

**PENGEMBANGAN PELABUHAN PENYEBERANGAN DESA  
BAJOE SEBAGAI PENUNJANG WISATA PULAU BOKORI,  
SULAWESI TENGGARA**

**SKRIPSI  
PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

Ditujukan untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh  
Gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota



**WA ODE SAFINA TUNNAJA**

**NIM. 195060601111036**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**MALANG**

**2023**





**LEMBAR PENGESAHAN**

**PENGEMBANGAN PELABUHAN PENYEBERANGAN DESA BAJOE SEBAGAI  
PENUNJANG WISATA PULAU BOKORI, SULAWESI TENGGARA**

**SKRIPSI**

**PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

Ditujukan Untuk Memenuhi Persyaratan  
Memperoleh Gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota



**WA ODE SAFINA TUNNAJA**

**NIM. 1950606011111036**

Skrripsi ini telah direvisi dan disetujui oleh dosen  
pembimbing pada tanggal 12 Mei 2023

Dosen Pembimbing I

Dr. Septiana Hariyani, S.T., M.T

NIP. 19690928 199903 2 001

Dosen Pembimbing II

Adipandang Yudono. S.Si.MURP.,Ph.D

NIP. 19790527 200812 1 002



**Mengetahui**

**Ketua Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota**

Dr. Eng. I Nyoman Suluh Wijaya, S.T., M.T.

NIP. 19760122 200312 1 003

**IDENTITAS TIM PENGUJI SKRIPSI**

**JUDUL SKRIPSI:**

Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe Sebagai Penunjang Wisata Pulau Bokori, Sulawesi Tenggara

Nama Mahasiswa : Wa Ode Safina Tunnaja

NIM : 195060601111036

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

**KOMISI PEMBIMBING:**

Ketua : Dr. Septiana Hariyani, S.T., M.T

Anggota : Adipandang Yudono, S.Si., M.U.R.P., Ph.D.

**TIM DOSEN PENGUJI:**

Dosen Penguji : Prof. Dr. Ir. Budi Sugiarto Waloejo, MSP.

Tanggal Ujian : 24 Maret 2023

SK Penguji : 339/UN10.F07/PP/2023



## PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI/TUGAS AKHIR

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya dan berdasarkan hasil penelusuran berbagai karya ilmiah, gagasan dan masalah ilmiah yang diteliti dan diulas di dalam Naskah Skripsi/Tesis/Disertasi ini adalah asli dari pemikiran saya. tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik disuatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata didalam naskah Skripsi/Tesis/Disertasi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia Skripsi/Tesis/Disertasi dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 27 Mei 2023

Mahasiswa,



Wa Ode Safina Tunnaja  
NIM. 195060601111036

Tembusan:

1. Kepala Laboratorium Skripsi/Tugas Akhir Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
2. Dua (2) Dosen Pembimbing Skripsi/Tugas Akhir yang bersangkutan
3. Dosen Pembimbing Akademik yang bersangkutan

## RINGKASAN

Wa Ode Safina Tunnaja, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Brawijaya, Mei 2023. Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe Sebagai Penunjang Wisata Pulau Bokori, Sulawesi Tenggara, Dosen pembimbing: Dr. Septiana Hariyani, S.T., M.T dan Adipandang Yudono, S.Si., M.U.R.P., Ph.D.

Pelabuhan merupakan infrastruktur transportasi air untuk menunjang pergerakan manusia dan barang dalam lintas pulau dengan menempuh jalur laut maupun sungai. Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe sebagai pelabuhan yang khusus melayani pergerakan wisatawan Pulau Bokori yang telah beroperasi selama delapan tahun. Jumlah wisatawan yang menggunakan jasa pelabuhan ini mencapai 40.194 penumpang pada tahun 2019 akan tetapi pelayanan pada pelabuhan masih memiliki kekurangan. Tujuan penelitian ini untuk melakukan evaluasi terhadap fasilitas pelayanan pelabuhan berdasarkan persepsi penumpang agar kinerja pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe tetap maksimal dalam melayani wisatawan dan memberikan arahan pengembangan untuk Pelabuhan Desa Bajoe. Teknik analisis yang digunakan untuk meninjau kondisi internal dan eksternal Pelabuhan yang terdiri dari analisis deskriptif 5 aspek (Spasial, social, ekonomi, infrastruktur dan lingkungan), analisis oseanografi analisis konten, analisis jaringan jalan, analisis linkage system, analisis potensi dan masalah, analisis SWOT, Analisis IPA dan QFD.

Hasil analisis menunjukkan jalan akses ke Pelabuhan memiliki lebar yang belum memenuhi standar dan arus lalu lintas stabil serta sudah terintegrasi dengan objek wisata, pusat kuliner dan oleh-oleh serta sarana akomodasi akan tetapi lebar jalan tidak sesuai standar serta lampu penerangan jalan tidak tersedia. Kondisi surut dermaga mencapai 1,8 meter. Kemudian, berdasarkan persepsi penumpang fasilitas yang perlu ditingkatkan adalah toilet, aksesibilitas, lampu penerangan, dan fasilitas pelayanan informasi. Sehingga, arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang terdiri dari pengembangan eksternak (luar Pelabuhan) yaitu peningkatan lebar jalan, pengerukan lahan dan penyediaan lampu penerangan jalan. Kemudian, strategi internal Pelabuhan meliputi penyediaan dermaga apung, dan peyediaan fasilitas pada pelabuhan berupa toilet, kesehatan, keamanan, fasilitas difabel, informasi pelayanan dan lain sebagainya.

Kata Kunci: Transportasi-air, Pelabuhan, Kinerja-Pelayanan, *Importance-Performance-Analysis, Quality-Function-Deployment*

## SUMMARY

*Wa Ode Safina Tunnaja, Department of Urban and Regional Planning Engineering, Faculty of Engineering, Universitas Brawijaya, May 2023. Development of Bajoe Village Crossing Port as a Tourism Support for Bokori Island, Southeast Sulawesi, Lecturer Supervisor: Dr. Septiana Hariyani, S.T., M.T and Adipandang Yudono, S.Si., M.U.R.P., Ph.D.*

*Port is a water transportation infrastructure to support the movement of people and goods across islands by taking sea and river routes. Bajoe Village Crossing Port as a port that specifically serves the movement of tourists on Bokori Island which has been operating for eight years. The number of tourists using this port service reached 40,194 passengers in 2019, but services at the port still have shortcomings. The purpose of this study is to evaluate port service facilities based on passenger perceptions so that the service performance of the Bajoe Village Crossing Port remains maximum in serving tourists and providing development direction for the Bajoe Village Port. The analysis technique used to review the internal and external conditions of the Port consists of descriptive analysis of 5 aspects (Spatial, social, economic, infrastructure and environmental), oceanographic analysis of content analysis, road network analysis, linkage system analysis, potential and problem analysis, SWOT analysis, IPA analysis and QFD.*

*The results of the analysis show that the access road to the port has a width that has not met the standards and the traffic flow is stable and has been integrated with tourist attractions, culinary and souvenir centers and accommodation facilities, but the width of the road is not up to standard and street lighting is not available. The receding condition of the pier reaches 1.8 meters. Then, based on passenger perceptions, facilities that need to be improved are toilets, accessibility, lighting, and information service facilities. Thus, the direction for the development of the Bajoe Village Crossing Port which consists of the development of external (outside the port) is to increase the width of the road, dredging the land and providing street lighting. Then, the internal strategy of the Port includes the provision of floating docks, and the provision of facilities at the port in the form of toilets, health, security, disabled facilities, service information and so on.*

*Keywords: water-transport, port, service-performance, importance-performance- analysis, quality-function-deployment*



## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT atas berkah, karunia, rahmat, serta hidayah-Nya yang senantiasa tercurah kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe Sebagai Penunjang Wisata Pulau Bokori, Sulawesi Tenggara” sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) Perencanaan Wilayah dan Kota di Fakultas Teknik Universitas Brawijaya.

Dalam penyusunan dan penulisan skripsi selama kurang lebih satu tahun, penulis memperoleh banyak pelajaran berharga, bantuan, serta dukungan dari lingkungan sekitar. Selain itu juga terdapat pihak-pihak yang turut terlibat dalam penyusunan skripsi baik menjadi rekan diskusi, memberikan waktu dan tenaga, serta dukungan lainnya. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis dengan berbangga hati menyampaikan rasa terima kasih kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan karunia, kesabaran, dan kekuatan-Nya sehingga penulis dapat berhasil menyelesaikan penelitian ini hingga akhir.
2. Kedua orang tua tercinta yang membantu dan mendampingi saya selama survey serta yang selalu mendoakan serta memeberikan, dukungan moril maupun materil, motivasi, serta kepercayaan yang menjadi sumber kekuatan menyelesaikan skripsi ini. Serta Iyanna (adik bungsu) yang sudah menjadi penyemangat dan pemberi kebahagiaan.
3. Bapak Dr. Eng. I Nyoman Suluh Wijaya, ST., MT. selaku Ketua Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Brawijaya yang telah menyetujui permohonan penyusunan skripsi.
4. Ibu Dr. Septiana Hariyani, S.T., M T selaku Dosen Pembimbing I yang selalu sabar memberikan bimbingan, arahan, dukungan, dan meluangkan waktunya dalam membimbing penyusunan skripsi ini hingga selesai.
5. Bapak Adipandang Yudono, S.Si., M.U.R.P., Ph.D selaku Dosen Pembimbing II yang selalu gigih memberikan bimbingan, arahan, masukan, dan meluangkan waktunya dalam membimbing penyusunan skripsi ini hingga selesai.
6. Bapak Prof. Dr. Ir. Budi Sugiarto Waloeoyo, MSP. selaku Dosen Penguji yang senantiasa memberikan arahan, masukan, serta meluangkan waktunya dalam penyempurnaan laporan skripsi ini hingga selesai.



7. Seluruh staff Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang menyempatkan waktunya untuk wawancara serta membantu menyebarkan kuesioner ke pengunjung Pelabuhan.

8. Seluruh dosen Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Brawijaya yang telah memberikan ilmu serta pengalaman yang bermanfaat khususnya pada bidang PWK.

9. Seluruh staf dan karyawan Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Brawijaya yang telah memberikan bantuan kepada penulis.

10. Teman-Teman saya yang saya baik itu di jurusan maupun luar jurusan, terimakasih untuk bantuannya sehingga saya dapat menyelesaikan penelitian skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan segala saran dan kritik yang membangun demi perbaikan dan kesempurnaan untuk masa yang akan datang. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi instansi pemerintah, peneliti, dan masyarakat.

Malang, 22 Mei 2023

Penulis



## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	3
1.3 Rumusan Masalah.....	4
1.4 Tujuan Penelitian.....	4
1.5 Manfaat Penelitian.....	5
1.5.1 Manfaat Bagi Masyarakat.....	5
1.5.2 Manfaat Bagi Pemerintah.....	5
1.5.3 Manfaat Bagi Mahasiswa.....	5
1.6 Ruang Lingkup Penelitian.....	5
1.6.1 Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.6.2 Ruang Lingkup Materi.....	7
1.7 Sistematika Pembahasan.....	8
1.8 Kerangka Pemikiran.....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>11</b>
2.1 Transportasi Air.....	11
2.2 Pariwisata.....	11
2.2.1. Jenis Pariwisata.....	11
2.2.2. Elemen Pariwisata.....	13
2.3 Teori <i>Linkage</i> .....	14
2.4 Hubungan Transportasi air dengan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.....	14
2.4.1 Hubungan Transportasi air dengan Pariwisata.....	15
2.5 Tinjauan Kebijakan.....	16
2.5.1 Tataran Transportasi Wilayah Sulawesi Tenggara Tahun 2016.....	16



2.5.2	Rencana Zonasi Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2017-2037.....	17
2.5.3	Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2016-2031.....	17
2.5.4	Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Konawe Tahun 2014-2034.....	18
2.5.5	RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah) Kabupaten Konawe Tahun 2018-2023.....	19
2.6	Pelabuhan.....	20
2.6.1	Klasifikasi Pelabuhan.....	20
2.6.2	Fasilitas Pelabuhan.....	21
2.6.3	Dermaga.....	22
2.7	Pengembangan Pelabuhan.....	23
2.7.1	Aspek spasial.....	23
2.7.2	Aspek sosial ekonomi.....	24
2.7.3	Aspek Infrastruktur.....	24
2.7.4	Aspek Teknis.....	24
2.7.5	Aspek Lingkungan.....	26
2.8	<i>Importance Performance Analysis</i> (IPA).....	27
2.9	Quality Function Development (QFD).....	28
2.10	SWOT.....	30
2.11	Studi Terdahulu.....	31
2.12	Kerangka Teori.....	38
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>		<b>39</b>
3.1	Definisi Operasional.....	39
3.2	Jenis Penelitian.....	40
3.3	Variabel Penelitian.....	41
3.4	Teknik Pengumpulan Data.....	42
3.4.1	Teknik Pengumpulan Data Primer.....	42
3.4.2	Teknik Pengumpulan Data Sekunder.....	43
3.5	Teknik Sampling.....	43
3.6	Metode Analisis Data.....	45
3.6.1	Analisis Konten.....	45
3.6.2	Analisis Deskriptif.....	46



3.6.3. Analisis <i>Linkage System</i> .....	47
3.6.4. Analisis Hidro-Oseanografi.....	47
3.6.6 Analisis Potensi Masalah.....	48
3.6.5. Analisis Sistem Jaringan Jalan.....	48
3.6.7. Analisis Ketersediaan Fasilitas Pelayanan Penumpang.....	51
3.6.8. Analisis IPA.....	60
3.6.9. Analisis <i>Quality Function Development</i> (QFD).....	62
3.6.10 Analisis SWOT.....	72
3.7 Kerangka Analisis.....	72
3.8 Desain Survey.....	74
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>77</b>
4.1 Gambaran Umum Kabupaten Konawe.....	77
4.1.1 Gambaran Umum Kecamatan Soropia.....	77
4.3 Analisis Potensi dan Masalah Wilayah.....	81
4.2 Karakteristik Wilayah.....	83
4.2.1 Kondisi Spasial.....	83
4.2.2 Demografi (kependudukan).....	92
4.2.3 Ekonomi.....	93
4.2.4 Infrastruktur.....	97
4.2.5 Hidro-Oseanografi.....	102
4.2.6 Lingkungan.....	103
4.4 Arah Kebijakan Wilayah.....	105
Tataran Transportasi Wilayah Sulawesi Tenggara Tahun 2016.....	105
4.5 Analisis <i>Linkage System</i> .....	106
4.5.1. <i>Forward Linkage</i> .....	106
4.5.2. <i>Backward Linkage</i> .....	109
4.6 Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajeo.....	109
4.7 Karakteristik Penumpang.....	119
4.8 Kinerja Pelayanan Pelabuhan.....	122
4.8.1 Ketersediaan Fasilitas Pelayanan Pelabuhan.....	122
4.8.2 Analisis IPA Kinerja Pelayanan Pelabuhan.....	127
4.9 QFD ( <i>Quality Function Development</i> ).....	132
4.10 Analisis SWOT.....	139



4.11	Arahan Pengembangan .....	142
4.8.1	Arahan Pengembangan Makro .....	142
4.8.2	Arahan pengembangan Mikro .....	149
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>		<b>157</b>
5.1	Kesimpulan .....	157
5.2	Saran .....	159
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>161</b>



## DAFTAR TABEL

No	Judul	Halaman
Tabel 2. 1	Jenis Wisata .....	12
Tabel 2. 2	Jenis Pelabuhan Berdasarkan Hierarki .....	20
Tabel 2. 3	Jenis Pelabuhan Berdasarkan Hierarki .....	21
Tabel 2. 4	Skala Beaufort .....	25
Tabel 2. 5	Studi Terdahulu .....	32
Tabel 3. 1	Variabel Penelitian .....	41
Tabel 3. 2	Jumlah Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe Tahun 2019 .....	44
Tabel 3. 3	Penentuan Jumlah Sampel berdasarkan Isaac dan Michael .....	45
Tabel 3. 4	Analisis Konten .....	46
Tabel 3. 5	Kapasitas Jalan (Co) .....	49
Tabel 3. 6	Faktor Penyesuaian Lebar Jalan/Lajur Antar Kota (FCw) .....	49
Tabel 3. 7	Faktor Penyesuaian Arah Jalan Antar Kota (FCsp) .....	49
Tabel 3. 8	Faktor Penyesuaian Hambatan Samping Jalan Antar Kota (FCWs) .....	50
Tabel 3. 9	Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pengaruh Ukuran Kota (Fccs) .....	50
Tabel 3. 10	Klasifikasi <i>Level of Service</i> .....	50
Tabel 3. 11	SPM Penumpang Angkutan Penyeberangan Di Pelabuhan Penyeberangan .....	52
Tabel 3. 12	Penilaian Skala Likert .....	60
Tabel 3. 13	Nilai Relations Matrix .....	64
Tabel 3. 14	Relations Matrix Kinerja Pelayanan .....	65
Tabel 3. 15	Lanjutan Relations Matrix .....	66
Tabel 3. 16	Lanjutan Relations Matrix .....	67
Tabel 3. 17	Simbol derajat pengaruh teknis .....	69
Tabel 3. 18	Matriks korelasi teknis pelayanan pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe ...	69
Tabel 3. 19	Matriks SWOT .....	72
Tabel 3. 20	Desain Survey .....	74
Tabel 4. 1	Kecamatan di Kabupaten Konawe .....	77
Tabel 4. 2	Desa Di Kecamatan Soropia .....	78
Tabel 4. 3	Struktur Ruang Kabupaten Konawe .....	84
Tabel 4. 4	Pola Ruang Kabupaten Konawe .....	86



Tabel 4. 5	Struktur Ruang Kecamatan Soropia.....	89
Tabel 4. 6	Penduduk Kabupaten Konawe .....	92
Tabel 4. 7	Penduduk Kecamatan Soropia .....	92
Tabel 4. 8	Pertumbuhan PDRB Atas Dasar Harga Konstan Menurut Laangan Usaha Di Kabupaten Konawe Tahun 2019-2021 .....	93
Tabel 4. 9	Komoditas Unggulan Perkebunan.....	94
Tabel 4. 10	Komoditas Unggulan Pertenakan.....	94
Tabel 4. 11	Perikanan Kabupaten Konawe .....	95
Tabel 4. 12	Objek Wisata Kabupaten Konawe .....	95
Tabel 4. 13	Analisis Jaringan Jalan .....	97
Tabel 4. 14	Kinerja Pelayanan Jalan Kecamatan Soropia.....	99
Tabel 4. 15	Guna Lahan Kecamatan Soropia.....	103
Tabel 4. 16	Kebijakan Wilayah.....	105
Tabel 4. 17	Daya Tarik Wisata.....	106
Tabel 4. 18	Backward linkage wisata.....	109
Tabel 4. 19	Analisis Potensi Wilayah .....	81
Tabel 4. 20	Fasilitas Penunjang.....	115
Tabel 4. 21	Karakteristik Penumpang .....	120
Tabel 4. 22	Kinerja Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	123
Tabel 4. 23	Analisis IPA Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	128
Tabel 4. 24	Hasil Analisis IPA Kuadran I.....	129
Tabel 4. 25	Hasil Analisis IPA Kuadran II .....	130
Tabel 4. 26	Hasil Analisis IPA Kuadran III .....	131
Tabel 4. 27	Hasil Analisis IPA Kuadran IV .....	131
Tabel 4. 28	Gap <i>Voice Of Customer</i> Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	132
Tabel 4. 29	Nilai Goal Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	133
Tabel 4. 30	Nilai <i>IoC</i> Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	133
Tabel 4. 31	Nilai <i>CSP</i> Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	134
Tabel 4. 32	Nilai <i>IR</i> Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	134
Tabel 4. 33	Nilai <i>Raw Weight</i> Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	135
Tabel 4. 34	Nilai <i>Normalized Raw Weight</i> Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	135
Tabel 4. 35	Matriks Perencanaan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	135
Tabel 4. 36	<i>Technical Response</i> Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	136
Tabel 4. 37	Matrix Relationship Pelabuhan Penyeberangan.....	137



Tabel 4. 38	Nilai <i>Contribution Respon</i> Teknis Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe	138
Tabel 4. 39	Nilai <i>Normalized Contribution</i> Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe ....	138
Tabel 4. 40	Nilai Absolut <i>Importance</i> Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	139
Tabel 4. 41	Matriks SWOT .....	140
Tabel 4. 42	Restrukturisasi Jl. R. E. Martadinata .....	142
Tabel 4. 43	Restrukturisasi Jl. R. E. Martadinata .....	148





## DAFTAR GAMBAR

No	Judul	Halaman
Gambar 1. 1	Kondisi Jalan di Dermaga Desa Bajoe .....	3
Gambar 1. 2	Kondisi jalan akses ke Pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe .....	3
Gambar 1. 3	Ruang Tunggu Tanpa Lampu Penerangan .....	4
Gambar 1. 4	Dermaga tanpa lampu penerangan.....	4
Gambar 1. 5	Peta Kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	7
Gambar 1. 6	Kerangka Pemikiran .....	11
Gambar 2. 1	Transport linking tourism to, from and within destinations .....	17
Gambar 2. 2	Tipe Dermaga .....	25
Gambar 2. 3	Kuadran Importance Performance Analysis (IPA).....	29
Gambar 2. 4	Model House Of Quality .....	31
Gambar 2. 5	Kerangka Teori.....	37
Gambar 3. 1	Diagram kartesius importance-performance.....	60
Gambar 3. 2	Matriks House Of Quality .....	61
Gambar 3. 3	Kerangka Analisis.....	72
Gambar 4. 1	Peta Administrasi Kabupaten Konawe .....	77
Gambar 4. 2	Peta Administarsi Kecamatan Soropia .....	78
Gambar 4. 3	Peta Struktur Ruang Kabupaten Konawe .....	82
Gambar 4. 4	Peta Guna Lahan Kabupaten Konawe .....	83
Gambar 4. 5	Peta Gambar. Struktur Ruang Kecamatan Soropia .....	85
Gambar 4. 6	Peta Guna Lahan Kecamatan Soropia .....	86
Gambar 4. 7	Peta Potensi Ekonomi Kecamatan Soropia.....	91
Gambar 4. 8	Penampang Jalan RE. Martadinata dari arah masuk Soropia.....	93
Gambar 4. 9	Penampang Jalan RE. Martadinata depan Kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	93
Gambar 4. 10	Penampang Jalan Poros Kendari-Soropia.....	93
Gambar 4. 11	Peta Jaringan Jalan Kabupaten Konawe.....	95
Gambar 4. 12	Peta Infrastruktur Kecamatan Soropia.....	96
Gambar 4. 13	Data Elevasi Laut Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	97



Gambar 4. 14	Peta Batimetri.....	99
Gambar 4. 15	Peta Liinkage System.....	103
Gambar 4. 16	(a) Kondisi air pasang pelabuhan; (b) Kondisi air surut pelabuhan.....	107
Gambar 4. 17	Layout Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	107
Gambar 4. 18	Peta Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	108
Gambar 4. 19	Layout Ruang Tunggu Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	109
Gambar 4. 20	Layout Toilet Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	110
Gambar 4. 21	Layout Tempat Parkir.....	110
Gambar 4. 22	Parkir pada area Dermaga.....	110
Gambar 4. 23	Sirkulasi masuk kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	111
Gambar 4. 24	Sirkulasi keluar kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	111
Gambar 4. 25	Layout Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	114
Gambar 4. 26	Dermaga Pelabuhan.....	114
Gambar 4. 27	Alur masuk kapal.....	114
Gambar 4. 28	Alur keluar kapal.....	114
Gambar 4. 29	Kolam Tambat.....	114
Gambar 4. 30	Pemecah Gelombang.....	115
Gambar 4. 31	Layout Kapal Motor Wisata Bokori.....	115
Gambar 4. 32	Grafik jumlah wisatawan Pulau Bokori.....	118
Gambar 4. 33	Diagram Kartesius Kinerja Pelayanan Pelabuhan.....	125
Gambar 4. 34	Technical Correlation Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	133
Gambar 4. 35	Matriks HOQ (House of Quality) Kinerja Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.....	135
Gambar 4. 36	Rencana rekstrukurisasi Jalan Jl. RE. Martadinata yang berbatasan dengan Kota Kendari.....	139
Gambar 4. 37	Rencana rekstrukurisasi Jalan RE. Martadinata depan Pelabuhan.....	140
Gambar 4. 38	Rencana rekstrukurisasi Jalan Kendari-Soropia.....	141
Gambar 4. 39	Peta Restrukturisasi Jalan.....	142
Gambar 4. 40	Peta Pengerukan Jalan.....	143
Gambar 4. 41	Lampu Penerangan Jalan Umum Tenaga Surya.....	145
Gambar 4. 42	(a) Desain Dermaga; (b) Dermaga apung sungai cisadane.....	145
Gambar 4. 43	(a) Titik kumpul; (b) Jalur evakuasi.....	146
Gambar 4. 44	Pos Kesehatan.....	146



Gambar 4. 45 (a) CCTV dalam ruang tunggu; (b) CCTV depan parkir; (c) CCTV di  
dermaga ..... 147

Gambar 4. 46 Mobile ramp portable ..... 147

Gambar 4. 47 Toilet ..... 147

Gambar 4. 48 Pejalan Kaki ..... 148

Gambar 4. 49 (a) Lampu penerangan dermaga; (b) lampu penerangan ruang tunggu .... 148

Gambar 4. 50 Perkerasan jalan paving ..... 149

Gambar 4. 51 (a) Papan informasi virtual ruang tunggu; (b) Papan nama pelabuhan ... 149

Gambar 4. 52 Desain Layout pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .. 150

Gambar 4. 53 Desain arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe ... 151





**DAFTAR LAMPIRAN**

No	Judul	Halaman
Lampiran 1.	Rencana Timeline Kegiatan Pengumpulan Data .....	167
Lampiran 2.	Kuesioner Penelitian Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe .....	168
Lampiran 3	Hasil Rekap Kuesioner IPA .....	173





## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai negara maritim yang memiliki beragam pulau sejumlah 16.671 pulau dan 111 pulau diantaranya merupakan pulau kecil terluar berdasarkan data Direktorat Pendayagunaan Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil pada tahun 2020 serta wilayah perairan yang luas mencapai 3.110.000 km<sup>2</sup> (Luas perairan pedalaman dan perairan kepulauan). Kondisi Indonesia sebagai negara kepulauan perlu didukung dengan konektivitas transportasi salah satunya transportasi air sebagai sarana yang memiliki peran penting untuk menunjang pergerakan manusia dan barang dalam lintas pulau dengan menempuh jalur laut maupun sungai (Tri Iriani Wahyuni, 2019). Transportasi air memiliki keunggulan dibandingkan dengan transportasi lainnya dalam hal biaya dan jumlah muatan. Biaya transportasi air relatif lebih murah dibandingkan dengan transportasi udara serta jumlah muatan lebih besar dibandingkan transportasi udara (An Nisaa, 2015).

Transportasi air juga berperan sebagai elemen dalam perencanaan pariwisata dengan tujuan meningkatkan kinerja, kenyamanan, dan keamanan untuk memastikan kepuasan wisatawan secara menyeluruh (Isdarmanto, 2017). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025, sarana dan prasarana transportasi sebagai aksesibilitas pariwisata yang mendukung pergerakan wisatawan dari wilayah asal ke destinasi wisata. Penggunaan transportasi air dalam pariwisata yakni untuk membantu pergerakan wisatawan menuju wisata bahari yang terletak pada pulau-pulau kecil. Walaupun demikian, Indonesia masih memiliki masalah terkait aksesibilitas laut karena Indonesia dengan ribuan pulau yang memiliki potensi wisata bahari belum terhubung dengan baik dan maksimal dengan pusat kota (Masjhoer, 2019). Sehingga, sektor transportasi dan sektor pariwisata di Indonesia perlu terus diintegrasikan untuk dapat meningkatkan jumlah wisatawan baik lokal maupun mancanegara (Al Abror, 2019).

Transportasi air terbagi atas sarana berupa kapal dan sejenisnya serta prasarana berupa pelabuhan. Pelabuhan sebagai prasarana transportasi air menjadi infrastruktur yang memainkan peran krusial dalam upaya memperkuat ekonomi regional, terutama dalam mencapai pemerataan pembangunan. (Yudhistira & Sofiyandi, 2017). Pelabuhan merupakan wilayah yang terdiri dari daratan dan air dengan batasan yang ditentukan, digunakan sebagai

tempat untuk kegiatan pemerintahan dan ekonomi, seperti berlabuhnya kapal, naik-turunnya penumpang, serta pemuatan dan pemindahan barang. (Galuh Pramita, 2020). Pelabuhan memiliki tiga hirarki berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut yaitu Pelabuhan utama, Pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan (pelabuhan pengumpan lokal dan pelabuhan pengumpan regional).

Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe terletak di Desa Bajoe, Kecamatan Soropia, Kabupaten Konawe memiliki hirarki sebagai pelabuhan pengumpan lokal yaitu karena pelabuhan ini melayani pergerakan dalam kabupaten khususnya untuk melayani pergerakan wisatawan ke Pulau Bokori. Pulau Bokori merupakan kawasan peruntukan wisata bahari pada Kabupaten Konawe berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Konawe Tahun 2014-2034 dan dikelola oleh Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara. Aksesibilitas menuju Pulau Bokori hanya dapat menggunakan transportasi air salah satunya melalui Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang merupakan pelabuhan yang dibangun oleh pemerintah provinsi tahun 2015 hingga diresmikan tahun 2016 yang terletak pada kawasan Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) adalah area yang dirancang untuk memberikan layanan kepada kegiatan dalam skala kecamatan atau beberapa desa di kecamatan tersebut (Mahmud, 2019).

Aksesibilitas menuju Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe belum terlayani dengan baik dari Jalur akses menuju Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe belum terlayani dengan lampu penerangan jalan. Kondisi dermaga pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe belum menyesuaikan dengan kondisi pasang surut air laut. Kemudian kondisi fasilitas pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe sudah terdapat dermaga, terminal penumpang, dan parkir, tetapi kondisi jalan pada pelabuhan yang masih dalam perkerasan tanah dan lampu penerangan jalan yang kurang karena tidak semua area dermaga terdapat lampu penerangan serta pada ruang tunggu penumpang tidak terdapat lampu penerangan (Firmansyah, 2020).

Pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe memiliki jarak dengan pusat Kota Kendari sebagai Ibukota Sulawesi Tenggara mencapai 22 km atau dapat ditempuh kurang lebih 1 jam perjalanan dari pusat kota kendari. Sedangkan jarak Pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe dengan Pulau Bokori yakni 0,7 mil laut. Jarak yang dekat dengan Pulau Bokori dan dapat dijangkau dari Kota Kendari mendorong banyaknya wisatawan berkunjung ke Pulau Bokori sebagaimana berdasarkan data Dinas Pariwisata Sulawesi Tenggara jumlah wisatawan di Pulau Bokori tahun 2019 berjumlah 96,725. Sedangkan jumlah penumpang pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe tahun 2019 berjumlah 40.194. Artinya sebanyak 42% wisatawan menggunakan jasa Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe sebagai aksesibilitas menuju

Pulau Bokori. Dengan banyaknya jumlah penumpang wisatawan yang memilih jasa Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe maka perlu ditingkatkan pelayanannya, karena pelabuhan ini telah beroperasi selama delapan tahun sehingga sudah terdapat kekurangan terhadap kondisi pelayanan pelabuhan baik dalam maupun luar kawasan pelabuhan. Sehingga adanya penelitian ini untuk memberikan rekomendasi arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

## 1.2 Identifikasi Masalah

- 1 Jalur penumpang menuju kapal di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe masih dengan perkerasan tanah sehingga saat hujan jalan akan becek dan terdapat genangan kemudian jalur penumpang juga digunakan sebagai jalur kendaraan (Hasil Survey Primer, 2022).



*Gambar 1. 1* Kondisi Jalan di Dermaga Desa Bajoe  
Sumber. Survey Primer, 2022

- 2 Aksesilitas jalan menuju Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe merupakan jalan lintas antar kabupaten dengan lebar 6 meter dengan panjang 8 Km, tetapi belum terlayani dengan penerangan jalan umum sehingga pergerakan saat malam hari, masyarakat hanya mengandalkan cahaya dari kendaraan (Hasil Survey Primer, 2022).



*Gambar 1. 2* Kondisi jalan akses ke Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  
Sumber. Survey Primer, 2022

- 3 Ruang tunggu penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat lampu penerangan, serta sepanjang area dermaga terdapat bagian yang belum tersedia lampu penerangan jalan. Hal ini akan menyebabkan rasa kurang nyaman dari penumpang yang menginap di Pulau Bokori saat hendak balik ke pelabuhan penyeberangan untuk

mengambil barang dan lain-lain sebagainya pada malam hari (Hasil Survey Primer, 2022).



Gambar 1. 3 Ruang Tunggu Tanpa Lampu Penerangan

Sumber: Survey Primer, 2022

- 4 Dermaga sepanjang 235 meter pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe hanya tersedia 3 lampu penerangan sehingga terdapat bagian dermaga yang belum tersedia lampu penerangan gambar di bawah ini. Hal ini akan menyebabkan rasa kurang nyaman dari penumpang yang menginap di Pulau Bokori saat hendak balik ke pelabuhan penyeberangan untuk mengambil barang dan lain-lain sebagainya pada malam hari.



Gambar 1. 4 Dermaga tanpa lampu penerangan

Sumber: Survey Primer, 2022

### 1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana potensi wilayah dalam mendukung pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe?
2. Bagaimana persepsi penumpang terhadap kinerja pelayanan fasilitas pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe?
3. Bagaimana arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe agar sesuai dengan kebutuhan penumpang?

### 1.4 Tujuan Penelitian

1. Mendeskripsikan potensi wilayah dalam mendukung pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.
2. Menganalisis persepsi penumpang terhadap kinerja pelayanan fasilitas pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe
3. Memberikan arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe agar sesuai dengan kebutuhan penumpang.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Penelitian yang akan dilakukan memiliki potensi untuk memberikan sejumlah manfaat yang diharapkan dapat mendukung baik mahasiswa maupun masyarakat umum. Berikut adalah beberapa manfaat yang mungkin dapat diperoleh dari penelitian ini:

#### **1.5.1 Manfaat Bagi Masyarakat**

1. Masyarakat dapat mengetahui karakteristik wilayah dari aspek spasial, sosial/ekonomi, infrastruktur, teknis dan lingkungan terhadap Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.
2. Dapat membantu masyarakat/wisatawan untuk memberi penilaian terhadap pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajo, Kab. Konawe.

#### **1.5.2 Manfaat Bagi Pemerintah**

1. Pemerintah dapat mengetahui masalah wilayah yang menghambat pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe
2. Pemerintah khususnya Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata dapat mengetahui kondisi kinerja pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajo, Kab. Konawe.
3. Hasil survei yang diperoleh dapat dimanfaatkan oleh pemerintah untuk membuat rencana pengembangan transportasi penyeberangan ke Pulau Bokori.

#### **1.5.3 Manfaat Bagi Mahasiswa**

1. Mahasiswa dapat memanfaatkan data yang didapat untuk digunakan saat pembelajaran lebih lanjut.
2. Mahasiswa mendapatkan wawasan baru berhubungan dengan penelitian pelabuhan khusus wisata yang menjadi objek dalam penelitian ini yakni Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajo, Kab. Konawe.

### **1.6 Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup atau pembatasan diperlukan dalam menyelesaikan permasalahan mengenai Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajo, Kab. Konawe, Sulawesi Tenggara. Ruang lingkup meliputi ruang lingkup wilayah yakni lokasi studi penelitian dan ruang lingkup Materi meliputi materi yang akan dibahas dalam penelitian ini.

#### **1.6.1 Ruang Lingkup Wilayah**

Ruang lingkup wilayah yang digunakan dalam penelitian ini adalah Pelabuhan Penyeberangan di Desa Bajoe, Kecamatan Soropia, Kabupaten Konawe. Pelabuhan ini sebagai tempat penyeberangan milik pemerintah Kabupaten Konawe untuk memfasilitasi aksesibilitas wisatawan menuju wisata Pulau Bokori.



### 1.6.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi mengarah pada pembatasan bahasan yang dibahas. Dasar-dasar materi yang ada membentuk arah atau langkah-langkah dalam pelaksanaan kegiatan. Adapun pembahasan materi dalam penyusunan penelitian ini.

1. Mendeskripsikan kebijakan dan karakteristik wilayah berdasarkan 5 aspek yakni aspek spasial, aspek sosial ekonomi, aspek infrastruktur, aspek teknis dan aspek lingkungan untuk mengetahui potensi wilayah dalam pengembangan pelabuhan.

Analisis yang digunakan berupa analisis *Linkage* sistem pariwisata di wilayah Kabupaten Konawe untuk mendukung pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe sebagai pelabuhan penunjang wisata. Kemudian, analisis sistem jaringan jalan untuk mengetahui kondisi eksisting sistem jaringan jalan terhadap kebijakan mengenai sistem jaringan jalan dan menghitung *demand traffic* jalan. Kemudian analisis konten untuk membandingkan rencana pada kebijakan dengan kondisi eksisting. Selanjutnya data-data yang mengenai 5 aspek tersebut dianalisis menggunakan analisis Potensi dan Masalah.

2. Fasilitas Pelabuhan disesuaikan dengan jenis fasilitas pelabuhan berdasarkan PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, kemudian Penilaian persepsi mengenai Fasilitas pelayanan pelabuhan penyeberangan berdasarkan 5 aspek yang terdiri dari Keselamatan, Keamanan, Kenyamanan, Kemudahan, dan Kesetaraan terkait fasilitas wilayah daratan yang bersumber dari Permenhub No. 39 Tahun 2015, penggunaan SPM tersebut karena fokus penelitian ini untuk pengembangan pada fasilitas daratan pelabuhan. Selain itu, dilakukan penilaian persepsi penumpang merupakan persepsi terhadap fasilitas pelayanan yang belum tersedia di lapangan, hal ini dapat menjadi dasar fasilitas pengembangan pada pelabuhan yang selanjutnya akan dianalisis menggunakan analisis IPA sebagai analisis untuk mengetahui jenis fasilitas pelayanan yang paling prioritas dikembangkan untuk Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

3. Bentuk rekomendasi pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dalam penelitian ini berdasarkan hasil analisis SWOT dan analisis QFD, sehingga menghasilkan output pengembangan makro yaitu pengembangan secara makro yakni pengembangan aksesibilitas diluar kawasan pelabuhan dan pengembangan mikro yakni pengembangan fasilitas pelayanan dalam Pelabuhan.

## **1.7 Sistematika Pembahasan**

Sistematika pembahasan digunakan untuk menjelaskan hal-hal dan tahapan apa saja yang akan dibahas dan dilakukan dalam penyusunan laporan. Tahapan penyusunan laporan pendahuluan terdiri dari atas lima bab. Sistematika pembahasan dimulai dari pemaparan latar belakang penulisan penelitian ini hingga hasil yang telah dikaji.

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab I berisi tentang penulisan laporan yang berisikan alasan apa dan mengapa perlu adanya penelitian ini. Sehingga, dalam bab ini menyajikan gambaran mengenai topik utama penelitian. Pembahasan dalam bab ini meliputi latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian dan sistematika penulisan laporan.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab II merupakan bab yang berisikan mengenai tinjauan pustaka atau tinjauan kebijakan yang menjadi dasar dalam penyusunan penelitian ini. Tinjauan pustaka dalam penyusunan laporan ini berisikan teori-teori mengenai Transportasi Air. Sedangkan Tinjauan Kebijakan dalam penyusunan laporan ini berisikan kebijakan daerah yang sesuai dengan penelitian ini.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini berisi tentang langkah-langkah analisis yang digunakan dalam penyusunan penelitian ini. Bagian ini mencakup metode pengumpulan data primer dan metode pengumpulan data sekunder dalam perencanaan penelitian. Selain itu, bab ini juga membahas analisis yang akan digunakan untuk menjawab rumusan masalah, serta dilengkapi dengan desain survei dan kerangka analisis yang relevan.

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

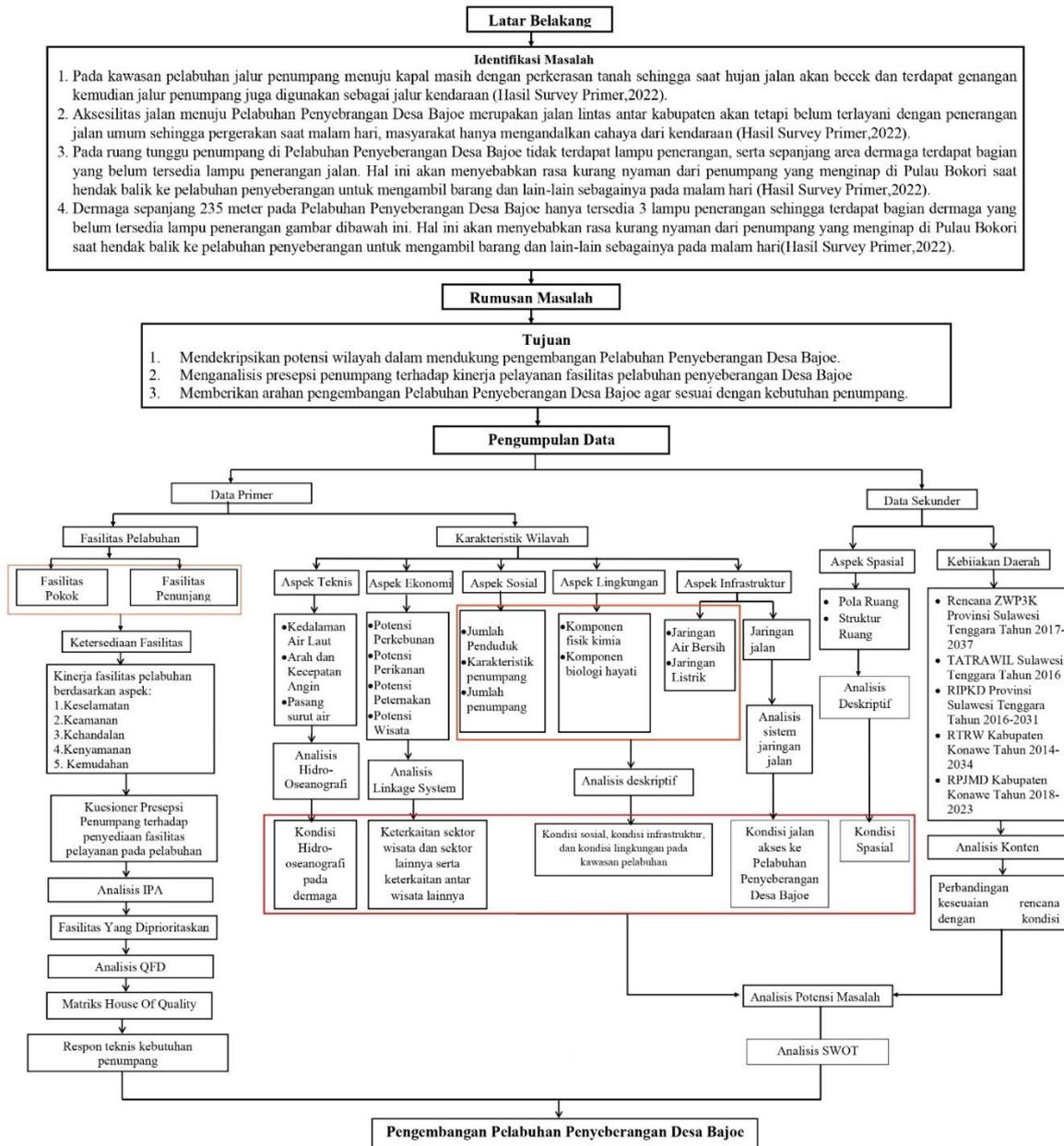
Berisi pembahasan mengenai Gambaran umum wilayah, karakteristik spasial, ekonomi, infrastruktur, teknis dan lingkungan, Kinerja Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe berdasarkan SPM Angkutan Penyeberangan, persepsi penumpang terhadap pelayanan di pelabuhan serta prioritas arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang lebih baik.

### **BAB V PENUTUP**

Bab ini berisi kesimpulan yang merangkum jawaban dari rumusan masalah berdasarkan temuan penelitian, serta memberikan saran kepada pihak-pihak terkait, termasuk Kepala Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe, pemerintah, masyarakat, dan penelitian-penelitian selanjutnya.

### 1.8 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran adalah rangkaian pemikiran yang dirancang berdasarkan kegiatan yang peneliti lakukan (Ningrum, 2017). Kerangka pemikiran akan dibentuk dalam diagram sehingga terlihat alur logika sistematis dari tema yang akan ditulis nantinya.



Gambar 1. 6 Kerangka Pemikiran  
Sumber. Hasil Pemikiran,2023





## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Transportasi Air

Transportasi air adalah sarana yang memiliki peran signifikan dalam kehidupan berbangsa, terutama dalam memfasilitasi mobilitas penduduk antar pulau atau daerah yang terpisah oleh sungai atau laut. Keberadaan transportasi air, baik melalui sungai, selat, maupun laut, dapat memperkuat hubungan komunikasi antar wilayah dan secara bersamaan mendukung pertumbuhan ekonomi masyarakat yang terlibat (Sunarto, 2017). Transportasi air juga dapat diartikan sebagai angkutan di perairan dan juga sebagai angkutan penyeberangan. Dalam Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran pasal 1 ayat 3, Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Simpul transportasi air terdiri dari pelabuhan sebagai titik awal dan tujuan perjalanan, serta jalur pelayaran sebagai tempat kapal berlayar. (KM No.49 Tahun 2005). Berdasarkan *International Association of Public Transport* Tahun 2013, sejak pertengahan abad ke-20, pentingnya transportasi air menurun secara signifikan dengan meningkatnya pembangunan jalan raya dan pengembangan *urban sprawl*. Padahal transportasi air menyediakan peluang untuk meningkatkan transportasi perkotaan dengan membantu menyediakan layanan transportasi terpadu yang lebih cepat (hampir tidak mengalami kemacetan), lebih efisien dan lebih baik untuk wilayah perkotaan (Usman Bolaji, 2020).

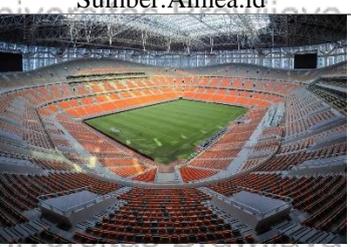
### 2.2 Pariwisata

Pariwisata merupakan semua fenomena dan interaksi yang terjadi saat manusia melakukan perjalanan dan mengunjungi tempat di luar tempat tinggalnya. Kegiatan dalam bidang pariwisata termasuk mengisi waktu luang, bersenang-senang, bersantai, melakukan studi, berpartisipasi dalam kegiatan keagamaan, dan mungkin juga melibatkan olahraga. Selain itu, semua kegiatan tersebut dapat memberikan manfaat fisik dan psikologis kepada pelakunya baik dalam jangka waktu pendek maupun jangka panjang (Isdarmanto, 2017).

