dilihat pada table 1.

Sedangkan dari data realisasi kunjungan kapal, aktifitas bongkar muat barang dan penumpang setiap tahunnya hampir mengalami peningkatan (Dapat dilihat pada Gambar 11 sampai 13).

8. Kesiapan personel di Kanpel Bawean

Jumlah personel Kantor Pelabuhan Bawean per 31 Desember 2008 sebanyak 17 orang dengan pendidikan MPL II, ANT V, MPT, AMKPT, ATT III dan ANTD.

9. Kerjasama yang telah terjalin dengan Kanpel lain

10. Mulai berjalannya konsep kemandirian masyarakat dalam pembangunan wilayahnya.

**Kelemahan (*Weaknesses*)**

1. Terbatasnya personel di Pelabuhan Bawean

Semakin padatnya kegiatan bongkar muat barang serta kegiatan debarkasi dan embarkasi penumpang di Pelabuhan Bawean, maka sudah saatnya ditempatkan personel KPLP sesuai KM No.63 Tahun 2002.

2. Kualitas Sumberdaya Manusia yang kurang mendukung

Salah satu factor penyebab dari kurang maksimalnya pengelolaan sumberdaya pesisir di Indonesia adalah terbatasnya kapasitas SDM yang tidak seimbang dengan potensi yang harus diolah. Sehingga memberikan dampak *continue* dalam menentukan langkah kebijakan.

3. *Database* pelabuhan masih sederhana

Kelemahan terbesar yang dimiliki oleh Indonesia adalah lemahnya pengelolaan data potensi sumberdaya yang dimiliki. Terutama pada data

potensi bahari dan maritim yang belum tercover dengan baik sehingga menyulitkan dalam penentuan kebijakan .

4. Lemahnya sistem kelembagaan yang menyangkut urusan kepelabuhanan  
Kelembagaan merupakan actor penggerak utama dalam pengelolaan sumberdaya. Karakteristik yang dimiliki pulau-pulau kecil yaitu terpisah dari pulau induknya, menyebabkan keterbatasan system kelembagaan dalam sektor public yang meberikan efek kurang berpihak dalam pemenuhan pelayanan terhadap kebutuhan masyarakat.

5. Terbatasnya fasilitas listrik dan komunikasi

Terbatasnya fasilitas-fasilitas tersebut merupakan salah satu konsekuensi dari karakteristik yang dimiliki pulau kecil. Maka tidak jarang jika dalam suatu pulau kecil seperti Pulau Bawean, sektor pembangunan dapat terhambat karena terbatasnya system perhubungan. Dalam hal ini termasuk didalamnya mencakup telekomunikasi, pos dan transportasi.

6. Belum ada peralatan pokok dan penunjang di Pelabuhan Bawean

Berdasarkan *database* pelabuhan tahun 2008, belum ada peralatan bongkar muat barang seperti ganco, jala-jala dan lori.

7. Masih banyaknya fasilitas pelabuhan yang belum dimanfaatkan

Berdasarkan pengamatan langsung di lapangan, fasilitas Pelabuhan Bawean yang belum dimanfaatkan antara lain: bangunan terminal penumpang 1 dan 2, serta gudang.

8. Kondisi jalan raya penghubung pelabuhan dengan daerah *hinterland* belum memadai

Guna menjangkau daerah-daerah *hinterland* tersedia fasilitas jalan desa sepanjang 107 km dalam kondisi rusak sepanjang 31 km (Kecamatan Sangkapura, 2006).

9. Pemukiman penduduk di sekitar area pelabuhan

Dapat dilihat pada lay out Pelabuhan Bawean pada lampiran 2.

10. Terbatasnya jumlah armada kapal yang beroperasi

Ada dua unit kapal penumpang yang beroperasi di Pelabuhan Bawean, antara lain: 1) KM. EXPRESS BAHARI dengan spesifikasi 216 GT dan kapasitas 334 orang. Beroperasi pada hari: Minggu, Selasa dan Kamis. 2) KM. DHARMA KARTIKA dengan spesifikasi 259 GT dan kapasitas 199 orang. Beroperasi pada hari: Senin, Rabu dan Sabtu (Kanpel Bawean, 2009).

**a) Faktor eksternal**

**Kesempatan (*Opportunity*)**

1. Kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi terus meningkat

Peningkatan jumlah penduduk yang tidak diimbangi dengan peningkatan pelayan sektor public menyebabkan peningkatan yang tidak seimbang antara permintaan (*demand*) dan penawaran (*supply*). Akibatnya banyak permintaan yang tidak terpenuhi secara maksimal.

2. Peningkatan kesejahteraan masyarakat

Pengelolaan wilayah pesisir yang marak dilakukan saat ini lebih cenderung dilakukan dengan system terpadu antara pemerintah dan masyarakat. Tentunya tujuan akhir yang ingin diraih adalah peningkatan kesejahteraan masyarakat. Karena dalam hal ini masyarakat adalah bertindak sebagai subjek dalam pembangunan.

3. Keinginan masyarakat untuk pengembangan sektor kelautan

Perubahan persepsi masyarakat terhadap fungsi laut sebagai sumber kehidupan yang dapat memberikan prospek yang baik, menimbulkan rasa "memiliki" dan tanggung jawab dalam upaya pemanfaatannya.

4. Pulau Bawean merupakan pulau yang sedang berkembang
5. Dukungan Pemda Gresik dalam pengembangan Pulau Bawean  
Pergeseran fungsi Pelabuhan Bawean dari pelabuhan tradisional menjadi pelabuhan transit kapal-kapal penumpang, barang dan kapal-kapal lainnya, merupakan salah satu wujud upaya Pelabuhan Bawean membenahi diri dalam rangka melaksanakan peran Pemerintah Kabupaten Gresik dalam mencangkan Pulau Bawean sebagai Pulau Wisata di Kabupaten Gresik.
6. Pengembangan Pelabuhan Bawean masih dalam tahap survey
7. Pengaruh aktifitas pelabuhan-pelabuhan lain di sekitar Pelabuhan Bawean
8. Jargon Pemprov Jatim untuk pengembangan wisata bahari
9. Promosi wisata dapat menarik investor untuk usaha kepelabuhanan
10. Kemungkinan perluasan wilayah kerja Pelabuhan Bawean karena pengalihan izin Pelabuhan Perikanan Cabang Pulau Bawean

#### **Ancaman (*Treath*)**

1. Diperlukan penegasan zonasi wilayah pemanfaatan kawasan pesisir dan kelautan
2. Status kepemilikan lahan oleh masyarakat

Berdasarkan observasi yang langsung dilakukan di lapang diketahui bahwa pengaturan kepemilikan tanah oleh masyarakat Pulau Bawean terutama masyarakat yang berada di sekitar daerah pantai menimbulkan tumpang tindih kepemilikan dan kurang tegasnya batas kepemilikan tanah yang dimiliki oleh masyarakat.

3. Minimnya lahan cadangan

Berdasarkan *data base* Pelabuhan Bawean tidak memiliki lahan cadangan yang dapat dijadikan alternatif pengembangan pelabuhan. Sehingga penambahan lahan untuk pengembangan pelabuhan dilakukan dengan reklamasi. (Reklamasi tahun 2005 untuk pembuatan gedung kantor pelabuhan yang baru).

4. Pengaruh kondisi alam terhadap pembangunan dan pemeliharaan Pelabuhan Bawean

Pelabuhan Bawean berbatasan langsung dengan Laut Jawa di sebelah selatan. Sedangkan daerah disekitar jalan menuju pelabuhan berbatasan langsung dengan perbukitan kapur yang sebagian besar telah mengalami kerusakan. Sehingga sangat rawan terjadi longsor di musim hujan yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas dari dan menuju pelabuhan.

