

## DAMPAK REVITALISASI KAWASAN PELABUHAN DONGGALA TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT SEKITAR

Subagiyo<sup>1</sup>, Amar Ali dan Mohamad Ichwan<sup>2</sup>

*subagiyomashari@yahoo.co.id*

<sup>1</sup>Mahasiswa Program Studi Magister Pembangunan Wilayah Pedesaan Pascasarjana Universitas Tadulako

<sup>2</sup>Dosen Pembimbing Program Studi Magister Pembangunan Wilayah Pedesaan Pascasarjana Universitas Tadulako

### Abstract

*This study aims to: (1) Examine the impact of the revitalization of the Donggala port to the development of the region over the last 3 years (2) Examine the impact of Donggala port revitalization in the welfare of the surrounding community. The sample in this study was 89 people Boya Village community consists of 34 workers, 25 merchants and 30 members of the public. Overall samples taken by each group is determined by the formula of proportional allocation technique (Riduan, 2004) .Teknik data analysis in this study using nonparametric statistical analysis, namely by presenting results of surveys and questionnaires on the perception of respondents. Then to prove the hypothesis that after revitalization study Donggala port area are improving the welfare of the surrounding community, used descriptive statistical analysis with the Wilcoxon Signed-Rank test by using SPSS for Windows version 16. These results indicate that: (1) Revitalization of the Port area Donggala began in 2014, with the rehabilitation and restoration of institutional and physical prevervasi significant impact on the development of the region, it can be seen from the indicators: Income, Infrastructure, Transport (2) Revitalization of the Port area of Donggala effective in promoting the welfare of the surrounding community. There are significant differences between categories of income, employment and transport. (3) The income of people increased after the revitalization of the port, but a decline in revenue after deducting the Consumer Price Index (CPI). This decrease is caused, by the role and function of the port is still not optimal (4) The number of workers accommodated in TKBM Cooperative Donggala port is not currently increasing. This happens because of Donggala port is still not operate properly (5) From the analysis Wilcoxon Signed-Rank impact of the revitalization of the Donggala port to the welfare of the surrounding community, it can be seen from the indicators of people's income and the development of infrastructure and transport modes.*

**Keywords:** *Revitalizing Ports, Community Income, Infrastructure, Public Transportation, Labor*

Indonesia sebagai negara maritim yang mempunyai wilayah laut lebih luas dibandingkan darat, selayaknya membutuhkan pengkajian yang lebih mendalam terhadap masalah kelautan, dengan begitu potensi kelautan Indonesia dapat diungkapkan dan diketahui secara lengkap, termasuk aspek sejarah. Sejarah kemaritiman, biasanya mempunyai bidang kajian seperti perdagangan laut, teknologi kelautan, perompakan, nelayan, pelabuhan, dan sebagainya (Indriyanto, 2009 )

Tentulah pengkajian terhadap sejarah maritim ini juga terkait dengan aspek-aspek lain seperti kota dan pelabuhannya, serta

berbagai masalah yang terjadi di sekitar daerah kawasan pesisir atau pantai. Pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik (Djalante, 2011) Oleh karena itu pengembangan dan pembangunan pelabuhan laut akan mendukung peningkatan ekonomi wilayah.

Menurut Christopher (1989), pendekatan sistem terhadap pelabuhan mempunyai elemen-elemen anatomi yaitu: 1) Hubungan antara hinterland dengan foreland; 2) *Port Facilities*, yaitu pengungkapan terhadap unsur-unsur yang berkaitan dengan transport pada tingkat regional, nasional, dan internasional/global; 3) Industri pelabuhan, artinya melihat pelabuhan sebagai sistem industri yang terdiri dari sub-sub sistem.

Perekonomian daerah disekitar pelabuhan dan daerah-daerah *hinterland* lainnya menjadi faktor utama penentu arah pembangunan dan pengembangannya, yang kemudian akan menentukan kapasitas pelayanan sebuah pelabuhan. Karena itu perlu adanya analisis prospek perkembangan perekonomian regional setempat. Demikian pula pembangunan dan pengembangan Pelabuhan Donggala, perlu adanya peninjauan secara regional, tanpa meninggalkan keberadaan Pelabuhan Pantoloan sebagai pelabuhan utama (*mayor port*) di Provinsi Sulawesi Tengah, sehingga arah pemanfaatan dan pelayanan serta dampak pengembangan pelabuhan tersebut sesuai dengan kebutuhan pada saat ini dan masa yang akan datang. (Amar, 2000).

Saat ini Pelabuhan Donggala merupakan Unit Peyelenggara Pelabuhan (UPP) yang berada dalam garis koordinasi Kementerian Perhubungan, yang mempunyai kewenangan dan tugas pengawasan dengan jangkauan operasi pelayaran rakyat dan pelayaran nusantara dengan penekanan pada kegiatan perdagangan angkutan antar pulau (*interseuler*) dari dan ke Provinsi Sulawesi Tengah, terutama Kabupaten Donggala (Permen Perhubungan No. 130 tahun 2015)

Menurut Isnaeni (2013), Penulis sejarah Pelabuhan Donggala berkebangsaan Belanda, A. Ph. Van Aken (1932) dan Tames (1949) mencatat bahwa kopra yang dimasuk Pelabuhan Donggala mencapai ratusan ribu ton sebagai komoditi ekspor oleh Kabupaten Donggala selama tahun 1952.

Dengan dijadikanya Kota Donggala sebagai ibukota dan pusat pemerintahan, maka kehidupan perekonomian masyarakat menjadi meningkat, apalagi didukung dengan keberadaan pelabuhan laut yang cukup potensial. Pada masa inilah, kota ini menjadi salah satu daerah pusat perdagangan di Sulawesi Tengah. Keberadaan pelabuhan ini membuka perkembangan sektor lainya seperti perdagangan dan jasa antara lain dibangunnya pusat pertokoan, pergudangan, perkantoran dan perbankan, disamping itu juga dibukanya jaringan jalan baru, dan jasa-jasa pelayaran serta pengangkutan lainya (Isanaeni, 2013).

