



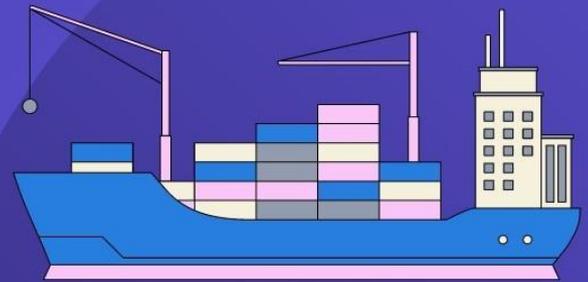
Badan Perencanaan Daerah  
Penelitian dan Pengembangan  
Kabupaten Pesisir Selatan

**2022**

# Studi Kelayakan

Potensi Pengembangan Usaha  
Kawasan Pelabuhan Panasahan  
Kabupaten Pesisir Selatan

LAPORAN AKHIR



**Pusat Studi Akuntansi dan Keuangan Negara  
Universitas Andalas**

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji dan syukur kami sampaikan untuk Allah SWT, yang telah memberikan kemampuan pada kami untuk menyelesaikan Laporan Akhir Dokumen STUDI KELAYAKAN PENGEMBANGAN USAHA DI KAWASAN PELABUHAN PANASAHAN KABUPATEN PESISIR SELATAN. Tak lupa, shalawat untuk Nabi Muhammad SAW, dan salam kepada sahabat dan pengikut beliau hingga akhir zaman.

Laporan Akhir ini adalah bahan yang juga dipaparkan dihadapan tim teknis dari pekerjaan ini. Kajian ini memaparkan bagaimana analisis yang dilakukan untuk mendapatkan Dokumen Studi Kelayakan PENGEMBANGAN USAHA DI KAWASAN PELABUHAN PANASAHAN KABUPATEN PESISIR SELATAN. Isi Laporan ini terdiri dari beberapa Bab, yakni: Bagian awal, merupakan Pendahuluan, berisikan tentang Latar Belakang, Maksud dan tujuan studi, Ruang lingkup, Dasar hukum dan peraturan yang berlaku serta pedoman yang diacu dalam studi ini. Bagian kedua, adalah Teori tentang Transportasi laut dan Pelabuhan serta pengaruhnya, tinjauan kebijakan pembangunan. Bagian ketiga berisi tentang konsep dan metodologi serta tahapan dari studi. Bagian keempat, memaparkan tentang Gambaran Umum Wilayah Studi, yang menjelaskan aspek geografis, topografi, sosial kependudukan, ekonomi serta kondisi sarana dan prasarana pelabuhan. Bagian ke-lima memaparkan Data dan Analisis, diantara data yang digunakan dan dipakai dalam analisis studi, yang meliputi aspek teknis, kebijakan dan legalitas, aspek pasar dan pemasaran, aspek sumberdaya manusia dan aspek social, ekonomi, budaya dan lingkungan, aspek finansial. Bagian terakhir adalah Penutup, yang merupakan kesimpulan dan rekomendasi dari hasil kajian.

Dengan selesainya penyusunan Dokumen Laporan Akhir ini, progres kemajuan pelaksanaan pekerjaan telah mencapai 100%. Akhirnya kami mengucapkan terima kasih atas sumbang saran, ide dan metode serta bantuan dalam bentuk lainnya, sehingga selesainya Laporan Akhir ini. Semoga Dokumen ini dapat digunakan sebagai acuan awal dalam melakukan kajian oleh Badan Perencanaan Daerah, Penelitian dan Pengembangan Kabupaten Pesisir Selatan.

Painan, 11 Desember 2022  
Bapedalitbang Kabupaten Pesisir Selatan  
Kepala,



**HADI SUSILO, S.STP., M.Si**  
Nip. 19770522 199703 1 001

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Tujuan.....	4
1.3 Sasaran.....	6
1.4 Dasar Hukum .....	6
<b>BAB 2 TINJAUAN TEORITIS DAN METODE KAJIAN .....</b>	<b>9</b>
2.1 Transportasi Laut.....	9
2.1.1 Definisi Umum .....	10
2.1.2 Peran dan Fungsi Pelabuhan .....	17
2.1.3 Tatanan Kepelabuhanan .....	19
2.1.4 Alur Pelayaran.....	20
2.1.5 Kriteria Teknis.....	21
2.1.6 Pelayaran Perintis.....	22
2.2 Pengaruh Adanya Pelabuhan Terhadap Kemajuan Ekonomi Suatu Negara .....	23
2.3 Tinjauan Kebijakan Pembangunan Pelabuhan dan Pengembangan Usaha di Wilayah Pelabuhan .....	26
2.3.1 Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 432 Tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional .....	26
2.3.2 Arah Kebijakan Pelabuhan Nasional .....	28
2.3.3 Rencana Aksi Di Bidang Pengaturan dan Pelaksanaan Kebijakan .....	31
2.3.4 Pengembangan Usaha Pelabuhan .....	33
2.4 Potensi Hinterland.....	35
2.5 Masalah Investasi Transportasi Laut .....	37
2.6 Upaya Dalam Mewujudkan Sistranas Dan Sistrawil .....	38
<b>BAB 3 KONSEP DAN METODE STUDI KELAYAKAN .....</b>	<b>39</b>
3.1 Pengertian dan Tujuan Studi Kelayakan Proyek.....	39
3.2 Metode Studi Kelayakan.....	41

<b>BAB 4 GAMBARAN UMUM KABUPATEN PESISIR SELATAN DAN KAWASAN PENGEMBANGAN PELABUHAN .....</b>	<b>55</b>
4.1    Gambaran Kondisi Umum Daerah .....	55
4.1.1    Gambaran Umum Perekonomian.....	55
4.1.2    Potensi Unggulan Dan Peluang Investasi.....	60
4.2    Dukungan Sarana dan Prasarana.....	66
4.2.1    Fungsi Kegiatan .....	66
4.2.2    Rencana Pemanfaatan Ruang.....	67
4.2.3    Rencana Pengembangan Fasilitas Pelabuhan.....	69
4.2.4    Rencana Pengembangan Prasarana Pelabuhan .....	70
4.2.5    Rencana Pengembangan Sarana Pelabuhan .....	72
4.3    Potensi Ekonomi Kabupaten Pesisir Selatan .....	73
4.4    Kondisi Keuangan Daerah Kabupaten Pesisir Selatan dalam kaitannya dengan investasi daerah untuk pembangunan daerah.....	74
4.4.1    Gambaran Umum Kondisi Keuangan Daerah.....	74
4.4.2    Kemampuan Keuangan Daerah dan Rencana Penyertaan Modal	81
4.4.3    Analisis Portofolio.....	82
<b>BAB 5 ANALISIS KELAYAKAN PENGEMBANGAN USAHA DI KAWASAN PELABUHAN PANASAHAN.....</b>	<b>85</b>
5.1    Analisis Kelayakan Aspek Teknis.....	85
5.1.1    Analisis sarana dan prasarana.....	85
5.1.2    Analisis aksesibilitas.....	86
5.1.3    Analisis lokasi usaha.....	89
5.2    Analisis Kelayakan Aspek Kebijakan dan Legalitas .....	93
5.2.1    Arah Kebijakan Pembangunan Kabupaten Pesisir Selatan.....	93
5.2.2    Pengembangan Kawasan Strategis.....	100
5.3    Analisis Kelayakan Aspek Pasar dan Pemasaran.....	105
5.3.1    Analisis Industri .....	105
5.3.2    Analisis Segmentasi, Target dan Positioning.....	106
5.3.3    Analisis Marketing Mix (7P).....	107
5.4    Analisis Kelayakan Sumberdaya Manusia, Manajemen dan Organisasi .....	112
5.4.1    Analisis Kebutuhan, Ketersediaan dan Kapasitas SDM.....	112
5.4.2    Analisis Pekerjaan .....	113
5.4.3    Analisis Tata Kelola.....	114

---

5.5. Analisis Kelayakan Sosial Ekonomi, Budaya dan Lingkungan.....	115
5.5.1 Analisis Kondisi Sosial Budaya Masyarakat.....	115
5.5.2 Keterkaitan Potensi Ekonomi Dengan Kondisi Masyarakat .	117
5.5.3 Analisis faktor dampak lingkungan .....	117
5.6 Analisis Kelayakan Keuangan.....	119
<b>BAB 6 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....</b>	<b>127</b>
6.1 Kesimpulan.....	127
6.2 Rekomendasi .....	128

## **BAB 1**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Otonomi daerah memberikan kesempatan kepada daerah untuk mengelola potensi-potensi bisnis yang ada di daerah. Upaya ini dilakukan melalui investasi atau penyertaan modal oleh pemerintah daerah. Upaya menghasilkan dana untuk investasi menuntut kreativitas Pemerintah Daerah untuk mencari, menggali, dan memaksimalkan sumber-sumber pendapatan, mengefisienkan belanja daerah, dan mengoptimalkan pilihan pembiayaan yang tersedia ketika kondisi keuangan daerah mendukung. Khusus untuk upaya mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), penyertaan modal daerah pada usaha yang menghasilkan return yang cukup tinggi adalah salah satu alternatif, selain tetap mengoptimalkan penerimaan dari pajak dan retribusi daerah. Selain itu, penyediaan investasi daerah juga dimaksudkan untuk mendorong peningkatan pelayanan dalam rangka pemenuhan kebutuhan masyarakat dan menumbuhkan lingkungan usaha yang kondusif.

Pada aspek lain, rerata pertumbuhan ekonomi Kabupaten Pesisir Selatan dalam 5 tahun (2015-2019) adalah sebesar 5,32%. Angka ini lebih tinggi daripada rata-rata pertumbuhan ekonomi Propinsi Sumatera Barat dalam kurun waktu yang sama yang tercatat 5,23%. Bahkan, rerata pertumbuhan ekonomi Kabupaten Pesisir Selatan lebih tinggi daripada rerata pertumbuhan ekonomi nasional dalam lima tahun terakhir yang menunjukkan angka 5,02%. Secara umum dapat dinyatakan bahwa kondisi perekonomian yang cukup menggembirakan ini mengindikasikan bahwa perputaran uang dan daya beli masyarakat Pesisir Selatan yang sudah relatif lebih baik. Meskipun kondisi ekonomi makro Pesisir Selatan pada indikator pertumbuhan pada tahun 2019-2020 menunjukkan kondisi penurunan, namun kondisi capaian PDRB masih menunjukkan kondisi yang lebih baik. Penurunan pada 2020 lebih diakibatkan oleh

Pandemi Covid-19. Kemudian, meskipun dampak pandemi Covid-19 masih dirasakan pada tahun 2021, Pemerintah Daerah Pesisir Selatan berhasil meningkatkan pertumbuhannya secara signifikan dari -1,1 persen pada 2020 menjadi tumbuh 3,37% pada tahun 2021 (atau naik 4,47%). Idealnya, kondisi perekonomian yang sudah relatif bagus ini sejalan dengan upaya pemerintah daerah dalam menciptakan sumber-sumber pendapatan daerah melalui optimalisasi dan pengembangan potensi usaha sudah ada.

Pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi dibandingkan dengan rata-rata propinsi, meskipun menunjukkan trend penurunan dalam beberapa tahun terakhir, perlu dipertahankan dan bahkan ditingkatkan kembali. Untuk itu, peran Pemerintah sangat penting, terutama Pemerintah Daerah. Pemerintah dapat mendorong investasi di daerah melalui peran perbankan dan swasta. Investasi dana pemerintah daerah dengan berbagai bentuk kegiatan bisnis (bidang usaha swasta) di daerah diperkirakan dapat meningkatkan *return on investment* (ROI) dana pemerintah yang pada gilirannya memacu pertumbuhan ekonomi daerah. Hal tersebut juga dapat mendorong perbaikan pada portofolio investasi pemerintah daerah. Investasi juga akan membantu pemerintah dalam peningkatan pelayanan publik dan infrastruktur daerah. Sudah menjadi tugas pemerintah adalah menyediakan iklim yang kondusif untuk investasi swasta. Namun, terkadang iklim tersebut dapat tercipta atau terdorong dengan adanya investasi Pemerintah. Dalam konteks pemerintahan Kabupaten Pesisir selatan, selain optimalisasi melalui Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang sudah ada seperti Perusahaan Daerah Air Minum dan PT. Bank Perkreditan Rakyat (BPR) Samudera, potensi pengembangan investasi daerah dapat dilakukan melalui pengembangan Pelabuhan Panasahan Carocok.

Di Indonesia peran pelabuhan dinilai strategis mengingat transportasi laut dan penyeberangan menjadi moda penghubung lebih dari 90 persen perdagangan domestik dan internasional. Berdasarkan World Shipping Council, Indonesia menduduki peringkat ke-22 dari

50 pelabuhan laut kontainer terbesar dunia. Menurut The Global Competitiveness Report, pada tahun 2019 peringkat infrastruktur pelabuhan Indonesia menempati peringkat 61 (dari 141 negara), jauh di bawah Singapura (peringkat 1) dan Malaysia dengan peringkat 19, dalam kesamaan karakteristik sebagai negara kepulauan.

Pelabuhan merupakan mesin pembangunan ekonomi daerah mengingat perannya dalam penciptaan lapangan kerja, kesempatan berusaha, kesejahteraan dan pendapatan masyarakat, serta sumber pajak daerah. Aktivitas pelabuhan yang efektif dan efisien memiliki kontribusi nyata dalam mendukung kinerja perekonomian nasional, khususnya dalam peningkatan daya saing perdagangan domestik dan ekspor. Kinerja pelabuhan berimplikasi terhadap kelancaran aktivitas logistik, biaya logistik, dan daya saing perekonomian. Pemerintah telah menetapkan kebijakan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, sebagai panduan dalam perumusan strategi, program, road map, dan program aksi pengembangan logistik yang efektif dan efisien. Pengembangan Pelabuhan yang berkelanjutan berbasis system logistic dan tarififikasi yang efektif dan efisien akan mendukung pembangunan konektivitas antar wilayah dan mendukung pembangunan ekonomi inklusif dan berdaya saing.

Pelabuhan Panasahan Carocok Painan yang terletak di Kecamatan IV Jurai Kabupaten Pesisir Selatan merupakan jalur transportasi yang setiap tahun semakin ramai karena meningkatnya permintaan akan bongkar muat komoditas CPO, batubara, Galian C dan lain-lainnya serta Multipurpose. Kawasan *hinterland* dari Pelabuhan Panasahan Carocok Painan mempunyai potensi besar dibidang agribisnis (kelapa sawit, karet, gambir, kulit manis, dan lain-lain) serta penghasil batu bara.

Pelabuhan Panasahan Carocok Painan merupakan Pelabuhan Pengumpul tahun 2015-2030 (berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP.901 Tahun 2016 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, Sub Lampiran 1 Lokasi Pelabuhan

Laut yang digunakan untuk Angkutan Laut). Rencana Induk Pelabuhan Panasahan Carocok Painan yang terakhir disahkan oleh Gubernur Berdasarkan Peraturan Gubernur Sumatera Barat Nomor 44 Tahun 2010 tentang Rencana Induk Pelabuhan (*Masterplan*) Pembangunan Pelabuhan Panasahan Carocok Painan Tahun 2010-2029 dan pada tahun tersebut status Pelabuhan Panasahan Carocok Painan berupa Pelabuhan Pengumpan Regional.

Dengan meningkatnya status Pelabuhan Panasahan Carocok Painan maka Pemerintah Daerah Kabupaten Pesisir Selatan perlu melakukan pengembangan pelabuhan sesuai syarat-syarat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP.432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN). Dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah, bahwa pengelolaan pelabuhan Panasahan Carocok Painan tersebut perlu diatur dengan regulasi dalam bentuk Peraturan Daerah Kabupaten Pesisir Selatan yang dapat menjadi dasar hukum pengelolaan usaha pelabuhan. Selain opsi pengelolaan atau perusahaan di pelabuhan melalui pengembangan Badan Layanan Umum Daerah (BLUD) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), pengelolaan usaha dapat dilakukan melalui skema *Public Private Partnership* atau Kerjasama dengan pihak swasta.

## **1.2 Maksud dan Tujuan**

Pengembangan pelabuhan berkelanjutan terkait dengan aspek regulasi dan penguatan pelayanan publik, dan peningkatan peran investasi swasta. Bagi Indonesia sebagai negara kepulauan, pelabuhan memegang peran multifungsi sebagai infrastruktur strategis pendukung kegiatan ekonomi, mobilitas penduduk dan konektivitas spasial antarwilayah, serta pemerataan pembangunan.

Pembangunan pelabuhan membutuhkan investasi yang sangat besar. Kebijakan pemerintah untuk mendorong partisipasi investasi swasta

dinilai sangat tepat untuk mengatasi keterbatasan anggaran dan sekaligus mendorong persaingan usaha melalui peningkatan efisiensi. Agar investasi yang dilakukan tepat sasaran dan memberikan manfaat untuk perekonomian daerah dan mendorong penciptaan iklim investasi yang kondusif, maka perlu dilakukan kajian kelayakan bidang usaha yang dapat dikembangkan.

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kegiatan perusahaan di pelabuhan mencakup tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta fasilitasi keselamatan dan keamanan pelayaran. Di samping itu juga termasuk kegiatan penunjang pelabuhan dan sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Dalam pelayanan jasa pelabuhan dibutuhkan sistem dan mekanisme penetapan tarif yang efektif dan efisien sebagai basis bagi pengguna jasa dalam penentuan pilihan penggunaan pelabuhan. Bagi pengguna jasa pelabuhan juga akan mempertimbangkan biaya tidak langsung, seperti penundaan, kehilangan pangsa pasar dan kepercayaan pelanggan, serta pelayanan jasa kepelabuhanan lainnya yang tidak efisien. Mengingatnya terdapatnya berbagai kegiatan perusahaan di Pelabuhan, maka perlu untuk mengkaji kelayakan bidang usaha potensial untuk dikembangkan. Berdasarkan pernyataan tersebut, maksud dari kajian ini adalah menyediakan landasan analitis terkait kelayakan bidang usaha dalam pengelolaan atau perusahaan Pelabuhan Panasahan Carocok Painan Kabupaten Pesisir Selatan. Adapun tujuan dari kajian ini adalah:

1. Menjadi acuan teknis dalam pemilihan bidang usaha yang akan dilaksanakan baik melalui pendirian Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Pelabuhan Panasahan Carocok Painan Kabupaten Pesisir Selatan maupun model investasi pemerintah lainnya.
2. Mendukung kebijakan Pemerintah Daerah sesuai dengan RPJMD Kabupaten Pesisir Selatan Tahun 2021-2026.

3. Menjadi persyaratan khusus Pemerintah Daerah dalam merancang Peraturan Daerah atau regulasi lainnya terkait pengusahaan Pelabuhan Panasahan Kabupaten Pesisir Selatan.

### 1.3 Sasaran

Target/sasaran yang ingin dicapai dalam dari kajian ini adalah tersedianya Dokumen Kajian Kelayakan Ekonomi Pelabuhan Panasahan Carocok Painan Kabupaten Pesisir Selatan.

### 1.4 Dasar Hukum

1. UU No. 32 tahun 2004, tentang Pemerintahan Daerah;
2. UU No. 27 tahun 2007, tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil;
3. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Lembar Negara RI tahun 2008, No 4849, Sekretariat Negara, Jakarta.
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
5. Undang-undang No. 11 Tahun 2021 tentang Cipta Kerja
6. PP No. 38 tahun 2007, tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, Dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota;
7. PP No. 69 tahun 2001, tentang Kepelabuhanan;
8. Peraturan pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, Lembar Negara RI tahun 2009, no 5070, Seretariat Negara, Jakarta.
9. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran
10. PP No 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota.

11. PP No. 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan,
12. PP No. 22 tahun 2011 tentang perubahan atas peraturan pemerintah nomor 20 tahun 2010 tentang angkutan di perairan
13. Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko
14. Peraturan Pemerintah No. 6 tahun 2021 tentang penyelenggaraan Perizinan Berusaha Didaerah
15. Peraturan Menteri Perindustrian Peraturan Menteri No 9 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan/atau Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Perindustrian tanpa membatalkan Peraturan Menteri Perindustrian No. 30 tahun 2019 tentang perubahan atas peraturan Menteri Perindustrian No. 15 tahun 2019 tentang Penerbitan Izin Usaha Industri dan Izin Perluasan dalam kerangka Pelayanan Perizinan Berusaha terintegrasi secara elektronik.
16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2006 Tentang Pedoman dan Proses Perencanaan Pembangunan Pelabuhan dilingkungan Departemen Perhubungan, Departemen Perhubungan, Jakarta;
17. Peraturan Menteri Perhubungan No. 93 tahun 2013, tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
18. Peraturan Menteri Perhubungan no. 11 tahun 2014, tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut Untuk Penumpang Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2014
19. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal;
20. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur, Dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan Di Bidang Laut;

21. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut
22. PM Nomor 59 tahun 2021 tentang
23. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
24. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal
25. KM Perhubungan No. 53 tahun 2002, tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional;
26. KM Perhubungan No. 54 tahun 2002, tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;
27. KM Perhubungan No. 56 tahun 2002, tentang Pelimpahan/ Penyerahan Penyelenggaraan Pelabuhan Laut (Unit Pelaksana Teknis / Satuan Kerja) Kepada Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten / Kota;
28. Keputusan Menteri Perhubungan KP.414 tahun 2013 Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional,
29. Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 725 Tahun 2014, tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 414 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional
30. Keputusan Menteri Perhubungan nomor KP 432 tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, Kementerian Perhubungan, Jakarta
31. Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat Nomor 2 Tahun 2018 Tentang Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil Provinsi Sumatera Barat Tahun 2018 – 2038

## **BAB II**

### **TINJAUAN TEORITIS DAN METODE KAJIAN**

#### **2.1 Transportasi Laut**

Pulau-pulau di Indonesia hanya bisa tersambung melalui laut-laut di antara pulau-pulainya. Laut bukan pemisah, tetapi pemersatu berbagai pulau, daerah dan kawasan. Hanya melalui perhubungan antar pulau, antar pantai, kesatuan kawasan dapat terwujud. Pelayaran yang menghubungkan pulau-pulau, adalah urat nadi kehidupan sekaligus pemersatu bagi bangsa dan Negara Indonesia. Sejarah menjadi bukti nyata bahwa kejayaan suatu negara di nusantara hanya bisa dicapai melalui keunggulan Laut. Karenanya, pembangunan industri pelayaran sebagai sektor strategis, perlu diprioritaskan agar dapat meningkatkan daya saing daerah Kabupaten Kepulauan Mentawai di pasar kawasan Sumatera Barat. Karena nyaris seluruh komoditi untuk perdagangan antar pulau diangkut dengan menggunakan sarana dan prasarana transportasi laut, dan menyeimbangkan pembangunan kawasan (antara kawasan darat (pulau) dan kawasan perairan), karena daerah terpencil dan kurang berkembang (yang mayoritas berada dikawasan pedalaman yang kaya sumber daya alam) membutuhkan akses ke pasar dan mendapat layanan, yang seringkali hanya bisa dilakukan dengan transportasi laut atau sungai.

Sementara itu upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam bidang transportasi laut antara lain merehabilitasi dan meningkatkan kapasitas infrastruktur yang ada, seperti pengadaan kapal Feri dan kapal pengangkut barang, perbaikan pelabuhan-pelabuhan laut, terminal peti kemas dan dermaga-dermaga. Hal itu bertujuan untuk lebih memperlancar lalu lintas antar pulau, meningkatkan perdagangan antar daerah dan kawasan.

Berdasarkan UU. NO. 17 Th. 2008, tentang Pelayaran mendefinisikan pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dan angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

### **2.1.1 Definisi Umum**

Pelabuhan merupakan simpul transportasi laut yang menjadi fasilitas penghubung dengan daerah lain untuk melakukan aktivitas perdagangan. Pelabuhan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonominya. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan 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. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menjunjung kegiatan perdagangan dipelabuhan, maka diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, yaitu pengangkutan melalui laut. (Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan).

Menurut tujuannya kegiatan suatu pelabuhan dapat dihubungkan dengan kepentingan ekonomi dan kepentingan pemerintah lainnya. Pelabuhan adalah daerah tempat berlabuh dan/atau tempat bertambatnya kapal laut serta kendaraan lainnya untuk menaikkan dan

menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi. (Peraturan pemerintah nomor 11 tahun 1983 tentang Pembinaan Kepelabuhanan).

Pelabuhan adalah sebagai tempat yang terlindung dari gerakan gelombang laut, sehingga bongkar muat dapat dilaksanakan demi menjamin keamanan barang. (Kramadibrata,1985). Pelabuhan (*port*) merupakan tempat atau daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang yang sudah dilengkapi dengan fasilitas terminal laut yang meliputi dermaga yang merupakan tempat kapal untuk bertambat melakukan bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat penyimpanan barang-barang dan dapat disimpan dalam jangka waktu lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan. (Triatmojo. B, 2003).

Berikut diuraikan beberapa definisi yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan perairan.

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
2. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan Kapal.
3. Angkutan Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.
4. Usaha Jasa Terkait adalah kegiatan usaha yang bersifat memperlancar proses kegiatan di bidang Pelayaran.
5. Usaha Bongkar Muat Barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke Kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery.
6. Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarding*) adalah kegiatan usaha yang ditujukan untuk semua kegiatan

yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui angkutan darat, kereta api, laut, dan/atau udara.

7. Usaha Penyewaan Peralatan Angkutan Laut atau Peralatan Jasa Terkait dengan Angkutan Laut adalah kegiatan usaha untuk menyediakan dan menyewakan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut dan/atau alat apung untuk pelayanan Kapal.
8. Usaha Tally Mandiri adalah kegiatan usaha jasa menghitung, mengukur, menimbang, dan membuat catatan mengenai muatan untuk kepentingan pemilik muatan dan/atau pengangkut.
9. Usaha Depo Peti Kemas adalah kegiatan usaha yang meliputi penyimpanan, penumpukan, pembersihan, dan perbaikan peti kemas.
10. Usaha Pengelolaan Kapal (ship management) adalah kegiatan jasa pengelolaan Kapal di bidang teknis Kapal meliputi perawatan, persiapan docking, penyediaan suku cadang, perbekalan, pengawakan, asuransi, dan sertifikasi kelaiklautan Kapal.
11. Usaha Perantara Jual Beli dan/atau Sewa Kapal (ship broker) adalah kegiatan usaha perantara jual beli Kapal (sale and purchase) dan/atau sewa menyewa Kapal (chartering).
12. Usaha Keagenan Awak Kapal (ship manning agency) adalah usaha jasa keagenan Awak Kapal yang meliputi rekrutmen dan penempatan di Kapal sesuai kualifikasi.
13. Usaha Keagenan Kapal adalah kegiatan usaha jasa untuk mengurus kepentingan Kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau Kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.

14. Usaha Perawatan dan Perbaikan Kapal (ship repairing and maintenance) adalah usaha jasa perawatan dan perbaikan Kapal yang dilaksanakan di Kapal dalam kondisi mengapung.
15. Usaha Angkutan Perairan Pelabuhan adalah kegiatan usaha untuk memindahkan penumpang dan/atau barang dari dermaga ke Kapal atau sebaliknya, dan dari Kapal ke Kapal di perairan pelabuhan.
16. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat Kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh Kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan Pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra- dan/atau antarmoda transportasi.
17. Terminal adalah Fasilitas Pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat Kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
18. Terminal Khusus adalah Terminal yang terletak di luar daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari Pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan Usaha Pokoknya.
19. Daerah Lingkungan Kerja yang selanjutnya disebut DLKr adalah wilayah perairan dan daratan pada Pelabuhan atau Terminal Khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan Pelabuhan.

20. Daerah Lingkungan Kepentingan yang selanjutnya disebut DLKp adalah perairan di sekeliling DLKr perairan Pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan Pelayaran.
21. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang Pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di DLKr dan DLKp Pelabuhan.
22. Penyelenggara Pelabuhan adalah otoritas pelabuhan, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan Khusus Batam dan unit penyelenggara pelabuhan.
23. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di Pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan Kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa Kepelabuhanan untuk Pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
24. Koneksi adalah pemberian hak oleh penyelenggara Pelabuhan kepada badan usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu.
25. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan Terminal dan Fasilitas Pelabuhan lainnya.
26. Kelaiklautan Kapal adalah keadaan Kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan Kapal, pencegahan pencemaran perairan dari Kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum Kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari Kapal, dan manajemen keamanan Kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

27. Keselamatan Kapal adalah keadaan Kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik Kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
28. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
29. Kapal Asing adalah Kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar Kapal Indonesia.
30. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas Kapal oleh pemilik atau operator Kapal untuk melakukan tugas di atas Kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
31. Persatuan Pelaut adalah organisasi khusus pelaut yang dibentuk dari, oleh, dan untuk pelaut sesuai dengan ketentuan nasional dan/atau organisasi internasional, yang berafiliasi dengan federasi/konfederasi pelaut internasional dan mendapatkan otorisasi oleh Direktur Jenderal.
32. Perjanjian Kerja Bersama (Collective Bargaining Agreement /CBA) yang selanjutnya disingkat PKB adalah perjanjian kerja kolektif yang dibuat dan ditandatangani oleh perusahaan angkutan laut dan/atau pemilik dan/atau operator kapal dengan persatuan pelaut yang diketahui oleh Direktur Jenderal.