5. Tidak semua instansi pemerintah berada di Pulau Bawean

Belum terdapat instansi-instansi yang terkait dengan kegiatan kepelabuhanan yang tersedia di sekitar wilayah kerja Pelabuhan Bawean, seperti Kantor Bea dan Cukai ataupun Kantor Imigrasi.

6. Minimnya investasi

Terbatasnya jumlah kapal yang beroperasi di Pelabuhan Bawean untuk melayani kegiatan debarkasi dan embarkasi penumpang, serta bongkar muat barang menunjukkan bahwa peran pihak swasta dalam berinvestasi di sektor perhubungan laut masih sangat minim.

7. Terbatasnya armada kapal terutama pada musim-musim tertentu

Berdasarkan pengamatan pada musim tertentu seperti lebaran dll, jumlah kapal penumpang yang beroperasi di Pelabuhan Bawean jumlahnya tetap dua unit kapal, meskipun terjadi lonjakan penumpang.

8. Lemahnya kepemilikan dokumen-dokumen kapal (kapal-kapal tradisional)  
Terbatasnya pelayanan publik khususnya yang berhubungan dengan kegiatan kepelabuhanan di Pulau Bawean menyebabkan terhambatnya proses pengurusan dokumen-dokumen kapal.

9. Kondisi jalan masuk di Pelabuhan Bawean dapat menghambat aktifitas keluar masuk kendaraan di pelabuhan

Kondisi jalan yang kurang memadai dan system lalu lintas dua arah dalam satu jalur menyebabkan kemacetan di jalan masuk menuju Pelabuhan Bawean pada saat musim-musim tertentu.

10. Pengaruh limbah karena aktifitas Pelabuhan Bawean

Belum terpenuhinya system sanitasi yang baik di Pelabuhan Bawean menyebabkan limbah dari kegiatan di pelabuhan dibuang langsung ke laut. Namun upaya pengawasan terhadap kapal-kapal yang diwajibkan memasang *Oil Water Separator* atau alat pencegah pencemaran oleh minyak dari kapal sudah dapat dilaksanakan.

#### 4.7.2 Matrik skoring

Untuk menentukan skor pada setiap faktor dalam matriks internal dan eksternal, hasil kuisisioner digolongkan masing-masing menurut skala prioritasnya. Digunakan skala prioritas antara 1-4 sesuai jumlah *option* jawaban yang diberikan dalam kuisisioner. Berikut hasil kuisisioner yang telah digolongkan sesuai skala prioritasnya:

a) Faktor internal

Kekuatan (*strengths*)

Variabel	Skala penilaian				Jumlah responden
	Buruk (1)	Cukup (2)	Baik (3)	Sangat Baik (4)	
1	2	4	19	5	30
2	7	6	12	5	30
3	6	13	7	4	30
4	0	0	5	25	30
5	3	8	14	5	30
6	1	10	15	4	30
7	10	12	5	3	30
8	6	9	10	5	30
9	2	8	8	12	30
10	0	3	7	20	30

Sumber: Data primer, 2009

Tabel 2. Tabel skala prioritas faktor internal peubah kekuatan

Kelemahan (*weaknesses*)

Variabel	Skala penilaian				Jumlah responden
	Buruk (1)	Cukup (2)	Baik (3)	Sangat baik (4)	
1	5	5	16	4	30
2	4	5	18	3	30
3	5	15	5	5	30
4	3	15	5	2	30
5	20	4	5	1	30
6	4	20	3	3	30
7	4	20	3	3	30
8	6	17	4	3	30
9	12	18	0	0	30
10	5	18	5	2	30

Sumber: Data primer, 2009

Tabel 3. Tabel skala prioritas faktor internal peubah kelemahan

b) Faktor eksternal

Peluang (*opportunities*)

Variabel	Skala penilaian				Jumlah responden
	Buruk (1)	Cukup (2)	Baik (3)	Sangat baik (4)	
1	4	2	2	22	30
2	2	4	21	3	30
3	3	2	22	3	30
4	5	2	21	2	30
5	4	1	3	22	30
6	7	7	21	2	30
7	0	5	22	3	30
8	22	5	2	1	30
9	8	16	4	2	30
10	9	18	2	1	30

Sumber: Data primer, 2009

Tabel 4. Tabel skala prioritas faktor eksternal peubah peluang

Ancaman (*treaths*)

Variabel	Skala penilaian				Jumlah responden
	Buruk (1)	Cukup (2)	Baik (3)	Sangat baik (4)	
1	2	5	2	1	30
2	6	2	4	3	30
3	5	10	4	1	30
4	3	22	5	0	30
5	3	6	19	2	30
6	2	25	3	0	30
7	2	25	2	1	30
8	2	10	2	1	30
9	0	5	4	21	30
10	6	2	20	2	30

Sumber: Data primer, 2009

Tabel 5. Tabel skala prioritas factor eksternal peubah ancaman

#### 4.7.3 Matrik faktor strategi internal – eksternal

##### 4.7.3.1 Matrik faktor strategi internal

###### a) Peubah kekuatan (*strengths*)

No.	Peubah kekuatan	Bobot	Rating	Skor
1	Letak Pelabuhan Bawean yang strategis	0,05	3	0,15
2	Kondisi perairan masih alami	0,03	3	0,09
3	Banyaknya pelabuhan besar di sekitar Pelabuhan Bawean	0,05	2	0,12
4	Pelabuhan Bawean sebagai alternatif transportasi utama dengan pulau lain	0,08	4	0,32
5	Peningkatan aktifitas perdagangan di Pulau Bawean	0,03	3	0,09
6	Pelabuhan sebagai alternatif usaha pembangunan sektor kelautan	0,08	3	0,24
7	Fasilitas yang terbatas telah dimanfaatkan secara maksimal	0,05	2	0,10
8	Kesiapan personel di Kanpel Bawean	0,03	3	0,09
9	Kerjasama yang telah terjalin dengan Kanpel lain	0,06	4	0,24
10	Mulai berjalannya konsep kemandirian masyarakat dalam pembangunan di wilayahnya	0,05	4	0,20
<b>Jumlah</b>		<b>0,51</b>		<b>1,64</b>

Sumber: Data primer, 2009

Tabel 6. Tabel matrik faktor strategi internal peubah kekuatan

b) Peubah kelemahan (*weaknesses*)

No.	Peubah kelemahan	Bobot	Rating	Skor
1	Terbatasnya personel di Kanpel Bawean	0,05	3	0,15
2	Kualitas Sumberdaya Manusia yang kurang mendukung	0,03	3	0,09
3	<i>Database</i> Pelabuhan Bawean masih lemah	0,05	2	0,10
4	Lemahnya system kelembagaan yang menyangkut urusan kepelabuhanan	0,03	2	0,06
5	Terbatasnya fasilitas listrik dan komunikasi	0,08	1	0,08
6	Belum ada peralatan pokok dan penunjang	0,03	2	0,06
7	Masih banyaknya fasilitas pelabuhan yang belum dimanfaatkan	0,03	2	0,06
8	Kondisi jalan raya penghubung pelabuhan dengan daerah <i>hinterland</i> belum memadai	0,08	2	0,16
9	Pemukiman penduduk di sekitar area Pelabuhan Bawean	0,03	2	0,06
10	Terbatasnya jumlah armada kapal yang beroperasi	0,08	2	0,16
<b>Jumlah</b>		<b>0,49</b>		<b>0,98</b>