Hal ini berlangsung sampai tahun 1978, dimana Pelabuhan Donggala kemudian dipindahkan ke Pantoloan, sehingga fungsi pelabuhan tersebut lambat laun mengalami penurunan (Amar, 2000).

Dengan melihat kondisi saat ini, sudah terjadi kemunduran vitalitas fisik dan kawasan serta Pelabuhan Donggala sudah mengalami penurunan (*degradasi*) fungsi dan arti. Pertama, terlihat dari berkurangnya kapal-kapal yang singgah di pelabuhan. Kedua, Kota Donggala saat ini sudah tidak menarik untuk dikunjungi wisatawan baik itu untuk melancong ataupun berdagang, dan kecenderunganya banyak pedagang lokal pindah Ketiga, karena fungsi pelabuhan kurang. Ke-empat, peran serta pemerintah daerah dalam pengelolaan dan pengembangan keberlangsungan Pelabuhan Donggala kurang maksimal.

Keadaan tersebut memaksa perlu adanya upaya untuk mengatasi dan menyelesaikan permasalahan yang terjadi, sehingga Pelabuhan Donggala dapat berfungsi secara optimal. Satu bentuk upaya yang dapat dilakukan adalah dengan revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala. Pengertian revitalisasi disini adalah upaya untuk meningkatkan peran suatu kawasan atau bagian kota yang sebelumnya pernah jaya/hidup, akan tetapi kemudian mengalami kemunduran/*degradasi*. Skala revitalisasi pada dasarnya berupa tingkatan makro dan mikro.

Skala revitalisasi secara makro meliputi perbaikan sarana dan prasarana perekonomian Kabupaten Donggala secara keseluruhan, khususnya wilayah Kota. Revitalisasi kawasan ini berorientasi bukan mencakup pada penyelesaian permasalahan fisik saja, tapi juga harus mampu membawa dampak peningkatan ekonomi masyarakatnya dan pengenalan terhadap budaya daerah. Untuk melaksanakan revitalisasi perlu adanya keterlibatan masyarakat. Keterlibatan yang dimaksud bukan sekedar ikut serta untuk mendukung aspek formalitas yang memerlukan partisipasi masyarakat, tapi keterlibatan masyarakat dalam arti yang luas (Laretna, 2002).

**METODE**

Dalam bagan alir penelitian ini, dilakukan metode diskriptif dengan menggambarkan dan menganalisis fakta sosial yang ada.

**Lokasi dan Waktu Penelitian**

Ruang lingkup wilayah penelitian ini adalah kawasan Pelabuhan Donggala terletak di Desa Boya Kecamatan Banawa. Sedangkan secara makro ruang lingkup wilayah adalah wilayah Kabupaten Donggala.

**Populasi**

Populasi penelitian di wilayah Pelabuhan Donggala, digunakan pendekatan populasi jumlah penduduk yang bermukim pada Kelurahan Boya. Berdasarkan data Statistik Kecamatan Banawa Dalam Angka tahun 2015 jumlah penduduk Kelurahan Boya adalah 769 jiwa. Dari data diatas, populasi dikelompokkan menjadi 3 (tiga) bagian yaitu kelompok Buruh 305 jiwa, Kelompok Pedagang 221 jiwa dan Kelompok Masyarakat umum (petani, peternak, nelayan, PNS, Polri/TNI) 263 jiwa.

**Sampel**

Di dalam penelitian digunakan Metode Slovin hasilnya dapat seperti tabel berikut:

**Tabel 1. Jumlah Sampel Responden Menurut Alokasi Proporsional di Desa Boya Kecamatan Banawa**

No.	Kelompok	Jumlah Populasi (Orang)	Jumlah Sampel (Orang)
1.	Buruh	305	34
2.	Pedagang	221	25
3.	Masyarakat	263	30
	Jumlah	789	89

Sumber Data: Hasil Olahan Data Sekunder, 2016

**Teknik Pengumpulan Data**

Data yang diperlukan didalam penelitian ini dikumpulkan dengan mempergunakan prosedur pengumpulan data dengan wawancara, dokumentasi, dan observasi. Instrumen penelitian atau bahan dan alat adalah berupa pedoman wawancara, kuesioner dan kamera.

**Teknis Analisis Data**

Data yang telah diperoleh dari penelitian di lapangan, selanjutnya dilakukan perhitungan dan dianalisis sebagai berikut:

- 1) Untuk permasalahan pertama dilakukan analisis deskriptif kualitatif
- 2) Untuk permasalahan kedua dalam penelitian ini digunakan analisis statistik nonparametrik.
- 3) Rumus statistik uji *Wilcoxon Signed-Rank*.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Hasil**

**Kondisi Geografis**

Kecamatan Banawa merupakan ibu kota Kabupaten Donggala. Secara geografis kecamatan ini berada pada posisi 0°38'34"-0°49'33"LS dan 119°48'24"-119°42'25" BT.

**Kependudukan**

Jumlah penduduk menurut hasil proyeksi pada akhir tahun 2014 sebanyak 32.983 jiwa dengan luas wilayah 99,04 km<sup>2</sup>, sehingga kepadatan penduduk rata-rata di Kecamatan Banawa mencapai 333 jiwa/km.

### Perekonomian Daerah

Data pendapatan regional adalah salah satu indikator makro yang dapat menunjukkan kondisi perekonomian regional setiap tahun. PDRB Kabupaten Donggala pada tahun 2015 atas dasar harga berlaku mencapai 9,37 triliun rupiah.

### Struktur Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Donggala di tahun 2015 mencapai 6,12 persen. Nilai ini menunjukkan bahwa perekonomian di Donggala mengalami perlambatan karena di tahun 2014 pertumbuhan ekonomi mencapai 6,24 persen. Sektor yang mengalami perlambatan pertumbuhan ekonomi yang signifikan di tahun 2015 adalah sektor jasa perusahaan dan sektor konstruksi.