33. Perjanjian Kerja Laut (Seafarers Employment Agreement) yang selanjutnya disingkat PKL adalah perjanjian kerja perseorangan yang dibuat oleh perusahaan angkutan laut atau badan Usaha Keagenan Awak Kapal dengan pelaut yang akan dipekerjakan sebagai awak kapal.
34. Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian dan/atau keterampilan sebagai awak kapal.
35. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di Kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
36. Kerangka Kapal adalah setiap Kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan.
37. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di Pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin Keselamatan dan Keamanan Pelayaran.
38. Perizinan Berusaha Berbasis Risiko yang selanjutnya disebut Perizinan Berusaha adalah legalitas yang diberikan kepada pelaku usaha untuk memulai dan menjalankan usaha dan/atau kegiatannya.
39. Badan Usaha adalah Badan Usaha milik negara, Badan Usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk Pelayaran.
40. Pemerintah Pusat yang selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

41. Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
42. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang Pelayaran.
43. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
44. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda intra dan antar moda transportasi.
45. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

### **2.1.2 Peran dan Fungsi Pelabuhan**

Pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang di kelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah akan maju dengan sendirinya. Dan dari sinilah pelabuhan sangat berperan penting, apabila kita melihat sejarah jaman dahulu beberapa kota metropolitan di Negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan turut

membesarkan kota-kota tersebut. Pelabuhan menjadi jembatan penghubung pembangunan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi. Yang tidak kalah pentingnya peran pelabuhan adalah sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan lain sebagainya. Dalam hal ini ada 4 fungsi pelabuhan tersebut adalah:

1. Gateway (pintu gerbang), pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jaran atau area resmi bagi lalu lintas perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus melalui prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, jadi ada proses yang sudah tertata di pelabuhan. Dan jika lewat di luar jalan resmi itu tidak dibenarkan.
2. Link (mata rantai), keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Fungsinya sebagai link ini terdapat setidaknya ada tiga unsur penting, yaitu :
  - a. Menyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk.
  - b. Operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum delay.
  - c. Efisien dalam arti biaya.
3. Interface (tatap muka), yang di maksud interface di sini adalah dalam arus distribusi suatu barang mau tidak mau harus melewati area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Dalam kegiatan tersebut pastinya membutuhkan peralatan mekanis maupun non

mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk atau kereta api atau truk dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (Interface).

4. Industry Entity, dalam industry entity ini jika pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan mengembangkan bidang usaha lain, sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan, diantaranya akan tumbuh perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang, keagenan, pergudangan, truking, dan lain sebagainya.

### 2.1.3 Tatanan Kepelabuhanan

Tatanan kepelabuhanan terdiri atas:

#### 1. PELABUHAN UMUM

Pelabuhan umum terdiri atas:

##### **A. Pelabuhan internasional hub dan internasional dikembangkan untuk:**

- melayani kegiatan pelayaran dan alih muat peti kemas angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah besar;
- menjangkau wilayah pelayanan sangat luas; dan
- menjadi simpul jaringan transportasi laut internasional.

##### **B. Pelabuhan nasional dikembangkan untuk:**

- melayani kegiatan pelayaran dan alih muat peti kemas angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah menengah;
- menjangkau wilayah pelayanan menengah; dan
- memiliki fungsi sebagai simpul jaringan transportasi laut nasional.

##### **C. Pelabuhan regional dikembangkan untuk:**

- melayani kegiatan pelayaran dan alih muat angkutan laut nasional dan regional, pelayaran rakyat, angkutan sungai, dan angkutan perintis dalam jumlah menengah; dan

- menjangkau wilayah pelayanan menengah.

**D. Pelabuhan lokal dikembangkan untuk:**

- melayani kegiatan pelayaran dan alih muat angkutan laut lokal dan regional, pelayaran rakyat, angkutan sungai, dan angkutan perintis dalam jumlah kecil; dan
- menjangkau wilayah pelayanan terbatas.

**2. PELABUHAN KHUSUS**

- Pelabuhan khusus dikembangkan untuk menunjang pengembangan kegiatan atau fungsi tertentu.
- Pelabuhan khusus dapat dialihkan fungsinya menjadi pelabuhan umum dengan memperhatikan sistem transportasi laut.
- Pelabuhan khusus ditetapkan oleh menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang transportasi laut setelah mendapat rekomendasi dari gubernur dan bupati/walikota.

**2.1.4 Alur Pelayaran**

Alur pelayaran terdiri atas alur pelayaran internasional dan alur pelayaran nasional.

**A. Alur Pelayaran Internasional, terdiri atas:**

- Alur Laut Kepulauan Indonesia;
- jaringan pelayaran yang menghubungkan antarpelabuhan internasional hub dan pelabuhan internasional; dan
- jaringan pelayaran yang menghubungkan antara pelabuhan internasional hub dan pelabuhan internasional dengan pelabuhan internasional di negara lain.

**B. Alur Pelayaran Nasional terdiri atas:**

- alur pelayaran yang menghubungkan pelabuhan nasional dengan pelabuhan internasional atau pelabuhan internasional hub;
- alur pelayaran yang menghubungkan antarpelabuhan nasional;

- alur pelayaran yang menghubungkan antara pelabuhan nasional dan pelabuhan regional; dan
  - alur pelayaran yang menghubungkan antarpelabuhan regional.
3. Alur pelayaran internasional ditetapkan berdasarkan kriteria yang berlaku secara internasional dan peraturan perundangundangan. Alur pelayaran nasional ditetapkan oleh menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang transportasi laut.

### 2.1.5 Kriteria Teknis

#### **A. Pelabuhan internasional hub dan pelabuhan internasional ditetapkan dengan kriteria:**

- berhadapan langsung dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia dan/atau jalur pelayaran internasional;
- berjarak paling jauh 500 (lima ratus) mil dari Alur Laut Kepulauan Indonesia atau jalur pelayaran internasional;
- bagian dari prasarana penunjang fungsi pelayanan PKN dalam sistem transportasi antarnegara;
- berfungsi sebagai simpul utama pendukung pengembangan produksi kawasan andalan ke pasar internasional;
- berada di luar kawasan lindung; dan
- berada pada perairan yang memiliki kedalaman paling sedikit 12 (dua belas) meter untuk pelabuhan internasional hub dan 9 (sembilan) meter untuk pelabuhan internasional.

#### **B. Pelabuhan nasional ditetapkan dengan kriteria:**

- merupakan bagian dari prasarana penunjang fungsi pelayanan PKN dalam sistem transportasi antar provinsi;
- berfungsi sebagai simpul pendukung pemasaran produk kawasan andalan ke pasar nasional;
- memberikan akses bagi pengembangan pulau-pulau kecil dan kawasan andalan laut, termasuk pengembangan kawasan tertinggal;
- berada di luar kawasan lindung; dan

- berada pada perairan yang memiliki kedalaman paling sedikit 9 (sembilan) meter.

**C. Pelabuhan regional ditetapkan dengan kriteria:**

- merupakan bagian dari prasarana penunjang fungsi pelayanan PKN atau PKW dalam sistem transportasi antarprovinsi;
- berfungsi sebagai simpul pendukung pemasaran produk kawasan andalan ke pasar regional;
- memberikan akses bagi pengembangan kawasan andalan laut, kawasan pedalaman sungai, dan pulau-pulau kecil, termasuk pengembangan kawasan tertinggal;
- berada di luar kawasan lindung; dan
- berada pada perairan yang memiliki kedalaman paling sedikit 4 (empat) meter.

**D. Pelabuhan lokal ditetapkan dengan kriteria:**

- merupakan bagian dari prasarana penunjang fungsi pelayanan PKW atau PKL dalam sistem transportasi antarkabupaten/kota dalam satu provinsi;
- berfungsi sebagai simpul pendukung pemasaran produk kawasan budi daya di sekitarnya ke pasar lokal;
- berada di luar kawasan lindung;
- berada pada perairan yang memiliki kedalaman paling sedikit 1,5 (satu setengah) meter; dan
- dapat melayani pelayaran rakyat.

Kriteria teknis pelabuhan internasional hub, pelabuhan internasional, pelabuhan nasional, pelabuhan regional, dan pelabuhan lokal ditetapkan oleh menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang transportasi laut.

### **2.1.6 Pelayaran Perintis**

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dan bagi Indonesia transportasi merupakan sarana yang sangat vital dalam menghubungkan

satu dengan lainnya--terlebih pada pulau-pulau kecil serta daerah yang minim dari pengaruh pertumbuhan ekonomi, maka kebijakan yang diambil Pemerintah adalah dengan menyediakan pelayaran perintis guna membantu pasokan kebutuhan warga serta aktivitas warga dengan daerah di luarnya. Kebijakan ini diambil karena kurang berminatnya pihak swasta berusaha pada daerah-daerah ini. Untuk itu antipasi pemerintah adalah dengan menyediakan 47 kapal perintis dari tahun 2002-2003, dan 7 kapal perintis pada tahun 2015. Dan untuk operasionalnya diserahkan kepada Pemerintah Daerah dan BUMN (PT. Peln). Catatan di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, kebutuhan pelayaran perintis sebanyak 93 trayek, 84 trayek telah ditetapkan dan sisa 12 trayek. Pada tahun 2014 telah ditetapkan sebanyak 84 trayek yakni 34 pelabuhan pangkal dan 526 pelabuhan singgah. Alokasi anggaran yang digunakan sebesar 437 miliar rupiah. Ini sebagai upaya pemerintah dibidang transportasi laut untuk memberikan pelayanan kepada warga negaranya.

## **2.2 Pengaruh Adanya Pelabuhan Terhadap Kemajuan Ekonomi Suatu Negara**

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana transportasi yang cukup penting bagi sebuah negara, terutama pada negara maritim seperti Indonesia sebab pelabuhan dapat membantu meningkatkan ekonomi negara. Dengan adanya pelabuhan maka kegiatan ekonomi suatu negara akan dapat menjadi lebih lancar, karena berdasarkan pada fakta yang ada pada beberapa negara, barang-barang ekspor impor sebagian besar dikirim melalui jalur laut (menggunakan kapal) yang berarti membutuhkan pelabuhan atau tempat untuk bertambat, meskipun rute perjalanan yang dituju dapat dilalui oleh alat transportasi lain. (Triatmodjo. B, 1999).

Dalam pengembangan bidang ekonomi, pelabuhan memiliki beberapa fungsi yang sama-sama dapat meningkatkan ekonomi suatu negara. Pelabuhan bukan hanya digunakan sebagai tempat merapat bagi sebuah

kapal melainkan juga dapat berfungsi untuk tempat penyimpanan stok barang, seperti contohnya sebagai tempat penyimpanan cadangan minyak dan peti kemas (*container*), karena biasanya selain sebagai prasarana transportasi manusia pelabuhan juga kerap menjadi prasarana transportasi untuk barang-barang. Dalam segi kepentingan suatu daerah pelabuhan memiliki arti ekonomis yaitu karena pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor impor dan kegiatan ekonomi lainnya yang saling berhubungan sebab akibat. Dengan adanya kegiatan di pelabuhan, maka keuntungan secara ekonomi yang langsung dapat dirasakan adalah terbukanya banyak lapangan kerja bagi masyarakat sekitar, karena dalam segala bidang kegiatan di pelabuhan tenaga kerja manusia akan sangat dibutuhkan seperti contohnya tenaga kerja sebagai kuli (untuk mengangkat barang-barang), pengatur lalu lintas pelabuhan (terutama pengatur lalu lintas kendaraan yang akan masuk ke kapal), dan petugas kebersihan pelabuhan. (Bintarto,1968).

Peraturan-peraturan tentang perpajakan dan cukai, tentu saja dapat meningkatkan ekonomi Indonesia karena dengan semakin banyaknya kegiatan ekspor impor yang melalui pelabuhan maka pajak yang akan diterima oleh Indonesia juga akan semakin besar dan hal ini akan dapat menambah pendapatan negara. Dengan penambahan pendapatan negara, maka negara ini dapat memenuhi semua kebutuhan-kebutuhannya tanpa harus meminjam dari negara lain. Selain itu dengan semakin banyaknya pajak yang diterima oleh negara, pemerintah juga diharapkan dapat mengalokasikan pendapatan negara tersebut dengan baik, seperti contohnya menambah subsidi bahan pangan kepada masyarakat yang kurang mampu, pembangunan daerah yang tertinggal, dan subsidi pendidikan. (PP no. 10 tahun 2012 tentang perpajakan dan cukai).

Tinjauan mengenai pengaruh pelabuhan terhadap perkembangan ekonomi suatu Negara, infrastruktur berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja,

serta peningkatan kemakmuran masyarakat sekitar. Dengan adanya pelabuhan maka barang-barang dagang banyak masuk ke sebuah negara, hal ini juga bertujuan untuk memenuhi keinginan masyarakat untuk mengkonsumsi barang tersebut. Mengingat sekarang ini merupakan jaman pasar global, maka tingkat keinginan untuk mengkonsumsi barang-barang yang sedang menjadi *trend-center* pun meningkat, walaupun barang tersebut bukan berasal dari negaranya. Yang sering kali terjadi juga adalah setelah barang impor datang dan sudah diperjual belikan di suatu negara, masyarakat negara itu baru sadar bahwa barang yang sedang di perjual belikan tersebut adalah barang yang sedang menjadi *trend-center*, oleh karena itu tidak heran jika tiba-tiba permintaan masyarakat suatu negara terhadap suatu barang tiba-tiba sangat tinggi, dan hal itu secara tidak langsung meningkatkan nilai konsumsi masyarakat suatu negara. (Haris. A, 2003).

Selain sebagai prasarana transportasi pelabuhan juga dapat dimanfaatkan sebagai tempat pariwisata karena juga dapat membawa keuntungan baik bagi negara maupun masyarakat sekitar. Di dalam sejarah Indonesia selalu disebutkan bahwa para penjajah masuk ke Indonesia melalui pelabuhan. Di pelabuhan tersebut juga terjadi banyak kegiatan seperti kegiatan ekonomi dan politik (perang). Apabila kita dapat lebih melihat pelabuhan dari sisi historisnya juga, maka pelabuhan-pelabuhan jaman sekarang bisa di tambah lagi fungsinya sebagai tempat wisata yang mengangkat nilai-nilai historis. Apabila dikembangkan dengan baik maka dari sisi ini pelabuhan juga dapat menambah kemakmuran bagi masyarakat sekitar dan juga untuk negara. (Indriyanto, 2005).

## **2.3 Tinjauan Kebijakan Pembangunan Pelabuhan dan Pengembangan Usaha di Wilayah Pelabuhan**

### **2.3.1 Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 432 Tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional**

Kebijakan pelabuhan nasional merupakan bagian dalam proses integrasi multimoda dan lintas sektoral. Peran pelabuhan tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi nasional dan strategi pembangunan ekonomi. Oleh karena itu, kebijakan pelabuhan nasional tersebut lebih menekankan pada perencanaan jangka panjang dalam aspek kemitraan antar lembaga pemerintah dan antar sektor publik serta swasta.

Munculnya model manajemen rantai pasok (supply Chain management) sebagai model bisnis yang diunggulkan, merupakan faktor kunci dalam perubahan ekonomi global. Perkembangan teknologi informasi komunikasi dan transportasi mempengaruhi strategi bisnis yang terintegrasi antara produksi, pemasaran, transportasi, distribusi dan kluster industri dalam koridor pengembangan wilayah Indonesia. Infrastruktur transportasi merupakan faktor dominan yang berkaitan dengan kebijakan publik, peraturan, dan sistem operasi. Oleh karena itu, peran investasi swasta menjadi sangat penting dimana komitmen kebijakan pemerintah perlu diarahkan untuk menciptakan iklim yang kondusif bagi investasi swasta sekaligus pada sisi yang lain tetap melindungi kepentingan publik.

Kebijakan maritim masa depan di Indonesia mempunyai potensi dan peluang yang besar. Dengan berbagai kebijakan yang terstruktur akan diadakan perubahan secara berkesinambungan sesuai dengan prioritas dan perkembangan lingkungan strategis lokal dan internasional (continuous improvement process). Untuk itu masukan dari para pemangku kepentingan menjadi sangat diperlukan. Kebijakan pelabuhan nasional akan merefleksikan perkembangan sektor kepelabuhanan menjadi industri jasa kepelabuhanan kelas dunia yang kompetitif dan sistem operasi pelabuhan yang sesuai dengan standar internasional baik

dalam bidang keselamatan pelayaran maupun perlindungan lingkungan maritim. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa sektor pelabuhan dapat berperan dalam upaya meningkatkan daya saing, mendukung perdagangan, dan terintegrasi dengan sistem multi-moda transportasi dan sistem logistik nasional. Kerangka hukum dan peraturan akan diarahkan dalam upaya menjamin kepastian usaha, mutu pelayanan yang lancar dan cepat, kapasitas yang mencukupi, tertib, selamat, aman, tepat waktu, tarif terjangkau, kompetitif, aksesibilitas tinggi dan tata kelola yang baik. Kebijakan tersebut akan terus dibangun dan dikembangkan berdasarkan konsensus, kesiapan dan komitmen dari para pemangku kepentingan.

Pendekatan multi-dimensi dalam perumusan kebijakan pelabuhan nasional sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang diharapkan dapat mendukung dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya konektivitas dan pola distribusi nasional yang handal (reliable) dan dinamis serta berkontribusi dalam menurunkan biaya logistik guna meningkatkan kesejahteraan rakyat Indonesia.

Berdasarkan amanat tersebut, beberapa tujuan umum pengembangan kepelabuhanan di Indonesia didefinisikan sebagai berikut:

1. Meningkatkan daya saing dalam perdagangan global dan pelayanan jasa transportasi;
2. Meningkatkan daya saing jasa kepelabuhanan, mengurangi biaya pelabuhan dan meningkatkan pelayanan jasa kepelabuhanan;
3. Mensinergikan pengembangan pelabuhan dalam sistem transportasi nasional dan sistem logistik nasional sesuai arah pembangunan ekonomi;
4. Mengembangkan kapasitas pelabuhan untuk memenuhi permintaan kebutuhan jasa transportasi dan mendukung percepatan pertumbuhan ekonomi serta pemerataan pembangunan;

5. Mengembangkan kapasitas sumber daya manusia dalam sektor kepelabuhanan.

### **2.3.2 Arahan Kebijakan Pelabuhan Nasional**

Kepelabuhanan Nasional khususnya diarahkan untuk mewujudkan sektor kepelabuhanan menjadi industri jasa kepelabuhanan yang kompetitif dengan sistem operasi pelabuhan, baik dalam bidang keselamatan pelayaran maupun perlindungan lingkungan maritim. Kebijakan Pelabuhan Nasional diarahkan dalam upaya:

1. Mendorong investasi swasta

Partisipasi swasta/badan usaha merupakan salah satu sektor yang menunjang keberhasilan dalam percepatan pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan karena kemampuan finansial sektor publik yang terbatas.

2. Mendorong persaingan

Terwujudnya iklim persaingan yang sehat dalam usaha kepelabuhanan dengan tetap memperhatikan implementasi strategi hub and spoke untuk meningkatkan skala ekonomis pengelolaan pelabuhan sekaligus menekan biaya logistik sehingga diharapkan dapat menghasilkan jasa kepelabuhanan yang lebih efektif dan efisien.

3. Pemberdayaan peran penyelenggara pelabuhan

Upaya peningkatan peran Penyelenggara Pelabuhan sebagai pemegang hak pengelolaan lahan daratan dan perairan dapat dilaksanakan secara bertahap.

4. Terwujudnya integrasi perencanaan

Perencanaan pelabuhan harus mampu mengantisipasi dinamika pertumbuhan kegiatan ekonomi sehingga dapat terintegrasi dalam sistem transportasi nasional, sistem logistik nasional, rencana tata ruang wilayah serta mengakomodasi keterlibatan masyarakat setempat.

5. Menciptakan kerangka kerja hukum serta peraturan yang tepat dan fleksibel

Penerbitan peraturan pelaksanaan yang lebih menunjang implementasi operasional diperlukan untuk meningkatkan keterpaduan perencanaan, mengatur prosedur penetapan tarif jasa kepelabuhanan yang lebih efisien dan meningkatkan daya saing terhadap pasar.

6. Mewujudkan sistem operasional pelabuhan yang aman dan terjamin

Sektor pelabuhan harus memiliki tingkat keselamatan dan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang baik serta mempunyai aset dan sumber daya manusia yang andal.

7. Meningkatkan perlindungan maritim

Pengembangan pelabuhan akan meningkatkan penggunaan wilayah perairan sehingga berdampak terhadap lingkungan maritim. Penyelenggara pelabuhan harus lebih cermat dalam mitigasi lingkungan guna memperkecil atau sedapat mungkin menghilangkan dampak pencemaran lingkungan maritim.

8. Mengembangkan sumberdaya manusia

Pengembangan sumber daya manusia diarahkan untuk meningkatkan profesionalisme dan kompetensi dalam upaya meningkatkan produktivitas dan tingkat efisiensi.

Kebijakan kepelabuhanan nasional dijalankan selaras dengan perencanaan strategis lain terkait, khususnya pengembangan angkutan penyeberangan serta konsep pengembangan lain guna mendukung perwujudan poros maritim di Indonesia. Untuk kegiatan pengaturan dan pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan pelabuhan laut yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan, serta pelabuhan sungai dan danau yang diusahakan secara komersial dilaksanakan sesuai ketentuan perundang-undangan. Penyelenggaraan pelabuhan laut serta pelabuhan sungai dan danau yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial

dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis Pemerintah, Unit Pelaksana Teknis Pemerintah Provinsi atau Unit Pelaksana Teknis Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai ketentuan perundang-undangan. Selain arahan kebijakan tersebut, terdapat 6 (enam) arahan kebijakan pelabuhan laut yang melayani angkutan penyebrangan, pelabuhan sungai dan danau yang dibagi berdasarkan aspek kelembagaan, perencanaan, peraturan, pengembangan sumberdaya manusia, teknologi serta pembiayaan dan investasi. Arahan pengembangan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Kelembagaan

Arahan pengembangan kelembagaan ditujukan untuk optimalisasi peran Penyelenggara Pelabuhan serta Badan Usaha Pelabuhan dalam implementasi pengembangan kepelabuhanan.

2. Perencanaan

Arahan pengembangan bidang perencanaan ditujukan untuk memperkuat integrasi dengan perencanaan terkait dan pengembangan kapasitas dalam rangka memenuhi kebutuhan jasa kepelabuhanan.

3. Peraturan

Arahan pengembangan bidang peraturan diarahkan untuk percepatan implementasi pelaksanaan aturan di bidang pelayaran maupun kepelabuhanan dalam rangka pencapaian aspek perencanaan, pembangunan dan manajemen pelabuhan yang efektif dan efisien, mendorong persaingan dan pengurangan hambatan akses pasar.

4. Pengembangan sumberdaya manusia

Arahan pengembangan sumberdaya manusia ditujukan untuk mendorong peningkatan produktifitas pelabuhan, percepatan transisi penguatan kapasitas dan kapabilitas tenaga kerja, serta pengembangan pelatihan sumberdaya manusia.

5. Teknologi

Arahan pengembangan teknologi dilakukan dalam rangka mempercepat pembangunan sistem informasi terintegrasi guna menunjang penguatan sistem kepelabuhanan.

#### 6. Pembiayaan dan investasi

Arahan aspek pembiayaan dan investasi ditekankan pada optimalisasi peran swasta melalui badan usaha pelabuhan dalam pengembangan bidang kepelabuhanan dengan beberapa skema kerjasama baik melalui konsesi maupun bentuk kerjasama lainnya.

### **2.3.3 Rencana Aksi Di Bidang Pengaturan dan Pelaksanaan Kebijakan**

Dalam rangka menciptakan kerangka kerja hukum dan peraturan yang tepat dan fleksibel telah dirumuskan rencana aksi dibidang pengaturan dan pelaksanaan kebijakan. Rencana aksi dimaksud ditetapkan untuk mendorong Indonesia kearah yang lebih maju dengan terwujudnya sistem kepelabuhanan yang lebih berdaya saing. Dalam hubungan ini diperlukan rencana aksi yang meliputi:

1. Peraturan pelaksanaan yang diamanatkan oleh Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan pelaksanaan yang diamanatkan oleh Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan dan perubahannya; serta
3. Rencana aksi lebih lanjut untuk menunjang pelaksanaan kebijakan.

Peraturan-peraturan tersebut menjadi bagian dari kebijakan kepelabuhanan yang dalam implementasinya dilakukan dengan melihat perkembangan dan perubahan sektor terkait lainnya. Implementasi dan percepatan pengembangan kepelabuhanan akan terus disempurnakan sesuai arah kebijakan yang bersifat nasional maupun internasional. Dalam kurun waktu hampir 4 (empat) tahun setelah dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 414 Tahun 2013 telah

banyak dikeluarkan regulasi dalam rangka pelaksanaan rencana aksi dimaksud antara lain:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor PP 15 Tahun 2016 tentang Tarif dan Pelayanan Jasa Kepelabuhanan;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2011 tentang Pengerukan dan Reklamasi;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 136 Tahun 2015 tentang Perubahan kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2011 tentang Pengerukan dan Reklamasi;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 166 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2015 Tentang Konsesi dan Bentuk Kerjasama Lainnya Antara Pemerintah Dengan Badan Usaha Pelabuhan Di Bidang Kepelabuhanan.

Peraturan-peraturan tersebut menjadi bagian dari kebijakan kepelabuhanan yang dalam implementasinya dilakukan dengan melihat perkembangan dan perubahan sektor terkait lainnya. Kebijakan-kebijakan tersebut guna mendukung implementasi dan percepatan

pengembangan kepelabuhanan akan terus disempurnakan sesuai arah kebijakan yang bersifat nasional maupun internasional.

#### **2.3.4 Pengembangan Usaha Pelabuhan**

Pengembangan usaha di Wilayah Pelabuhan Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2021 Tentang Konsesi Dan Kerja Sama Bentuk Lainnya Antara Penyelenggara Pelabuhan dengan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) Di Bidang Kepelabuhanan. Berikut ini diuraikan cakupan usaha pelabuhan berdasarkan aturan tersebut.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 penyelenggaraan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan berupa:

1. Bongkar muat barang;
2. Jasa pengurusan transportasi;
3. Angkutan perairan Pelabuhan;
4. penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
5. Tally mandiri;
6. Depo peti kemas;
7. Pengelolaan Kapal;
8. Perantara jual beli dan/atau sewa Kapal;
9. Keagenan Kapal;
10. Perawatan dan perbaikan Kapal; dan
11. Keagenan Awak Kapal.

Sedangkan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2021 disebutkan bahwa Kegiatan perusahaan di Pelabuhan terdiri atas:

1. penyediaan dan/ atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang; dan
2. jasa terkait dengan Kepelabuhanan.

Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan berdasarkan Kerja Sama Penyelenggara Pelabuhan dengan Badan Usaha Pelabuhan dalam bentuk Konsesi atau Kerja Sama Bentuk Lainnya, yang dituangkan dalam perjanjian. Adapun kegiatan tersebut terdiri atas:

- a. penyediaan dan/ atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
- b. penyediaan dan Zatau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
- c. penyediaan dan/ atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/ atau kendaraan;
- d. penyediaan dan/ atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;
- e. penyediaan dan/ atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
- f. penyediaan dan/ atau pelayanan jasa Terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan ro-ro;
- g. penyediaan dan/ atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
- h. penyediaan dan/ atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/ atau
- i. penyediaan dan/ atau pelayanan jasa penundaan kapal.

Penyediaan dan /atau pelayanan jasa terkait dengan Kepelabuhanan dapat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/

atau Badan Usaha yang dilaksanakan bekerja sama dengan Penyelenggara Pelabuhan, kegiatan yang dimaksud meliputi:

- a. penyediaan fasilitas penampungan limbah;
- b. penyediaan depo peti kemas;
- c. penyediaan pergudangan;
- d. jasa pembersihan dan pemeliharaan gedung kantor;
- e. instalasi air bersih dan listrik;
- f. pelayanan pengisian air tawar dan minyak;
- g. penyediaan perkantoran untuk kepentingan pengguna jasa Pelabuhan;
- h. penyediaan fasilitas gudang pendingin;
- i. perawatan dan perbaikan kapal;
- J. pengemasan dan pelabelan;
- k. fumigasi dan pembersihan/perbaikan kontainer;
1. angkutan umum dari dan ke Pelabuhan;
- m. tempat tunggu kendaraan bermotor;
- n. kegiatan industri tertentu;
- o. kegiatan perdagangan;
- p. kegiatan penyediaan tempat bermain dan rekreasi;
- q. jasa periklanan; dan/ atau
- r. perhotelan, restoran, pariwisata, pos dan telekomunikasi.

## **2.4 Potensi Hinterland**

Perkembangan dan pertumbuhan suatu pelabuhan sangat ditentukan oleh seberapa luas wilayah layanannya. Dengan mengetahui wilayah layanan maka jumlah keluar - masuk barang dan penumpang dapat diketahui, dengan demikian kapasitas kapal yang sesuai dapat

ditentukan. Wilayah layanan suatu pelabuhan dapat dibagi atas 2 (dua) yaitu wilayah layanan belakang (*hinterland*) dan wilayah layanan ke depan (*foreland*). Dari kedua wilayah layanan tersebut maka wilayah layanan belakang (*hinterland*) yang menjadi pertimbangan utama dalam pengembangan pelabuhan. Hal ini disebabkan oleh karena dengan mengetahui wilayah *hinterland* akan menyebabkan kebutuhan akan barang dari luar wilayah tersebut diketahui. Selain itu penentuan wilayah *foreland* sangat sulit karena seringnya berubah-ubah sementara yang dibutuhkan bukan wilayah tetapi melainkan jumlah barang yang masuk pada pelabuhan tersebut.

Luas wilayah *hinterland* sebuah pelabuhan tergantung pada 3 (tiga) kondisi, yaitu pertama kondisi dimana wilayah tersebut hanya ada sebuah pelabuhan, kedua kondisi dimana terdapat lebih dari satu pelabuhan dengan kondisi pelabuhan yang tidak jauh beda dan yang terakhir kondisi dimana terdapat lebih dari satu pelabuhan dengan kondisi pelabuhan berbeda satu sama lain.

Pada kondisi pertama penentuan wilayah *hinterland* sangatlah mudah karena seluruh wilayah yang berada di belakang pelabuhan secara otomatis menjadi wilayah *hinterland* pelabuhan tersebut. Pada lokasi kedua *hinterland* pelabuhan ditentukan dengan melihat aksesibilitas pengguna dalam mencapai pelabuhan tersebut. Biasanya aksesibilitas didasarkan adalah waktu, biaya transportasi darat dan jarak tempuh. Sementara pada kondisi ketiga, wilayah *hinterland* suatu pelabuhan sangat sulit untuk ditentukan. Untuk menentukan tidak hanya didasarkan pada aksesibilitas pengguna dalam mencapai pelabuhan tetapi juga ditentukan unjuk kerja dari pelabuhan. Wilayah *hinterland* didasarkan pada skala kabupaten/kota, karena pertimbangan dalam pengumpulan data. Suatu kabupaten/kota memiliki aksesibilitas yang baik terhadap suatu tempat jika waktu tempuh yang lebih singkat, biaya transportasi yang lebih murah dan jarak tempuh yang lebih pendek dibanding dengan tempat lain. (Tamin, 2000).