Sumber: Data primer, 2009

Tabel 7. Tabel matrik faktor strategi internal peubah kelemahan

#### 4.7.3.2 Matrik faktor strategi eksternal

##### a) Peubah peluang (*opportunities*)

No.	Peubah peluang	Bobot	Rating	Skor
1	Kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi terus meningkat	0,08	4	0,32
2	Peningkatan kesejahteraan masyarakat	0,08	3	0,24
3	Keinginan masyarakat untuk pengembangan sektor kelautan	0,05	3	0,15
4	Pulau Bawean merupakan Pulau yang sedang berkembang	0,03	3	0,09
5	Dukungan Pemda Gresik dalam pengembangan Pelabuhan Bawean	0,08	4	0,32
6	Pengembangan Pelabuhan Bawean masih dalam tahap survey	0,05	3	0,15
7	Pengaruh aktifitas pelabuhan-pelabuhan lain di sekitar Pelabuhan Bawean	0,05	3	0,15
8	Jargon Pemprov Jatim untuk pengembangan wisata bahari	0,05	1	0,05
9	Promosi wisata dapat menarik investor untuk usaha kepelabuhanan	0,03	2	0,06
10	Kemungkinan perluasan wilayah kerja Pelabuhan Bawean karena pengalihan izin Pelabuhan Khusus Perikanan Cabang Pulau Bawean	0,03	2	0,06
<b>Jumlah</b>		<b>0,53</b>		<b>1,59</b>

Sumber: Data primer, 2009

Tabel 8. Tabel matrik faktor strategi eksternal peubah peluang

b) Peubah ancaman (*treaths*)

No.	Peubah ancaman	Bobot	Rating	Skor
1	Diperlukan penegasan zonasi wilayah pemanfaatan kawasan pesisir dan kelautan	0,08	2	0,16
2	Status kepemilikan lahan oleh masyarakat	0,05	1	0,05
3	Minimnya lahan cadangan	0,08	2	0,16
4	Pengaruh kondisi alam terhadap pembangunan dan pemeliharaan Pelabuhan Bawean	0,02	2	0,04
5	Tidak semua instansi pemerintah berada di Pulau Bawean	0,05	3	0,08
6	Minimya investasi	0,05	2	0,10
7	Terbatasnya armada kapal terutama pada musim-musim tertentu	0,05	2	0,10
8	Lemahnya kepemilikan dokumen-dokumen kapal (kapal-kapal tradisional)	0,02	2	0,04
9	Kondisi jalan masuk di Pelabuhan Bawean dapat menghambat aktifitas keluar masuk kendaraan di Pelabuhan	0,05	4	0,20
10	Pengaruh limbah karena aktifitas Pelabuhan Bawean	0,02	3	0,06
<b>Jumlah</b>		<b>0,47</b>		<b>0,99</b>

Sumber: Data primer, 2009

Tabel 9. Tabel matrik faktor strategi eksternal peubah ancaman

Dari hasil pengolahan data faktor internal dan eksternal, diperoleh total skor masing-masing faktor sebagai berikut:

1. Total skor untuk faktor kekuatan = 1,64
2. Total skor untuk faktor kelemahan = 0,98
3. Total skor untuk faktor peluang = 1,59
4. Total skor untuk faktor ancaman = 0,99

Berdasarkan hasil pengolahan data tersebut menunjukkan bahwa Pelabuhan Bawean memiliki kekuatan yang cukup besar dibandingkan dengan kelemahannya. Begitu juga peluang yang dimiliki pelabuhan Bawean lebih besar daripada faktor ancaman yang dihadapi.

Sedangkan untuk skor total dari tiap faktor dapat diketahui bahwa total skor faktor internal sebesar 2,62. Sedangkan total skor untuk factor eksternal sebesar 2,58. Dengan kata lain faktor internal lebih berpengaruh terhadap pengembangan pelabuhan Bawean. Sehingga dibutuhkan strategi yang menitikberatkan pada pembenahan dari dalam organisasi sektor publik tersebut. Dalam hal ini adalah Pelabuhan Bawean. Dengan tidak mengesampingkan kepentingan lingkungan sekitar pelabuhan, maka pengaruh factor eksternalpun perlu diperhatikan. Terutama masyarakat atau *stakeholder* yang berkepentingan terhadap keberadaan Pelabuhan Bawean.

#### 4.7.4 Matrik *grand strategy*

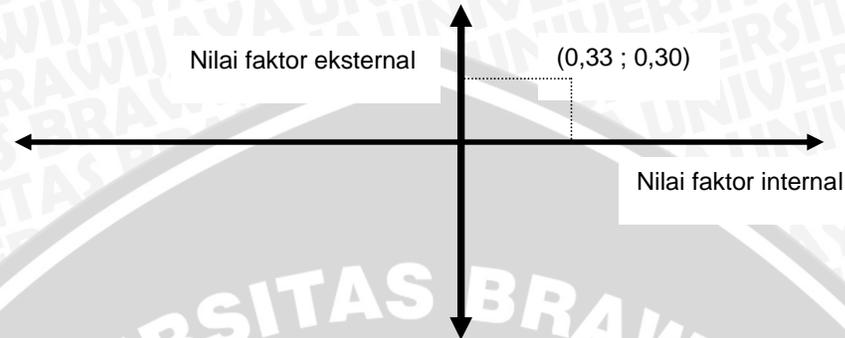
Untuk menentukan matrik *grand strategy*, lebih dulu dilakukan perhitungan terhadap factor internal dan factor eksternal dengan diagram analisa SWOT. Sehingga diperoleh titik koordinat strategi pengembangan Pelabuhan Bawean. Sumbu horizontal (x) sebagai factor internal (*Strengths-Weaknesses*). Sehingga diperoleh nilai koordinat x sebesar:

$$\begin{aligned} X &= (1,64 - 0,98) : 2 \\ &= 0,33 \end{aligned}$$

Sedangkan sumbu vertical (y) sebagai factor eksternal (*Opportunities-Treaths*). Sehingga diperoleh nilai dari koordinat y sebesar:

$$\begin{aligned} Y &= (1,59 - 0,99) : 2 \\ &= 0,30 \end{aligned}$$

Dalam diagram analisis SWOT, nilai-nilai koordinat (0,33; 0,30) dapat digambarkan pada posisi:



**Gambar 12. Diagram Analisis SWOT**

Posisi titik koordinat berada pada kuadran I pada diagram analisis SWOT. Hal ini menunjukkan bahwa diperlukan strategi agresif dalam pengembangan Pelabuhan Bawean. Ini merupakan situasi yang sangat menguntungkan karena secara bersamaan Pelabuhan Bawean dapat memanfaatkan kekuatan dan peluang yang dimiliki untuk mengurangi kelemahan dan mengatasi ancaman yang dihadapi. Lebih rinci strategi agresif yang dapat dilakukan oleh Pelabuhan Bawean dapat dilihat pada Matrik SWOT yang memuat empat set kemungkinan alternatif strategi yang dapat dilakukan.