### Pembahasan

#### Dampak Revitalisasi Kawasan Pelabuhan Terhadap Pengembangan Wilayah

##### 1. Infrastruktur Kawasan Pelabuhan

Pencegahan kerusakan dan pengawetan kondisi semula (*preservation of existing state*) terhadap bangunan bernilai sejarah terutama bagian bangunan yang masih tersisa seperti Kantor Bea Cukai Pelabuhan, Menara Pelabuhan maupun Gudang sangatlah minim, hal ini dapat terlihat dari tingkat kerusakan bangunan tersebut.

Disisi lain, saat ini telah dilakukan kegiatan reproduksi infrastruktur baru, berupa terminal penumpang Pelabuhan Donggala, dimana fasilitas ini belum dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Hal ini dikarenakan fungsi utama sebuah pelabuhan belum terpenuhi. Infrastruktur lain yang telah dibangun adalah penambahan panjang dermaga kapal.

Dilihat dari jawaban responden, sebelum revitalisasi pada tahun 2010-2013 yang menjawab buruk berjumlah 38,2 persen, yang menjawab biasa berjumlah 33,7 persen, yang menjawab baik berjumlah 28,1 persen.

Sedangkan sesudah revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala, yang menjawab baik berjumlah 55,1 persen dengan asumsi adanya penambahan fasilitas pelabuhan, dimana responden merasakan langsung manfaat dari perbaikan infrastruktur tersebut yaitu sebagian para buruh pelabuhan, sedangkan yang menjawab biasa berjumlah 40,4 persen dari buruh dan masyarakat yang belum puas dengan revitalisasi yang sudah dilakukan saat ini; dan yang menjawab sangat buruk berjumlah 4,5 persen dari responden pedagang dan masyarakat yang mempunyai asumsi kurangnya perawatan fasilitas pelabuhan yang ada. Seperti terlihat pada tabel berikut.

**Tabel 2. Tanggapan Responden tentang Sarana Infrastruktur Pelabuhan**

No	Sebelum	N (org)	( % )	Sesudah	N (org)	( % )
1.	Sangat buruk	-	-	Sangat buruk	4	4,5
2.	Buruk	34	38,2	Buruk	-	-
3.	Biasa	30	33,7	Biasa	36	40,4
4.	Baik	25	28,1	Baik	49	55,1
5.	Sangat Baik	-	-	Sangat Baik	-	-
	Total	89	100	Total	89	100

Sumber: Diolah dari data primer, 2016

Jawaban responden terhadap pengembangan kawasan Pelabuhan Donggala hampir seluruhnya mendukung untuk dikembangkan, untuk kategori sangat setuju responden menjawab 56,18 persen, yang menjawab setuju 25,84 persen yang netral sebanyak 8,99 persen yang tidak setuju tidak ada sedangkan yang menjawab sangat tidak setuju 8,99 persen, hal ini terjadi pada beberapa responden kategori pedagang elektronik dan bahan campuran yang berpandangan bahwa pengembangan pelabuhan menjadi pelabuhan penumpang tidak akan membawa perubahan pada usahanya. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada tabel berikut:

**Tabel 3. Tanggapan Responden Terhadap Pengembangan Wilayah**

No	Tanggapan responden	Jml. Responden (orang)	Persentase (%)
1.	Sangat setuju	50	56,18
2.	Setuju	23	25,84
3.	Netral	8	8,99
4.	Tidak setuju	0	0,00
5.	Sangat tidak setuju	8	8,99
Total		89	100,00

Sumber: Diolah dari data primer, 2016

**2. Aktivitas di Pelabuhan**

**a. Pelabuhan dalam sistem transportasi dan perdagangan**

Pelabuhan Donggala merupakan pelabuhan yang tidak diusahakan dalam kapasitas sebagai Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP). Tugas dari UPP 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. Wilayah UPP Donggala ini meliputi daerah lingkungan kerja sepanjang pantai pesisir Wilayah Banawa, mulai dari Desa Watusampu sampai perbatasan pantai di Desa Pasangkayu, sedangkan daerah lingkungan kepetingan meliputi perairan Teluk Palu sampai sebagian Selat Karimata.

Melihat kondisi pelabuhan saat ini, Pelabuhan Donggala termasuk dalam kategori pelabuhan yang baru, dalam arti baru beroperasi setelah berpisah dari pelabuhan induk Pantoloan dengan kewenangan otoritas sebagai UPP. Sehingga saat ini kinerja dan kegiatan kepelabuhanan masih sepi, dan seluruh operasional masih diselenggarakan oleh Pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) dilakukan sebagai satu kesatuan dalam penyelenggaraan pelabuhan. (pasal 135 PP 61/2009 dan pasal 36 PERMENHUB 51/2011).

**b. Kinerja pelayanan barang**

Setiap kapal yang masuk ke pelabuhan akan dicek lebih dahulu melalui petugas yang berwenang dengan masing-masing kategori pengecekan. Adapun tim cheking

kapal terdiri dari: Imigrasi (passport asing), Bea Cukai, (menyangkut dokumen barang), Adpel (keselamatan), dan Syahbandar (menyangkut kelayakan). Pada konsidi saat ini pelayanan ini masih dilakukan oleh TUKS masing-masing perusahaan, dan UPP Pelabuhan Donggala mempunyai kewenangan sebatas mencatat jenis dan volume angkutan yang tertera pada resi pengantar, sebelum dibuatkan surat pemberangkatan berlayar.

**c. Produktivitas bongkar muat**

Hasil survei di lokasi penelitian, kegiatan bongkar muat di beberapa TUKS Pelabuhan Donggala yang dilakukan oleh setiap 1 regu berjumlah maksimal 25 orang, dengan biaya naik 1 (satu) truk/kontainer sebesar Rp.200.000,-. Begitu juga untuk harga penurunan. Rata-rata buruh bongkar muat untuk 1 (satu) regu yang berjumlah 25 orang bisa menghasilkan 3 hingga 4 kontainer perharinya.

**3. Sosial Budaya**

**a. Karakteristik budaya (adat istiadat dan pola kebiasaan)**

Karakteristik budaya yang dijumpai pada lokasi wilayah studi Kelurahan Boya, secara umum dapat dikategorikan dalam komunitas yang terbuka. Keterbukaan ini antara lain disebabkan telah terjadi pembauran berbagai etnis dalam satu komunitas yang didasari oleh harapan hidup, kesempatan kerja dan peluang berusaha yang sama mulai dari etnis Kaili, Jawa, Bugis, dan cina serta etnis lainnya. Meskipun terlihat bahwa etnis cina lebih dominan, akan tetapi hal ini terjadi karena mereka memiliki modal usaha atau jiwa dagang yang lebih baik.