## 2.5 Masalah Investasi Transportasi Laut

Di Indonesia terdapat dua kelompok besar penyelenggara transportasi laut, yaitu oleh pemerintah (termasuk BUMN) dan swasta. Masing-masing kelompok terbagi dua. Di pihak pemerintah terbagi menjadi BUMN pelayaran yang menyelenggarakan transportasi umum dan BUMN non pelayaran yang hanya menyelenggarakan pelayaran khusus untuk melayani kepentingan sendiri. Pihak swasta terbagi menjadi perusahaan besar dan perusahaan kecil (termasuk pelayaran rakyat). Ragam mekanisme penyaluran dana investasi pengadaan kapal ternyata sejalan dengan pembagian tersebut. Masing-masing pihak di tiap-tiap kelompok memiliki mekanisme pembiayaan tersendiri. Dunia pelayaran Indonesia menghadapi banyak hambatan structural dan sistematis di bidang financial, seperti yang dipaparkan berikut:

1. Keterbatasan lingkup dan skala sumber dana: *Official Development Assistance* (ODA), terkonsentrasi untuk investasi public di berbagai sector pembangunan, kecuali pelayaran. *Other Official Finance* (OOF), kredit ekspor dari Jepang sedang terjadwal ulang. *Foreign Direct Investment* (FDI), sejauh ini tidak ada anggaran pemerintah hanya dialokasikan untuk pengadaan kapal pelayaran perintis. Pinjaman Bank asing tersedia hanya untuk perusahaan pelayaran besar (credit worthy) pinjaman Bank swasta nasional hanya disediakan dalam jumlah sangat kecil.
2. Tingkat suku bunga pinjaman domestic 15-17% p.a untuk jangka waktu pinjaman 5 tahun.
3. Jangka waktu pinjaman yang hanya 5 tahun terlalu singkat untuk industri pelayaran.
4. Saat ini kapal yang dibeli tidak bisa dijadikan sebagai kolateral.
5. Tidak ada program kredit untuk kapal feeder termasuk pelayaran rakyat, kecuali pinjaman jangka pendek berjumlah sangat kecil dari bank nasional.
6. Tidak ada kebijakan pendukung.

7. Prosedur peminjaman (appraisal, penyaluran, angsuran) kurang ringkas.

## **2.6 Upaya Dalam Mewujudkan Sistranas Dan Sistrawil**

Dalam rangka menciptakan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien maka Pemerintah melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan menerapkan Sistranas dan Sistrawil yang pada dasarnya merupakan sistem transportasi Nasional dan Wilayah dalam rangka mewujudkan pengaturan transportasi yang saling menunjang dan terintegrasi. Antara sistem transportasi Nasional dan sistem transportasi Wilayah baik dalam Moda Darat, Moda Laut dan Moda Udara, perwujudan keterpaduan sistem sangat ditentukan oleh kemampuan pelayanan prasarana dan sarana moda transportasi dimasing-masing wilayah, dan khusus untuk wilayah Kabupaten Pesisir Selatan terlihat adanya kesenjangan pelayanan Moda Transportasi Laut dibandingkan Moda Transportasi lainnya. Kesenjangan pelayanan moda Transportasi laut ini dilatar belakangi oleh hal-hal sebagai berikut:

1. Pelabuhan Internasional Teluk Bayur tidak akan dapat berfungsi optimal apabila tidak didukung oleh Pelabuhan Pengumpul yang terintegrasi.
2. Pelayanan yang terintegrasi ini selain memerlukan peningkatan pelayanan dari pelabuhan pengumpul yang ada perlu pula perluasan jangkauan pelabuhan yaitu dengan membangun pelabuhan .
3. Beberapa hal yang menjadi dasar pemilihan Pelabuhan Panasahan Carocok Painan adalah sebagai berikut:
  - Perairannya merupakan perairan yang terlindung baik dari arah lautan maupun daratan, sehingga perairan tersebut merupakan perairan yang tenang.
  - Areal perairan yang cukup luas sehingga memberikan keleluasaan bagi kapal yang masuk, keluar dan membelok.
  - Perairan dengan kedalaman yang cukup sehingga tidak memerlukan pengerukan yang besar.

## **BAB III**

### **KONSEP DAN METODE STUDI KELAYAKAN**

#### **3.1 Pengertian dan Tujuan Studi Kelayakan Proyek**

Studi kelayakan proyek adalah penelitian tentang dapat tidaknya suatu proyek (biasanya merupakan proyek investasi) dilaksanakan dengan berhasil. Pengertian keberhasilan ini mungkin bisa ditafsirkan agak berbeda-beda. Ada yang menafsirkan dalam artian yang lebih terbatas, juga ada yang mengartikan dalam artian lebih luas. Artian yang lebih terbatas, terutama dipergunakan oleh pihak swasta yang lebih berminat tentang manfaat ekonomis suatu investasi. Sedangkan dari pihak pemerintah atau lembaga nonprofit, pengertian menguntungkan bisa dalam arti yang lebih relatif. Mungkin dipertimbangkan berbagai faktor seperti manfaat bagi masyarakat luas yang bisa berwujud penyerapan tenaga kerja, pemanfaatan sumber daya alam yang melimpah di tempat tersebut, dan sebagainya. Bisa juga dikaitkan dengan misalnya, pengematan devisa ataupun penambahan devisa yang diperlukan oleh pemerintah. Pada umumnya suatu studi kelayakan proyek akan menyangkut tiga aspek, yaitu:

1. Manfaat ekonomis proyek tersebut bagi proyek itu sendiri (sering juga disebut sebagai manfaat finansial). Yang berarti apakah proyek itu dipandang cukup menguntungkan apabila dibandingkan dengan risiko proyek tersebut.
2. Manfaat ekonomis proyek tersebut bagi negara tempat proyek itu dilaksanakan (sering juga disebut sebagai manfaat ekonomi nasional). Yang menunjukkan manfaat proyek tersebut bagi ekonomi makro suatu negara.
3. Manfaat ekonomis proyek tersebut bagi masyarakat sekitar proyek tersebut. Ini merupakan studi yang relatif paling sulit dilakukan. Semakin sederhana proyek yang akan dilaksanakan, semakin sederhana pula lingkup penelitian yang akan dilakukan.

Bahkan banyak proyek-proyek investasi yang mungkin tidak pernah dilakukan studi kelayakan seara formal, tetapi ternyata kemudian terbukti berjalan dengan baik pula.

Proyek investasi umumnya memerlukan dana yang cukup besar dan mempengaruhi perusahaan dalam jangka panjang. Karenanya, perlu dilakukan studi yang berhati-hati agar jangan sampai proyek tersebut, setelah terlanjur menginvestasikan dana yang sangat besar, ternyata proyek tersebut tidak menguntungkan. Kalau proyek tersebut berasal dari pihak swasta, maka seringkali terpaksa proyek ini dihentikan atau dijual. Tetapi kalau sponsornya pihak pemerintah, maka sering terjadi pemerintah mengusahakan agar proyek tersebut tetap bisa berjalan, meskipun dengan berbagai bantuan, proteksi, subsidi, dan sebagainya, yang sebenarnya tidak sehat dipandang dari ekonomi makro.

Banyak sebab yang mengakibatkan suatu proyek ternyata kemudian menjadi tidak menguntungkan (gagal). Sebab itu bisa terwujud karena kesalahan perencanaan, kesalahan dalam menaksir pasar yang tersedia, kesalahan dalam memperkirakan teknologi yang tepat dipakai, kesalahan dalam memperkirakan kontinuitas bahan baku, kesalahan dalam memperkirakan kebutuhan tenaga kerja dengan tersedianya tenaga kerja yang ada. Sebab lain bisa berasal dari pelaksanaan proyek yang tidak terkendalikan, akibatnya biaya pembangunan proyek menjadi “membengkak”, penyelesaian proyek menjadi tertunda-tunda dan sebagainya. di samping itu bisa juga disebabkan karena faktor lingkungan yang berubah, baik lingkungan ekonomi, sosial, bahkan politik. Bisa juga karena sebab-sebab yang benar-benar di luar dugaan, seperti bencana alam pada lokasi proyek.

Untuk itulah studi tentang kelayakan (minimal) ekonomis suatu proyek menjadi sangat penting. Semakin besar skala investasi semakin penting studi ini. Bahkan untuk proyek-proyek yang besar, seringkali studi ini dilakukan dalam dua tahap, yaitu tahap pendahuluan dan tahap keseluruhan. Apabila dari studi pendahuluan tersebut sudah

menampakkan gejala-gejala yang tidak menguntungkan, maka studi keseluruhan mungkin tidak perlu lagi dilakukan.

Dengan ringkas kita bisa mengatakan, bahwa tujuan dilakukannya studi kelayakan adalah untuk menghindari keterlanjutan penanaman modal yang terlalu besar untuk kegiatan yang ternyata tidak menguntungkan. Tentu saja studi kelayakan ini akan memakan biaya, tetapi biaya tersebut relatif kecil apabila dibandingkan dengan risiko kegagalan suatu proyek yang menyangkut investasi dalam jumlah yang besar.

### 3.2 Metode Studi Kelayakan

Secara garis besar, pelaksanaan kegiatan Studi Kelayakan Usaha ini terdiri dari beberapa tahap kegiatan sebagai berikut:

#### 1. Tahap Persiapan

Tahap persiapan ini merupakan langkah awal untuk menyiapkan segala kebutuhan dalam pelaksanaan kegiatan Kelayakan perusahaan Pelabuhan Panasahan Kabupaten Pesisir Selatan. Beberapa kegiatan pokok dalam tahapan ini adalah sebagai berikut:

##### a. Persiapan Teknik Dasar

- Kajian terhadap berbagai literatur dan kondisi *existing* Pelabuhan Panasahan Kabupaten Pesisir Selatan dan dokumen perencanaan daerah.
- Kajian terhadap berbagai literatur mengenai pelayaran dan kepelabuhan serta pengembannya.
- Kajian terhadap aspek kebijakan yang menaungi masalah pelayaran dan kepelabuhan. Di samping itu beberapa kebijakan pengembangan wilayah baik itu dari kesesuaian dengan RPJPD, RPJMD, RTR Daerah, RDTR, kebijakan sectoral dan kajian atau kebijakan lain yang mendahului dan menjadi acuan bidang usaha terkait kepelabuhan.

b. Koordinasi dan Penyepakatan Rencana Kerja

- Persiapan tenaga ahli yang dikoordinasikan oleh Ketua Tim (Team Leader) dalam melakukan kajian ini.
- Penyepakatan rencana kerja oleh tim konsultan dengan tim pemberi kerja mengenai alur kegiatan dan jadwal penyelesaian kegiatan yang menjadi acuan bersama dalam pelaksanaan studi ini.
- Persiapan survey dan/atau *Focus Group Discussion* untuk pengumpulan data oleh tim konsultan mencakup list data yang diperlukan dan jadwal pelaksanaan survey atau FGD.

c. Persiapan Form Instrumen dan Peralatan

- Data Sekunder Pendukung yang dapat memberikan data mengenai:
  - Kondisi eksisting yang memberikan arahan mengenai Pelabuhan Panasahan Carocok Painan.
  - Kondisi eksisting jaringan utilitas pendukung.
  - Kondisi eksisting prasarana dan sarana yang ada di sekitar lokasi/kawasan yang mendukung pengembangan perusahaan Pelabuhan Panasahan.
  - Kondisi data Non Fisik, yang meliputi: kondisi sosial budaya dan kondisi ekonomi di kabupaten Pesisir Selatan.

## 2. Tahap Kajian Kelayakan

Kajian kelayakan dilakukan sebagai dasar dalam upaya penilaian kelayakan bidang usaha dalam perusahaan Pelabuhan Panasahan Carocok Kabupaten Pesisir Selatan. Kajian kelayakan ini terdiri dari kajian terhadap aspek kelayakan teknis; kebijakan & legalitas; pasar & pemasaran; Sumber Daya Manusia, manajemen & organisasi; sosial ekonomi, budaya & lingkungan dan keuangan. Rencana inisiasi atau pengembangan bidang usaha perusahaan Pelabuhan ini didasarkan pada kendala dan potensi yang ada sehingga rencana ini dapat

memberikan nilai tambah secara ekonomi. Secara lebih teknis, analisis kelayakan ini mencakup aspek-aspek berikut:

a. Analisis Kelayakan Aspek Teknis

Analisis aspek teknis adalah untuk menilai kesiapan suatu usaha dalam menjalankan kegiatannya dengan menilai ketepatan lokasi, aksesibilitas dan sarana prasarana. Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengkaji dan menentukan apakah secara teknik rencana bidang usaha perusahaan Pelabuhan Panasahan Carocok Kabupaten Pesisir Selatan. Di lain pihak secara lokasional analisis ini juga harus memperhatikan dan mengacu kepada pola tata ruang yang telah ditetapkan dalam RTRW. Beberapa hal utama yang dikaji dalam aspek teknis adalah:

- 1) Seberapa besar skala operasi/luas usaha ditetapkan untuk mencapai suatu tingkatan skala ekonomis.
- 2) Kriteria pemilihan peralatan (*equipment*) utama serta alat pembantu *equipment*.
- 3) Bagaimana proses usaha dilakukan dan lay-out yang dipilih, termasuk juga layout bangunan dan fasilitas lain.
- 4) Kajian persyaratan gedung bangunan (termasuk emplasemen).

b. Analisis Kelayakan Aspek Kebijakan dan Legalitas

• Analisis Arah Pembangunan Daerah

Kajian ini dilakukan untuk mengidentifikasi dan menganalisis kondisi eksisting pelabuhan Panasahan, bagaimana potensi dan permasalahan yang ada, serta ketermuatannya dalam dokumen perencanaan daerah. Setelah melalui pengkajian, studi ini mempertimbangan hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pengakomodasian terhadap kepentingan setiap stakeholders (masyarakat, pemerintah, dunia usaha dan operator).

- 2) Pengakomodasian terhadap pertimbangan teknis yang perlu diperhatikan dalam implementasi (biaya, pembebasan lahan, dan lain-lain).
- 3) Pengakomodasian terhadap kriteria konseptual dalam pengembangan kawasan di Kabupaten pesisir Selatan dan kesesuaian dengan rencana pengembangan wilayah (RTRW).

- Analisis Kebijakan Pemerintah Daerah

Pemahaman terhadap materi kebijakan dan sistem hukum sangat diperlukan sebagai petunjuk dasar untuk mengevaluasi permasalahan kebijakan bidang usaha dalam pengusahaan Pelabuhan Panasahan Carocok Kabupaten Pesisir Selatan dan bagaimana merumuskan pemecahannya. Oleh karena itu fokus kajian dalam analisis kebijakan ini adalah evaluasi kebijakan, formasi kebijakan, agenda kebijakan, dan formulasi kebijakan.

- c. Analisis Industri dan Pemasaran

Strategi pengusahaan Pelabuhan Panasahan Carocok Kabupaten Pesisir Selatan yang mempengaruhi perekonomian di Kabupaten Pesisir Selatan diharapkan merupakan satu kesatuan pembangunan terpadu daerah di dalam meningkatkan PAD dan mampu mengembangkan bidang-bidang usaha strategis dalam melihat potensi pengembangan optimal yang dapat menggerakkan perekonomian regional Kabupaten Pesisir Selatan menjadi kekuatan yang dapat diandalkan, baik secara regional maupun nasional.

Tujuan dari pengkajian aspek ini adalah mengetahui potensi industri dan strategi pemasarannya. Untuk mencapai tujuan tersebut beberapa hal dan analisis yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:

- Analisis Segmentasi, Target dan Positioning

Segmentasi merupakan upaya pengelompokkan konsumen yang mempunyai tanggapan yang relatif sama terhadap stimulus pemasaran. Dasar segmentasi :

- 1) Aspek Geografis, komponennya adalah bangsa, negara, provinsi dan kota/kabupaten.
- 2) Aspek Demografis, komponennya adalah usia, jenis kelamin, dan pendapatan.
- 3) Aspek Psikografis, komponennya adalah kelas sosial, gaya hidup dan kepribadian.

Setelah menentukan segmentasi pasar, maka langkah selanjutnya adalah menentukan target pasar untuk memilih sasaran yang lebih jelas dan terarah (terukur, dapat dicapai, realistis, dan dibatasi waktu). Dan langkah terakhir menentukan positioning produk hasil bidang, bertujuan untuk menfokuskan pelayanan terhadap segmen pasar tertentu yang memiliki potensi pasar cukup baik serta memperhatikan karakteristik produk tersebut.

Positioning ini dilakukan dengan cara memilih segmentasi pasar yang akan menjadi pasar sasaran. Positioning produk akan dilakukan dengan menyusun strategi penempatan produk dengan mempertimbangkan 2 faktor utama yaitu kualitas usaha dan variasi model.

d. Analisis Kelayakan SDM, Manajemen dan Organisasi

- Analisis Kebutuhan, Ketersediaan dan Kapasitas SDM  
Analisis Aspek SDM ini juga mencakup analisis sumber tenaga kerja yang bertujuan untuk mengetahui apakah dalam bidang usaha dan implementasi operasional perusahaan pelabuhan diperkirakan layak atau tidak dilihat dari ketersediaan tenaga kerja.
- Analisis Aspek Manajemen dan Organisasi

Manajemen dan organisasi merupakan aspek yang tidak dapat dipisahkan dari penyusunan studi kelayakan. Organisasi merupakan wadah serta proses kerjasama antar sejumlah individu dalam hubungan formal untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditentukan. Organisasi hanya merupakan alat bagi manajemen, sedangkan manajemen merupakan suatu proses atau cara untuk mengelola suatu organisasi yang meliputi tindakan-tindakan, perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengawasan yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran yang telah ditetapkan melalui pemanfaatan sumber daya manusia serta sumber lainnya.

Aspek ini membahas tentang bagaimana merencanakan pengelolaan usaha di Pelabuhan Panasahan operasinya nanti. Terdapat beberapa pertanyaan bisa diajukan dalam menyusun rencana tentang pengelolaan operasi ini. Pertama, bagaimana struktur pengelolaan yang akan dilaksanakan? Kedua, jenis-jenis pekerjaan apa yang diperlukan agar usaha tersebut bisa berjalan dengan lancar? Ketiga, apa persyaratan-persyaratan yang diperlukan untuk bisa menjalankan pekerjaan-pekerjaan tersebut dengan baik? Keempat, bagaimana struktur organisasi yang akan digunakan? Terakhir, bagaimana bisa mendapatkan tenaga untuk memenuhi kebutuhan tersebut?

- e. Analisis Kelayakan Sosial, Ekonomi, Budaya dan Lingkungan
- Keterkaitan potensi ekonomi dengan kondisi masyarakat
- Analisis ekonomi (*economic analysis*) suatu studi kelayakan investasi tidak hanya memperhatikan manfaat yang dinikmati dan pengorbanan yang ditanggung oleh pengembang saja, tetapi hendaknya dinikmati oleh semua pihak dalam perekonomian. Dengan melakukan analisis ekonomi diharapkan analisis bidang usaha Pelabuhan Panasahan

dapat dinilai apakah dengan adanya pengembangan usaha tersebut memberikan nilai tambah yang cukup signifikan terhadap perekonomian daerah.

Aspek Ekonomi, meliputi aspek-aspek analisis keekonomian seperti: peluang keuntungan-kerugian bagi ekonomi regional (wilayah Kabupaten Pesisir Selatan) dan ekonomi kesejahteraan masyarakat secara umum dalam wilayah Pesisir Selatan (*net social surplus*), kontribusinya terhadap perekonomian daerah dan secara nasional, serta kemungkinan-kemungkinan (peluang dan ancaman) sumber-sumber pembiayaan pembangunan bidang usaha prioritas dan potensial.

- Analisis faktor dampak lingkungan

Lingkungan memiliki dampak yang sangat besar terhadap layak tidaknya program pembangunan. Pembangunan yang kurang memperhatikan aspek lingkungan akan memiliki relevansi yang rendah terhadap perubahan, terutama yang berkaitan dengan masalah-masalah kemasyarakatan sebagai ornamen penting dalam proses pembangunan. Aspek lingkungan dibagi menjadi dua bagian lingkungan internal dan eksternal. Lingkungan internal merupakan lingkungan yang berada di dalam populasi dimana perencanaan pembangunan daerah dilaksanakan., sedangkan lingkungan eksternal, yakni lingkungan yang berada diluar populasi tetapi mempunyai pengaruh yang kuat terhadap tingkat keberhasilan suatu program pembangunan.

- f. Analisa Kelayakan Keuangan

Kajian kelayakan finansial diperlukan dalam upaya untuk dapat memberikan jaminan kelayakan finansial proyek, sehingga secara ekonomis perencanaan bidang usaha perusahaan pelabuhan Panasahan ini layak dan menarik

bagi investor yang ingin bermitra atau bekerjasama, atau mendapat dukungan yang layak dari pemerintah daerah

Analisis kelayakan finansial akan dilakukan pada dua sektor, yaitu “public sector” yang akan dilakukan untuk kepentingan pemerintah dan masyarakat, serta analisis “private sector” yang akan dilakukan bagi kepentingan investor/swasta. Analisis keduanya akan dilakukan secara bersama-sama, sehingga berbagai kepentingan dan kebutuhan dari keduanya dapat dipadukan.

Beberapa hal yang akan dianalisis dan dikaji dalam aspek finansial adalah menyangkut:

1. Kebutuhan investasi dan rencana pembiayaan

Kebutuhan investasi membicarakan tentang bagaimana menghitung kebutuhan dana, baik perhitungan kebutuhan dana untuk aktiva tetap, maupun dana untuk modal kerja. Selain itu juga dijelaskan sumber dana yang bisa dipergunakan untuk memenuhi kebutuhan akan dana tersebut. Dan pada akhirnya menilai usulan investasi tersebut, apakah bidang usaha Perusahaan Umum Daerah layak untuk dilaksanakan apabila dipandang dari aspek profitabilitas komersialnya.

2. Kebutuhan biaya operasional

Kebutuhan dana yang kedua bisa diartikan sebagai biaya dalam tahap operasional atau sering disebut dengan kebutuhan dana untuk modal kerja. Indikator komponen/variabel yang dapat dijelaskan sebagai contoh biaya modal kerja untuk operasionalisasi bidang usaha. Perusahaan Umum Daerah adalah:

3. Proyeksi Arus Kas (*Cash-Flow Projection*)

Selain kebutuhan dan aktiva tetap dan modal kerja diatas terdapat komponen lain yang penting untuk diperhitungkan nantinya dalam aliran kas adalah biaya-

biaya yang sifatnya bukan tunai yaitu biaya penyusutan. Biaya penyusutan ini sangat penting dalam aliran kas suatu investasi karena sangat berhubungan dengan umur ekonomis investasi tersebut.

#### 4. Analisis kelayakan Financial (PBP, PV, IRR, PI, dan B/C Ratio)

Pelaksanaan suatu industri tidak bisa dilepaskan dari kebutuhan akan modal usaha. Modal yang diinvestasikan dalam bisnis dapat berasal dari berbagai sumber dana yang ada. Secara garis besar, sumber dana tersebut dapat berasal dari dua kategori umum (Kasmir & Jakfar, 2016):

##### 1. Modal Sendiri

Modal sendiri adalah modal yang diperoleh dari pemilik perusahaan dengan cara mengeluarkan saham baik secara tertutup atau terbuka. Keuntungan dari menggunakan modal sendiri adalah tidak adanya bunga pinjaman. Perolehan dana dari modal sendiri biasanya berasal dari:

- a. Setoran pemegang saham
- b. Cadangan laba
- c. Laba yang belum dibagi

##### 2. Modal Asing

Modal asing merupakan modal yang diperoleh dari pihak luar perusahaan. Pengembalian modal dilakukan sesuai dengan jangka waktu tertentu sesuai dengan perjanjian yang telah dibuat. Keuntungan modal pinjaman adalah jumlahnya relatif tidak terbatas. Sumber dana dari modal asing dapat diperoleh antara lain dari:

- a. Pinjaman dari dunia perbankan
- b. Pinjaman dari lembaga keuangan, seperti: perusahaan asuransi, *leasing*, dan lembaga keuangan lainnya
- c. Pinjaman dari perusahaan non Bank

Investasi model digunakan untuk membeli aset-aset yang dibutuhkan oleh usaha tersebut. Jangka waktu investasi biasanya lebih dari satu tahun, terutama investasi yang digunakan untuk pembelian aktiva tetap. Oleh karena sifat jangka panjangnya, perlu adanya perencanaan untuk memastikan agar investasi yang dilakukan tepat sasaran. Meskipun komponen yang terkandung dalam biaya kebutuhan investasi biasanya tergantung pada jenis usaha yang dijalankan, secara umum biaya kebutuhan investasi dapat dikelompokkan menjadi (Kasmir & Jakfar, 2016):

1. Biaya Pra-investasi, yang meliputi: Biaya pembuatan studi dan Biaya pengurusan izin-izin.
2. Biaya Pembelian Aktiva
  - a. Aktiva tetap berwujud, seperti: tanah, mesin, bangunan, dan peralatan.
  - b. Aktiva tetap tidak berwujud, seperti: hak cipta, lisensi, dan merek dagang.
3. Biaya Operasional, seperti: upah dan gaji karyawan, biaya listrik, biaya telepon dan air, biaya pemeliharaan, pajak, premi asuransi, biaya pemasaran, serta biaya-biaya lainnya yang relevan.

Permasalahan utama disini adalah jangka waktu pengembalian modal tersebut. Jawaban dari permasalahan ini sangat bergantung pada estimasi keuntungan yang akan diperoleh pada periode mendatang. Keuntungan diestimasi berdasarkan aliran uang masuk dan uang keluar yang dijelaskan dengan rinci melalui aliran kas (*cash flow*). Secara ringkas, *cash flow* menggambarkan jumlah uang yang masuk ke kas perusahaan dan jumlah uang yang keluar serta jenis-jenis biaya yang dikeluarkan. Estimasi pendapatan merupakan perkiraan jumlah pendapatan yang akan diperoleh dan

biaya yang harus dikeluarkan serta jumlah pendapatan yang diperoleh dan biaya yang dikeluarkan (Kasmir & Jakfar, 2016). Jenis-jenis *cash flow* dalam suatu usaha terdiri dari:

1. *Initial cash flow*, yaitu kas awal yang merupakan pengeluaran pada awal periode untuk investasi. Seperti: pembelian tanah, gedung, pembelian mesin, dan modal kerja.
2. *Operational cash flow*, merupakan kas yang diterima atau dikeluarkan pada saat operasi usaha. Seperti: pengeluaran dalam satu periode.
3. *Terminal cash flow*, merupakan uang kas yang diterima pada saat usaha tersebut berakhir.

Alat ukur untuk biasa digunakan untuk menentukan kelayakan usaha berdasarkan kriteria investasi antara lain (Kasmir & Jakfar, 2016):

1. *Payback Period* (PP)

Metode *Payback Period* (PP) merupakan teknik dalam penilaian investasi terhadap jangka waktu pengembalian investasi suatu usaha. *Payback Period* merupakan teknik penilaian terhadap jangka waktu (periode) yang dibutuhkan untuk menutup initial investment dari suatu proyek dengan menggunakan cash inflow yang dihasilkan proyek tersebut. Jika aliran arus kas tidak sama maka harus dicari satu persatu yakni dengan cara menggunakan total investasi dengan cash flow-nya sampai diperoleh hasil total investasi sama dengan cashflow pada tahun tertentu (Syamsuddin, 2011). Perhitungan didapatkan dari kas bersih yang diperoleh setiap tahunnya (Kasmir & Jakfar, 2016). Nilai *Payback Period* dihitung menggunakan persamaan:

$$PP = \frac{\text{investasi}}{\text{kas bersih/tahun}} \times 1 \text{ tahun}$$

Suatu usaha dinyatakan layak untuk dijalankan menurut *Payback Period* apabila nilai PP yang diperoleh melalui perhitungan lebih kecil dari umur investasi.

## 2. *Net Present Value* (NPV)

Menurut Sartono (2010) *Net Present Value* adalah selisih antara present value aliran kas bersih atau sering disebut juga dengan *proceed* dengan *present value* investasi. Metode ini merupakan salah satu metode pendiskontoan aliran kas. Baik dari operational cashflow maupun dari terminal cashflow pada masa yang akan datang (selama umur investasi). Metode *Net Present Value* (NPV) merupakan keuntungan bersih yang didapatkan dari pengerjaan akhir dari sebuah usaha. Kelayakan usaha menurut *Net Present Value* dipertimbangkan berdasarkan nilai uang pada waktu tertentu (Fahmi, 2014). *Net Present Value* dihitung menggunakan persamaan:

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{I_p}{(1+r)^t} - I_0$$

Dimana  $I_p$  adalah investasi pada proyek yang diperhitungkan,  $I_0$  adalah investasi bersih,  $r$  adalah biaya modal,  $n$  adalah umur manfaat, dan  $t$  adalah periode waktu.

Suatu usaha dianggap layak apabila nilai  $NPV > 0$ . Jika nilai  $NPV < 0$  maka usaha tersebut tidak layak untuk dijalankan. Usaha juga tidak layak untuk dijalankan apabila nilai  $NPV = 0$  meskipun hal ini berarti usaha tersebut berada pada titik impas.

## 3. *Internal Rate of Return* (IRR)

*Internal Rate of Return* merupakan tingkat suku bunga yang menyamakan jumlah nilai sekarang dari aliran kas sekarang (Fahmi, 2014). *Internal Rate of Return* adalah

tingkat diskonto/discount rate yang menyamakan present value aliran kas bersih dengan present value investasi. IRR atau yang sering diartikan sebagai tingkat kembalian internal dicari dengan cara trial dan error atau interpolasi. Dengan kata lain IRR adalah discount rate yang membuat net present value sama dengan nol. Perhitungan *Internal Rate of Return* dilakukan dengan menggunakan rumus:

$$IRR = \sum_{t=1}^n \frac{A_t}{(1+k)^t} - I_0$$

Dimana  $A_t$  adalah arus kas bersih,  $k$  adalah biaya modal atau tingkat keuntungan minimal yang diminta,  $I_0$  adalah investasi bersih,  $t$  adalah jangka waktu,  $n$  adalah umur manfaat.