#### **4.7.5 Matrik SWOT**

Adapun empat set kemungkinan alternatif strategi yang dapat diterapkan dalam upaya pengembangan Pelabuhan Bawean, antara lain terdapat pada table 10 sampai 13 di bawah ini:

1) STRATEGI SO (*Strengths – Opportunities*)

FAKTOR INTERNAL		STRENGTHS (S)									
		Letak yang strategis	Kondisi perairan masih alami	Banyaknya pelabuhan besar di sekitar Pelabuhan Bwean	Pelabuhan Baweana sebagai alternatif transportasi utama dengan pulau lain	Peningkatan aktifitas perdagangan di pulau	Pelabuhan sebagai alternatif usaha pembangunan sektor kelautan	Fasilitas yang terbatas sudah dimanfaatkan maksimal	Kesiapan personel di Kanpel Baweana	Kerjasama yang telah terjalin dengan Kanpel lain	Mulai berjalannya konsep kemandirian masyarakat dalam pembangunan wilayahnya
FAKTOR EKSTERNAL		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
OPPORTUNITIES (O)		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penambahan fasilitas pokok pelabuhan (dermaga)</li> <li>2. Pengadaan bangunan pelindung pantai yang harus ada di suatu pelabuhan (<i>breakwater</i>)</li> <li>3. Pengadaan fasilitas penunjang di pelabuhan (peralatan untuk bongkar muat barang, peralatan pencegah resiko kebakaran di pelabuhan dan fasilitas penunjang lain guna kemungkinan berlangsungnya aktifitas pelabuhan di malam hari)</li> <li>4. Peningkatan pengawasan di pelabuhan sehubungan dengan peningkatan aktifitas di pelabuhan</li> </ol>									
Kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi terus meningkat	1										
Peningkatan kesejahteraan masyarakat	2										
Keinginan masyarakat untuk pengembangan sektor kelautan	3										
Pulau Baweana merupakan Pulau yang sedang berkembang	4										
Dukungan Pemda Gresik dalam pengembangan Pelabuhan Baweana	5										
Pengembangan Pelabuhan Baweana masih dalam tahap survey	6										
Pengaruh aktifitas pelabuhan-pelabuhan lain di sekitar Pelabuhan Baweana	7										
Jargon Pemprov Jatim untuk pengembangan wisata bahari	8										
Promosi wisata dapat menarik investor untuk usaha kepelabuhanan	9										
Kemungkinan perluasan wilayah kerja Pelabuhan Baweana karena pengalihan izin Pelabuhan Khusus Perikanan Cabang Pulau Baweana	10										

2) STRATEGI ST (*Strengths – Treaths*)

FAKTOR INTERNAL		STRENGTHS (S)									
		Letak yang strategis	Kondisi perairan masih alami	Banyaknya pelabuhan besar di sekitar Pelabuhan Bwean	Pelabuhan Bawean sebagai sarana transportasi utama dengan pulau lain	Peningkatan aktifitas perdagangan di pulau	Pelabuhan sebagai alternatif usaha pembangunan sektor kelautan	Fasilitas yang terbatas sudah dimanfaatkan maksimal	Kesiapan personel di Kanpel Bawean	Kerjasama yang telah terjalin dengan Kanpel lain	Mulai berjalannya konsep kemandirian masyarakat dalam pembangunan wilayahnya
FAKTOR EKSTERNAL		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		TREATHS (T)		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Merger</i> daerah lingkungan kerja Kanpel Bawean dengan Pelsus Perikanan Cabang Pulau Bawean guna mengatasi minimnya lahan cadangan</li> <li>2. Peningkatan koordinasi dengan pihak investor swasta di sektor perhubungan laut</li> </ol>							
Diperlukan penegasan zonasi wilayah pemanfaatan kawasan pesisir dan kelautan	1										
Status kepemilikan lahan oleh masyarakat	2										
Minimnya lahan cadangan	3										
Pengaruh kondisi alam terhadap pembangunan dan pemeliharaan Pelabuhan Bawean	4										
Tidak semua instansi pemerintah berada di Pulau Bawean	5										
Minimya investasi	6										
Terbatasnya armada kapal terutama pada musim-musim tertentu	7										
Lemahnya kepemilikan dokumen-dokumen kapal (kapal-kapal tradisional)	8										
Kondisi jalan masuk di Pelabuhan Bawean dapat menghambat aktifitas keluar masuk kendaraan di Pelabuhan	9										
Pengaruh limbah karena aktifitas Pelabuhan Bawean	10										

3) STRATEGI WO (*Weaknesses – Opportunities*)

FAKTOR INTERNAL		WEAKNESSES (W)									
		Terbatasnya personel di pelabuhan	Kualitas Sumberdaya Manusia yang kurang mendukung	Database pelabuhan masih sederhana	Lemahnya system kelembagaan yang menyangkut urusan kepelabuhanan	Terbatasnya fasilitas listrik dan komunikasi	Belum ada peralatan pokok dan penunjang	Masih banyaknya fasilitas pelabuhan yang belum dimanfaatkan	Kondisi jalan raya menghubungkan pelabuhan dengan daerah <i>hinterland</i> belum memadai	Pemukiman penduduk di sekitar area Pelabuhan Bawean	Terbatasnya jumlah armada kapal yang beroperasi
FAKTOR EKSTERNAL		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>OPPORTUNITIES (O)</b>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan kualitas dan kuantitas SDM dalam lingkup internal Kanpel Bawean</li> <li>2. Membangun sistem informasi kepelabuhanan berbasis teknologi informasi digital</li> <li>3. Pengadaan alat pendukung teknologi dan program yang aplikatif untuk peningkatan kinerja pelabuhan dalam pengolahan <i>database</i> Pelabuhan Bawean</li> <li>4. Perbaikan dan peningkatan infrastruktur di Pulau Bawean (fasilitas listrik, komunikasi dan jalan raya)</li> </ol>									
Kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi terus meningkat	1										
Peningkatan kesejahteraan masyarakat	2										
Keinginan masyarakat untuk pengembangan sektor kelautan	3										
Pulau Bawean merupakan Pulau yang sedang berkembang	4										
Dukungan Pemda Gresik dalam pengembangan Pelabuhan Bawean	5										
Pengembangan Pelabuhan Bawean masih dalam tahap survey	6										
Pengaruh aktifitas pelabuhan-pelabuhan lain di sekitar Pelabuhan Bawean	7										
Jargon Pemprov Jatim untuk pengembangan wisata bahari	8										
Promosi wisata dapat menarik investor untuk usaha kepelabuhanan	9										
Kemungkinan perluasan wilayah kerja Pelabuhan Bawean karena pengalihan izin Pelabuhan Khusus Perikanan Cabang Pulau Bawean	10										

4) STRATEGI WT (*Weaknesses – Treaths*)

FAKTOR INTERNAL		WEAKNESSES (W)									
		Terbatasnya personel di pelabuhan	Kualitas Sumberdaya Manusia yang kurang mendukung	Database pelabuhan masih sederhana	Lemahnya system kelembagaan yang menyangkut urusan kepelabuhanan	Terbatasnya fasilitas listrik dan komunikasi	Belum ada peralatan pokok dan penunjang	Masih banyaknya fasilitas pelabuhan yang belum dimanfaatkan	Kondisi jalan raya menghubungkan pelabuhan dengan daerah <i>hinterland</i> belum memadai	Pemukiman penduduk di sekitar area Pelabuhan Bawean	Terbatasnya jumlah armada kapal yang beroperasi
FAKTOR EKSTERNAL		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
TREATHS (T)		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan investasi selektif sesuai sumberdaya yang dimiliki</li> <li>2. Koordinasi dengan BUMN (pihak PELNI) dalam pengadaan kapal barang dan penumpang guna menekan tarif yang tinggi</li> <li>3. Penegasan status kepemilikan lahan oleh masyarakat yang berada di sekitar wilayah kerja Pelabuhan Bawean guna penegasan zonasi pemanfaatan wilayah pesisir sesuai fungsinya</li> </ol>									
Diperlukan penegasan zonasi wilayah pemanfaatan kawasan pesisir dan kelautan	1										
Status kepemilikan lahan oleh masyarakat	2										
Minimnya lahan cadangan	3										
Pengaruh kondisi alam terhadap pembangunan dan pemeliharaan Pelabuhan Bawean	4										
Tidak semua instansi pemerintah berada di Pulau Bawean	5										
Minimya investasi	6										
Terbatasnya armada kapal terutama pada musim-musim tertentu	7										
Lemahnya kepemilikan dokumen-dokumen kapal (kapal-kapal tradisional)	8										
Kondisi jalan masuk di Pelabuhan Bawean dapat menghambat aktifitas keluar masuk kendaraan di Pelabuhan	9										
Pengaruh limbah karena aktifitas Pelabuhan Bawean	10										