**b. Mekanisme penyelesaian konflik**

Apabila terjadi konflik antar warga masyarakat (konflik horizontal) yang biasanya terjadi akibat kesenjangan pendapat, kesempatan kerja dan persaingan usaha antara penduduk setempat dan pendatang serta kejahatan ringan, maka pertama kali ditempuh dengan penyelesaian secara musyawarah untuk mufakat dengan tokoh masyarakat dan tokoh

agama. Jika permasalahan tersebut tidak dapat diselesaikan secara musyawarah dan mufakat, selanjutnya diserahkan kepada aparat yang berwenang.

#### 4. Partisipasi Masyarakat dalam Revitalisasi Pelabuhan Donggala

Dari hasil jawaban responden, sebagian besar menyatakan setuju 47,2 persen dan sangat setuju 7,9 persen. Sisanya 44,9 persen menanggapi biasa, ini terjadi dari sebagian kalangan buruh dimana mereka mempunyai pemahaman tentang kelestarian lingkungan sangat kurang.

**Tabel 4. Tanggapan Responden Tentang Partisipasi Menata Kelestarian Lingkungan di Kawasan Pelabuhan Donggala**

No	Tanggapan responden	Sampel (orang)	(%)
1.	Sangat Tidak Setuju	0	-
2.	Tidak Setuju	0	-
3.	Biasa	40	44,9
4.	Setuju	42	47,2
5.	Sangat Setuju	7	7,9
<b>Total</b>		89	100

Sumber: Diolah dari Data Primer, 2016.

##### a. Persepsi dan respons masyarakat terhadap rencana kegiatan

Sejarah masa lalu Kota Donggala dikenal sebagai kota pelabuhan, karena keberadaan Pelabuhan Donggala sangatlah menentukan perkembangan dan kemajuan ekonomi daerah, baik itu Kabupaten Donggala sendiri maupun Propinsi Sulawesi Tengah umumnya.

Dengan melihat kondisi tersebut diatas, tanggapan masyarakat terhadap kegiatan revitalisasi Pelabuhan Donggala sangatlah positif, dan berharap banyak terhadap kemajuan pelabuhan sehingga perekonomian dalam Kota Donggala dapat bergerak kembali. Mereka menginginkan pelabuhan di tingkatkan luas areanya, diperpanjang dermaganya dan dilengkapi fasilitas-fasilitas pendukung lainnya.

#### Dampak Revitalisasi Kawasan Pelabuhan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat.

##### a. Pendapatan masyarakat

Dari hasil penelitian terhadap responden pekerja pelabuhan, diperoleh keterangan bahwa pendapatan responden perbulan sangat bervariasi, terlihat ada perbedaan/peningkatan yang cukup signifikan. Pendapatan responden sebelum revitalisasi (2010-2013) dari yang terendah adalah mulai Rp.750.000,- sedangkan yang tertinggi mencapai Rp.3.500.000,- Pendapatan rata-rata responden adalah Rp.1.564.607,- perbulan. Sedangkan pendapatan responden setelah revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala (2013-sekarang) dari yang terendah adalah mulai Rp. 750.000,- sedangkan yang tertinggi mencapai Rp.3.500.000,- Pendapatan rata-rata responden adalah Rp. 1.938.202,- perbulan.

Perubahan terlihat mencolok kenaikan persentase pada rentang Rp.1.550.000 – Rp. 2.250.000 dari 5,6 persen menjadi 51,7 persen, hal ini menandakan bahwa secara umum responden mengalami peningkatan pendapatan terutama pada pekerja jasa bongkar muat barang/buruh pelabuhan (38,2%), Pedagang (15,7%) dan Masyarakat (4,5%) karena mereka berhubungan langsung dengan kegiatan kepelabuhanan. Disisi lain pada rentang pendapatan > Rp. 3.050.000,- terjadi penurunan dari 8,9 persen menjadi 3,4 persen karena responden yang mempunyai penghasilan seperti ini adalah kategori pedagang (9%) tidak dapat merasakan perubahan pendapatan akibat aktifitas kepelabuhanan, sedang masyarakat (4%) juga kurang mendapat manfaat secara langsung akibat revitalisasi pelabuhan karena sumber pendapatannya dari sektor lain. Sedangkan responden kategori masyarakat umum (24,7%) berkecenderungan tetap karena pendapatannya tidak berhubungan langsung dengan aktifitas kepelabuhanan, dan pedagang (3,4%) juga mengalami stagnan pendapatannya meskipun sumber penghasilannya berharap dari aktifitas

kepelabuhanan, secara lebih rinci dapat dilihat pada table berikut ini.

**Tabel 5. Pendapatan Responden Perbulan (tahun 2010-2013) dan Sesudah Pengembangan Tahun 2013 s/d Sekarang**

No	Sebelum	N (org)	(%)	Sesudah	N (org)	(%)
1.	0 - s/d 750.000	21	23,6	0 - s/d 750.000	24	26,9
2.	751.000 - 1.500.000	53	59,6	751.000 - 1.500.000	5	5,6
3.	1.550.000 - 2.250.000	5	5,6	1.550.000 - 2.250.000	46	51,7
4.	2.255.000 - 3.000.000	2	2,3	2.255.000 - 3.000.000	11	12,4
5.	> 3.050.000	8	8,9	> 3.050.000	3	3,4
Total		89	100	Total	89	100

Indeks Harga Konsumen Kumulatif Tahun 2016 atas dasar 2010 = 43,10 %

Sumber: Diolah dari data primer, 2016

Rata-rata pendapatan masyarakat sebelum revitalisasi Rp.1.564.607,- dan sesudah revitalisasi Rp.1.938.202. Peningkatan pendapatan sebesar 0,24%. Kenaikan inflasi kumulatif tahun 2016 atas dasar tahun 2010 adalah 43,10 %. Perhitungan harga konstan, kenaikan pendapatan 0,24 % setelah dikurang Indeks Harga Konsumen (IHK) kumulatif tahun 2016 atas dasar tahun 2010, sebesar 43,1 persen, penurunan mencapai = -42,86 persen (0,24%-43,1% = -42,86%) artinya pendapatan masyarakat mengalami penurunan secara riil.