Kelayakan usaha menurut metode ini ditentukan melalui perbandingan antara nilai IRR dengan nilai bunga pinjaman. Apabila nilai IRR yang diperoleh lebih besar dari bunga pinjaman, maka usaha tersebut dianggap layak untuk dijalankan, jika nilai IRR lebih kecil dari bunga pinjaman maka usaha tersebut dianggap tidak layak untuk dijalankan.

#### 4. *Profitability Index* (PI)

*Profitability Index* merupakan rasio aktivitas dari jumlah nilai penerimaan bersih dengan nilai pengeluaran investasi selama umur investasi tersebut (Fahmi, 2014). Menurut Syamsuddin (2011), *Profitability Index* hampir sama dengan metode NPV, hanya saja PI mengukur present value untuk setiap rupiah yang diinvestasikan. Apabila metode net present mencari selisih antara present value aliran kas bersih dengan present value investasi, maka metode *profitability index* merupakan pembagian atau rasio antara present value aliran kas bersih dengan

present value investasi. Rumus yang digunakan untuk menghitung nilai *Profitability Index* adalah sebagai berikut:

$$PI = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+K)^t}}{I_0}$$

Dimana  $CF_t$  adalah aliran kas per tahun pada periode  $t$ ,  $I_0$  adalah investasi awal pada tahun 0, dan  $K$  adalah suku bunga.

Usaha dianggap layak apabila nilai *Profitability Index* yang diperoleh  $> 1$ . Sebaliknya usaha dianggap tidak layak apabila nilai *Profitability Index*  $< 1$ .

#### 5. *Benefit Cost Ratio* (BCR)

*B/C Ratio* (*Benefit Cost Ratio*) adalah ukuran perbandingan antara pendapatan dengan total biaya produksi. Perhitungan *B/C ratio* dilakukan berdasarkan tingkat suku bunga. Besaran nilai *B/C* digunakan sebagai batasan untuk mengetahui apakah suatu usaha menguntungkan atau tidak menguntungkan. Nilai *B/C Ratio* dihitung menggunakan persamaan:

$$B/C \text{ Ratio} = \frac{\text{Jumlah Pendapatan}}{\text{Total Biaya Produksi}}$$

Usaha dianggap layak untuk dijalankan apabila nilai *B/C ratio*  $> 1$ , sementara jika *B/C ratio*  $< 1$  maka usaha tersebut dianggap tidak layak untuk dijalankan atau hanya menimbulkan kerugian.

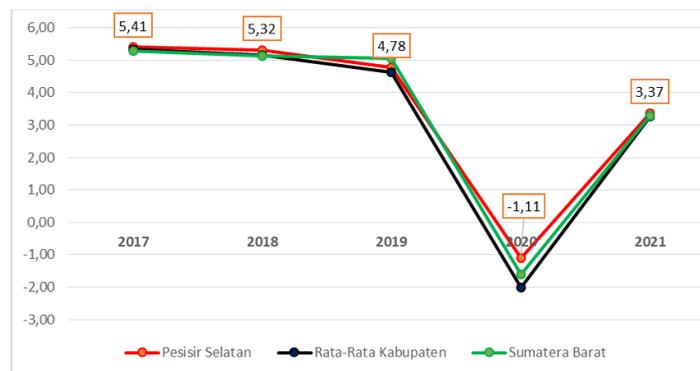
## BAB IV

### GAMBARAN UMUM KABUPATEN PESIR SELATAN DAN KAWASAN PENGEMBANGAN PELABUHAN

#### 4.1 Gambaran Kondisi Umum Daerah

##### 4.1.1 Gambaran Umum Perekonomian

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator untuk mengukur perkembangan kegiatan ekonomi suatu daerah atau negara. Peningkatan pertumbuhan ekonomi mengindikasikan adanya peningkatan kapasitas produktif, kesempatan kerja, daya beli, dan peran pemerintah terhadap perekonomian. Pertumbuhan ekonomi yang baik adalah pertumbuhan ekonomi yang inklusif, yaitu pertumbuhan ekonomi yang disertai oleh pemerataan dan menurunnya tingkat kemiskinan. Selain itu, perlu juga diperhatikan keberlanjutan pertumbuhan ekonomi (*sustainable economics growth*). Keberlanjutan pertumbuhan ekonomi dapat dijaga melalui penggunaan sumber daya alam dan sumberdaya ekonomi lainnya secara bijaksana. Indikator yang dapat digunakan dalam mengukur perkembangan ekonomi daerah adalah dengan menghitung pertumbuhan PDRB berdasarkan harga konstan.



Sumber: BPS Pesisir Selatan, 2022

**Gambar 4.1 Perkembangan Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatera Barat dan Rata-Rata Kabupaten di Sumatera Barat, Tahun 2017-2021**

Dari gambar di atas tampak bahwa pertumbuhan ekonomi Pesisir Selatan relative lebih baik dibandingkan dengan rata-rata pertumbuhan ekonomi kabupaten di wilayah Sumatera Barat dan pertumbuhan ekonomi provinsi Sumatera Barat. Dampak covid-19 menyebabkan terjadinya perlambatan ekonomi di Pesisir Selatan dan seluruh wilayah di Sumatera Barat.

Namun jika diperhatikan secara seksama kecenderungan penurunan pertumbuhan ekonomi telah terjadi sejak tahun 2016. Kondisi ini tidak terlepas dari dinamika ekonomi global pada 2016 dimana ada tiga permasalahan utama yang terjadi sejak 2015, yaitu pertumbuhan ekonomi dunia yang melemah, harga komoditas yang masih rendah, dan ketidakpastian pasar keuangan yang tetap tinggi. Pertumbuhan ekonomi dunia 2016 tercatat lebih rendah dibandingkan dengan capaian tahun 2015. Konsolidasi ekonomi masih berlanjut di berbagai belahan dunia, termasuk Tiongkok. Seiring dengan itu, volume perdagangan dunia juga melemah sejalan dengan turunnya kinerja ekspor, khususnya negara berkembang termasuk Indonesia. Hal ini berdampak pada kondisi perekonomian daerah di wilayah Indonesia, termasuk Sumatera Barat.

Dilihat dari pertumbuhan lapangan usaha sepanjang periode 2017-2021, lapangan usaha yang tumbuh paling tinggi adalah lapangan usaha informasi dan komunikasi, diikuti oleh jasa kesehatan dan kegiatan social serta jasa pendidikan. Sedangkan lapangan usaha yang paling terdampak oleh pandemic covid-19 adalah lapangan usaha Jasa lainnya dan lapangan usaha Penyediaan Akomodasi dan makan minum. Akan tetapi pada tahun 2021 lapangan usaha telah kembali pulih dan memiliki laju pertumbuhan tertinggi.

**Tabel 4.2 Perkembangan Pertumbuhan PDRB Kabupaten Pesisir Selatan Menurut Lapangan Usaha Tahun 2017-2021**

Sektor PDRB Menurut Lapangan Usaha	Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto					Pertumbuhan Rata-rata
	2017	2018	2019	2020	2021	
A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	3,16	3,39	2,78	-0,07	3,26	2,50
B. Pertambangan dan Penggalian	2,97	4,24	6,21	-3,51	0,77	2,14
C. Industri Pengolahan	1,83	3,11	-5,32	-3,08	3,58	0,02
D. Pengadaan Listrik dan Gas	5,31	5,51	3,24	-5,21	1,11	1,99
E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	4,23	2,58	3,39	-1,28	2,44	2,27
F. Konstruksi	9,48	7,74	8,79	-5,84	1,46	4,33
G. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	8,02	7,06	8,37	-0,39	3,18	5,25
H. Transportasi dan Pergudangan	8,67	8,09	8,13	-11,15	6,06	3,96
I. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	10,78	8,11	8,04	-13,03	6,85	4,15
J. Informasi dan Komunikasi	10,73	9,18	8,89	7,21	6,59	8,52
K. Jasa Keuangan dan Asuransi	2,00	0,50	2,70	0,28	5,83	2,26
L. Real Estate	5,21	4,57	5,42	0,05	1,50	3,35
M,N. Jasa Perusahaan	5,23	5,56	6,19	-3,98	0,06	2,61
O. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	5,14	7,04	5,24	-0,69	0,96	3,54
P. Jasa Pendidikan	6,97	6,27	7,61	4,20	3,81	5,77
Q. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	7,90	7,58	7,51	6,53	5,97	7,10
R,S,T,U. Jasa lainnya	8,81	8,79	10,91	-13,35	4,27	3,89
PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO	5,41	5,32	4,78	-1,11	3,37	3,55

**Sumber: BPS Pesisir Selatan, 2022**

Selama periode lima tahun terakhir (2017-2021), struktur perekonomian Kabupaten Pesisir Selatan didukung oleh lapangan usaha Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan; Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor; Konstruksi; Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib; Industri Pengolahan; serta Informasi dan Komunikasi. Hal ini dapat dilihat dari distribusi masing-masing lapangan usaha terhadap pembentukan PDRB Kabupaten Pesisir Selatan atas dasar harga berlaku.

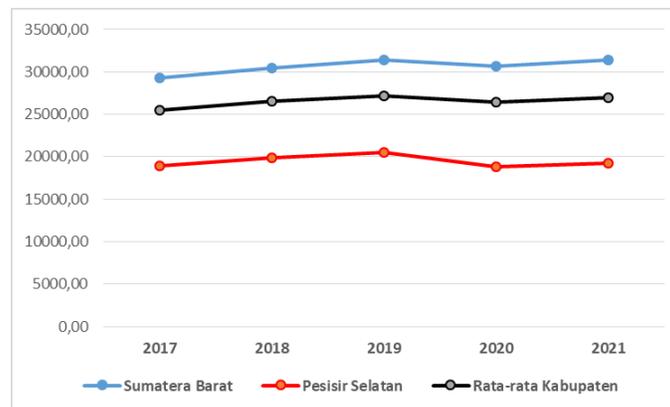
Kontributor terbesar pembentukan PDRB Kabupaten Pesisir Selatan atas dasar harga berlaku tahun 2021 adalah lapangan usaha Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan yang mencapai 37,22 persen. Kontribusinya terus menurun dari 40,20 persen pada tahun 2017. Pada urutan kedua adalah lapangan usaha Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor sebesar 11,89 persen. Peranannya meningkat dari 11,81 persen pada tahun tahun 2017. Pada urutan ketiga adalah lapangan usaha Konstruksi sebesar 11,59 persen. Kontribusinya terus meningkat dari 10,26 persen pada tahun 2017. Pada posisi keempat adalah lapangan usaha Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Wajib sebesar 7,23 persen. Kontribusinya terus meningkat dari 6,11 persen pada tahun 2017. Berikutnya adalah lapangan usaha Informasi dan Komunikasi sebesar 7,01 persen. Kontribusinya terus meningkat dari 5,71 persen pada tahun 2017. Sementara itu, besar peranan lapangan usaha lainnya pada tahun 2021 kurang dari 7,00 persen.

Selama periode 2017-2021, hanya peranan lapangan usaha Pertanian, Kehutanan dan Perikanan yang terus menurun diantara 17 kategori lapangan usaha yang ada. Sebaliknya, lapangan usaha Konstruksi, Informasi dan Komunikasi, Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib, serta Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial terus meningkat. Sementara itu, peranan 12 kategori lapangan usaha lainnya memperlihatkan kecenderungan berfluktuasi dari tahun ke tahun.

Tabel 4.3 Kontribusi PDRB Kabupaten Pesisir Selatan Tahun 2017-2021

Sektor PDRB Menurut Lapangan Usaha	Distribusi Produk Domestik Regional Bruto					Distribusi Rata-rata
	2017	2018	2019	2020	2021**	
A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	40,20	39,28	38,26	37,45	37,22	38,48
B. Pertambangan dan Penggalian	3,71	3,64	3,67	3,59	3,41	3,60
C. Industri Pengolahan	8,03	7,73	6,40	6,47	6,80	7,09
D. Pengadaan Listrik dan Gas	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
F. Konstruksi	10,26	10,88	11,55	11,51	11,59	11,16
G. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	11,81	11,94	12,29	12,25	11,89	12,04
H. Transportasi dan Pergudangan	3,74	3,82	3,96	3,69	3,73	3,79
I. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	1,23	1,25	1,34	1,20	1,23	1,25
J. Informasi dan Komunikasi	5,71	6,06	6,44	6,91	7,01	6,43
K. Jasa Keuangan dan Asuransi	2,21	2,12	2,12	2,19	2,25	2,18
L. Real Estate	1,37	1,35	1,37	1,39	1,36	1,37
M,N. Jasa Perusahaan	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
O. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	6,11	6,13	6,49	7,07	7,23	6,61
P. Jasa Pendidikan	3,09	3,20	3,36	3,53	3,48	3,33
Q. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	1,23	1,27	1,33	1,46	1,51	1,36
R,S,T,U. Jasa lainnya	1,13	1,16	1,25	1,12	1,13	1,16
<b>PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Sumber: BPS Pesisir Selatan, 2022



Gambar 4.2 Perkembangan Pendapatan Perkapita Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatera Barat dan Rata-Rata Kabupaten di Wilayah Sumatera Barat Tahun 2017-2021

Pendapatan perkapita yang dihitung dari PDRB ADHAB menunjukkan adanya peningkatan selama periode 2017-2018, dimana nilai pendapatan perkapita kabupaten Pesisir Selatan lebih rendah dibandingkan dengan rata-rata kabupaten di wilayah Sumatera Barat dan Provinsi Sumatera Barat. Hal

ini mengindikasikan bahwa produksi rata-rata masyarakat Pesisir Selatan lebih rendah. Untuk itu diperlukan upaya untuk menggali potensi ekonomi daerah agar tercapai optimalisasi produksi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah Pesisir Selatan.

#### **4.1.2 Potensi Unggulan Dan Peluang Investasi**

Salah satu metode yang digunakan untuk mengidentifikasi potensi unggulan di suatu daerah adalah dengan menggunakan analisis tipologi klassen. Dengan metode ini dapat diidentifikasi karakteristik tentang pola dan struktur pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Dimana kategori Tipologi Klassen dibagi atas 4 kuadran yaitu:

- a) Kuadran 1 dikelompokkan pada sektor maju dan tumbuh pesat
- b) Kuadran 2 dikelompokkan pada sektor maju tapi tertekan
- c) Kuadran 3 dikelompokkan pada sektor potensial atau masih dapat berkembang dengan pesat
- d) Kuadran 4 dikelompokkan pada sektor relatif tertinggal

Berdasarkan hasil perhitungan tipologi Klassen untuk Kabupaten Pesisir Selatan tahun 2016-2020, dapat disimpulkan bahwa:

- 1). Sektor Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan; Konstruksi; Informasi dan Komunikasi; dan Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan jaminan Sosial Wajib bergerak pada kuadran 1 dan kuadran 2, yakni berada pada kategori lapangan usaha yang maju dan tumbuh pesat tetapi terkadang mengalami tekanan.
- 2). Sektor Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum yang bergerak antara kuadran 3 dan 4 pada tahun 2016-2019, yakni terkategori potensial yang cenderung terbelakang, akan tetapi pada tahun 2020 bergerak ke kuadran 1 menjadi lapangan usaha yang maju dan tumbuh pesat diakibatkan pandemic Covid-19, masyarakat dibatasi untuk beraktivitas di luar rumah, sementara kebutuhan akan makan

- dan minum harus dipenuhi, sehingga usaha kuliner dan penyediaan makan dan minum yang dilakukan secara on line tumbuh pesat.
- 3). Sektor Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor; Transportasi dan Pergudangan selalu berada pada kuadran 3. Hal ini menunjukkan bahwa lapangan usaha ini merupakan lapangan usaha yang potensial untuk dikembangkan.
  - 4). Sektor Pertambangan & Penggalian; Industri Pengolahan; Pengadaan Listrik dan Gas; Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang; Jasa Keuangan dan Asuransi; Real Estate; Jasa Perusahaan; Jasa Pendidikan; Jasa Kesehatan dan kegiatan Sosial; dan Jasa Lainnya bergerak pada kuadran 3 dan 4. Merupakan lapangan usaha yang potensial untuk dikembangkan namun jika tidak mendapat perhatian untuk pengembangan akan menjadi lapangan usaha yang terbelakang atau tertinggal.

**Tabel 4.4 Pengelompokan Sektor berdasarkan Tipologi Klassen  
Kabupaten Pesisir Selatan Tahun 2016 - 2020**

No	Lapangan Usaha	Tipologi Klassen				
		Kuadran 2016	Kuadran 2017	Kuadran 2018	Kuadran 2019	Kuadran 2020
A	Pertanian , Kehutanan dan Perikanan	1	2	2	1	2
B	Pertambangan dan Penggalian	3	3	4	4	4
C	Industri Pengolahan	3	4	3	4	4
D	Pengadaan Listrik dan Gas	4	3	3	4	3
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	4	3	3	4	4
F	Konstruksi	1	1	1	1	2
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	3	3	3	3	3
H	Transportasi dan Pergudangan	3	3	3	3	3
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	3	3	4	4	1
J	Informasi dan Komunikasi	1	1	1	1	2
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	4	4	4	3	4
L	Real Estate	4	3	4	4	4
M, N	Jasa Perusahaan	3	4	3	3	4
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan jaminan Sosial Wajib	1	1	1	2	2
P	Jasa Pendidikan	3	4	4	4	4
Q	Jasa Kesehatan dan kegiatan Sosial	4	4	3	4	4
R, S, T, U	Jasa Lainnya	3	3	3	3	4

Sumber: RPJMD Kab Pesisir Selatan 2021-2026

Adapun potensi pengembangan sektor unggulan wilayah berdasarkan RPJMD Kabupaten Pesisir Selatan 2021-2026 adalah:

- 1). Potensi Wisata; Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat Nomor 3 Tahun 2014 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Provinsi Sumatera Barat Tahun 2014-2025, Kabupaten Pesisir Selatan – khususnya Kawasan Mandeh, termasuk kedalam satu dari tujuh wilayah Pengembangan Destinasi Pariwisata, dengan jenis destinasi pariwisata yang akan dikembangkan adalah pariwisata pantai dan pulau
- 2). Potensi Pertanian; Lahan pertanian adalah bagian dari lahan fungsi budidaya yang berguna untuk menyediakan keperluan pangan dan non pangan. Sektor ini juga merupakan sector terbesar dalam menyerap tenaga kerja, terutama di nagari-nagari yang ada di Kabupaten Pesisir Selatan. Pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pesisir peruntukan ruang untuk lahan pertanian tanaman pangan mencapai 45.291 hektar. Lahan pertanian ini, sebagian besar dimanfaatkan untuk pertanian padi sehingga Pesisir Selatan berhasil menjadi salah satu daerah lumbung beras di Provinsi Sumatera Barat dan e depan akan dikembangkan budi daya jagung.
- 3). Potensi Kelautan dan Perikanan; Potensi kelautan dan perikanan Kabupaten Pesisir Selatan sangatlah besar, sebagai daerah yang memiliki kawasan pesisir terpanjang di Sumatera Barat. Menurut data dari Kementerian Kelautan dan Perikanan, potensi perikanan tangkap di Kabupaten Pesisir Selatan  $\pm$  100.000 ton/tahun. Dari potensi tersebut, baru bias dapat direalisasikan kurang dari setengahnya, yakni 35.372,38 ton (Dinas Perikanan, 2021). Hal ini menunjukkan perlunya upayan pengembangan potensi ini dengan tetap memperhatikan keberlanjutan usaha dan pelestarian lingkungan.
- 4). Potensi Peternakan; Kabupaten Pesisir Selatan juga memiliki potensi peternakan yang cukup besar. Daerah ini sudah lama dikenal memiliki sapi lokal yang berkualitas, yang dinamakan dengan “Sapi Pasiswa”. Peternakan

sapi dikembangkan di seluruh kecamatan yang ada di Kabupaten Pesisir Selatan, terutama di daerah yang telah ditetapkan menjadi kawasan Agropolita, antara lain Kecamatan Sutera, Kecamatan Lengayang, Kecamatan Ranah Pesisir dan Kecamatan Linggo Sari Baganti. Berdasarkan data dari Dinas Peternakan dan Kesehatan Hewan Kabupaten Pesisir Selatan, di tahun

2020 tercatat populasi sapi di kabupaten Pesisir Selatan berjumlah 86 ribu ekor. Selain sapi, Kabupaten Pesisir Selatan juga dikenal sebagai penghasil itik yang berkualitas, yang dinamakan itik bayang. Itik bayang merupakan jenis itik lokal yang wilayah sebarannya berada di Kecamatan Bayang. Selain potensi sapi dan itik, Kabupaten Pesisir Selatan juga memiliki potensi peternakan lainnya seperti: kerbau, kambing, ayam buras, ayam ras pedaging dan ayam ras petelur.

Potensi unggulan yang dimiliki daerah tentunya harus dikembangkan untuk dapat mendorong peningkatan ekonomi daerah, untuk itu tentunya dibutuhkan investasi atau penanaman modal. Investasi adalah satu faktor yang menjadi sumber pertumbuhan ekonomi. Kegiatan investasi merupakan faktor utama sebagai pendorong tumbuh dan berkembangnya suatu perekonomian dengan tumbuh dan berkembangnya kegiatan investasi pada suatu daerah diharapkan dapat menyerap tenaga kerja sehingga dapat mengurangi pengangguran, meningkatkan pendapatan, dan pada akhirnya akan terjadi peningkatan daya beli masyarakat. Dampak positif lainnya dengan adanya investasi akan mendorong terjadinya kegiatan lain disekitar proyek tersebut, sehingga pendapatan daerah dari sektor pajak dan retribusi akan naik, atau dengan kata lain “kegiatan investasi” akan memberikan **multiplier effects** dan sekaligus diharapkan dapat meningkatkan penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Adapun potensi dan peluang investasi di Kabupaten Pesisir Selatan menurut dokumen Rencana Umum Penanaman Modal Daerah (RUPMD) Tahun 2016-2025 adalah:

- 1). **Bidang Pariwisata;** Kabupaten Pesisir Selatan memiliki cukup banyak destinasi wisata yang sudah menjadi tujuan wisata di Propinsi Sumatera Barat salah satunya adalah Pantai Carocok Painan dengan Pulau Cingkuak di Kecamatan IV Jurai dan Kawasan Wisata Mandeh di Kecamatan Koto XI Tarusan, disamping itu masih terdapat objek wisata lainnya yaitu Bukit Langkisau, Air Terjun Banyang Sani, Air Terjun Timbulun, Jembatan Akar dan Batu Kalan Tarusan. Kabupaten Pesisir Selatan juga memiliki objek wisata sejarah yaitu Rumah Gadang Mandeh Rubiah, Masjid Tua, Benteng Portugis dan kesenian tradisional yaitu Rabab Pasisie. Kawasan Mandeh merupakan salah satu Destinasi Utama Pariwisata Kabupaten (DUPK) sesuai dengan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kabupaten Pesisir Selatan.
- 2). **Bidang Pertanian Dan Perkebunan:** Pertanian dalam arti luas merupakan lapangan usaha yang diharapkan menjadi pendukung perekonomian masyarakat dengan kegiatan utama diprioritaskannya peningkatan ekonomi pangan berbasis komoditi lokal yang berdaya saing sehingga dapat menciptakan peluang investasi. Sebagian besar komoditi perkebunan belum dikembangkan dengan baik karena sifatnya masih perkebunan rakyat dengan kemampuan pengembangan pengelolaan yang masih terbatas. Komoditi perkebunan yang menjadi unggulan diantaranya adalah Kelapa, Kelapa Sawit, Gambir, Coklat dan Karet.
- 3). **Bidang Kelautan dan Perikanan;** Secara geografis Kabupaten Pesisir Selatan berbatasan dengan Samudra Indonesia memiliki panjang pantai ±234 Km. merupakan kawasan yang kaya akan sumberdaya kelautan dan perikanan. Kabupaten Pesisir Selatan telah memiliki sentra penangkapan dan aktivitas yang sudah dilengkapi dengan infrastruktur Pelabuhan Pendaratan Ikan diantaranya di Carocok Tarusan Kecamatan Koto XI

Tarusan, Kecamatan Sutera, Kecamatan Lengayang dan Kecamatan Linggo Sari Baganti. Dibidang ini masih terbuka besau potensi peluang investasi.

- 4). **Bidang Kehutanan;** Lebih kurang 74% dari luas wilayah Kabupaten Pesisir Selatan merupakan hutan, yang terdiri dari hutan produksi, hutan lindung, Taman Nasional Kerinci Sebelat (TNKS) dan Suaka Alam Wisata (HSAW). Hutan TNKS merupakan bagian terbesar, yaitu sebesar 51,01% sedangkan sisanya adalah hutan produksi, hutan lindung, dan hutan suaka alam wisata. Peluang investasi berada pada kawasan hutan produksi dan suaka alam wisata.
- 5). **Bidang Energi Dan Sumber Daya Alam;** Kabupaten Pesisir Selatan mempunyai beberapa sungai dengan debit air yang cukup deras. Sungai-sungai yang dimiliki oleh Kabupaten Pesisir Selatan sangat berpotensi untuk dikembangkan sebagai sumber energi alternatif. Setidaknya terdapat 16 lokasi yang sumber airnya berasal dari beberapa sungai seperti Batang Sungai Lundang, Batang Bayang, Batang Lumpo, Batang Salido, Batang Kapas, Batang Jalamu, Batang Kayu Gadang, Batang Surantiah, Batang Kambang, Batang Pelangai, Batang Inderapura, dan Batang Tapan. Peluang investasi energi alternatif yang bisadikembangkan di Pesisir Selatan adalah pembangunan minihidro.
- 6). **Bidang Perdagangan dan Industri;** Kabupaten Pesisir Selatan cukup pesat perkembangan di bidang perdagangan, diantaranya dengan dilakukannya pembangunan pasar tradisional yang representatif. Pasar yang ada sekarang tidak sebanding dengan sarana pasar yang seharusnya dimiliki untuk sarana kegiatan perekonomian yang sangat dibutuhkan. Pembangunan pasar tradisional yang representatif sangat dibutuhkan di 15 kecamatan yang ada di Kabupaten Pesisir Selatan dan ini merupakan peluang investasi yang profitable. Di sektor perindustrian, industri yang dikelola masih bersifat *home industri* , adapun beberapa usaha yang potensial adalah: 1) Sulaman Bayang 2) Batik Tanah Liek dan 3) Makanan seperti rakik maco, ikan teri, stik teri. Industri tersebut masih

mebutuhkan Investasi dalam pengembangannya agar kegiatan tersebut lebih maju dan dapat berkembang dengan baik.

- 7). **Bidang Peternakan;** Kabupaten Pesisir Selatan sebagai kawasan Agropolitan memiliki potensi untuk pengembangan bebragai jenis usaha peternakan. Beberapa jenis ternak yang telah dikembangkan masyarakat adalah Sapi, Kerbau, Itik dan ayam. Untuk dapat dikembangkan dengan lebih professional maka dibutuhkan investasi untuk pengembangan usaha peternakan yang lebih besar dan berdaya saing.
- 8). **Bidang Perhubungan dan Transportasi;** Pelabuhan sebagai salah satu sarana transportasi laut. Kabupaten Pesisir Selatan telah memiliki pelabuhan Kapal Laut Panasahan Painan, Pesisir Selatan yang memiliki potensi strategis. Melalui pelabuhan itu berbagai hasil bumi yang ada di Pesisir Selatan dan daerah tetangga lainnya seperti Muko Muko, Provinsi Bengkulu dan Kerinci, Jambi dapat diangkut melalui pelabuhan tersebut. Menyadari akan nilai strategis dan berpotensi pelabuhan Panasahan maka Pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan berkomitmen untuk mengupayakan pengembangan pelabuhan tersebut dengan menjadikannya skala prioritas pembangunan berkelanjutan, dengan harapan dapat meningkatkan perekonomian daerah dan pendapatan asli daerah (PAD). Dibiidang transportasi Pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan memberikan peluang pada investor untuk melakukan kegiatan dalam usaha penyediaan angkutan umum yang layak dan representatif, seperti angkutan darat antar kecamatan, antar kabupaten, dan antar propinsi.

## 4.2 Dukungan Sarana dan Prasarana

### 4.2.1 Fungsi Kegiatan

Berdasarkan Dokumen Rencana Induk (Master Plan) Pelabuhan Panasahan Carocok Painan Tahun 2009, maka Rencana Fungsi Kegiatan diarahkan sesuai dengan komoditas unggulan yang akan dikembangkan maka sebagai Pelabuhan Umum, Pelabuhan Panasahan Carocok Painan harus mampu

melaksanakan pelayanan intermodality secara efisien dan efektif. Secara umum rencana pengembangan layout Pelabuhan Panasahan Carocok Painan akan memuat fungsi-fungsi kegiatan, yakni :

1. Fungsi Kegiatan Muat CPO (Crude Palm Oil)

Fasilitas bongkar muat utama yang diperlukan dalam kegiatan ini diantaranya adalah tangki-tangki penyimpanan beserta pipa-pipa untuk mendistribusikan CPO.

2. Fungsi Kegiatan Muat Batubara

Fasilitas bongkar muat utama yang diperlukan dalam kegiatan ini diantaranya adalah lahan penumpukan dan fasilitas peralatan muat batubara menuju barge yakni mobile unloader kapasitas 100 ton/jam.

3. Fungsi Kegiatan Bongkar Muat Barang Umum (General Cargo)

Kegiatan bongkar muat barang kargo yang dilakukan adalah kegiatan muat untuk komoditi kelapa sawit, karet, gambir, kulit manis, kopi dan kegiatan bongkar untuk komoditas cengkeh. Fasilitas bongkar muat yang diperlukan dalam kegiatan ini diantaranya gudang tertutup, lapangan penumpukan, peralatan bongkar muat seperti mobile crane, forklift truck, trailer, kantor operasional, lahan parkir, dan jalan.