4.7.6 Matrik QSPM

Matrik QSPM memberikan penilaian secara objektif untuk menentukan alternatif strategi yang menjadi prioritas kebijakan:

No.	Strategi	Bobot	Pengembangan fisik		Pengembangan non fisik	
	Faktor-faktor kunci		AS	TAS	AS	TAS
<b>Strengths (S)</b>						
1	Letak yang strategis	0,05	4	0,20	1	0,05
2	Kondisi perairan masih alami	0,03	4	0,12	1	0,03
3	Banyaknya pelabuhan besar di sekitar Pelabuhan Bwean	0,05	4	0,02	1	0,05
4	Pelabuhan Bawean sebagai sarana transportasi utama dengan pulau lain	0,08	3	0,24	1	0,08
5	Peningkatan aktifitas perdagangan di pulau	0,03	2	0,06	1	0,03
6	Pelabuhan sebagai alternatif usaha pembangunan sektor kelautan	0,08	4	0,32	1	0,08
7	Fasilitas yang terbatas sudah dimanfaatkan maksimal	0,05	1	0,05	2	0,10
8	Kesiapan personel di Kanpel Bawean	0,03	1	0,03	3	0,09
9	Kerjasama yang telah terjalin dengan Kanpel lain	0,06	4	0,24	1	0,06
10	Mulai berjalannya konsep kemandirian masyarakat dalam pembangunan wilayahnya	0,05	4	0,20	1	0,05
<b>Weaknesses (W)</b>						
1	Terbatasnya personel di pelabuhan	0,05	1	0,05	4	0,20
2	Kualitas Sumberdaya Manusia yang kurang mendukung	0,03	1	0,03	4	0,12
3	Database pelabuhan masih sederhana	0,05	1	0,05	4	0,20
4	Lemahnya system kelembagaan yang menyangkut urusan kepelabuhanan	0,03	3	0,09	1	0,03
5	Terbatasnya fasilitas listrik dan komunikasi	0,08	3	0,24	1	0,08
6	Belum ada peralatan pokok dan penunjang	0,03	2	0,06	1	0,03
7	Masih banyaknya fasilitas pelabuhan yang belum dimanfaatkan	0,03	1	0,03	1	0,03
8	Kondisi jalan raya penghubung pelabuhan dengan daerah <i>hinterland</i> belum memadai	0,08	3	0,24	1	0,08
9	Pemukiman penduduk di sekitar area Pelabuhan Bawean	0,03	3	0,09	1	0,03
10	Terbatasnya jumlah armada kapal yang beroperasi	0,08	3	0,24	3	0,24
<b>Jumlah</b>		<b>1,00</b>		<b>2,60</b>		<b>1,66</b>

Sumber: Data primer, 2009

No.	Strategi Faktor-faktor kunci	Bobot	Pengembangan non fisik		Pengembangan non fisik	
			AS	TAS	AS	TAS
<b>Opportunities (O)</b>						
1	Kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi terus meningkat	0,08	2	0,16	3	0,24
2	Peningkatan kesejahteraan masyarakat	0,08	4	0,32	1	0,08
3	Keinginan masyarakat untuk pengembangan sektor kelautan	0,05	4	0,20	1	0,05
4	Pulau Bawean merupakan Pulau yang sedang berkembang	0,03	3	0,09	1	0,03
5	Dukungan Pemda Gresik dalam pengembangan Pelabuhan Bawean	0,08	3	0,24	1	0,08
6	Pengembangan Pelabuhan Bawean masih dalam tahap survey	0,05	2	0,10	1	0,05
7	Pengaruh aktifitas pelabuhan-pelabuhan lain di sekitar Pelabuhan Bawean	0,05	3	0,15	1	0,05
8	Jargon Pemprov Jatim untuk pengembangan wisata bahari	0,05	3	0,15	1	0,05
9	Promosi wisata dapat menarik investor untuk usaha kepelabuhanan	0,03	3	0,09	1	0,03
10	Kemungkinan perluasan wilayah kerja Pelabuhan Bawean karena pengalihan izin Pelabuhan Khusus Perikanan Cabang Pulau Bawean	0,03	1	0,03	4	0,12
<b>Treaths (T)</b>						
1	Diperlukan penegasan zonasi wilayah pemanfaatan kawasan pesisir dan kelautan	0,08	4	0,32	1	0,08
2	Status kepemilikan lahan oleh masyarakat	0,05	4	0,20	1	0,05
3	Minimnya lahan cadangan	0,08	3	0,24	1	0,08
4	Pengaruh kondisi alam terhadap pembangunan dan pemeliharaan Pelabuhan Bawean	0,02	1	0,02	3	0,06
5	Tidak semua instansi pemerintah berada di Pulau Bawean	0,05	3	0,15	1	0,05
6	Minimya investasi	0,05	4	0,20	1	0,05
7	Terbatasnya armada kapal terutama pada musim-musim tertentu	0,05	3	0,15	1	0,05
8	Lemahnya kepemilikan dokumen-dokumen kapal (kapal-kapal tradisional)	0,02	2	0,04	1	0,02
9	Kondisi jalan masuk di Pelabuhan Bawean dapat menghambat aktifitas keluar masuk kendaraan di Pelabuhan	0,05	1	0,05	3	0,15
10	Pengaruh limbah karena aktifitas Pelabuhan Bawean	0,02	2	0,04	1	0,02
<b>Jumlah</b>		<b>1,00</b>		<b>2,94</b>		<b>1,39</b>
<b>Jumlah total</b>				<b>5,54</b>		<b>3,05</b>

Sumber: Data primer, 2009

Tabel 14. Matrik QSPM

Keterangan: AS = *Attractiveness Scores*

TAS = *Total Attractiveness Scores*

Dari analisa dengan matrik QSPM secara kuantitatif strategi pengembangan fisik dengan nilai 5,54 dan strategi pengembangan non fisik dengan nilai 3,05. Meskipun demikian strategi ini dapat diterapkan bersamaan, yaitu dengan strategi pengembangan fisik sebagai strategi utama dan strategi pengembangan non fisik sebagai strategi pendukung.

#### **4.8 Analisa PRA (*Participatory Rural Apriasal*)**

Pendekatan PRA digunakan untuk memperoleh solusi pengembangan yang sesuai dengan keinginan masyarakat. Pertimbangan digunakannya pendekatan PRA ini adalah untuk meminimalisir dampak pembangunan yang merugikan bagi masyarakat dan memaksimalkan peran masyarakat sebagai subjek dalam pembangunan. Sedangkan posisi peneliti dalam pendekatan ini adalah sebagai fasilitator saja. Dalam analisa PRA ini terbagi menjadi dua tahap yaitu: analisa pengembangan fisik dan non fisik.