#### 2.2.1. Jenis Pariwisata

Pariwisata memiliki tujuan yang tidak terbatas hanya pada liburan atau rekreasi semata, tetapi juga terkait dengan kegiatan olahraga, bisnis, pekerjaan, dan pendidikan. Seiring dengan perkembangan ini, pariwisata telah mengalami berbagai jenis. Menurut Pendit (1994), berikut adalah beberapa jenis pariwisata yang ada. (Hakim, 2018).

Tabel 2. 1

No	Jenis Wisata	Definisi	Gambar
1	Wisata alam	Perjalanan ke tempat-tempat cagar alam seperti taman lindung, hutan di pegunungan, dan sejenisnya yang diatur dan dilindungi oleh peraturan hukum (Hakim, 2018).	 <p data-bbox="1029 504 1359 560">Gunung Bromo, Jawa Timur Sumber.detik.com</p>
2	Wisata budaya	Kegiatan atraksi budaya yang menarik dari kearifan lokal suatu daerah, yang telah menjadi tradisi turun temurun dan dijadwalkan sebagai acara budaya yang populer di antara para wisatawan, terutama bagi mereka yang meyakini bahwa upacara tersebut dapat membawa rezeki atau berkah bagi mereka yang beriman. (Isdarmanto, 2017).	 <p data-bbox="1029 772 1380 817">Desa Sade, Lombok Sumber.Republika.id</p>
3	Wisata bahari	Wisata yang mengacu pada sebagian besar kegiatan berbasis air, seperti berlayar, berperahu pesiar dan berlayar, dan olahraga bahari lainnya yang sering dilakukan di perairan pesisir (Tonnazzini, 2019).	 <p data-bbox="1029 1064 1380 1108">Nusa Dua, Bali Sumber. WisataIDN.id</p>
4	Wisata Kesehatan	Bentuk wisata untuk meningkatkan kesehatan mental, fisik dan meningkatkan pendekatan spritual contoh melakukan yoga (Hakim, 2018).	 <p data-bbox="1029 1355 1359 1400">Pemandian Air Panas Tiris, Sumber.Phinemo.com</p>
5	Wisata Komersial	Bentuk perjalanan wisata untuk mengunjungi bangunan pusat perbelanjaan seperti <i>mall</i> , pameran, pasar malam dll. (Hakim, 2018).	 <p data-bbox="1029 1624 1380 1668">Pasar Malam Sumber.Alinea.id</p>
6	Wisata Olahraga	Bentuk perjalanan wisata untuk melihat kegiatan olahraga di stadium olahraga atau melakukan aktivitas olahraga (Hakim, 2018).	 <p data-bbox="1029 1915 1380 1971">Jakarta International Stadium Sumber.Smartcity.jakarta.go.id</p>

No	Jenis Wisata	Definisi	Gambar
7	Wisata Industri	Bentuk perjalanan mengunjungi kawasan industri untuk melihat kegiatan kerja biasanya dilakukan oleh sebuah instansi pendidikan sebagai bentuk pembelajaran (Hakim, 2018).	
			Wisata Industri Cimory Sumber.Cimory.com
8	Wisata Ziarah	Jenis pariwisata yang terkait dengan aspek keagamaan, sejarah, tradisi, dan keyakinan masyarakat atau kelompok tertentu (Hakim, 2018).	
			Taman Makam Pahlawan Kusumanegara Sumber.CNBC.com

Sumber. Hasil literatur, 2023

### 2.2.2. Elemen Pariwisata

Komponen pariwisata adalah hal – hal yang membentuk dan mempengaruhi kepariwisataan pada suatu daerah. Sehingga, terdapat elemen-elemen yang menjadi kunci dalam keberhasilan suatu destinasi wisata yaitu (Camileri, 2018):

- 1. Daya Tarik** : Segala sesuatu yang memiliki karakteristik unik, keindahan, dan nilai yang meliputi keberagaman sumber daya alam, budaya, dan karya manusia menjadi tujuan para wisatawan yang berkunjung. Untuk meningkatkan nilai daya tarik wisata, objek wisata juga harus memenuhi beberapa persyaratan, antara lain: ada hal yang menarik untuk dilihat (*Something to see*), ada barang atau produk yang dapat dibeli (*Something to buy*), dan ada kegiatan yang dapat dilakukan (*Something to do*).
- 2. Aksesibilitas** : Menggambarkan kemudahan wisatawan untuk bermobilisasi menuju ke tempat destinasi wisata. Untuk mendukung aksesibilitas wisata diperlukan pembangunan sarana dan prasarana transportasi salah pelabuhan sebagai aksesibilitas pariwisata bahari.
- 3. Akomodasi** : Menggambarkan tempat tinggal seperti hotel, villa, tempat berkemah yang diperuntukkan untuk wisatawan yang akan berkunjung lebih dari sehari. Selain itu, akomodasi berupa tempat pondokan seperti gazebo untuk tempat istirahat wisatawan. Akomodasi dapat menjadi bagian dari daya tarik suatu destinasi, terutama jika akomodasi tersebut menghadap ke pemandangan atau landmark yang memanjakan mata seperti pegunungan dan lautan.
- 4. Aktivitas** : Wisatawan dapat menikmati melakukan aktivitas tertentu saat berada di tempat tujuan. Beberapa aktivitas yang dilakukan pada wisata bahari yaitu memancing, berselancar, mengendarai *jet ski*, bermain *banana boat*, serta olahraga voli pantai.

**5. Fasilitas Pelayanan :** Fasilitas pelayanan destinasi wisata meliputi penyediaan listrik dan air, fasilitas sanitasi, air bersih, jalan, dan layanan darurat, fasilitas pos dan komunikasi, media, dan lain-lain. Selain itu, terdapat jasa-jasa perdagangan seperti warung cafe dan toko souvenir.

### 2.3 Teori *Linkage*

*Linkage* mengacu pada hubungan yang tidak terlihat secara jelas yang menghubungkan elemen, node, atau distrik dalam suatu kawasan. Dalam konteks perkotaan, *linkage* dapat berupa jalur seperti jalan, rel kereta api, pejalan kaki, dan sejenisnya. Menurut Trancik (1986), teori ini menekankan pentingnya hubungan pergerakan antara lokasi dalam sebuah kota (Nugroho, 2017). Terdapat tiga pendekatan *linkage* dalam konteks perkotaan yang dapat membantu dalam memahami dan merancang hubungan yang ada di dalam kota untuk menciptakan keterhubungan yang baik antara berbagai elemen kota.

1. *Linkage visual*: Pendekatan ini menghubungkan dua atau lebih fragmen kota sehingga secara visual membentuk satu kesatuan yang menyatukan daerah kota dalam berbagai skala.
2. *Linkage struktural*: Pendekatan ini menghubungkan dua atau lebih bentuk struktur kota sehingga membentuk satu kesatuan tatanan.
3. *Linkage kolektif*: Pendekatan ini mempertimbangkan susunan hubungan antara bagian-bagian kota satu dengan yang lainnya, sehingga membentuk suatu kesatuan yang lebih besar.

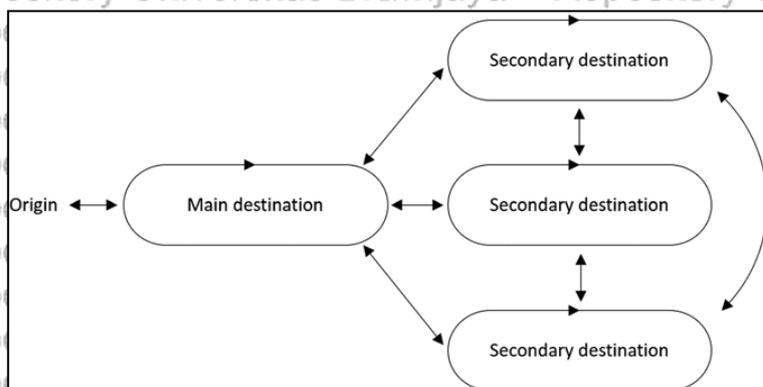
### 2.4 Hubungan Transportasi air dengan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil

Transportasi air bagi negara kepulauan merupakan tulang punggung dari transportasi nasional karena dapat menghubungkan dan menjangkau seluruh wilayah negara (Septiana & Agustin, 2020), diantaranya pada wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil. Masyarakat yang bermukim pada wilayah pesisir dan pulau kecil sangat bergantung pada transportasi air untuk melakukan pergerakan maupun untuk kepentingan ekonomi bagi nelayan. Sebagaimana transportasi air memiliki peranan yakni salah satunya untuk menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya, agar terjadi perkembangan ekonomi di masing-masing pulau yang dapat berkembang lebih cepat (Hariyani & Agustin, 2020). Transportasi air menjadi aksesibilitas penunjang bagi wilayah pesisir dan Pulau-Pulau kecil baik itu dari sarana transportasi berupa kapal maupun perahu serta prasarana transportasi berupa pelabuhan-pelabuhan pengumpan (*feeder*) agar potensi-potensi yang dimiliki oleh pulau-pulau kecil

berupa perikanan tangkap, perikanan budidaya dan pengolahan hasil perikanan dapat dikembangkan secara maksimal (Diansari, 2018). Selain potensi pada kegiatan minapolitan, kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil juga memiliki potensi dalam sektor pariwisata yakni pengembangan wisata bahari yang juga akan mempengaruhi kebutuhan transportasi air.

#### 2.4.1 Hubungan Transportasi air dengan Pariwisata

Transportasi dan pariwisata merupakan industri yang saling melengkapi karena sama-sama diuntungkan dan Transportasi turut mendorong ekspansi pariwisata. Sistem transportasi mempengaruhi akses tujuan serta pergerakan internal wisatawan. Sehingga, kualitas jaringan transportasi dalam pariwisata memiliki pengaruh penting pada pilihan destinasi wisata. Transportasi air menjadi satu-satunya faktor terpenting dalam menentukan kelangsungan sektor pariwisata suatu destinasi. Misalnya, pulau-pulau kecil yang memiliki potensi wisata bahari yang tidak dapat terlayani oleh jaringan transportasi udara. Pariwisata bahari pada gilirannya akan mempengaruhi permintaan terhadap jasa transportasi air yakni kapal (Dwyer, 2020). Dari sudut pandang wisatawan, transportasi air dapat menjadi permintaan akan produk pariwisata yang ditawarkan destinasi seperti kapal pesiar, pinisi dan *yacht*. Karena yang membedakan transportasi ini dengan lainnya ialah kapal tersebut dilengkapi dengan fasilitas seperti hotel yakni terdapat kamar tidur, ruang berkumpul yang dilengkapi dengan kursi sofa, toilet, *life music*, serta pada kapal pesiar dilengkapi dengan restoran serta fasilitas hiburan lainnya (Gunadi, 2020).



Gambar 2. 1 Transport linking tourism to, from and within destinations

Sumber: Dwyer, 2021

Dominan perjalanan wisata melibatkan lebih dari satu moda transportasi. Seringkali, aspek tersulit dalam melakukan perjalanan adalah membuat koneksi dari satu moda ke moda lainnya, karena moda yang digunakan seperti maskapai penerbangan, jaringan kereta api, layanan bus, dan jalur pelayaran merupakan perusahaan yang berbeda, dan moda yang digunakan tersebut belum saling terintegrasi (Dwyer, 2020). Berdasarkan **gambar 2.1** sarana transportasi juga diperlukan untuk memberikan aksesibilitas di dalam suatu tujuan tertentu misalnya dari rumah ke pelabuhan penyeberangan menggunakan transportasi

pribadi maupun angkutan umum, dari pelabuhan penyeberangan ke wisata bahari menggunakan kapal, dan dari wisata bahari menuju berbagai tujuan yang dikunjungi menggunakan mobil, dan lain sebagainya. Dalam contoh tersebut sudah menggambarkan wisatawan yang menuju wisata bahari menggunakan lebih dari satu moda transportasi.

## **2.5 Tinjauan Kebijakan**

Dalam KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), kebijakan diartikan sebagai rangkaian dasar rencana dalam mencapai tujuan. Tinjauan kebijakan merupakan asas yang dijadikan sebagai pendukung dalam penulisan penelitian ini. Kebijakan yang ditinjau adalah sebagai berikut.

### **2.5.1 Tataran Transportasi Wilayah Sulawesi Tenggara Tahun 2016**

Tataran Transportasi Wilayah Sulawesi Tenggara memiliki visi yakni “Jaringan transportasi wilayah bertumbuh, merata dan terpadu”. Dan misi berupa Meningkatkan jaringan pelayanan transportasi wilayah dan Meningkatkan jaringan prasarana transportasi wilayah. Adapun kebijakan dan strategi untuk pengembangan transportasi penyeberangan dan transportasi laut adalah sebagai berikut.

#### **1. Transportasi penyeberangan**

Kebijakan pelayanan transportasi penyeberangan meliputi penambahan rute/trayek, penambahan moda angkutan penyeberangan. Kebijakan prasarana transportasi, meliputi pengembangan terminal angkutan penyeberangan, pengadaan pembangunan terminal penyeberangan baru, dan peningkatan fasilitas keselamatan penyeberangan. Strategi untuk transportasi penyeberangan berupa pengembangan terminal-terminal angkutan penyeberangan dan peningkatan fasilitas keselamatan penyeberangan. Serta secara umum, peningkatan kualitas dan pelayanan sarana dan prasarana angkutan baik penumpang maupun barang dan meningkatkan aspek kenyamanan, keselamatan dan keamanan transportasi

#### **2. Transportasi laut**

Kebijakan pelayanan transportasi laut meliputi pengadaan layanan angkutan laut untuk desa terpencil/terisolasi, pengindahan alur pelayaran PELNI, dan penambahan jumlah trip kapal laut. Kebijakan prasarana transportasi laut meliputi peningkatan klasifikasi dermaga, pembangunan pelabuhan pengumpan untuk dan perluasan pembangunan ekonomi desa-desa terpencil, pembangunan pelabuhan pengumpul, pembangunan pelabuhan khusus tambang yang direncanakan menjadi lokasi smelter, serta pembangunan terminal peti kemas. Salah satu strategi berupa pengembangan pelabuhan pengumpan untuk desa-desa pesisir dan pulau-pulau kecil, khususnya di wilayah yang mempunyai potensi SDA dan pengembangan

fasilitas dan pelabuhan skala regional, nasional dan internasional yang berstandar internasional.

### **2.5.2 Rencana Zonasi Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2017-2037**

Rencana Alokasi Ruang Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (WP-3-K) terdiri atas alokasi ruang untuk kawasan, zona, dan/atau sub zona. Rencana alokasi ruang WP-3-K meliputi penetapan Kawasan Pemanfaatan yang terdiri dari 10 zona (zona perikanan tangkap, zona perikanan budaya, zona pariwisata, zona pelabuhan, zona bandar udara, zona pertambangan, zona industri, zona fasilitas umum, zona kawasan Mangrove, dan zona permukiman), Kawasan Konservasi; Alur Laut; dan Wilayah Kelola Masyarakat Hukum Adat. Adapun RZWP3K terkait zona pariwisata dan zona pelabuhan yakni sebagai berikut

#### **1. Zona Pariwisata**

- Sub-zona wisata alam bawah laut pada Kabupaten Konawe terdapat di wilayah perairan sekitar Kecamatan Soropia.
- Sub-zona wisata alam pantai/pesisir dan pulau-pulau kecil pada Kabupaten Konawe dikembangkan pada wilayah perairan salah satunya Kecamatan Soropia.

#### **2. Zona Pelabuhan**

- Pengembangan daerah lingkungan kerja dan lingkungan kepentingan pelabuhan pada Kabupaten Konawe salah satunya Kecamatan Soropia.
- Pengembangan wilayah kerja dan wilayah operasional pelabuhan pada Kabupaten Konawe meliputi perairan di sekitar Kecamatan Soropia (Lokasi Penelitian).

### **2.5.3 Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2016-2031**

Destinasi pariwisata daerah yang masuk dalam wilayah provinsi dan Kota Kendari yaitu Kawasan Strategis Pariwisata Daerah (KSPD) Pulau Bokori dan sekitarnya serta KSPD Pantai Nambo dan sekitarnya. Pembangunan Destinasi Pariwisata Daerah meliputi perwilayahan Destinasi Pariwisata Daerah, Pembangunan daya tarik wisata, Pembangunan aksesibilitas pariwisata, Pembangunan prasarana umum, fasilitas umum dan fasilitas penunjang pariwisata, Pemberdayaan masyarakat melalui kepariwisataan, dan Pengembangan investasi dibidang pariwisata. Adapun pembangunan aksesibilitas pariwisata adalah sebagai berikut:

#### **1. Arah kebijakan penyediaan dan pengembangan sarana transportasi angkutan jalan, angkutan laut, dan angkutan udara;**

- Strategi pengembangan dan peningkatan kemudahan akses pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di Destinasi Pariwisata Daerah.

- meningkatkan ketersediaan moda transportasi sebagai sarana pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di destinasi meningkatkan kecukupan kapasitas angkut moda transportasi menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di destinasi

- mengembangkan keragaman atau diversifikasi jenis moda transportasi menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di destinasi.

- Strategi pengembangan dan peningkatan kenyamanan dan keamanan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di Destinasi Pariwisata Daerah.

- Meningkatkan kenyamanan moda transportasi menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di destinasi

- Meningkatkan Keamanan moda transportasi untuk menjamin keselamatan perjalanan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di destinasi.

## **2. Arahan Kebijakan penyediaan dan pengembangan prasarana transportasi angkutan jalan, angkutan laut, dan angkutan udara;**

- Mengembangkan dan meningkatkan kemudahan akses terhadap prasarana transportasi sebagai simpul pergerakan yang menghubungkan lokasi asal wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di destinasi

- Mengembangkan dan meningkatkan keterhubungan antara destinasi dengan pintu gerbang wisata regional dan/ atau nasional maupun keterhubungan antar komponen daya tarik dan simpul-simpul pergerakan di dalam destinasi

- Mengembangkan dan meningkatkan kenyamanan perjalanan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di dalam destinasi.

## **3. Arahan Kebijakan penyediaan dan pengembangan sistem transportasi angkutan jalan, angkutan laut, dan angkutan udara.**

- Meningkatkan kemudahan pergerakan wisatawan transportasi dengan memanfaatkan beragam jenis moda transportasi secara terpadu ; dan

- Meningkatkan kemudahan akses terhadap informasi berbagai jenis moda transportasi dalam rangka perencanaan perjalanan wisata.

### **2.5.4 Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Konawe Tahun 2014 – 2034**

Penataan ruang daerah bertujuan untuk mewujudkan sistem penataan ruang yang berkualitas dan berwawasan lingkungan menuju Kabupaten Konawe sebagai lumbung

pangan yang mandiri dan religius, dengan berbasiskan budaya dalam lingkungan masyarakat yang makmur dan sejahtera. Kebijakan penataan ruang daerah salah satunya peningkatan sistem transportasi guna membuka dan meningkatkan aksesibilitas seluruh kawasan. Dengan strategi sebagai berikut:

- Peningkatan kualitas jaringan jalan terutama pada jalan utama dan jaringan jalan yang menghubungkan ke sentra-sentra produksi
- Peningkatan aksesibilitas pada jalur penghubung antar kawasan dan pulau, untuk jalur angkutan barang dan penumpang
- Pengembangan sarana transportasi melalui pengembangan simpul transportasi dan peralihan moda angkutan (terminal dan pelabuhan) untuk memudahkan sistem koleksi dan distribusi angkutan barang dan penumpang.

#### **2.5.5 RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah) Kabupaten Konawe Tahun 2018-2023**

RPJMD Kabupaten Konawe memiliki visi yakni “Konawe Yang Maju Dan Mandiri Tahun 2023”. Dan misi yaitu (1) Menjadikan sektor kesehatan, pendidikan, pertanian, peternakan dan perikanan serta kawasan industri sebagai program utama pembangunan Konawe. (2) Menjadikan sektor infrastruktur, ekonomi dan lingkungan hidup serta kebudayaan sebagai program pendukung utama pembangunan Konawe. (3) Menjadikan pembangunan birokrasi yang handal dan pelayanan publik yang efisien, efektif dan akuntabel sebagai program pendukung wajib. Dan (4) Meningkatkan kualitas dan kuantitas program jaminan sosial.

Visi dan Misi tersebut dirumuskan dalam *Grand Strategy* “GEMILANG” (Gerbang Membangun Masyarakat Mandiri, Berkelanjutan Dan Berdaya Saing). *Grand strategy* selanjutnya diwujudkan melalui program-program unggulan salah satunya pada bidang infrastruktur yang terdiri dari:

1. 80% ruas jalan Kabupaten dan jalan transmigrasi telah teraspal pada tahun 2023.
2. Revitalisasi kawasan perkotaan Unaaha.
3. Pembangunan dan perbaikan jalan usaha tani.
4. Rehabilitasi dan pembangunan dermaga/pelabuhan rakyat (Dermaga Penyeberangan Pulau Bokori).
5. Rehabilitasi sarana dan prasarana pengairan/bendungan.
6. Pembangunan infrastruktur olahraga dan kepariwisataan (Penataan Kawasan Wisata Soropia).

## 2.6 Pelabuhan

Pelabuhan adalah lokasi yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas yang ditentukan, yang digunakan untuk kegiatan pemerintahan dan bisnis, serta sebagai tempat sandar kapal, naik-turun penumpang, dan/atau bongkar-muat barang. Tempat ini mencakup terminal dan area berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keamanan dan keselamatan pelayaran, serta fasilitas pendukung pelabuhan. (PP. No. 31 Tahun 2021 Pasal 1 ayat 3).

### 2.6.1 Klasifikasi Pelabuhan

Menurut Peraturan Menteri Nomor 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, terdapat tiga tingkatan hierarki pelabuhan sebagai berikut:

Tabel 2. 2

Jenis Pelabuhan Berdasarkan Hierarki

Hierarki Pelabuhan	Definisi	Gambar
Pelabuhan Utama	Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang berperan sebagai pusat transportasi yang menghubungkan lintas provinsi dan negara. Fungsi utamanya adalah menyediakan layanan penyeberangan dan menghubungkan jalan arteri primer (JAP), jalan tol, jalan kolektor primer 1 (JKP-1), serta jalan-jalan nasional yang strategis. Pelabuhan ini ditempatkan secara strategis pada jalur lintas nasional untuk memfasilitasi perjalanan antarwilayah.	 <p>Pelabuhan Belawan, Medan, Sumatera Utara Sumber: JPNN.com</p>
Pelabuhan Pengumpul	Pelabuhan pengumpul merupakan pelabuhan yang berperan sebagai pusat transportasi untuk angkutan penyeberangan antar provinsi. Fungsi utamanya adalah menghubungkan jalan arteri primer (JAP), jalan tol, jalan kolektor primer 1 (JKP-1), serta jalan-jalan nasional dan provinsi yang strategis. Pelabuhan ini ditempatkan secara strategis sebagai penghubung antara berbagai jalur transportasi.	 <p>Pelabuhan Gresik, Jawa Timur Sumber: JIPE.com</p>
Pelabuhan Pengumpan	Pelabuhan pengumpan terdiri dari dua jenis, yaitu: (1) Pelabuhan pengumpan regional, yang berfungsi sebagai pusat transportasi untuk angkutan penyeberangan dalam provinsi dan/atau menghubungkan jaringan jalan provinsi. (2) Pelabuhan pengumpan lokal, yang berfungsi sebagai pusat transportasi untuk angkutan penyeberangan dalam kabupaten/kota dan/atau menghubungkan jaringan jalan kabupaten/kota.	 <p>Pelabuhan Baranusa, Nusa Tenggara Timur Sumber: Kompasiana.com</p>

Sumber: PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

## 2.6.2 Fasilitas Pelabuhan

Pada pelabuhan terdiri dari fasilitas-fasilitas pendukung didalamnya yang terbagi atas fasilitas wilayah daratan dan wilayah perairan, fasilitas tersebut terdiri dari fasilitas pokok dan penunjang. Adapun jenis fasilitas pelabuhan berdasarkan PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut adalah sebagai berikut.

Tabel 2. 3  
Jenis Pelabuhan Berdasarkan Hierarki

Jenis Fasilitas	Wilayah Daratan	Wilayah Perairan
<b>Fasilitas Pokok</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dermaga</li> <li>2. Gudang Lini</li> <li>3. Lapangan Penumpukan Lini</li> <li>4. Terminal Penumpang</li> <li>5. Terminal Peti Kemas</li> <li>6. Terminal Curah Cair</li> <li>7. Terminal Curah Kering</li> <li>8. Terminal Ro-Ro</li> <li>9. Car Terminal</li> <li>10. Terminal Serbaguna</li> <li>11. Terminal Daratan (<i>Dryport</i>)</li> <li>12. Fasilitas Penampungan Dan Pengelolaan Limbah</li> <li>13. Fasilitas <i>Bunker</i></li> <li>14. Fasilitas Pemadam Kebakaran</li> <li>15. Fasilitas Gudang Untuk Bahan Barang Berbahaya Dan Beracun</li> <li>16. Fasilitas Pelabuhan Dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran; Dan</li> <li>17. Fasilitas Pokok Lainnya Sesuai Perkembangan Teknologi</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alur-Pelayaran;</li> <li>2. perairan tempat labuh;</li> <li>3. Kolam Pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan Olah gerak Kapai;</li> <li>4. perairan tempat alih muat Kapai;</li> <li>5. perairan untuk Kapal yang mengangkut bahan/barang berbahaya dan beracun (B3);</li> <li>7. perairan untuk kegiatan karantina;</li> <li>8. perairan alur penghubung intra-Pelabuhan;</li> <li>9. perairan pandu;</li> <li>10. perairan untuk Kapai Pemerintah; dan</li> <li>11. Terminal terapung.</li> </ol>
<b>Fasilitas Penunjang</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fasilitas Perkantoran</li> <li>2. Fasilitas Pos Dan Telekomunikasi</li> <li>3. Fasilitas Pariwisata Dan Perhotelan;</li> <li>4. Instalasi Air Bersih, Listrik, Dan Telekomunikasi;</li> <li>5. Jaringan Jalan Dan Rel Kereta Api;</li> <li>6. Jaringan Air Limbah, Drainase, Dan Sampah;</li> <li>7. Areal Pengembangan Pelabuhan;</li> <li>8. Tempat Tunggu Kendaraan Bermotor;</li> <li>9. Kawasan Perdagangan;</li> <li>10. Kawasan Industri; Dan</li> <li>11. Fasilitas Umum Lainnya Termasuk Tempat Peribadatan, Taman, Tempat Rekreasi, Olahraga, Jalur Hijau, Dan Kesehatan.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perairan Untuk Pengembangan Pelabuhan Jangka Panjang;</li> <li>2. Perairan Untuk Fasilitas Pembangunan Dan Pemeliharaan Kapal;</li> <li>3. Perairan Tempat Uji Coba Kapal (Percobaan Berlayar);</li> <li>4. Perairan Tempat Kapal Mati;</li> <li>5. Perairan Untuk Keperluan Darurat</li> <li>6. Perairan Untuk Kegiatan Kepariwisata Dan Perhotelan</li> </ol>

Sumber. PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

Standar pelayanan minimal untuk penumpang di pelabuhan diatur berdasarkan Peraturan Menteri No. 39 Tahun 2015 tentang standar pelayanan penumpang angkutan penyeberangan, sesuai dengan Pasal 3 ayat 1. Standar pelayanan penumpang di pelabuhan penyeberangan terdiri dari berikut ini:

1. Fasilitas pelayanan pelabuhan berdasarkan aspek keselamatan

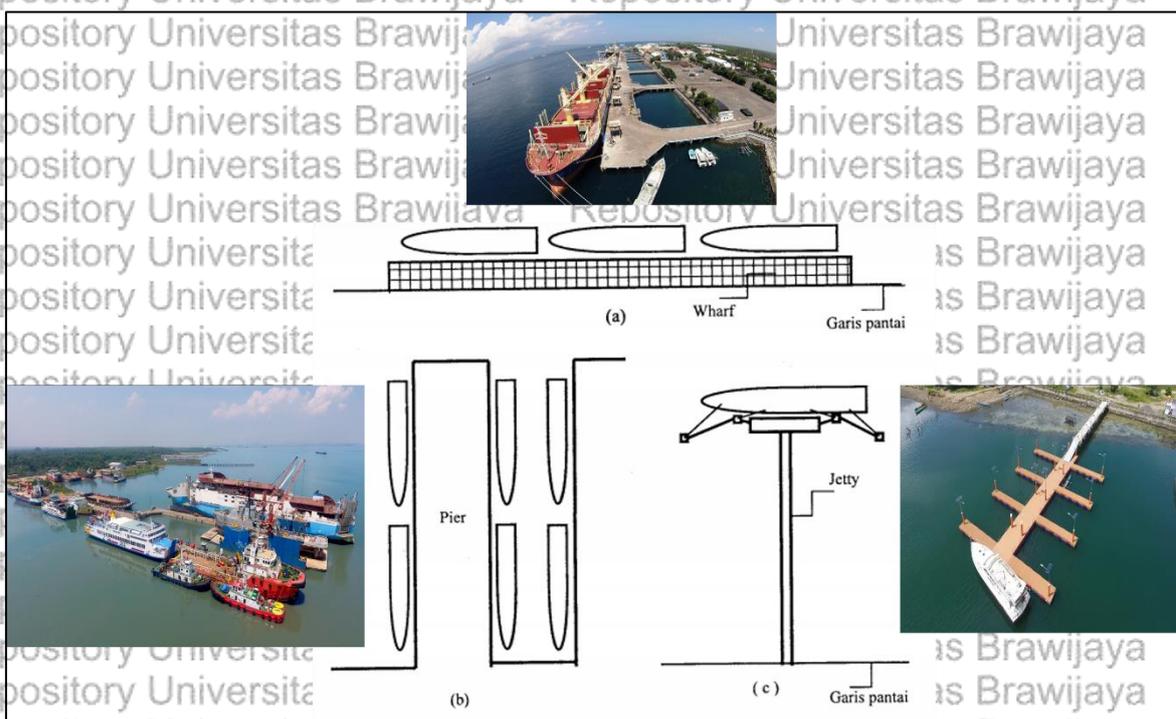
- a. Informasi dan fasilitas keselamatan
- b. Informasi dan fasilitas kesehatan
2. Fasilitas pelayanan pelabuhan berdasarkan aspek keamanan
  - a. Fasilitas keamanan
  - b. Petugas keamanan
  - c. Informasi gangguan keamanan
  - d. Lampu penerangan
3. Fasilitas pelayanan pelabuhan berdasarkan aspek keandalan
  - a. pelayanan penjualan tiket.
4. Fasilitas pelayanan pelabuhan berdasarkan aspek kenyamanan
  - a. Ruang tunggu
  - b. Toilet
  - c. Musholla
  - d. Lampu penerangan
  - e. Fasilitas pengatur suhu
5. Fasilitas pelayanan pelabuhan berdasarkan aspek kemudahan
  - a. Informasi pelayanan
  - b. Informasi gangguan perjalanan kapal
  - c. Informasi angkutan lanjutan
  - d. Fasilitas layanan penumpang
  - f. Tempat parkir
  - g. Pelayanan bagasi penumpang.
6. Fasilitas pelayanan kapal berdasarkan aspek kesetaraan
  - a. Fasilitas bagi penumpang difabel
  - b. Ruang ibu menyusui

### 2.6.3 Dermaga

Dermaga adalah bagian dari fasilitas pelabuhan sebagai tempat tambat/labuh serta kegiatan bongkar muat kapal. Pembangunan dermaga ditinjau dari pada kondisi hidro oseanografi, topografi, ukuran dan jenis kapal yang dilayani baik itu kapal barang, penumpang, militer, ikan, dan lain-lain sebagainya. Dermaga memiliki klasifikasi yakni sebagai berikut.

- a) Dermaga *wharf* : Dermaga yang lokasinya berimpit dengan garis pantai berupa tembok besar yang berdiri di atas pantai, contohnya dermaga peti kemas.

- b) Dermaga *Pier* : Dermaga yang berbentuk jari lokasinya tegak lurus dengan garis pantai, bentuk bangunan biasanya disertai jembatan trestel.
- c) Dermaga *Jetty* : Disebut juga sebagai dermaga apung, lokasinya menjulur ke laut agar sehingga sisi kedalaman dermaga yang cukup untuk mencapai kapal. Dermaga ini banyak digunakan untuk kapal-kapal penumpang atau angkutan sungai serta danau yang tidak begitu membutuhkan konstruksi tempat bersandar yang kuat.



Gambar 2. 2 Tipe Dermaga  
Sumber: Triadmojo,2010

## 2.7 Pengembangan Pelabuhan

Pertumbuhan atau perkembangan pelabuhan disebabkan oleh peningkatan arus kapal di dalamnya. Terdapat berbagai faktor yang mempengaruhi pertumbuhan arus kapal di suatu pelabuhan, seperti penambahan jumlah penduduk, pertumbuhan sumber daya alam dari luar negeri, dan faktor-faktor lainnya. Faktor-faktor ini tentunya terkait dengan karakteristik geografis wilayah, yang dapat dikategorikan ke dalam lima aspek berikut: (Mandi, 2015).

### 2.7.1 Aspek spasial

Aspek spasial dalam hal ini yakni meninjau kondisi tata ruang wilayah yang terdiri dari struktur ruang, pola ruang dan kawasan strategis. Ragamnya klasifikasi pola ruang dan struktur ruang pada sekitar kawasan pelabuhan dapat meningkatkan pergerakan pada pelabuhan. Selain itu, pada sekitar pelabuhan memiliki kawasan strategis sehingga memiliki

pengaruh sangat penting dalam lingkup wilayah provinsi di bidang ekonomi, sosial budaya, sumber daya alam dan/atau teknologi tinggi dan/atau lingkungan hidup.

### **2.7.2 Aspek sosial ekonomi**

Aspek sosial yang ditinjau adalah populasi penduduk. Pertumbuhan penduduk memiliki dampak yang signifikan terhadap peningkatan kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi, termasuk transportasi air sebagai aksesibilitas penduduk antar pulau. Dalam pengembangan pelabuhan dan fasilitasnya, baik itu pembangunan pelabuhan baru maupun peningkatan pelabuhan yang sudah ada, jumlah penduduk harus menjadi pertimbangan utama. Pertambahan penduduk berarti meningkatnya permintaan akan barang dan juga meningkatkan jumlah pelayaran. Oleh karena itu, perlu peningkatan kapasitas pelabuhan dan fasilitasnya, seperti luas pelabuhan dan infrastruktur pelabuhan, agar kapal-kapal dapat bersandar dengan aman dan kelancaran.

Aspek ekonomi dilihat dari potensi yang ada di suatu wilayah, seperti potensi perkebunan, perikanan, dan pariwisata. Potensi ini mendukung aktivitas ekspor-impor, di mana pelabuhan berperan sebagai penghubung untuk kegiatan ekspor-impor perdagangan, baik di tingkat nasional maupun internasional. Hal ini berdampak pada pendapatan daerah.

Dengan adanya pelabuhan, ekonomi suatu negara dapat berkembang lebih baik, terutama karena dalam banyak negara, barang-barang ekspor dan impor sebagian besar dikirim melalui jalur laut menggunakan kapal, yang memerlukan pelabuhan sebagai tempat bersandar. Meskipun ada alternatif transportasi lain, pembangunan dan pengembangan pelabuhan menjadi salah satu tujuan utama untuk merangsang pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau daerah.

### **2.7.3 Aspek Infrastruktur**

Pengembangan pelabuhan dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur yang mendukung pada suatu wilayah baik itu infrastruktur transportasi, air, listrik dan lain – lain sebagainya.

Ketersediaan akan infrastruktur pada wilayah dapat menunjang akan dikembangkan pelabuhan. Seperti kondisi jalan dan ketersediaan transportasi publik. Hal ini sebagai bagian dari integrasi moda (keterpaduan secara utuh dari jenis atau bentuk (angkutan) yang digunakan untuk memindahkan orang dan/ barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan). Adanya integrasi moda pada pelabuhan dan transportasi lain akan memudahkan pergerakan penumpang

### **2.7.4 Aspek Teknis**

Aspek teknis dalam hal ini meninjau kondisi perairan pada pelabuhan yaitu kondisi Hidro-Oseanografi. Hidro-Oseanografi merupakan ilmu kelautan yang berisi fenomena

yang terjadi di laut baik itu bersifat fisik, dinamis, maupun kimiawi. Dalam mengevaluasi transportasi air, penting untuk mempertimbangkan kondisi hidro-oseanografi guna menentukan lokasi pelabuhan. Evaluasi kondisi hidro-oseanografi mencakup faktor-faktor seperti angin, pasang surut, gelombang, dan kedalaman laut. (Mandi, 2015).

### 1. Angin

Angin adalah pergerakan udara sejajar dengan permukaan bumi yang dipengaruhi oleh perubahan suhu atmosfer. Angin merupakan faktor yang signifikan dalam menciptakan tekanan pada kapal dan struktur pelabuhan. Kecepatan angin dapat diukur menggunakan alat yang disebut anemometer. Jika tidak ada anemometer, kecepatan angin dapat diperkirakan berdasarkan kondisi lingkungan dengan menggunakan skala Beaufort, seperti yang tercantum dalam tabel berikut.

Tabel 2.4  
Skala Beaufort

Tingkat	Sifat Angin	Keadaan Lingkungan	V (knot)	P (kg/m <sup>2</sup> )
0	Sunyi (calm)	Tidak ada angin, asap mengumpul	0-1	0,2
1	Angin sepoi	Arah angin terlihat pada arah asap, tidak ada bendera angin	1-3	0,8
2	Angin sangat lemah	Angin terasa pada muka, daun rangan bergerak	4-6	3,5
3	Angin lemah	Daun/ranting terus menerus bergerak	7-10	8,1
4	Angin sedang	Debu/kertas tertiu, ranting dan cabang kecil bergerak	11-16	15,7
5	Angin agak kuat	Pohon kecil bergerak, buih putih di laut	17-21	26,6
6	Angin kuat	Dahan besar bergerak, suara mendesir kawat tilpun	22-27	41,0
7	Angin kencang	Pohon seluruhnya bergerak, perjalanan di luar sukar	28-33	60,1
8	Angin sangat kuat	Ranting pohon patah, berjalan menentang angin	34-40	83,2
9	Badai	Kerusakan kecil pada rumah, genting tertiu dan terlempar	41-47	102,5
10	Badai kuat	Pohon tumbang, kerusakan besar pada rumah	48-55	147,5
11	Angin ribut	Kerusakan karena badai terdapat di daerah luas	56-63	188,0
12	Angin topan	Pohon besar tumbang, rumah rusak berat	64	213,0

Sumber: Triadmojo, 2010

Keterangan :

V = Kecepatan Angin

p = Tekanan Angin

### 2. Pasang Surut

Pasang surut adalah fluktuasi tinggi rendahnya permukaan air laut seiring dengan waktu, yang disebabkan oleh gaya tarik benda-benda langit seperti matahari dan bulan terhadap massa air laut di bumi. Tinggi maksimum (pasang) dan tinggi minimum (surut) dari permukaan air sangat penting dalam perencanaan bangunan pelabuhan. Ketinggian puncak pemecah gelombang dan dermaga ditentukan oleh ketinggian pasang air,

sementara kedalaman alur pelayaran dan perairan pelabuhan ditentukan oleh tinggi surut air. Dalam perencanaan pelabuhan, data pengamatan pasang surut selama minimal 15 hari diperlukan untuk menentukan ketinggian air awal.

### 3. Gelombang

Gelombang laut merupakan faktor yang perlu dipertimbangkan dalam perencanaan pelabuhan, terutama dalam pembangunan bangunan pemecah gelombang. Gelombang laut dipengaruhi oleh angin, pasang surut, kapal, dan elemen lainnya. Gelombang ini dapat menghasilkan gaya-gaya yang berpengaruh pada bangunan pelabuhan. Ketika gelombang menghantam bangunan, sebagian atau seluruhnya akan dipantulkan kembali. Refleksi gelombang di dalam pelabuhan dapat menyebabkan ketidakstabilan di perairan pelabuhan, seperti gerakan kapal yang terikat dan dapat menimbulkan tekanan yang signifikan pada tali penambat. Untuk mencapai kestabilan di pelabuhan, bangunan-bangunan di dalamnya harus dapat menyerap atau meredam gelombang. Bangunan yang memiliki permukaan miring dan terbuat dari tumpukan batu memiliki kemampuan yang lebih baik dalam menyerap energi gelombang dibandingkan dengan bangunan yang tegak dan massif.

### 4. Kedalaman Laut

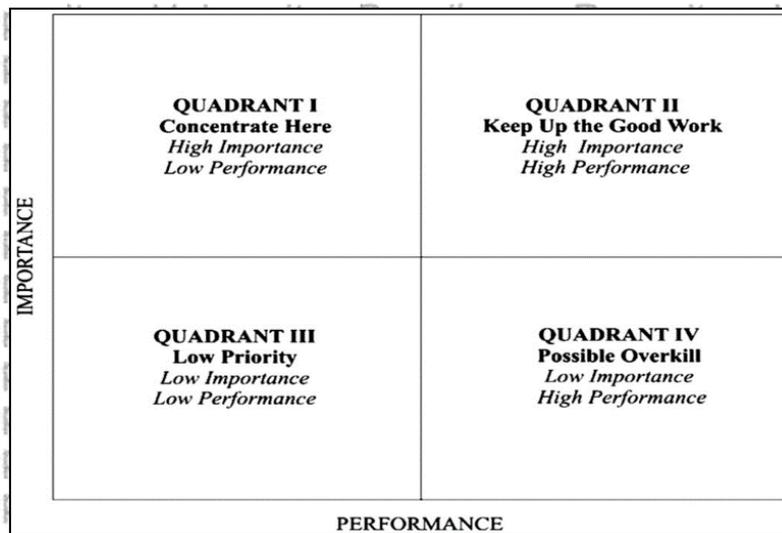
Kedalaman air laut di sekitar pelabuhan dapat diketahui dari kontur suatu daerah. Namun, kedalaman yang dibutuhkan oleh pelabuhan ditentukan oleh ukuran kapal terbesar yang direncanakan untuk sandar dan melakukan kegiatan bongkar muat. Oleh karena itu, kedalaman air laut yang diperlukan harus memadai untuk dapat menerima kapal terbesar yang menggunakan fasilitas pelabuhan. Selain itu, wilayah dengan kedalaman yang dibutuhkan harus cukup luas untuk memfasilitasi manuver kapal saat berbelok dan juga sebagai tempat penampungan sementara ketika menunggu giliran untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Pengukuran kedalaman dilakukan berdasarkan permukaan air laut pada saat pasang surut terendah.

#### 2.7.5 Aspek Lingkungan

Aspek lingkungan merupakan aspek yang mengkaji elemen kegiatan, produk, atau jasa suatu organisasi yang berinteraksi dengan lingkungan atau memiliki potensi untuk berinteraksi dengannya (BSN, 2015). Terdapat aspek lingkungan yang dianggap penting, yaitu aspek yang memiliki dampak signifikan terhadap lingkungan. Aspek lingkungan terdiri dari komponen fisik kimia yang merupakan bahan kimia yang dapat mencemari lingkungan seperti bahan B3 dan komponen biologi hayati yang merupakan komponen ekosistem yang memiliki nilai ekologis seperti hutan.

## 2.8 Importance Performance Analysis (IPA)

*Importance Performance Analysis (IPA)* adalah metode yang dikenal untuk mengukur kualitas layanan secara sederhana. Analisis ini diperkenalkan pada tahun 1977 oleh Martilla dan James. Analisis IPA berasal dari teori kepuasan pelanggan yang melibatkan perbandingan antara harapan pelanggan terhadap atribut-atribut penting dan penilaian kinerja atribut tersebut. Asumsi yang mendasari dalam analisis ini adalah hubungan antara atribut kepentingan dan kinerja atribut terhadap kepuasan pelanggan saling linier dan simetris. Dengan demikian, pada analisis ini menyelidiki kesenjangan antara harapan pelanggan pada pentingnya dan penilaian kinerja layanan. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi atribut atau kombinasinya yang memberikan dampak lebih terhadap kepuasan pelanggan dan mengarah pada perilaku pembelian pelanggan yang berulang (Zourladani Athanasia, 2020).



Gambar 2. 3 Kuadran *Importance Performance Analysis (IPA)*

Sumber: Zourladani Athanasia, 2020

Pada diagram *Importance Performance Analysis* terdiri dari sepasang sumbu koordinat di mana 'kepentingan' (sumbu y) dan 'kinerja/kepuasan' (sumbu x) yang terdiri dari berbagai elemen yang terlibat dalam layanan yang akan dibandingkan. Masing-masing kuadran menggabungkan kepentingan dan kepuasan yang diberikan oleh pengguna yang diberikan elemen layanan dan memiliki nilai yang berbeda dalam hal manajemen. Setiap kuadran menyarankan strategi pemasaran yang berbeda. Analisis IPA sebagai ukuran kualitas layanan dikuatkan oleh penerapan IPA secara luas, terutama di sektor pariwisata. Maupun transportasi. Hal ini memberikan indikasi bahwa pelanggan puas atau tidak puas pada atribut layanan yang dikonsumsi. Empat kuadran dalam analisis kepentingan-kepuasan dicirikan oleh Martilla dan James (1977) dalam (Zourladani Athanasia, 2020) yakni sebagai berikut:

1) Kuadran I (kepentingan tinggi, kepuasan rendah):

Variabel kuadran ini merupakan variabel yang sangat penting oleh konsumen tetapi pada saat kondisinya kualitas variable tersebut rendah sehingga perlu adanya peningkatan kinerja variabel tersebut dan variabel yang tersebut menjadi prioritas untuk perbaikan kedepannya

2) Kuadran II (kepentingan tinggi, kepuasan tinggi):

Variabel yang masuk dalam diagram ini artinya menunjukkan peluang untuk mencapai atau mempertahankan atribut ini karena merupakan kekuatan utama suatu perusahaan.