#### **4.2.2 Rencana Pemanfaatan Ruang**

Sesuai dengan fungsi kegiatan yang direncanakan pada Pelabuhan Panasahan Carocok Painan untuk alasan pengoptimalan fungsi ruang Kawasan Pelabuhan Panasahan Carocok Painan akan dibagi menjadi beberapa kawasan/zona sebagai berikut:

1. Zonasi atau Kawasan CPO

Zona atau kawasan ini adalah kawasan dimana dilakukan kegiatan muat untuk komoditi *Crude Palm Oil* (CPO). Zona ini direncanakan mempunyai luas kebutuhan areal tangki pada tahun pertama sebesar

0.31 ha, tahun kelima meningkat menjadi 0.53 ha dan kebutuhan areal tangki untuk tahun kesepuluh dan kedua puluh masing masing sebesar 0.59 ha dan 0.71 ha.

## 2. Zonasi atau Kawasan Batubara

Zona atau kawasan ini adalah kawasan dimana dilakukan kegiatan muat untuk komoditi batubara. Zona ini direncanakan mempunyai luas kebutuhan areal penumpukan pada tahun pertama dan kelima sebesar 2 ha, dan kebutuhan areal penumpukan untuk tahun kesepuluh dan kedua puluh masing masing sebesar 3 ha dan 4 ha.

## 3. Zonasi atau Kawasan *General Cargo*

Zona atau kawasan ini adalah kawasan dimana dilakukan kegiatan bongkar muat untuk barang kargo dan barang lainnya. Zona ini terdiri dari lapangan penumpukan, gudang penyimpanan dan lahan parkir. Luas kebutuhan areal penumpukan pada tahun pertama sebesar 0.30 ha, tahun kelima meningkat menjadi 0.37 ha dan kebutuhan areal penumpukan untuk tahun kesepuluh dan kedua puluh masing masing sebesar 0.44 ha dan 0.59 ha. Luas kebutuhan areal parkir pada tahun pertama sebesar 0.36 ha, tahun kelima meningkat menjadi 0.45 ha dan kebutuhan areal parkir untuk tahun kesepuluh dan kedua puluh masing masing sebesar 0.54 ha dan 0.71 ha.

## 4. Zonasi atau Kawasan Perkantoran

Zona perkantoran akan direncanakan berada di dekat areal penumpukan *general cargo*.

## 5. Zonasi atau Kawasan Fasilitas Pelabuhan Lain

Zona ini berisi fasilitas-fasilitas yang diperlukan dan lokasinya tersebar di areal pelabuhan. Fasilitas-fasilitas yang dimaksud adalah: Mushola, BBM, Radio Komunikasi, Air Bersih/Reservoir, Rumah Genset, Pemadam Kebakaran, IPAL, Pos Keamanan, Rumah Karyawan.

### **4.2.3 Rencana Pengembangan Fasilitas Pelabuhan**

Dari rencana pemanfaatan ruang yang telah dijelaskan dalam Bab 2, maka diperlukan juga rencana pengembangan fasilitas pelabuhannya yaitu:

1. Fasilitas prasarana dan sarana darat yang terdiri dari:
  - a. Areal Tangki CPO.
  - b. Areal Penumpukan General Cargo.
  - c. Lapangan penumpukan Batubara.
  - d. Gudang.
  - e. Jalan.
  - f. Areal parkir.
  - g. Bangunan utilitas, seperti sistem listrik, sistem komunikasi, sistem penyediaan air bersih, sistem pengolahan limbah (padat maupun cair), dan pompa BBM.
2. Fasilitas prasarana dan sarana laut yang terdiri dari:
  - a. Alur pelayaran.
  - b. Kolam Pelabuhan, termasuk didalamnya kolam putar.
  - c. Dermaga termasuk didalamnya sistem fender dan alat-alat penambat.
  - d. Tempat Berlabuh dan Alih Muat Kapal
  - e. Tempat Sandar Kapal
  - f. Fasilitas Pemanduan dan Penundaan
  - g. Areal Pindah Labuh Kapal
  - h. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (navigation aids)
  - i. Fasilitas Keperluan Darurat

#### 4.2.4 Rencana Pengembangan Prasarana Pelabuhan

Kebutuhan prasarana pelabuhan dalam rangka pengembangan Pelabuhan Carocok Painan meliputi alur, kolam, dermaga, jalan, gudang, lapangan penumpukan, tangki, dan prasarana pelabuhan lainnya. Rencana pengembangan prasarana pelabuhan disajikan secara lengkap untuk setiap tahapnya dalam tabel berikut.

**Tabel 4.5 Rencana Pengembangan Prasarana Laut Pelabuhan Panasahan Carocok Painan**

Prasarana Laut	Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang
	(s.d Tahun 2015)	(s.d Tahun 2020)	(s.d Tahun 2030)
<b>Umum</b>			
- Kolam Putar	2,54 Ha	-	-
- Lebar Alur Pelayaran	147 m	-	-
<b>Daerah Alih Muat</b>			
- Kapal CPO	3,82 Ha	-	-
- Kapal <i>Cargo</i>	3,10 Ha	-	-
- <i>Barge</i>	2,88 Ha	-	-
<b>Daerah Pemanduan dan Penundaan Kapal</b>			
- Kapal CPO	1,32 Ha	-	-
- Kapal <i>Cargo</i>	1,17 Ha	-	-
- <i>Barge</i>	1,69 Ha	-	-
<b>Zona Labuh Kapal</b>			
- Kapal CPO	3,82 Ha	-	-
- Kapal <i>Cargo</i>	3,10 Ha	-	-
- <i>Barge</i>	2,88 Ha	-	-
<b>Areal Keperluan Darurat</b>			

- Kapal CPO	1,91 Ha	-	-
- Kapal <i>Cargo</i>	1,55 Ha	-	-
- <i>Barge</i>	1,44 Ha	-	-
<b>Sarana Bantu Navigasi Pelayaran</b>			
- Rambu Suar	2 buah	2 buah	2 buah
- <i>Leading light</i>	2 buah	2 buah	2 buah
- Rambu suar penuntun	4 buah	4 buah	4 buah
<b>Fasilitas Terminal CPO</b>			
- Dermaga dan Fasilitas Tambat	110 m	-	-
<b>Fasilitas Terminal Kargo</b>			
- Dermaga dan Fasilitas	100 m	-	-
<b>Fasilitas Terminal Batubara</b>			
- Dermaga dan Fasilitas	100 m	-	-

Sumber: Masterplan Pelabuhan Panasahan, 2009.

**Tabel 4.6** Rencana Pengembangan Prasarana Darat Pelabuhan Panasahan Carocok Painan

Prasarana Darat	Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang
	(s.d Tahun 2015)	(s.d Tahun 2020)	(s.d Tahun 2030)
Luas Areal Tangki CPO (Ha)	0,53	0,59	0,71
Luas Areal Penumpukan General Cargo (Ha)	0,37	0,44	0,59
Luas Gudang General Cargo (Ha)	0,37	0,44	0,59
Luas Areal Parkir (Ha)	0,45	0,54	0,71
Luas Areal Penumpukan Batubara (Ha)	2,00	3,00	4,00
Kantor Pelabuhan (m <sup>2</sup> )	200	-	-
Mushola (m <sup>2</sup> )	80	-	-

BBM (m <sup>2</sup> )	100	-	-
Radio Komunikasi (m <sup>2</sup> )	80	-	-
Air Bersih (m <sup>2</sup> )	100	-	-
Rumah Genset (m <sup>2</sup> )	100	-	-
Pemadam Kebakaran (m <sup>2</sup> )	100	-	-
IPAL (m <sup>2</sup> )	100	-	-
Pos Keamanan (m <sup>2</sup> )	12	-	-
Rumah Karyawan. 2 unit (m <sup>2</sup> )	@64	-	-

Sumber: Masterplan Pelabuhan Panasahan, 2009.

#### 4.2.5 Rencana Pengembangan Sarana Pelabuhan

Rencana pengembangan sarana pelabuhan dalam rangka pengembangan Pelabuhan Carocok Painan ini meliputi kapal tunda, forklift, mobile loader, dan sarana pelabuhan lainnya. Kebutuhan sarana pelabuhan untuk setiap tahapnya disajikan dalam tabel 4.7 berikut.

**Tabel 4.7** Rencana Kebutuhan Sarana Pelabuhan Carocok Painan Per Tahap

Sarana Pelabuhan	Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang
	(s.d Tahun 2015)	(s.d Tahun 2020)	(s.d Tahun 2030)
<b>Sarana Bongkar Muat</b>			
+ Mobile Crane 25 ton	1 unit	1 Unit	1 Unit
+ Mobile Crane 10 ton	1 unit	1 Unit	1 Unit
+ Forklift Truck	1 unit	2 Unit	2 Unit
+ Trailer	1 unit	1 Unit	1 Unit
+ Mobile Loader	1 unit	1 unit	1 unit
<b>Sarana Pemanduan &amp; Penundaan</b>			
- Kapal Pandu	1 unit	1 unit	1 unit
- Kapal Tunda	1 unit	1 unit	1 unit
<b>Sarana Pemadam Kebakaran</b>			
- Mobil Pemadam Kebakaran	1 unit	1 unit	1 unit

Sumber: Masterplan Pelabuhan Panasahan, 2009.

### 4.3 Potensi Ekonomi Kabupaten Pesisir Selatan

Sebagaimana yang telah diatur oleh SE Menteri Dalam Negeri nomor 500/1404/V/BANGDA/09, dimana produk/ sumberdaya ekonomi unggulan daerah memiliki karakteristik atau indikator sebagai berikut;

- 1) Dimiliki dan dikuasai daerah.
- 2) Memiliki nilai ekonomis,
- 3) Berdaya saing tinggi.
- 4) Memiliki serapan Tenaga Kerja tinggi,
- 5) Diproduksi dengan kelayakan tehnis (bahan baku dan pasar);
- 6) Didukung oleh talenta dan kelembagaan masyarakat setempat (sumberdaya manusia, teknologi, dukungan infrastruktur, kondisi sosial budaya lokal).

Dalam upaya pengembangan ekonomi wilayah dengan memperhatikan potensi yang dimiliki, maka pemerintah Provinsi Sumatera Barat, melalui Keputusan Gubernur No 521849/2019 telah menetapkan Kawasan Pertanian Tanaman Pangan, Hortikultura dan Perkebunan, adapun produk yang ditetapkan untuk kabupaten Pesisir Selatan adalah:

- 1) Tanaman Pangan
  - a. Padi; kawasan Lengayang, Linggo Sari baganti, Pancung Soal dan Bayang
  - b. Jagung: Kawasan Linggo Sari baganti dan Pancung Soal
- 2) Tanaman Hortikultura dan Perkebunan
  - a. Jeruk: Kawasan Koto XI Tarusan, Bayang dan Air Pura
  - b. Manggis; kawasan Linggo Sari Baganti, Sutera, Lengayang dan Silaut
  - c. Durian: kawasan Koto XI Tarusan dan Sutera
  - d. Mangga: Kawasan Koto XI Tarusan
  - e. Kopi: Kawasan Ranah IV Hulu Tapan, Lengayang dan IV Jurai
  - f. Kelapa Sawit: Kawasan Ranah IV Hulu Tapan, Lunang, Lengayang dan Air Pura

- g. Karet: kawasan Basa Ampek Balai Tapan
- h. Kelapa: Kawasan Ranah Pesisir dan Sutera
- i. Gambir: kawasan Koto XI Tarusan, Sutera dan Batang Kapas
- j. Pala : kawasan Lengayang dan Bayang
- k. Aneka Cabe: kawasan Lengayang dan Sutera
- l. Aneka Sayuran : kawasan Sutera dan Bayang Utara

#### **4.4 Kondisi Keuangan Daerah Kabupaten Pesisir Selatan dalam kaitannya dengan investasi daerah untuk pembangunan daerah**

##### **4.4.1 Gambaran Umum Kondisi Keuangan Daerah**

Analisis terhadap APBD, perubahan APBD (P-APBD) dan realisasi APBD secara umum di Indonesia memperlihatkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan di antara ketiganya. Untuk pendapatan, APBD biasanya lebih rendah dari P-APBD, sedangkan realisasi cenderung lebih rendah dari P-APBD, namun lebih tinggi dari APBD ( $APBD < realisasi < P-APBD$ ). Sementara itu, untuk belanja, P-APBD lebih tinggi dari APBD jika terdapat indikasi tambahan pendapatan di pertengahan tahun anggaran dan P-APBD juga lebih tinggi dari realisasi ( $APBD > P-APBD > Realisasi$ ) karena anggaran belanja adalah merupakan pagu.

Dari analisis terhadap APBD, P-APBD dan realisasi APBD Pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan, realisasi pendapatan selama 4 tahun cenderung lebih rendah daripada anggaran, demikian pula untuk realisasi belanja yang cenderung lebih rendah daripada jumlah dianggarkan. Deviasi kedua aspek pendapatan dan belanja ini pada tingkatan tertentu akan membentuk surplus/defisit sampai ke SILPA. SILPA kemudian dapat dimanfaatkan pada tahun anggaran berikutnya untuk menambah belanja ataupun untuk diinvestasikan.

Anggaran dan Pendapatan Belanja Daerah Kabupaten Pesisir Selatan dari tahun 2018-2020 memperlihatkan perkembangan yang berfluktuatif.

Pada sisi pendapatan daerah, dari tahun 2018 sampai 2020 menunjukkan anggaran dan realisasi yang fluktuatif pada ketiga jenis pendapatan daerah. Pajak daerah menunjukkan perkembangan positif pada 2018 ke 2019, namun mengalami penurunan pada tahun 2020. Komponen Pendapatan Asli daerah (PAD) yang lain, yakni retribusi menunjukkan realisasi di bawah target anggaran pada 2 diantara 3 tahun tersebut (2018 dan 2019) dan menunjukkan trend penurunan dari 2019 ke 2020 pada jumlah yang signifikan. Pada tahun 2021, Pemkab Pesisir Selatan kembali berhasil meningkatkan perolehan PAD-nya yang dipicu oleh kenaikan pada pajak daerah, retribusi daerah, dan lain-lain PAD yang sah. Hal yang menggembirakan terjadi pada peningkatan realisasi penerimaan pendapatan daerah dari hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan sebagai cerminan investasi daerah pada kurun waktu yang sama. Secara umum, dalam 5 tahun terakhir (2016-2020), terjadi trend kenaikan PAD Kabupaten Pesisir Selatan tumbuh pada kisaran 10%, dengan tingkat pertumbuhan tertinggi terjadi pada tahun 2017 (63,56%). Meskipun demikian, pada tahun 2018 terjadi penurunan yang signifikan (30,45%). Kinerja PAD tahun 2019 kembali menunjukkan kenaikan meskipun belum mencapai tingkat realisasi tahun 2017 sebelumnya yang mencapai Rp. 178.145.381.104. Pada tahun 2020, akibat pandemi COVID-19, seperti dialami hampir semua pemerintah daerah, PAD Kabupaten Pesisir Selatan juga mengalami penurunan. Meskipun demikian, penurunan tersebut tidak terlalu signifikan (1,52%) dari Rp 134.804.594.196 pada tahun 2019 menjadi Rp132.752.560.092 pada tahun 2020. Kondisi tahun 2021 menunjukkan perkembangan yang menggembirakan dibandingkan realisasi tahun 2020 dimana PAD Kabupaten Pesisir Selatan kembali mengalami kenaikan menjadi 145.028.893.400 (atau sebesar Rp12.276.333.307,65). Capaian PAD ini adalah yang tertinggi setidaknya dalam 4 tahun terakhir. Gambaran kondisi tersebut dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut:

**Tabel 4.8**  
**Anggaran dan Realisasi Pendapatan Daerah Kabupaten Pesisir Selatan Tahun 2018-2021**

Rincian	Anggaran (dalam jutaan)				Realisasi (dalam jutaan)			
	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
<b>1. Pendapatan Asli Daerah</b>	<b>150.06.411.839,00</b>	<b>153.941.080.200,00</b>	<b>152.636.474.688,00</b>	<b>138.018.992.714</b>	<b>123.906.524.443,36</b>	<b>134.804.594.146,43</b>	<b>132.752.560.092,45</b>	<b>145.028.893.400,10</b>
a. Hasil Pajak Daerah	26.673.886.943,00	28.949.287.406,00	28.949.287.406,00	21.381.399.178,00	23.751.789.554,97	20.454.008.648,00	20.454.008.648,00	21.915.236.928,00
b. Hasil Retribusi Daerah	14.707.948.300,00	10.793.229.391,00	10.793.229.391,00	3.746.914.150,00	4.552.508.117,00	3.096.510.273,00	3.096.510.273,00	3.686.867.311,00
c. Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang dipisahkan	5.711.160.313,00	9.632.288.482,00	9.632.288.482,00	7.968.835.181,00	5.711.160.313,00	9.632.288.482,00	9.632.288.482,00	8.220.222.551,00
d. Lain-lain PAD yang Sah	102.971.416.283,00	103.261.669.409,00	103.261.669.409,00	104.921.844.205,00	89.891.066.458,39	99.569.752.689,45	99.569.752.689,45	111.206.566.610,10
<b>2. Pendapatan Transfer</b>	<b>1.382.854.442.135,00</b>	<b>1.516.188.955.658,00</b>	<b>1.132.202.448.576,00</b>	<b>1.430.885.577.263,00</b>	<b>1.332.370.204.362,00</b>	<b>1.477.908.691.691,00</b>	<b>1.376.861.612.316</b>	<b>1.400.268.880.552,00</b>
a. Bagi Hasil Pajak dan SDA	29.027.148.643,00	22.975.499.938,00	22.975.499.938,00	18.701.260.103,00	17.129.540.309,00	11.508.440.925,00	13.289.192.614,00	33.290.293.000,00
b. Dana Alokasi Umum	838.100.134.000,00	792.358.743.000,00	792.358.743.000,00	777.267.217.000,00	838.100.134.000,00	784.053.203.000,00	784.053.203.000,00	777.267.217.000,00
c. Dana Alokasi Khusus	278.271.947.000,00	316.868.205.638,00	316.868.205.638,00	342.648.053.000	265.159.690.710,00	308.307.427.460,00	308.307.427.460,00	304.770.801056
d. Dana Penyesuaian	154.706.367.000,00	0	0	0	154.706.367.000,00	0	0	0
e. Dana Bagi Hasil Pajak dari Propinsi dan Pemerintah Daerah Lainnya	63.623.925.492	61.724.300.071,00	61.724.300.071,00	<b>80.222.115.160,00</b>	57.274.472.343,00	58.860.760.242,00	58.860.760.242,00	<b>72.893.637.496,00</b>
f. Bantuan Keuangan dari Propinsi dan Pemerintah Daerah Lainnya	19.124.920.000,00	0	0	7.500.000.000,00	0	0	0	7.500.000.000,00
<b>3. Lain-lain Pendapatan Daerah yang Sah</b>	<b>76.114.794.960,00</b>	<b>102.577.559.400,00</b>	<b>413.189.275.166,00</b>	<b>169.272.350.850,00</b>	<b>72.865.121.833,00</b>	<b>86.297.776.271,00</b>	<b>119.974.392.226,00</b>	<b>37.584.475.083,57</b>
a. Dana Pendapatan Hibah	76.114.794.960,00	139.113.946.095,00	139.113.946.095,00	96.139.479.335,00	72.865.121.833,00	<b>119.974.392.226,00</b>	<b>119.974.392.226,00</b>	68.119.620.283,00
a. Lain-lain Pendapatan daerah yang sah	0	0	0	73.132.871.515	0	0	0	69.464.854.800,57
<b>Total</b>	<b>1.609.033.648.934</b>	<b>1.772.707.595.258,00</b>	<b>1.698.028.198.430,00</b>	<b>1.738.176.920.827,00</b>	<b>1.529.141.850.638,36</b>	<b>1.699.011.062.108,43</b>	<b>1.629.588.564.634,45</b>	<b>1.682.882.249.035,67</b>

Dari sisi kontribusi PAD terhadap APBD Kabupaten Pesisir Selatan, data 5 tahun terakhir (2016-2020) juga menunjukkan capaian yang fluktuatif. Rata-rata kontribusi adalah sebesar 8,25%. Pada tahun 2016, PAD berkontribusi sebesar 6.91%, kemudian naik di tahun 2017 menjadi 11,57%. Namun, kondisi 3 tahun terakhir menurun dari capaian 2017 dan berada pada kisaran 7,60 sampai 7,81. Dari aspek pertumbuhan, sejak 2015 sampai 2021, PAD Kabupaten Pesisir Selatan meningkat secara rata-rata pada angka 10,96%. Sementara itu, jika dilihat pada total pendapatan, terdapat kenaikan pendapatan daerah dari tahun 2020 sebesar Rp 1.629.588.564.634,45 menjadi sebesar Rp1.682.882.249.035,67 pada tahun 2021. Dibandingkan anggarannya, pendapatan 2021 mencapai 96,82%, dimana total pendapatan dianggarkan sebesar Rp1.738.176.920.827,00.

Selanjutnya, pada sisi belanja, terjadi penurunan pada realisasi dari tahun 2018 sampai tahun 2021. Realisasi belanja Kabupaten Pesisir Selatan tahun 2018-2021 disajikan pada tabel 4.9 berikut:

**Tabel 4.9**  
**Realisasi Belanja Daerah Kabupaten Pesisir Selatan (2018-2021)**  
**(dalam jutaan)**

RINCIAN		2018	2019	2020	2021
<b>1. Belanja Tidak Langsung</b>					
	a. Belanja Pegawai	694.513.936.934,00	727.512.673.664,00	738.287.415.380,00	727.099.701.447,00
	b. Belanja Hibah	12.137.850.000,00	15.945.825.725,00	60.271.131.085,00	39.267.294.899,50
	c. Belanja Bantuan Sosial	1.123.750.000,00	176.500.000,00	84.000.000,00	243.000.000,00
	d. Belanja Bagi Hasil kepada Provinsi/Kabupaten/Kota dan Pemerintah Daerah	3.094.131.986,00	3.153.892.970,77	886.215.694,00	4.083.224.024,00
	e. Belanja Bantuan Keuangan kepada Provinsi/Kabupaten/Kota dan Pemerintah Daerah	237.956.659.105,00	258.801.553.569,94	250.843.286.593,80	250.202.210.100,00
	f. Belanja Tidak Terduga	4.216.685.197,00	1.643.568.300,00	36.441.195.964,00	971.695.559,00
<b>2. Belanja Langsung</b>					
	a. Belanja Pegawai	694.513.936.934,00	740.947.773.388,19	754.930.981.811,52	n/a*
	b. Belanja Barang dan Jasa	356.157.529.034,36	360.510.348.327,00	265.637.269.864,37	351.096.747.450,00
	c. Belanja Modal	255.009.252.343,00	324.875.576.584,00	261.934.632.557,00	218.718.458.162,00
<b>Total</b>		<b>1.569.020.950.588,95</b>	<b>1.431.684.077.296</b>	<b>1.614.555.388.580,17</b>	<b>1.591.682.331.641,50</b>

Aspek penting berikutnya yang perlu dijelaskan dalam menganalisis gambaran umum ekonomi daerah Kabupaten Pesisir Selatan adalah permasalahan pembiayaan daerah. Terlihat bahwa Kabupaten Pesisir Selatan pembiayaan daerah, baik penerimaan maupun pengeluaran selama 3 tahun terakhir mengalami penurunan, termasuk dalam pembiayaan nettonya. Pembiayaan Netto tahun 2020 berjumlah Rp6.241.262.818,61. Untuk lebih lengkap, dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.10**  
**Realisasi Pembiayaan Daerah Kabupaten Pesisir Selatan (2018-2020)**  
**(dalam jutaan)**

RINCIAN		2018	2019	2020	2021
<b>Pembiayaan Netto</b>		<b>65.125.991.523,98</b>	<b>11.578.669.546,89</b>	<b>6.241.262.818,61</b>	<b>16.554.245.372,89</b>
	a. Penerimaan Pembiayaan Daerah	91.043.881.523,98	25.325.559.546,89	16.950.207.818,61	21.054.245.372,89
	b. Pengeluaran Pembiayaan Daerah	25.917.890.000,00	13.746.890.000,00	10.708.945.000,00	4.500.000.000,00
<b>2. Sisa Lebih Pembiayaan Anggaran Tahun Berkenaan</b>		<b>25.246.891.573,39</b>	<b>16.950.207.818,61</b>	<b>21.274.438.872,89</b>	<b>107.754.162.767,06</b>

Kebijakan anggaran pada tahun 2020, terutama belanja sangat dipengaruhi oleh kondisi pandemik COVID-19. Oleh karenanya, *refocusing* anggaran menjadi hal penting yang harus diperhatikan. Di Kabupaten Pesisir Selatan dilakukan beberapa kali pergeseran anggaran dalam upaya merespon Instruksi Presiden Nomor 4 tahun 2020 mengenai *refocusing* ini. Tabel 4.11 di bawah menyajikan analisis kondisi keuangan Kabupaten Pesisir Selatan Tahun 2018-2020.

**Tabel 4.11**  
**Analisis Kondisi Keuangan Kabupaten Pesisir Selatan**  
**Tahun 2018 sampai 2021**  
**(Dalam Juta Rupiah)**

RINCIAN	2018	2019	2020	2021
Pendapatan Asli Daerah	123.906.524.443,36	134.804.594.146,43	132.752.560.092,45	145.028.893.400,10,
Dana Perimbangan dan transfer lainnya	1.332.370.204.362,00	1.477.908.691.691,00	1.376.861.612.316	1.400.268.880.552,00
Lain-lain Pendapatan Daerah yang Sah	72.865.121.833,00	86.297.776.271,00	119.974.392.226,00	137.584.475.083,57.
<b>JUMLAH PENDAPATAN</b>	<b>1.529.141.850.638,36</b>	<b>1.699.011.062.108,43</b>	<b>1.629.588.564.634.45</b>	<b>1.682.882.249.035,67</b>
Belanja Tidak Langsung*	928.226.678.150*	967.438.547.370*	1.022.400.813.930*	n/a
Belanja Langsung*	640.794.272.440*	726.202.241.690*	592.138.435.490*	n/a
<b>SURPLUS/(DEFISIT)</b>	<b>(39.879.099.950,00)</b>	<b>5.371.538.271,72</b>	<b>15.033.176.054,28</b>	<b>91.199.917.394,17</b>
<b>SILPA</b>	<b>25.246.891.573,39</b>	<b>16.950.207.818,61</b>	<b>21.274.438.872,89</b>	<b>107.754.162.767,06</b>
Penyertaan Modal (Investasi) Pemerintah Daerah	16.500.000.000	4.329.000.000	6.000.000.000	4.500.000.000
<b>SILPA terhadap Belanja Langsung</b>	<b>3,90%</b>	<b>2,33%</b>	<b>3,59%</b>	

Ket: \*data bersumber dari Pesisir Selatan dalam Angka.

Seperti dapat dilihat pada tabel 4.11 di atas, untuk kelompok PAD, penerimaan Tahun 2020 sebesar Rp132,752 milyar mengalami penurunan jika dibandingkan dengan penerimaan tahun 2019 sebesar Rp134,804milyar. Meskipun terjadi penurunan, jumlah penurunan tidaklah terlalu signifikan (1,52%). Kondisi ini juga dipicu oleh terjadinya pandemi COVID-19 yang sangat mengganggu penerimaan PAD dari pajak daerah dan retribusi daerah. Pemerintah Daerah Pesisir Selatan berhasil meningkatkan PAD secara signifikan pada tahun 2021 menjadi Rp145.028.893.400. Kinerja ini tidak hanya lebih baik daripada tahun sebelumnya, akan tetapi juga berhasil melampaui target anggaran yang ditetapkan sebesar Rp138.018.992.714, atau mencapai realisasi pada 105,08%. Kenaikan ini dipicu oleh kenaikan kinerja realisasi pendapatan pajak daerah, retribusi daerah, dan PAD lainnya yang sah. Dana perimbangan dan transfer dari pemerintah pusat juga mengalami penurunan dari Rp1.477 milyar pada tahun 2019 menjadi Rp1.376 milyar pada tahun 2020. Sedangkan lain-lain pendapatan daerah yang sah berupa pendapatan hibah pada tahun 2020 mencapai Rp 199,974 milyar, naik dari tahun sebelumnya yang berjumlah 86,297 milyar.

Secara umum, khusus untuk tahun terakhir analisis (2021), kinerja keuangan daerah secara keseluruhan adalah cukup dimana realisasi pendapatan dan belanja memiliki rasio yang cukup tinggi yakni 96,82% untuk pendapatan dan 90,70 untuk belanja. Untuk capaian pendapatan, meningkat dari 95,97% pada tahun sebelumnya (2020), sementara realisasi belanja menurun dari 94,08%.

#### **4.4.2 Kemampuan Keuangan Daerah dan Rencana Penyertaan Modal**

Kemampuan keuangan daerah adalah kata kunci dalam melakukan penyertaan modal (investasi). Kemampuan keuangan daerah didukung oleh peningkatan pendapatan dan efisiensi belanja. Sebagaimana dapat dilihat pada tabel 4.11, Pemerintah Daerah Kabupaten Pesisir Selatan berhasil meningkatkan pendapatannya dari tahun 2018 ke tahun 2019. Meskipun demikian, terjadi penurunan lagi pada tahun 2020. Pada tahun 2021, Pemerintah Daerah Kabupaten Pesisir Selatan berhasil meningkatkan PAD secara signifikan dari tahun sebelumnya (sekitar 11%). Meskipun demikian, dengan memperhatikan komposisi dan realisasi belanja dan transfer daerah, dalam 3 tahun terakhir Pemda Pesisir Selatan telah menunjukkan adanya surplus. Bahkan angka surplus ini meningkat signifikan dari tahun 2019 sebesar Rp 5.371.538.271,72 menjadi 15.033.176.054,28 pada tahun 2020, atau naik sekitar 179,86%. Lonjakan surplus signifikan terjadi pada tahun 2021 yang mencapai Rp91.199.917.394,17. Kenaikan surplus yang besar ini dipicu oleh kenaikan pendapatan daerah yang diiringi oleh menurunnya realisasi belanja. Kondisi ini menunjukkan adanya kemampuan keuangan daerah untuk melakukan kegiatan pembiayaan, termasuk tambahan penyertaan modal. Hal ini juga didukung oleh adanya ketersediaan SiLPA tahun 2020 sebesar Rp 21.274.438.872,89. SiLPA meningkat signifikan pada tahun 2021 menjadi Rp107.754.162.767,06. Silpa ini berasal dari pos, termasuk dari SilPA murni Pemerintah Daerah sebesar Rp29.561.356.934,53. Dari jumlah SiLPA tersebut, terdapat SiLPA pada kas daerah sebesar Rp92.535.483.370,53. Berdasarkan pengalaman tahun-tahun

sebelumnya, SiLPA ini dapat digunakan untuk kegiatan pembiayaan di tahun berikutnya. Hal ini mempertegas adanya kemampuan daerah untuk menggunakan sebagian sumberdayanya untuk penyertaan modal/investasi.