##### **4.8.1 Analisa pengembangan fisik**

Pengembangan Pelabuhan Bawean diantaranya adalah pengembangan fisik. Yaitu pengembangan sarana dan prasarana guna peningkatan aktifitas dan pemenuhan kebutuhan masyarakat sebagai konsumen jasa kepelabuhanan dan *stakeholder* lainnya. Berikut beberapa permasalahan terkait pengembangan fisik yang dihadapi Pelabuhan Bawean:

No.	Masalah	Penuluruhan Masalah
1	Terbatasnya jumlah kapal penumpang dan barang	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mahalnya tarif pengangkutan barang</li> <li>- Terbatasnya jadwal operasi kapal barang dan penumpang</li> </ul>
2	Perluasan wilayah guna penambahan fasilitas dermaga, lahan penumpukan, tempat parkir dan jalan di kompleks pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternatif pertama dengan reklamasi pantai</li> <li>- Alternatif kedua dengan pengalihan wilayah kerja Pelsus Perikanan Pantai Cabang Pulau Bawean menjadi wilayah kerja Pelabuhan Umum Bawean</li> </ul>
3	Penempatan personel KPLP guna membantu pengawasan kegiatan di Pelabuhan Bawean	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tugas kerja yang merangkap oleh personel Kanpel Bawean</li> </ul>
4	Terbatasnya investasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pelayanan pelabuhan kurang maksimal</li> </ul>

Tabel 15. Analisa pengembangan fisik Pelabuhan Bawean

#### 4.8.2 Analisa pengembangan non fisik

Selain pengembangan fisik dibutuhkan juga pengembangan non fisik guna mendukung aktifitas di Pelabuhan Bawean. Berikut beberapa permasalahan yang dihadapi dalam upaya pengembangan non fisik di Pelabuhan Bawean:

No.	Masalah	Penelusuran Masalah
1	Kualitas SDM masih kurang mendukung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kinerja pelabuhan kurang maksimal</li> </ul>
2	<i>Database</i> pelabuhan masih sederhana	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sulitnya mencari investor</li> </ul>
3	Tidak semua instansi pemerintah yang menyangkut urusan kepelabuhanan terdapat di Pulau Bawean	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lemahnya pengawasan terhadap kegiatan di pelabuhan</li> </ul>
4	Diperlukan zonasi pemanfaatan wilayah	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tumpang tindih kepemilikan lahan oleh masyarakat dan <i>stakeholder</i> lainnya</li> </ul>

Tabel 16. Analisa pengembangan non fisik Pelabuhan Bawean

Dari penelusuran masalah-masalah tersebut, selanjutnya dapat diketahui kebutuhan pengembangan yang mendesak berdasarkan rating permasalahannya. Rating 1 untuk masalah yang sangat mendesak, rating 2 untuk masalah yang mendesak, rating 3 untuk masalah kurang mendesak, dan rating 4 untuk masalah yang tidak mendesak. Jumlah responden dalam penentuan rating permasalahan ini adalah responden dalam pengambilan data primer dipilih sebanyak 30 orang. Setelah mengurutkan permasalahan-permasalahan tersebut maka diperoleh hasil kebutuhan pengembangan Pelabuhan Bawean sesuai keterdesakannya, adalah sebagai berikut:



No.	Kegiatan	Fungsi	Rating Kebutuhan				Jumlah Responden	Rating masalah
			1	2	3	4		
1	Peningkatan promosi wisata untuk menarik investor	Penambahan jumlah kapal	1	2	25	2	30	1
2	Koordinasi dengan BUMN	Mengantisipasi mahal nya tarif angkutan barang dan penumpang	2	5	18	5	30	3
3a	Reklamasi pantai	Perluasan wilayah kerja Pelabuhan Bawean	1	4	10	5	30	6
3b	Pengalihan ijin Pelsus perikanan ke pelabuhan umum	Perluasan wilayah kerja Pelabuhan Bawean	1	2	18	9	30	2
4	Pengajuan pengadaan personel KPLP	Peningkatan pengawasan kegiatan di pelabuhan	4	16	5	5	30	5
5	Rekrutmen pegawai pelabuhan dengan tingkat pendidikan yang sesuai	Peningkatan kinerja pelabuhan	3	18	5	4	30	4
6	Pemetaan potensi wilayah	Pembagian zonasi pemanfaatan wilayah pesisir	1	2	5	2	30	7

Sumber: Data primer, 2009

Tabel 17. Kebutuhan pengembangan Pelabuhan Bawean berdasarkan keterdesakannya

Dari permasalahan diatas, beberapa diantaranya telah direalisasikan seperti reklamasi pantai guna pembangunan gedung baru Kanpel Bawean pada tahun 2003. Untuk selanjutnya pemenuhan kebutuhan dalam pengembangan Pelabuhan Bawean sesuai rating masalahnya dilakukan secara bertahap dan berkesinambungan.

Dalam proses pengembangan Pelabuhan Bawean ini akan lebih berjalan efektif jika didukung pula oleh pengembangan sektor lain pendukung kegiatan di pelabuhan. Seperti peningkatan kegiatan perdagangan dan ekowisata bahari. Sehingga nantinya akan diikuti pula peningkatan pengadaan fasilitas umum seperti kembali berjalannya Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) guna menunjang kegiatan di pelabuhan dan lain-lain. Pengaturan atau penyesuaian kembali tata letak bangunan di Pelabuhan Bawean sesuai kebutuhan saat ini juga dapat dilakukan. Hal ini guna mendukung pemenuhan kebutuhan masyarakat dan *stakeholder* lain terhadap jasa kepelabuhanan. Secara terinci rencana pengembangan Pelabuhan Bawean terangkum dalam tabel 18.

## BAB 5

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari pembahasan dalam penelitian ini antara lain:

- a) Faktor-faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi pengembangan Pelabuhan Bawean diantaranya: letak yang strategis, Pelabuhan Bawean sebagai alternatif penyedia jasa transportasi utama dengan pulau lain, kualitas sumberdaya manusia, lemahnya sistem informasi (kelautan) di daerah dan terbatasnya investasi dalam pembangunan sektor kelautan.
- b) Hasil analisa SWOT diperoleh faktor internal lebih berpengaruh (2,62) dari pada factor eksternal (2,58). Sehingga skenario pengembangannya adalah mengoptimalkan lingkungan internal untuk meminimalkan lingkungan eksternal. Berdasarkan analisa strategi prioritas alternative strategi yang dapat diimplementasikan adalah strategi pertumbuhan yang agresif menggunakan strategi SO. Alternatif strategi yang direkomendasikan adalah strategi pengembangan fisik (5,54) dan didukung oleh strategi pengembangan non fisik (3,05).
- c) Hasil analisa PRA diperoleh penambahan jumlah kapal, perluasan wilayah kerja pelabuhan, antisipasi mahalnya tarif kapal, peningkatan kinerja pelabuhan, peningkatan pengawasan kegiatan di pelabuhan dan penegasan zonasi pemanfaatan wilayah sebagai kebutuhan pengembangan Pelabuhan Bawean sesuai rating permasalahan yang ada.

## 5.2 Saran

Beberapa saran yang dapat direkomendasikan dalam penelitian ini adalah:

- a) Diharapkan lebih objektif lagi dalam menentukan dan menganalisa faktor-faktor internal dan eksternal sesuai dengan kondisi dan sumberdaya yang dimiliki di Pelabuhan Bawean.
- b) Dalam rangka implementasi strategi yang akan dilaksanakan diharapkan antara pemerintah dan masyarakat pengguna menghindari adanya peran dominan dari salah satu pihak.
- c) Diharapkan penelitian selanjutnya lebih menitikberatkan pada kajian teknis pengembangan Pelabuhan Bawean, analisa financial serta analisa dampak lingkungan dll. Sehingga dari beberapa penelitian tersebut nantinya akan dapat diperoleh kerangka penyusunan *masterplan* Pelabuhan Bawean yang sampai saat ini belum terbentuk.