3) Kuadran III (kepentingan rendah, kepuasan rendah):

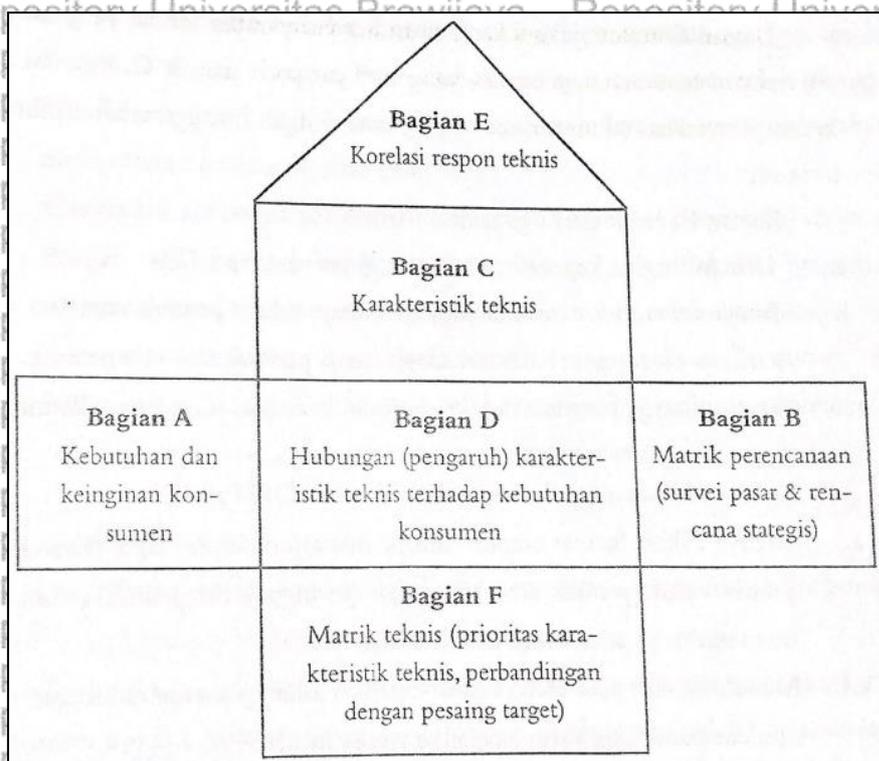
Variabel yang masuk dalam diagram ini artinya memiliki kelemahan kecil dan tidak memerlukan usaha dikembangkan.

4) Kuadran IV (kepentingan rendah, kepuasan tinggi):

Variabel yang masuk dalam diagram ini artinya menunjukkan atribut ini berlebihan dan harus digunakan di tempat lain sehingga bisa saja atribut pelayanan ini dihilangkan.

## 2.9 Quality Function Development (QFD)

QFD adalah metode yang dapat diterapkan pada produk atau layanan baru dan yang sudah ada, dan merupakan metode yang efektif dalam menghasilkan kepuasan dan nilai pelanggan (Nadiye O. Erdil, 2018). QFD dapat menerjemahkan apa yang pelanggan butuhkan menjadi apa yang dihasilkan organisasi atau dapat dikatakan juga QFD menjadi praktik menuju perbaikan proses yang dapat memungkinkan organisasi melampaui harapan pelanggannya (Wijaya, 2018). Sehingga penggunaan QFD dapat membantu pelaksanaan filosofi TQM, perencanaan produk strategi (*strategic product planning*), perencanaan organisasi, dan pelayanan. penggunaan analisis QFD ini menggunakan **House of quality** sebagai alat untuk adalah matriks yang berbentuk rumah yang digunakan untuk penerapan QFD. *House of quality* memiliki 6 komponen utama untuk menangkap sejumlah atribut yang sangat penting untuk proses perencanaan.



Gambar 2. 4 Model House Of Quality  
 Sumber. Wijaya,2018

Keterangan:

Bagian A terdiri dari tingkat kebutuhan pengguna jasa dari setiap atribut pelayanan.

Bagian B memuat tiga jenis informasi yang terdiri dari:

1. Nilai kepentingan pengguna jasa terhadap atribut pelayanan.
2. Nilai kepuasan pengguna jasa terhadap atribut pelayanan.
3. Nilai kepuasan pengguna jasa terhadap jasa sejenis.

Bagian C berisi respon teknis yang dirumuskan berdasarkan hasil bagian A. bagian ini akan menjadi hal yang akan dikembangkan pada suatu atribut pelayanan.

Bagian D berisi nilai hubungan bagian A dan C atau hubungan antara setiap respon teknis dan kebutuhan pengguna jasa.

Bagian E menunjukkan nilai hubungan antara setiap respon teknis yang ditunjukkan dengan menggunakan simbol tertentu.

Bagian F memuat tiga jenis informasi yang terdiri dari:

1. *Ranking* tingkat prioritas dari setiap respon teknis.
2. Informasi untuk membandingkan respon teknis yang dihasilkan oleh perusahaan terhadap pesaing.
3. Target kinerja respon teknis terhadap atribut pelayanan yang akan dikembangkan.

## 2.10 SWOT

Analisis SWOT (kekuatan, kelemahan, peluang, ancaman) adalah alat strategi bisnis untuk menilai bagaimana suatu organisasi dibandingkan dengan pesaingnya. Strategi ini secara historis dikreditkan ke Albert Humphrey pada 1960-an, (Teoli, 2019). Di luar dunia bisnis, Analisis SWOT juga dapat diterapkan pada tingkat individu untuk menilai situasi seseorang versus pesaing mereka lebih jauh. Keuntungan dari analisis SWOT ini terletak pada kemampuannya untuk mengidentifikasi kekuatan suatu objek yang sedang diteliti, sehingga dapat diukur potensi objek tersebut untuk bersaing dengan institusi lain. Namun, di samping keuntungannya, analisis SWOT juga memiliki kelemahan, di mana pemetaan kekuatan dan peluang hanya dapat dilakukan secara terbatas dalam periode waktu tertentu, dan data yang diperoleh pada periode tersebut tidak dapat digunakan sebagai acuan untuk pemetaan di masa depan (Hendra Cipta, 2020). Terdapat empat faktor dalam analisis SWOT yakni sebagai berikut.

### 1. *Strenght* (Kekuatan)

Kekuatan merupakan sumber daya/ kapabilitas yang dikendalikan oleh suatu penyedia jasa/perusahaan tersedia bagi suatu pesaing yang membuat perusahaan relatif lebih unggul dibanding dengan pesaingnya dalam memenuhi kebutuhan pelanggan yang dilayaninya. Kekuatan muncul dari sumber daya dan kompetensi yang tersedia bagi suatu penyedia jasa, misalnya unggul dalam harga dan kualitas.

### 2. *Weakness* (Kelemahan)

Kelemahan merujuk pada kekurangan dalam satu atau lebih sumber daya atau kemampuan suatu perusahaan dibandingkan dengan pesaingnya, yang menjadi penghalang dalam memenuhi kebutuhan pelanggan dengan efektif. Dalam praktiknya, keterbatasan dan kelemahan ini dapat terlihat pada infrastruktur yang dimiliki atau tidak dimiliki, kemampuan manajerial yang rendah, keterampilan pemasaran yang tidak sesuai dengan permintaan pasar, produk yang tidak diminati oleh konsumen atau calon pengguna, serta tingkat keuntungan yang kurang memadai.

### 3. *Opportunities* (Peluang)

Peluang adalah situasi menguntungkan yang muncul dalam lingkungan suatu penyedia jasa. Salah satu sumber utama peluang adalah kecenderungan yang terjadi. Identifikasi terhadap segmen pasar yang sebelumnya terlewatkan, perubahan dalam kondisi persaingan atau regulasi, kemajuan teknologi, dan peningkatan hubungan dengan pembeli atau pemasok dapat menjadi peluang bagi penyedia jasa.

#### 4. *Threat* (Ancaman)

Ancaman adalah situasi yang tidak menguntungkan yang dapat terjadi dalam lingkungan suatu penyedia jasa. Ancaman menjadi hambatan utama bagi perusahaan dalam mencapai posisi yang diinginkan atau yang telah dicapai. Keberadaan pesaing baru, pertumbuhan pasar yang lambat, peningkatan kekuatan tawar-menawar dari pembeli atau pemasok utama, perubahan teknologi, dan revisi atau perubahan dalam peraturan dapat menjadi hambatan bagi kesuksesan penyedia jasa.

#### 2.11 Studi Terdahulu

Dalam penyusunan penelitian Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe terdapat beberapa studi terdahulu yang memiliki kemiripan. Sub bab studi terdahulu memiliki tujuan untuk mencari perbandingan serta menemukan inspirasi baru untuk penelitian ini. Dengan studi terdahulu ini akan dapat terlihat sejauh mana orisinalitas penelitian pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.



Tabel 2. 5

## Studi Terdahulu

No	Judul & Penulis	Tujuan	Variabel	Metode	Output
1	Analisis Kinerja Dan Kebutuhan Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Padangbai (Nanda Parahita, Angga 2021)	Mengetahui kinerja melayani Padangbai untuk penyeberangan ke Nusa Penida.	1. Kinerja dermaga penyeberangan 2. Volume penumpang dengan turut pengaruh yang adanya penggunaan 3. Volume kendaraan 4. Fasilitas pelabuhan penyeberangan	1. Analisis regresi, analisis kebutuhan kapal, analisis kebutuhan dermaga, dan Evaluasi Kebutuhan Ruang Fasilitas	Berdasarkan hasil perhitungan, jumlah dermaga yang ideal pada tahun 2019 adalah 3, sedangkan untuk tahun 2020 hingga 2030, jumlah dermaga yang ideal adalah 2, dan pada tahun 2040 jumlah dermaga yang ideal kembali menjadi 3. Perhitungan untuk ruang fasilitas ideal menunjukkan bahwa pada tahun 2019, ruang fasilitas eksisting di sisi darat masih memadai, namun ketersediaan area parkir untuk kendaraan penyeberang mengalami kekurangan yang berpotensi terjadi.
2.	Analisa Hidro Oseanografi Pulau Liwungan Untuk Studi Kelayakan Struktur Dermaga Apung (Agus Sufyan, 2017)	Kajian hidro digunakan untuk lokasi penempatan yang sesuai di Kabupaten Pandeglang-Jawa Barat sebagai pendukung kegiatan wisata bahari.	1. Batimetri 2. Gelombang pasang surut 3. Angin	Analisis Batimetri, analisis gelombang pecah, analisis difraksi.	Tempat yang paling cocok untuk menempatkan dermaga apung adalah di bagian Tenggara Pulau Liwungan. Secara tata letak, perairan di daerah tersebut lebih aman dari kemungkinan serangan gelombang dibandingkan dengan bagian pulau lainnya.
3.	Pengembangan Kawasan Wisata Balekambang Kabupaten Malang (Sriyanti Andayani, 2012)	untuk mengetahui permasalahan dan pengembangan sehingga membantu peran Balekambang dalam pariwisata Kabupaten Malang	1. Sarana dan prasarana 2. Aksesibilitas 3. Daya tarik wisata 4. Aktivitas ekonomi masyarakat 5. Tipologi wisatawan 6. Kebijakan	Analisis Deskriptif, analisis kebijakan, analisis <i>linkage sistem</i> , dan analisis masalah, analisis SWOT dan analisis AHP	Potensi yang ada meliputi topografi yang memiliki kemiringan yang landai, keindahan alam yang menarik, lokasi yang strategis dekat dengan objek wisata lain, adanya atraksi budaya dan kegiatan keagamaan tahunan, kerja sama antara pengelola dan masyarakat setempat, serta dukungan kebijakan Pemerintah. Namun, terdapat beberapa permasalahan yang dihadapi, seperti kurangnya kebersihan, pencemaran lingkungan, aksesibilitas yang sulit, kurangnya keterkaitan antara objek wisata dengan objek wisata lainnya, keterbatasan jenis atraksi wisata, keterbatasan barang dagangan dan souvenir yang tersedia, serta kurangnya kondisi dan kuantitas sarana prasarana yang memadai.



No	Judul & Penulis	Tujuan	Variabel	Metode	Output
4	<i>Tourist experience at port and town: assessing cruiser satisfaction during self-organized onshore excursions at Lautoka Port, Fiji, in 2018–2019</i> (Sakul Kundra, 2022)	1) Untuk mengetahui kepuasan penumpang kapal selama berkunjung di Pelabuhan Lautoka, Fiji selama Desember 2018-April 2019 2) Untuk mengidentifikasi indikator kepuasan dan faktor atas kepuasan penumpang 3) untuk memberikan rekomendasi kepada keluarga/teman sebagai nilai pasca konsumsi	1. Infrastruktur pelabuhan 2. Pelayanan Pelabuhan 3. Penyambutan Penumpang 4. Kebersihan dan kebisingan 5. Keselamatan dan keamanan 6. Fasilitas terminal	Analisis Statistik	Wisatawan mendapatkan pengalaman positif dan berharga di pelabuhan dan mereka merasa puas akan pelayanan pelabuhan. Wisatawan yang puas memiliki kemungkinan lebih besar untuk kembali ke pelabuhan; mereka tampaknya bersedia untuk merekomendasikan tempat tersebut kepada teman/keluarga/kerabat. Faktor apa pun yang mengecewakan atau mengganggu di pelabuhan dan kota dapat memengaruhi kepuasan penumpang secara negatif. Dengan demikian, pengalaman unik melalui layanan berkualitas dan harga yang kompetitif dapat dicapai dengan menghilangkan hambatan yang mempengaruhi kinerja pelabuhan. Jika hambatan ini tidak diperhatikan, maka pelabuhan tersebut bisa kehilangan pesonanya saat persaingan antara pelabuhan lainnya.
5	Kelayakan Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Ufmar dan Laut Weduar (Anggarahini, 2015)	untuk mengetahui kelayakan pembangunan fasilitas Pelabuhan Laut Uf Mar dan Pelabuhan Weduar	1. Kebijakan 2. Potensi hinterland, arus barang, 4. arus kapal, 5. PDRB, 6. jumlah penduduk 7. aspek teknis	Metode regresi linier dan Metode regresi non linier	Pelabuhan Weduar perlu dibangun untuk mengatasi isolasi wilayah Kei Besar Selatan dan meningkatkan konektivitas antara Kei Besar Selatan dengan wilayah Maluku dan Papua. Tujuan dari pembangunan tersebut adalah untuk mencegah terjadinya kekosongan di jalur selatan.
6	Analisis Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang Pelabuhan Balikpapan (Johny Malisan, 2017)	Mengukur tingkat kepuasan pengguna jasa terhadap pelayanan yang diberikan terutama di terminal penumpang serta menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan terminal penumpang Pelabuhan Balikpapan.	1. Keselamatan Dan Keamanan 2. Keandalan, Keteraturan & Kenyamanan 3. Kemudahan 4. Kesetaraan	<i>Customer Satisfaction Index</i> (CSI)	Tingkat kepuasan konsumen (CSI) terhadap pelayanan terminal penumpang secara keseluruhan hanya mencapai 59,72%, menunjukkan bahwa kemampuan dan kesiapan petugas administrasi dan lapangan dalam merespons kebutuhan penumpang di pelabuhan masih sangat lemah.
7	Evaluasi Kinerja Bongkar Muat Di Pelabuhan Umum	Mengetahui kinerja bongkar muat di Pelabuhan Umum Gresik khususnya pada Dermaga 265.	- Kecepatan proses bongkar muat - Kesiapan armada	- Analisis deskriptif, - Importance Performance,	Hasil analisis Importance Performance Analysis (IPA) menunjukkan bahwa ada variabel yang dianggap penting oleh pengguna layanan, tetapi kinerjanya masih rendah. Variabel-variabel



Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya

No	Judul & Penulis	Tujuan	Variabel	Metode	Output	
	Gresik (M. Rum Raekhan, 2017)	Dermaga Curah Dermaga 70.	Kering dan Kapasitas lapangan penumpukan Penerangan malam hari	Kebersihan area pelabuhan Kapasitas lapangan penumpukan Penerangan malam hari	Analysis (IPA) Quality Function Deployment (QFD)	tersebut mencakup kecepatan proses bongkar muat, kesiapan truk, kapasitas lapangan penumpukan, kebersihan area pelabuhan, dan masalah penerangan. Berdasarkan hasil analisis Quality Function Deployment (QFD), terdapat prioritas dan urutan prioritas dalam penanganan permasalahan bongkar muat. Prioritas tersebut mencakup memastikan kesiapan muatan sebelum dimuat, optimalisasi penggunaan gudang, memastikan kesiapan alat bongkar muat, penyediaan fresh gang untuk tenaga bongkar muat agar dapat beroperasi 24 jam, dan peningkatan kebersihan area pelabuhan.
8	<i>Port performance evaluation and selection in the Physical Internet</i> (Patrick B.M. Fahim, 2022)	Mengidentifikasi dan memberi bobot pada evaluasi pelabuhan dan kriteria untuk <i>physical internet</i> , yang relevan untuk kebijakan pelabuhan di masa depan	Level of Service (LoS) Reliability Infrastruktur fisik pelabuhan Keberlanjutan Keamanan dan keselamatan Biaya Operasional otomatis Sistem informasi Smart Interkonektivitas Jaringan	Analisis keputusan multi-kriteria (MCDA)	Hasil penelitian menunjukkan bahwa Tingkat Pelayanan, Interkonektivitas Jaringan, dan Sistem Informasi tampak lebih banyak penting untuk evaluasi dan pemilihan kinerja pelabuhan secara umum. Adapun rekomendasi untuk penelitian di masa depan, kami ingin merekomendasikan tingkat akurasi dan konsensus yang lebih tinggi pada hasil misalnya, diperoleh dengan menggabungkan BWM dengan metode Delphi (multi-putaran). Dan penerapan umum dari model BWM yang dikembangkan dan hasil masing-masing untuk hubungan <i>Physical Internet</i> secara umum, selain pelabuhan laut.	
9	<i>Resilience Strategies of Ports against Covid-19 in Terms of Chaos Theory</i> (Ike Sezin Ayaz, 2022)	1) Mengidentifikasi strategi Covid-19 dari pelabuhan peti kemas Turki; 2) Memprioritaskan strategi berdasarkan tingkat dampak	<i>Remote teleworking</i> <i>Interdepartmental rotation</i> Tekhnologi Kebersihan Informasi pelayanan Petugas Kesehatan <i>Personel planning</i> <i>Change of business routine</i>	Analisis fuzzy AHP	Hasil metode fuzzy AHP menunjukkan bahwa Mekanisme Kontrol, kebersihan, dan Informasi adalah strategi ketahanan yang paling efektif. Penelitian ini membantu untuk mengklarifikasi secara teoritis peran pendekatan manajemen pelabuhan terhadap tantangan dari pandemi Covid-19. Oleh karena itu, temuan ini dapat memandu para praktisi pelabuhan peti kemas dalam mengatasi kondisi pandemi.	

Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya



No	Judul & Penulis	Tujuan	Variabel	Metode	Output
----	-----------------	--------	----------	--------	--------

10	Analisis Kebijakan Standar Pelayanan Minimum Bagi Pengguna Kereta Api MRT Jakarta (Oktaria, 2020)	Untuk menganalisis kebijakan pelayanan minimum bagi pengguna kereta api MRT di Jakarta berdasarkan PM Nomor 47 Tahun 2004.	Peraturan kerja <i>Control mechanism</i> <i>Tangible</i> <i>Reliability</i> , <i>Responsiveness</i> , <i>Assurance</i> <i>Empathy</i>	Analisis standar pelayanan minimum	PT MRT Jakarta telah memberikan pelayanan yang efektif dan telah mengikuti prosedur operasional standar (SOP) dengan baik.
----	---	--	---	------------------------------------	--

No	Judul & Penulis	Tujuan	Variabel	Metode	Persamaan dan perbedaan
11	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe Sebagai Penunjang Wisata Pulau Bokori, Kabupaten Konawe (Wa Ode Safina Tunna)	1. Mendeskripsikan potensi wilayah dalam mendukung pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. 2. Menganalisis persepsi penumpang terhadap kinerja pelayanan fasilitas pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe 3. Memberikan arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe agar sesuai dengan kebutuhan penumpang.	Karakteristik Wilayah (kondisi spasial, kondisi sosial, potensi perkebunan, peternakan, perikanan, pariwisata, kondisi jaringan jalan, air bersih dan listrik, kondisi hidro- <i>oseanografi</i> , dan kondisi lingkungan) Kebijakan Wilayah Kinerja Pelabuhan (keselamatan, keamanan, keandalan, kemudahan, kenyamanan dan kesetaraan) Pengembangan pelabuhan	Analisis <i>Linkage System</i> Analisis Deskriptif Analisis hidro-oseanografi Analisis konten Analisis potensi dan masalah Analisis ketersediaan fasilitas Analisis IPA Analisis QFD	Berdasarkan studi terdahulu yang telah dicantumkan terdapat perbedaan dan persamaan sebagai berikut: 1) Nanda Angga Parahita : Tujuan penelitian yang sama yakni untuk mengetahui kinerja pelayanan dermaga serta variabel yang digunakan sama terdapat fasilitas pelabuhan serta kinerja dermaga. Variabel dan analisis berbeda karena pada penelitian dalam laporan ini menggunakan Standar pelayanan minimal angkutan penyeberangan. Dan menganalisis persepsi menggunakan analisis IPA, sedangkan analisis yang digunakan pada studi tersebut menggunakan analisis kebutuhan ruang fasilitas. 2) Agus Sufyan : Tujuan penelitian yang sama yakni untuk mengkaji kondisi hidro-oseanografi sehingga terdapat persamaan variabel yang digunakan. Perbedaan terletak pada kajian hidro-oseanografi untuk menentukan lokasi penambahan dermaga sedangkan dalam penelitian ini untuk melihat karakteristik hidro-oseanografi pada Dermaga Desa Bajoe. 3) Sriyanti Andayani : persamaan terletak pada penggunaan analisis potensi dan masalah, akan tetapi penelitian ini hanya berfokus pada wisata sementara penelitian yang akan dilakukan terdapat 6



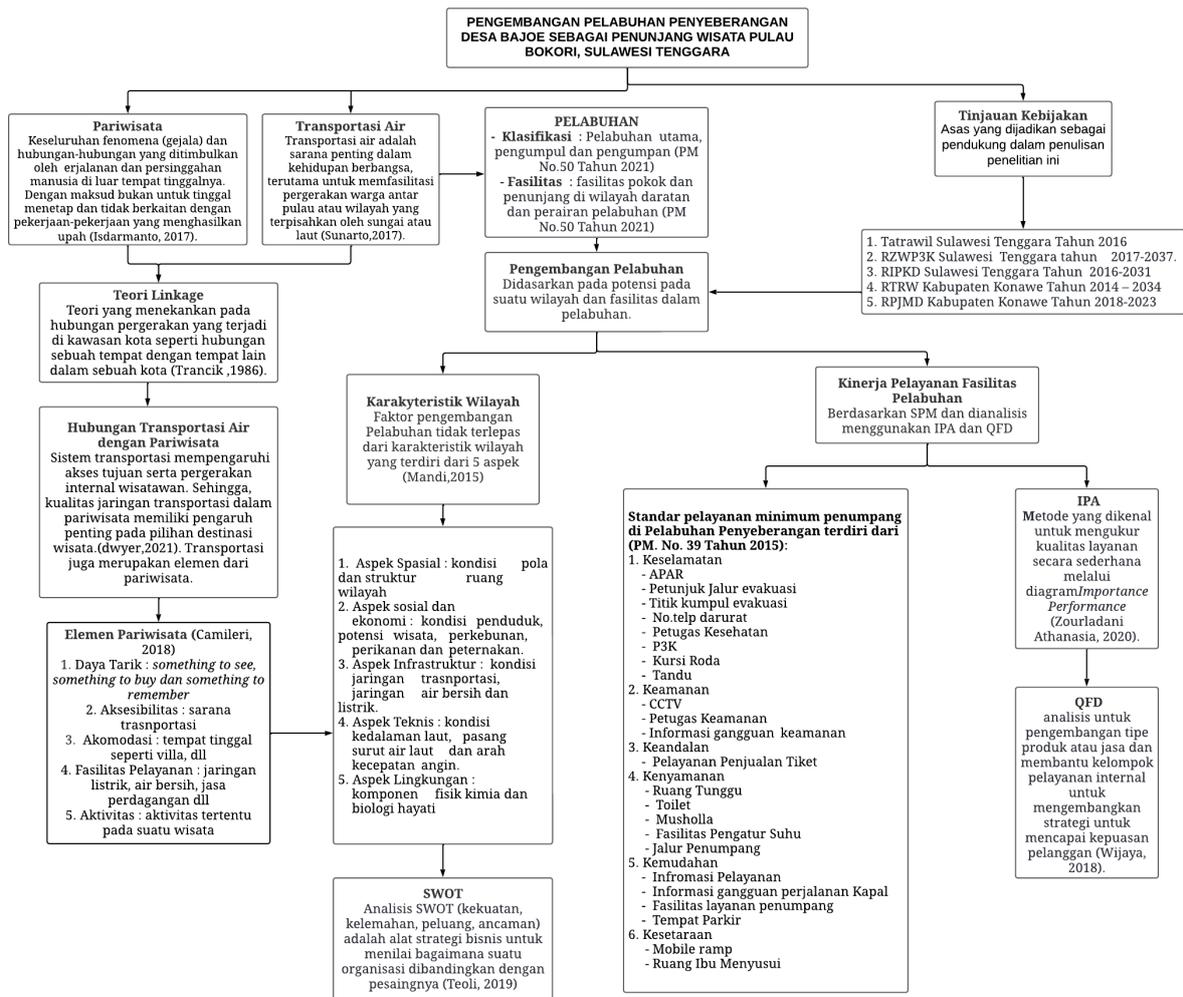


Sumber. Studi Literatur,2022

- 8) Patrick B.M : Sama-sama untuk mengukur kinerja pelabuhan akan tetapi variabel dan analisis yang digunakan berbeda. variabel yang sama yakni keselamatan dan keamanan.
- 9) Ilke Sezin Ayaz : sama-sama akan memberikan output strategi akan tetapi penelitian ini untuk menghadapi masa pandemi kemudian variabel yang digunakan sama-sama terdapat mengenai kesehatan. Tetapi, analisis yang digunakan berbeda.
- 10) Oktaria : Persamaan terletak pada analisis standar pelayanan minimum yakni membandingkan kondisi fasilitas eksisting dengan standar, sedangkan perbedaan dari variabel serta tujuan penelitian karena pada penelitian memiliki objek penelitian pada kereta MRT Jakarta sedangkan pada penelitian yang akan dilakukan berfokus pada transportasi air.

## 2.12 Kerangka Teori

Kerangka teori adalah penggambaran hubungan antara berbagai variabel untuk menjelaskan sebuah fenomena. Sumber pembuatan kerangka teori berasal dari paparan satu atau lebih teori yang terdapat pada tinjauan pustaka. Pemilihan teori dapat menggunakan salah satu teori atau modifikasi dari beberapa teori, selama teori yang dipilih relevan dengan keseluruhan substansi penelitian yang akan dilakukan (Imas Masturoh, 2018).



Gambar 2. 5 Kerangka Teori

Sumber: Hasil pemikiran, 2023



## BAB-III METODE PENELITIAN

### 3.1 Definisi Operasional

Definisi operasional menggambarkan suatu artian dalam masing-masing kata kunci yang menjadi dasar penelitian. Kata kunci dalam penelitian ini terdiri dari karakteristik wilayah, transportasi air, pariwisata, fasilitas pelayanan dan pengembangan. Adapun penjelasan definisinya ialah sebagai berikut.

#### A. Karakteristik Wilayah

Karakteristik wilayah dalam penelitian ini dimaksudkan untuk melihat karakter wilayah Kabupaten Konawe dengan delinaesi pada Kecamatan Soropia yang merupakan letak Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe, sehingga pada penelitian ini menyajikan data dalam Kabupaten Konawe yang fokus pada Kecamatan Soropia. Karakteristik tebagi dari 5 aspek yang terdiri dari aspek spasial, sosial ekonomi, infrastruktur, teknis dan lingkungan. Aspek spasial berupa deskripsi dari kondisi pola dan struktur ruang wilayah pelabuhan. Aspek sosial mendeskripsikan jumlah penduduk yang menggunakan jasa pelabuhan ini. Aspek ekonomi mendeskripsikan potensi ekonomi dari perkebunan, perikanan, peternakan dan potensi daya tarik wisata yang mendukung pelabuhan ini. Aspek infrastruktur mendeskripsikan kondisi jaringan jalan, air bersih dan listrik. Aspek teknis mendeskripsikan kondisi kondisi kedalaman laut, kecepatan angin, arah angin dan pasang surut laut. Dan aspek lingkungan mendeskripsikan kondisi lingkungan berdasarkan komponen fisik kimia dan biologi hayati.

#### B. Transportasi Air

Transportasi air adalah kegiatan pengangkutan barang maupun manusia menggunakan kendaraan yang memiliki kegunaan untuk melintas pada daerah perairan. Transportasi air yang diteliti dalam penelitian ini yakni Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Hal yang akan diteliti pada pelabuhan adalah kinerja pelayanan pelabuhan dan potensi wilayah yang mendukung pengembangan pelabuhan. Karena, output penelitian ini merupakan rekomendasi pengembangan untuk pelabuhan ini.

#### C. Pariwisata

Penelitian ini menggambarkan daya tarik pariwisata di Kabupaten Konawe berdasarkan kegiatan, pemandangan, dan kenangan yang dapat mendukung pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Analisis dilakukan menggunakan metode linkage sistem.

Hasilnya adalah identifikasi objek wisata yang terhubung dengan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

#### D. Fasilitas Pelayanan

Fasilitas pelayanan dalam penelitian ini yakni sarana untuk melayani penumpang di Pelabuhan Penyeberangan berdasarkan Permenhub No. 62 Tahun 2019. Dalam peraturan tersebut lebih dikhususkan pada fasilitas daratan untuk melayani penumpang sehingga penelitian ini berfokus pada fasilitas daratan pelabuhan. Fasilitas daratan tersebut akan dikaji untuk melihat kinerja pelayanan berdasarkan persepsi pengunjung dengan karakteristik sebagai Wisatawan Pulau Bokori yang menggunakan kapal wisata ditempat penyeberangan Desa Bajoe dan berusia 17-64 tahun (usia produktif). Selanjutnya, kinerja pelayanan akan dianalisis dengan analisis IPA.

#### E. Pengembangan

Berdasarkan kamus besar bahasa Indonesia (KBBI), pengembangan memiliki arti proses, cara, perbuatan mengembangkan. Dalam penelitian ini pengembangan yang dimaksud ialah arahan rekomendasi untuk mengembangkan fasilitas pada Pelabuhan Desa Bajoe yang diperoleh dari hasil analisis potensi dan masalah serta analisis QFD. Bentuk pengembangan berkaitan tentang arahan pengembangan pelabuhan pada lingkup transportasi.

### 3.2 Jenis Penelitian

Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang fokus pada pengukuran dan analisis hubungan sebab-akibat antara berbagai variabel, dengan penekanan pada hasil yang terukur. Penelitian ini dilakukan secara objektif dan berlandaskan pada kerangka pemikiran yang bebas nilai, serta disusun dalam narasi yang kreatif dan mendalam, dengan ciri-ciri naturalistik yang mencerminkan nilai-nilai otentik (Hardani, 2020). Jenis penelitian ini merupakan penelitian Kuantitatif karena dalam penelitian ini sudah terstruktur dalam proses pengumpulan data yang disajikan melalui kerangka berpikir dan desain survei. Pengumpulan data dengan cara observasi dan kuesioner dimana objek yang akan diteliti dan jumlah responden ditentukan terlebih dahulu sebelum ke lokasi Studi ini melibatkan analisis deskriptif kuantitatif, yang merupakan suatu teknik yang digunakan untuk menguji, mengukur, dan menguji hipotesis berdasarkan perhitungan matematika dan statistik. Analisis ini terdiri dari beberapa tahapan yakni analisis *linkage sistem, hidro-oseanografi, ketersediaan fasilitas pelayanan, IPA, QFD, dan Konten*). Output penelitian ini berupa

konsep arahan pengembangan Pelabuhan yang didasarkan dari hasil analisis yang telah dilakukan.

### 3.3 Variabel Penelitian

Variabel penelitian merupakan karakteristik atau sifat dari objek penelitian yang akan dikaji. karakteristik tersebut bisa bervariasi di antara objek dalam suatu populasi (Hardani, 2020). Dalam hal ini objek penelitian dalam penelitian ini adalah Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang mencakup fasilitas dalamnya. Adapun variabel pada penelitian ini yakni sebagai berikut:

Tabel 3. 1

Variabel Penelitian

No	Variabel	Sub Variabel	Data Yang Dibutuhkan	Referensi
1	Karakteristik Wilayah	Aspek spasial	- Struktur ruang	Mandi,2015
			- Pola Ruang	
			- Kependudukan	
		Aspek sosial ekonomi	- Potensi perkebunan	
			- Potensi Peternakan	
			- Potensi Perikanan	
Aspek infrastruktur	- Daya Tarik Wisata			
	- Jaringan Jalan			
	- Listrik			
Aspek Teknis	- Kedalaman laut (batimetri)	Triadmojo, 2010		
	- Arah dan kecepatan angin			
	- Ketinggian pasang dan surut laut			
Aspek lingkungan	- komponen fisik kimia	Aggrahini, 2015		
	- komponen biologi hayati			
	- Tatrail Sulawesi Tenggara Tahun 2016			
2	Kebijakan wilayah	- RZWP3K Sulawesi Tenggara tahun 2017-2037	Aggrahini, 2015	
		- RIPKD Sulawesi Tenggara Tahun 2016-2031		
		- RTRW Kabupaten Konawe Tahun 2014 – 2034		
		- RPJMD Kabupaten Konawe Tahun 2018-2023		
3	Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Keselamatan	informasi dan fasilitas keselamatan	1. Alat Pemadam Kebakaran	Peraturan Menteri No.39 Tahun 2015
			2. Petunjuk jalur evakuasi	
		Informasi dan fasilitas kesehatan	3. Titik kumpul evakuasi	
			4. Nomor telepon darurat	
4	Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Keamanan	Informasi dan fasilitas keamanan	1. Petugas kesehatan	Aggrahini, 2015
			2. Perlengkapan P3K	
			3. Kursi Roda	
			4. Tandu	
5	Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Keandalan	Waktu pelayanan	- Ketersediaan fasilitas keamanan berupa CCTV	Aggrahini, 2015
			- Ketersediaan petugas keamanan	
			- Ketersediaan informasi gangguan keamanan	
6	Kinerja Pelayanan	Ruang Tunggu	- Ketersediaan ruang tunggu dengan kondisi bersih.	Aggrahini, 2015
			- Ketersediaan lampu penerangan	

No	Variabel	Sub Variabel	Data Yang Dibutuhkan	Referensi
6	Pelabuhan Aspek Kenyamanan	Musholla	- Ketersediaan musholla dengan kondisi yang bersih	
		Pengatur Suhu	- Ketersediaan fasilitas pengatur suhu berupa AC maupun kipas angin	
		Toilet	- Ketersediaan fasilitas toilet yang bersih	
		Fasilitas jalur penumpang	- Ketersediaan fasilitas jalur penumpang dengan jalur kendaraan.	
6	Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Kemudahan	Informasi	- Ketersediaan informasi pelayanan.	
		Pelayanan	- Pemberitahuan informasi gangguan perjalanan kapal.	
		Fasilitas layanan penumpang	- Ketersediaan fasilitas layanan penumpang berupa 1 meja kerja. - Ketersediaan tempat parkir - Ketersediaan Pelayanan Bagasi Penumpang	
7	Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Kesetaraan	Fasilitas <i>difabel</i>	- Ketersediaan fasilitas <i>difabel</i> berupa <i>mobile ramp</i> .	
		Ruang ibu menyusui	- Ketersediaan ruang ibu menyusui	
8	Prioritas arahannya pengembangan	Pengembangan makro	- Masalah wilayah - Potensi wilayah	Aggrahini, 2015
		Pengembangan mikro pelabuhan	- Kinerja pelayanan fasilitas pelabuhan	

Sumber. Hasil Pemikiran, 2022

### 3.4 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan tahapan yang sangat penting dalam penelitian, karena tujuan utamanya adalah untuk mendapatkan data yang diperlukan. Memahami teknik pengumpulan data adalah kunci keberhasilan, karena tanpa itu peneliti tidak akan memperoleh data yang sesuai dengan standar yang ditetapkan. Ada berbagai sumber dan metode yang dapat digunakan dalam pengumpulan data. Terkait dengan sumber data, pengumpulan data dapat menggunakan sumber data primer langsung dari lapangan, maupun sumber data sekunder yang diperoleh dari sumber yang sudah ada sebelumnya (Hardani, 2020).

#### 3.4.1. Teknik Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data berdasarkan sumber data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data primer yang dibutuhkan dalam penelitian Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe berupa Kondisi Pelabuhan Penyeberangan, Fasilitas pelayanan pelabuhan, karakteristik wilayah dan kuesioner persepsi wisatawan terhadap pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Dalam pengumpulan data-data tersebut menggunakan teknik Observasi dan kuisioner.

#### a. Observasi

Observasi adalah metode atau teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data secara sistematis tentang objek penelitian, baik melalui pengamatan langsung maupun tidak langsung. Observasi dapat dilakukan secara partisipatif, di mana peneliti terlibat secara aktif dalam situasi yang diamati, atau secara non-partisipatif, di mana peneliti hanya sebagai pengamat yang tidak terlibat langsung dalam kegiatan yang diamati. Penelitian ini menggunakan teknik observasi partisipatif yaitu peneliti ikut serta dalam kegiatan yang sedang berlangsung (Hardani, 2020). Adapun hal yang diamati terlampir pada **Lampiran 1**. Alat yang digunakan dalam observasi penelitian ini adalah *note* (catatan) untuk mencatat hasil observasi, *stopwatch* untuk mengukur waktu dan *camera handphone* untuk mengambil gambar di pelabuhan penyeberangan.

#### b. Kuesioner

Kuesioner adalah metode pengumpulan data yang efisien ketika peneliti memiliki pemahaman yang jelas tentang variabel yang akan diukur dan harapan dari responden. Kuesioner dapat berbentuk pertanyaan tertutup atau terbuka, dan dapat diberikan langsung kepada responden atau dikirim melalui pos atau internet (Sugiyono, 2018). Pada penelitian ini kuesioner akan diberikan melalui internet via *google form* tetapi disebarakan langsung di lokasi penelitian agar lebih memudahkan dalam pengumpulan data dan perekapan data. Kuesioner mengenai penilaian wisatawan terhadap tingkat kepuasan dan kepentingan terhadap Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang terlampir pada **lampiran 2**.

#### 3.4.2. Teknik Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data berdasarkan sumber data sekunder merupakan pengambilan sumber data secara tidak langsung sehingga data bisa didapatkan melalui orang lain atau dokumen (Hardani, 2020). Teknik yang digunakan dalam penelitian ini adalah dokumentasi. Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang melibatkan pengambilan informasi dari dokumen-dokumen sebagai sumber data. Dalam penelitian ini data sekunder yang dibutuhkan yakni Jumlah Wisatawan Wisata Pulau Bokori, Jumlah penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe, kondisi wilayah dan Dokumen-dokumen lainnya yang terlampir di **Lampiran 1**.

### 3.5 Teknik Sampling

Teknik sampling merupakan metode penentuan sampel yang memperhatikan jumlah sampel yang representatif dari populasi yang akan menjadi sumber data sebenarnya, dengan

memperhatikan karakteristik dan distribusi populasi yang ada (Hardani, 2020). Dalam penelitian ini menggunakan teknik *Non-probability sampling* (teknik pengambilan sampel tidak secara acak). Cara pengambilan yang digunakan yakni menggunakan *Purposive sampling* adalah salah satu metode *non random sampling* di mana peneliti secara sengaja menentukan sampel dengan memilih individu atau unit yang memiliki ciri-ciri khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian (Akhmad Fauzy, 2019). Adapun karakteristik sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini yakni Wisatawan Pulau Bokori yang menggunakan kapal wisata ditempat penyeberangan Desa Bajoe dan berusia 17-64 tahun (usia produktif).

Tabel 3. 2

Jumlah Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe Tahun 2019

Nama Kapal	Jumlah (Unit)	Bulan	Jumlah Pengunjung
KM. Wisata Bokori	3	Januari	4649
		Februari	2831
		Maret	1014
		April	896
		Mei	2635
		Juni	3917
		Juli	4733
		Agustus	4595
		September	3751
		Oktober	2787
		November	3271
		Desember	5115
Jumlah		40.194	
	<b>Rata-Rata/Hari</b>		<b>110</b>

Sumber. Bendahara Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Jumlah kunjungan berdasarkan data pada tabel diatas bulan desember merupakan bulan yang padat akan jumlah kunjungan, selanjutnya bulan juli. Kedua bulan tersebut merupakan waktu terpadat kunjungan. Pelaksanaan survei pada penelitian ini dilaksanakan pada bulan juli sejalan dengan waktu terpadat pengunjung karena pada bulan ini merupakan masa liburan sekolah dan universitas, adapun rincian kegiatan survey dapat dilihat pada **lampiran 1**. Jumlah sampel dalam penelitian ini ditentukan menggunakan tabel penentuan sampel dari Isaac dan Michael. Tabel tersebut memberikan kemudahan dalam menentukan jumlah sampel berdasarkan tingkat kesalahan 1%, 5%, dan 10%. Peneliti dapat langsung menentukan besaran sampel berdasarkan jumlah populasi dan tingkat kesalahan yang diinginkan. Menurut Suyani dan Hendriyadi (2015), tingkat kesalahan 5% merupakan tingkat yang umum digunakan dalam penelitian sosial, sehingga dalam penelitian ini digunakan tingkat kesalahan 5%.

Tabel 3. 3  
Penentuan Jumlah Sampel berdasarkan Isaac dan Michael

N	s			N	s			N	s		
	1%	5%	10%		1%	5%	10%		1%	5%	10%
10	10	10	10	280	197	155	138	2800	537	310	247
15	15	14	14	290	202	158	140	3000	543	312	248
20	19	19	19	300	207	161	143	3500	558	317	251
25	24	23	23	320	216	167	147	4000	569	320	254
30	29	28	27	340	225	172	151	4500	578	323	255
35	33	32	31	360	234	177	155	5000	586	326	257
40	38	36	35	380	242	182	158	6000	598	329	259
45	42	40	39	400	250	186	162	7000	606	332	261
50	47	44	42	420	257	191	165	8000	613	334	263
55	51	48	46	440	265	195	168	9000	618	335	263
60	55	51	49	460	272	198	171	10000	622	336	263
65	59	55	53	480	279	202	173	15000	633	340	266
70	63	58	56	500	285	205	176	20000	642	342	267
75	67	62	59	550	301	213	182	30000	649	344	268
80	71	65	62	600	315	221	187	40000	653	345	269
85	75	68	65	650	329	227	191	50000	655	346	269
90	79	72	68	700	341	233	195	75000	658	346	270
95	83	75	71	750	352	238	199	100000	659	347	270
100	87	78	73	800	363	243	202	150000	661	347	270
110	94	84	78	850	373	247	205	200000	661	347	270
120	102	89	83	900	382	251	208	250000	662	348	270
130	109	95	88	950	391	255	211	300000	662	348	270
140	116	100	92	1000	399	258	213	350000	662	348	270
150	122	105	97	1100	414	265	217	400000	662	348	270
160	129	110	101	1200	427	270	221	450000	663	348	270
170	135	114	105	1300	440	275	224	500000	663	348	270
180	142	119	108	1400	450	279	227	550000	663	348	270
190	148	123	112	1500	460	283	229	600000	663	348	270
200	154	127	115	1600	469	286	232	650000	663	348	270
210	160	131	118	1700	477	289	234	700000	663	348	270
220	165	135	122	1800	485	292	235	750000	663	348	270
230	171	139	125	1900	492	294	237	800000	663	348	271
240	176	142	127	2000	498	297	238	850000	663	348	271
250	182	146	130	2200	510	301	241	900000	663	348	271
260	187	149	133	2400	520	304	243	950000	663	348	271
270	192	152	135	2600	529	307	245	1000000	663	348	271
									664	349	272

Sumber: Sugiyono, 2018

Keterangan :

Kotak merah = Jumlah sampel yang digunakan

Berdasarkan **Tabel 3.2** didapatkan populasi pada penelitian ini berjumlah 110 penumpang. Jumlah sampel didapatkan berdasarkan tabel Isaac dan Michael berdasarkan tabel diatas. Dengan jumlah populasi 110 dan tingkat kesalahan 5% didapatkan jumlah sampel dalam penelitian ini yakni **84 orang**.

### 3.6 Metode Analisis Data

Analisis data merupakan proses yang terstruktur untuk mengatur data yang diperoleh dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi. Proses ini melibatkan pengorganisasian data ke dalam kategori-kategori tertentu, pemecahan data menjadi unit-unit yang lebih kecil, sintesis informasi, identifikasi pola, penentuan pentingnya informasi yang akan dipelajari, serta pembuatan kesimpulan yang dapat dipahami dengan mudah oleh peneliti maupun orang lain. Dalam penelitian ini karena terdapat tiga hal yang akan diteliti yaitu kinerja operasional, kinerja pelayanan serta memberikan suatu rekomendasi arahan pengembangan maka menggunakan lima jenis analisis.

#### 3.6.1 Analisis Konten

Analisis konten dalam penelitian kuantitatif merupakan metode analisis yang bertujuan untuk menggambarkan karakteristik isi dan mengambil inferensi dari isi penelitian tersebut. Metode analisis ini digunakan untuk mengidentifikasi isi penelitian secara sistematis dan dilakukan secara objektif, valid, reliabel, dan dapat direplikasi. Melalui analisis konten, penelitian mengungkapkan isi suatu teks dengan tujuan memperoleh

gambaran yang akurat mengenai tingkat kepuasan wisatawan, tanpa campur tangan subjektivitas peneliti. Hasil analisis ini merefleksikan isi penelitian itu sendiri dan bukan dipengaruhi oleh sudut pandang pribadi peneliti (Ahmad, 2018). Penggunaan analisis konten dalam penelitian ini adalah membandingkan rencana kebijakan daerah dengan kondisi eksisting.

Tabel 3. 4  
Analisis Konten

No	Dokumen Kebijakan	Analisis
1	Tatrawil Sulawesi Tenggara Tahun 2016	Membandingkan rencana ataupun program-program dari dokumen kebijakan tersebut dengan kondisi eksisting wilayah studi.
2	Rencana zonasi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil (RZWP3K) Sulawesi Tenggara Tahun 2017-2037	
3	Rencana induk pembangunan kepariwisataan Darah (RIPKD) Sulawesi Tenggara Tahun 2016-2031	
4	Rencana tata ruang dan wilayah (RTRW) Kabupaten Konawe Tahun 2014 – 2034	
5	Rencana pembangunan jangka menengah (RPJMD) Kabupaten Konawe Tahun 2018-2023.	