#### **4.4.3 Analisis Portofolio**

Portofolio adalah sekumpulan aset investasi yang dimiliki oleh seseorang atau sekelompok orang atau institusi. Investasi tersebut bisa dalam berbagai bentuk, misalnya logam mulia, saham, surat utang, properti, atau bentuk lain. Dari pengertian ini bisa juga dipahami bahwa portofolio tidak harus terdiri dari beragam jenis investasi, namun juga bisa berupa satu jenis investasi saja. Misalnya, seorang investor bisa memiliki investasi hanya berupa logam mulia, namun tidak hanya dalam satu jenis logam mulia seperti emas. Logam mulia lain bisa juga dikumpulkan bersama dengan emas. Contoh lain adalah portofolio saham perusahaan. Seorang investor bisa memiliki saham beberapa perusahaan. Biasanya berupa saham yang memiliki sifat-sifat yang berbeda untuk saling menutupi risiko unik setiap saham.

Untuk bisa memenuhi tujuan kepemilikan portofolio, maka investor perlu mengetahui cara untuk menyusun portofolio yang baik. Prinsipnya, suatu portofolio yang barus harus bisa meminimalisasi risiko dan meningkatkan keuntungan.

1. Mendiversifikasi portofolio. Pendiversifikasian adalah sebuah strategi untuk mengoptimalkan return dan meminimalisasi risiko dengan cara menempatkan investasi kepada lebih dari satu instrumen investasi.
2. Menetapkan tujuan dan jangka investasi. Untuk itu, setiap investor harus memastikan tujuan investasi dan seberapa lama investasi tersebut akan dikelola oleh investor.
3. Memahami profil risiko. Profil risiko adalah seberapa besar kemampuan seorang investor untuk menanggung risiko investasi. Secara umum profil risiko ini bisa dibagi menjadi konservatif,

moderat, dan agresif. Prinsip umum return dengan kaitan profil risiko adalah bahwa semakin tinggi risiko, semakin tinggi return yang diekspektasi.

4. Menyeimbangkan risiko dan return. Penyeimbangan antara risiko dengan return perlu dilakukan terutama jika investor memiliki berbagai jenis investasi. Misalnya, dengan cara menyandingkan investasi saham dengan tren harga yang stabil dan saham dengan tren harga yang berpotensi untuk menaik.
5. Memastikan kesesuaian modal. Sebelum berinvestasi, investor perlu mengalokasikan modal dengan bijak karena pada prinsipnya investor mengelola dana yang jumlahnya tertentu, bukan tak terbatas.
6. Menetapkan komposisi portofolio. Investor perlu dengan bijak untuk memadukan beragam investasi, misalnya antara investasi dengan pendapatan pasti dengan investasi yang bertumbuh.

Pemerintah Daerah Pesisir Selatan menanamkan modal pada beberapa usaha. Gambaran umum penyertaan modal tersebut disajikan pada tabel 4.12 berikut:

**Tabel 4.12**  
**Portofolio Investasi Pemkab Pesisir Selatan Tahun 2020**

<b>Portofolio Investasi Pemkab Pesisir Selatan Tahun 2020 Investasi</b>	<b>Posisi Penyertaan Modal Pemkab Pesisir Selatan</b>	<b>Dividen Tahun Buku 2020</b>	<b>Dividen Tahun Buku 2021</b>
PT Bank Pembangunan Sumatera Barat	58.608.000.000	9.391.482.440	7.968.835.181
Perusahaan Daerah Air Minum Tirta Langkisau	51.694.082.229	0	0
Perusda Kabupaten Pesisir Selatan	259.000.000	0	0
PT Bank Perkreditan Rakyat Samudera	4.906.991.581	240.806.042	251.387.370
PT Balairung Citrajaya Sumbar	1.000.0000.000	0	0
<b>Total</b>	<b>116.522.073.810</b>	<b>9.632.288.482</b>	<b>8.220.222.551</b>

Informasi yang tersaji di tabel 5 adalah kondisi pada tahun 2020. Di tahun 2021, khusus untuk PDAM Tirta Langkisau terjadi penambahan penyertaan modal lagi oleh Pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan sebesar Rp4,5 miliar. Dari lima investasi Pemkab Pesisir Selatan, hanya investasi di PT Bank Pembangunan Daerah Sumatera Barat dan PT BPR Samudera yang memberikan kontribusi berupa dividen kepada pemerintah daerah. Tiga perusahaan lain belum bisa menghasilkan laba dan belum memberikan kontribusi kepada pendapatan kabupaten.

Dari dua investasi yang memberikan dividen tersebut, maka kita bisa menyimpulkan bahwa return atas investasi pada tahun 2020 adalah 8,27%. Nilai pengembalian ini tinggi daripada rata-rata investasi dalam bentuk deposito. Jika diasumsikan bahwa tidak ada penambahan modal di BUMD lain kecuali PDAM Tirta Langkisau di tahun 2021, maka investasi total Pemkab Pesisir Selatan menjadi Rp121.022.073.810. Jika dividen yang diterima di tahun 2021 dibagi dengan investasi total tahun 2021, maka return investasi Pemkab Pesisir Selatan adalah sebesar 6,79%. Nilai return ini juga masih lebih tinggi dibandingkan dengan investasi dalam bentuk deposito di bank atau dalam bentuk surat utang pemerintah.

## **BAB V**

### **ANALISIS KELAYAKAN PENGEMBANGAN USAHA DI KAWASAN PELABUHAN PANASAHAN**

Berdasarkan hasil analisis potensi ekonomi (Batu Bara, CPO, dan General Cargo) yang dapat dikembangkan berkaitan dengan penyelenggaraan pelabuhan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 penyelenggaraan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2021, maka dapat diupayakan beberapa unit usaha yang berupa:

1. penyediaan dan/ atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
2. penyediaan pergudangan;
3. jasa pembersihan dan pemeliharaan gedung kantor;
4. pelayanan pengisian air tawar dan minyak (Bahan Bakar);
5. penyediaan perkantoran untuk kepentingan pengguna jasa Pelabuhan;

Selanjutnya dilakukan analisis kelayakan usaha berdasarkan rencana pengembangan unit usaha yang selengkapnya diuraikan dalam sub bab berikut ini.

#### **5.1 Analisis Kelayakan Aspek Teknis**

##### **5.1.1 Analisis sarana dan prasarana**

Analisis sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam pengembangan unit usaha diatas adalah sebagai berikut:

Tabel 5.1 Kebutuhan Sarana dan parasarana unit usaha

<b>No</b>	<b>Uraian</b>	<b>Luas/Jumlah</b>	<b>Satuan</b>
<b>A</b>	<b>Tanah/Bangunan</b>		
1	Areal Penumpukan General Cargo	3.700	M2
2	Gudang General cargo	3.700	M2
3	Areal Parkir	4.500	M2
4	Areal Penumpukan Batu Bara	20.000	M2
5	Kantor (10*10 Meter 2 Lantai)	200	M2
6	Kantor (10*10 Meter 2 Lantai)-	200	M2

	Disewakan		
7	Ruang Generator set (4m x 5m)	20	M2
8	Toilet 2 Unit	30	M2
9	Mushalla (10m x 4m)	40	M2
10	Furniture dan Perabot	1	Unit
11	Instalasi Air	1	Unit
12	Instalasi Listrik	1	Unit
13	Kendaraan (Toyota Innova)	1	Unit
14	Storage Tank CPO	5300	M2
15	Gudang Peralatan	300	M2
16	Bengkel	300	M2
17	Pos Keamanan	12	M2
18	Rumah Karyawan 2 Unit	128	M2
19	ATM	6	M2
<b>B</b>	<b>Peralatan</b>		
1	Excavator	1	Unit
2	Dump Truck	4	Unit
3	Forklift 5 Ton	2	Unit
4	Mobile Crane 25 Ton	1	Unit
5	Mobile Crane 10 Ton	1	Unit
6	Mobile Loader Bucket 3 M3	1	Unit
7	Trailer	1	Unit
8	Timbangan 60 Ton	1	Unit
9	Loading Ramp	1	Unit

### 5.1.2 Analisis aksesibilitas

Pengembangan Pelabuhan Panasahan diproyeksikan untuk melayani distribusi komoditas yang terbagi kedalam tiga spesifikasi berbeda sesuai dengan karakteristik dan penanganannya yakni; Komoditas Barang Curah Cair/CPO, Komoditas Curah Kering/Batubara dan Komoditas General Cargo. Komoditas bongkar muat barang di Pelabuhan Carocok Painan akan berasal dari wilayah *hinterland* pelabuhan yakni:

- Kabupaten Pesisir Selatan

Dengan komoditas barang muat berupa batubara, kelapa sawit, karet, gambir dan kulit manis. Selain itu, juga direncanakan untuk dapat membawa komoditas tanaman pangan berupa beras ke Kabupaten Kepulauan Mentawai.

- Kabupaten Kepulauan Mentawai

Dengan komoditas barang bongkar berupa cengkeh

- Kabupaten Solok

Dengan komoditas barang muat berupa kopi dan kulit manis

- Kabupaten Kerinci (Provinsi Jambi)

Dengan komoditas barang muat berupa kulit manis

- Kabupaten Bungo (Provinsi Jambi)

Dengan komoditas barang muat berupa kelapa sawit dan karet

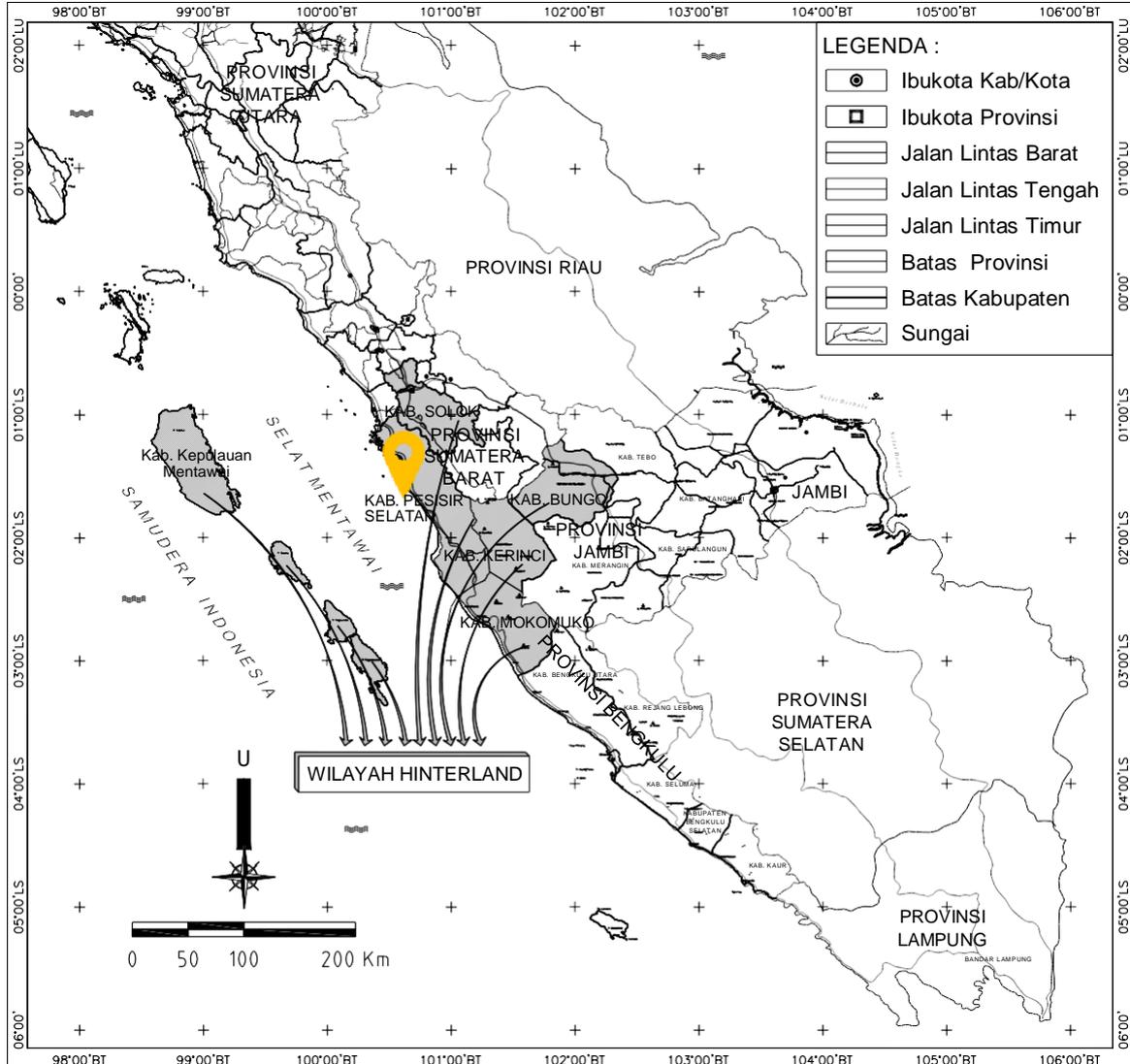
- Kabupaten Mukomuko (Provinsi Bengkulu)

Dengan komoditas barang muat berupa kelapa sawit dan karet.

Berdasarkan potensi wilayah hinterland diatas, maka Lokasi Pelabuhan Panasahan dapat diakses melalui ruas jalan nasional Padang – Ruas Tapan – Batas Bengkulu. Ruas jalan ini mempunyai kondisi yang mantap dengan jenis perkerasan aspal dan beton serta lebar bervariasi 5-7 meter. Pengembangan jaringan jalan lingkar dalam lingkup Kota Painan juga telah disiapkan untuk mendukung pengembangan Pelabuhan Panasahan. Jalan ini direncanakan mempunyai 2 jalur dengan lebar minimal 5 meter. Selain itu, Pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan juga telah melakukan pengembangan jaringan jalan Pasar Baru-Alahan Panjang (Kabupaten Solok). Jalan ini nantinya melintasi kawasan Suaka Margasatwa (SM) Tarusan Arau Hilir dan menghubungkan antara Nagari Muaro Aie, Kabupaten Pesisir Selatan dengan Nagari Simpang Tanjung Nan IV, Kabupaten Solok sepanjang 7,19 Km. Meskipun akses jalan ini belum sepenuhnya dapat dilalui/dihubungkan dengan baik, namun dengan adanya akses jalan ini dapat menjadi alternatif bagi kendaraan yang berasal dari lintas tengah menuju Pelabuhan Panasahan.

Pengembangan jaringan jalan didaerah sekitar juga telah diupayakan oleh Kabupaten Solok Selatan dan Kabupaten Dharmasraya yang direncanakan untuk dibuatkan akses feeder jalan tol, sehingga aksesibilitas kendaraan yang berasal dari lintas tengah dan timur dapat ditingkatkan. Berdasarkan aksesibilitas dan rencana pengembangan

jaringan jalan tersebut, maka dapat dipertimbangkan dalam rencana pengembangan Pelabuhan Panasahan.



**Gambar 5.1 Wilayah Hinterland Pengembangan Pelabuhan Panasahan**

Jarak lokasi pengembangan usaha ke Pelabuhan adalah sebesar 120 meter dengan kondisi akses jalan yang mantap, jenis perkerasan aspal dan lebar jalan 5 meter. Lokasi Pelabuhan dan pengembangan usaha disajikan dalam Gambar berikut ini.



**Gambar 5.2 Lokasi Pengembangan Usaha**

### 5.1.3 Analisis lokasi usaha

Pelabuhan-pelabuhan di Sumatera Barat terbagi kedalam hierarki masing-masing yang membentuk suatu integrasi peran dan fungsi sebagai berikut:

1. Pelabuhan Internasional sebagai Pelabuhan Utama Sekunder

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.

Provinsi Sumatera Barat terdapat 1 (satu) buah Pelabuhan Internasional yaitu Pelabuhan Teluk Bayur.

2. Pelabuhan Nasional sebagai Pelabuhan Utama Tersier

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 Provinsi.

Di Provinsi Sumatera Barat terdapat 3 (tiga) buah Pelabuhan Nasional yaitu Pelabuhan Sikakap dan Pelabuhan Sioban (Kabupaten Kepulauan Mentawai) dan Pelabuhan Muara Padang (Kota Padang).

### 3. Pelabuhan Regional sebagai Pelabuhan Pengumpan Primer

Pelabuhan pengumpan primer yang berfungsi melayani kegiatan angkutan laut nasional dalam jumlah yang relatif kecil serta merupakan pengumpan pada pelabuhan utama.

Provinsi Sumatera Barat terdapat 5 (lima) buah Pelabuhan Regional yaitu Pelabuhan Pokai, Pelabuhan Simailepet (Kabupaten Kepulauan Mentawai), Pelabuhan Air Bangis (Kabupaten Pasaman Barat), Pelabuhan Air Haji dan **Pelabuhan Panasahan-Carocok Painan (Kabupaten Pesisir Selatan)**.

### 4. Pelabuhan Lokal sebagai Pelabuhan Pengumpan Sekunder

Pelabuhan pengumpan sekunder yang berfungsi melayani kegiatan angkutan laut regional dalam jumlah kecil serta merupakan pengumpan pada pelabuhan utama dan/atau pelabuhan regional.

Provinsi Sumatera Barat terdapat 2 (dua) buah Pelabuhan Lokal yaitu Pelabuhan Tua Pejat dan Pelabuhan Bake di Kepulauan Mentawai.



**Gambar 5.3** Lokasi pelabuhan-pelabuhan di Sumatera Barat

Berdasarkan dokumen Keputusan Menteri Perhubungan No. 53 mengenai Tatanan Kepelabuhanan Nasional diketahui bahwa Pelabuhan Panasahan Painan belum masuk dalam salah satu lokasi pelabuhan Indonesia namun dalam perencanaannya Pelabuhan Panasahan akan dikembangkan menjadi Pelabuhan Regional yakni sebagai pengumpan primer bagi Pelabuhan Utama.

Sebagai Pelabuhan Regional rencana, Pelabuhan Panasahan-Carocok Painan sudah memiliki beberapa karakteristik dan fungsi sebagai berikut:

- Melayani kegiatan pelayaran dan alih muat angkutan laut dan angkutan perintis dalam jumlah menengah
- Merupakan bagian dari prasarana penunjang fungsi pelayanan PKN dan PKW dalam sistem transportasi antar provinsi

- Berfungsi sebagai simpul pendukung pemasaran produk kawasan andalan ke pasar regional
- Memberi akses bagi pengembangan kawasan andalan laut dan pulau-pulau kecil, termasuk pengembangan kawasan tertinggal
- Berada di luar kawasan lindung dan
- Berada pada perairan yang memiliki kedalaman lebih 4 (empat) meter

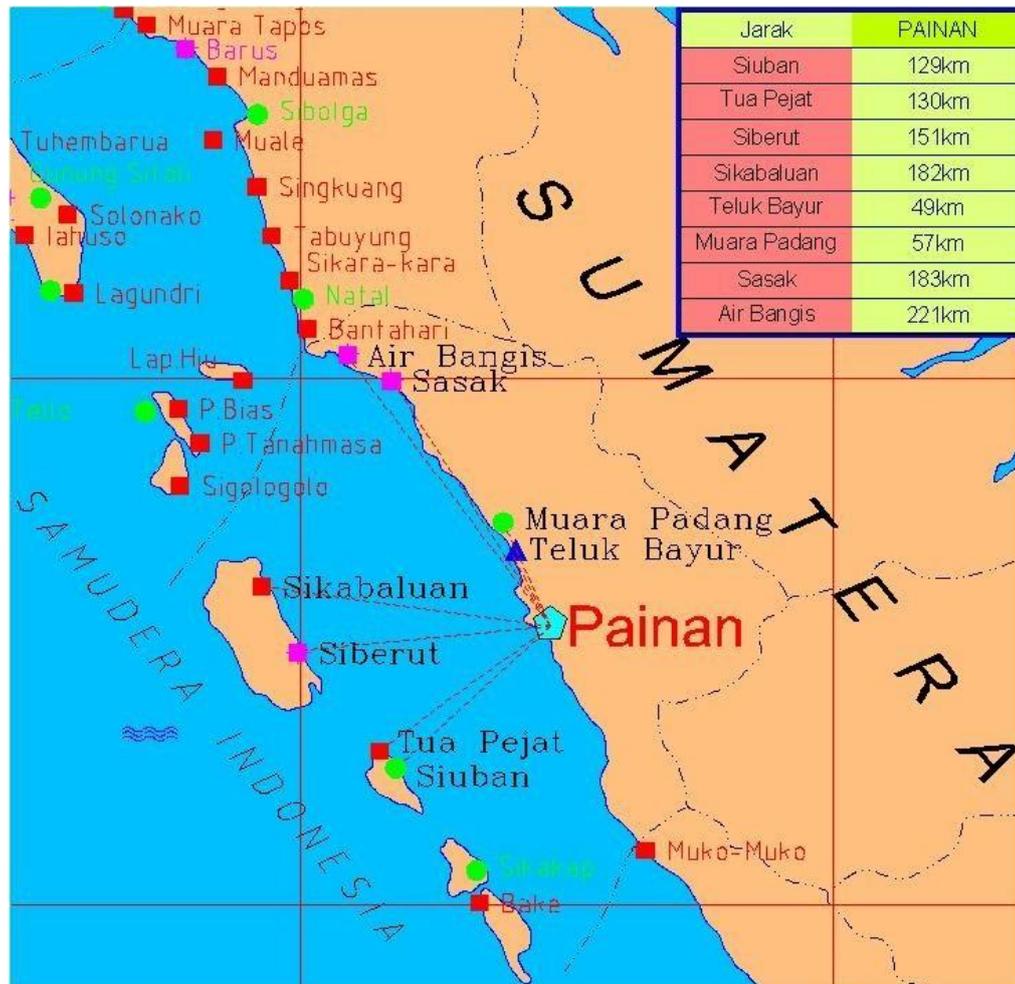
Dalam perannya melayani kegiatan pelayaran alih muat angkutan laut, Pelabuhan Panasahan-Carocok Painan akan melayani bongkar muat komoditas unggulan yang terdapat di masing-masing wilayah *Hinterland* (Kabupaten Pesisir Selatan, Kabupaten Kepulauan Mentawai, Kabupaten Solok, Kabupaten Bungo dan Kabupaten Kerinci (Provinsi Jambi), dan Kabupaten Mukomuko (Provinsi Bengkulu) dalam skala menengah untuk didistribusikan ke Pelabuhan Utama dan tempat lainnya.

Komoditas bongkar muat pelayanan Pelabuhan Panasahan-Carocok Painan terbagi kedalam tiga spesifikasi berbeda sesuai dengan karakteristik dan penanganannya yakni; **Komoditas Barang Curah Cair/CPO, Komoditas Curah Kering/Batubara, dan Komoditas General Cargo yang terdiri atas karet, gambir, kulit manis, kopi, dan cengkeh termasuk komoditas tanaman pangan yakni beras.** Khusus untuk komoditas beras didistribusikan ke Kabupaten Mentawai, mengingat produksi beras yang minim di wilayah Kabupaten Mentawai.

Untuk membantu peningkatan akses bagi pengembangan kawasan andalan laut dan pulau-pulau kecil, termasuk pengembangan kawasan tertinggal maka Pelabuhan Panasahan-Carocok Painan akan bisa mewadahi pelayanan rute pelayaran perintis, seperti menghubungkan Kota Painan dengan daerah-daerah yang masih relatif terisolir seperti daerah Kepulauan Mentawai yang tergolong sebagai wilayah terluar Republik Indonesia.

Letak Pelabuhan Carocok Painan yang dekat dengan Pelabuhan besar lainnya diharapkan dapat memacu perkembangan Pelabuhan Carocok Painan sehingga dapat membentuk integrasi prasarana moda transportasi

terpadu yang pada akhirnya akan berpengaruh positif pada tingkat pertumbuhan ekonomi Sumatera Barat sendiri. Jarak antara Pelabuhan Carocok Painan dengan pelabuhan lainnya dapat dilihat pada **Gambar 5.4**.



**Gambar 5.4** Jarak Pelabuhan Carocok Painan dengan pelabuhan lainnya di Sumatera Barat.

## 5.2 Analisis Kelayakan Aspek Kebijakan dan Legalitas

### 5.2.1 Arah Kebijakan Pembangunan Kabupaten Pesisir Selatan

Arah kebijakan pembangunan kabupaten Pesisir Selatan terkait dengan Pelabuhan dapat dilihat dalam Dokumen RTRW. Adapun Perwujudan Rencana Pengembangan Struktur Ruang diuraikan menjadi pengembangan Pusat Kegiatan dan Pengembangan Sistem Prasarana yang diuraikan sebagai berikut.

**A. PROGRAM PERWUJUDAN PENGEMBANGAN PUSAT KEGIATAN :**

- a. Pengembangan dan penataan PKL di Perkotaan Painan, Perkotaan Kambang dan Perkotaan Tapan.
- b. Pengembangan PPK di Tarusan (Kecamatan Koto XI Tarusan), Pasar Baru (Kecamatan Bayang), Inderapura (Kecamatan Pancung Soal) dan Lunang (Kecamatan Lunang).
- c. Pengembangan PPL di Barung Barung Balantai, Asam Kumbang, Lumpo, Pasar Kuok, Surantih, Amping Parak, Koto Baru, Lubuk Sarik, Lakitan, Balai Salasa, Air haji, Muaro Sakai, Tamuan, Pasar Beriang, Sindang, Silaut, dan Kumbang.

Struktur Perkotaan PKL, PPK dan PPL perlu didukung oleh ketersediaan fasilitas sarana dan prasarana yang sesuai dengan skala pelayanannya.

**1. PKL**

Sarana dan prasarana minimum yang harus dimiliki setiap PKL terdiri dari terminal, pelabuhan laut, pasar lokal, rumah sakit umum tipe B, serta prasarana perumahan dan permukiman yang meliputi jaringan air minum, tempat pembuangan akhir sampah, Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) dan Instalasi Pengolahan Limbah Tinja (IPLT).

Pengembangan PKL dilakukan melalui kegiatan :

- a. Pembangunan rumah sakit.
- b. Pembangunan pasar Regional.
- c. Pembangunan terminal tipe C.
- d. Peningkatan dan pengembangan prasarana dan sarana Terminal Barang, serta prasarana dan sarana Sistem Angkutan Umum Massal.
- e. Peningkatan kapasitas pelayanan air minum di perkotaan.

- f. Pengembangan prasarana dan sarana permukiman.
- g. Pembangunan TPA Regional serta prasarana dan sarana persampahan.

### **3. PPK**

Sarana dan prasarana minimum yang harus dimiliki setiap PPK (Tarusan, Pasar Baru, Inderapura dan Lunang) terdiri dari terminal, pelabuhan laut, pasar lokal, rumah sakit umum tipe C, serta prasarana perumahan dan permukiman yang meliputi jaringan air minum, tempat penampungan sampah, Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) dan Instalasi Pengolahan Limbah Tinja (IPLT).

Pengembangan PPK dilakukan melalui kegiatan:

- a. Peningkatan pelayanan rumah sakit kelas C.
- b. Peningkatan sarana pasar.
- c. Pembangunan atau peningkatan pelayanan terminal tipe C. Peningkatan dan pengembangan prasarana dan sarana Terminal Barang, serta prasarana dan sarana Sistem Angkutan Umum Massal.
- d. Peningkatan kapasitas pelayanan air minum di perkotaan.
- e. Pengembangan prasarana dan sarana permukiman.
- f. Pembangunan TPA Regional serta prasarana dan sarana persampahan.

### **4. PPL**

Sarana dan prasarana minimum yang harus dimiliki setiap PPL (Barung Barung Balantai, Asam Kumbang, Lumpo, Pasar Kuok, Surantih, Amping Parak, Koto Baru, Lubuk Sarik, Lakitan, Balai Salasa, Air haji, Muaro Sakai, Tamuan, Pasar Beriang, Sindang, Silaut, dan Kumbang) terdiri dari terminal tipe C, pelabuhan laut lokal, pasar lokal, rumah sakit tipe C, serta prasarana perumahan dan permukiman yang meliputi jaringan air minum, tempat pembuangan akhir sampah,

Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) dan Instalasi Pengolahan Limbah Tinja (IPLT).

Pengembangan PPL dilakukan melalui kegiatan :

- a. Peningkatan pelayanan rumah sakit kelas C.
- b. Peningkatan sarana pasar Lingkungan Lokal.
- c. Pembangunan atau peningkatan pelayanan terminal tipe C.
- d. Peningkatan dan pengembangan prasarana dan sarana Terminal Barang, serta prasarana dan sarana Sistem Angkutan Umum Massal.
- e. Peningkatan kapasitas pelayanan air minum di perkotaan.
- f. Pengembangan prasarana dan sarana permukiman.

## **B. PROGRAM PERWUJUDAN PENGEMBANGAN SISTEM PRASARANA**

### **1. PERWUJUDAN PENGEMBANGAN SISTEM PRASARANA TRANSPORTASI**

Untuk meningkatkan dan mempertahankan tingkat pelayanan infrastruktur transportasi guna mendukung tumbuhnya pusat-pusat pertumbuhan, program pengembangan infrastruktur transportasi darat dan laut, adalah :

- a. Peningkatan kapasitas pelayanan sistem jaringan jalan kolektor primer.
- b. Peningkatan dan pengembangan sarana dan prasarana terminal.
- c. Peningkatan dan pembangunan kapasitas dan pelayanan pelabuhan laut.