Sehingga penurunan pendapatan masyarakat setelah perhitungan harga konstan berdasarkan Indeks Harga Konsumen tahun 2010 – 2016 sebesar Rp. 1.354.439,-. Lihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 6. Rata-rata Pendapatan Sebelum dan Sesudah Revitalisasi**

No	Sebelum (Y)	(orang) (N)	(%) Y x N = (Z)	Sesudah (Y)	(orang) (N)	(%) Yx N = (Z)
1.	750.000	21	15.750.000	750.000	24	18.000.000
2.	1.500.000	53	79.500.000	1.500.000	5	7.500.000
3.	2.000.000	5	10.000.000	2.250.000	46	103.500.000
4.	3.000.000	2	6.000.000	3.000.000	11	33.000.000
5.	3.500.000	8	28.000.000	3.500.000	3	10.500.000
Total		89	139.250.000	Total	89	172.500.000
Mean (rata-rata)		(Z : N)	1.564.607	Mean (rata-rata)	(Z : N)	1.938.202

Kenaikan Harga = 172.500.000 : 139.250.000 = 1,24 ( 0,24 %)

Sumber: Diolah dari data primer, 2016

*b. Sarana Transportasi*

Menurut responden, sarana transportasi angkutan umum menuju ke kota dan Pelabuhan Donggala sebelum revitalisasi pada tahun 2010-2013 yang menjawab susah 15,7 persen, dan yang menjawab biasa berjumlah 48,3 persen, responden yang menjawab mudah berjumlah 36,0 persen; yang menjawab sangat mudah dan sangat susah tidak ada.

Sesudah revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala, yang menjawab mudah berjumlah 12,4 persen responden, dan yang menjawab sangat mudah 32,6 persen, sedangkan yang menjawab biasa berjumlah 31,5 persen; yang menjawab susah berjumlah 23,5 persen, hal ini dirasakan oleh kalangan masyarakat umum dan pedagang dimana keberadaan fasilitas transportasi umum seperti dokar dan becak sudah mulai berkurang; sedangkan yang menjawab sangat susah tidak ada.

**Tabel 7. Tanggapan Responden tentang Sarana Transportasi**

No	Sebelum Revitalisasi	Sampel (orang)	(%)	Sesudah Revitalisasi	Sampel (orang)	(%)
1.	Sangat susah	-	-	Sangat susah	-	-
2.	Susah	14	15,7	Susah	21	23,5
3.	Biasa	43	48,3	Biasa	28	31,5
4.	Mudah	32	36,0	Mudah	11	12,4
5.	Sangat Mudah	-	-	Sangat Mudah	29	32,6
Total		89	100	Total	89	100

Sumber: Diolah dari data primer, 2016

Berdasarkan persepsi responden, ada perbedaan antara sebelum dan sesudah revitalisasi, dimana sarana angkutan sebelum revitalisasi biasa dan mudah dijumpai akan tetapi setelah revitalisasi ada kecenderungan susah, hal ini terjadi karena semenjak operasionalisasi dan fungsi pelabuhan berubah sebagai pelabuhan yang tidak diusahakan maka pelabuhan menjadi sepi. Jadi keberadaan sarana angkutan ke Pelabuhan Donggala kurang mendukung masyarakat setempat untuk menggunakan sarana angkutan umum. Beda halnya dengan responden yang menyatakan sangat mudah sebesar 32,6 persen yaitu kategori buruh, karena mereka difasilitasi angkutan antar jemput oleh KTKBM Pelabuhan.

c. Kesempatan Kerja Masyarakat

Berdasarkan jawaban responden, kemampuan penyerapan tenaga kerja sangat meningkat. Sebelum revitalisasi (tahun 2010-2013) responden yang menjawab mudah hanya 19,1 persen, yang menjawab biasa berjumlah 60,7 persen, yang menjawab susah sebanyak 20,2 persen.

Setelah revitalisasi Pelabuhan Donggala yaitu tahun 2014 sampai dengan sekarang, yang menjawab sangat mudah 9 persen, yang menjawab mudah berjumlah 41,6 persen, hal ini dijawab oleh responden kategori buruh sehingga dengan adanya revitalisasi membuat penyerapan tenaga kerja menjadi meningkat. Sedangkan yang menjawab biasa sebanyak 11,2 persen, yang menjawab susah berjumlah 38,2 persen, hal ini direspon oleh masyarakat umum yang mengalami kesulitan membuka peluang usaha misal kios atau penjaja kue, sedangkan pedagang toko merasakan tenaga serabutan yang selama ini dipekerjakan jumlahnya semakin berkurang. Uraian terlihat pada tabel berikut:

**Tabel 8. Tanggapan Responden tentang Penyerapan Tenaga Kerja di Pelabuhan Donggala**

No	Sebelum	N (org)	( % )	Sesudah	N (org)	( % )
1.	Sangat susah	-	-	Sangat susah	-	-
2.	Susah	18	20,2	Susah	34	38,2
3.	Biasa	54	60,7	Biasa	10	11,2
4.	Mudah	17	19,1	Mudah	37	41,6
5.	Sangat Mudah	-	-	Sangat Mudah	8	9,0
Total		89	100	Total	89	100

Sumber: Diolah dari data primer, 2016

**Pengujian Hipotesis**

Sebelum membuat hipotesis dengan menggunakan SPSS for windows, selanjutnya akan dilakukan analisis hasil kuisisioner yang telah dijawab oleh responden dengan 4 (empat) indikator diatas. Hasil analisis tersebut didasari oleh karakteristik responden yang kaitkan dengan tujuan akhir hipotesis penelitian, sehingga diskripsi tentang dampak revitalisasi pelabuhan terhadap masyarakat sekitarnya menjadi jelas. Adapun diskripsi hasil analisis dapat digambarkan pada tabel berikut.