Sumber. Hasil pemikiran, 2023

### 3.6.2 Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif merupakan metode analisis yang digunakan untuk mengolah data dengan cara memberikan deskripsi atau gambaran tentang data yang telah dikumpulkan.

Tujuan dari analisis deskriptif adalah mengubah kumpulan data mentah menjadi bentuk yang lebih mudah dipahami dan disajikan dalam bentuk informasi yang ringkas (Bella Harum Ashari, 2017). Analisis deskriptif dalam penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi karakteristik wilayah yang terdiri dari:

1. Kependudukan : Mendeskripsikan data jumlah penduduk Kabupaten Konawe dan Kota Kendari, data jumlah wisatawan pulau Bokori dan data jumlah pengguna jasa Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.
2. Ekonomi : Mendeskripsikan potensi ekonomi wilayah kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe berdasarkan sektor perkebunan, pertanian, perikanan dan pariwisata.
3. Jaringan Air Bersih : Mendeskripsikan kondisi ketersediaan jaringan air bersih pada wilayah kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.
4. Jaringan listrik : Mendeskripsikan kondisi ketersediaan jaringan listrik pada wilayah kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.
5. Lingkungan : Mendeskripsikan kondisi lingkungan berdasarkan komponen fisik kimia dan biologi hayati pada wilayah kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

### 3.6.3. Analisis *Linkage System*

Analisis *sistem linkage* adalah pendekatan analisis yang memeriksa hubungan yang berkelanjutan antara daerah tujuan pariwisata, baik dalam skala mikro maupun makro (Sriyanti Andayani, 2012). Analisis *linkage system* digunakan untuk mengetahui hubungan antar sektor yang memberikan pengaruh dalam pengembangan pariwisata dan keterkaitan antar obyek wisata di Kabupaten Konawe. Analisis *linkage system* juga digunakan untuk mengetahui potensi serta problematika dari setiap jaringan yang ada, sehingga hasil dari analisis ini dapat diaplikasikan sebagai bahan pertimbangan dalam perumusan arahan pengembangan. Adapun data yang dibutuhkan untuk melakukan analisis ini yaitu bentuk kemitraan pariwisata lintas sektor, pelaku usaha pariwisata, dan jenis produk usaha pariwisata.

#### A. *Backward Linkage*

Analisis *backward linkage* atau hubungan internal merupakan metode yang digunakan untuk menganalisis hubungan antara sektor-sektor yang saling mempengaruhi dalam pengembangan pariwisata. (Sriyanti Andayani, 2012). Sektor yang berkaitan dalam pengembangan pariwisata tersebut adalah perdagangan dan jasa, perikanan, peternakan, perkebunan dan lain sebagainya. Selain itu, terdapat sektor yang berhubungan dengan usaha masyarakat yang juga dapat dikaitkan dengan pengembangan pariwisata seperti hotel, restoran, moda transportasi, agen perjalanan wisata, dan tempat penukaran uang.

#### B. *Forward Linkage*

Analisis *linkage ke depan (forward linkage)* digunakan untuk memahami hubungan antara objek wisata dengan objek wisata lain yang terletak di sekitarnya atau berada dalam jalur perjalanan, baik melalui jalur darat maupun air, menuju kawasan wisata tersebut (Sriyanti Andayani, 2012). Sehingga dengan adanya analisis ini diharapkan objek wisata yang berada di Kabupaten Konawe memiliki keterkaitan satu dengan lainnya dan dapat menghasilkan rute perjalanan wisata, selain itu, dapat memberikan alternatif perjalanan wisata yang dapat ditawarkan kepada wisatawan yang berkunjung. Ouput dari analisis ini berupa objek wisata yang akan dilewati wisatawan menuju Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

### 3.6.4. Analisis Hidro-Oseanografi

Analisis Hidro-Oseanografi pada penelitian ini berupa deskripsi mengenai karakteristik Hidro-Oseanografi pada Dermaga Desa Bajoe. Karakteristik hidro-oseanografi yang akan ditinjau pada Dermaga Desa Bajoe terdiri dari Kedalaman Laut, Pasang-Surut serta arah dan kecepatan angin. Karakteristik tersebut sangat penting ditinjau

untuk menentukan lokasi pembangunan dermaga. Akan tetapi, Dermaga Desa Bajoe merupakan dermaga yang sudah dibangun dan sudah beroperasi sehingga pada penelitian ini hanya menjelaskan kondisi hidro-oseanografi.

**A. Batimetri :** Pengambilan data batimetri dalam penelitian ini menggunakan data sekunder yang bersumber dari Data Batimetri Indonesia. Kedalaman laut area pelabuhan akan terlihat dari pemetaan batimetri.

**B. Pasang-surut laut :** Air laut pasang terjadi pada malam hari dan air laut surut terjadi pada siang hari. Data pasang-surut laut pada penelitian ini menggunakan data sekunder yang bersumber dari Dinas Perhubungan Sulawesi Tenggara.

**C. Angin :** Data mengenai angin pada penelitian ini menggunakan data sekunder yang bersumber dari Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika. Pengolahan data tersebut akan diolah dalam bentuk pemetaan.

### 3.6.6 Analisis Potensi Masalah

Analisis potensi dan masalah merupakan analisis yang hasil analisisnya berupa pemaparan mengenai potensi dan masalah yang terdapat di wilayah studi perencanaan.

Analisis potensi dan masalah meliputi analisis kebutuhan, tinjauan literatur, studi penelitian, dan penyusunan laporan penelitian terkini (Sugiyono, 2015). Data yang digunakan untuk analisis potensi dan masalah didapatkan dari pengamatan, wawancara, dan studi literatur. Dalam menganalisis potensi dan masalah yang dilakukan yaitu mendeskripsikan karakteristik wilayah berdasarkan aspek spasial, sosial ekonomi, infrastruktur, teknis dan lingkungan. Hasil dari analisis potensi dan masalah dapat dijadikan acuan untuk menentukan strategi perencanaan atau pengembangan yang tepat.

### 3.6.5. Analisis Sistem Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan merupakan suatu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder yang saling terhubung menjadi satu.

Analisis sistem jaringan jalan berperan penting guna mengetahui kondisi eksisting sistem jaringan jalan terhadap kebijakan mengenai sistem jaringan jalan yang ada. Analisis ini

bersifat evaluasi jalan akses ke Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang terletak di Kecamatan Soropia. Selain itu untuk mengetahui potensi *demand trafic* dari ruas jalan dengan cara sebagai berikut:

1. Mengumpulkan data volume kendaraan suatu jalan, dalam penelitian ini data volume kendaraan dikumpulkan dengan cara sekunder.
2. Menghitung kapasitas jalan

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{cs} \dots \dots \dots (3-1)$$

Keterangan:

C = Kapasitas (smp/jam)

C<sub>o</sub> = Kapasitas dasar

FC<sub>w</sub> = Faktor penyesuaian lebar jalan

FC<sub>sp</sub> = Faktor penyesuaian arah lalu lintas

FC<sub>sf</sub> = Faktor penyesuaian hambatan samping

FC<sub>cs</sub> = Faktor Penyesuaian Ukuran Kota

Faktor-faktor penyesuaian dan kapasitas dasar ditentukan berdasarkan tabel klasifikasi dibawah ini yang didasarkan pada Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) (1997).

Tabel 3. 5  
Kapasitas Jalan (C<sub>o</sub>)

Tipe Jalan	Kapasitas Dasar (smp/jam)	Catatan
Enam atau empat terbagi atau jalan satu arah	1650	Per lajur
Empat lajur tak terbagi	1500	Per lajur
Dua lajur tak terbagi	2900	Total dua arah

Sumber: MKJI, 1997.

Tabel 3. 6  
Faktor Penyesuaian Lebar Jalan/Lajur Antar Kota (FC<sub>w</sub>)

Tipe Jalan	Lebar Jalur Lalu Lintas (C <sub>w</sub> )	FC <sub>w</sub>
Enam atau empat lajur terbagi atau jalan satu arah	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
	4,00	1,08
Empat lajur tak terbagi	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
	4,00	1,09
Dua lajur tak terbagi	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
	11	1,34

Sumber: MKJI, 1997.

Tabel 3. 7 Faktor Penyesuaian Arah Jalan Antar Kota (FC<sub>sp</sub>)

Pemisahan arah SP %- %	50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FC <sub>SPB</sub> Dua lajur 2/2	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
Empat lajur 4/2	1,00	0,975	0,95	0,925	0,90

Sumber: MKJI, 1997.

Tabel 3. 8

Faktor Penyesuaian Hambatan Samping Jalan Antar Kota (FCWs)

Tipe Jalan	Kelas Hambatan Samping	Faktor Penyesuaian untuk Hambatan Samping Lebar Bahu			
		≤0,5	1,0	1,5	≥2,0
4/2 D	VL	0,96	0,98	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,88	0,92	0,95	0,98
	VH	0,84	0,88	0,92	0,96
4/2 UD	VL	0,96	0,99	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,87	0,91	0,94	0,98
	VH	0,80	0,86	0,90	0,95
2/2 UD atau Jalan satu arah	VL	0,94	0,96	0,99	1,01
	L	0,92	0,94	0,97	1,00
	M	0,89	0,92	0,95	0,98
	H	0,82	0,86	0,90	0,95
	VH	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: MKJI, 1997.

Tabel 3. 9

Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pengaruh Ukuran Kota (Fccs)

Ukuran Kota (Juta Penduduk)	Faktor Penyesuaian Untuk Ukuran Kota
<0,1	0,86
0,1-0,5	0,90
0,5-1,0	0,94
1,0-3,0	1,00
>3,0	1,04

Sumber: MKJI, 1997.

3. Menghitung LOS (*Level of Service*)

$$VCR = \frac{V}{C} \dots\dots\dots (3-2)$$

Keterangan:

VCR = Volume kapasitas rasio (nilai tingkat pelayanan)

V = Volume lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas jalan (smp/jam)

Tabel 3. 10

Klasifikasi *Level of Service*

Tingkat Pelayanan (LOS)	Karakteristik	Batas Lingkup V/C
A	Arus bebas, volume rendah, dan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang dikehendaki	0,00-0,19
B	Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatannya	0,20-0,44
C	Arus stabil, kecepatan dapat dikontrol oleh lalu lintas	0,45-0,74
D	Arus mulai tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda beda, volume mendekati kapasitas	0,75-0,84
E	Arus tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda, volume mendekati kapasitas	0,85-1,00
F	Arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, sering terjadi kemacetan pada waktu yang cukup lama	>1

Sumber: MKJI, 1997.

### 3.6.7. Analisis Ketersediaan Fasilitas Pelayanan Penumpang

Tujuan analisis ini adalah untuk membandingkan fasilitas pelayanan pelabuhan yang tersedia dengan standar pelayanan minimum angkutan penyeberangan yang telah ditetapkan.

Kemudian, dilakukan identifikasi terhadap area pelayanan yang masih belum memenuhi standar tersebut dan ditentukan arah pengembangan yang diperlukan. Untuk melakukan pengukuran kesesuaian kondisi eksisting dengan standar yang ada, dibuat parameter-parameter yang relevan dan skor diberikan pada setiap parameter tersebut. Skala skor 1-5, jika terdapat atribut dengan skoring 1 dan 2 maka atribut tersebut ditetapkan sebagai atribut pelayanan yang akan dikembangkan.



Tabel 3. 11

## SPM Penumpang Angkutan Penyeberangan Di Pelabuhan Penyeberangan

No	Variabel*	Sub Variabel*	Uraian*	Indikator*	Parameter*	Keterangan**	Skor**
1	Keselamatan	Informasi dan fasilitas keselamatan	Informasi ketersediaan dan peralatan penyelamatan darurat dalam (kebakaran, kecelakaan atau bencana alam)	Kondisi	Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain: - alat pemadam kebakaran - petunjuk jalur evakuasi	Tersedia lebih dari 1 alat pemadam kebakaran yang mudah dilihat dan mudah digunakan oleh pengguna Tersedia 1 alat pemadam kebakaran yang mudah dilihat dan berfungsi Tersedia Alat pemadam kebakaran namun tidak diketahui oleh pengunjung. Tersedia alat pemadam kebakaran tetapi tidak berfungsi. Tidak tersedia alat pemadam kebakaran semua fasilitas untuk jalur evakuasi tersedia dan cenderung melebihi dari standar. Jalur evakuasi yang dilengkapi dengan peralatan keselamatan untuk difabel Terdapat jalur evakuasi yang disertai rambu penunjuk arah Terdapat jalur evakuasi tetapi tidak dilengkapi dengan rambu-rambu Tidak tersedia jalur evakuasi	5 4 3 2 1 5 4 3 2 1
					titik kumpul evakuasi	Tersedia titik kumpul evakuasi yang diletakkan ditempat yang strategis dan mudah dijangkau oleh pengunjung. Tersedia titik kumpul evakuasi dengan rambu yang terbaca dengan jelas. Tersedia titik kumpul evakuasi dengan rambu yang tidak terbaca dengan jelas. Tersedia titik kumpul evakuasi namun tidak diketahui pengunjung Tidak tersedia titik kumpul evakuasi	5 4 3 2 1
					nomor telepon darurat (nomor polisi, pemadam kebakaran dan rumah sakit)	Tersedia nomor telepon darurat yang terbaca jelas dan diletakkan di tempat ramai pengunjung Tersedia nomor telepon darurat yang diletakkan di satu bagian pada pelabuhan	5 4



No	Variabel*	Sub Variabel*	Uraian*	Indikator*	Parameter*	Keterangan**	Skor**
						Tersedia nomor telepon darurat tetapi sudah tidak jelas terbaca	3
						Tersedia nomor telepon pelayanan akan tetapi bukan nomor darurat	2
						Tidak tersedia nomor telepon darurat	1
	Informasi fasilitas kesehatan	dan Informasi kesehatan untuk penanganan	Informasi ketersediaan Fasilitas kesehatan penanganannya	Kondisi	Informasi dan fasilitas kesehatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:	Petugas kesehatan selalu ada dan sigap melayani lebih dari satu	5
						Tersedia 1 petugas kesehatan selalu ada dan sigap melayani	4
						Tersedia 1 petugas kesehatan di ruang kesehatan tetapi kurang sigap melayani	3
						Petugas kesehatan tidak selalu ada di ruang kesehatan	2
						Tidak tersedia petugas kesehatan	1
						P3K, yang terdiri dari: Kassa steril, Plester perekat, Anti septik dan Gunting tajam	5
						Tersedia kotak P3K dengan alat perlengkapan yang lengkap dan mudah terlihat	4
						Tersedia kotak P3K dengan alat perlengkapan yang lengkap namun tidak mudah terlihat	3
						Tersedia kotak P3K dengan alat perlengkapan yang kurang lengkap dan mudah terlihat	2
						Tersedia kotak P3K dengan alat perlengkapan yang kurang lengkap dan tidak mudah terlihat	1
						Tidak tersedia kotak P3K	1
						Tandu	5
						Tandu mudah terlihat dan mudah digunakan dengan petunjuk cara pemakaian	4
						Tandu terletak di ruang kesehatan	4
						Tersedia tandu tetapi tidak diketahui petugas kesehatan	3
						Tersedia tandu tetapi tidak berfungsi	2
						Tidak tersedia tandu	1
						Kursi Roda	5
						Kursi Roda mudah terlihat dan dapat digunakan	4
						Kursi Roda terletak di ruang kesehatan	4
						Tersedia Kursi Roda tetapi tidak diketahui petugas kesehatan	3

No	Variabel*	Sub Variabel*	Uraian*	Indikator*	Parameter*	Keterangan**	Skor**
						Tersedia Kursi Roda tetapi tidak berfungsi	2
						Tidak tersedia Kursi Roda	1
2	Keamanan	Fasilitas Keamanan	Peralatan pencegah tindak kriminal	Ketersediaan	Tersedia CCTV dapat berfungsi dan rekaman dapat dimanfaatkan	Tersedia lebih dari 1 CCTV yang dapat berfungsi	5
						Tersedia lebih dari 1 CCTV namun tidak berfungsi	4
						Tersedia 1 CCTV yang dapat berfungsi	3
						Tersedia 1 CCTV namun tidak berfungsi	2
						Tidak terdapat CCTV	1
		Petugas Keamanan	Orang yang bertugas menjaga ketertiban dan kelancaran sirkulasi pengguna jasa di terminal penumpang	Ketersediaan	Tersedia petugas berseragam dan mudah terlihat	Tersedia petugas keamanan berseragam dan mudah terlihat	5
						Tersedia petugas keamanan tidak berseragam dan mudah terlihat	4
						Tersedia petugas keamanan berseragam namun tidak mudah terlihat	3
						Tersedia petugas keamanan tidak berseragam namun tidak mudah terlihat	2
						Tidak tersedia petugas keamanan	1
		Informasi gangguan keamanan	Informasi yang disampaikan kepada pengguna jasa apabila Mendapat gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan /atau SMS pengaduan yang ditempel pada tempat yang strategis dan mudah dilihat,	Ketersediaan	Tersedia stiker berisi nomor telepon dan /atau SMS pengaduan yang mudah terlihat dan jelas terbaca	Tersedia informasi nomor telepon pengaduan yang terdiri lebih dari 1 nomor.	5
						Tersedia stiker nomor telepon pengaduan yang mudah terlihat dan jelas dibaca	4
						Tersedia stiker informasi nomor telepon pengaduan tetapi tidak jelas dibaca	3
						Tersedia stiker informasi nomor telepon pengaduan tetapi nomor tidak bisa dihubungi	2
						Tidak tersedia informasi nomor telepon pengaduan	1
3	Keteraturan	Layanan penjualan tiket	Penjualan dan penukaran tiket kapal (jumlah loket yang beroperasi disesuaikan dengan calon	waktu	Maksimum 5 menit per nama penumpang	Pelayanan penjualan tiket dalam kurang dari 5 menit	5
						Pelayanan penjualan tiket dalam 10 menit	4
						Pelayanan penjualan tiket dalam 15 menit	3
						Pelayanan penjualan tiket dalam 20 menit	2
						Pelayanan penjualan tiket lebih dari 20 menit	1

No	Variabel*	Sub Variabel*	Uraian*	Indikator*	Parameter*	Keterangan**	Skor**
			penumpang dan waktu rata-rata per orang				
4	Kenyamanan	Ruang Tunggu	Ruangan /tempat yang disediakan untuk penumpang dan calon penumpang sebelum melakukan <i>check in</i> (ruangan tertutup dan/ atau ruangan terbuka)	- Luas - kondisi	Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m <sup>2</sup> Area bersih 100% Dan tidak berbau yang berasal dari dalam area terminal penumpang	Tersedia ruang tunggu dengan kondisi bersih dan sudah sesuai dengan luas minimum Tersedia ruang tunggu dengan kondisi kotor dan sesuai dengan luas minimum Tersedia ruang tunggu dengan kondisi tidak bersih tetapi sesuai dengan luas minimum. Tersedia ruang tunggu dengan kondisi kotor dan belum sesuai dengan luas minimum Tidak tersedia ruang tunggu	5 4 3 2 1
		Toilet	Tersedianya toilet	- Jumlah - Kondisi	Tersedianya 1 (satu) toilet untuk 50 penumpang dan jumlah toilet wanita 2 (dua) kali toilet pria Area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam toilet	Tersedia toilet 1 toilet pria dan 1 toilet wanita dengan kondisi bersih dan tidak berbau serta kapasitas sesuai standar Tersedia toilet 1 toilet pria dan 1 toilet wanita dengan kondisi bersih dan tidak berbau namun kapasitas tidak sesuai standar Tersedia toilet namun tidak dipisah antara pria dan wanita dengan kondisi bersih dan tidak berbau Tersedia toilet namun memiliki kondisi tidak bersih dan bau Tidak tersedia toilet	5 4 3 2 1
		Mushola	Tersedia tempat untuk ibadah	- Ketersediaan - Kondisi	Tersedia sesuai kapasitas pelabuhan penyeberangan Area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam musholla	Tersedia mushola dengan kapasitas >20 orang dengan kondisi bersih dan tidak berbau Tersedia mushola dengan kapasitas <20 orang dengan kondisi bersih dan tidak berbau Tersedia mushola dengan kapasitas >20 orang namun tidak bersih dan bau Tersedia mushola dengan kapasitas <20 orang namun tidak bersih dan bau Tidak tersedia mushola	5 4 3 2 1
	Lampu Penerangan	Berfungsi sebagai sumber cahaya	sebagai sumber cahaya di	Intensitas cahaya		Tersedia lampu penerangan dengan intensitas >300 lux	5

No	Variabel*	Sub Variabel*	Uraian*	Indikator*	Parameter*	Keterangan**	Skor**
			pelabuhan penyeberangan untuk memberikan rasa aman bagi pengguna.		Lampu penerangan dengan intensitas cahaya: - >300lux sangat terang - 200 -300lux (tingkat keterangan yang cukup)	Tersedia lampu penerangan dengan intensitas 200-300 lux Tersedia lampu penerangan dengan intensitas dibawah 200 lux Tersedia lampu penerangan namun tidak semua ruang di pelabuhan Tidak tersedia lampu penerangan	4 3 2 1
		Fasilitas Pengatur Suhu	Fasilitas untuk sirkulasi udara dapat menggunakan AC (Air Conditioner), kipas angin (fan) dari/atau ventilasi udara	Suhu	Suhu dalam terminal penumpang maksimal 27°C	Tersedia fasilitas pengatur suhu dengan suhu 27°C Tersedia fasilitas pengatur suhu dengan suhu 26°C Tersedia fasilitas pengatur suhu dengan suhu 25°C Tersedia fasilitas pengatur suhu dengan suhu kurang dari 25°C Tidak tersedia fasilitas pengatur suhu	5 4 3 2 1
		Fasilitas jalur penumpang	Fasilitas untuk memudahkan penumpang	Ketersediaan Kondisi	Tersedia fasilitas lajur penumpang yang terpisah dengan lajur kendaraan	Tersedia lajur pejalan kaki yang terpisah dengan lajur kendaraan dengan kondisi baik Tersedia lajur pejalan kaki bersamaan dengan lajur kendaraan dengan kondisi baik Tersedia lajur pejalan kaki yang terpisah dengan lajur kendaraan namun kondisi jalur kurang baik (jalan becek dan berlumpur). Tersedia lajur pejalan kaki bersamaan dengan lajur kendaraan dengan kondisi kurang baik Tidak tersedia fasilitas lajur pejalan kaki	5 4 3 2 1
5	Kemudahan	Informasi pelayanan	Informasi yang disampaikan di dalam terminal kendala penggunaan jasa yang terbaca dan terdengar	-Tempat - Kondisi	Informasi dalam bentuk visual diletakkan di tempat strategis yang mudah terlihat dan jelas	Informasi berupa visual bergerak mudah dilihat dan dibaca serta memuat seluruh informasi sesuai standar. Informasi visual mudah dilihat dan dibaca serta memuat seluruh informasi sesuai standar. Informasi visual mudah dilihat dan dibaca namun tidak memuat seluruh informasi sesuai standar.	5 4 3



No	Variabel*	Sub Variabel*	Uraian*	Indikator*	Parameter*	Keterangan**	Skor**
			sekurang-kurangnya memuat:		terbaca	Informasi visual tidak mudah dilihat dan tidak memuat seluruh informasi sesuai standar.	2
			- denah /layout terminal penumpang			Tidak terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk visual	1
			- nama dermaga				
			- jadwal kedatangan dan keberangkatan		Informasi dalam bentuk audio harus jelas terdengar	Terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk <i>audio paging system</i> dengan intensitas suara lebih besar dari kebisingan yang ada dan suara dapat jelas terdengar	5
			- tujuan		dengan intensitas besar dari kebisingan		
			- tarif		suara 20 dB lebih yang ada	Terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk <i>audio paging system</i> dengan intensitas suara lebih besar dari kebisingan yang ada namun suara tidak jelas terdengar (berdengung)	4
			- peta jaringan lintas pelayanan			Terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk <i>audio paging system</i> dengan intensitas suara lebih kecil dari kebisingan yang ada namun suara dapat jelas terdengar	3
						Terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk audio tetapi tidak melalui <i>audio paging system</i>	2
						Tidak terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk audio	1
	Informasi Gangguan Perjalanan Kapal	Pemberian informasi jika terjadi gangguan perjalanan kapal		- Waktu - Intensitas suara	Informasi diumumkan maksimal 10 menit setelah terjadi gangguan dan jelas terdengar dengan intensitas suara 20dB lebih besar dari kebisingan yang ada	Terdapat pengumuman informasi gangguan perjalanan yang diumumkan kurang dari 10 menit Terdapat pengumuman informasi gangguan perjalanan yang diumumkan 10- 15 menit Terdapat pengumuman informasi gangguan perjalanan yang diumumkan 16-20 menit Terdapat pengumuman informasi gangguan perjalanan yang diumumkan >20 menit	5 4 3 2
	Informasi angkutan	Informasi yang disampaikan didalam		-Tempat -Kondisi	Penempatan mudah terlihat dan jelas	Tidak terdapat pengumuman informasi gangguan perjalanan Terdapat informasi angkutan lanjutan yang memuat informasi sesuai standar pelayanan.	1 5

No	Variabel*	Sub Variabel*	Uraian*	Indikator*	Parameter*	Keterangan**	Skor**
		lanjutan	pelabuhan penyebrangan kepada pengguna jasa sekurang-kurangnya memuat:		terbaca	Terdapat informasi angkutan lanjutan namun memuat informasi yang tidak sesuai standar pelayanan minimum yang jelas dibaca dan dilihat.	4
			- Jenis angkutan			Terdapat papan informasi yang memuat informasi sesuai standar pelayanan minimum yang tidak terbaca dengan jelas.	3
			- Lokasi dan petunjuk arah angkutan lanjutan			Terdapat informasi angkutan lanjutan namun memuat informasi yang tidak sesuai standar pelayanan minimum yang tidak jelas dibaca dan dilihat.	2
			- Jadwal keberangkatan dan kedatangan			Tidak terdapat papan informasi angkutan lanjutan.	1
			- Tujuan Tarif				
	Fasilitas layanan penumpang	Fasilitas yang disediakan untuk memberikan informasi perjalanan kapal dan layanan menerima pengaduan	- Tempat dan Jumlah	Mempunyai tempat dan		Terdapat 2 meja kerja berserta staf yang siap melayani penumpang	5
				1 (satu) meja kerja		Terdapat 1 meja kerja beserta staf yang siap melayani penumpang	4
						Terdapat 1 meja kerja namun staf jarang berada ditempat	3
						Tidak terdapat meja kerja namun terdapat staf yang dapat memberikan informasi	2
						Tidak terdapat fasilitas layanan penumpang	1
	Tempat Parkir	Tempat untuk parkir kendaraan baik roda 4 (empat) dan roda 2 (dua)	- Luas - Sirkulasi	Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia		Terdapat tempat parkir untuk kendaraan roda 6, 4 dan 2 yang mencukupi dan sirkulasi lancar	5
				Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar		Terdapat tempat parkir untuk kendaraan roda 6, 4 dan 2 yang mencukupi tetapi sirkulasi tidak lancar.	4
						Terdapat tempat parkir untuk kendaraan roda 6, 4 dan 2 yang kurang mencukupi tetapi sirkulasi lancar.	3
						Terdapat tempat parkir untuk kendaraan roda 6, 4 dan 2 yang kurang mencukupi dan sirkulasi tidak lancar	2
						Tidak terdapat tempat parkir	1



No	Variabel*	Sub Variabel*	Uraian*	Indikator*	Parameter*	Keterangan**	Skor**
		Pelayanan Bagasi Penumpang	Memberikan kemudahan bagi penumpang untuk membawa barang bawaan	- Ketersediaan - Kondisi	- Tersedia Porter berseragam yang memiliki identitas dan mudah terlihat - Kondisi baik dan berfungsi	Tersedia Porter yang berseragam mudah dilihat dan terdapat troli barang dengan kondisi baik Tersedia Porter tanpa seragam mudah dilihat dan terdapat troli barang Terdapat Porter namun tidak tersedia troli barang Tersedia troli barang namun tidak terdapat porter Tidak terdapat porter dan troli baik	5 4 3 2 1
6	Kesetaraan	Fasilitas bagi penumpang difabel	Fasilitas yang disediakan untuk pengguna jasa difabel	Aksesibilitas	Terdapat <i>mobile ramp</i> dengan kemiringan maksimum 20 <sup>0</sup> untuk penyambung dari platform ke kapal	Terdapat <i>mobile ramp</i> dengan kemiringan 20 <sup>0</sup> Terdapat <i>mobile ramp</i> dengan kemiringan 21-30 <sup>0</sup> Terdapat <i>mobile ramp</i> dengan kemiringan 31-40 <sup>0</sup> Terdapat <i>mobile ramp</i> dengan kemiringan >40 <sup>0</sup> Tidak terdapat <i>mobile ramp</i>	5 4 3 2 1
		Ruangan ibu menyusui	Ruangan / tempat yang disediakan khusus bagi ibu menyusui dan bayi	Jumlah	Tersedia ruang khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi seperti prasarana menyusui dan pemerah ASI (Air Susu Ibu serta wastafel untuk mencuci peralatan)	Terdapat ruang khusus ibu menyusui dengan kapasitas > 5 orang dengan fasilitas lengkap Terdapat ruang khusus ibu menyusui dengan kapasitas < 5 orang namun fasilitas lengkap Terdapat ruang khusus ibu menyusui namun fasilitas tidak lengkap Terdapat ruang yang dapat digunakan untuk ibu menyusui tanpa dilengkapi prasarana ibu menyusui Tidak tersedia fasilitas ibu menyusui	5 4 3 2 1

Keterangan:

\* : PM 39 Tahun 2015

\*\* : Hasil Pemikiran

### 3.6.8. Analisis IPA

Dalam penelitian ini, dilakukan analisis IPA (Importance Performance Analysis) untuk mengevaluasi tingkat kepentingan dan kepuasan wisatawan terhadap fasilitas pelayanan penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Skala likert (Vatanavongs, 2016) digunakan sebagai instrumen untuk mengukur persepsi kepentingan dan kepuasan responden terhadap atribut layanan. Skala likert merupakan alat untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi responden terhadap fenomena sosial, dengan setiap item instrumen memiliki rentang dari sangat positif hingga sangat negatif (Sugiyono, 2017). Indikator-indikator variabel yang akan diukur dengan skala likert kemudian dijadikan dasar untuk menyusun item-item instrumen dalam bentuk pernyataan yang akan disebarluaskan melalui google form.

Tabel 3. 12  
Penilaian Skala Likert

No	Kepuasan	Kepentingan	Nilai
1	Sangat Puas	Sangat Penting	5
2	Puas	Penting	4
3	Cukup puas	Cukup Penting	3
4	Kurang puas	Kurang Penting	2
5	Tidak Puas	Tidak Penting	1

Sumber. Sugiyono, 2017

Setelah mendapatkan data kepuasan dan kepentingan dari wisatawan, data tersebut akan dianalisis menggunakan analisis IPA dengan tahapan berikut ini (Indrajaya, 2018):

- 1) Melakukan rekapitulasi hasil kuesioner mengenai tingkat kepuasan dan kepentingan berdasarkan persepsi wisatawan.
- 2) Perhitungan rata-rata kepuasan  $\bar{x}$  dan kepentingan  $\bar{y}$  seluruh responden

**Rumus 3. 1** Rata-rata kinerja X

$$\bar{x} = \frac{\sum xi}{n} \dots \dots \dots (3-4)$$

**Rumus 3. 2** Rata- Rata Kinerja Y

$$\bar{y} = \frac{\sum yi}{n} \dots \dots \dots (3-5)$$

Keterangan:

- $\bar{x}$  = Skor rata-rata kepuasan terhadap pelabuhan
- $\bar{y}$  = Skor rata-rata kepentingan terhadap pelabuhan
- $\sum Xi$  = Jumlah skor tingkat kepuasan terhadap pelabuhan
- $\sum Yi$  = Jumlah skor tingkat kepentingan terhadap pelabuhan
- $n$  = jumlah responden

- 3) Perhitungan tingkat kesesuaian (Tki)

**Rumus 3. 3** Tingkat Kesesuaian

$$Tki = \frac{x_i}{y_i} \times 100\% \dots \dots \dots (3-6)$$

keterangan :

Tki = Tingkat kesesuaian

Xi = Skor penilaian kepuasan terhadap kinerja pelayanan pelabuhan

Yi = Skor penilaian kepentingan terhadap kinerja pelayanan pelabuhan

Hasil perbandingan tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan dapat diinterpretasikan berdasarkan hasil perhitungan yang didapatkan, jika:

- i.  $Tki < 1$  artinya tingkat kepuasan wisatawan terhadap pelayanan lebih rendah dibandingkan tingkat kepentingan.
- ii.  $Tki = 1$  artinya penilaian kepuasan dan kepentingan wisatawan terhadap pelayanan memiliki tingkat yang sama.
- iii.  $Tki > 1$  artinya tingkat kepentingan wisatawan terhadap pelayanan lebih rendah dibandingkan tingkat kepuasan

Perhitungan rata-rata tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan untuk keseluruhan atribut yang mana hasil perhitungan tersebut dapat dilihat posisi atribut pada diagram *importance-performance* yang dibagi menjadi empat kuadran yang dibatasi oleh dua buah garis berpotongan tegak lurus pada titik-titik.

**Rumus 3. 4** Rata-rata tingkat kepuasan untuk keseluruhan atribut

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{k} \dots \dots \dots (3-7)$$

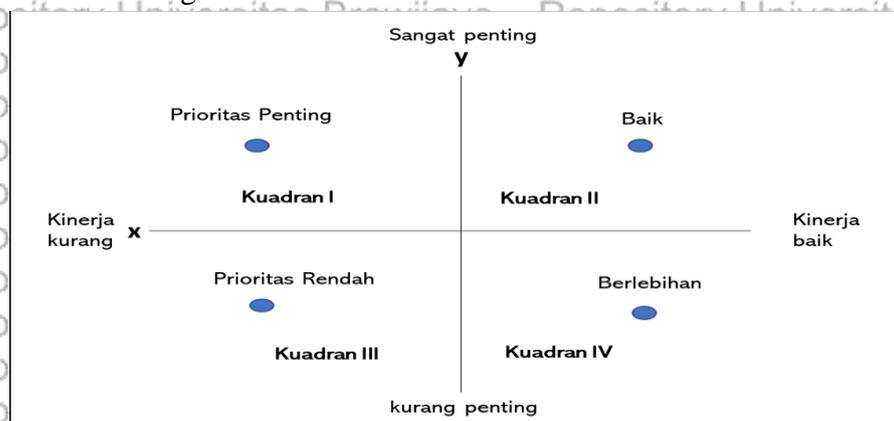
**Rumus 3. 5** Rata-rata tingkat kepentingan untuk keseluruhan atribut

$$\bar{y} = \frac{\sum_{i=1}^n y_i}{k} \dots \dots \dots (3-8)$$

Keterangan :

K = Banyaknya atribut pelayanan pelabuhan yang mempengaruhi kepuasan/kepentingan pengguna

4) Membuat diagram kartesius



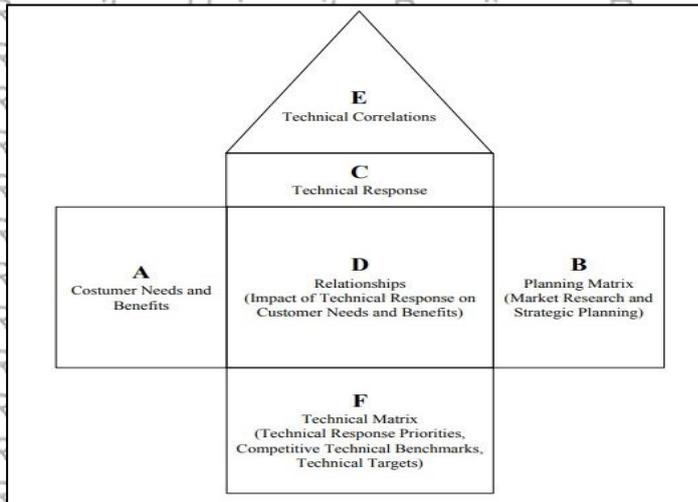
Gambar 3. 1 Diagram kartesius *importance-performance*

Sumber: Hardani, 2020

- 5) Mengelompokkan atribut yang masuk dalam kuadran I, II, III, dan IV. Atribut yang masuk dalam kuadran I akan digunakan dalam analisis QFD.

### 3.6.9. Analisis *Quality Function Development* (QFD)

Penerapan analisis QFD dalam penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan panduan dalam meningkatkan kinerja pelayanan berdasarkan hasil analisis IPA dari kuadran 1. Alat yang digunakan untuk merumuskan arahan tersebut melalui matriks *house of quality*, adapun tahapan yang dilakukan adalah sebagai berikut.



Gambar 3. 2 Matriks *House Of Quality*  
Sumber. Pengadaan, Web.Id

#### A. Mengumpulkan suara konsumen (*Voice of customer*)

Pengumpulan suara konsumen dalam penelitian ini bersumber dari hasil kuesioner tingkat kepentingan dan kepuasan penumpang terhadap pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang telah disebar melalui via *google form* yang selanjutnya dianalisis menggunakan analisis IPA. Analisis ini akan menghasilkan tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan pengguna terhadap atribut pelayanan prioritas dari hasil kuisisioner, yang mana atribut-atribut tersebut akan masuk dalam diagram importance-performance yang terdiri dari 4 kuadran. Atribut yang masuk ke dalam kuadran 1 menjadi bagian dari *voice customer* untuk proses analisis QFD menggunakan *matriks house of quality* (Hardani, 2020).

#### B. Membuat Matriks perencanaan (*Planning Matrix*)

##### - *Importance to customer*

Tingkat kepentingan *customer* didapatkan dari rerata tingkat kepentingan per indikator kinerja pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe pada *importance performance analysis*.

**Rumus 3. 6** Tingkat kepentingan pengguna

$$IoC = \frac{\sum Goal}{\sum Total Goal} \dots \dots \dots (3-9)$$

Keterangan:

*Goal* = Tingkat kepentingan setiap atribut *voice of customer* dari hasil analisis IPA

**Current Satisfaction Performance**

Tingkat kepuasan pengguna yang dirasakan saat ini dimaksudkan untuk mengukur bagaimana tingkat kepuasan konsumen terhadap kinerja pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe, yang dapat dihitung menggunakan rumus berikut (Hardani, 2020).

**Rumus 3. 7** Tingkat kepuasan pengguna

$$WAP = \frac{\sum PW}{N} \dots \dots \dots (3.10)$$

Keterangan :

WAP = *Weight Average Performance*

PW = *Performance weight*/ Tingkat kepuasan setiap atribut *voice of customer* dari hasil analisis IPA

N = Jumlah responden

**Goal**

Target ditentukan oleh pihak perusahaan untuk mewujudkan tingkat kepuasan yang diinginkan oleh konsumen. Nilai ini didapat dengan memilih nilai rata-rata tertinggi diantara tingkat kepentingan dan tingkat kinerja. Dalam menentukan target ditetapkan berdasarkan keinginan untuk memenuhi beberapa kebutuhan wisatawan Pulau Bokori terhadap kinerja pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

**Improvement Ratio**

Rasio perbaikan mengacu pada perbandingan antara nilai yang diinginkan oleh pengelola dengan tingkat kepuasan konsumen terhadap produk tersebut (Hardani, 2020). *Improvement ratio* ini berfungsi mengetahui perbaikan mana yang harus dilaksanakan terhadap fasilitas pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

**Rumus 3. 8** Rasio Perbaikan

$$IR = \frac{Goal}{CSP} \dots \dots \dots (3-11)$$

Keterangan:

CSP = hasil perhitungan *Current Satisfaction Performance* pada tahap QFD sebelumnya.

**Raw Weight**

*Raw weight* adalah nilai total dari atribut-atribut yang dimasukkan ke dalam matriks perencanaan untuk setiap kebutuhan konsumen, yang akan digunakan sebagai dasar dalam proses perbaikan dan pengembangan produk selanjutnya (Hardani, 2020).

Tahapan ini berguna agar peneliti mengetahui respon terhadap kebutuhan wisatawan Pulau Bokori yang menggunakan jasa Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

**Rumus 3. 9 Raw Weight**

$$RW = \frac{IoC}{Goal} \times IR \dots\dots\dots(3-12)$$

Keterangan:

*IoC* = hasil perhitungan *Importance to customer* pada tahap QFD sebelumnya.

*IR* = hasil perhitungan *Improvement Ratio* pada tahap QFD sebelumnya.

**Normalized Raw Weight**

Normalized raw weight berperan dalam mengubah nilai raw weight yang telah diperoleh menjadi nilai yang dinormalisasi dalam skala 0-1 atau dalam bentuk persentase (Hardani, 2020).

**Rumus 3. 10 Normalized Raw Weight**

$$Normalized\ raw\ weight = \frac{Raw\ weight}{\sum Raw\ weight} \dots\dots\dots(3-13)$$

**C. Respon Teknis**

Respon teknis menjadi bagian hasil dari penilaian yang didapat menjadi solusi perbaikan dari segi teknis yang disesuaikan dengan masukan dan harapan dari konsumen. Respon teknis ini akan menunjukkan alternatif dalam pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang diperoleh berdasarkan kebutuhan wisatawan Pulau Bokori.