Program tersebut dijabarkan atas kegiatan sebagai berikut :

#### **a. PROGRAM TRANSPORTASI DARAT**

- A. Peningkatan Kolektor Primer (JKP-1)
  - Batas Kota Padang – Batas Kota Painan

- Jalan Ilyas Yakub
  - Jalan Sutan Syahrir
  - Batas Kota Painan – Kambang
  - Kambang – Inderapura
  - Inderapura – Tapan
  - Jalan Strategis Nasional Tapan – Batas Provinsi Jambi
- B. Pembangunan Jaringan Jalan Kolektor Primer ( JKP-3 )
- Inderapura-Muaro Sakai-Lunang-batas Provinsi Bengkulu;
  - Pasar Baru – Alahan Panjang;
  - Surantih – Kayu Aro – Langgai;
  - Batu Batembak – Pelabuhan Panasahan/Carocok Painan.
- C. Pengembangan Jaringan Jalan Kabupaten yang meliputi
- a. Pengembangan jaringan Kolektor Primer (JKP-4) yang menghubungkan simpul-simpul sebagai berikut:
    1. Barung-barung Balantai (Tarusan) – Asam Kumbang (Bayang Utara) – Lumpo (IV Jurai) – Painan);
    2. Koto Gunung (Batang Kapas) – Langgai (Sutera) – Koto Baru (Lengayang) – Sungai Liku (Balai Salasa);dan
    3. Lagan (Air Haji) – Batung Transat (Inderapura) – Sako Tapan (Tapan) – Sindang (Lunang).
  - b. Rencana pengembangan jalan strategis kabupaten pada ruas Kambang-Batas Kab. Solok Selatan.
  - c. Rencana Pembangunan Jaringan Jalan Kabupaten berupa jaringan jalan Kolektor Primer (K4) yang menghubungkan jalan kolektor primer yang belum terhubung dengan jaringan jalan eksisting.

d. Rencana Pembangunan Jaringan Jalan kabupaten berupa jalan Lokal yang menghubungkan antar nagari.

D. Rencana Pengembangan Sistim Terminal berupa.

- Optimalisasi Terminal Tipe B Sago Painan (Kecamatan IV Jurai)
- Pembangunan Terminal Tipe B Tapan (Kecamatan Basa Ampek Balai Tapan);
- Peningkatan Terminal Tipe C Pasar Baru (Kecamatan Bayang)
- Peningkatan Terminal Tipe C Pasar Painan (Kecamatan IV Jurai)
- Pembangunan Terminal Tipe C Bayang Utara (Kecamatan IV Nagari Bayang Utara)
- Pembangunan Terminal Tipe C Carocok Tarusan (Kecamatan Koto XI Tarusan)
- Pembangunan Terminal Tipe C Silaut (Kecamatan Silaut)
- Pembangunan Terminal Barang di Painan

E. Untuk menunjang aktifitas kawasan yang ada di Kabupaten Pesisir Selatan, dikembangkan kawasan Parkir pada:

- Rest Area Siguntur (Kecamatan Koto XI Tarusan)
- Batu Kalang Tarusan (Kecamatan Koto XI Tarusan)
- Carocok (Kecamatan IV Jurai)
- Rest Area Mandeh (Kecamatan Koto XI Tarusan)

F. Pengembangan sistim angkutan massal dikembangkan untuk melayani pergerakan dari pusat-pusat pelayanan yang ada di Wilayah Utara (Painan) – Wilayah Tengah (Kambang) – Wilayah Timur (Tapan), berupa pengembangan angkutan umum massal

## **b. PROGRAM TRANSPORTASI LAUT**

Program pengembangan transportasi laut meliputi :

- Peningkatan pelabuhan Panasahan Corocok Painan menjadi pelabuhan Pengumpul;
- peningkatan pelabuhan Muaro Haji, pelabuhan Surantih, dan Muara Sakai sebagai pelabuhan Pengumpan Lokal
- Pengembangan Terminal khusus wisata Mandeh, Sungai Nyalo, Carocok dan Pulau Cingkuak.

Pengembangan jaringan transportasi penyeberangan laut.

- Peningkatan jaringan transportasi laut, yakni pelabuhan yang akan di kembangkan menjadi pelabuhan Pengumpul adalah Pelabuhan Panasahan atau Carocok Painan dan pelabuhan Pengumpan Lokal yaitu Pelabuhan Muaro Air Haji dan Surantih.
- Peningkatan dan pengembangan jaringan transportasi penyeberangan dilakukan melalui peningkatan pelayanan transportasi penyeberangan yang meliputi:
  - Pelabuhan TPI Carocok Tarusan;
  - Pelabuhan TPI Painan;
  - Pelabuhan TPI Kambang;
  - Pelabuhan TPI Muaro Sakai;
- Pengembangan alur pelayaran, berupa:
  - Penetapan sistim alur pelayaran
  - Penetapan daerah labuh kapal sesuai kepentingannya
  - Peningkatan peran serta masyarakat dalam pengawasan dan pengendalian alur pelayaran
  - Peningkatan pengelolaan keselamatan, keamanan dan kenyamanan pelayaran
  - Pemasangan tanda batas dan rambu pelayaran.

- Pengembangan jalur pelayaran
- Sosialisasi dan pengendalian dampak pencemaran perairan.

### 5.2.2 Pengembangan Kawasan Strategis

Kawasan strategis, merupakan kawasan yang diprioritaskan pengembangannya, kawasan strategis ini terdiri atas:

- Kawasan strategis nasional berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN),
- Kawasan strategis provinsi berdasarkan Rencana Tata Ruang Provinsi (RTRWP), dan
- Kawasan strategis kabupaten, yang merupakan hasil perumusan dan kesepakatan Pemerintah Kabupaten.

Sebagai acuan dalam penetapan kawasan strategis telah dikeluarkan kriteria, yang dapat digunakan untuk kepentingan penetapan kawasan strategis kabupaten, kecuali kawasan strategis untuk pertahanan dan keamanan negara karena merupakan kepentingan terbatas. Kawasan strategis terdiri dari : kawasan strategis pertumbuhan ekonomi, kawasan strategis sosial budaya, kawasan strategis pendayagunaan sumberdaya alam dan/atau teknologi tinggi dan/atau fungsi dan daya dukung lingkungan.

#### **KAWASAN STRATEGIS NASIONAL**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang RTRWN, Kawasan strategis nasional adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang ditetapkan sebagai warisan dunia.

Kawasan strategis nasional yang berada di kabupaten Pesisir selatan adalah Kawasan strategis nasional dari sudut Kepentingan

Fungsi Dan Daya Dukung Lingkungan Hidup, yang ditetapkan dengan kriteria:

- a. Merupakan tempat perlindungan keanekaragaman hayati;
- b. Merupakan aset nasional berupa kawasan lindung yang ditetapkan bagi perlindungan ekosistem, flora dan/atau fauna yang hampir punah atau diperkirakan akan punah yang harus dilindungi dan/atau dilestarikan;
- c. Memberikan perlindungan keseimbangan tata guna air yang setiap tahun berpotensi menimbulkan kerugian negara;
- d. Memberikan perlindungan terhadap keseimbangan iklim makro;
- e. Menuntut prioritas tinggi peningkatan kualitas lingkungan hidup;
- f. Rawan bencana alam nasional; atau
- g. Sangat menentukan dalam perubahan rona alam dan mempunyai dampak luas terhadap kelangsungan kehidupan.

Kawasan strategis nasional di kabupaten Pesisir Selatan adalah Taman Nasional Kerinci Seblat (TNKS) sebagai kawasan pelestarian alam yang mempunyai ekosistem asli yang dikelola dengan sistem zonasi dan dimanfaatkan untuk kepentingan penelitian, ilmu pengetahuan, pendidikan menunjang kebudayaan dan berpotensi untuk rekreasi/pariwisata. Sedangkan fungsinya adalah sebagai perbandingan sistem penyangga kehidupan pengawasan serta pemanfaatan secara lestari keanekaragaman jenis tumbuhan dan satwa beserta ekosistemnya. TNKS secara keseluruhan mempunyai luas areal sekitar  $\pm 1.368.000$  hektar yang membentang dipungguk Bukit Barisan dan meliputi 4 provinsi, yakni Provinsi Jambi, Riau, Sumatera Barat dan Bengkulu. Luas Taman Nasional Kerinci Seblat di Kabupaten Pesisir Selatan seluas  $\pm 280.705$  ha yang tersebar di hampir seluruh Kecamatan.

## **KAWASAN STRATEGIS PROVINSI**

Kawasan strategis provinsi adalah wilayah yang penataan ruangnya di prioritaskan karena mempunyai pengaruh yang sangat penting dalam lingkup provinsi terhadap perkembangan ekonomi, sosial, budaya dan/ atau lingkungan. Kawasan strategis Provinsi Sumatera Barat yang berada di Kabupaten Pesisir Selatan adalah kawasan strategis dari sudut pandang **Pertumbuhan Ekonomi**. Penetapan kawasan strategis provinsi dari sudut pertumbuhan ekonomi ditetapkan dengan kriteria:

- Memiliki potensi ekonomi cepat tumbuh;
- Memiliki sektor unggulan yang dapat menggerakkan pertumbuhan ekonomi nasional;
- Memiliki potensi ekspor;
- Didukung jaringan prasarana dan fasilitas penunjang kegiatan ekonomi;
- Memiliki kegiatan ekonomi yang memanfaatkan teknologi tinggi;
- Berfungsi untuk mempertahankan tingkat produksi pangan nasional dalam rangka mewujudkan ketahanan pangan nasional;
- Berfungsi untuk mempertahankan tingkat produksi sumber energi dalam rangka mewujudkan ketahanan energi nasional; atau
- Ditetapkan untuk mempercepat pertumbuhan kawasan tertinggal.

Berdasarkan kriteria tersebut Kawasan Strategis Provinsi yang berada di Kabupaten Pesisir Selatan adalah :

### **1. KAWASAN STRATEGIS MANDEH**

Kawasan Mandeh dikenal sebagai daerah pariwisata dan kawasan Minapolitan penghasil ikan bandeng sebagai umpan tuna.

Dalam konsep penataan ruang ke depan segala potensi yang berada di Kawasan Mandeh dikembangkan dalam bentuk pengelolaan wilayah Pesisir terpadu. Potensi perikanan dan potensi wisata dapat saling bersinergi pertumbuhannya dalam mendukung perkembangan ekonomi wilayah.

## **2. KAWASAN STRATEGIS LUNANG SILAUT DAN KOTA TERPADU MANDIRI (KTM).**

Kawasan Strategis Lunang Silaut merupakan Kawasan yang terletak di perbatasan antara Kabupaten Pesisir Selatan Provinsi Sumatera Barat dengan Kabupaten Muko-muko Provinsi Bengkulu. Potensi pengembangan kawasan sebagai kawasan perdagangan / jasa, cagar budaya, ekowisata dan didorong untuk memacu pertumbuhan ekonomi di wilayah bagian selatan Provinsi Sumatera Barat. Pada Kawasan ini juga dikembangkan Kota Terpadu Mandiri yang merupakan Kota Trade Marknya masa depan daerah transmigrasi.

### **KAWASAN STRATEGIS KABUPATEN**

Kawasan strategis kabupaten adalah wilayah yang penataan ruangnya di prioritaskan karena mempunyai pengaruh yang sangat penting dalam lingkup kabupaten terhadap ekonomi, sosial, budaya dan/atau lingkungan. Rencana Kawasan strategis yang dikembangkan di Kabupaten Pesisir Selatan adalah kawasan strategis dari sudut **Kepentingan Pertumbuhan Ekonomi**. Penetapan kawasan strategis kabupaten dari sudut pertumbuhan ekonomi ditetapkan dengan kriteria:

- Memiliki potensi ekonomi cepat tumbuh;
- Memiliki sektor unggulan yang dapat menggerakkan pertumbuhan ekonomi nasional;
- Memiliki potensi ekspor;

- Didukung jaringan prasarana dan fasilitas penunjang kegiatan ekonomi;
- Memiliki kegiatan ekonomi yang memanfaatkan teknologi tinggi;
- Berfungsi untuk mempertahankan tingkat produksi pangan nasional dalam rangka mewujudkan ketahanan pangan nasional;
- Berfungsi untuk mempertahankan tingkat produksi sumber energi dalam rangka mewujudkan ketahanan energi nasional; atau
- Ditetapkan untuk mempercepat pertumbuhan kawasan tertinggal.

Berdasarkan analisa yang bertumpu kepada peluang pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kemampuan ekonomi masyarakat, kawasan strategis diwilayah kabupaten Pesisir Selatan yang terkait dengan pengembangan Pelabuhan Panasahan adalah **Kawasan Strategis Pelabuhan Panasahan - Wisata Carocok - Bukit Langkisau (PACARBULAN)**. Pelabuhan Panasahan merupakan salah satu pelabuhan perhubungan yang berada di Painan. Secara administratif Pelabuhan Panasahan – Wisata Carocok Bukit Langkisau ini berada di Kecamatan IV Jurai yang sekaligus merupakan Ibu Kota Kabupaten Pesisir Selatan.

Pengembangan kawasan ini diyakini dapat menjadi *prime mover* kemajuan ekonomi kabupaten secara keseluruhan karena kegiatan perekonomian yang berada di wilayah ini memiliki kaitan kedepan dan kebelakang yang cukup kuat dengan sektor lainnya. Sehingga dengan berkembangnya kawasan ini peluang kerja dan peluang usaha menjadi terbuka dan dapat dimanfaatkan oleh para pencari kerja di daerah.

## 5.3 Analisis Kelayakan Aspek Pasar dan Pemasaran

### 5.3.1 Analisis Industri

Industri Kepelabuhan termasuk industri strategis yang sangat dibutuhkan dalam menggerakkan perekonomian. Industri pelabuhan membutuhkan investasi besar dan regulasi yang ketat, karena tidak semua entitas ekonomi mampu menjalankan industri ini.

Saat ini di Sumatera Barat baru terdapat 4 (empat) Pelabuhan di Teluk Bayur Padang, Pelabuhan Muaro Padang, Pelabuhan Air Bangis Pasaman Barat, dan Pelabuhan Panasahan Pesisir Selatan. Dari ke-4 pelabuhan tersebut, Pelabuhan Teluk Bayur adalah pelabuhan terbesar dengan aktivitas utama pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri, pelayaran rakyat Pelabuhan Teluk Bayur merupakan pelabuhan samudera yang terbuka untuk kegiatan perdagangan internasional di provinsi Sumatera Barat. Pelabuhan ini memiliki beberapa kawasan yang merupakan sentra kegiatan ekonomi di Sumbar meliputi Muara Padang dan Air Bangis.

Pelabuhan ini melayani berbagai jenis komoditas seperti batu bara, semen, clinker, minyak kelapa sawit, kayu manis, teh, moulding, furniture, dan karet, yang merupakan komoditas ekspor unggulan untuk benua Amerika, Eropa, Asia, Australia dan Afrika. Pelabuhan Teluk Bayur saat ini melayani hampir seluruh kebutuhan jasa kepelabuhanan di Sumatera Barat dan sebagian Jambi dan Bengkulu.

Berdasarkan data dari KSOP Teluk Bayur saat ini Pelabuhan Teluk Bayur telah mengalami overload dan membutuhkan pelabuhan 'penyangga' yang dapat mengimbangi keterbatasan kapasitas pelabuhan (dibutuhkan data pendukung terkait "kapasitas tersedia' dan 'kapasitas terpakai' Pelabuhan Teluk Bayur. Dari sisi kapasitas industri masih terbuka ruang sangat besar untuk mengembangkan jasa kepelabuhanan di Sumatera Barat. Khusus Pesisir Selatan, potensi tersebut semakin layak dikembangkan karena adanya potensi pemanfaatan jasa tidak

hanya bagi sebagian daerah yang berdekatan dengan Pesisir Selatan, tetapi juga dari provinsi tetangga seperti Jambi dan Bengkulu.

### **5.3.2 Analisis Segmentasi, Target dan Positioning**

#### **1. Segmentasi**

Segmentasi pelayanan jasa yang ditawarkan dalam mendukung pelayanan pelabuhan ditetapkan atas dasar potensi komoditas yang akan menjadi daya tarik untuk aktivitas pelabuhan. Adapun komoditas yang dapat diangkut melalui pelabuhan Panasahan adalah Batu Bara, Crude Palm Oil (CPO), dan General Cargo. Segmentasi pasar tersebut juga dipengaruhi oleh daerah hinterland pelabuhan panasahan yaitu Kabupaten Pesisir Selatan, Kabupaten Kepulauan Mentawai, Kabupaten Solok, Kabupaten Kerinci (Provinsi Jambi), Kabupaten Bungo (Provinsi Jambi), dan Kabupaten Mukomuko (Provinsi Bengkulu)

#### **2. Target**

Target pasar yang menjadi objek pelayanan jasa pendukung pelabuhan ini adalah untuk mendukung pelayanan jasa pelabuhan dengan komoditas Bongkar Muat Batu Bara, CPO dan General Cargo. Sehingga keberadaan pelabuhan unit usaha jasa pelabuhan Panasahan adalah untuk mendukung operasional pelabuhan. Selain itu, kondisi pelabuhan Teluk Bayur yang kapasitasnya overload dalam memberikan pelayanan, maka dapat menghemat biaya operasional proses distribusi barang. Hal ini juga didukung oleh letak Pelabuhan Panasahan yang relatif dekat dengan pelabuhan Teluk Bayur, artinya menjadi pertimbangan bagi kegiatan distribusi barang (shipping) terhadap biaya operasional yang harus dikeluarkan.

#### **3. Positioning**

Sebagai penunjang dalam melaksanakan operasional pelabuhan maka sudah sewajarnya unit usaha memposisikan diri tidak hanya sebagai sebuah perusahaan yang mengejar keuntungan, namun juga sebagai agen pemerintah dalam pemerataan kesejahteraan di seluruh wilayah

kerjanya. Positioning dalam hal ini menjadi kekuatan perusahaan di mana Perusahaan memberikan jasa pelayanan yang saling menguntungkan antara pemerintah daerah dan pemerintah provinsi maupun pusat. Sehingga perusahaan mendapatkan perlakuan dan perlindungan khusus dari pemerintah dalam bentuk regulasi yang berdasarkan undang-undang maupun peraturan setingkat Kementerian.

### **5.3.3 Analisis Marketing Mix (7P)**

Analisis marketing mix (7P) meliputi aspek Product (produk), Price (harga), Place (tempat), Promotion (promosi), People (orang), Process (proses), dan Physical Evidence (bukti fisik). Berikut diuraikan masing-masing aspek tersebut.

#### **1. Products,**

Produk jasa pelayanan pendukung operasional pelabuhan yang diupayakan terdiri dari: Jasa Bongkar Muat Barang sesuai Komoditi (Batu Bara, Crude Palm Oil-CPO, dan General Cargo), Jasa penggunaan lahan parkir, jasa pergudangan, jasa penumpukan barang curah kering, Jasa sewa tangki timbun (storage tank) CPO, Jasa penggunaan/sewa lahan untuk kantor, atm, dll. Kedepan, Produk yang dapat ditawarkan untuk dikembangkan adalah pelayanan pengelolaan sampah/ kebersihan dan pengelolaan kantor, tenaga kerja, jasa air tawar, dan jasa bahan bakar minyak (BBM). Strategi pemasaran yang diterapkan dalam perencanaan produk dan jasanya adalah mengutamakan pada kepuasan pelanggan yaitu berusaha memberikan pelayanan yang maksimal dan tepat waktu dan dipercaya oleh konsumen dengan kualitas yang bagus dan memberikan fasilitas.

#### **2. Price,**

Penetapan harga terhadap jasa yang ditawarkan dalam mendukung pelayanan pelabuhan dapat disesuaikan dengan beberapa referensi pelabuhan disekitar. Harga jasa yang ditawarkan tentunya sebanding dengan pelayanan yang diberikan dan dapat memberikan keuntungan

bagi pengelola dalam jangka waktu tertentu. Selain itu, harga juga dapat disesuaikan dengan kondisi perekonomian dan situasi variabel-variabel yang berpengaruh terhadap pelayanan jasa seperti Biaya Bahan Bakar, tarif dasar listrik, dll.

### 3. Promotions,

Promosi tentang pelayanan jasa pendukung pelabuhan dapat diintegrasikan ke dalam sistem yang dikelola oleh pelabuhan. Sedangkan teknisnya dapat dilakukan melalui website terintegrasi yang dikelola oleh pelabuhan atau dikelola secara mandiri oleh unit komunikasi dan informasi pemerintah daerah Kabupaten Pesisir Selatan. Selain itu, promosi juga dapat dilakukan dengan jaringan pelabuhan yang lain khususnya Pelabuhan Internasional Teluk Bayur. Hal ini akan mempercepat penyebaran informasi tentang pelayanan di Pelabuhan Panasahan.

### 4. Place,

Beberapa hal yang menjadi pertimbangan pemilihan lokasi jasa pendukung pelayanan pelabuhan diuraikan sebagai berikut:

#### a. Kedekatan dengan sumber komoditas

Berdasarkan komoditasnya sebagaimana dijelaskan dalam aspek segmentasi dan targetnya, maka pelabuhan Panasahan dapat mempersingkat waktu dan memangkas biaya operasional dalam distribusi barang melalui pelabuhan.

#### b. Dekat dengan pelabuhan Teluk Bayur

Pelabuhan Teluk Bayur merupakan pelabuhan internasional yang ada wilayah Barat. Pelabuhan ini sudah mengalami beberapa kali pengembangan, namun ketersediaan lahan saat ini sangat terbatas. Hal ini merupakan tuntutan dari kegiatan proses distribusi barang dan jasa yang menggunakan pelabuhan yang meningkat setiap tahunnya. Sehingga dengan adanya pelabuhan Panasahan dapat

mendukung pelabuhan Teluk Bayur dan mengatasi permasalahan terkait dengan kepelabuhanan.

c. Ketersediaan Lahan

Kondisi lokasi pelabuhan Panasahan yang relatif kecil, maka dalam pengembangannya membutuhkan areal yang sangat luas. Selain itu, beberapa kendala seperti masalah lingkungan hidup terkait keberadaan hutan mangrove disekitar pelabuhan menjadi tantangan dalam proses pengembangan. Hal ini menjadi peluang bagi pemerintah daerah dalam penyediaan lahan yang dapat digunakan secara optimal dalam pelayanan pendukung jasa pelabuhan. Kondisi saat ini sudah tersedia lahan seluas 4 Ha yang telah dibebaskan, sehingga dapat dikelola untuk perencanaan fasilitas pendukung pelabuhan.

d. Aksesibilitas

Lokasi Pelabuhan Panasahan dapat diakses melalui ruas jalan nasional Padang – Ruas Tapan – Batas Bengkulu. Ruas jalan ini mempunyai kondisi yang mantap dengan jenis perkerasan aspal dan beton serta lebar bervariasi 5-7 meter. Pengembangan jaringan jalan lingkaran dalam lingkup Kota Painan juga telah disiapkan untuk mendukung pengembangan Pelabuhan Panasahan. Jalan ini direncanakan mempunyai 2 jalur dengan lebar minimal 5 meter.

Pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan juga telah melakukan pengembangan jaringan jalan Pasar Baru-Alahan Panjang (Kabupaten Solok). Jalan ini nantinya melintasi kawasan Suaka Margasatwa (SM) Tarusan Arau Hilir dan menghubungkan antara Nagari Muaro Aie, Kabupaten Pesisir Selatan dengan Nagari Simpang Tanjung Nan IV, Kabupaten Solok sepanjang 7,19 Km. Meskipun akses jalan ini belum sepenuhnya dapat dilalui/dihubungkan dengan baik, namun dengan adanya akses jalan ini dapat menjadi alternatif bagi kendaraan yang berasal dari lintas tengah menuju Pelabuhan Panasahan.

Pengembangan jaringan jalan didaerah sekitar juga telah diupayakan oleh Kabupaten Solok Selatan dan Kabupaten Dharmasraya yang direncanakan untuk dibuatkan akses feeder jalan tol, sehingga aksesibilitas kendaraan yang berasal dari lintas tengah dan timur dapat ditingkatkan. Berdasarkan aksesibilitas dan rencana pengembangan jaringan jalan tersebut, maka dapat dipertimbangkan dalam rencana pengembangan Pelabuhan Panasahan.

#### 5. people,

Berdasarkan hasil FGD didapatkan bahwa pengembangan Pelabuhan Panasahan sangat diharapkan oleh investor. Telah ada investor yang menyatakan minat untuk melakukan pengelolaan pelabuhan Panasahan yaitu PT. Bumi Bara Andalas yang bergerak dalam bidang usaha Tambang Batu Bara. Perusahaan nantinya akan memiliki struktur organisasi yang terdiri dari Direktur Utama, Teknisi, Pemasaran, Operasional, Keuangan, dan Sumber Daya Manusia. Setiap bagian dalam struktur organisasi tersebut memiliki deskripsi tugas dan wewenang nya masing-masing yang sudah ditentukan. Sumber daya manusia yang digunakan dalam perusahaan ini direkrut berdasarkan pengalaman kerja sebelumnya, keahlian pada bidangnya, dan memiliki standar pendidikan sesuai dengan yang sudah ditentukan. Sistem reward dan kompensasi pun dapat diberlakukan sebagai bentuk apresiasi bagi karyawan yang melakukan prestasi. Tangible assets berupa sumber daya manusia yang unggul dan berkompeten dibandingkan dengan pihak pesaing karena sumber daya yang rekrut sudah memiliki pengalaman kerja sebelumnya dan ahli pada bidangnya masing- masing. Oleh karena itu, untuk memberdayakan sumber daya manusianya, perusahaan perlu melakukan pelatihan pada seluruh bagian untuk meningkatkan kualitas dan kepuasan pelanggan. Intangible assets yang dimiliki adalah berupa kemampuan sumber dayanya dalam melaksanakan pekerjaannya dengan baik dan ahli pada bidangnya masing-masing sehingga perusahaan memiliki keunggulan dalam bersaing.

*Organizational capabilities* bagian sumber daya manusia yaitu manajemen sumber daya manusia yang direkrut adalah sumber daya manusia yang berkompeten, berpengalaman, dan ahli pada bidangnya. Sistem reward dan kompensasi diberlakukan pada perusahaan ini agar karyawan yang membawa keuntungan bagi perusahaan dapat dipertahankan agar perusahaan mendapatkan keuntungan yang maksimal dan selalu unggul dibandingkan dengan perusahaan pesaing.

6. process,

Dalam rangka percepatan Proses Distribusi Barang dan Jasa maka diperlukan suplay yang baik dalam penyediaan Komoditas yang akan didistribusikan. Proses distribusi yang akan dilakukan perlu menyediakan stockpile yang sewaktu-waktu kapal yang akan mengangkut muatan segera dilakukan dengan baik dan tidak membutuhkan waktu yang cukup lama. Kecepatan dalam proses pemindahan barang dari ke kapal mempengaruhi biaya operasional. Kondisi ini menjadi peluang bagi pemerintah daerah Pesisir Selatan untuk membangun jasa terkait bongkar muat dan penyimpanan komoditas yang akan diangkut oleh kapal.

7. dan physical evidence.

Physical evidence mencakup seluruh fasilitas yang dibutuhkan/disediakan dalam rangka aktivitas pelaksanaan pelayanan pelabuhan. Pada aspek ini, fasilitas yang tersedia diarahkan untuk kegiatan pelayanan Bongkar Muat, penimbunan/penumpukan barang sementara dan sewa kantor/gedung/ atm dan jasa-jasa lainnya yang dibutuhkan dalam pelayanan pelabuhan.

## **5.4 Analisis Kelayakan Sumberdaya Manusia, Manajemen dan Organisasi**

### **5.4.1 Analisis Kebutuhan, Ketersediaan dan Kapasitas SDM**

Aktivitas Kepelabuhanan membutuhkan dukungan sumberdaya manusia baik yang bekerja sebagai pekerja utama atau pekerja pendukung. Pekerja utama kepelabuhan antara lain:

- a. Foreman. Foremen bertugas memantau kapal yang sedang bersandar melakukan bongkar atau muat baik kontainer maupun bukan kontainer. Foreman bertanggung jawab terhadap terhadap keamanan komoditi yang dibongkar atau dimuat, sekaligus melakukan pengaturan agar proses bongkar muat berjalan lancar.
- b. Operator alat berat
- c. Tally. Tally adalah petugas yang melakukan pencatatan terkait kegiatan kepelabuhanan seperti nomor prefix kontainer yang termuat ataupun dibongkar untuk membedakan setiap kontainer.
- d. Tenaga Kerja Bongkar Muat TKBM. TKBM bertugas membantu kegiatan operator dan foreman dalam peletakan kontainer sesuai posisi yang diinginkan oleh pihak pelayaran dan pihak kapal.
- e. Satuan Pengamanan Pelabuhan
- f. Planner Pelabuhan. Planner Pelabuhan bertugas mengendalikan kegiatan selama di pelabuhan menggunakan perangkat lunak. Planner mendata dan merangkum semua kegiatan yang ada di pelabuhan serta mengatur tata letak kontainer.
- g. Mekanik
- h. Kepil Pelabuhan. Kepil Pelabuhan bertanggung jawab terhadap tali temali kapal ke sandarannya (tepi pelabuhan).
- i. Tenaga Kebersihan
- j. Pengendara

Pekerja pendukung adalah semua pekerja pada kantor kepelabuhanan serta fasilitas penunjang seperti kantor kesyahbandaran dan kantor kesehatan pelabuhan. Prediksi Kebutuhan dan Ketersediaan Sumberdaya Manusia Unit Usaha Pelabuhan Panasahan disajikan dalam Tabel 5.2 berikut ini.