**Tabel 9. Hasil Analisis Terhadap Jawaban Kuisisioner Responden Di Kelurahan Boya dan Sekitarnya**

No.	Indikator	Dampak Revitalisasi Pelabuhan Donggala terhadap					
		Buruh		Pedagang		Masyarakat	
		Ada	Tidak Ada	Ada	Tidak Ada	Ada	Tidak Ada
01	02	03	04	05	06	07	08
1.	Pendapatan	0,38	0,00	0,28	0,00	0,04	0,29
2.	Transportasi	0,06	0,33	0,12	0,16	0,07	0,27
3.	Kesempatan Kerja	0,38	0,00	0,16	0,12	0,04	0,29
4.	Infrastruktur	0,25	0,13	0,10	0,18	0,20	0,13
Jumlah : 4		1,07	0,46	0,66	0,46	0,36	0,99
		26,69%	11,52%	16,57%	11,52%	8,99%	24,72%
Total "Ada"		52,25%					
Total "Tidak Ada"		47,75%					

Sumber: Diolah dari data primer, 2016

Dari tabel diatas terlihat bahwa revitalisasi Pelabuhan Donggala memberikan dampak kesejahteraan terhadap masyarakat sekitarnya sebesar ± 52,25%, dari jumlah tersebut peluang yang paling besar memberikan kontribusi penambahan pendapatan adalah terhadap buruh atau tenaga bongkar muat yang berinteraksi secara

langsung terhadap aktifitas kepelabuhanan, disusul oleh pedagang/kios yang berada disekitar pelabuhan. Sedangkan yang berpeluang untuk membuka usaha dan mendapatkan pekerjaan akan diperoleh 38% oleh tenaga buruh, 16% oleh pedagang dan 4% oleh masyarakat umum.

Dilihat dari kondisi perbaikan infrastruktur, dampak revitalisasi pelabuhan sudah dirasakan oleh 25% buruh pelabuhan, 10% oleh pedagang dan 20% oleh masyarakat,

sedangkan keberadaan transportasi umum kurang begitu dapat dinikmati oleh ketiganya yaitu 6% oleh buruh, 12% oleh pedagang, 4% oleh masyarakat. Lihat pada tabel berikut.

**Tabel 10. Karakteristik responden yang menerima dampak dari revitalisasi Pelabuhan Donggala**

No.	Indikator	Dampak Revitalisasi Pelabuhan Donggala terhadap		
		Buruh	Pedagang	Masyarakat
1.	Pendapatan	Semua buruh pelabuhan	Toko/ Kios/Warung	Pegawai Pelabuhan
2.	Transportasi	Buruh lepas	Toko/Kios	Ojek/Becak/ Dokar
3.	Kesempatan Kerja	Semua buruh pelabuhan	Toko/ Kios /Warung	Masyarakat umum
4.	Infrastruktur	Semua buruh pelabuhan	Warung/Kios	Nelayan

Sumber: Diolah dari data primer, 2016

Adapun output dari Uji Wilcoxon Signed-Rank yang dilakukan sebagai berikut.

**Tabel 11. Hasil Uji Wilcoxon Signed-Rank terhadap Pendapatan Uji Statistik<sup>b</sup>**

	Pendapatan sesudah – Pendapatan sebelum
Z	-4.756 <sup>a</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	.000

a. Berdasarkan peringkat bernilai negative

b. Uji tingkat signifikan Wilcoxon

Tabel diatas menunjukkan bahwa  $Z_{hitung}$  adalah sebesar -4.756 dan angka signifikansinya (probabilitas) adalah 0,000. Berdasarkan kedua indikator ini dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

Berdasarkan uji Wilcoxon, hasil Zhitung adalah sebesar -4.756, sedangkan  $Z_{tabel}$  dengan probabilitas  $(\alpha/2) = 0,25\%$  adalah sebesar -1,96 (tanda ”-“ tidak berpengaruh). Selanjutnya karena nilai Zhitung (-4.756) >  $Z_{tabel}$  (-1,96), maka dapat diambil kesimpulan bahwa Hipotesis  $H_0$  yang menyatakan Tidak ada dampak signifikan pelaksanaan revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala terhadap kesejahteraan masyarakat sekitar ditolak. Kemudian Hipotesis  $H_a$  yang menyatakan ada dampak signifikan pelaksanaan revitalisasi

kawasan Pelabuhan Donggala terhadap kesejahteraan masyarakat sekitar diterima.

Dari hasil uji hipotesis ini menjelaskan bahwa pendapatan masyarakat mengalami perubahan dari sebelum revitalisasi dan setelah revitalisasi, terlihat adanya kecenderungan peningkatan pendapatan rata-rata peningkatan sebesar 0,24 persen. Dari tabel dijelaskan bahwa yang mengalami kenaikan pendapatan adalah kelas antara Rp.1.550.000-2.250.000 dan Rp.2.255.000-Rp.3.000.000, ini dialami oleh para pekerja buruh yang bersentuhan secara langsung dengan kegiatan kepelabuhanan, dari hasil wawancara, para buruh mengatakan bahwa kenaikan gaji mereka karena adanya penyesuaian upah minimum daerah, akan tetapi masyarakat dan pedagang mengalami penurunan pendapatan. Hal ini seiring dengan penelitian sebelumnya (Zulfan, 2008) bahwa pengembangan pelabuhan akan berdampak signifikan terhadap perubahan pendapatan masyarakat, akan tetapi tingkatan skala revitalisasi dan pengembangan itulah yang menentukan peningkatan pendapatan masyarakat. Begitupun menurut Laretna (2002) bahwa revitalisasi kawasan harus berorientasi bukan mencakup pada penyelesaian permasalahan fisik saja, tapi juga harus mampu membawa dampak peningkatan ekonomi masyarakatnya.