**D. Matriks hubungan dan prioritas**

Matriks hubungan ini akan menunjukkan hubungan antara setiap kebutuhan konsumen dan kepentingan teknik serta menunjukkan prioritas yang akan dikembangkan lebih dulu. Terdapat simbolisasi untuk menggambarkan tingkat hubungan yakni:

Tabel 3. 13

Nilai *Relations Matrix*

Nilai	Hubungan
0	Tidak ada hubungan
1	Hubungan lemah
3	Hubungan kuat
9	Hubungan sangat kuat

Sumber. Hardani, 2020



Tabel 3. 14

*Relations Matrix* Kinerja Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

<i>Voice Of Customer</i>	Meningkatkan informasi pelayanan (RT-1)				Peningkatan jumlah toilet (RT-2)			
	0	1	3	9	0	1	3	9
<b>Ketersediaan No. Telp darurat</b>	Tidak ada hubungan karena nomor telepon darurat bukan bagian dari informasi pelayanan	Nomor telepon darurat ditambahkan 1 nomor karena bagian dari informasi pelayanan	Nomor telepon darurat ditambahkan 2 nomor karena bagian dari informasi pelayanan	No telepon darurat akan ditambahkan lebih dari 2 nomor karena bagian dari informasi pelayanan	Tidak ada hubungan karena nomor telepon darurat tidak penting di toilet	Nomor telepon darurat ditambahkan 1 nomor di toilet	Nomor telepon darurat ditambahkan 2 di toilet	No telepon darurat akan ditambahkan lebih dari 2 nomor di toilet
<b>Ketersediaan Toilet</b>	Tidak ada hubungan karena toilet bukan bagian dari informasi pelayanan	Toilet bertambah 1 karena bagian dari informasi pelayanan	Toilet bertambah 2 karena bagian dari informasi pelayanan	Toilet bertambah lebih dari 2 karena bagian dari informasi pelayanan	Tidak ada hubungan	Toilet bertambah 1 karena bagian dari Peningkatan jumlah toilet	Toilet bertambah 2 karena bagian dari Peningkatan jumlah toilet	Toilet bertambah lebih dari 2 karena bagian dari Peningkatan jumlah toilet
<b>Ketersediaan lampu penerangan</b>	Tidak ada hubungan karena lampu penerangan bukan bagian dari informasi pelayanan	Lampu penerangan bertambah 1 karena bagian dari informasi pelayanan	Lampu penerangan 2 karena bagian dari informasi pelayanan	Lampu penerangan bertambah lebih dari 2 karena bagian dari informasi pelayanan	Tidak ada hubungan karena lampu penerangan tidak penting di toilet	Lampu penerangan bertambah 1 karena bagian dari Peningkatan jumlah toilet	Lampu penerangan 2 karena bagian dari Peningkatan jumlah toilet	Lampu penerangan bertambah lebih dari 2 karena bagian dari Peningkatan jumlah toilet
<b>Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan</b>	Tidak ada hubungan karena jalur penumpang bukan bagian dari informasi pelayanan	Jalur penumpang tetap sesuai eksisting	Jalur penumpang tersedia dan meningkat namun kurang sesuai kebutuhan pelabuhan	Jalur penumpang tersedia sesuai kebutuhan pelabuhan	Tidak ada hubungan karena jalur penumpang tidak mempengaruhi jumlah toilet	Jalur penumpang tetap sesuai eksisting	Jalur penumpang tersedia dan meningkat namun kurang sesuai kebutuhan pelabuhan	Jalur penumpang tersedia sesuai kebutuhan pelabuhan
<b>Ketersediaan informasi pelayanan dalam</b>	Tidak ada hubungan	Tersedia 1 informasi tambahan dalam bentuk visual	Tersedia 2 informasi tambahan dalam bentuk visual	Tersedia informasi tambahan sesuai kebutuhan	Tidak ada hubungan karena informasi	Tersedia 1 informasi tambahan dalam	Tersedia 2 informasi tambahan dalam	Tersedia informasi tambahan sesuai kebutuhan pelabuhan dalam

bentuk visual

pelabuhan dalam bentuk visual

visual tidak mempengaruhi jumlah toilet

bentuk visual karena bagian dari Peningkatan jumlah toilet

bentuk visual karena bagian dari Peningkatan jumlah toilet

bentuk visual karena bagian dari Peningkatan jumlah toilet

Tabel 3. 15

Lanjutan *Relations Matrix* Kinerja Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Voice Of Customer	Peningkatan jumlah lampu penerangan (RT-3)				Peningkatan jalur pejalan kaki (RT-4)			
	0	1	3	9	0	1	3	9
Ketersediaan No. Telp darurat	Tidak ada hubungan karena jumlah lampu penerangan meningkat tidak mempengaruhi ketersediaan no. telepon darurat	Nomor telepon darurat ditambahkan 1 nomor karena jumlah lampu penerangan bertambah	Nomor telepon darurat ditambahkan 2 nomor karena jumlah lampu penerangan bertambah	No telepon darurat akan ditambahkan lebih dari 2 nomor karena jumlah lampu penerangan bertambah	Tidak ada hubungan karena bagian dari jalur pejalan kaki	Nomor telepon darurat ditambahkan 1 nomor karena bagian dari jalur pejalan kaki	Nomor telepon darurat ditambahkan 2 nomor karena bagian dari jalur pejalan kaki	No telepon darurat akan ditambahkan lebih dari 2 nomor karena bagian dari jalur pejalan kaki
Ketersediaan Toilet	Tidak ada hubungan karena ketersediaan toilet tidak mempengaruhi jumlah lampu penerangan	Toilet bertambah 1 karena jumlah lampu penerangan bertambah	Toilet bertambah 2 karena jumlah lampu penerangan bertambah	Toilet bertambah lebih dari 2 karena jumlah lampu penerangan bertambah	Tidak ada hubungan karena ketersediaan toilet tidak mempengaruhi jalur pejalan kaki	Toilet bertambah 1 karena bagian dari peyediaan jalur pejalan kaki	Toilet bertambah 2 karena bagian dari peyediaan jalur pejalan kaki	Toilet bertambah lebih dari 2 karena bagian dari peyediaan jalur pejalan kaki
Ketersediaan lampu penerangan	Tidak ada hubungan penerangan	Lampu penerangan bertambah 1	Lampu penerangan 2	Lampu penerangan bertambah lebih dari 2	Tidak ada hubungan karena bagian dari peyediaan jalur pejalan kaki	Lampu penerangan bertambah 1 karena bagian dari peyediaan jalur pejalan kaki	Lampu penerangan bertambah 2 karena bagian dari peyediaan jalur pejalan kaki	Lampu penerangan bertambah lebih dari 2 karena bagian dari peyediaan jalur pejalan kaki

Voice Of Customer	Peningkatan jumlah lampu penerangan (RT-3)				Peningkatan jalur pejalan kaki (RT-4)			
	0	1	3	9	0	1	3	9
Ketersediaan Jalur penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	Tidak ada Jalur penumpang tetap eksisting jumlah lampu penerangan	Jalur penumpang tersedia namun kurang kebutuhan pelabuhan	Jalur penumpang tersedia namun kurang kebutuhan pelabuhan	Jalur penumpang tersedia sesuai kebutuhan pelabuhan	Tidak ada Jalur penumpang hubungan penumpang tetap eksisting	Terdapat Jalur penumpang hubungan penumpang tetap eksisting	Jalur penumpang tersedia dan meningkat namun kurang sesuai kebutuhan pelabuhan	Jalur penumpang tersedia dan meningkat namun kurang sesuai kebutuhan pelabuhan
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	Tidak ada hubungan informasi visual mempengaruhi jumlah lampu penerangan	Terdapat informasi visual karena jumlah lampu penerangan bertambah	Terdapat informasi tambahan dalam bentuk visual karena jumlah lampu penerangan bertambah	Terdapat informasi tambahan sesuai kebutuhan pelabuhan dalam bentuk visual karena jumlah lampu penerangan bertambah	Tidak ada hubungan informasi visual bukan bagian dari jalur pejalan kaki	Terdapat informasi visual dalam bentuk jalur pejalan kaki	Terdapat informasi tambahan dalam bentuk visual di jalur pejalan kaki	Terdapat informasi tambahan sesuai kebutuhan pelabuhan dalam bentuk visual di jalur pejalan kaki

Sumber. Hasil pemikiran,2023

Tabel 3. 16

Lanjutan *Relations Matrix* Kinerja Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Voice Of Customer	Peningkatan pekerasan jalan (RT-5)			
	0	1	3	9
Ketersediaan darurat	No. Telp telepon	Tidak ada hubungan karena nomor telepon darurat	Nomor telepon darurat tidak ditambahkan 1 nomor	Nomor telepon darurat ditambahkan 2 nomor
Ketersediaan Toilet	Toilet tidak mempengaruhi pekerasan jalan	Tidak ada hubungan ketersediaan toilet mempengaruhi pekerasan jalan	Toilet bertambah 1 bagian dari pekerasan jalan	Toilet bertambah 2 bagian dari Peningkatan pekerasan jalan



Ketersediaan lampu penerangan	Tidak ada hubungan karena lampu penerangan tidak mempengaruhi pekerasan jalan	Ketersediaan lampu penerangan dibutuhkan untuk peningkatan pekerasan jalan	Peningkatan pekerasan jalan mempengaruhi ketersediaan lampu penerangan bertambah	Peningkatan pekerasan jalan mempengaruhi ketersediaan lampu penerangan bertambah sesuai kebutuhan pelabuhan
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	Tidak ada hubungan karena jalur penumpang tidak mempengaruhi pekerasan jalan	Jalur penumpang tetap dengan pekerasan eksisting	Jalur penumpang tersedia dan meningkat namun kurang sesuai kebutuhan pelabuhan	Jalur penumpang tersedia dengan pekerasan sesuai kebutuhan pelabuhan
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	Tidak ada hubungan karena informasi visual tidak mempengaruhi pekerasan jalan	Tersedia 1 informasi tambahan dalam bentuk visual karena bagian dari Peningkatan pekerasan jalan	Tersedia 2 informasi tambahan dalam bentuk visual karena bagian dari Peningkatan pekerasan jalan	Tersedia informasi tambahan sesuai kebutuhan pelabuhan dalam bentuk visual karena bagian dari Peningkatan pekerasan jalan

Sumber: Hasil pemikiran,2023

## E. Korelasi Teknis

Korelasi ini memiliki fungsi dalam memetakan hubungan dan ketergantungan antara rekayasa teknis atau respon teknis yang digunakan dalam perancangan produk jasa.

Dengan mengetahui korelasi antara respon teknis, pengelola atau manajemen dapat lebih mudah menentukan kebijakan terkait penentuan respon teknis yang akan dilakukan (Hardani, 2020).

Tabel 3. 17. Simbol derajat pengaruh teknis

Simbol	Definisi
	Pengaruh positif sangat kuat
	Pengaruh positif cukup kuat
(kosong)	Tak ada pengaruh
X	Pengaruh negatif cukup kuat
	Pengaruh negatif sangat kuat

Sumber: Hardani, 2020.

Tabel 3. 18  
Matriks korelasi teknis pelayanan pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe

Respon Teknis		X	Kosong		
<b>RT-1 Meningkatkan informasi pelayanan pelayanan</b>	Informasi pelayanan dihilangkan karena jumlah toilet bertambah	Informasi pelayanan berkurang karena jumlah toilet bertambah	Tidak ada hubungan	Informasi pelayanan ditingkatkan karena jumlah toilet bertambah	Informasi pelayanan ditingkatkan disetiap toilet yang ditambahkan
<b>RT-2 Peningkatan jumlah toilet</b>	Informasi pelayanan dihilangkan karena jumlah lampu penerangan bertambah	Informasi pelayanan berkurang karena jumlah lampu penerangan bertambah	Tidak ada hubungan	Informasi pelayanan ditingkatkan karena jumlah lampu penerangan bertambah	Informasi pelayanan ditingkatkan disetiap lampu penerangan yang ditambahkan
<b>RT-3 Peningkatan jumlah lampu penerangan</b>	Informasi pelayanan dihilangkan karena adanya jalur pejalan kaki	Informasi pelayanan berkurang karena adanya jalur pejalan kaki	Tidak ada hubungan	Informasi pelayanan ditingkatkan karena ada jalur pejalan kaki	Informasi pelayanan ditingkatkan disetiap koridor jalur pejalan kaki
<b>RT-4 Pengadaan jalur pejalan kaki</b>	Informasi pelayanan dihilangkan karena adanya peningkatan pekerasan jalan	Informasi pelayanan berkurang karena adanya peningkatan pekerasan jalan	Tidak ada hubungan	Informasi pelayanan ditingkatkan karena adanya peningkatan pekerasan jalan	Informasi pelayanan ditingkatkan disetiap jalan yang perkerasan
<b>RT-5 Peningkatan pekerasan jalan</b>					

**Respon Teknis****X****Kosong**

○

◎

jalannya

ditingkatkan

**RT-2****Peningkatan jumlah toilet**

Toilet dihilangkan karena lampu penerangan

Jumlah toilet berkurang karena adanya peningkatan lampu penerangan

Tidak ada hubungan

Toilet bertambah karena peningkatan lampu penerangan

Toilet bertambah sehingga lampu penerangan meningkat berdasarkan jumlah toilet yang ditambahkan

**RT-3 Peningkatan jumlah lampu penerangan**

Toilet dihilangkan karena penyediaan jalur pejalan kaki

Jumlah toilet berkurang karena adanya penyediaan jalur pejalan kaki

Tidak ada hubungan

Toilet bertambah karena penyediaan jalur pejalan kaki

Toilet bertambah berdasarkan jumlah jalur pejalan kaki

**RT-4 Pengadaan jalur pejalan kaki**

Toilet dihilangkan karena peningkatan pekerasan jalan

Jumlah toilet berkurang karena adanya peningkatan pekerasan jalan

Tidak ada hubungan

Toilet bertambah karena peningkatan pekerasan jalan

Toilet bertambah berdasarkan jumlah jalan yang ditingkatkan pekerasannya

**RT-3****Peningkatan jumlah lampu penerangan**

Lampu penerangan dihilangkan karena pengadaan jalur pejalan kaki

Lampu penerangan berkurang karena adanya pengadaan jalur pejalan kaki

Tidak ada hubungan

Lampu penerangan bertambah karena pengadaan jalur pejalan kaki

Lampu penerangan bertambah disetiap koridor jalur pejalan kaki

**RT-4 Pengadaan jalur pejalan kaki**

Lampu penerangan dihilangkan karena peningkatan pekerasan jalan

Lampu penerangan berkurang karena adanya peningkatan pekerasan jalan

Tidak ada hubungan

Lampu penerangan bertambah karena adanya jalan yang ditingkatkan pekerasannya

Lampu penerangan bertambah disetiap jalan yang ditingkatkan pekerasannya

**RT-4****Pengadaan jalur pejalan kaki**

Adanya jalur pejalan kaki menyebabkan kualitas pekerasan jalan menjadi rusak ringan berat

Adanya jalur pejalan kaki menyebabkan kualitas pekerasan jalan menjadi rusak ringan

Tidak ada hubungan

Adanya pekerasan jalan mempengaruhi pekerasan jalan kawasan pelabuhan ditingkatkan

Adanya pekerasan jalan menyebabkan pekerasan jalan di kawasan pelabuhan ditingkatkan

**RT-5 Peningkatan pekerasan jalan**

Respon Teknis

X

Kosong

○

◎

sama dengan  
pekerasan  
pejalan kaki

Sumber. Hasil pemikiran, 2023

### F. Penetapan target

Menentukan target respon teknis yang akan mendapatkan prioritas perbaikan yang akan diperbaiki lebih dulu pada fasilitas pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang ditentukan menggunakan metode *Overall importance/Absolute importance*. Berdasarkan metode tersebut semakin tinggi tingkat kepentingan dan semakin rendah tingkat kepuasan maka *overall importance* yang didapat akan semakin besar. (Hardani, 2020).

**Rumus 3. 11** Penetapan atribut yang sangat penting

$$AI(Absolute Importance) = \Sigma (ILTR \times Num) \dots \dots \dots (3-13)$$

Keterangan:

ILTR = *Importance level* yang berhubungan dengan *technical response*

Num = nilai numerik (*numerical value*) *relationship matriks*

### G. Penetapan target

Untuk menentukan prioritas perbaikan pada fasilitas pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe, digunakan metode Overall Importance atau Absolute Importance. Metode ini digunakan untuk menetapkan target respon teknis yang akan menjadi prioritas perbaikan yang harus dilakukan terlebih dahulu. Dalam metode ini, semakin tinggi tingkat kepentingan dan semakin rendah tingkat kepuasan, maka nilai Overall Importance akan semakin besar. Namun, jika tingkat kepuasan semakin tinggi dan tingkat kepentingan semakin rendah, maka nilai Overall Importance akan menjadi lebih kecil (Hardani, 2020).

**Rumus 3. 12** Nilai prioritas

$$Cont = \Sigma NRW \times Num \dots \dots \dots (3-14)$$

Keterangan:

Cont = *Contribution*

NRW = hasil perhitungan *Normalized raw weight*

Num = nilai numerik (*numerical value*) *relationship matriks*

**Rumus 3. 13** Nilai Kontribusi

$$NC = \frac{Cont}{T cont} \dots \dots \dots (3-14)$$

Keterangan:

NC = *normalized contribution*

Tcont = *total contribution*

**Rumus 3. 14** Penetapan atribut yang sangat penting

$$AI(Absolute\ Importance) = \Sigma (ILTR \times Num) \dots \dots \dots (3-15)$$

Keterangan:

ILTR = *Importance level* yang berhubungan dengan *technical response*

Num = nilai numerik (*numerical value*) *relationship matriks*

### 3.6.10 Analisis SWOT

SWOT merupakan singkatan dari kekuatan (*Strengths*) dan kelemahan (*Weaknesses*) dalam lingkungan internal, serta peluang (*Opportunities*) dan ancaman (*Threats*) dalam lingkungan eksternal. Analisis SWOT dalam penelitian ini digunakan untuk mendapatkan arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dengan cara menganalisis faktor-faktor eksternal, seperti peluang dan ancaman, serta faktor-faktor internal, seperti kekuatan dan kelemahan. Faktor eksternal dan internal didapatkan dari hasil analisis potensi dan masalah dan analisis ketersediaan fasilitas pelabuhan..

Tabel 3. 19  
Matriks SWOT

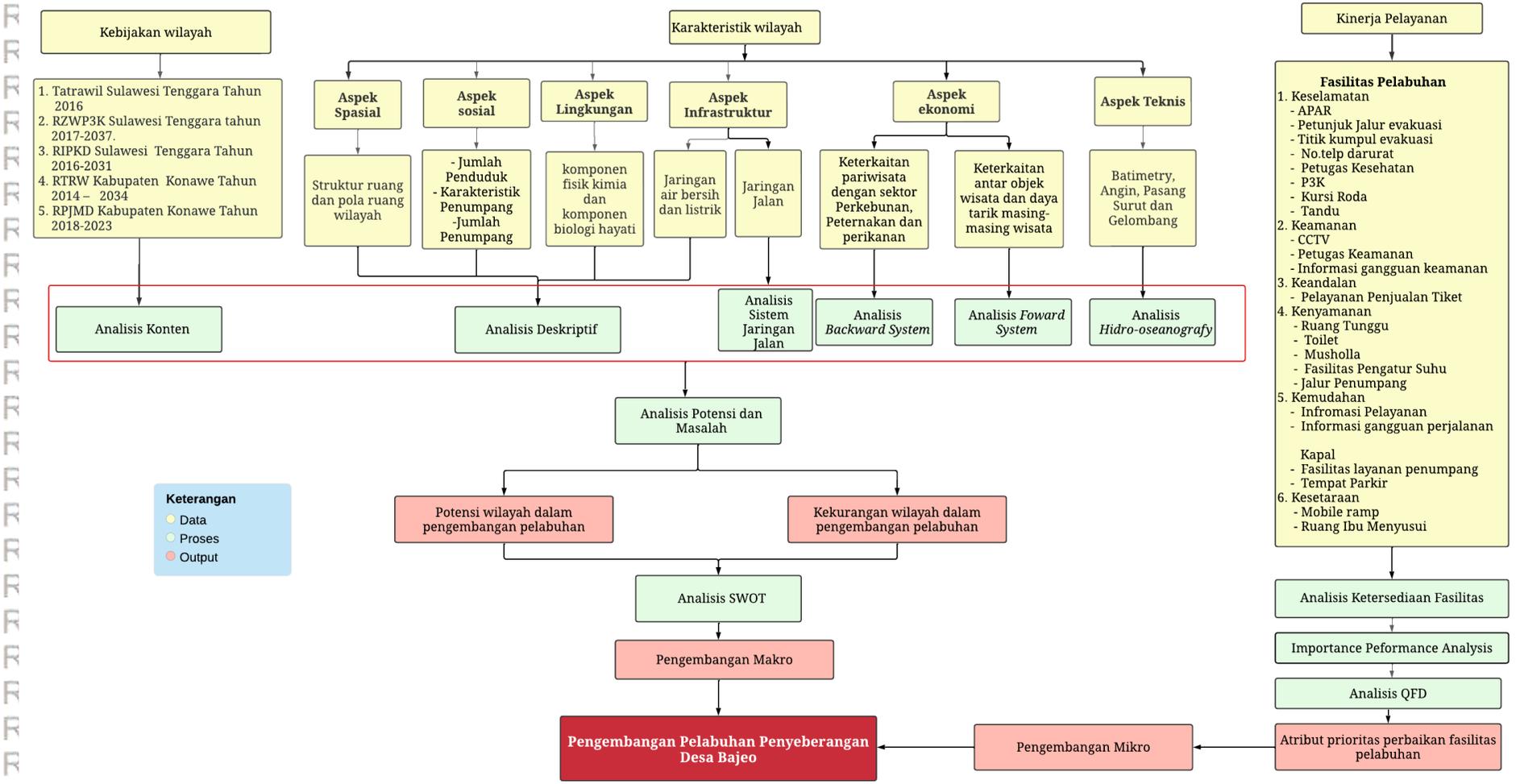
SWOT	<i>Strengths</i> (S) faktor-faktor kekuatan dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe	<i>Weakness</i> (W) faktor-faktor kelemahan dalam kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe
<i>Opportunities</i> (O) Faktor peluang dari luar kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.	<b>Strategi SO</b> Strategi yang memanfaatkan kekuatan untuk peluang.	<b>Strategi WO</b> Strategi yang mengurangi kelemahan untuk memanfaatkan peluang.
<i>Threats</i> (T) Faktor peluang dari luar kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe	<b>Strategi ST</b> Strategi yang memanfaatkan kekuatan untuk ancaman.	<b>Strategi WT</b> Strategi yang mengurangi kelemahan dan menghindari ancaman.

Sumber. Hasil Pemikiran, 2023

### 3.7 Kerangka Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kerangka memiliki makna sebagai garis besar atau skema, sementara analisis merupakan investigasi terhadap suatu peristiwa untuk memahami keadaan sebenarnya. Kerangka analisis mengacu pada rencana atau sketsa setiap investigasi yang akan dilakukan dalam suatu penelitian. Dalam kerangka tersebut setiap analisis yang digunakan saling dihubungkan oleh garis panah sehingga akan membentuk suatu diagram.

Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya



Gambar 3. 3 Kerangka Analisis

Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya

### 3.8 Desain Survey

Tabel 3. 20

Desain Survey

No.	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data Yang Dibutuhkan	Sumber Data	Metode Analisis	Output
1.	Mendeskripsikan potensi wilayah terhadap pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe	Karakteristik wilayah	Spasial	- Struktur ruang - Pola Ruang	Survey Sekunder: Dokumen RTRW Kabupaten Konawe	- Analisis Deskriptif - Analisis sistem jaringan jalan	Potensi wilayah dan masalah wilayah dalam pengembang an pelabuhan
			Sosial	- Jumlah Penduduk - Karakteristik Penumpang Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe - Jumlah Penumpang Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe	Survey Sekunder: Dokumen Kabupaten Konawe dalam angka tahun 2022	- Analisis potensi dan masalah	Arahan pengembang an operasional dermaga
			Lingkungan	- komponen fisik kimia - komponen biologi hayati	Survey primer: Kuesioner		
			Infrastruktur	- Kondisi Jaringan Jalan - Kondisi Air bersih - Kondisi listrik	Survey primer: observasi		
			Teknis	- Kedalaman laut (batimetri) - Arah dan kecepatan angin - Ketinggian pasang dan surut laut	Survey Sekunder: -Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika	- Analisis Hidro-oseanografi - Analisis potensi dan masalah	
			Ekonomi	- Daya Tarik Wisata - Potensi perkebunan - Potensi Peternakan - Potensi Perikanan	Survey Sekunder: Dokumen Kabupaten Konawe dalam angka tahun 2022	- Analisis <i>linkage system</i> - Analisis potensi dan masalah	
		Kebijakan Wilayah		- Tatrwil Sulawesi Tenggara Tahun 2016 - RZWP3K Sulawesi Tenggara tahun 2017-2037. - RIPKD Sulawesi Tenggara Tahun 2016-2031 - RTRW Kabupaten Konawe Tahun 2014 – 2034 - RPJMD Kabupaten Konawe Tahun 2018-2023	Survey Sekunder: - Bappenda Sulawesi Tenggara - Dinas Perhubungan Sulawesi Tenggara Dinas Pariwisata Sulawesi Tenggara	- Analisis konten - Analisis potensi dan masalah	



2	Menganalisis persepsi penumpang terhadap kinerja pelayanan pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe	Kinerja	informasi	1. Alat Pemadam Kebakaran	<b>Survey Primer:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis ketersediaan fasilitas pelayanan</li> <li>• Analisis IPA</li> </ul>	Fasilitas prioritas yang akan dikembangkan pada pelabuhan penyeberangan
		Pelayanan Pelabuhan Aspek Keselamatan	dan fasilitas keselamatan	2. Petunjuk jalur evakuasi 3. Titik kumpul evakuasi 4. Nomor telepon darurat			
		Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Keamanan	Informasi dan fasilitas kesehatan	1. Petugas kesehatan 2. Perlengkapan P3K 3. Kursi Roda 4. Tandu	- Kuesioner IPA tentang fasilitas pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe		
		Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Keamanan	Informasi dan fasilitas keamanan	- Ketersediaan fasilitas keamanan berupa CCTV - Ketersediaan petugas keamanan - Ketersediaan informasi gangguan keamanan	- Observasi		
		Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Keandalan	Waktu pelayanan	- Waktu pelayanan penjualan tiket			
		Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Kenyamanan	Ruang Tunggu	- Ketersediaan ruang tunggu dengan kondisi bersih - Ketersediaan lampu penerangan			
		Aspek Kenyamanan	Musholla	- Ketersediaan musholla dengan kondisi yang bersih			
		Pengatur Suhu	Toilet	- Ketersediaan fasilitas pengatur suhu berupa AC maupun kipas angin - Ketersediaan fasilitas toilet yang bersih			
		Fasilitas jalur penumpang		- Ketersediaan fasilitas jalur penumpang dengan jalur kendaraan.			
		Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Kemudahan	Informasi Pelayanan Pelabuhan Fasilitas layanan penumpang	- Ketersediaan informasi pelayanan - Pemberitahuan informasi gangguan perjalanan kapal. - Ketersediaan fasilitas layanan penumpang berupa 1 meja kerja. - Ketersediaan tempat parkir - Ketersediaan Pelayanan Bagasi Penumpang			



	Kinerja Pelayanan Pelabuhan Aspek Kesetaraan	Fasilitas difabel Ruang ibu menyusui	- Ketersediaan fasilitas difabel berupa mobile ramp. - Ketersediaan ruang ibu menyusui			
3.	Memberikan arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.	Prioritas Arahan pengembangan	Pengembangan makro pelabuhan Pengembangan mikro pelabuhan	- Masalah wilayah - Potensi wilayah - Kinerja Pelayanan Pelabuhan	- Hasil analisis potensi dan masalah - Hasil analisis IPA - Hasil analisis ketersediaan fasilitas	Analisis SWOT Analisis QFD Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe
Sumber: Hasil pemikiran, 2023						

## BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Gambaran Umum Kabupaten Konawe

Kabupaten Konawe merupakan salah satu Kabupaten di Sulawesi Tenggara yang Secara geografis terletak di bagian selatan Khatulistiwa, melintang dari Utara ke Selatan antara 02<sup>o</sup>45' dan 04<sup>o</sup>15' Lintang Selatan, membujur dari Barat ke Timur antara 121<sup>o</sup>15' dan 123<sup>o</sup>30' Bujur Timur. Kabupaten Konawe memiliki 23 kecamatan. Kota Unaaha sebagai ibukota kabupaten. Batas wilayah Kabupaten Konawe ialah sebagai berikut.

Utara : Provinsi Sulawesi Tengah      Selatan : Kabupaten Konawe Selatan

Timur : Kota Kendari                      Barat : Kabupaten Kolaka

Tabel 4. 1  
Kecamatan di Kabupaten Konawe

No	Kecamatan	Luas (Km <sup>2</sup> )	No	Kecamatan	Luas (Km <sup>2</sup> )
1	Abuki	164	12	Meluhu	110
2	Amonggedo	171	13	Onembutte	145
3	Anggaberri	99	14	Pondidaha	110
4	Asinua	341	15	Puriala	136
5	Besulutu	95	16	Routa	2469
6	Bondoala	46	17	Sampara	45
7	Kapoiالا	35	18	Soropia	58
8	Konawe	24	19	Tongauna	221
9	Laloggasumeto	32	20	Uepar	195
10	Lambuya	98	21	Unaaha	28
11	Latoma	949	22	Wawotobi	102
			23	Wonggeduku	65

Sumber. Badan Geospasial Indonesia, 2020

#### 4.1.1 Gambaran Umum Kecamatan Soropia

Soropia adalah salah satu kecamatan di Kabupaten Konawe yang menjadi lokasi penelitian yang berada di Desa Bajoe. Kecamatan ini terdiri dari 15 Desa. Bagian utara kecamatan ini merupakan kawasan pesisir digunakan dalam berbagai kegiatan untuk menunjang pendapatan masyarakat setempat berupa perikanan, Wisata Bahari seperti Pantai

Toronipa dan Pulau Bokori.

Utara : Provinsi Sulawesi Tengah      Selatan : Kabupaten Konawe Selatan

Timur : Kota Kendari                      Barat : Kabupaten Kolaka

Tabel 4. 2

## Desa Di Kecamatan Soropia

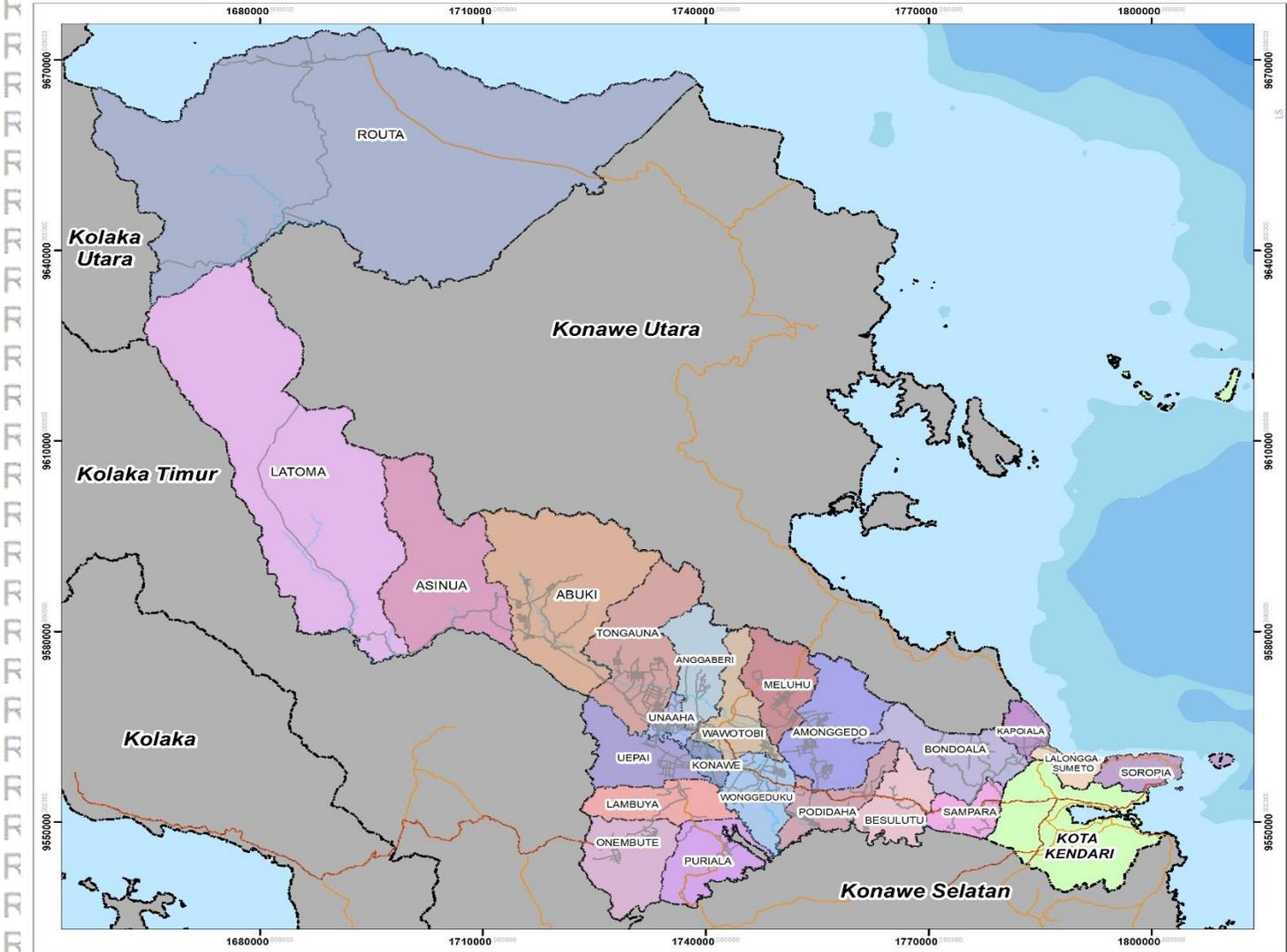
No	Desa	Luas (Km <sup>2</sup> )	No	Desa	Luas	No	Desa	Luas
1	Waworaha	2,74	7	Saponda	2,5	13	Mekar	2,61
2	Soropia	5,49	8	Telaga Biru	2,74	14	Pamata Jaya	1,00
3	Sawapudo	2,74	9	Bajoe	5,49	14	Bajo Indah	5,49
4	Atowatu	16	10	Leppe	2,74	16	Tapulaga	2,74
5	Toronipa	10	11	Saponda Laut	16	17	Sorue Jaya	4
6	Bokori	4,11	12	Sama Jaya	2,00	18	Wonua Roda	2,25

Sumber. Kecamatan Soropia dalam angka, 2022





Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya



**PENGEMBANGAN PELABUHAN PENYEBERANGAN DESA BAJOE SEBAGAI PENUNJANG WISATA PULAU BOKORI, SULAWESI TENGGARA**

**PETA ADMINISTRASI KABUPATEN KONAWA**

SKALA : 1:12.970.392  
 0 115 230 460 Km

Proyeksi : Universal Transverse Mercator  
 Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 51 S  
 Datum Horizontal : Datum WGS 1984  
 Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

**INSET PETA : SULAWESI TENGGARA**

1. lokasi yang dipetakan

**KETERANGAN :**

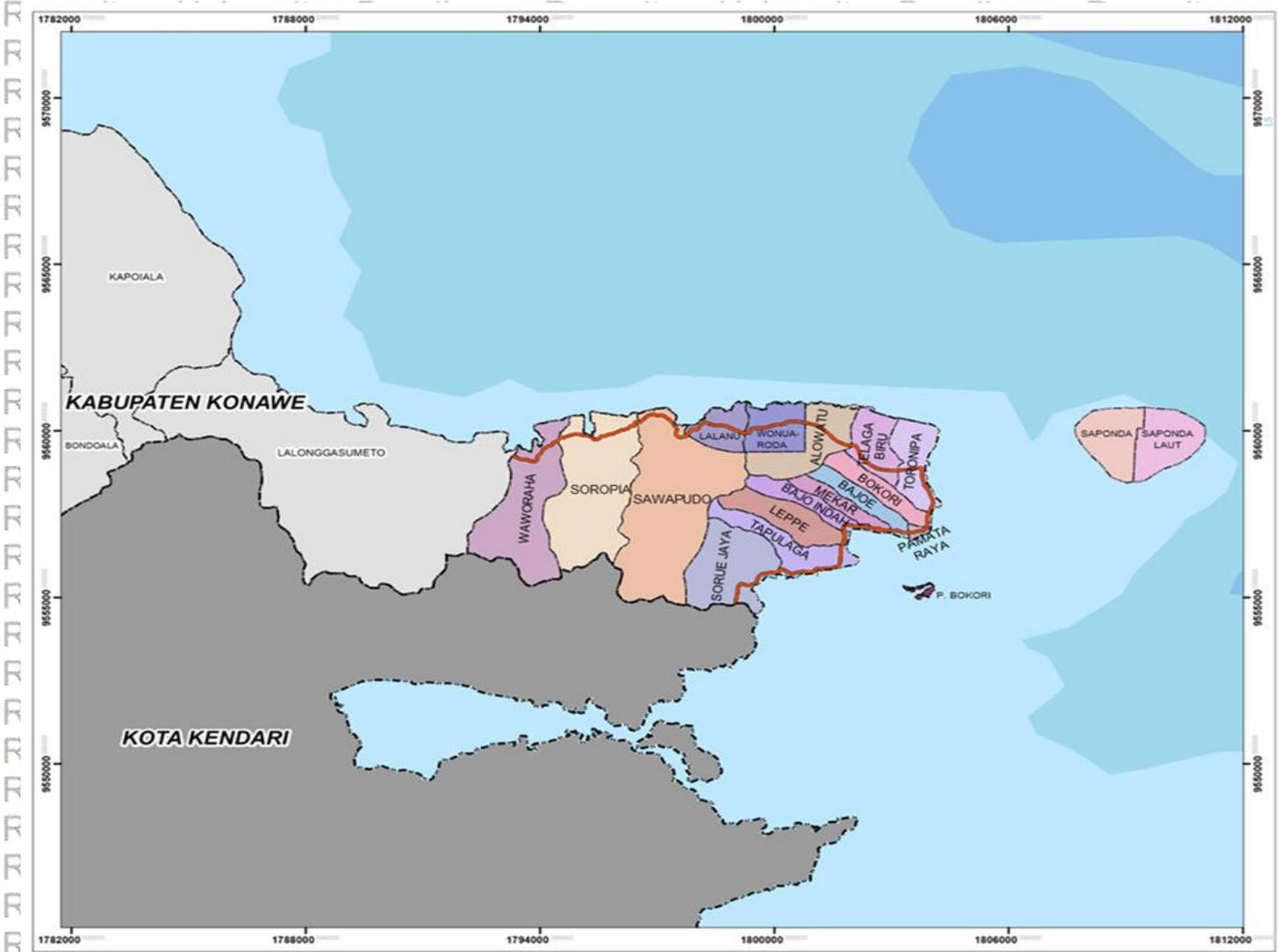
- Batas Wilayah**
  - Batas Kecamatan
  - - - Batas Kabupaten/Kota
- Perairan**
  - ~~~ Garis Pantai
  - Sungai
- Transportasi Darat**
  - Jalan Arteri
  - Jalan Kolektor
  - Jalan Lingkungan
- Struktur Ruang**

**SUMBER DATA :**  
 1. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Sulawesi Tenggara tahun 2022

Gambar 4.1 Peta Administrasi Kabupaten Konawe  
 Sumber. Hasil Pemetaan, 2022

Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya



**Pengembangan Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe Sebagai Penopang Wisata Pulau Bokori, Sulawesi Tenggara**

**PETA ADMINISTRASI KECAMATAN SOROPIA**

Skala 1: 350.000

Proyeksi : Universal Transverse Mercator  
 Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 51 S  
 Datum Horizontal : Datum WGS 1984  
 Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

INSET PETA: KABUPATEN KONAWE

**LEGENDA**

- Batas Kabupaten/Kota
- Batas Kecamatan
- ~ Garis Pantai
- Sungai
- Jalan Arteri Primer

**Kedalaman Laut (m)**

- 0-100
- 100-500
- 500-1500
- 1500-2500

**SUMBER DATA:**  
 1. Peta Batas Desa Indonesia dari Badan Geospasial Indonesia tahun 2020

Gambar 4. 2 Peta Administarsi Kecamatan Soropia  
 Sumber. Hasil Pemetaan, 2022

Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya

### 4.3 Analisis Potensi dan Masalah Wilayah

Analisis potensi dan masalah akan membahas mengenai potensi yang dimiliki wilayah untuk mendukung pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

Kemudian, masalah-masalah yang tidak menghambat pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe akan dikembangkan untuk mendukung pergerakan ke Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Adapun potensi dan masalah wilayah terhadap Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe adalah sebagai berikut.

#### A. Potensi Wilayah

Berdasarkan karakteristik wilayah dari aspek spasial, demografi, ekonomi, infrastruktur, Hidro-oseanografi dan lingkungan wilayah yang telah dipaparkan. Kemudian, staretegi dan program yang ditetapkan pemerintah dalam kebijakan wilayah mampu menjadi potensi untuk mendukung Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Adapun potensi wilayah adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 3  
Analisis Potensi Wilayah

No	Aspek	Potensi	Analisis
1	Kebijakan	Terdapat rencana Pengembangan terminal angkutan penyeberangan dan Peningkatan dan pengembangan prasarana jalan (Tataran Transportasi Wilayah Sulawesi Tenggara Tahun 2016) Dalam Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataa Daerah Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2016-2031, terdapat program pembangunan akses pariwisata, strategi pengembangan berupa mengembangkan sarana dan prasarana penunjang kegiatan kepariwisataan dan strategi meningkatkan aspek kenyamanan, keselamatan dan keamanan transportasi Penyeberangan Terdapat program rehabilitasi dan pembangunan dermaga/pelabuhan rakyat (Dermaga Penyeberangan Pulau Bokori). (RPJMD Kabupaten Konawe Tahun 2018-2023)	Muatan rencana kebijakan ini mampu meningkatkan aksesibilitas pengguna jasa pelabuhan untuk ke Pulau Bokori Muatan program kebijakan ini mampu menjadi acuan pendukung untuk Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe agar dapat terus dikembangkan untuk kedepannya karena pelabuhan ini sebagai penunjang aksesibilitas menuju wisata Pulau Bokori. Muatan program kebijakan tini mampu mendukung pelabuhan untuk dapat direhabilitasi jika terdapat kekurangan pada sarana pelayanannya.
2	Spasial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kecamatan Soropia merupakan Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) yang terletak di Kelurahan Soropia</li> <li>Jarak Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dengan pusat Kota Kendari sebagai ibukota provinsi yakni 22 km</li> <li>Kecamatan Soropia merupakan kawasan strategis kabupaten dalam kegiatan minapolitan dan pengembangan pulau-pulau kecil.</li> </ul>	Secara spasial, Kecamatan Soropia merupakan Pusat Pelayanan Lingkungan artinya melayani antardesa, tetapi adanya Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe pada kecamatan ini mendukung pergerakan masyarakat skala antar Kabupaten karena terdapat berbagai wisata yang saling terhubung oleh ruas jalan utama pada kecamatan ini (Peta 4.15).

No	Aspek	Potensi	Analisis
3	Sosial Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wilayah Kecamatan Soropia masuk dalam zona pelabuhan.</li> <li>• Pengguna jasa pelabuhan didominasi dari Kota Kendari dengan jumlah penduduk 350,267 jiwa, kemudian dari Kabupaten Konawe dengan jumlah penduduk 261,116 jiwa.</li> </ul>	Jumlah penduduk Kota Kendari dan Kabupaten Konawe yang melebihi 100 jiwa penduduk mendukung besarnya pengguna jasa pada Pelabuhan ini.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potensi ekonomi wilayah kecamatan soropia adalah beragamnya wisata bahari yang saling terhubung dengan jalan utama pada kecamatan ini terdiri dari Pulau Bokori, Pulau Saponda, Pantai Toronipa, dan Bintang Samudera. Wisata tersebut memiliki keterkaitan dengan sektor pekebunan dan perikanan.</li> <li>• Komoditas kelapa menjadi komoditas unggulan dengan nilai <math>LQ = 4</math>, total produksi di Kecamatan Soropia mencapai 73.5 Ton/tahun dan menjadi kecamatan dengan penghasil komoditas kelapa di Kabupaten Konawe.</li> <li>• Perikanan tangkap menjadi perikanan unggulan di Kabupaten Konawe dengan total produksi 1302ton/tahun karena memiliki 3 kecamatan sebagai wilayah pesisir salah satunya Kecamatan Soropia, salah satu wisata di Sopia yakni Bintang Samudera memiliki keramba ikan dan wisatawan dapat menangkap ikan langsung dari laut bintang samudera.</li> </ul>	Potensi ekonomi tersebut mendukung pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe karena adanya wisata pulau bokori menjadi latar belakang dibanggunnya pelabuhan ini.
4	Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sudah tersedia jaringan listrik</li> <li>• Sumber air bersumber dari sumur bor</li> <li>• Kondisi jalan akses ke Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe adalah baik artinya tidak terdapat kerusakan jalan parah kemudian perkerasan jalan aspal.</li> <li>• Nilai <i>los of service</i> pada jalan akses ke Pelabuhan memiliki tingkat pelayanan A-B artinya jalan tersebut tidak mencapai tingkat kemacetan yang parah sehingga arus lalu lintas stabil.</li> </ul>	Kondisi infrastruktur yang sudah memadai pada Kecamatan Soropia menjadikan Pelabuhan Penyeberangan desa Bajoe sudah terlayani dengan air bersih memiliki kapasitas 720 liter dengan debit air 3-5 liter/meni, serta arus pergerakan pengguna jasa pelabuhan yang lancar karena kondisi jalan akses yang baik.
5	Lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebas akan polusi udara dari limbah bahan B3 yang berasal dari industri</li> <li>• Masih kaya akan biologi hayati yaitu Hutan Raya Murhun dengan luas 27,8 Km<sup>2</sup> atau 48% dari luas Kecamatan Soropia.</li> </ul>	Kondisi lingkungan tersebut memberi dampak baik terhadap pengguna jasa pelabuhan karena tidak terganggu akan polusi limbah berbahaya.
6	Teknis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kondisi kedalaman laut wilayah perairan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yakni 5 meter</li> <li>• Kecepatan angin mencapai 1-2 Kmh dengan kecepatan tersebut, ketinggian gelombang mencapai 0-0,2 meter.</li> </ul>	Kondisi kedalaman laut tersebut mampu mendukung operasi kapal motor pada perairan pelabuhan dan kecepatan angin serta ketinggian gelombang masih tergolong aman untuk operasi kapal di pada Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

Sumber. Hasil analisis,2023

## B. Masalah Wilayah

Berdasarkan karakteristik wilayah dari aspek spasial, demografi, ekonomi, infrastruktur, Hidro-oseanografi dan lingkungan wilayah yang telah dipaparkan memiliki banyak potensi untuk mendukung pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Pada infrastruktur dan hidro-oseanografi memiliki masalah yang dapat menghambat kinerja Pelabuhan, yakni sebagai berikut.

1. Kondisi akses jalan Lebar jalan akses ke Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe belum sesuai dengan standar sebagai jalan arteri yakni memiliki lebar 6 meter dan belum tersedia lampu penerangan jalan (**Gambar 4.11**) sehingga akan mengganggu pergerakan pengguna jasa Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe saat malam hari.
2. Ketinggian surut pada dermaga mencapai 1,8 meter tetapi kondisi dermaga Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe belum menyesuaikan dengan ketinggian surut air laut. Hal ini akan menurunkan rasa kenyamanan pengguna jasa pelabuhan untuk naik ke Kapal.



(a)



(b)

Gambar 4. 3 (a) Kondisi air pasang pelabuhan; (b) Kondisi air surut pelabuhan  
Sumber: Survey Primer, 2022

## 4.2 Karakteristik Wilayah

Karakteristik wilayah terdiri dari aspek spasial, sosial ekonomi, teknis, infrastruktur dan lingkungan. Pada sub bab ini tidak membahas aspek teknis karena akan dibahas dalam sub bab 4.5. Karakteristik wilayah dalam penelitian akan mendeskripsikan kondisi dari aspek-aspek tersebut yang mendukung pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

### 4.2.1 Kondisi Spasial

Struktur ruang dan pola ruang menjadi bagian dari karakteristik spasial wilayah Kabupaten Konawe dan Kecamatan Soropia. Struktur ruang mencakup pengaturan dan tata letak pemukiman, jaringan infrastruktur, serta sarana yang ada. Sementara itu, pola ruang melibatkan distribusi penggunaan lahan di wilayah tersebut, termasuk penggunaan lahan untuk tujuan perlindungan dan budidaya..

## A. Kondisi spasial Kabupaten Konawe

Secara struktur ruang, Kabupaten Konawe terdiri dari 1 pusat pelayanan wilayah (PKW), 4 pusat pelayanan kota dan 18 pusat pelayanan lingkungan. Kecamatan unaaha menjadi PKW karena sebagai ibukota kabupaten. Adapun fungsi kecamatan lainnya adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 4  
Struktur Ruang Kabupaten Konawe

No	Pusat-Pusat Kegiatan	Kecamatan	Fungsi	Linkage
<b>Pusat kegiatan wilayah (PKW)</b>				
1.	Unaaha	Unaaha	Pusat Perkantoran, perdagangan dan jasa, permukiman	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terhubung dengan Kota Kendari melalui jalan arteri dari Kecamatan Wawotobi, Wonggeduku, Podidaha, Besulutu dan Sampara</li> <li>• Terhubung dengan Konawe Utara melalui jalan kolektor dari Kecamatan meluhu.</li> <li>• Terhubung dengan Kolaka Timur melalui jalan arteri dari Kecamatan Onembute.</li> <li>• Terhubung dengan Konawe Selatan melalui jalan kolektor dari Kecamatan Puriala.</li> </ul>
<b>Pusat Kegiatan Kota (PKK)</b>				
1.	kawasan perkotaan Wawotobi	Wawotobi	Pusat permukiman dan perdagangan dan jasa makro	Terhubung dengan PKW serta Kota Kendari melalui jalan arteri dari Kecamatan Wonggeduku, Podidaha, Besulutu dan Sampara serta Kecamatan Meluhu dan Konawe Utara melalui jalan kolektor.
2.	kawasan perkotaan Podidaha	Podidaha		Terhubung dengan PKW serta Kota Kendari melalui jalan arteri dari Kecamatan Besulutu dan Sampara Serta Kecamatan Amonggedo dan Meluhu melalui jalan lokal.
3.	kawasan perkotaan Sampara	Sampara		Terhubung dengan Kota Kendari melalui jalan arteri dan Kecamatan Kecamatan Wawotobi, Wonggeduku, Podidaha, Besulutu hingga Unaaha. Serta Kecamatan Bondala dan Kapoiala melalui jalan lokal.
4.	kawasan perkotaan Onembute	Onembute		Terhubung dengan PKW melalui jalan arteri dari Kecamatan Lambuya dan Uepai serta terhubung dengan Kolaka Timur melalui jalan arteri.
<b>Pusat Kegiatan Lingkungan (PKL)</b>				
1.	Toronipa	Soropia	Pusat permukiman desa, Wisata dan perdagangan dan jasa mikro	Terhubung dengan Kota Kendari melalui jalan arteri serta terhubung dengan Kecamatan Lalonggasumeeto melalui jalan kolektor

No	Pusat-Pusat Kegiatan	Kecamatan	Fungsi	Linkage
2.	Nii Tanasa	Lalonggasumeeto	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan Kota Kendari melalui jalan kolektor serta Kecamatan Soropia
3.	Laosu	Bondoala	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan Kecamatan Kapoiala dan Sampara melalui jalan lokal.
4.	Watundehoa	Puriala	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan PKW melalui jalan arteri dari Kecamatan Lambuya dan Uepai serta terhubung dengan Konawe Selatan melalui jalan kolektor.
5.	Kapoiala	Kapoiala	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan Kecamatan Bondoala dan Sampara melalui jalan lokal.
6.	Amonggedo Baru	Amonggedo	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan Kecamatan Podidaha dan Meluhu melalui jalan lokal.
7.	Besulutu	Besulutu	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan Kota Kendari melalui jalan arteri dari Kecamatan Sampara serta Terhubung dengan PKW melalui jalan arteri dari Kecamatan Podidaha, Wonggeduku dan Wawotobi.
8.	Lambuya	Lambuya	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan PKW melalui jalan arteri dari Kecamatan Uepai serta Terhubung dengan Kolaka Timur melalui jalan arteri dari Kecamatan Onembute.
9.	Uepai	Uepai	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan PKW melalui jalan arteri serta Terhubung dengan Kolaka Timur melalui jalan arteri dari Kecamatan Onembute.
10.	Puuduria	Wonggeduku	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan Kota Kendari melalui jalan arteri dari Kecamatan Sampara serta Terhubung dengan PKW melalui jalan arteri dari Kecamatan Wawotobi.
11.	Meluhu	Meluhu	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan Konawe Utara melalui jalan arteri serta Terhubung dengan PKW melalui jalan arteri dari Kecamatan Wawotobi.
12.	Tawanga	Konawe	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan Kecamatan Uepai dan Wawotobi melalui jalan lokal.
13.	Andabia	Anggaberri	Pusat permukiman desa	Terhubung dengan Kecamatan Uepai dan Wawotobi melalui jalan lokal.
14.	Abuki	Abuki	Perkebunan	Terhubung dengan Kecamatan PKW melalui jalan local dari Kecamatan Tongauna.
15.	Waworaha	Latoma	Perkebunan	Terhubung dengan Kecamatan PKW melalui jalan local dari Kecamatan Asinua, Abuki dan Tongauna.
16.	Tongauna	Tongauna	Perkebunan	Terhubung dengan Kecamatan PKW melalui jalan local.
17.	Ambondia	Asinua	Perkebunan	Terhubung dengan Kecamatan PKW melalui jalan local dari Kecamatan Abuki dan Tongauna.



No	Pusat-Pusat Kegiatan	Kecamatan	Fungsi	Linkage
18.	Routa	Routa	Pusat permukiman desa dan Perkebunan	Terhubung dengan Konawe Utara jalan Kolektor.

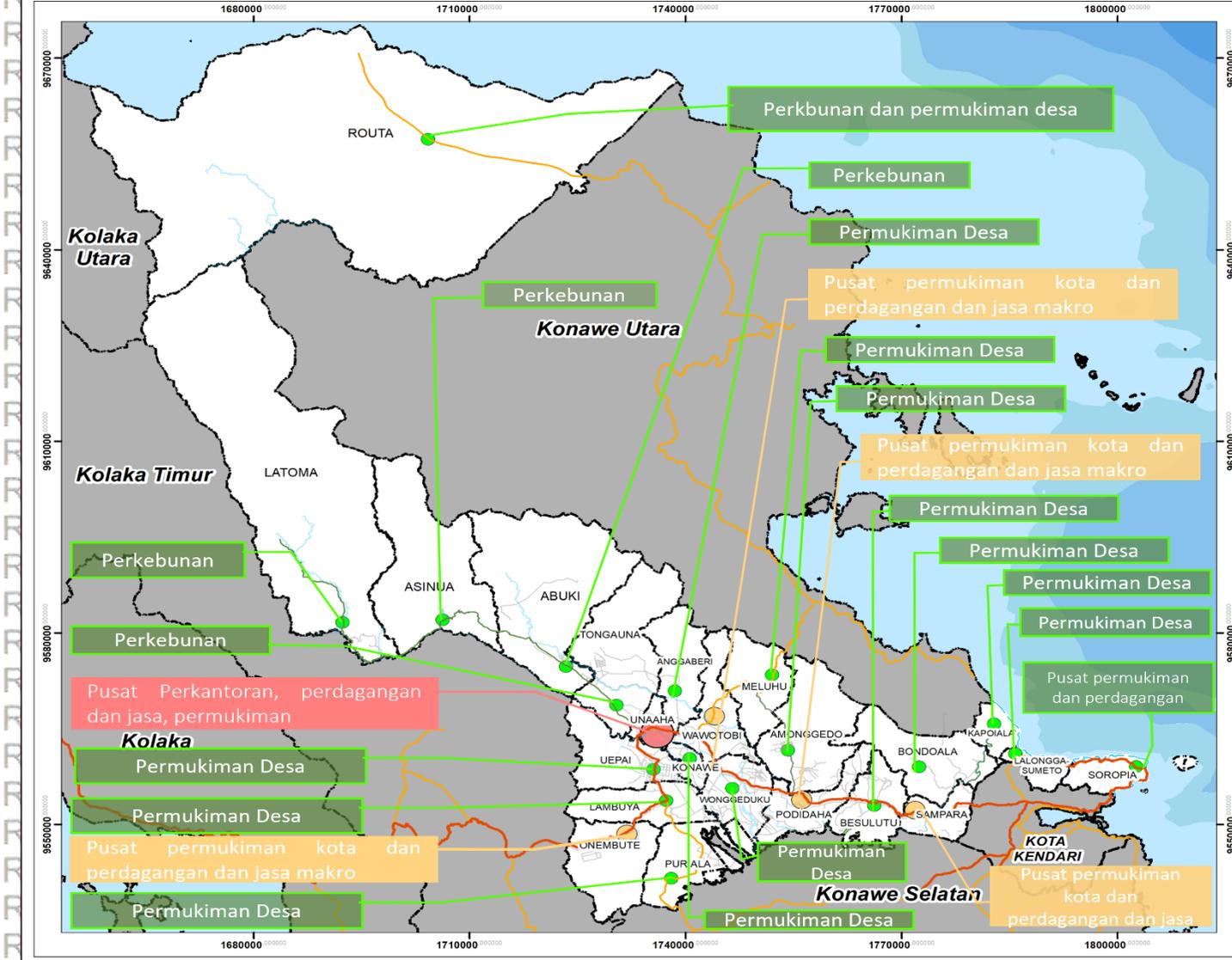
Sumber: RTRW Kabupaten Konawe,2014

Secara pola ruang, Kabupaten Konawe memiliki keberagaman lahan yang tergambar pada **Gambar 4.3**. Kabupaten Konawe masih didominasi oleh Kawasan hutan dibandingkan permukiman. Adapun data guna lahan Kabupaten Konawe adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 5  
Pola Ruang Kabupaten Konawe

No	Guna Lahan	Luas (Km <sup>2</sup> )
1	Wisata Bahari	3
2	Hutan Lindung	2441
3	Hutan -Produksi	522
4	Hutan Produksi Konversi	86
5	Hutan Produksi Terbatas	969
6	Hutan Suaka Alam	296
7	Pemukiman	224
8	Penggembalaan Ternak	49
9	Perkebunan	655
10	Pertanian Lahan Basah	494

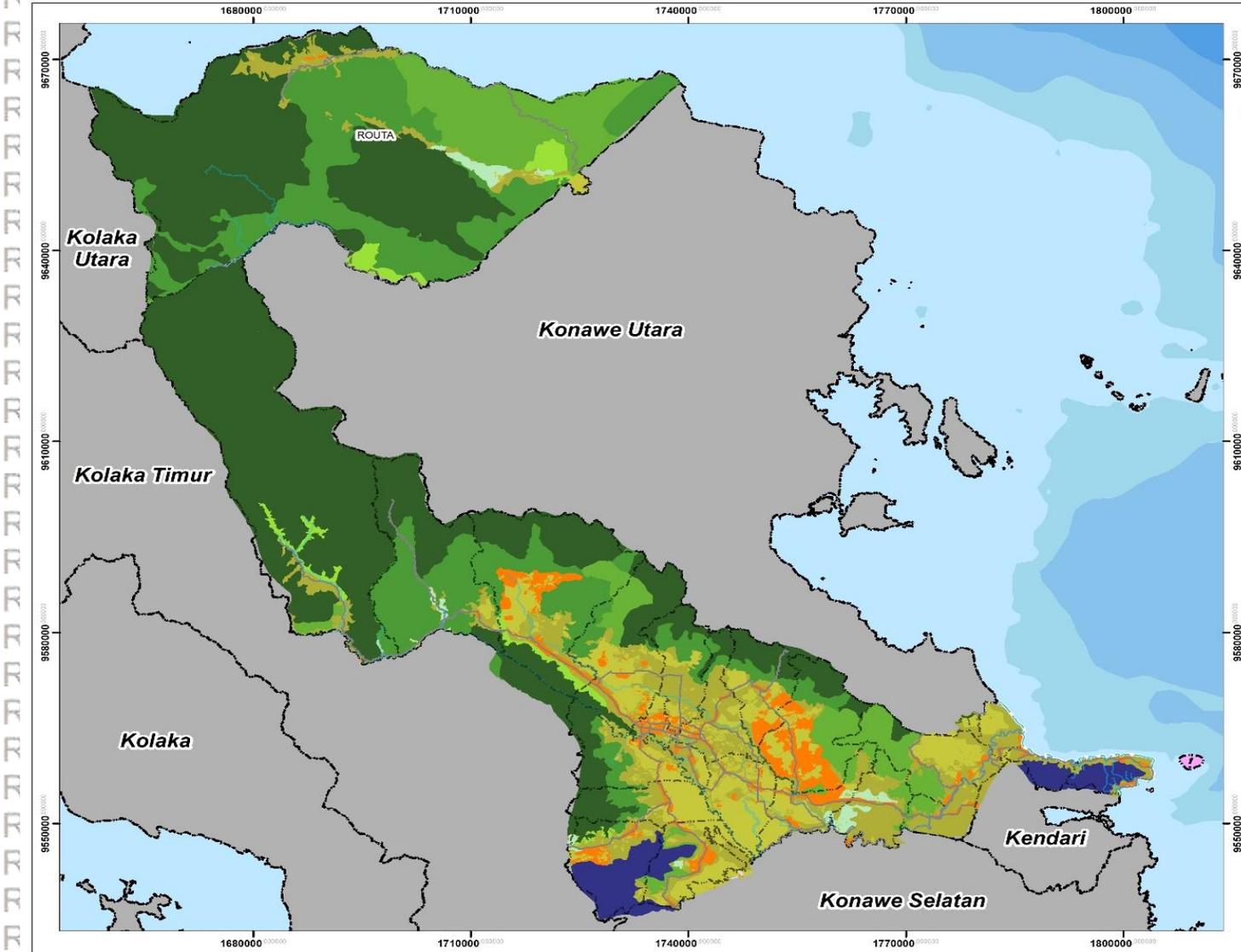
Sumber: Bappenda Sulawesi Tenggara,2022



Gambar 4. 4 Peta Struktur Ruang Kabupaten Konawe  
Sumber: Hasil Pemetaan, 2022



Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya



**PENGEMBANGAN PELABUHAN PENYEBERANGAN DESA BAJOE SEBAGAI PENUNJANG WISATA PULAU BOKORI, SULAWESI TENGGARA**

**PETA GUNA LAHAN KABUPATEN KONAWA**

SKALA: 1:12.731.771

Proyeksi : Universal Transverse Mercator  
 Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 51 S  
 Datum Horizontal : Datum WGS 1984  
 Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

**INSET PETA: SULAWESI TENGGARA**

Lokasi yang dipetakan

**LEGENDA**

- Batas Kabupaten/Kota
- - - Batas Kecamatan
- ~~~ Garis Pantai
- Sungai
- Jalan