Tabel 5.2 Prediksi Kebutuhan dan Ketersediaan Sumberdaya  
Manusia Unit Usaha Pelabuhan Panasahan

No.	Pekerjaan	Jumlah Kebutuhan	Jumlah Tersedia
1	Foreman	10	0
2	Operator Alat Berat	20	0
3	Tally	10	0
4	TKBM	100	20
5	Satpam	20	0
6	Planner	10	0
7	Mekanik	30	0
8	Kepil	20	0
9	Tenaga Kebersihan	50	0
10	Pengendara	20	0

Secara umum terlihat ketersediaan SDM Kepelabuhanan masih di bawah kebutuhan minimal. Hal ini dapat diatasi dengan segera mempersiapkan SDM terpilih terutama dengan latar belakang SMK untuk dididik dan dilatih serta disertifikasi oleh lembaga sertifikasi kepelabuhanan.

#### 5.4.2 Analisis Pekerjaan

Pelabuhan Panasahan direncanakan akan memberikan jasa utama bongkar muat dan penunpukan batu bara, jasa bongkar muat dan penyewaan gudang general cargo, jasa bongkar muat dan storage tank CPO dan jasa penunjang seperti penyewaan gedung kantor, penyewaan

lahan atau gedung untuk ATM, jasa kebersihan dan perawatan kantor, penyediaan air tawar dan BBM.

Dalam jangka pendek, Pemerintah Pesisir Selatan harus memastikan ketersediaan dana untuk investasi awal agar semua fasilitas bisa segera dibangun. Pada tahap ini harus segera diputuskan apakah Pemerintah Pesisir Selatan akan melakukan investasi mandiri atau bekerja sama dengan pihak lain, baik entitas Pemerintah atau entitas bisnis.

Apabila dana tersedia maka proses pembangunan fasilitas dapat segera dilaksanakan. Setelah fasilitas tersedia aktivitas kepelabuhan bisa segera dijalankan.

Saat ini fasilitas fisik belum tTerkait dengan jasa utama sangat memungkinkan dilaksanakan

#### **5.4.3 Analisis Tata Kelola**

Sebagai sebuah entitas bisnis, Pengelola Usaha Pelabuhan harus menerapkan tatakelola perusahaan yang menjamin tercapainya tujuan diselenggarakannya usaha kepelabuhanan.

Dari sisi kepemilikan terdapat 3 (tiga) pilihan skema Unit Pengelola Pelabuhan Panasahan:

Pertama, dimiliki 100% Pemerintah Pesisir Selatan. Pada skema ini Pemerintah Pesisir Selatan dapat membentuk Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang independen dan berkontribusi penuh meningkatkan Pendapatan Asli. Dari sisi tatakelola Pemerintah Pesisir Selatan lebih leluasa menentukan Direksi dan Komisaris.

Kedua, skema Kerja Sama Operasional (KSO). Pada skema ini Pemerintah Pesisir Selatan berbagi peran dengan entitas lain dan kewenangan parapihak akan proposional, baik kebijakan strategis maupun penunjukan direksi dan komisaris.

Ketiga skema Bangun Guna Serah (BGS) atau Bangun Serah Guna (BSG). Pada skema ini Pemerintah pada awal investasi hanya memberikan kontribusi lahan dan investasi lainnya serta pemanfaatan akan

didonimasi oleh mitra. Pemerintah Pesisir Selatan dalam jangka panjang tidak dapat merasakan manfaat finansial, namun berkemungkinan mendapat manfaat dalam pertumbuhan ekonomi masyarakat.

Dari sisi operasional, Pengelola Usaha Pelabuhan dapat dilakukan dengan beberapa alternatif skema. Untuk jasa utama kepelabuhanan seperti bongkar muat dan pergudangan dapat dikelola langsung oleh Unit Usaha Pelabuhan, sementara untuk jasa penunjang dapat dikerjasamakan dengan Badan Usaha Milik Nagari (BUMNag)

## **5.5. Analisis Kelayakan Sosial Ekonomi, Budaya dan Lingkungan**

### **5.5.1 Analisis Kondisi Sosial Budaya Masyarakat**

Berdasarkan analisis kondisi social masyarakat maka beberapa hal yang perlu dipertimbangkan adalah kecemburuan sosial, konflik sosial, dan sikap persepsi masyarakat terhadap rencana pengembangan jasa usaha terkait dengan pelayanan Pelabuhan. Berikut diuraikan analisis kondisi sosial budaya masyarakat.

#### **1. Kecemburuan sosial**

Apabila dalam penerimaan Tenaga kerja Bongkar Muat (TKBM) maupun penerimaan tenaga kerja, lebih banyak dari daerah lain, maka dapat menimbulkan kecemburuan sosial bagi penduduk setempat. Selain itu, perbedaan upah atau gaji tenaga kerja setempat dengan tenaga kerja dari daerah lain, juga dapat menimbulkan kecemburuan sosial. Hal ini dipengaruhi oleh kebutuhan sumber daya manusia yang dibutuhkan dalam pelayanan jasa usaha yang menggunakan teknologi/peralatan/alat berat yang membutuhkan keahlian khusus. Selain itu, sesuai persyaratan administrasi maka tenaga kerja yang akan direkrut harus sesuai dengan kualifikasi. Meskipun demikian, pengelola dapat memberikan prioritas kepada putra daerah yang mempunyai/memenuhi persyaratan sesuai kualifikasi.

#### **2. Konflik sosial**

Terjadinya kecemburuan sosial seperti yang diuraikan di atas serta terjadinya kemacetan lalu-lintas akibat kegiatan transportasi darat dan penurunan kualitas air laut akibat tidak dikelolanya limbah cair yang keluar dari aktifitas pelabuhan maupun aktifitas kegiatan lain di dalam daerah kerja pelabuhan, diperkirakan akan menimbulkan dampak berupa konflik sosial, antara masyarakat dengan pengelola pelabuhan dan pemerintah daerah selaku pengelola jasa. Kegiatan moda darat yaitu pengangkutan barang-barang dari dan ke dalam kawasan pelabuhan dengan menggunakan truk atau trailer dapat menyebabkan gangguan terhadap aktivitas lalu-lintas (kemacetan) di jalan raya terutama di persimpangan jalan ke luar-masuk kawasan Pelabuhan. Akibat frekuensi pengangkutan barang-barang tersebut cukup tinggi, sehingga potensi terjadinya dampak kemacetan juga cukup tinggi dan dapat menimbulkan dampak lain, yaitu munculnya sikap dan persepsi masyarakat yang kurang baik terhadap keberadaan operasi Pelabuhan. Meskipun demikian, pengelola jasa telah menyediakan lahan parkir yang dekat dengan lokasi akses keluar masuk sehingga risiko terjadi kemacetan/gangguan lalu lintas dapat diminimalisir.

### **3. Sikap dan persepsi masyarakat**

Pada tahap operasi pengembangan Pelabuhan, akan menyerap banyak TKBM hingga memberi dampak penting dengan terbukanya lapangan pekerjaan. Selain itu, kegiatan lain di daerah kerja pelabuhan juga memiliki program penerimaan tenaga kerja operasional perusahaannya. Pekerja yang berasal dari daerah setempat dalam jangka waktu panjang dapat menghidupi keluarga mereka. Sebaliknya, dampak negatif yang mungkin timbul akibat kegiatan operasi pelabuhan maupun kegiatan operasi kegiatan lain di daerah kerja pelabuhan, dapat memberikan persepsi yang kurang baik dari masyarakat terhadap keberadaan Pelabuhan.

### **5.5.2 Keterkaitan Potensi Ekonomi Dengan Kondisi Masyarakat**

#### **1. Kesempatan kerja**

Penerimaan tenaga kerja (TKBM) akan memberikan dampak terhadap kesempatan kerja. Selain adanya penerimaan TKBM, ada juga penerimaan tenaga kerja oleh kegiatan lain di dalam daerah kerja pelabuhan. Hal ini akan mengurangi peluang jumlah pencari kerja disekitar lokasi pengembangan usaha.

#### **2. Kesempatan berusaha dan perekonomian wilayah**

Adanya kegiatan lalu-lintas kapal, akan membuka peluang berusaha bagi penduduk setempat terutama usaha rumah makan/restoran, usaha penjualan souvenir dan usaha penginapan/hotel. Kesempatan berusaha ini akan meningkatkan pendapatan penduduk, yang dapat menimbulkan sikap dan persepsi masyarakat yang positif terhadap keberadaan operasional Pelabuhan. Kegiatan lalu-lintas kapal akan meningkatkan neraca perdagangan di Kabupaten Pesisir Selatan khususnya, dan di Indonesia umumnya. Peningkatan neraca perdagangan ini serta adanya kesempatan berusaha di daerah setempat, akan meningkatkan perekonomian wilayah.

#### **3. Tingkat pendapatan penduduk**

Adanya kesempatan kerja dan kesempatan berusaha, akan menimbulkan dampak meningkatnya pendapatan masyarakat.

### **5.5.3 Analisis faktor dampak lingkungan**

Prakiraan terhadap sifat penting dampak lingkungan merupakan hal yang lebih subyektif dibanding perkiraan terhadap besar dampak lingkungan. Hal ini tidak lain karena penilaian atas pentingnya dampak bersandar pada pertimbangan pentingnya arti perubahan itu terhadap stabilitas dan kepulihan ekosistem, serta bagi kehidupan sosial ekonomi dan budaya

masyarakat sekitarnya. Mengingat hal tersebut dalam memperkirakan sifat penting dampak akan digunakan metode sebagai berikut:

- a. Simpangan yang mencolok dari kondisi normal

Dampak lingkungan dinyatakan penting apabila suatu komponen menunjukkan derajat perubahan yang jauh menyimpang dari kondisi normal yang biasanya terjadi.

- b. Terlampauinya baku mutu lingkungan.
- c. Terancamnya daerah yang sensitif.

Kegiatan bongkar muat barang akan memberikan dampak negatif terhadap: Kualitas udara, Kebisingan, Kualitas air, Kadar lumpur sedimen, Kesehatan masyarakat, Kamtibmas, dan Transportasi.

- a. **Menurunnya kualitas air serta sedimentasi akan memberikan dampak negatif bagi biota air.** Terganggunya kehidupan biota air laut akibat penurunan kualitas air laut yang disebabkan oleh masing-masing kegiatan lalu-lintas kapal, kegiatan bongkar-muat, kegiatan pengisian BBM kapal, kegiatan penanganan sampah, kegiatan penanganan limbah cair dan kegiatan pemeliharaan alur dan kolam pelabuhan, diperkirakan akan menurunkan pendapatan penduduk yang bermatapencaharian sebagai nelayan.
- b. **Vektor penyakit.** Adanya kegiatan lalu-lintas kapal akan mendatangkan tenaga kerja yang berasal dari daerah lain/mancanegara, yang mungkin membawa penyakit menular. Hal ini perlu mendapat perhatian dari pihak yang mengelola pelabuhan, sehingga tidak terjadi penyebaran penyakit menular tersebut secara luas. Selain itu, penyebaran penyakit juga dapat disebabkan karena pengelolaan limbah/sampah dilingkungan pelabuhan dan sekitarnya. Apabila kegiatan penanganan sampah dilakukan tidak sebagaimana mestinya, maka akan menyebabkan sampah itu menumpuk dan membusuk, sehingga menimbulkan bau yang kurang sedap. Hal ini akan mengundang berkembang biaknya populasi lalat sebagai vektor penyakit.

- c. **Prevalensi penyakit.** Penurunan kualitas udara dan peningkatan kebisingan di dan sekitar kawasan Pelabuhan Belawan, akibat adanya kegiatan operasi kegiatan lain di daerah kerja pelabuhan, akan menurunkan dampak berupa prevalensi penyakit yaitu penyakit ISPA dan gangguan pendengaran, terutama bagi pekerja yang bekerja di dalam kawasan Pelabuhan dan sekitarnya.

## 5.6 Analisis Kelayakan Keuangan

Analisis kelayakan keuangan dilakukan dengan memperhitungkan investasi awal (initial investment), estimasi dan pertumbuhan pendapatan serta biaya operasional tahunan. Investasi awal terdiri dari biaya Gedung dan bangunan, perizinan, peralatan, biaya sumber daya manusia, dan biaya operasional. Besaran nilai investasi awal adalah sebesar Rp104.250.000.000. Rincian biaya tersebut seperti disajikan pada tabel berikut:

**Tabel 5.3 Rincian Biaya Investasi Awal**

No	Uraian	Luas	Satuan	Harga Satuan (Rp.)	Jumlah (Rp.)
<b>A Tanah/Bangunan</b>					
1	Areal Penumpukan General Cargo	3,700	M2	1,750,000	6,475,000,000
2	Gudang General cargo	3,700	M2	4,000,000	14,800,000,000
3	Areal Parkir	4,500	M2	1,750,000	7,875,000,000
4	Areal Penumpukan Batu Bara	20,000	M2	1,750,000	35,000,000,000
5	Kantor (10*10 Meter 2 Lantai)	200	M2	4,500,000	900,000,000
6	Kantor (10*10 Meter 2 Lantai)-Disewakan	200	M2	4,500,000	900,000,000
7	Ruang Generator set (4m x 5m)	20	M2	3,000,000	60,000,000
8	Toilet 2 Unit	30	M2	2,500,000	75,000,000
9	Mushalla (10m x 4m)	40	M2	2,500,000	100,000,000
10	Furniture dan Perabot	1	Unit	200,000,000	200,000,000
11	Instalasi Air	1	Unit	150,000,000	150,000,000
12	Instalasi Listrik	1	Unit	150,000,000	150,000,000
13	Kendaraan (Toyota Innova)	1	Unit	500,000,000	500,000,000
14	Storage Tank CPO	5300	M2	4,000,000	21,200,000,000
15	Gudang Peralatan	300	M2	4,000,000	1,200,000,000
16	Bengkel	300	M2	4,000,000	1,200,000,000
17	Pos Keamanan	12	M2	3,000,000	36,000,000
18	ATM	6	M2	3,000,000	18,000,000
<b>B Perijinan</b>					
1	Biaya pra-operasional (termasuk perizinan dan FS)	1	Kali	400,000,000	400,000,000
2	Biaya penyusunan Detailed Engineering Design	1	Kali	350,000,000	350,000,000
3	Biaya Studi Amdal	1	Kali	300,000,000	300,000,000
4	Biaya Andalalin	1	Kali	100,000,000	100,000,000
<b>C Peralatan</b>					
1	Excavator	1	Unit	1,000,000,000	1,000,000,000
2	Dump Truck	4	Unit	700,000,000	2,800,000,000
3	Forklift 5 Ton	2	Unit	300,000,000	600,000,000
4	Mobile Crane 25 Ton	1	Unit	1,500,000,000	1,500,000,000
5	Mobile Crane 10 Ton	1	Unit	850,000,000	850,000,000
6	Mobile Loader Bucket 3 M3	1	Unit	1,000,000,000	1,000,000,000
7	Trailer	1	Unit	750,000,000	750,000,000
8	Timbangan 60 Ton	1	Unit	160,000,000	160,000,000
9	Loading Ramp	1	Unit	50,000,000	50,000,000
<b>D SDM</b>					
1	Pimpinan	1	Orang	8,000,000	96,000,000
2	Manager Keuangan	1	Orang	5,000,000	60,000,000
3	Asisten Keuangan	1	Orang	4,000,000	48,000,000
4	Supervisi dan Marketing	2	Orang	4,000,000	96,000,000
5	Tenaga Kerja Alat Berat	10	Orang	3,000,000	360,000,000
6	Mekanik	2	Orang	4,000,000	96,000,000
<b>E Operasional</b>					
1	Listrik, Air, Telepon	1	Paket	100,000,000	100,000,000
2	BBM (Alat Berat)	1	Paket	700,000,000	700,000,000
3	Pemeliharaan (Gedung)	1	Paket	200,000,000	200,000,000
4	Service Alat berat	1	Paket	500,000,000	500,000,000
5	Spare Part Alat Berat	1	Paket	500,000,000	500,000,000
6	Oli Alat Berat	1	Paket	500,000,000	500,000,000
7	Gemuk Alat Berat	1	Paket	250,000,000	250,000,000
				<b>TOTAL</b>	<b>104,205,000,000</b>

Agar tingkat arus kas dan tingkat pengembalian serta berbagai indikator keuangan lainnya dapat dihitung maka perlu ditentukan estimasi pendapatan dan biaya operasional tahunan. Dari data di atas

diperoleh biaya operasional minimum tahunan dari SDM dan operasional sebesar Rp3.506.000.000. Sementara estimasi pendapatan diperkirakan mencapai Rp18.670.682.333. per tahun. Pendapatan yang diperoleh berasal dari pendapatan jasa bongkar muat baru bara, pendapatan jasa penggunaan areal penumpukan batu bara, pendapatan jasa general cargo, pendapatan jasa bongkar muat general cargo, pendapatan jasa storage tank CPO, pendapatan jasa bongkar muat CPO, pendapatan sewa lahan untuk ATM, dan pendapatan sewa dari penyediaan perkantoran untuk kepentingan pengguna Pelabuhan. Rincian estimasi pendapatan tersebut disajikan pada tabel 5.4 berikut:

Tabel 5.4 Estimasi Pendapatan Tahunan

No	Jenis Jasa dan Penghitungan	Jumlah
1	Jasa bongkar muat baru bara	
	120.620 ton x Rp11.700	Rp1.200.654.000
2	Jasa penggunaan areal penumpukan batu bara	
	4.866 ton x 15 hari x 21 kali x Rp2.2.50	Rp3.464.425.000
3	Jasa general cargo	
	117.790 ton x (124 hari/15) x Rp2.750	Rp2.541.359.333
4	Jasa bongkar muat general cargo	
	111.790 ton x Rp11.700	Rp1.307.943.000
5	Jasa storage tank CPO	
	Jumlah Ton (297.285 Ton) x Biaya (Rp. 2550) x Jumlah Hari (25 hari) x Jumlah Kunjungan Kapal (13 Kali)	Rp1.457.835.000
6	Jasa bongkar muat CPO	
	Jumlah Ton (297.285 Ton) x Biaya (Rp. 27600)	Rp8.205.066.000
7	Sewa lahan untuk ATM	
	Luas (2x3 Meter) X Tarif (Rp. 200 rb/Bulan)	Rp14.400.000
8	Sewa dari penyediaan perkantoran	
	Luas (200 M2) X Sewa (Rp. 200. rb/M2/ Bulan)	Rp480.000.000
	<b>Jumlah</b>	<b>Rp18.670.682.333</b>

Dari penghitungan pendapatan dan biaya operasional tahunan diperoleh laba bersih sebelum pajak sebesar Rp15.164.682.333. Kemudian, dengan menggunakan ketentuan pasal 31 E Undang-Undang tentang Pajak

Penghasilan yang menyiratkan fasilitas tarif pajak sebesar 50% dari tarif berlaku umum ( $50\% \times 22\%$ ), diperoleh Beban Pajak Penghasilan sebesar Rp1.668.115.056,63. Dengan demikian laba bersih setelah pajak tahunan diperkirakan sebesar Rp13.496.567.276,67.

Selanjutnya, dengan menggunakan asumsi tingkat pengembalian ekspektasian sebesar 10%, laba bersih tahunan naik 5% dari tahun sebelumnya, analisis untuk jangka waktu 11 tahun ( $n=11$ ), maka indikator-indikator keuangan berupa *Payback Period (PP)*, *Net Present Value (NPV)*, *Internal Rate of Return (IRR)*, dan *Profitability Index (PI)* dapat dihitung.

Tabel 5.5 Perhitungan Indikator Keuangan

Keterangan/Tahun	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
PV Factor (DF 10 %)	0.9091	0.8264	0.7513	0.6830	0.6209	0.5645	0.5132	0.4665	0.4241	0.3855	0.3505
Laba	13,496,567,277	14,171,395,641	14,879,965,423	15,623,963,694	16,405,161,878	17,225,419,972	18,086,690,971	18,991,025,519	19,940,576,795	20,937,605,635	21,984,485,917
PV Factor (DF 10%)	12,269,729,311	11,711,241,357	11,179,318,022	10,671,167,203	10,185,965,010	9,723,749,574	9,282,089,806	8,859,313,405	8,456,798,619	8,071,446,972	7,705,562,314
PV- 11Tahun, 10%	108,116,381,594										
Investasi Awal	104,205,000,000										
NPV	3,911,381,594										
IRR	11,6%										
Payback Period	6,68tahun										
Profitability Index	1.03753545										
Pendapatan	18,670,682,333										
Biaya Operasional	3,506,000,000										
BC Ratio	5.325351493										

### 1. *Payback Period (PP)*

Metode *Payback Period (PP)* merupakan teknik dalam penilaian investasi terhadap jangka waktu pengembalian investasi suatu usaha. *Payback Period* merupakan teknik penilaian terhadap jangka waktu (periode) yang dibutuhkan untuk menutup initial investment dari suatu proyek dengan menggunakan cash inflow yang dihasilkan proyek tersebut. Jika aliran arus kas tidak sama maka harus dicari satu persatu yakni dengan cara menggunakan total investasi dengan cash flow-nya sampai diperoleh hasil total investasi sama dengan cashflow pada tahun tertentu (Syamsuddin, 2011). Perhitungan didapatkan dari kas bersih yang diperoleh setiap tahunnya (Kasmir & Jakfar, 2016).

Suatu usaha dinyatakan layak untuk dijalankan menurut *Payback Period* apabila nilai PP yang diperoleh melalui perhitungan lebih kecil dari umur investasi. Hasil penghitungan menunjukkan *Payback Period* adalah selama 6 tahun 8 Bulan atau 6,68 bulan. Dengan penghitungan usaha selama 11 tahun, maka disimpulkan bahwa usaha ini layak dilakukan menurut indikator *payback period* ini. Rincian penghitungan disajikan pada tabel berikut:

**Tabel 5.6 Penghitungan Payback Period**

		Investasi Awal	Tahun	
Tahun ke	Arus Kas Tahunan	104,205,000,000	-	
1	13,496,567,277	90,708,432,723	1	1
2	14,171,395,641	76,537,037,082.8	2	2
3	14,879,965,423	61,657,071,660.30	3	3
4	15,623,963,694	46,033,107,966.64	4	4
5	16,405,161,878	29,627,946,088.30	5	5
6	17,225,419,972	12,402,526,116.05	6	0.6857267
7	18,086,690,971	(5,684,164,854.82)		
8	18,991,025,519			
9	19,940,576,795			
10	20,937,605,635			
11	21,984,485,917			
	191,742,858,722			

### 2. *Net Present Value (NPV)*

Menurut Sartono (2010) Net Present Value adalah selisih antara present value aliran kas bersih atau sering disebut juga dengan *proceed* dengan *present value* investasi. Metode ini merupakan salah satu metode pendiskontoan aliran kas. Baik dari operational cashflow maupun dari terminal cashflow pada masa yang akan datang

(selama umur investasi). Metode *Net Present Value* (NPV) merupakan keuntungan bersih yang didapatkan dari pengerjaan akhir dari sebuah usaha. Kelayakan usaha menurut *Net Present Value* dipertimbangkan berdasarkan nilai uang pada waktu tertentu (Fahmi, 2014). *Net Present Value* dihitung menggunakan persamaan:

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{I_p}{(1+r)^t} - I_0$$

Dimana  $I_p$  adalah investasi pada proyek yang diperhitungkan,  $I_0$  adalah investasi bersih,  $r$  adalah biaya modal,  $n$  adalah umur manfaat, dan  $t$  adalah periode waktu. Sebagaimana dapat dilihat pada tabel 5.x tentang indikator keuangan, nilai total present value adalah Rp108.116.381.594, sementara nilai investasi sebagaimana dapat dilihat pada tabel 5.xx adalah sebesar Rp104.205.000.000. Dengan demikian, Net Present Value adalah sebesar Rp3.911.381.594. Suatu usaha dianggap layak apabila nilai NPV > 0. Jika nilai NPV < 0 maka usaha tersebut tidak layak untuk dijalankan. Usaha juga tidak layak untuk dijalankan apabila nilai NPV = 0 meskipun hal ini berarti usaha tersebut berada pada titik impas. Dengan demikian, berdasarkan indikator Net Present Value, usaha ini adalah layak secara finansial.

### 3. *Internal Rate of Return* (IRR)

*Internal Rate of Return* merupakan tingkat suku bunga yang menyamakan jumlah nilai sekarang dari aliran kas sekarang (Fahmi, 2014). *Internal Rate of Return* adalah tingkat diskonto/discount rate yang menyamakan present value aliran kas bersih dengan present value investasi. IRR atau yang sering diartikan sebagai tingkat kembalian internal dicari dengan cara trial dan error atau interpolasi. Dengan kata lain IRR adalah discount rate yang membuat net present value sama dengan nol. Perhitungan *Internal Rate of Return* dilakukan dengan menggunakan rumus:

$$IRR = \sum_{t=1}^n \frac{A_t}{(1+k)^t} - I_0$$

Dimana  $A_t$  adalah arus kas bersih,  $k$  adalah biaya modal atau tingkat keuntungan minimal yang diminta,  $I_0$  adalah investasi bersih,  $t$  adalah jangka waktu,  $n$  adalah umur manfaat. Kelayakan usaha menurut metode ini ditentukan melalui perbandingan antara nilai IRR dengan nilai bunga pinjaman. Apabila nilai IRR yang diperoleh lebih besar dari bunga pinjaman, maka usaha tersebut dianggap layak untuk dijalankan, jika nilai IRR lebih kecil dari bunga pinjaman maka usaha

tersebut dianggap tidak layak untuk dijalankan. Dengan cara interpola dengan  $n=11$  tahun, diperoleh IRR sebesar 11,6%. Hal ini mengindikasikan berdasarkan indikator ini, usaha ini layak karena IRR sebesar 11,6% lebih besar daripada tingkat bunga pinjaman asumsian sebesar 10%.

#### 4. *Profitability Index (PI)*

*Profitability Index* merupakan rasio aktivitas dari jumlah nilai penerimaan bersih dengan nilai pengeluaran investasi selama umur investasi tersebut (Fahmi, 2014). Menurut Syamsuddin (2011), *Profitability Index* hampir sama dengan metode NPV, hanya saja PI mengukur present value untuk setiap rupiah yang diinvestasikan. Apabila metode net present mencari selisih antara present value aliran kas bersih dengan present value investasi, maka metode *profitability index* merupakan pembagian atau rasio antara present value aliran kas bersih dengan present value investasi. Rumus yang digunakan untuk menghitung nilai *Profitability Index* adalah sebagai berikut:

$$PI = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+K)^t}}{I_0}$$

Dimana  $CF_t$  adalah aliran kas per tahun pada periode  $t$ ,  $I_0$  adalah investasi awal pada tahun 0, dan  $K$  adalah suku bunga. Hasil penghitungan dengan NPV pada tingkat bunga 10% untuk 11 tahun sebesar Rp108.116.381.594 dan nilai kebutuhan investasi sebesar Rp104.205.000.000 menghasilkan PI sebesar 1,0375. Suatu usaha dianggap layak apabila nilai *Profitability Index* yang diperoleh  $> 1$ . Sebaliknya usaha dianggap tidak layak apabila nilai *Profitability Index*  $< 1$ . Hasil ini menyiratkan bahwa usaha ini layak menurut indikator ini.

Dari penghitungan indikator-indikator keuangan sebelumnya, hasil kajian mengindikasikan bahwa ***semua indikator keuangan memenuhi syarat kelayakan*** usaha perusahaan pelabuhan ini untuk dilaksanakan.

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan berbagai analisis yang dilakukan, secara keseluruhan menunjukkan bahwa usaha perusahaan Pelabuhan Panasahan ini **Layak** untuk dikembangkan. Analisis teknis menunjukkan bahwa dukungan sarana dan prasarana, aksesibilitas, lokasi, serta dukungan teknis lainnya mendukung pengembangan usaha pengelolaan Pelabuhan Panasahan ini. Demikian pula dengan analisis industri dan pemasaran yang ditinjau dari berbagai aspek seperti analisis industri, analisis proyeksi dan potensi pasar, analisis *Segmenting, Targeting, dan Positioning* (STP), dan bauran pemasaran yang menyimpulkan usaha ini layak untuk dikembangkan. Analisis kelayakan ekonomi, sosial budaya dan lingkungan juga menyiratkan bahwa usaha ini akan mendukung tumbuh kembangnya perekonomian dengan tidak mengganggu kondisi lingkungan sepanjang kendali Bersama terhadap lingkungan dijaga dengan ketat, serta dengan dukungan sosial budaya masyarakat di Kabupaten Pesisir Selatan. Demikian pula analisis aspek finansial pada semua indikator menyiratkan kelayakan usaha ini. Hasil penghitungan analisis finansial menunjukkan:

- a. Berdasarkan analisis finansial *Payback Period*, usaha perusahaan Pelabuhan ini adalah 6 tahun 8 bulan.
- b. Nilai *Net Present Value* sebesar Rp3.911.381.594 adalah bernilai Positif. Hasil ini menyiratkan usaha ini layak untuk dilakukan.
- c. Hasil perhitungan *Profitability Index* (PI) usaha perusahaan pelabuhan Panasahan diperoleh nilai 1.0375 lebih besar daripada 1, artinya usaha ini layak dilakukan.
- d. Hasil teknik interpolasi menghasilkan nilai IRR sebesar 11,6% juga mengindikasikan bahwa usaha ini layak untuk dilakukan.

## 6.2 Rekomendasi

Berdasarkan kajian yang dilakukan, agar tercapai semua kondisi tersebut maka dukungan dari semua pemangku kepentingan menjadi syarat mutlak berkembangnya perusahaan Pelabuhan Panasahan Carocok Kabupaten Pesisir Selatan ini. Namun perlu diperhatikan, meskipun hasil studi kelayakan ini menyimpulkan usaha ini layak untuk dilakukan, prospek dan potensi keuntungan yang dimiliki perlu dioptimalkan melalui beberapa cara, antara lain:

1. Dukungan modal dan Kerjasama pemerintah daerah dengan investor menjadi sangat penting terlepas dari pola pengelolaan usaha (Badan Usaha Pelabuhan, Kerjasama Operasi, maupun Bangun Guna Serah/ Bangun Serah Guna) yang akan diambil oleh pemerintah daerah.
2. Dukungan dari KSOP Teluk Bayur, Dinas Perhubungan, serta masyarakat setempat menjadi sangat penting dalam menjamin keberlangsungan usaha pengelolaan Pelabuhan Panasahan ini.