## DAFTAR PUSTAKA

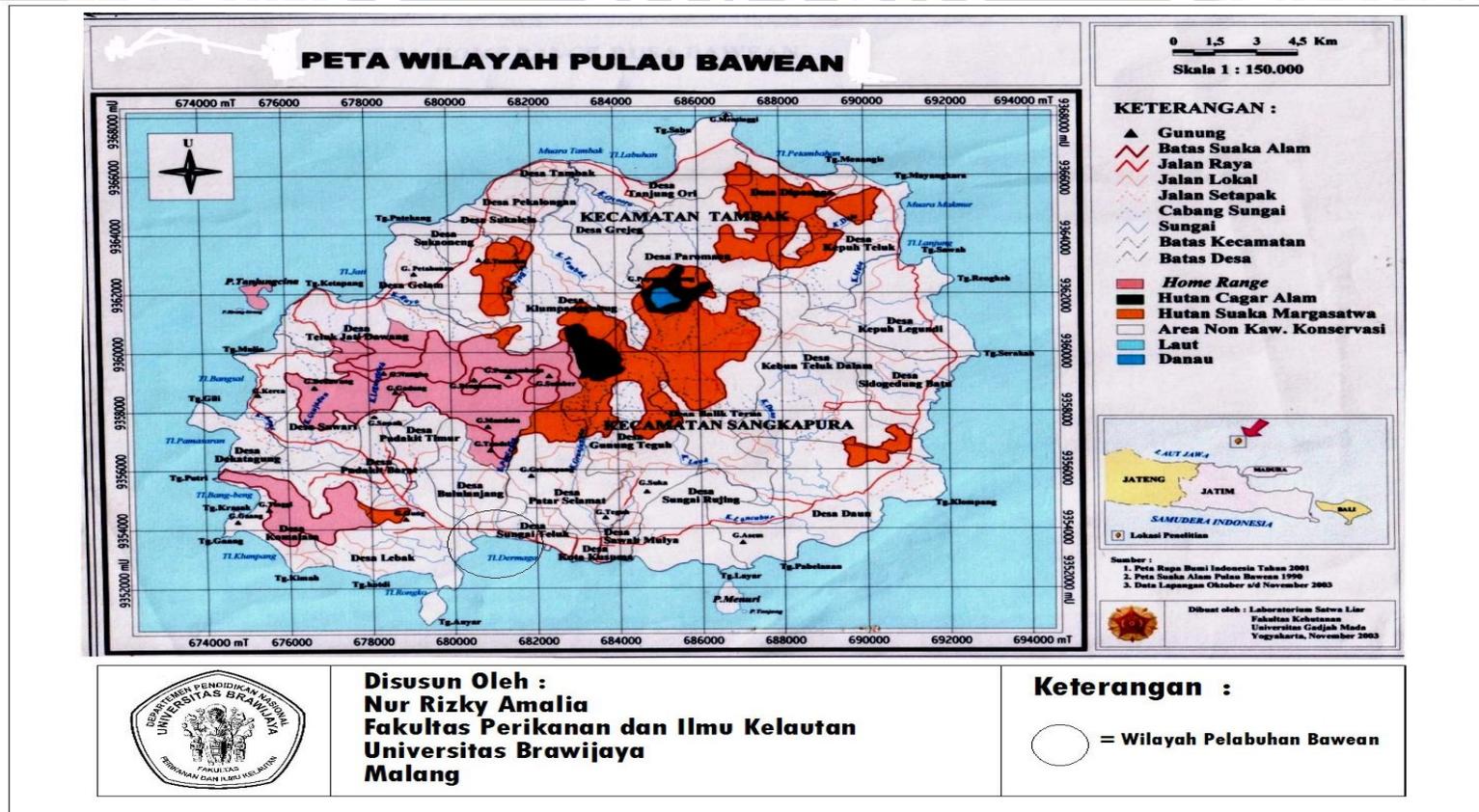
- Asiyanto. 2008. **Metode Konstruksi Bangunan Pelabuhan**. Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press). Jakarta.
- Black A, James and Dean J, Champion . 1999. **Metode dan Masalah Penelitian Sosial**. Penerbit PT Refika Aditama. Bandung.
- Forum Masyarakat Kelautan dan Perikanan Jawa Timur bersama Stkeholder Kelautan dan Perikanan. 2009. **Pokok-Pokok Pikiran Forum Masyarakat Kelautan dan Perikanan Jawa Timur**. Rangkuman Hasil Diskusi Forum Masyarakat Kelautan dan Perikanan Jawa Timur. Auditorium Bappeda Jatim, Sabtu 7 Maret 2009.
- Gitosaputro, S. 2006. **Implementasi Participatory Rural Appraisal (PRA) dalam Pemberdayaan Masyarakat**. Komunitas, Jurnal Pengembangan Masyarakat Islam. Volume 2, Nomor 1, Juni 2006. Bandar Lampung.
- Irwansyah. 2008. **Pengelolaan Sumberdaya Pesisir dalam Perspektif Otonomi Daerah di Kabupaten Agam**. Program Studi Sains Manajemen pada Program Pascasarjana Universitas Bung Hatta. Padang.
- Jinca M.Y, Farianto. L, S.Kamran Aksa. 2002. **Sistem Transportasi Laut Kawasan Timur Indonesia**. Unit Peneliti Transportasi dan Logistik (UPTL) LP-Universitas Hasanuddin. Makassar. Science and Technology. Vol. 3 No. 2 Agustus 2002.
- Kanpel Bawean. 2008. **Database Pelabuhan Tahun 2008**. Kantor Pelabuhan Bawean. Jawa Timur.
- Kanpel Bawean. 2009. **Laporan Tahunan Tahun Anggaran 2009**. Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Pelabuhan Sangkapura / Bawean.
- Kantor Kecamatan Sangkapura. 2006. **Laporan Monografi Kecamatan Sangkapura Semester I**. Kabupaten Gresik. Jawa Timur.
- Kramadibrata, S. 2002. **Perencanaan Pelabuhan**. Penerbit ITB. Bandung.

- Martinus. 2006. **Pelabuhan Perikanan (Aspek Teknis dan Penyelenggaraannya). Program Studi Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan.** Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan. Universitas Brawijaya. Malang.
- Nazir, M. 2005. **Metode Penelitian.** Penerbit Ghalia Indonesia. Bogor.
- Okrista, R. A. 2008. **Evaluasi Rencana Tata Ruang Wilayah Pesisir dan Laut Pulau Bawean Kabupaten Gresik.** Laporan Skripsi Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan dan Kelautan. Universitas Brawijaya. Malang.
- Perda Provinsi Jawa Timur No.2 Tahun 2006. **Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Timur.**
- Permen Kelautan dan Perikanan RI. Nomor 16 Tahun 2008. **Tentang Perencanaan Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.** Jakarta 17 September 2008.
- PP RI. Nomor 69 Tahun 2001. Keputusan Menteri (Kepmen) Perhubungan. Nomor 54 Tahun 2002. **Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.** Jakarta 17 Oktober 2001.
- P, Widya Hesti. 2007. **Studi Pengembangan Pangkalan Pendaratan Ikan Desa Puger Kecamatan Puger Kabupaten Jember Jawa Timur.** Program Studi Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan. Fakultas Perikanan Universitas Brawijaya. Malang.
- Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK). 2006. **RUTRK dengan Kedalaman Rencana Detail Tata Ruang Kota Kabupaten Gresik Provinsi Jawa Timur.**
- Sadeli. A, Darsef, Denny Karwur, Edwin Ngangi, Mohammad Mahmudi, Nimmi Zulfainami, Nurul Khakim, Pigoselpi Anas, Ridwan Lasabuda dan Totok Hendarto. 2003. **Strategi Pengelolaan Kawasan Pesisir Secara Terpadu dan Berkelanjutan.** Materi Diskusi Kelas Pengantar Falsafah Sains. Program Pascasarjana Institut Pertanian Bogor.
- Sufa, F Mila. 2009. **Analisa Aspek-Aspek Strategis dalam Pemilihan Corporate Strategy di Perusahaan AutomobileToyota.** Jurusan Teknik Industri. Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Tulungen J.J, Mediarti kasmidi, Christovel Rotinsulu, Maria Dimpudus dan Noni Tangkilisan. 2003. **Panduan Pengelolaan Sumberdaya Wilayah Pesisir Berbasis Masyarakat (PSWP-BM)**. USAID-Indonesia Coastal Resources Management Project. Koleksi Dokumen Proyeksi Pesisir 1997-2003. CoastalResources Center. University of Rhode Island. Narraganset, Rhode Island, USA.