**Guna Lahan**

- Hutan Lindung
- Hutan Produksi
- Hutan Produksi Konversi
- Hutan Produksi Terbatas
- Kawasan Suaka Alam
- Pemukiman
- Penggembalaan Ternak
- Perkebunan
- Pertanian Lahan Basah
- Pertanian Lahan Kering
- Wisata Bahari

**SUMBER DATA:**  
 1. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Sulawesi Tenggara tahun 2022

Gambar 4. 5. Peta Guna Lahan Kabupaten Konawe  
 Sumber: Hasil Pemetaan, 2022

Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya

## B. Kondisi Spasial Kecamatan Soropia

Kecamatan Soropia memiliki luas 58,4 km<sup>2</sup>. Kecamatan ini ditetapkan sebagai kawasan strategis Kabupaten untuk Minapolitan di Kecamatan Soropia dan kawasan strategis pengembangan pulau-pulau kecil, salah satunya Pulau Bokori (RTRW Kabupaten Konawe Tahun 2014-2034). Adapun karakteristik spasial Kecamatan Soropia adalah sebagai berikut.

### A. Struktur Ruang

Sebagai Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) merupakan kawasan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala kecamatan atau beberapa desa disuatu kecamatan, yang terletak di Kelurahan Toronipa. Jarak Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe ke PPL adalah kurang lebih 2 Km yang dihubungkan dengan jalan arteri.

Tabel 4. 6  
Struktur Ruang Kecamatan Soropia

No	Desa	Struktur Ruang	Fungsi	Linkage
1	Toronipa	Pusat Kecamatan	Permukiman dan perdagangan & Jasa	Terhubung dengan seluruh Desa di Kecamatan Soropia
2	Soropia	Sub Pusat Kecamatan	Permukiman	hingga Kota Kendari serta Kecamatan Lalonggasumeto
3	Sawapudo	Kecamatan	Permukiman	melalui jalan arteri.
4	Atowatu		Permukiman	
5	Waworaha		Permukiman	
6	Bokori		Wisata	
7	Saponda		Wisata	
8	Telaga Biru		Permukiman	
9	Bajoe		Permukiman	
10	Leppe		Permukiman	
11	Saponda Laut		Permukiman	
12	Sama Jaya		Permukiman	
13	Mekar		Permukiman	
14	Pamata Jaya		Permukiman	
15	Bajo Indah		Permukiman	
16	Tapulaga		Permukiman	
17	Sorue Jaya		Permukiman	
18	Wonua Roda		Permukiman	

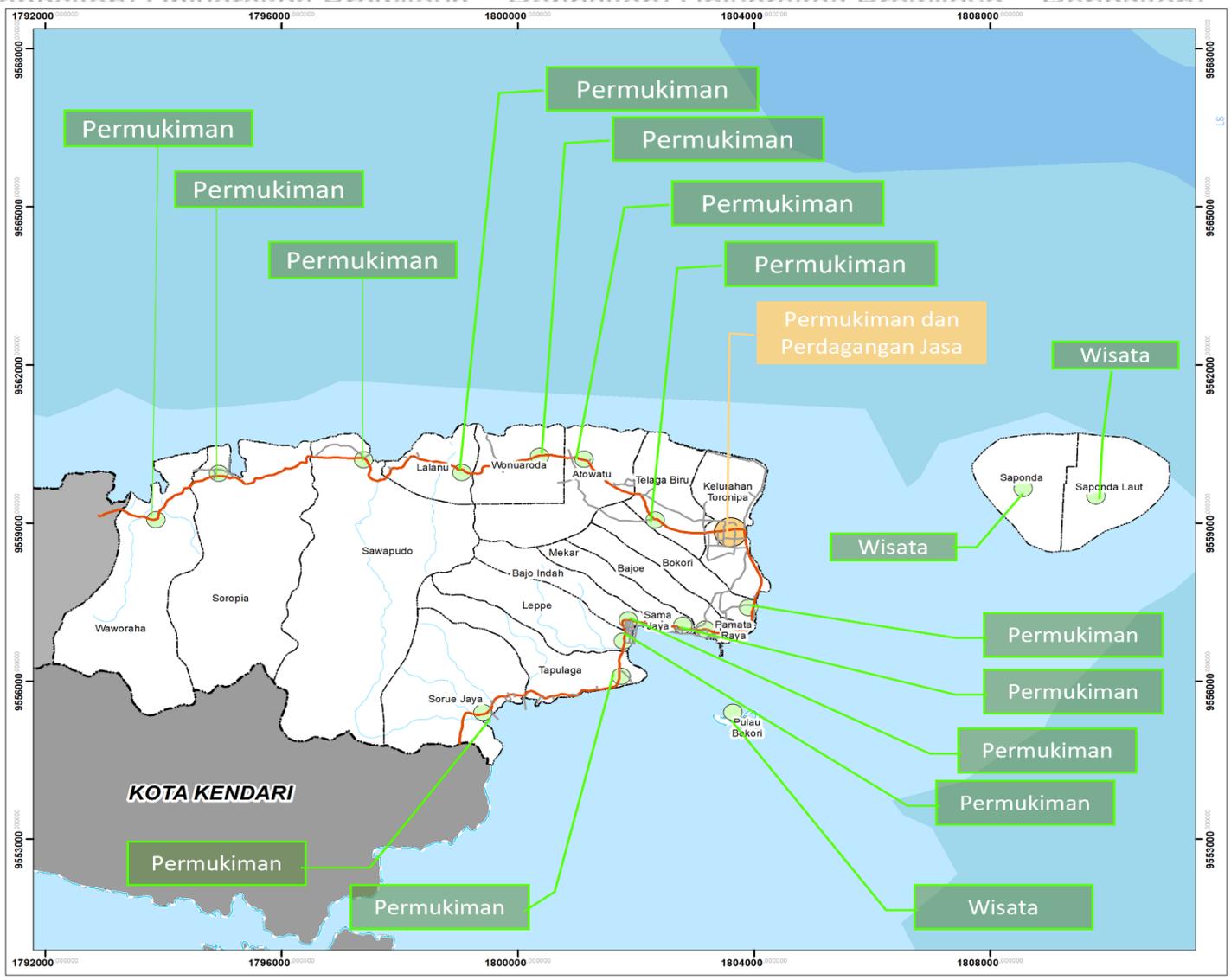
Sumber: RTRW Kabupaten Konawe, 2014

### B. Pola Ruang

Kecamatan Soropia Memiliki kawasan lindung yakni kawasan suaka alam Taman Hutan Raya (Tahura) Murhum dengan luas 27,8 Km<sup>2</sup>. Kecamatan ini didominasi oleh guna lahan hutan tersebut. terdapat wisata bahari Pulau Bokori yang mendukung operasional Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe (**Gambar 4.6**).

Tabel 4.6  
Guna Lahan Kecamatan Soropia

NO	Guna Lahan	Luas (Km <sup>2</sup> )
1	Kawasan Suaka Alam	27,8
2	Perkebunan	18,7
3	Pemukiman	9,4
4	Wisata Bahari	2,5



**PENGEMBANGAN PELABUHAN PENYEBERANGAN DESA BAJOE SEBAGAI PENUNJANG WISATA PULAU BOKORI, SULAWESI TENGGARA**

**PETA STRUKTUR RUANG KECAMATAN SOROPIA**

U  
 0 0,75 1,5 3 Km  
 SKALA : 1:65.000

Proyeksi : Universal Transverse Mercator  
 Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 51 S  
 Datum Horizontal : Datum WGS 1984  
 Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

INSET PETA: KABUPATEN KONAWE

13450000 13550000 13650000  
 -4500000 -3800000

13450000 13550000 13650000  
 -4500000 -3800000

□ Lokasi yang diteliti

**KETERANGAN :**

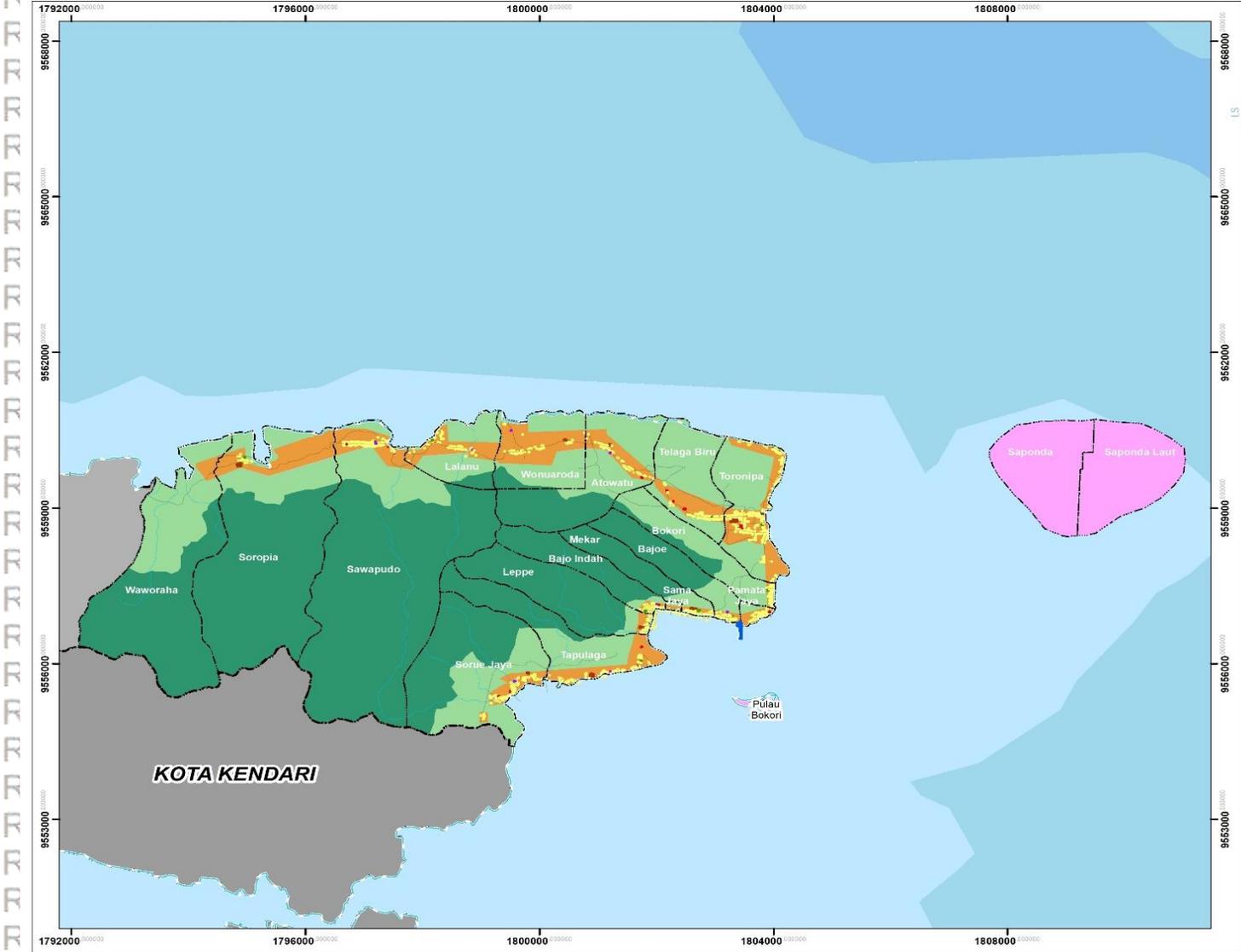
- Batas Wilayah**
  - - - - - Batas Desa
  - - - - - Batas Kabupaten/Kota
- Perairan**
  - ~ ~ ~ ~ ~ Garis Pantai
  - ~ ~ ~ ~ ~ Sungai
- Transportasi Darat**
  - — — — — Jalan Arteri
  - — — — — Jalan Lingkungan
- Struktur Ruang**
  - Pusat Kecamatan
  - Sub Pusat Kecamatan

**SUMBER DATA:**

1. Citra Satelit Resolusi Tinggi (CSRT) tahun 2021
2. Peta Batas Desa Indonesia dari Badan Geospasial Indonesia tahun 2020

Gambar 4. 6 Peta Gambar. Struktur Ruang Kecamatan Soropia  
 Sumber: Hasil Pemetaan, 2022

Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya



**Pengembangan Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe Sebagai Penopang Wisata Pulau Bokori, Sulawesi Tenggara**

**PETA GUNA LAHAN KECAMATAN SOROPIA**

U  
 0 0.75 1.5 3 Km  
**SKALA : 1:65.000**

Proyeksi : Universal Transverse Mercator  
 Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 51 S  
 Datum Horizontal : Datum WGS 1984  
 Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

**INSET PETA : KABUPATEN KONAWE**

13450000 13550000 13650000  
 4200000 3600000  
 13450000 13550000 13650000  
 -4200000 -3600000

□ Lokasi yang dipetakan

**KETERANGAN :**

- - - Batas Kabupaten/Kota
- - - Batas Desa
- ~ Garis Pantai
- Sungai
- Jalan

**Guna Lahan**

- Kawasan Suaka Alam
- Pemukiman
- Perkebunan
- Rumah
- Perdagangan dan Jasa
- Perkantoran
- Pendidikan
- Peribadatan
- Wisata Bahari
- Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe

**SUMBER DATA:**

1. Citra Satelit Resolusi Tinggi (CSRT) tahun 2021
2. Peta Batas Desa Indonesia dari Badan Geospasial tahun 2020

Gambar 4. 7 Peta Guna Lahan Kecamatan Soropia  
 Sumber: Hasil Survey Sekunder, 2022

Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya

#### 4.2.2 Demografi (kependudukan)

Karakteristik kependudukan dalam penelitian ini dilihat dari jumlah penduduk Kabupaten Konawe dan Kecamatan Konawe karena dua wilayah ini merupakan wilayah administrasi Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Data kependudukan tersebut diperoleh dari Kabupaten Konawe Dalam Angka Tahun 2022 dan Kota Kendari dalam angka tahun 2022. Adapun jumlah penduduk adalah sebagai berikut.

#### C. Penduduk Kabupaten Konawe

Kabupaten Konawe memiliki luas 5.738 Km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 261.116. Wilayah kecamatan unaaha di Kabupaten Konawe yang memiliki kepadatan yang tinggi terletak di Kecamatan. Adapun rincian jumlah penduduk wilayah ini adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 7  
Penduduk Kabupaten Konawe

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)
1	Abuki	8.047	12	Meluhu	5.507
2	Amonggedo	10.891	13	Onembute	7.258
3	Anggaberu	7.184	14	Pondidaha	12.984
4	Asinua	2.945	15	Puriala	9.306
5	Besulutu	8.797	16	Routa	2.469
6	Bondoala	5.225	17	Sampara	9.132
7	Kapoiala	9.035	18	Soropia	9.162
8	Konawe	9.388	19	Tongauna	11.017
9	Lalongsasumeto	5.474	20	Uepai	14.433
10	Lambuya	7.636	21	Unaaha	26.179
11	Latoma	2.843	22	Wawotobi	16.622
			23	Wonggeduku	13.910

Sumber. Kabupaten dalam angka,2022

#### D. Penduduk Kecamatan Soropia

Kabupaten Konawe memiliki luas 58,42 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 9.012 Jiwa. Wilayah Desa Mekar di Kecamatan Soropia yang memiliki kepadatan yang tinggi terletak di Kecamatan. Adapun rincian jumlah penduduk wilayah ini adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 8  
Penduduk Kecamatan Soropia

No	Desa	Jumlah Penduduk (jiwa)	No	Desa	Jumlah Penduduk (jiwa)
1	Waworaha	474	11	Saponda	768
2	Soropia	554	12	Telaga Biru	345
3	Sawapudo	628	13	Bajoe	471
4	Atowatu	515	14	Leppe	452
5	Toronipa	799	15	Saponda Laut	0
6	Bokori	319	16	Sama Jaya	290
7	Mekar	854	17	Pamata Jaya	298
8	Bajo Indah	701	18	Wonua Roda	260
9	Tapulaga	362	19	Lalanu	224
10	Sorue Jaya	698			

Sumber. Kecamatan dalam angka,2022

### 4.2.3 Ekonomi

Setiap tahun, kondisi perekonomian Kabupaten Konawe cenderung mengalami fluktuasi. Untuk memahami kondisi perekonomian tersebut, dapat dilihat melalui Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Atas Dasar Harga Konstan Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Konawe dari tahun ke tahun. PDRB merupakan total nilai tambah bruto dari semua barang dan jasa yang dihasilkan dalam wilayah domestik suatu negara, tanpa memperhatikan kepemilikan faktor produksi oleh penduduk lokal atau asing. PDRB atas dasar harga konstan disusun dengan menggunakan harga pada tahun dasar dan berfungsi untuk mengukur pertumbuhan ekonomi. Berdasarkan tabel dibawah, lapangan usaha pertanian, kehutanan dan perikanan menempati posisi kedua terbesar dalam berkontribusi pada ekonomi wilayah Kabupaten Konawe.

Tabel 4. 9  
Pertumbuhan PDRB Atas Dasar Harga Konstan Menurut Lapangan Usaha Di Kabupaten Konawe Tahun 2019-2021

Lapangan usaha	Tahun (Rupiah)		
	2019	2020	2021
<b>A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan</b>	1.773.944.82	1.774.218.45	1.811.093.52
<b>B. Pertambangan dan Penggalian</b>	838.635.96	781.329.64	795.913.36
<b>C. Industri Pengolahan</b>	1.136.683.53	1.692.945.10	2.022.315.56
<b>D. Pengadaan Listrik dan Gas</b>	2.978.87	3.011.80	3.158.42
<b>E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang</b>	6.863.78	6.726.85	6.579.66
<b>F. Konstruksi</b>	853.068.72	827.329.21	881.191.07
<b>G. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor</b>	728.800.59	695.615.35	735.839.92
<b>H. Transportasi dan Pergudangan</b>	90.363.03	85.465.58	85.563.40
<b>I. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum</b>	34.126.34	32.706.03	34.773.05
<b>J. Informasi dan Komunikasi</b>	69.582.56	75.165.78	76.277.25
<b>K. Jasa Keuangan dan Asuransi</b>	102.528.99	105.852.94	110.558.18
<b>L. Real Estate</b>	145.463.29	145.726.86	146.066.28
<b>M,N. Jasa Perusahaan</b>	10.200.38	9.819.93	9.919.34
<b>O. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib</b>	552.594.39	541.067.55	530.192.09
<b>P. Jasa Pendidikan</b>	377.376.90	385.148.32	384.794.73
<b>Q. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial</b>	9.8364.81	106.255.57	111.354.37
<b>R,S,T,U. Jasa lainnya</b>	8.3208.32	8.0003.04	8.0818.09
<b>Produk Domestik Regional Bruto</b>	6.904.785.27	7.348.388.01	7.826.408.28

Sumber. Badan Pusat Statistik, 2022

Berdasarkan tabel diatas, lapangan usaha Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan memiliki pertumbuhan yang meningkat setiap tahunnya dan pertumbuhan yang besar di Kabupaten

Konawe. Adapaun data perkebunan, peternakan dan perikanan wilayah adalah sebagai berikut.

#### A. Perkebunan

Komoditas perkebunan Kabupaten Konawe terdiri dari kelapa, sagu, kemiri, cokelat, lada, jambu mete, dan cengkeh yang tersebar di seluruh kecamatan. Berdasarkan tabel dibawah ini komoditas perkebunan pada Kabupaten Konawe didominasi oleh jambu mete, sehingga memiliki jumlah produksi terbanyak untuk setiap tahunnya di Kabupaten Konawe. Akan tetapi, untuk Kecamatan Soropia, komoditas yang banyak diproduksi setiap tahunnya adalah kelapa. Berdasarkan tabel dibawah ini komoditas Kelapa dan Jambu Mete menjadi komoditas unggulan di Kecamatan Soropia.

Tabel 4. 10  
Komoditas Unggulan Perkebunan

No	Komoditas	Luas (Ha)*	Produksi (Ton)		LQ	Keterangan
			Kabupaten*	Kecamatan**		
1	Kelapa	2.184	2.117	73,5	4,02	Basis
2	Sagu	1.547	1.911	10,2	0,61	Non basis
3	Kemiri	1.085	401	1,2	0,29	Non basis
4	Cokelat	1.466	8.992	4,9	0,06	Non basis
5	Lada	4.070	1.594	0,4	0,04	Non basis
6	Jambu mete	4.643	2.319	60,7	3,02	Basis
7	Cengkeh	604	134	0,3	0,26	Non basis
<b>Jumlah</b>		<b>15.599</b>	<b>17.468</b>	<b>149,8</b>		

Keterangan:

\* : Kabupaten dalam angka,2022

\*\* : Kecamatan dalam angka,2022

#### B. Peternakan

Komoditas peternakan Kabupaten Konawe terdiri dari sapi, itik, kambing dan ayam yang tersebar di seluruh kecamatan. Berdasarkan tabel dibawah ini komoditas peternakan pada Kabupaten Konawe didominasi oleh ayam yang memiliki jumlah produksi terbanyak untuk setiap tahunnya, begitu pula dengan Kecamatan Soropia.

Tabel 4. 11  
Komoditas Unggulan Pertenakan

No	Komoditas	Populasi	
		Kabupaten*	Kecamatan**
1	Sapi	72.281	495
2	Itik	66.209	-
3	Kambing	1.895.638	691
4	Ayam	160.3990	10.354

Keterangan:

\* : Kabupaten dalam angka,2022

\*\* : Kecamatan dalam angka,2022

### C. Perikanan

Jenis perikanan di Kabupaten Konawe terdiri dari perikanan laut dan perikanan umum (perikanan di air tawar). Berdasarkan tabel dibawah ini produksi perikanan laut lebih dominan dibandingkan dengan perikanan umum, hal ini karena Kabupaten Konawe memiliki wilayah pesisir yakni pada Kecamatan Soropia. Jenis ikan tangkap pada Kecamatan Soropia terdiri dari ikan cakalang, boronang, dan cakalang.

Tabel 4. 12  
Perikanan Kabupaten Konawe

No	Perikanan	Produksi (Ton)	
		Kabupaten*	Kecamatan**
1	Perikanan Tangkap	1302	868,7
2	Perikanan Umum	282	-

Keterangan:

\* : Kabupaten dalam angka,2022

\*\* : Kecamatan dalam angka,2022

### D. Pariwisata

Kabupaten Konawe memiliki daya tarik wisata berupa wisata bahari, wisata alam dan wisata situs sejarah. Adanya wisata Pulau Bokori ini menyebabkan adanya Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe sebagai sarana transportasi yang mendukung aksesibilitas menuju wisata Pulau Bokori. berdasarkan tabel dibawah ini terdapat 18 objek wisata di Konawe, 5 di antaranya terletak di Kecamatan Soropia

Tabel 4. 13  
Objek Wisata Kabupaten Konawe

No	Obejk Wisata	Lokasi	Daya Tarik
1	Pulau Bokori	Desa Mekar, Kecamatan Soropia	Laut dan pasir putih
2	Pulau Saponda	Desa Saponda Laut, Kecamatan Soropia	Laut dan pasir putih
3	Pantai Toronipa	Desa Soropia, Kecamatan Soropia	Laut dan pasir putih
4	Goa Panjat Tebing	Desa Sawapuda, Keamatan Soropia	Kegiatan panjat tebing
5	Pantai Batu Gong I	Kecamatan lalonggasumeto	Pantai dan laut
6	Pantai Batu Gong II	Kecamatan Kapoiala	Pantai dan laut
7	Air Panas Sonay	Desa Sonai, Kecamatan Puriala	Pemandian air panas
8	Ahuawali	Desa Ahuawali, Kecamatan Puriala	Pemandangan alam
9	Argawana Camp	Kelurahan Puosu, Kecamatan Unaaha	Aktivitas alam
10	Air Terjun Meluhu	Kecamatan Meluhu	Air terjun dan pemandangan alam
11	Air Terjun Kumopadahu	Desa Lawulo, Kecamatan Anggaberri	Air terjun dan pemandangan alam
12	Air Terjun Otodopi	Desa Otodopi, Kecamatan Pandangguni	Air terjun dan pemandangan alam
13	Wisata Panjat Tebing	Kecamatan Lalonggasumeto	Air terjun dan pemandangan alam
14	Air Terjun Anawai	Kelurahan Sampara, Kecamatan Sampara	Air terjun dan pemandangan alam
15	Makam Raja Lakidende	Kelurahan Arombu, Kecamatan Unaaha	Situs sejarah
16	Makam Permaisuri Lakidende	Kelurahan Arombu, Kecamatan Unaaha	Situs sejarah
17	Pantai Bintang Samudera	Kecamatan Soropia	Laut dan pasir putih

Sumber: Kabupaten Konawe dalam Angka,2021



#### 4.2.4 Infrastruktur

Kondisi infrastruktur dalam penelitian ini berupa jalan, air bersih dan listrik di wilayah Kabupaten Konawe yang melayani Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

Infrastruktur berpengaruh penting pada pengembangan pelabuhan. Adapun kondisi infrastruktur adalah sebagai berikut.

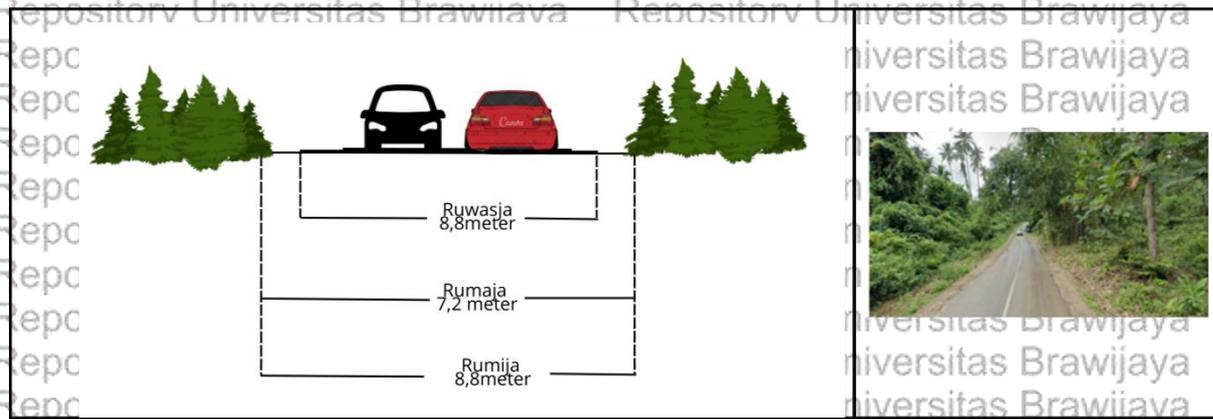
##### A. Analisis Sistem Jaringan Jalan

Analisis ini akan mengevaluasi kondisi jalan akses Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe pada Kecamatan Soropia. Peta 9.12 merupakan peta jaringan jalan kabupaten konawe yang membentuk jalur akses ke Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dari Kecamatan Unaaha sebagai PKW terhubung dengan Kota Kendari untuk ke Pelabuhan selanjutnya dari Kota Kendari terdapat 2 jalur dari kecamatan Lalongga Sumeto dan langsung ke Kecamatan Soropia. Delineasi wilayah pada penelitian ini merupakan kecamatan soropia maka analisis jaringan jalan merupakan jalan akses dari Kecamatan Soropia yang terdapat 2 jalan yakni Jl. RE. Martadinata dan Jl. Poros Kendari-Soropia. Kondisi jalan baik dengan perkerasan aspal. Jl. RE. Martadinata terhubung langsung dengan Kota Kendari, akan tetapi, pada kedua jalan belum lengkap mengenai fasilitas pelengkap jalan berupa lampu penerangan jalan.

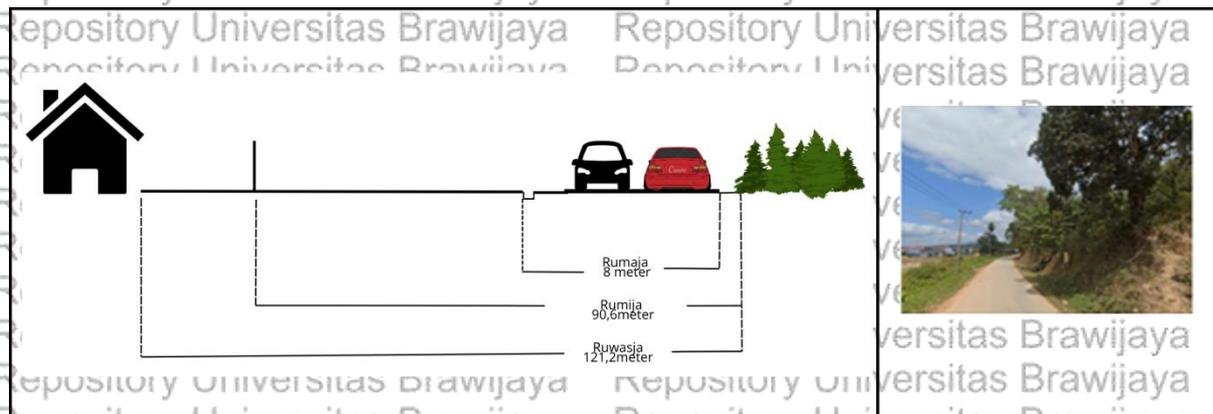
Tabel 4. 14  
Analisis Jaringan Jalan

No	Nama Jalan	Hirearki Jalan	Dimensi Jalan			Analisis	
			Kebijakan PP No. 34 Tahun 2006	Rumaja	Eksisting Rumija		Ruwasja
1	Jl. RE. Martadinata dari yang berbatasan dengan Kota Kendari	Arteri	Rumaja: 11 meter Rumija: 15 meter Ruwasja: 20 meter	7,2	8,8	8,8	Hierarki Jl. Martadinata memiliki lebar jalan 7-8 meter yang belum memenuhi standar hierarki jalan sebagai jalan arteri. Rumaja jalan tersebut belum memenuhi standar rumaja jalan Arteri karena kurang dari 11 meter, Sehingga diperlukan pelebaran jalan pada jalan tersebut.
2	Jl. RE. Martadinata depan pelabuhan			8	90,6	121,2	
3	Jl. Poros Kendari-Soropia	Kolektor	Rumaja: 7,5 m Rumija: 8,6 m Ruwasja: 12,5 m	6,5	10	15,7	Hierarki Jalan ini memiliki lebar jalan 6,5 meter yang belum memenuhi standar hierarki jalan sebagai jalan arteri. Rumaja jalan tersebut belum memenuhi standar rumaja jalan kolektor karena kurang dari 7,5 meter, Sehingga diperlukan pelebaran jalan pada jalan tersebut.

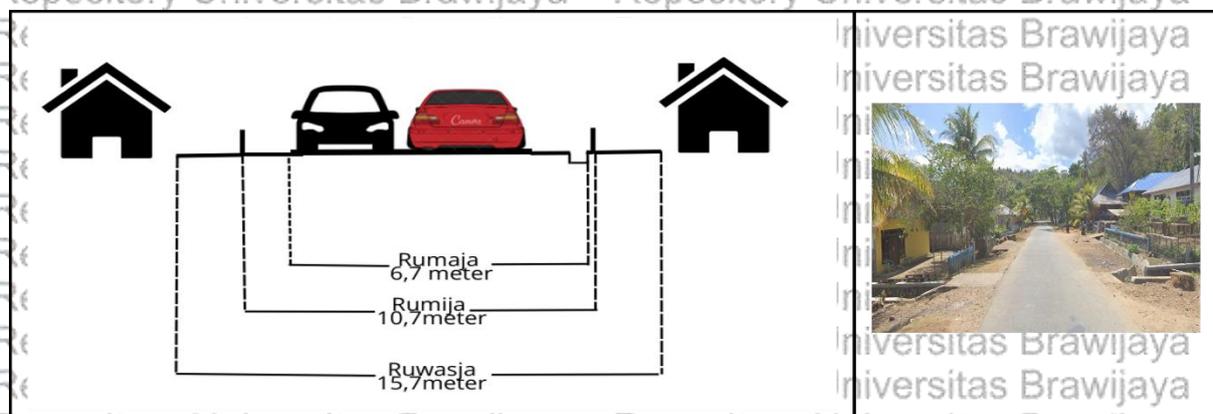
Sumber. Hasil analisis, 2022.



Gambar 4. 9 Penampang Jalan RE. Martadinata dari arah masuk Soropia



Gambar 4. 10 Penampang Jalan RE. Martadinata depan Kawasan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe



Gambar 4. 11 Penampang Jalan Poros Kendari-Soropia

Sumber. Survey Primer, 2022

Jl. RE. Martadinata dan Jl. Poros Kendari-Soropia memiliki volume jalan mencapai dengan besar pergerakan di waktu sore hari dibandingkan pagi hari. Faktor besarnya pergerakan di sore hari dapat disebabkan oleh masyarakat yang pulang berwisata pada waktu tersebut karena jalan ini menghubungkan dengan berbagai objek wisata. Berdasarkan perhitungan LOS pada tabel dibawah ini, kedua ruas jalan tersebut memiliki tingkat layanan (Level of Service/LOS) A-B, yang berarti tingkat kemacetan pada jalan-jalan tersebut tidak mencapai tingkat yang parah. Dalam kondisi ini, arus lalu lintas cenderung stabil, kecepatan

sedikit terbatas oleh lalu lintas, dan pengemudi masih memiliki kebebasan dalam memilih kecepatannya.