**Tabel 12. Hasil Uji Wilcoxon Signed-Rank terhadap Infrastruktur Uji Statistik<sup>b</sup>**

	Infrastruktur sesudah – Infrastruktur sebelum
Z	-4.756 <sup>a</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	.000

a. Berdasarkan peringkat bernilai negative

b. Uji tingkat signifikan Wilcoxon

Dari Tabel 12 menunjukkan bahwa  $Z_{hitung}$  adalah sebesar -4.756 dan angka signifikansinya (probabilitas) adalah 0,000. Berdasarkan kedua indikator ini dapat diambil kesimpulan sebagai berikut.

Berdasarkan uji Wilcoxon, hasil  $Z_{hitung}$  adalah sebesar -4.756, sedangkan  $Z_{tabel}$  dengan probabilitas ( $\alpha/2$ ) = 0,25 % adalah sebesar -1,96 (tanda ”-“ tidak berpengaruh). Selanjutnya karena nilai  $Z_{hitung}$  (-4.756)  $> Z_{tabel}$  (-1,96), maka dapat diambil kesimpulan bahwa Hipotesis  $H_0$  yang menyatakan Tidak ada dampak signifikan pelaksanaan revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala terhadap kesejahteraan masyarakat sekitar *ditolak*. Kemudian Hipotesis  $H_a$  yang menyatakan ada dampak signifikan pelaksanaan revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala terhadap kesejahteraan masyarakat sekitar *diterima*.

Hasil hipotesis ini menjelaskan bahwa infrastruktur mengalami perubahan dari sebelum revitalisasi dan setelah revitalisasi (Tabel 2). Dari tabel dijelaskan bahwa yang sebagian besar responden mengakui adanya perbaikan infrastuktur sebesar 55,1 persen. Hal ini selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh Akbarwati dkk. (2013) bahwa faktor penyebab penurunan vitalitas fisik/ infrastruktur pelabuhan akan berdampak pada fungsi pelabuhan, hal ini dapat digambarkan pada lokasi penelitian pelabuhan Donggala, saat ini banyak sekali toko-toko yang sudah mulai ditinggalkan oleh pemiliknya, gudang-gudang banyak yang kosong, fasilitas dermaga kurang layak pakai, perawatan gedung-gedung kantor yang mempunyai nilai historis kejayaan.

**Tabel 13. Hasil Uji Wilcoxon Signed-Rank terhadap Transportasi Uji Statistik<sup>b</sup>**

	Transpotasi sesudah – trasportasi sebelum
Z	-2.158 <sup>a</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	.031

a. Berdasarkan peringkat bernilai negative

b. Uji tingkat signifikan Wilcoxon

Dari Tabel 13 menunjukkan bahwa  $Z_{hitung}$  adalah sebesar -2.158 dan angka signifikansinya (probabilitas) adalah 0,031. Berdasarkan kedua indikator ini dapat diambil kesimpulan sebagai berikut.

Berdasarkan uji Wilcoxon, hasil  $Z_{hitung}$  adalah sebesar -2.156, sedangkan  $Z_{tabel}$  dengan probabilitas ( $\alpha/2$ ) = 0,25 % adalah sebesar -1,96 (tanda ”-“ tidak berpengaruh). Selanjutnya karena nilai  $Z_{hitung}$  (-2.156)  $> Z_{tabel}$  (-1,96), maka dapat diambil kesimpulan bahwa Hipotesis  $H_0$  yang menyatakan tidak ada dampak signifikan pelaksanaan revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala terhadap kesejahteraan masyarakat sekitar *ditolak*. Kemudian Hipotesis  $H_a$  yang menyatakan ada dampak signifikan pelaksanaan revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala terhadap kesejahteraan masyarakat sekitar *diterima*.

Hasil uji hipotesis ini menjelaskan bahwa transportasi mengalami perubahan dari sebelum revitalisasi dan setelah revitalisasi (Tabel.7). Dari tabel dijelaskan bahwa terlihat adanya kecenderungan transportasi semakin susah, hal ini dapat dilihat dari responden yang menjawab sebelum revitalisasi transportasi mudah sebanyak 36 persen, dan setelah revitalisasi menjadi 12 persen, kemudian didukung oleh responden yang menyatakan susah setelah revitalisasi menjadi dari 15,7 persen menjadi 23 persen, ini menandakan bahwa sistem transporatsi lokal Kota Donggala juga mengalami penurunan. Dari gambaran di lapangan juga didapatkan bahwa saat ini alat transportasi masyarakat seperti dokar, becak terlihat sudah berkurang. Sejalan dengan penelitian Akbarwati dkk. (2013) dan

Zulfan (2008) bahwa sistem transportasi pelabuhan akan berdampak pada kesejahteraan masyarakat, semakin maju perekonomian suatu daerah akan membutuhkan sistem transportasi yang baik dan teratur.

**Tabel 14. Hasil Uji Wilcoxon Signed-Rank terhadap Kesempatan Kerja pada Revitalisasi Kawasan Pelabuhan Donggala Uji Statistik<sup>b</sup>**

	Tenaga kerja sesudah – tenaga kerja sebelum
Z	-1.378 <sup>a</sup>
Asymp. Sig. (2-tailed)	.168

a. Berdasarkan peringkat bernilai negative

b. Uji tingkat signifikan Wilcoxon

Tabel diatas menunjukkan bahwa  $Z_{hitung}$  adalah sebesar -1.378 dan angka signifikansinya (probabilitas) adalah 0,168. Berdasarkan kedua indikator ini dapat diambil kesimpulan sebagai berikut.

Berdasarkan uji Wilcoxon, hasil  $Z_{hitung}$  adalah sebesar -1.378, sedangkan  $Z_{tabel}$  dengan probabilitas  $(\alpha/2) = 0,25 \%$  adalah sebesar -1,96 (tanda “-“ tidak berpengaruh). Selanjutnya karena nilai  $Z_{hitung}$  (-1.378)  $< Z_{tabel}$  (-1,96), maka dapat diambil kesimpulan bahwa Hipotesis  $H_0$  yang menyatakan tidak ada dampak signifikan pelaksanaan revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala terhadap kesejahteraan masyarakat sekitar *diterima*. Kemudian Hipotesis  $H_a$  yang menyatakan ada dampak signifikan pelaksanaan revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala terhadap kesejahteraan masyarakat sekitar *ditolak*.