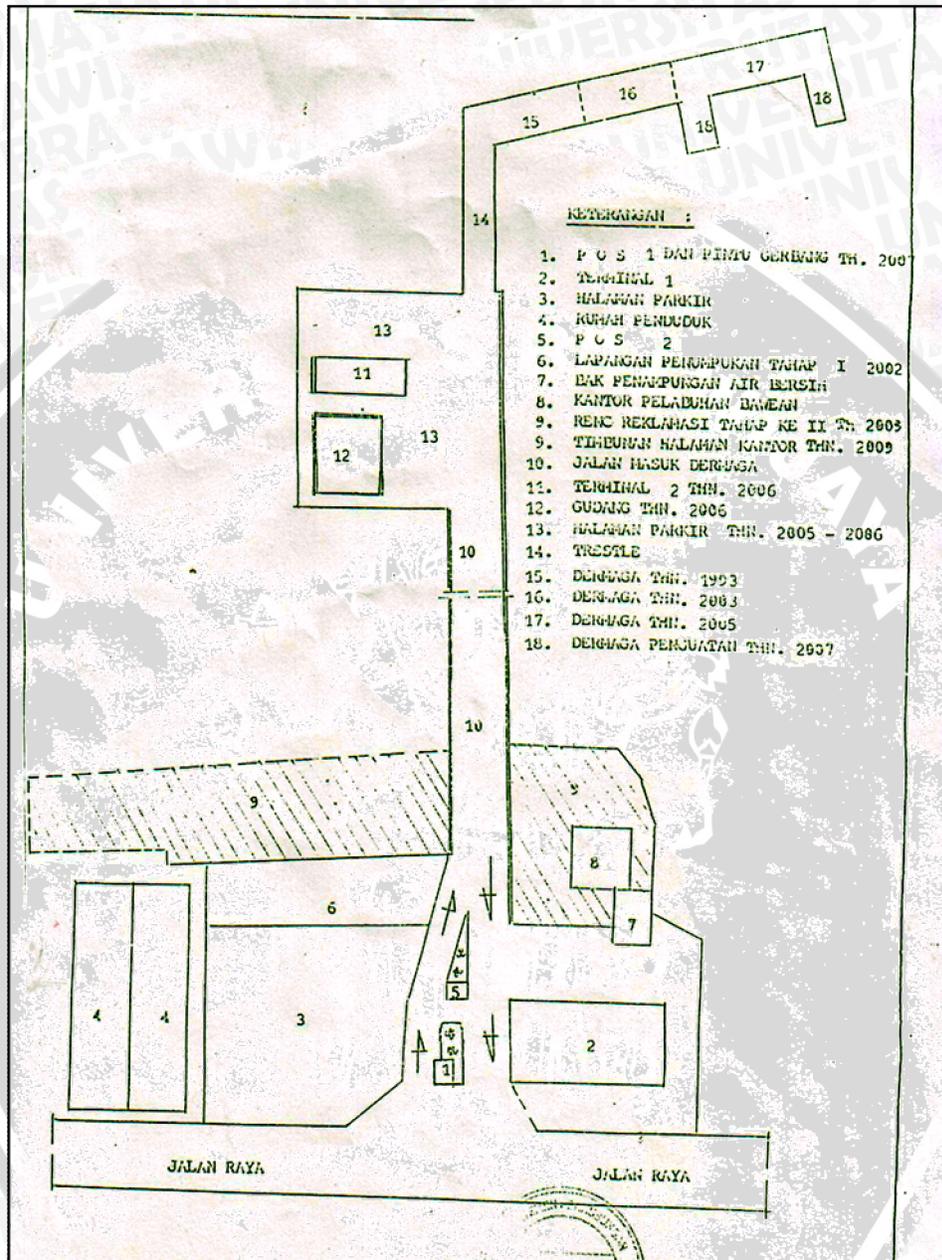


Lampiran 1. Peta lokasi penelitian



Sumber: KSDA Cabang Pulau Bawean, 2009

### Lampiran 2. Layout Pelabuhan Bawean



Sumber: Database Pelabuhan Bawean, 2009

No.	Jenis pengembangan	Tinjauan pengembangan	Tahapan pengembangan				
			Sebelum	Kebutuhan	Strategi	Langkah kegiatan	Setelah
1	Fisik	Bangunan pantai	Belum ada <i>breakwater</i>	Pembuatan <i>breakwater</i>	Pengembangan fisik	Pembuatan rencana induk, rencana tapak dan rencana konstruksi terinci Pelabuhan Bawean	Sudah ada <i>breakwater</i>
2		Kapal	Hanya ada dua kapal penumpang dan barang	Penambahan jumlah kapal	Pengembangan fisik	Koordinasi dengan pihak swasta atau BUMN	Sudah ada tambahan kapal yang beroperasi
3		Lahan cadangan	Minim	Penambahan daerah lingkungan kerja pelabuhan	Pengembangan fisik	Pembuatan rencana induk Pelabuhan Bawean	Perluasan daerah lingkungan kerja pelabuhan
4		Jalan penghubung dengan daerah <i>hinterland</i>	Belum memadai	Perbaiki sistem <i>drainase</i> dan penambahan lebar jalan	Pengembangan fisik	Pembuatan rencana induk, rencana tapak dan rencana konstruksi Pelabuhan Bawean	Kelancaran arus lalu lintas di sekitar pelabuhan
5		Perairan	Masih alami dengan resiko sedimentasi tinggi dalam jangka waktu lama	Pembuatan <i>breakwater</i>	Pengembangan fisik	Pembuatan rencana induk, rencana tapak dan rencana konstruksi terinci Pelabuhan Bawean	Kecilnya resiko pendangkalan di sekitar pelabuhan
1	Non fisik	Status pelabuhan	Pelabuhan lokal yang tidak diusahakan	Kesiapan fisik dan non fisik pelabuhan	Pengembangan non fisik	Pembuatan rencana induk Pelabuhan Bawean	Pelabuhan regional (transit) yang tidak diusahakan
2		Sumberdaya manusia	Terbatas dalam kualitas dan kuantitas	<i>Recruitmen</i> dan pelatihan terhadap personil di pelabuhan	Pengembangan non fisik	<i>Recruitmen</i> dan pelatihan terhadap personil di pelabuhan	Tersedianya sumberdaya manusia yang berkompeten dibidangnya
3		Sistem <i>database</i> pelabuhan	Sederhana	Ketersediaan SDM dan teknologi pendukung	Pengembangan non fisik	Pengadaan alat pendukung teknologi dan program yang aplikatif	Terciptanya sistem pengelolaan informasi pelabuhan yang berbasis teknologi informasi
4		Jaringan listrik dan komunikasi	Terbatas	Perluasan jaringan komunikasi di pelabuhan	Pengelolaan fisik	Koordinasi dengan pihak BUMN	Terpenuhinya kebutuhan listrik dan jaringan komunikasi
5		Investasi	Terbatas	Terjalannya kerjasama dengan pihak investor	Pengelolaan non fisik	Koordinasi dengan pihak investor	Terpenuhinya kebutuhan pengembangan

Tabel 18. Perbandingan perencanaan pengembangan Pelabuhan Bawean