Tabel 4. 15  
Kinerja Pelayanan Jalan Kecamatan Soropia

Waktu	Volume (smp/jam) *	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCes	C	LOS	Keterangan**
	A	b	c	d	e	f	g = (b*c*d*e*f)	(a/g)	
<b>JL. RE. Martadinata</b>									
Pagi	535	2900	1,14	1	0,92	0,86	2616	0,19	
Siang	436	2900	1,14	1	0,92	0,86	2616	0,17	A
Sore	974	2900	1,14	1	0,92	0,86	2616	0,37	B
<b>JL. Poros Kendari-Soropia</b>									
Pagi	300	2900	1	1	0,97	0,86	2419	0,12	
Siang	188	2900	1	1	0,97	0,86	2419	0,08	A
Sore	591	2900	1	1	0,97	0,86	2419	0,24	B

Keterangan :

\* = Dokumen Evaluasi Kinerja Jalan Kabupaten Konawe, 2019

\*\* = Klasifikasi LOS pada **Tabel 3.9**

CO = 2900, karena kedua jalan tersebut memiliki jalan dua lajur tak terbagi (**Tabel 3.4**)

FCW = 1,14 (memiliki lebar jalan 8 meter dengan tipe 2/2 UD) dan 1 (memiliki lebar jalan 7 meter dengan tipe jalan 2/2 UD) **Tabel 3.5**

FCSp = 1 (karena memiliki pemisah jalan 50:50, sama rata untuk kedua sis jalan) **Tabel 3.6**

FCWs = 0,86 (memiliki lebar bahu ± 1 m dengan hambatan samping yang sedang karena terdapat aktivitas wisata, dan komersial) dan 0,97 (memiliki lebar bahu 1,5 m dengan hambatan samping yang rendah karena dominan aktivitas permukiman) **Tabel 3.7**

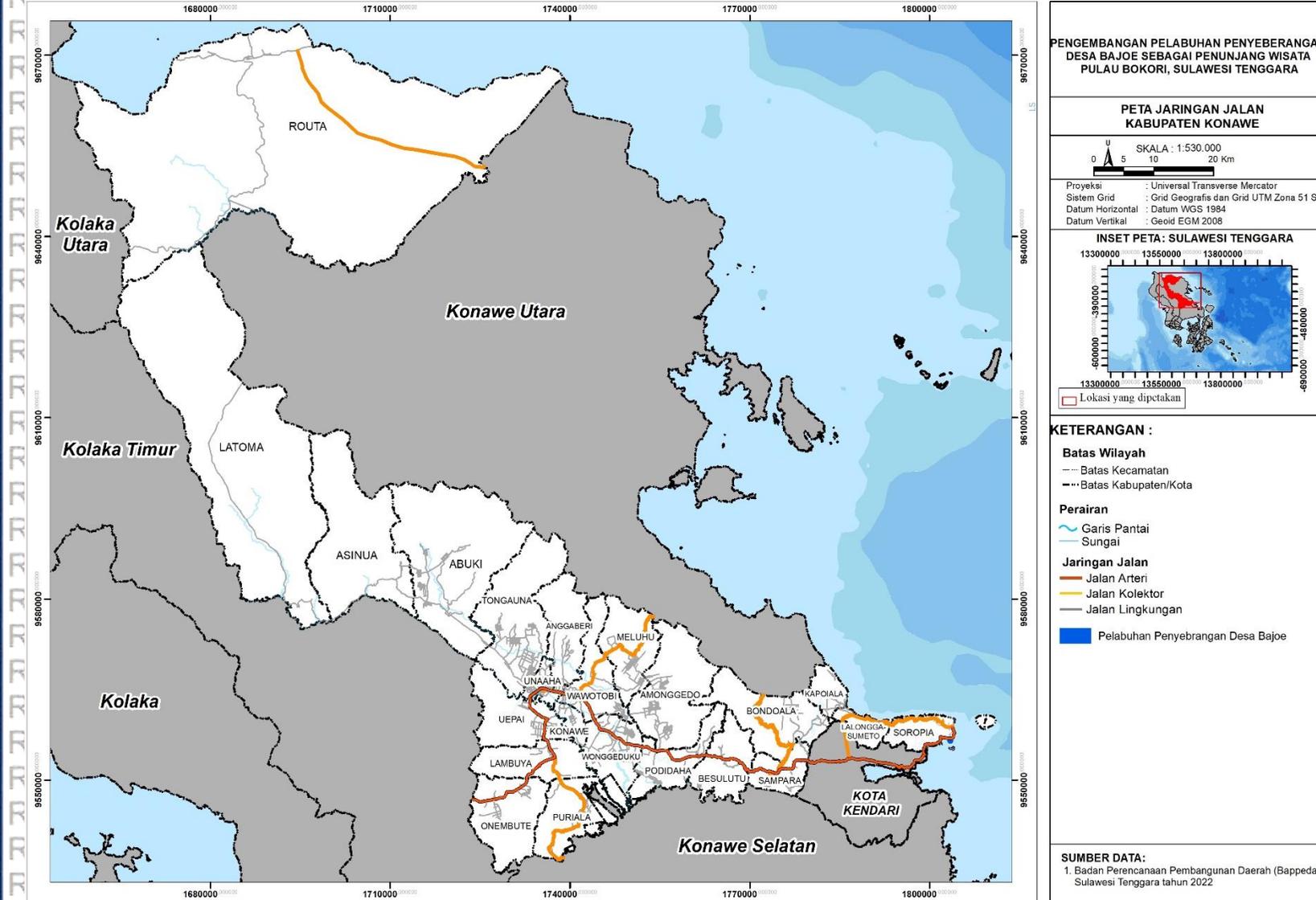
Fccs = 0,86 karena jumlah penduduk pada wilayah jalan tersebut <1 juta penduduk (**Tabel 3.8**)

### B. Air Bersih

Infrastruktur air bersih, berdasarkan hasil wawancara dengan kepala Desa Bajoe, bahwasannya seluruh masyarakat Desa Bajoe dan beberapa desa di Kecamatan Soropia menggunakan air bersih dari sumur bor. Pelabuhan Penyeberangan membutuhkan air bersih untuk keperluan fasilitas toilet.

### C. Jaringan Listrik

Wilayah Kabupaten Konawe sudah terlayani jaringan listrik, terutama pada kawasan pelabuhan. Klasifikasi jaringan listrik pada kawasan pelabuhan merupakan saluran udara tingkat rendah. Jarak PLN dengan pelabuhan yakni 900 meter. Pelabuhan Penyeberangan membutuhkan listrik untuk keperluan fasilitas lampu penerangan.



Gambar 4. 12 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Konawe

Sumber: Hasil Pemetaan, 2022



**Pengembangan Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe Sebagai Penopang Wisata Pulau Bokori, Sulawesi Tenggara**

**PETA INFRASTRUKTUR KECAMATAN SOROPIA**

SKALA 1:65.000  
0 55 110 220 Km

Proyeksi : Universal Transverse Mercator  
Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 51 S  
Datum Horizontal : Datum WGS 1984  
Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

**INSET PETA: KABUPATEN KONAWE**

13450000 13550000 13650000  
-4200000 -4500000

Lokasi yang dipetakan

**KETERANGAN :**

<b>Batas Wilayah</b>	<b>Perairan</b>
- - - - - Batas Desa	~ Garis Pantai
- - - - - Batas Kabupaten/Kota	~ Sungai
<b>Transportasi Darat</b>	<b>Listrik</b>
— Jalan Arteri	f PLN
— Jalan Kolektor	x Jaringan Listrik
— Jalan Lingkungan	
<b>Transportasi Air</b>	
⚓ Dermaga	
— Alur Kapal	
■ Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe	

**SUMBER DATA:**

- Peta Batas Desa Indonesia dari Badan Geospasial Indonesia tahun 2020
- Kepala Kapal Dermaga Desa Bajoe, Desa Mekar, Desa Sorue, Desa Leppe, Desa Bajo Indah, Desa Sama Jaya, Tapulaga 1, Tapulaga 2 dan Tapulaga 3

Gambar 4. 13 Peta Infrastruktur Kecamatan Soropia  
Sumber. Hasil Pemetaan, 2022

### 4.2.5 Hidro-Oseanografi

Pada penelitian ini kondisi Oseanografi dilihat dari kedalaman laut (batimetri), arah dan kecepatan angin serta ketinggian pasang surut pada dermaga Desa Bajoe dan Pulau Bokori. komponen tersebut merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi letak pengadaan suatu dermaga. Adapun kondisi oseanografi Dermaga Desa Bajoe dan Dermaga Pulau Bokori adalah sebagai berikut.

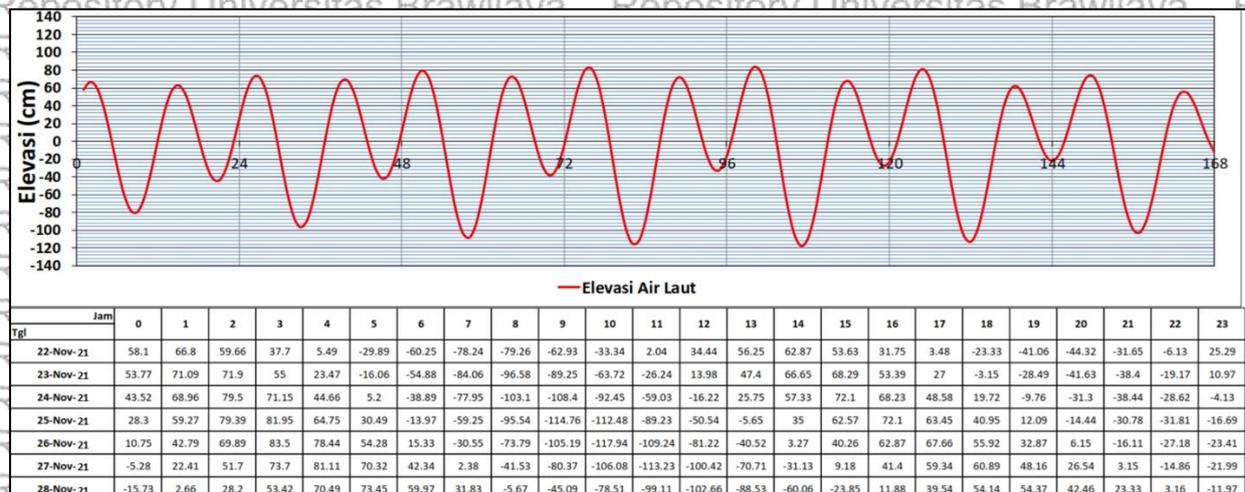
#### 3. Kedalaman Laut

Berdasarkan Data batimetri Indonesia kedalaman laut pada Dermaga Desa Bajoe yakni 5 meter. Kemudian berdasarkan peta tergambar garis kontur pada dermaga dengan jarak garis kontur yang tidak rapat, hal ini mempengaruhi letak dermaga yang condong kelaut membentuk L. Dengan penempatan dermaga pada lokasi tersebut sudah sesuai untuk operasi kapal motor wisata Bokori yang berukuran kecil.

#### 4. Angin

Berdasarkan pemetaan dari Data BMKG, arah angin pada Dermaga Desa Bajoe mengarah pada arah utara. Sedangkan kecepatan angin mencapai 1-2 Kmh. Dengan Kecepatan angin tersebut merupakan kecepatan yang tergolong angin dengan hembusan sedang berdasarkan skala beaufort (Stewart,2008). Dengan kecepatan angin tersebut ketinggian gelombang mencapai 0-02 meter sehingga masih tergolong aman untuk operasi kapal di pada Dermaga ini. Ketinggian gelombang yang berisiko jika mencapai ketinggian lebih dari 1,25 meter.

#### 5. Pasang-Surut



Gambar 4. 14 Data Elevasi Laut Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  
Sumber. Dinas Perhubungan Sulawesi Tenggara,2022

Berdasarkan data elevasi laut diatas, menunjukkan ketinggian pasang-surut pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dalam 1 minggu. Pasang tertinggi pada minggu

tersebut terjadi pada tanggal 26 November pukul 03.00 WITA yakni sebesar 83,5 cm atau 0,8 meter. Sedangkan surut terendah terjadi pada tanggal 26 November pukul 10.00 WITA yakni sebesar 117,94 cm atau 1,8 meter. Artinya, dari kedalaman laut dermaga sebesar 5 meter turun hingga 1,8 meter tidak mengganggu kinerja kapal karena pada dermaga sudah dilengkapi dengan tangga untuk memudahkan sirkulasi penumpang.

#### 4.2.6 Lingkungan

Pada peta guna lahan Kecamatan Soropia (**Gambar 4.4**) tidak memiliki kawasan industri, sehingga kawasan ini bebas akan polusi udara dari limbah bahan B3 yang berasal dari industri. Kemudian, berdasarkan peta guna lahan kecamatan ini didominasi oleh hutan Raya Murhun dibandingkan permukiman sehingga kecamatan ini masih kaya akan komponen biologi hayati. Hutan raya tersebut merupakan kawasan lindung yang akan terus dilestarikan berdasarkan RTRW Kabupaten Konawe.

Tabel 4. 16  
Guna Lahan Kecamatan Soropia

No	Guna Lahan	Luas(Km <sup>2</sup> )	Presentase
1	Kawasan Suaka Alam	27,8	48%
2	Perkebunan	18,7	32%
3	Pemukiman	9,4	16%
4	Wisata Bahari	2,5	4%
5	Industri	0	0%
<b>Jumlah</b>		<b>58,4</b>	<b>100%</b>

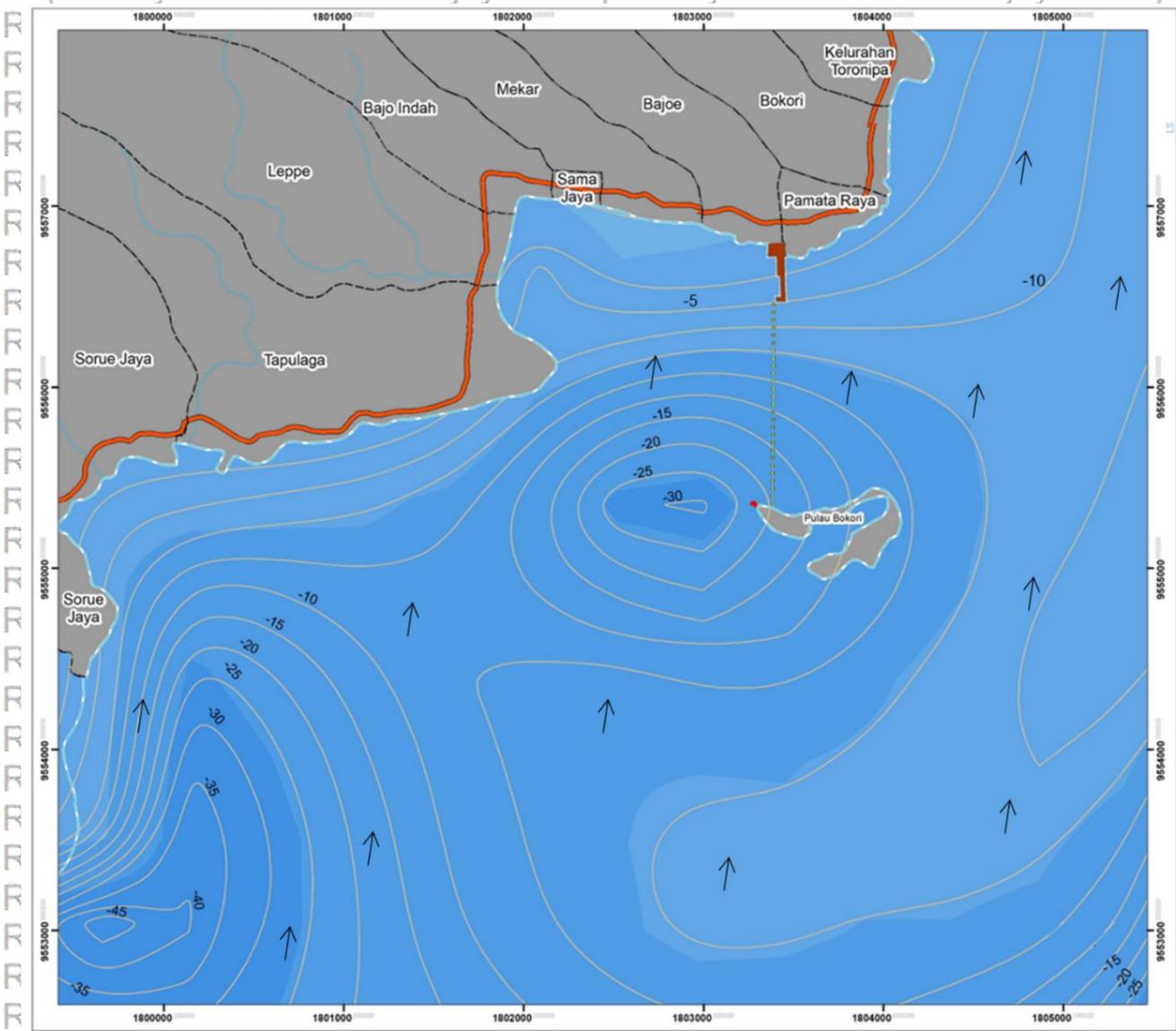
Sumber. Bappenda Sulawesi Tenggara, 2022



Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya

Repository  
Repository  
Repository  
Repository



**PETA BATRIMETRY PELABUHAN PENYEBRANGAN DESA BAJOE**

U  
0 0.25 0.5 1 Km  
SKALA 1:20.000

Proyeksi : Universal Transverse Mercator  
Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 51 S  
Datum Horizontal : Datum WGS 1984  
Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

INSET PETA: KECAMATAN SOROPIA, KABUPATEN KONAWE  
122°30'0"E 122°36'20"E  
3°53'20"S 3°53'20"S  
122°30'0"E 122°36'20"E  
Lokasi yang dipetakan

**KETERANGAN :**

- Garis Kontur Interval 5 meter
- Arah Angin
- Batas Wilayah
- Batas Desa
- Batas Kabupaten/Kota
- Perairan
- Garis Pantai
- Sungai
- Transportasi Darat
- Jalan Arteri Primer
- Transportasi Air
- Rute Kapal KM, Wisata Bokori
- Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe
- Pulau Bokori
- Kedalaman Laut (meter)

**SUMBER DATA:**

- Citra Satelit Resolusi Tinggi (CSRT) tahun 2021
- Peta Batas Desa Indonesia dari Badan Geospasial Indonesia tahun 2020
- Batrimetry Nasional, 2022

Gambar 4. 15 Peta Batimetri  
Sumber: Hasil Pemetaan, 2023

Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya

Repository  
Repository  
Repository  
Repository

#### 4.4 Arah Kebijakan Wilayah

Kebijakan wilayah yang berhubungan mengenai Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe terdapat lima kebijakan dari lingkup provinsi dan kabupaten.

Pembahasan ini berupa membandingkan rencana dalam setiap dokumen kebijakan pada wilayah sekitar pelabuhan dengan kondisi eksistengnya. Analisis yang digunakan dalam pembahasan ini adalah analisis konten.

Tabel 4. 17  
Kebijakan Wilayah

No	Kebijakan	Arahan	Analisis
1	Tataran Transportasi Wilayah Sulawesi Tenggara Tahun 2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan dan pengembangan prasarana jalan</li> <li>• Pengembangan fasilitas pelayanan jalan</li> </ul>	Arahan strategi yang direncanakan belum terealisasi sepenuhnya karena pada akses jalan menuju Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yakni Jl. RE. Martadinata di kecamatan Soropia dengan hirarki arteri memiliki lebar yang tidak sesuai standar yakni 6 meter serta belum tersedia fasilitas jalan berupa penerangan jalan umum.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengembangan terminal angkutan penyeberangan</li> <li>• Peningkatan fasilitas keselamatan penyeberangan</li> </ul>	Arahan strategi ini sudah terealisasi sebagaimana hingga tahun 2023 sudah tersedia 10 dermaga penyeberangan yang memudahkan akses ke Wisata Pulau Bokori serta pemerintah tahun 2019 telah membagikan <i>life jacket</i> di masing-masing dermaga tersebut.
2	Rencana Zonasi wilayah	Kecamatan Soropia sebagai lokasi Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dalam kebijakan ini direncanakan menjadi wilayah zona perikanan budidaya (rumput laut, dan budidaya laut), zona pariwisata, Zona Pelabuhan, zona hutan Mangrove, dan zona permukiman nelayan.	Rencana zona pada Kecamatan Soropia didukung dengan wilayah Soropia yang merupakan wilayah pesisir, serta untuk wisata pada Soropia memiliki wisata pantai dan Pulau Bokori. Pelabuhan terdapat Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.
3	Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2016-2031	Dokumen ini menetapkan Pulau Bokori sebagai wisata yang dikelola oleh Pemerintah Provinsi, sehingga terdapat arahan pengembangan yakni pembangunan akses pariwisata	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe telah mendukung akses laut ke wisata Pulau Bokori akan tetapi untuk akses darat Jl. RE. Martadinata sebagai akses darat yang menghubungkan dari Kota Kendari memiliki lebar yang tidak sesuai standar yakni 6 meter serta belum tersedia fasilitas jalan berupa penerangan jalan umum.
4	Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Konawe Tahun 2014 – 2034	Adapun rencana yang dikhususkan pada wilayah Soropia adalah: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pelestarian kawasan suaka alam Taman Hutan Raya (Tahura) Murhum</li> <li>• Bangunan pemecah gelombang yang tersebar pada pesisir pantai</li> <li>• Rehabilitasi kawasan Mangrove</li> </ul>	Arahan rencana mengenai kawasan suaka alam masih terlestarikan hingga saat ini sudah terdapat bangunan pemecah gelombang terutama pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

No	Kebijakan	Arahan	Analisis
5	RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah) Kabupaten Konawe Tahun 2018-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rehabilitasi dan pembangunan dermaga/pelabuhan rakyat (Dermaga Penyeberangan Pulau Bokori).</li> <li>Pembangunan infrastruktur olahraga dan kepariwisataan</li> </ul>	Arahan rencana dalam kebijakan ini sudah terealisasi karena hingga tahun 2023 ini terdapat 9 dermaga penyeberangan sebagai akses ke Pulau Bokori dan 1 Pelabuhan Penyeberangan yakni di Desa Bajoe, sedangkan infrastruktur yang mendukung kepariwisataan salah satunya Pulau Bokori, akses darat untuk menuju Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe perlu dikembangkan.

Sumber: Hasil analisis, 2022

#### 4.5 Analisis Linkage System

Analisis linkage system merupakan analisis yang mempelajari adanya hubungan keterkaitan ke belakang (*backward linkage*) dan keterkaitan ke depan (*forward linkage*). Penggunaan analisis ini untuk melihat keterhubungan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dengan wisata-wisata yang ada disekitarnya. Berikut analisis linkage system yang terdiri dari *backward linkage* dan *forward linkage*.

##### 4.5.1. Forward Linkage

*Forward Linkage* digunakan untuk mengetahui keterkaitan antar sektor pariwisata dengan mengaitkan lokasi daya tarik wisata yang terdapat di Kabupaten Konawe dengan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Berdasarkan Peta 4.15 terdapat 5 objek wisata yang terhubung dengan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe melalui jalan lintas kabupaten dalam provinsi dan terhubung dengan Kota Kendari. Objek wisata tersebut merupakan Kawasan Strategis Pariwisata Daerah (KSPD) Pulau Bokori dan wisata sekitarnya berdasarkan Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2016-2031, sebagaimana wisata-wisata tersebut menjadi prioritas dalam strategi pemerintah dalam pengembangan salah satunya pada aspek aksesibilitas. Sejalan dengan objek penelitian ini merupakan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe merupakan akses ke Pulau Bokori. Kemudian, akses jaringan jalan di Kecamatan Soropia menuju Pelabuhan terkoneksi dengan Kawasan Strategis Pariwisata Daerah (KSPD) Pulau Bokori dan wisata sekitarnya. Adapun daya tarik wisata tersebut adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 18

Daya Tarik Wisata

No	Jenis Wisata	Something to see	Something to do	Something to buy
1	Pulau Bokori	Keindahan laut Pulau Bokori dan hutan Mangrove	Melaksanakan acara keluarga atau kegiatan <i>outbound</i> karena tersedia villa dan lapangan	Makanan dan oleh-oleh khas Sulawesi Tenggara seperti kacang mete yang ada

No	Jenis Wisata	Something to see	Something to do	Something to buy
			- Berenang pada restaurant - Bermain voli karena Pulau Bokori. tersedia lapangan voli - Bermain <i>banana boat</i> dan <i>donut boat</i> .	
2	Pulau Saponda	Keindahan bawah laut Pulau Saponda	- <i>Snorkeling</i>	- Membeli ikan segar dari nelayan lokal
3	Pantai Toronipa	Keindahan laut pantai Toronipa dengan hamparan pasir putih	- Bermain air - Bermain <i>banana boat</i> dan <i>donut boat</i> . - Berenang	Wisatawan dapat membeli kelapa hijau pada wisata ini.
4	Bintang Samudra	Keindahan laut dan ikan-ikan pada karamba	- Memancing - Berenang - Makan ikan laut yang dipilih langsung di karamba	Wisatawan dapat membeli ikan karena terdapat karamba pada wisata ini.
5	Goa Panjat Tebing	View pemandangan keindahan laut Sulawesi dari atas tebing	Panjat tebing	

Sumber: Hasil analisis, 2023

Objek wisata pada tabel diatas terdiri dari 3 wisata yang terhubung melalui jalur darat dengan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe, dan 2 jalur laut yakni Pulau Bokori, sebagaimana Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe merupakan pelabuhan yang khusus melayani ke wisata tersebut, serta Pulau Saponda akan tetapi tidak diakses dari Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe melainkan melalui kapal nelayan warga lokal di Desa Telaga Biru dan Toronipa. Kemudian selain wisata, berdasarkan Peta 4.15 pelabuhan juga terhubung dengan pusat kuliner, oleh-oleh dan hotel melalui jalur yang sama dengan objek wisata walaupun letaknya yang jauh karena berada pada Kota Kendari.



#### 4.5.2. *Backward Linkage*

*Backward linkage* digunakan untuk mengetahui keterkaitan sektor pariwisata dengan sektor lainnya. Kabupaten Konawe memiliki potensi di sektor perkebunan, peternakan dan perikanan. Pariwisata yang akan dihubungkan adalah 5 objek wisata yang terhubung dengan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

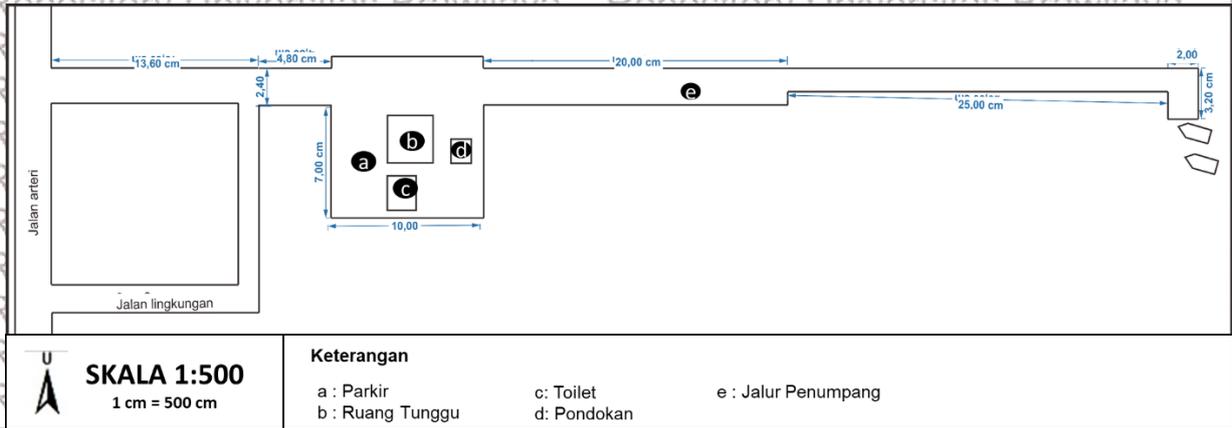
Tabel 4. 19  
*Backward linkage* wisata

No	Jenis Wisata	Keterkaitan antar sektor
1	Pulau Bokori	Wisata Pulau Bokori ini tidak memiliki keterkaitan antar sektor perikanan, peternakan maupun perkebunan. Karena pulau ini merupakan pulau tak berpenghuni yang dijadikan sebagai objek wisata oleh Pemerintah Sulawesi Tenggara, sehingga Pulau Bokori hanya tempat berwisata.
2	Pulau Saponda	Wisata ini memiliki keterkaitan dengan sektor perikanan. Karena pulau ini masyarakat berprofesi sebagai nelayan. Sehingga hasil tangkapan ikan tersebut akan dijual oleh wisatawan dipulau ini. Walaupun begitu, ikan tersebut tidak memiliki olahan khusus sebagai oleh-oleh dari pulau tersebut. ikan yang dijual merupakan ikan segar dan tangkapan nelayan.
3	Pantai Toronipa	Wisata ini memiliki keterkaitan dengan sektor perkebunan. Karena wisata ini memiliki tanaman pohon kelapa yang tersebar pada kawasan Wisata Toronipa yang memiliki panjang sekitar 4 Km. Buah kelapa tersebut dijual oleh wisatawan yang berkunjung.
4	Bintang Samudra	Wisata ini memiliki keterkaitan dengan sektor perikanan. Karena wisata ini memiliki keramba ikan yang mana wisatawan dapat membeli ikan dari wisata ini. Selain itu, wisatawan dapat menangkap ikan langsung dari laut bintang samudera.
5	Goa Panjat Tebing	Wisata goa tebing ini tidak memiliki keterkaitan antar sektor perikanan, peternakan maupun perkebunan. Karena wisata ini hanya sebagai tempat bagi masyarakat yang ingin melihat pemandangan dari atas tebing.

Sumber. Hasil analisis,2023

#### 4.6 **Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe**

Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe merupakan terminal penyebrangan yang dibuat oleh pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara yang terletak di Desa Bajoe, Kecamatan Soropia, Kabupaten Konawe untuk melayani masyarakat menuju wisata Pulau Bokori. Hirarki pelabuhan masuk dalam pelabuhan pengumpan lokal karena pelabuhan yang berfungsi sebagai simpul jembatan bergerak yang melayani angkutan penyeberangan pada lintas dalam kabupaten/kota, akan tetapi hanya dikhususkan untuk melayani pergerakan ke Pulau Bokori. Pada pelabuhan ini terdapat tiga kapal yang beroperasi yang merupakan milik Dinas Pariwisata dan Dinas Perhubungan Sulawesi Tenggara. Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang letaknya berdampingan dengan permukiman Desa Bajoe. Pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe memiliki luas 0,8 Ha. Adapun fasilitas pada pelabuhan ini adalah sebagai berikut.



Gambar 4. 17 Layout Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  
Sumber: Hasil Desain, 2022



Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya



**PENGEMBANGAN PELABUHAN PENYEBERANGAN DESA BAJOE SEBAGAI PENUNJANG WISATA PULAU BOKORI, SULAWESI TENGGARA**

**PETA PELABUHAN PENYEBERANGAN DESA BAJOE**

SKALA :1:2.000  
 0 0,025 0,05 0,1 Km

Proyeksi : Universal Transverse Mercator  
 Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 51 S  
 Datum Horizontal : Datum WGS 1984  
 Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

INSET PETA: KECAMATAN SOROPIA, KABUPATEN KONAWA

3°53'20"S 122°38'20"E 3°53'20"S 122°38'20"E

Legenda:

- Jalan
  - Jalan Arteri Primer
  - Jalan Lingkungan
- Perumahan
  - Rumah
  - Masjid
  - Villa
- Pelabuhan
  - Kawasan Pelabuhan
- Fasilitas Pelabuhan
  - Lampu Jalan
  - Tempat Tambat Kapal
  - Ruang Tunggu
  - Toilet
  - Parkir
  - Dermaga
  - Pondokan

**SUMBER DATA:**

1. Citra Satelit Resolusi Tinggi (CSRT) tahun 2021
2. Peta Batas Desa Indonesia dari Badan Geospasial Indonesia tahun 2020
3. Hasil Survey Primer,2022

Gambar 4. 18 Peta Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  
 Sumber. Hasil Pemetaan,2022

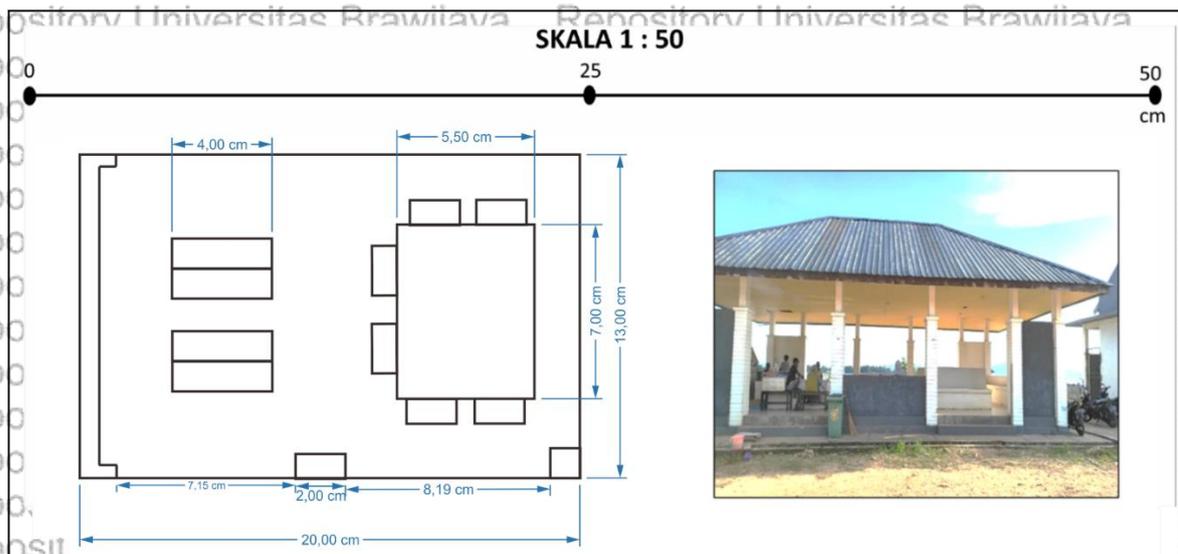
Repository Universitas Brawijaya  
 Repository Universitas Brawijaya

## A. Fasilitas pokok wilayah daratan

Fasilitas pokok wilayah daratan merupakan fasilitas inti yang harus dimiliki suatu pelabuhan. Fasilitas pokok Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe telah sesuai dengan PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Adapun kondisi fasilitas pokok Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe adalah sebagai berikut.

### 1. Ruang Tunggu

Pada ruang tunggu pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe dengan luas ( $65 \text{ m}^2$ ) terdapat 12 kursi tunggu penumpang dengan ukuran yang beragam. Kursi tersebut dapat menampung penumpang yang hendak menunggu kapal karena tidak banyak penumpang yang memilih tunggu dalam ruang tunggu, karena lebih memilih menunggu di mobil bagi penumpang yang menggunakan moda tersebut yang diparkir pada area dermaga. Selanjutnya memiliki meja kerja untuk melayani penumpang dalam proses pembayaran tiket, memberikan informasi pelayanan keberangkatan kapal dan tata cara penjemputan. Kemudian terdapat meja yang luas digunakan oleh warga setempat menjual untuk meletakkan barang jualan



Gambar 4. 19 Layout Ruang Tunggu Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  
Sumber. Hasil Survey Primer, 2022

Keterangan:

a : Tempat duduk ( $2,5 \text{ m}^2$ )

b : Tempat duduk ( $1,2 \text{ m}^2$ )

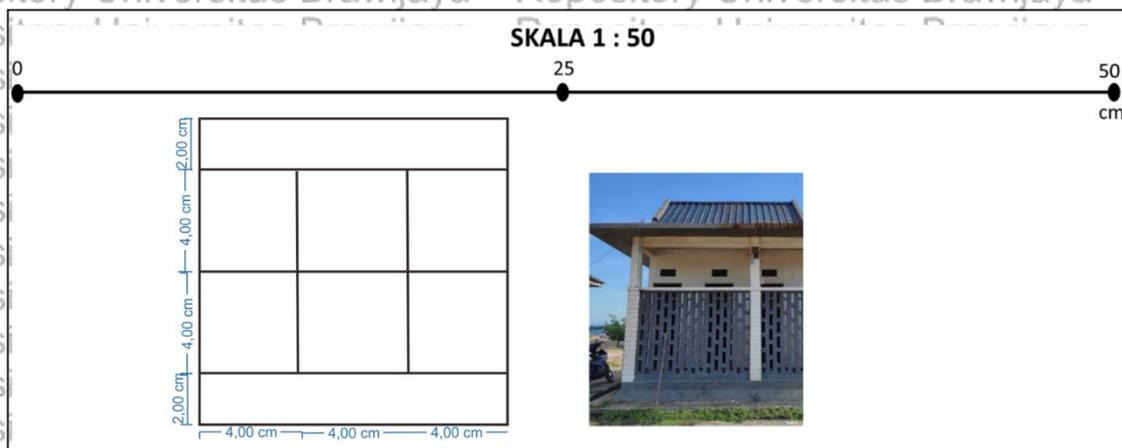
c : Tempat duduk ( $0,5 \text{ m}^2$ )

d : Meja ( $9,45 \text{ m}^2$ )

e : Meja kerja ( $0,36 \text{ m}^2$ )

## 2. Toilet

Toilet pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe memiliki 6 kamar akan tetapi hanya 3 kamar yang dibuka untuk digunakan, kotak merah pada gambar layout merupakan 3 bagian kamar mandi yang tidak dibuka. Luas toilet di pelabuhan penyeberangan ini yakni  $36 \text{ m}^2$ . Setiap kamar memiliki ukuran panjang 2 meter dan lebar 2 meter.

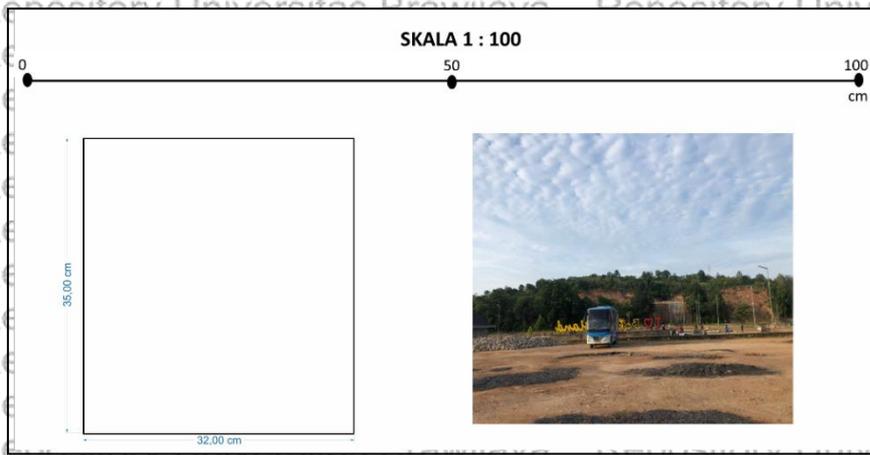


Gambar 4. 20. Layout Toilet Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Sumber. Hasil Survey Primer 2022

## 3. Parkir

Pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe terdapat lahan parkir seluas  $32 \times 35 \text{ m}^2$ . Akan tetapi, lebih banyak penumpang memarkir pada area dermaga karena akses lebih dekat menuju tempat tambat kapal. Walaupun begitu, hal tersebut bukan masalah karena yang mengarahkan adalah petugas dermaga. Jika pada area dermaga sudah padat maka kendaraan diarahkan untuk memarkir pada tempat parkir. Berdasarkan hasil wawancara, tempat parkir yang tersedia sangat mencukupi untuk kendaraan penumpang, hal ini dibuktikan saat melakukan pengamatan pada waktu *weekend* (minggu) yang merupakan waktu padat pengunjung dengan jumlah total 65 kendaraan yang terdiri dari 5 bus, 28 motor dan 32 mobil dapat tertampung.



Gambar 4. 21. Layout Tempat Parkir



Gambar 4. 22  
Parkir pada area Dermaga



Gambar 4. 23 Sirkulasi masuk kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  
Sumber. Survey Primer,20222



Gambar 4. 24 Sirkulasi keluar kendaraan pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  
Sumber, Survey Primer, 2022

### B. Fasilitas penunjang wilayah daratan pelabuhan

Fasilitas penunjang wilayah daratan merupakan fasilitas yang tidak harus dimiliki suatu pelabuhan. Fasilitas penunjang Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe telah sesuai dengan PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Adapun kondisi fasilitas penunjang Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 20  
Fasilitas Penunjang

No	Fasilitas	Gambar
1	<p><b>Pondokan</b> Pondokan digunakan untuk menyimpan <i>life jacket</i> yang tersedia pada kapal dan ban pelampung. Kemudian, berdasarkan hasil wawancara pondokan ini bisa digunakan oleh penumpang untuk menunggu kapal dalam pondokan tersebut, akan tetapi, karena penumpang kurang tertarik sehingga fasilitas ini selalu dikunci oleh pengelola pelabuhan.</p>	
2	<p><b>Tempat Sampah</b> Telah tersedia tempat sampah berjumlah 1 buah yang diletakkan di depan ruang tunggu penumpang.</p>	

No	Fasilitas	Gambar
----	-----------	--------

3	<b>Drainase</b> Telah tersedia drainase dengan lebar 0,5 meter.	
---	--	--

4	<b>Lampu Penerangan</b> Tersedia 8 lampu penerangan jalan, akan tetapi pada dermaga terdapat koridor jalan yang tidak tersedia lampu penerangan.	
---	---	--

5	<b>Tandon Air</b> Sumber air untuk kebutuhan fasilitas toilet di Pelabuhan. Tandon air yang dimiliki pelabuhan memiliki kapasitas 720 liter dengan debit air 3-5 liter/menit.	
---	--	--

6	<b>Septictank</b> Pelabuhan sudah memiliki <i>septictank</i> sebagai saluran sanitasi untuk pembuangan air limbah kotor.	
---	---	---

7	<b>Sarana Perdagangan</b> Pada ruang tunggu terdapat stand dagangan pengelola pelabuhan yang dapat dinikmati oleh pengunjung jika membeli makanan.	
---	---	--

8	<b>Sarana Pariwisata</b> Gambar layout pelabuhan menunjukkan pelabuhan dekat dengan villa yang mendukung sarana pariwisata pada pelabuhan ini.	
---	---	--

9	<b>Peribadatan</b> Pada kawasan pelabuhan tidak memiliki musholla akan tetapi gambar layout pelabuhan menunjukkan, terdapat masjid yang jaraknya dekat dengan pelabuhan.	
---	---	--

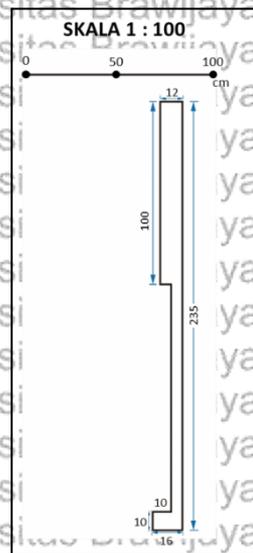
Sumber. Hasil Surye Primer, 2022

### C. Fasilitas pelabuhan wilayah perairan

Fasilitas wilayah perairan merupakan fasilitas berada di wilayah perairan Pelabuhan untuk memudahkan pergerakan kapal. Fasilitas wilayah perairan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe telah sesuai dengan PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Adapun kondisi fasilitas wilayah perairan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe adalah sebagai berikut.

#### 1. Dermaga

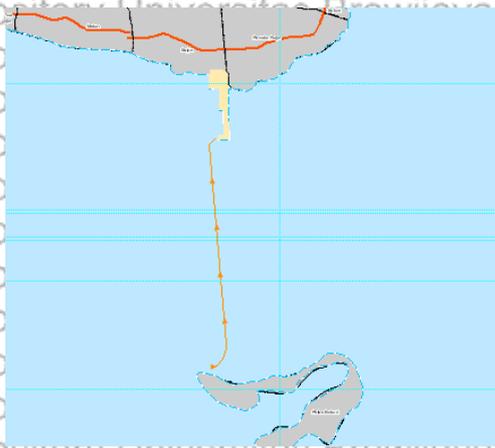
Dermaga Desa Bajoe memiliki panjang 235 meter dan lebar 12 meter dan 6 meter. Bentuk dermaga menyerupai bentuk L. berdasarkan gambar sirkulasi keluar kapal, saat akan berlabuh kapal berputar kurang lebih 90 derajat agar posisi kapal lurus menghadap lokasi tambatan di Pulau Bokori. Pada dermaga dilengkapi lampu penerang jalan sebanyak 3 buah dengan titik persebaran dapat dilihat pada **Gambar 4.1**. Pada dermaga terdapat 3 buah tambatan untuk kapal berlabuh salah satunya seperti ditunjukkan pada **Gambar 4.22** Pada tempat tambat kapal di dermaga dilengkapi dengan tangga seperti gambar dibawah ini untuk memudahkan penumpang naik/turun di kapal.



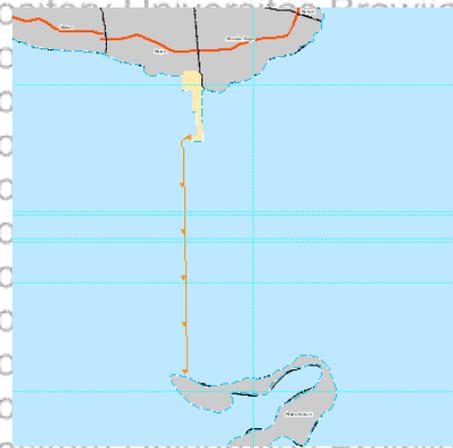
*Gambar 4. 25* Layout Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  
Sumber. Hasil Survey Primer, 2022



*Gambar 4. 26* Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe



Gambar 4. 27 Alur masuk kapal  
Sumber. Hasil Survey Primer, 2022



Gambar 4. 28 Alur keluar kapal

## 2. Kolam Tambat

Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe memiliki kolam tambat yang merupakan tempat tambat kapal pada Pelabuhan ini. Kedalaman kolam mencapai 5 meter. Hingga tahun 2023 ini, tersedia 3 buah kapal motor yang melakukan operasional pada kolam tambat ini.



Gambar 4. 29 Kolam Tambat  
Sumber. Hasil Survey Primer, 2022

## 3. Bangunan Pemecah Ombak

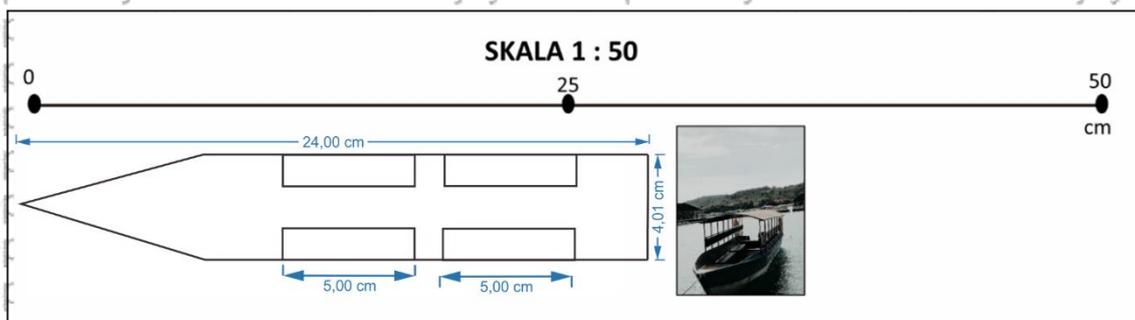
Pelabuhan ini sudah tersedia bangunan pemecah ombak di sepanjang dermaga. Bangunan ini berfungsi untuk melindungi dermaga dari serangan gelombang. Bangunan ini terbuat dari tumpukan batu-batu yang disusun miring.