Pengujian statistik antara rata-rata seluruh tenaga kerja yang terserap setelah pengembangan kawasan Pelabuhan Donggala responden sebelum dan sesudah revitalisasi, diketahui bahwa  $H_0$  diterima dan menolak  $H_a$  dari besarnya probabilitas tingkat kesalahan  $Z_{hitung}$ . Hal ini dapat dilihat (-1,378)  $< Z_{tabel}$  (-1,96), lebih kecil dari pada tingkat signifikansi yang diharapkan  $\alpha = 5\%$  artinya tidak ada perbedaan yang signifikan antara

rata-rata seluruh tenaga kerja responden sebelum pengembangan (2010-2013) dan sesudah Pengembangan.

Dari hasil hipotesis ini menjelaskan bahwa penyerapan tenaga kerja tidak mengalami perubahan dari sebelum revitalisasi dan sesudah revitalisasi (Tabel 8). Dari tabel dijelaskan bahwa terlihat kesamaan penyerapan tenaga kerja antara sebelum dan sesudah revitalisasi, hal ini dapat dilihat dari responden yang menjawab susah dan mudah mengalami peningkatan. Dalam penelitian ini penyerapan tenaga kerja tidak terjadi karena revitalisasi yang dilakukan belum tuntas sepenuhnya, sehingga perlu tindakan lebih kongkrit dari pemerintah untuk menindak lanjutinya.

Dari hasil pengujian bahwa perbedaan antara jumlah sampel sebelum dan sesudah revitalisasi mendekati 88 %, ini berarti menunjukkan signifikansi sangat kuat. Di sini dapat kita simpulkan bahwa revitalisasi kawasan pelabuhan Donggala sangat berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat sekitar dengan indikator pendapatan, pembangunan infrastruktur dan sistem moda transportasi, sedangkan indikator tenaga kerja tidak terjadi, hal ini dikarenakan peranan Pelabuhan Donggala saat sebatas inspeksi pelayaran, sehingga tenaga yang mereka gunakan adalah pegawai kantor dan pengawas pelabuhan saja, disamping itu juga fasilitas pelabuhan saat ini belum memenuhi persyaratan untuk berlabuh kapal, sehingga penggunaan tenaga kerja buruh belum bisa dilakukan. Merujuk pada penelitian Todaro (1998) maka dua indikator keberhasilan pembagian ekonomi belum dapat tercapai pada revitalisasi Pelabuhan Donggala karena pendayaan tenaga kerja dan peningkatan produktifitas tenaga kerja belum terwujud.

**KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

**Kesimpulan**

1. Revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala yang dimulai sejak tahun 2014, dengan

melakukan rehabilitasi institusional maupun restorasi dan prevervasi fisik berdampak signifikan terhadap pengembangan wilayah.

2. Revitalisasi kawasan Pelabuhan Donggala efektif dalam mendorong kesejahteraan masyarakat sekitar. Terdapat perbedaan signifikansi antara kategori pendapatan masyarakat, penyerapan tenaga kerja dan transportasi.

### Rekomendasi

1. Melihat kondisi infrastruktur Pelabuhan Donggala maka diharapkan pemerintah segera mengadakan pemenuhan standar fasilitas kepelabuhanan, sehingga kawasan Pelabuhan Donggala mampu mengurangi tingkat pengangguran dan kemiskinan di Kota Donggala.
2. Pemerintah segera mengambil alih fasilitas yang masih dalam penguasaan PT. Pelindo Cabang Pantoloan, agar fasilitas pelabuhan dapat segera di rehabilitasi.
3. Pemerintah juga harus memperhatikan masyarakat sekitar dengan memberikan sarana/fasilitas umum di pelabuhan.
4. Dalam melakukan pembangunan di Kawasan Pelabuhan Donggala, yang harus diperhatikan adalah status Pelabuhan Donggala sebagai pelabuhan tertua di Sulawesi Tengah, oleh karena itu perlakuan dalam melakukan pembangunan tetap harus mengacu pada konsep revitalisasi dengan tepat, sehingga tidak menghilangkan nilai sejarahnya.
5. Pemerintah juga diharapkan mampu mendatangkan investor untuk menanamkan modalnya pada sektor industri di Kota Donggala, khususnya investor yang bergerak di bidang pergudangan agar dapat menampung tenaga kerja yang lebih besar, serta memberikan kepastian hukum kepada para investor.
6. Diharapkan kepada tokoh masyarakat dan perangkat desa serta masyarakat sekitar agar tetap membina kekompakan dan persatuan serta menjaga gangguan

keamanan yang berakibat mengganggu stabilitas keamanan.

### DAFTAR RUJUKAN

- Akbarwati, Evi, dan Putu Gde Ariastita. 2013. *Revitalisasi Kawasan Pelabuhan Kamal Di Madura*. Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS). Surabaya
- Amar, Ali. 2000. *Studi Peningkatan Fungsi Pelabuhan Donggala Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah di Kabupaten Donggala*. Tugas Akhir Jurusan Planologi. Program Pasca Sarjana Institut Teknologi Bandung.
- Christopher, Arriess. 1989. *A Port System in A Developing Regional Economy Evolution and Response in North Sumatra*. Indonesia. Ann Arbor: University of Kentucky.
- Susanti, Djalante. 2011. *Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan*. Universitas Haluoleo. Kendari.
- Kabupaten Donggala Dalam Angka, *Donggala Regency in Figure*. 2016. Badan Pusat Statistik Kabupaten Donggala.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 53 tahun 2002 Tentang Tatanan Kepelabuhanan.
- Laretna A. 2002. *Revitalisasi Tata Kelola Kota*. Penerbit UGM Press. Jogjakarta.
- Isnaeni, Muhammad dkk. 2013. *Pelabuhan Donggala*. Dinas Kebudayaan Dan Pariwisata Kabupaten Donggala
- Zulfan. 2008. *Dampak Pengembangan Pelabuhan Kuala Langsa terhadap Kesejahteraan Masyarakat Sekitar*. Universitas Sumatera Utara.