Gambar 4. 30 Pemecah Gelombang  
Sumber. Hasil Survey Primer, 2022

#### 4. Kapal

Pelabuhan ini merupakan milik pemerintah provinsi sehingga menyediakan 3 buah kapal yang beroperasi untuk melayani wisatawan menuju Pulau Bokori. Kapal ini disebut dengan Kapal Motor Wisata Bokori ini awalnya merupakan kapal kayu milik nelayan lokal pada Desa Bajoe yang kemudian dimodifikasi menjadi kapal motor karena melihat besarnya wisatawan yang berkunjung di Pulau Bokori. Lokasi kapal ini berada di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang merupakan milik pemerintah daerah.



Gambar 4. 31 Layout Kapal Motor Wisata Bokori  
Sumber: Hasil Desain, 2022

Berdasarkan gambar di atas Kapal Motor Wisata Bokori memiliki ukuran panjang 12,5 meter dan lebar 2 meter serta tinggi 0,6 meter, memiliki 4 tempat duduk bagi penumpang dengan panjang 2,5 m dan lebar 0,6 meter yang dapat memuat 5 orang dewasa. Kapasitas muat kapal yaitu 20 orang dewasa. Bagian belakang kapal terdapat mesin untuk menggerakkan kapal dan telah dilengkapi atap. Jenis bahan bakar kapal ini adalah bensin. Pada kapal sudah tersedia alat keselamatan berupa ban pelampung dan jaket pelampung. Awak kapal terdiri dari pengemudi kapal dan petugas keamanan. Penumpang penyandang disabilitas dapat naik di kapal ini dengan cara diangkat secara terpisah dengan kursi roda, kemudian kursi roda disimpan pada bagian jalan dalam kapal.

#### 4.7 Karakteristik Penumpang

Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe telah melakukan survei dan penyebaran kuesioner kepada responden guna mengumpulkan informasi mengenai karakteristik penumpang serta persepsi mereka terhadap kinerja pelayanan pelabuhan tersebut. Kuesioner tersebut mencakup pertanyaan terkait identitas responden untuk memperoleh pemahaman mengenai karakteristik pelaku perjalanan atau penumpang, termasuk informasi mengenai usia, jenis kelamin, pekerjaan, dan tujuan perjalanan.

Tabel 4. 21

**Karakteristik Penumpang**

<b>Karakteristik</b>	<b>Variabel</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
Jenis Kelamin	Perempuan	47	55%
	Laki-Laki	38	45%
Usia	17-24	36	42%
	25-32	18	21%
	33-40	13	15%
	41-48	10	12%
	49-56	6	7%
	57-64	2	2%
Pekerjaan	PNS	26	31%
	Pelajar/Mahasiswa	35	41%
	Wiraswasta	10	12%
	Pegawai Swasta	9	11%
Tujuan Perjalanan	Ibu Rumah Tangga	5	6%
	Rekreasi	85	100%
	Pendidikan	0	0%
Moda yang Digunakan	Bekerja	0	0%
	Sepeda Motor	18	21%
	Mobil	45	53%
	Bus	22	26%
	Angkot	0	0%
Daerah asal	Jalan Kaki	0	0%
	Kota Kendari	53	62%
	Kabupaten Konawe	24	28%
	Diluar Kabupaten Konawe	8	9%

Sumber. Hasil Kuisisioner, 2022

### A. Karakteristik Penumpang berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan data, terdapat fakta bahwa pengguna pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe didominasi oleh perempuan dengan persentase 55%, sedangkan laki-laki hanya sebesar 45%. Oleh karena itu, penting bagi Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe untuk memperhatikan kenyamanan dan keamanan terutama bagi perempuan. Salah satu langkah yang dapat dilakukan adalah menyediakan fasilitas ruang ibu menyusui khusus bagi perempuan di pelabuhan tersebut.

### B. Karakteristik Penumpang berdasarkan Usia

Penumpang kapal di pelabuhan penyerangan Desa Bajoe didominasi oleh pengunjung dengan usia 17-24 tahun. Usia-usia tersebut merupakan usia remaja produktif. Hal ini didukung karena kapal tersebut melayani ke tempat wisata bahari Pulau Bokori yang memiliki banyak daya tarik sehingga banyak remaja yang melakukan pergerakan. Selanjutnya, terdapat persentase yang relatif kecil, terutama pada rentang usia di atas 50 tahun yang memiliki persentase di bawah 1%. Hal ini disebabkan oleh jumlah responden pada kelompok usia tersebut, dimana dari 85 responden, hanya terdapat 6 orang yang berada dalam rentang usia 49-56 tahun dan 2 orang di atas 56 tahun.

### C. Karakteristik Penumpang berdasarkan Pekerjaan

Penumpang dengan persentase pekerjaan terbesar adalah pelajar/mahasiswa dengan persentase 41%. Hal ini dikarenakan pelabuhan tersebut hanya melayani ke wisata Pulau Bokori yang merupakan wisata yang diminati oleh pelajar. Kemudian, diikuti oleh penumpang dengan pekerjaan PNS diikuti dengan wiraswasta dan pegawai swasta. Hal ini, karena untuk pekerja PNS, wiraswasta maupun pegawai swasta rame berkunjung pada waktu *weekend*, berbeda dengan mahasiswa yang dapat berkunjung di waktu *weekday* karena memiliki waktu luang.

### D. Karakteristik penumpang Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Tingkat persentase penumpang Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dengan tujuan perjalanan untuk berwisata yakni sebesar 100%. Hal ini menggambarkan bahwa seluruh penumpang di pelabuhan memiliki tujuan yang sama untuk berwisata ke Pulau Bokori hal ini sejalan dengan Pelabuhan Desa Bajoe hanya melayani perjalanan kapal menuju Pulau Bokori. Berdasarkan diagram dibawah ini jumlah wisatawan di Pulau Bokori tahun 2019 berjumlah 96,725. Sedangkan jumlah penumpang pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe tahun 2019 berjumlah 40.194. Artinya sebanyak 42% wisatawan menggunakan jasa Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe sebagai aksesibilitas menuju Pulau Bokori.



Gambar 4. 32 Grafik jumlah wisatawan Pulau Bokori  
Sumber. Dinas Pariwisata Sulawesi Tenggara, 2022

### E. Karakteristik penumpang Berdasarkan Moda Yang Digunakan menuju Pelabuhan

Moda yang paling banyak digunakan oleh penumpang yang menuju ke pelabuhan adalah mobil, dengan persentase sebesar 53%. Sementara itu, moda Bus memiliki persentase sebesar 26%, namun perlu dicatat bahwa Bus yang digunakan bukan merupakan kendaraan umum melainkan Bus yang disewa.. Banyaknya penggunaan Bus karena banyaknya penumpang yang berwisata bersama rombongan keluarga maupun rombongan pelajar di waktu *weekend*. Selain itu, untuk Angkot didapatkan presentase 0% karena tidak ada angkot

yang melayani jalan arah ke Pelabuhan serta 0 % pada Jalan kaki karena mayoritas pengunjung tinggal jauh dari lokasi Pelabuhan dan masyarakat lokal sekitar pelabuhan rata-rata memiliki kapal sendiri karena pekerjaan masyarakat sebagai nelayan.

#### **F. Daerah asal penumpang**

Daerah asal penumpang Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dominan dari Kota Kendari yakni 62%. Hal ini karena daya tarik masyarakat Kota Kendari akan mengunjungi Pulau Bokori tinggi kemudian walaupun letak pelabuhan ini letaknya jauh dibanding dermaga yang ada akan tetapi memiliki harga tiket yang murah dibandingkan dermaga lainnya. Kemudian, lahan parkir yang tersedia juga luas dan merupakan pelabuhan resmi dari pemerintah sehingga banyak masyarakat yang mengetahui. Kemudian, presentasi masyarakat lokal yakni pada Kabupaten Konawe sedikit karena rata-rata masyarakat yang tinggal di pinggiran laut memiliki kapal masing-masing yang biasa digunakan oleh para nelayan sehingga untuk berwisata ke Pulau Bokori menggunakan kapal masing-masing.

#### **4.8 Kinerja Pelayanan Pelabuhan**

Dalam penelitian ini, kinerja pelayanan pelabuhan dievaluasi dengan membandingkan ketersediaan fasilitas pelayanan dengan standar minimum yang telah ditetapkan. Fasilitas yang tidak tersedia atau belum memenuhi standar akan dianalisis menggunakan analisis Kano untuk memahami persepsi penumpang terkait pengembangan fasilitas yang belum memenuhi standar tersebut. Hasil dari perbandingan analisis ketersediaan fasilitas pelayanan dan analisis IPA akan ditentukan arahan pengembangan fasilitas pelabuhan melalui analisis QFD.

##### **4.8.1 Ketersediaan Fasilitas Pelayanan Pelabuhan**

Pemaparan fasilitas pelabuhan secara umum telah dibahas pada sub bab 4.5, berdasarkan jenis fasilitas pelabuhan berdasarkan PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, fasilitas pada wilayah darat dan perairan sudah memenuhi. Walaupun pada pelabuhan ini tidak memiliki fasilitas untuk arus barang karena pelabuhan diperuntukkan untuk melayani penumpang yakni wisatawan Pulau Bokori. Selanjutnya, untuk menilai kinerja pelayanan fasilitas wilayah daratan menggunakan Peraturan Menteri No.39 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Bagi Penumpang Angkutan Penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan. Adapun fasilitas eksisting Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang dibandingkan dengan SPM adalah sebagai berikut.

Tabel 4. 22

## Kinerja Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

No	Sub Variabel*	Indikator*	Parameter*	Analisis**	Gambar* **	Skor*
<b>Keselamatan</b>						
1	Informasi dan fasilitas keselamatan	Kondisi alat pemadam kebakaran	alat pemadam kebakaran mudah terlihat dan terjangkau	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe sudah terapat 1 buah alat pemadam kebakaran yang dilengkapi dengan box APAR dan diletakkan pada ruang tunggu sehingga mudah terlihat oleh banyak orang serta masih dalam kondisi baik.		4
2		Kondisi Petunjuk jalur evakuasi	Petunjuk jalur evakuasi mudah terlihat dan terjangkau	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe belum terdapat petunjuk jalur evakuasi		1
3		Kondisi Titik kumpul evakuasi	Titik kumpul evakuasi mudah terlihat dan terjangkau	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe belum terdapat titik kumpul evakuasi.		1
4	Nomor telepon darurat (nomor polisi, pemadam kebakaran dan rumah sakit)	Nomor telepon darurat mudah terlihat dan terjangkau	Nomor telepon darurat mudah terlihat dan terjangkau	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat nomor telepon darurat melainkan hanya nomor telepon pelayanan berisi nomor telepon awak kapal, staf pelabuhan, satpam dan petugas parkir.		2
5	Petugas Kesehatan	Petugas kesehatan yang mudah terlihat	Petugas kesehatan yang mudah terlihat	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat petugas kesehatan karena belum ada ruang kesehatan.		1
6	Kondisi P3K	P3K, Plester perekat, dan Gunting tajam mudah terlihat dan mudah dijangkau.	P3K, yang terdiri dari: Kasa steril, Anti septik dan Gunting tajam mudah terlihat dan mudah dijangkau.	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat kotak P3K.		1
7	Kondisi Tandu	Tandu yang mudah terlihat dan mudah dijangkau	Tandu yang mudah terlihat dan mudah dijangkau	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat tandu.		1
8	Kondisi Kursi Roda	Kursi roda yang mudah	Kursi roda yang mudah	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan		1

No	Sub Variabel*	Indikator*	Parameter*	Analisis**	Gambar**	Skor*
			terlihat dan mudah dijangkau	penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat kursi roda.		
<b>Keamanan</b>						
9	Fasilitas Keamanan	Ketersediaan CCTV	Tersedia CCTV dapat berfungsi dan rekaman dapat dimanfaatkan	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat CCTV.		1
10		Ketersediaan petugas keamanan	Tersedia petugas berseragam dan mudah terlihat	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada penyeberangan Desa Bajoe sudah terapat petugas keamanan akan tetapi petugas keamanan tidak berseragam namun mudah terlihat.		4
11		Ketersediaan Informasi gangguan keamanan	Tersedia stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan yang mudah terlihat dan jelas terbaca	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada penyeberangan Desa Bajoe sudah terapat stiker nomor layanan pengaduan dengan ukuran yang sedang sehingga jelas terbaca dan mudah terlihat karena di letakkan pada meja loket tiket		5
<b>Keteraturan</b>						
12	Layanan penjualan tiket	Waktu layanan penjualan tiket	Maksimum 5 menit per nama penumpang	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada penyeberangan Desa Bajoe layanan penjualan tiket tidak melewati 5 menit karena tidak mengalami antrean yang panjang.		5
<b>Kenyamanan</b>						
13	Ruang Tunggu	Luas dan kondisi	- Untuk (satu) orang minimum 0,6 m <sup>2</sup> - Area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam area terminal penumpang	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada penyeberangan Desa Bajoe terdapat ruang tunggu untuk penumpang dengan kondisi bersih dan tidak berbau, kemudian ukuran tempat duduk yang tersedia bukan merupakan 1 tempat duduk untuk penumpang akan tetapi 1 tempat duduk dapat memuat banyak penumpang dengan ukuran tempat duduk yang beragam		5
14	Toilet	Jumlah dan kondisi	- Tersedianya 1 (satu) toilet untuk 50 penumpang dan jumlah toilet wanita 2 (dua) kali toilet pria - Area bersih 100% dan	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada penyeberangan Desa Bajoe terdapat 3 toilet akan tetapi tidak dipisahkan antara wanita dan pria yang mana 1 toilet untuk 1 penumpang. Kemudian, kondisi dalam toilet bersih dan tidak berbau.		3

No	Sub Variabel*	Indikator*	Parameter*	Analisis**	Gambar* **	Skor*
			tidak berbau yang berasal dari dalam toilet.			
15	Mushola	Ketersediaan dan Kondisi	- Tersedia sesuai kapasitas pelabuhan penyeberangan - Area bersih 100% dan tidak berbau	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat musholla akan tetapi terdapat masjid dekat dekat pelabuhan yang dapat ditempuh penumpang dengan berjalan kaki.		1
16	Lampu penerangan	Intensitas Cahaya	Lampu penerangan dengan intensitas cahaya: - >300lux sangat terang - 200 - 300lux (tingkat keterangan yang cukup)	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat lampu penerangan pada ruang tunggu melainkan hanya terdapat lampu penerangan jalan yang berjumlah 8 buah yang tersebar pada jalan pada dermaga dan jalan masuk pelabuhan.		2
17	Fasilitas pengatur suhu	suhu	Suhu dalam terminal penumpang maksimal 27°C	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat fasilitas pengatur suhu baik itu AC ( <i>air conditioner</i> ) maupun kipas angin.		1
18	Fasilitas Jalur penumpang	Ketersediaan dan kondisi	Tersedia fasilitas lajur penumpang yang terpisah dengan lajur kendaraan	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat jalur khusus penumpang sehingga penumpang akan berjalan kaki pada jalur kendaraan. Kemudian, kondisi jalur tersebut masih dalam perkerasan tanah sehingga saat hujan kondisi jalan akan menjadi basah dan becek.		2
<b>Kemudahan</b>						
19	Informasi pelayanan sekurangnya memuat: denah /layout terminal penunpan g nama	Tempat dan kondisi	Informasi dalam bentuk visual diletakkan di tempat strategis yang mudah terlihat dan jelas terbaca	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe terdapat informasi pelayanan dalam bentuk baliho dengan ukuran yang besar seperti terlihat pada gambar. Akan tetapi muatan informasi kurang seperti ketentuan SPM yakni hanya berupa tarif dan informasi mengenai protokol kesehatan.		3
20	dermaga		Informasi dalam bentuk	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan		2

No	Sub Variabel*	Indikator*	Parameter*	Analisis**	Gambar**	Skor*
	- jadwal kedatangan n & keberangkatan tujuan - tarif - peta jaringan lintas pelayanan		audio harus jelas terdengar dengan intensitas besar dari kebisingan suara 20 dB lebih yang ada	penyeberangan Desa Bajoe informasi pelayanan yang disampaikan dalam bentuk suara langsung oleh staf pelabuhan tanpa melalui <i>audio paging system</i> sehingga intensitas suara tidak besar.		
21	Informasi Gangguan Perjalanan Kapal	Waktu dan Intensitas suara	Informasi diumumkan maksimal 10 menit setelah terjadi gangguan dan jelas terdengar dengan intensitas suara 20dB lebih besar dari kebisingan yang ada	Saat ada gangguan perjalanan langsung menyampaikan kepada penumpang yang datang gangguan perjalanan kapal pada pelabuhan ini yakni hujan badai yang menyebabkan ombak besar sehingga adanya gangguan ini penumpang menunggu saat hujan reda.		5
22	Fasilitas layanan penumpang	Tempat dan jumlah	Mempunyai tempat dan 1 (satu) meja kerja	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe terdapat 1 meja kerja yang melayani penumpang untuk memberikan informasi mengenai waktu keberangkatan kapal serta melayani penumpang untuk melakukan pembayaran tiket masuk kapal.		4
23	Tempat parkir	Luas dan sirkulasi	Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia - Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe terdapat lahan yang disediakan untuk parkir dengan luas yang dapat menampung kendaraan roda 4 dan roda 2 maupun roda 6. Sirkulasi kendaraan masuk dan keluar lancar karena memiliki jalan yang lebar dan dibedakan jalan masuk dan keluar menuju pelabuhan.		5
24	Pelayanan Bagasi Penumpang	Ketersediaan -Kondisi	Tersedia Porter berseragam yang memiliki identitas dan mudah terlihat	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat porter maupun troli barang, hal ini karena ukuran kapal yang kecil serta penumpang tidak membawa barang yang banyak serta besar.		1

No	Sub Variabel*	Indikator*	Parameter*	Analisis**	Gambar* **	Skor*
			- Kondisi baik dan berfungsi			
<b>Kesetaraan</b>						
25	Fasilitas bagi penumpang difabel	Aksesibilitas	Terdapat <i>mobile ramp</i> dengan kemiringan maksimum 20° untuk penyambung dari platform ke kapal	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak tersedia <i>mobile ramp</i> sehingga jika ada penumpang difabel kursi roda akan diangkat pada kapal yang dibantu oleh petugas keamanan pada kapal kemudian begitu pula penumpang angkat diangkat untuk duduk di Kapal.		1
26	Ruangan ibu menyusui	Jumlah	Tersedia ruang khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi berupa prasarana menyusui dan memerah ASI.	Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada pelabuhan penyeberangan Desa Bajoe tidak terdapat ruang khusus bagi ibu yang akan menyusui bayi akan tetapi terdapat rumah pondokan seperti pada gambar yang dapat digunakan bagi ibu menyusui.		2

Keterangan :

\* : Bagian dari tabel 3.6

\*\* : Hasil Pemikiran

\*\*\*: Hasil observasi

Berdasarkan ketersediaan fasilitas pelayanan penumpang, secara eksisting terdapat fasilitas yang belum tersedia dan perlu dikembangkan yakni informasi evakuasi, alat dan petugas kesehatan, CCTV, Fasilitas pengatur suhu, mushola, fasilitas pelayanan bagasi (*poter*) dan *mobile ramp*. Fasilitas tersebut merupakan bagian dari standar pelayanan minimum sehingga wajib untuk dikembangkan kedepannya, akan tetapi pada pelabuhan terdapat masjid yang jaraknya kurang lebih 100 meter sehingga sudah cukup untuk dapat melayani penumpang. Fasilitas pengatur suhu untuk di ruang tunggu tidak memungkinkan untuk dipasang karena bentuk ruang tunggu penumpang yang terbuka sehingga akan ada udara angin dari laut yang masuk. Kemudian, penumpang di Pelabuhan ini tidak membawa barang yang berat seperti koper dan sebagainya karena tujuan penumpang dari pelabuhan ini hanya untuk berwisata ke Pulau Bokori, sehingga mengenai fasilitas pelayanan bagasi belum bisa diprioritaskan untuk pengembangan dalam pembahasan penelitian ini, didukung dengan belum adanya rencana mengenai pelabuhan ini pada kebijakan wilayah.

#### 4.8.2 Analisis IPA Kinerja Pelayanan Pelabuhan

Analisis ini untuk mengetahui tingkat kepentingan dan kepuasan diperlukan penilaian terhadap aspek yang berada dalam kinerja pelayanan. Indikator kinerja pelayanan yang dinilai merupakan fasilitas pelayanan yang tersedia dalam pelabuhan penyeberangan,

sehingga dari 25 fasilitas pelayanan yang terdapat di lapangan berjumlah 15 fasilitas pelayanan. Penilaian yang dilakukan dengan metode analisis IPA yang terdiri dari 4 (empat) tahapan yaitu menjumlahkan total nilai dari responden dan mengetahui rata-rata dari nilai responden. Setelah itu dilakukan pengukuran terhadap kesesuaian tiap item dan melakukan perhitungan dari tingkat kesesuaian total, dan membuat diagram kartesius.

Tabel 4. 23

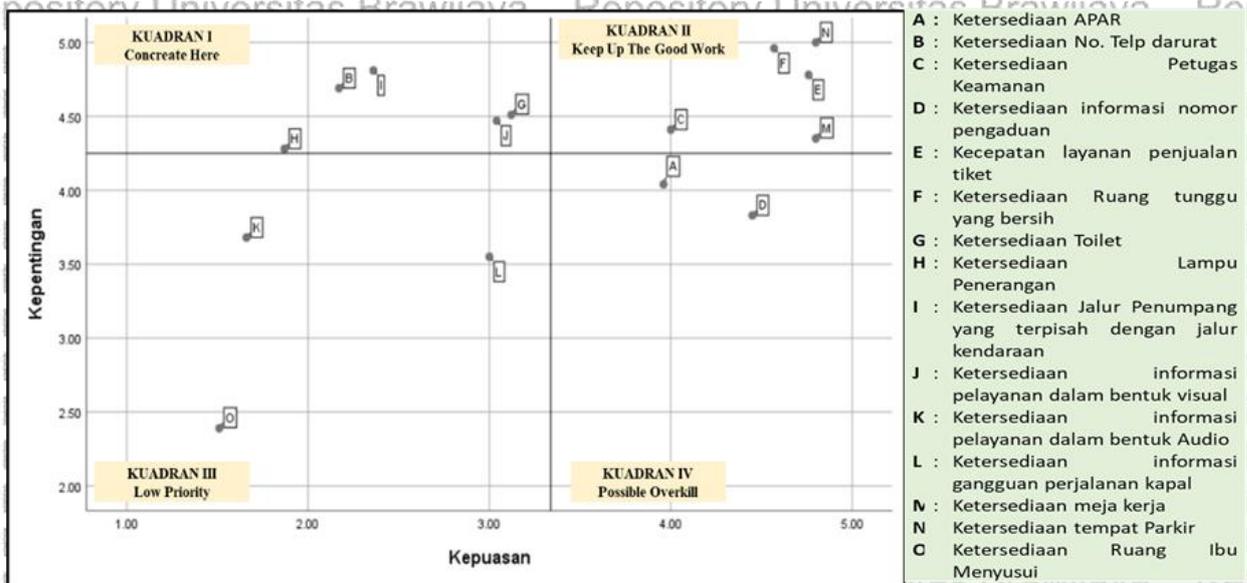
*Importance Performance Analysis* Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

No	Atribut pelayanan	Simbol	Tingkat Kepuasan (x)		Tingkat Kepentingan (y)		Tingkat kesesuaian (X/Y)
			Bobot	Rata-rata	bobot	Rata-rata	
<b>Keselamatan</b>							
1	Ketersediaan APAR (Alat pemadam api ringan) yang berfungsi serta mudah terlihat dan terjangkau	A	396	3,96	404	4,04	98%
2	Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	B	217	2,17	469	4,69	46%
<b>Keamanan</b>							
3	Ketersediaan Petugas Keamanan dan mudah terlihat	C	400	4,00	441	4,41	91%
4	Ketersediaan informasi nomor pengaduan yang mudah terlihat dan jelas terbaca	D	445	4,45	383	3,83	116%
<b>Keteraturan</b>							
5	Kecepatan layanan penjualan tiket	E	476	4,76	478	4,78	100%
<b>Kenyamanan</b>							
6	Ketersediaan Ruang tunggu yang bersih	F	457	4,57	496	4,96	92%
7	Ketersediaan Toilet	G	312	3,12	451	4,51	69%
8	Ketersediaan Penerangan	H	187	1,87	428	4,28	44%
9	Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	I	236	2,36	481	4,81	49%
<b>Kemudahan</b>							
10	Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	J	304	3,04	447	4,47	68%
11	Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk Audio	K	166	1,66	368	3,68	45%
12	Ketersediaan informasi gangguan perjalanan kapal	L	300	3,00	355	3,55	85%
13	Ketersediaan meja kerja	M	373	3,73	435	4,35	86%
14	Ketersediaan tempat Parkir	N	480	4,8	500	5,00	96%
<b>Kesetaraan</b>							
15	Ketersediaan Ruang Menyusui Ibu	O	151	1,51	239	2,39	63%
<b>Total</b>			4504	45,04	5971	59,71	

No	Atribut pelayanan	Simbol	Tingkat Kepuasan (x)		Tingkat Kepentingan (y)		Tingkat kesesuaian (X/Y)
			Bobot	Rata-rata	bobot	Rata-rata	
	<b>Titik Potong</b>		X= 3,33		Y=4,25		

Sumber: Hasil Analisis,2022

Berdasarkan hasil analisis IPA yang terdapat pada tabel diatas, terdapat atribut yang memiliki tingkat kesesuaian = 1 yaitu Kecepatan layanan penjualan tiket sehingga menunjukkan atribut ini dinilai penting oleh penumpang dan sudah puas terhadap pelayanannya. Selanjutnya atribut dengan tingkat kesesuaian > 1 yaitu ketersediaan informasi nomor pengaduan yang mudah terlihat dan jelas terbaca, menunjukkan tingkat kepuasan penumpang lebih tinggi dari tingkat kepentingan. Kemudian, atribut lainnya memiliki tingkat kesesuaian dibawah 1 yang berarti tingkat kepuasan penumpang lebih rendah dari tingkat kepentingan. Tidak semua atribut pelayanan dengan tingkat kesesuaian < 1 akan ditingkatkan, untuk mengetahui atribut yang akan ditingkat dapat diketahui diagram kartesius analisis IPA kinerja pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dibawah ini.



Gambar 4. 33 Diagram Kartesius Kinerja Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Sumber: Hasil Analisis, 2022

**A. Kuadran I**

Tabel 4. 24

Hasil Analisis IPA Kuadran I

Variabel	Simbol	Koordinat (X;Y)	Atribut pelayanan
Keselamatan	B	2,17;4,69	Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau
Kenyamanan	G	3,12;4,51	Ketersediaan Toilet
	H	1,87;4,28	Ketersediaan lampu penerangan
	I	2,36;4,81	Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan
Kenyamanan	J	3,04;4,47	Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual

Sumber: Hasil analisis,2022

Atribut kinerja pelayanan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yang berada pada kuadran I merupakan atribut yang memiliki nilai kepuasan yang rendah, dan kepentingan yang tinggi. Lima atribut pada kuadran I merupakan atribut yang memiliki prioritas peningkatan kinerja pelayanan. Pertama, ketersediaan no. telp darurat perlu ditambahkan karena pada daftar nomor telepon yang disediakan di pelabuhan kurang no telepon darurat seperti nomor polisi, rumah sakit maupun pemadam kebakaran. Kedua, peningkatan pelayanan toilet terkait kebersihan karena masih terdapat penumpang yang kurang puas akan kebersihan toilet kemudian pemisahan toilet wanita dan pria, untuk memberikan rasa kenyamanan lebih pada penumpang yang melakukan aktivitas air di Pulau Bokori mengganti pakaian pada toilet Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Ketiga, ketersediaan lampu penerangan perlu ditingkatkan jumlahnya terutama pada ruang tunggu penumpang tidak terdapat lampu penerangan, hal ini akan memberikan kenyamanan bagi penumpang yang menginap di Pulau Bokori dan akan kembali malam hari ke Pelabuhan untuk mengambil barang. Keempat, jalur penumpang perlu ditingkatkan terkait perkerasan jalan karena perkerasan eksisting berupa tanah yang membuat penumpang merasa tidak nyaman saat hujan karena jalan akan menjadi becek. Kelima, informasi pelayanan dalam bentuk visual dalam kondisi eksisting sudah tersedia berupa baliho akan tetapi perlu ditingkatkan ke media papan informasi agar lebih tahan dibandingkan bentuk baliho kemudian informasi yang disampaikan perlu ditambahkan karena pada kondisi eksisting hanya memberikan informasi terkait tarif.

## B. Kuadran II

Tabel 4. 25

Hasil Analisis IPA Kuadran II

Variabel	Simbol	Koordinat (X;Y)	Atribut pelayanan
Keamanan	C	4.00;4.41	Ketersediaan Petugas Keamanan dan mudah terlihat
Keteraturan	E	4.76;4.76	Kecepatan layanan penjualan tiket
Kenyamanan	F	4.57;4.96	Ketersediaan Ruang tunggu yang Bersih
Kemudahan	M	3.73;3.55	Ketersediaan Meja Kerja
	N	4.80;5.00	Ketersediaan Tempat Parkir

Sumber: Hasil analisis,2022

Pada Tabel diatas dapat diketahui indikator pelayanan pada kuadran II menurut penumpang Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dianggap mempunyai tingkat kepentingan yang tinggi dan performa yang memuaskan. Pihak pengelola diharapkan mempertahankan kinerja masing – masing indikator pada kuadran II agar tetap memberikan kenyamanan bagi penumpang. Diantaranya ialah kebersihan ruang tunggu agar penumpang tetap melakukan aktivitas diruang tersebut, ketersediaan meja kerja dengan staf agar

penumpang selalu sigap terlayani serta kecepatan penjualan tiket agar penumpang tidak menunggu lama untuk dapat naik kapal menuju wisata Pulau Bokori.

### C. Kuadran III

Tabel 4. 26

Hasil Analisis IPA Kuadran III

Variabel	Simbol	Koordinat (X;Y)	Atribut pelayanan
Keamanan	K	1,66;3,68	Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk Audio
Keteraturan	L	3,00;3,55	Ketersediaan informasi gangguan perjalanan kapal
Kesetaraan	O	1,51;2,39	Ketersediaan Ruang Ibu Menyusui

Sumber: Hasil analisis,2022

Pada tabel diatas diketahui bahwa terdapat indikator – indikator kinerja pelayanan yang masuk ke dalam kuadran III. Indikator – indikator yang termasuk dalam kuadran III dinilai oleh pengguna memiliki tingkat kepentingan dan kepuasan yang rendah, dan masing – masing indikator memiliki kinerja yang tidak terlalu istimewa. Fasilitas tersebut merupakan informasi pelayanan berupa audio, informasi gangguan kapal dan ruang ibu menyusui. Tanpa ruang ibu menyusui, penumpang yang termasuk golongan ibu menyusui dapat melakukan aktivitas tersebut. kemudian, informasi audio pada kondisi eksisting tidak disampaikan melalui *audio paging system* tetapi disampaikan langsung (*face to face*) oleh staff kepada penumpang sehingga hal ini sudah dianggap cukup oleh penumpang.

Kemudian, informasi gangguan kapal tanpa diberitahu penumpang sudah mengetahui karena hambatan kapa tidak dapat beroperasi ialah karena hujan badai yang akan menyebabkan ombak tinggi.

### D. Kuadran IV

Tabel 4. 27

Hasil Analisis IPA Kuadran IV

Variabel	Simbol	Koordinat (X;Y)	Atribut pelayanan
Keamanan	A	3,96;4,04	Ketersediaan APAR (Alat pemadam api ringan) yang berfungsi serta mudah terlihat dan terjangkau
Keteraturan	D	4,45;3,83	Ketersediaan informasi nomor pengaduan yang mudah terlihat dan jelas terbaca

Sumber: Hasil analisis,2022

Atribut pelayanan yang berada pada tabel diatas merupakan Atribut pelayanan yang masuk ke dalam kuadran IV. Atribut pelayanan yang masuk ke dalam kuadran ini dianggap kurang penting atau tidak diharapkan namun dari segi kinerja nya sudah bagus. Indikator di dalam kuadran merupakan indikator yang akan menjadi prioritas terakhir untuk ditingkatkan.

Pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe Ketersediaan nomor pengaduan penumpang, berdasarkan kondisi eksisting memiliki lebih dari satu nomor telepon yang dapat dihubungi untuk melakukan pengaduan. Kemudian, ketersediaan APAR pada kondisi eksisting

terdapat satu buah dilengkapi dengan box APAR yang masih dalam kondisi baik dan diletakkan pada ruang tunggu sehingga mudah terlihat sehingga sudah sesuai standar

#### 4.9 QFD (*Quality Function Development*)

Analisis QFD digunakan untuk menentukan arahan prioritas pengembangan kinerja pelayanan pada Pelabuhan Penyeberangan Pulau Bokori. Proses awal pada analisis QFD yaitu menentukan *voice of customer*. Kemudian lanjut pada proses selanjutnya yang terdiri dari *planning matrix*, respon teknis, *relationship matrix*, *technical correlation*, dan *technical matrix*. Sehingga hasil dari analisis ini akan tergambar melalui *house of quality*.

##### A. *Voice of Customer*

*Voice of Customer* juga sebagai kebutuhan penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe terkait fasilitas pelayanan pelabuhan. *Voice of Customer* didapatkan dari atribut yang berada pada kuadran I analisis IPA.

Tabel 4. 28

Gap *Voice Of Customer* Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

<i>Voice of Customer</i> *	Tingkat Kepuasan Pengguna**	Tingkat Kepentingan Pengguna**	Gap
	(a)	(b)	(a-b)
Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	2,17	4,69	-2,52
Ketersediaan Toilet	3,12	4,51	-1,39
Ketersediaan lampu penerangan	1,87	4,28	-2,41
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	2,36	4,81	-2,45
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	3,04	4,47	-1,43

Keterangan:

\* : Atribut kuadran I analisis IPA

\*\* : Tabel 4.23

Berdasarkan tabel diatas, maka diperoleh atribut pelayanan pada pelabuhan dengan nilai selisih tertinggi yakni Ketersediaan Lampu penerangan yang berfungsi. Artinya, fasilitas lampu penerangan memiliki tingkat kesenjangan yang besar antara kepuasan dan kepentingan pengguna. Semakin besar nilai GAP menunjukkan adanya kesenjangan yang semakin besar antara harapan terhadap atribut pelayanan pada kondisi eksisting..

##### B. Matriks Perencanaan

Pada tahap kedua analisis QFD, dilakukan perhitungan untuk *planning matrix*. Tahap ini melibatkan perhitungan *nilai goal*, *Importance of Customer (IoC)*, *Customer Satisfaction Performance (CSP)*, *Improvement Ratio (IR)*, *Raw Weight (RW)*, dan *Normalized Raw*

*Weight* (NRW). Berikut ini adalah hasil perhitungan planning matrix Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe:

### 1. Goal

*Goal* adalah nilai harapan penumpang terhadap kinerja fasilitas pelayanan yang ada pada pelabuhan. *Goal* didapatkan dari hasil rata-rata nilai tingkat kepentingan dari hasil analisis IPA ri nilai 5 karena karena masing-masing saling berpengaruh dan memiliki standar yang ditetapkan. Berikut merupakan nilai *goal* penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe.

Tabel 4. 29

Nilai Goal Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

<i>Voice of Customer</i>	Nilai Goal*
Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	4,69
Ketersediaan Toilet	4,51
Ketersediaan lampu penerangan	4,28
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	4,81
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	4,47

Keterangan :

\* : Tingkat kepentingan pada tabel 4.23

### 2. Importance of Customer (IoC)

Nilai Importance of Customer diperoleh dengan membagi nilai goal oleh total nilai dari semua goal. Berikut ini adalah hasil perhitungan Importance of Customer penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe:

Tabel 4. 30

Nilai IoC Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

<i>Voice of customer</i>	Nilai Goal	Total Goal	IoC
	(a)	(b)	(a/b)
Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	4,79	22,76	0,21
Ketersediaan Toilet	4,75		0,20
Ketersediaan lampu penerangan	4,75		0,19
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	4,74		0,21
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	4,73		0,20

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil perhitungan *importance of customer*, didapatkan bahwa semua *voice of customer* pada pelabuhan yakni berkisar dari 0,19-0,21. Hal ini menjadikan atribut pelayanan *voice of customer* memiliki tingkat kepentingan paling tinggi dibandingkan atribut pelayanan lainnya. Semakin tinggi nilai *Importance of Customer* atribut, menunjukkan bahwa tingkat kepentingan atribut pelayanan tersebut semakin besar.

### 3. Customer Satisfaction Performance

*Customer Satisfaction Performance* (CSP) adalah nilai yang mencerminkan persepsi penumpang mengenai kepuasan mereka terhadap fasilitas pelayanan yang tersedia di

pelabuhan, dengan tujuan memenuhi kebutuhan penumpang. Nilai CSP dalam kinerja pelabuhan diperoleh dari rata-rata nilai persepsi kepuasan penumpang yang dihasilkan dari analisis IPA.

Tabel 4. 31  
Nilai CSP Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

<i>Voice of Customer</i>	Nilai CSP*
Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	2,17
Ketersediaan Toilet	3,12
Ketersediaan lampu penerangan	1,87
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	2,36
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	3,04

Keterangan:

\*: Tingkat kepuasan pada Tabel 4.23

#### 4. *Improvement Ratio*

*Improvement Ratio* merupakan indikator yang mengukur usaha yang diperlukan untuk mengubah tingkat kepuasan penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dari kondisi eksisting terhadap atribut-atribut pelayanan, sebagai langkah menuju pencapaian tujuan. *Improvement Ratio* diperoleh dengan membagi nilai Goal oleh *Customer Satisfaction Performance* (CSP). Berikut ini adalah hasil perhitungan *Improvement Ratio*:

Tabel 4. 32  
Nilai IR Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

<i>Voice of Customer</i>	Nilai Goal (a)	Nilai CSP (b)	Nilai IR (a/b)
Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	4,69	2,17	2,16
Ketersediaan Toilet	4,51	3,12	1,45
Ketersediaan lampu penerangan	4,28	1,87	2,29
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	4,81	2,36	2,04
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	4,47	3,04	1,47

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan perhitungan *improvement ratio* pada tabel diatas diketahui bahwa *voice of customer* ketersediaan lampu penerangan yang berfungsi pada prioritas arahan peningkatan kinerja pelayanan memiliki nilai *improvement ratio* terbesar dengan nilai 2,29. Hal tersebut menandakan jika ketersediaan lampu penerangan membutuhkan usaha yang besar jika dibandingkan dengan *voice of customer* lainnya. Semakin besar nilai *improvement ratio*, semakin besar usaha yang diperlukan untuk meningkatkan kinerja dibandingkan dengan atribut lainnya.

#### 5. *Raw Weight*

*Raw Weight* adalah nilai yang mencerminkan tingkat kepentingan secara keseluruhan dari setiap kebutuhan penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe, berdasarkan

nilai kepentingan penumpang pelabuhan dan nilai *Improvement Ratio*. Berikut ini adalah hasil perhitungan nilai *Raw Weight*:

Tabel 4. 33

Nilai *Raw Weight* Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

<i>Voice of Customer</i>	Nilai Goal (a)	Nilai IR* (b)	Nilai RW (a*b)
Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	4,69	2,16	10,14
Ketersediaan Toilet	4,51	1,45	6,52
Ketersediaan lampu penerangan	4,28	2,29	9,80
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	4,81	2,04	9,80
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	4,47	1,47	6,57

Keterangan:

\*: Hasil perhitungan Tabel 4.32

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa *voice of customer* yang memiliki nilai *raw weight* tertinggi pada pelabuhan yakni ketersediaan lampu penerangan dan lampu penerangan pada prioritas arahan peningkatan kinerja pelayanan pelabuhan. Kemudian, nilai *raw weight* tertinggi pada pelabuhan yakni ketersediaan nomor telepon darurat. Nilai *raw weight* yang semakin tinggi menunjukkan bahwa atribut tersebut memiliki tingkat kepentingan yang tinggi dibandingkan atribut lainnya.

## 6. *Normalized Raw Weight*

*Normalized Raw Weight* adalah nilai *Raw Weight* yang dijadikan dalam bentuk persentase atau pecahan antara 0 hingga 1. Cara untuk mendapatkan nilai *Normalized Raw Weight* adalah dengan membagi nilai *Raw Weight* dengan total nilai *Raw Weight* secara keseluruhan. Berikut ini adalah hasil perhitungan nilai *Normalized Raw Weight*:

Tabel 4. 34

Nilai *Normalized Raw Weight* Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

<i>Voice of Customer</i>	Nilai RW* (a)	Total RW (b)	Nilai NRW (a/b)
Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	10,14		0,24
Ketersediaan Toilet	6,52		0,15
Ketersediaan lampu penerangan	9,80	42,83	0,23
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	9,80		0,23
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	6,57		0,15

Keterangan:

\*: Hasil perhitungan Tabel 4.33

Berdasarkan hasil perhitungan pada masing-masing bagian matriks perencanaan *House of Quality*, sehingga dapat dilihat hasil perhitungan sebagai berikut.

Tabel 4. 35

Matriks Perencanaan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

<i>Voice of customer</i>	CSP	Goal	NK	NH	IR	IoC	RW	NRW
Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	2,17	4,69	217	469	2,16	0,21	10,14	0,24
Ketersediaan Toilet	3,12	4,51	312	451	1,45	0,20	6,52	0,15

<i>Voice of customer</i>	CSP	Goal	NK	NH	IR	IoC	RW	NRW
Ketersediaan lampu penerangan	1,87	4,28	187	428	2,29	0,19	9,80	0,23
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan	2,36	4,81	236	481	2,04	0,21	9,80	0,23
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	3,04	4,47	304	447	1,47	0,20	6,57	0,15

### C. Penentuan *Technical Response*

*Technical Response* adalah komponen dalam *House of Quality* yang berisi jawaban dari *Voice of Customer*. Penentuan *Technical Response* ditujukan oleh peneliti untuk memenuhi kebutuhan penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Setelah melakukan analisis kinerja pelayanan pelabuhan, sejumlah respon teknis diidentifikasi sebagai panduan dalam pengembangan lebih lanjut.

Tabel 4. 36

*Technical Response* Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

RT	Respon Teknis	Keterangan
RT - 1	Meningkatkan informasi pelayanan	Berdasarkan hasil analisis standar pelayanan minimum fasilitas pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe diketahui bahwa terdapat atribut nomor telepon darurat dengan skor 2 dan informasi pelayanan visual dengan skor 3 artinya belum sesuai standar, kemudian berdasarkan analisis IPA, 2 atribut ini dinilai memiliki tingkat kepentingan lebih tinggi dibandingkan tingkat kepuasannya, sehingga perlu ditingkatkan informasi pelayanan.
RT - 2	Peningkatan jumlah toilet	Berdasarkan hasil analisis standar pelayanan minimum fasilitas pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe diketahui bahwa terdapat atribut ketersediaan toilet dengan skor 3 artinya belum sesuai standar, kemudian berdasarkan analisis IPA, atribut ini dinilai memiliki tingkat kepentingan lebih tinggi dibandingkan tingkat kepuasannya karena tidak dipisahkan antara toilet wanita dan pria, maka perlu ditingkatkan jumlah toilet.
RT - 3	Peningkatan jumlah lampu penerangan	Berdasarkan hasil analisis standar pelayanan minimum fasilitas pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe diketahui bahwa terdapat atribut ketersediaan lampu penerangan dengan skor 2 artinya belum sesuai standar, kemudian berdasarkan analisis IPA, atribut ini dinilai memiliki tingkat kepentingan lebih tinggi dibandingkan tingkat kepuasannya karena pada ruang tunggu tidak terdapat lampu penerangan serta 135 meter ruas jalan dermaga yang belum tersedia lampu penerangan, maka perlu ditingkatkan jumlah lampu penerangan.
RT - 4	Penyediaan jalur pejalan kaki	Berdasarkan hasil analisis standar pelayanan minimum fasilitas pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe diketahui bahwa terdapat atribut ketersediaan jalur penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan dengan skor 2 artinya belum sesuai standar, kemudian berdasarkan analisis IPA, atribut ini dinilai memiliki tingkat kepentingan lebih tinggi dibandingkan tingkat kepuasannya karena jalur pejalan kaki sama dengan jalur kendaraan, maka perlu dilakukan penyediaan jalur pejalan kaki.
RT-5	Peningkatan perkerasan jalan	Berdasarkan hasil analisis standar pelayanan minimum fasilitas pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe diketahui bahwa terdapat atribut ketersediaan jalur penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan dengan skor 2 artinya belum sesuai standar, kemudian berdasarkan analisis IPA, atribut ini dinilai memiliki tingkat kepentingan lebih tinggi dibandingkan tingkat kepuasannya karena selain jalur pejalan kaki sama dengan jalur kendaraan juga kondisi perkerasan jalan kurang baik karena masih dalam perkerasan tanah maka saat hujan akan membuat jalan becek yang membuat penumpang tidak nyaman, maka perlu dilakukan peningkatan perkerasan jalan.

Sumber: Hasil Analisis, 2022

#### D. Matrix Relationship

Analisis hubungan berisi penilaian kekuatan antar tiap elemen dari respon teknis yang ada dengan *Voice of Customer*. Pengisian sub matriks pada analisis hubungan sangat penting untuk menentukan prioritas tindakan yang akan dilakukan. Pengisian nilai pada submatrik berdasarkan **tabel 3.8**.

Tabel 4. 37  
Matrix Relationship Pelabuhan Penyeberangan

Respon teknis Atribut pelayanan	Meningkatkan informasi pelayanan	Peningkatan jumlah toilet	Peningkatan jumlah lampu penerangan	Penyediaan jalur pejalan kaki	Peningkatan perkerasan jalan
	RT-1	RT-2	RT-3	RT-4	RT-5
Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	9				
Ketersediaan Toilet		9	9		
Ketersediaan lampu penerangan		9	9	9	1
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan			9	9	9
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	9				
<b>Total nilai relasi</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>27</b>	<b>18</b>	<b>10</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2022

#### E. Korelasi Teknis

Korelasi teknis digunakan untuk mengukur tingkat hubungan antara respon teknis. Hubungan antara respon teknis dapat bersifat positif, negatif, atau tidak ada hubungan sama sekali. Masing-masing hubungan antara respon diberikan simbol berdasarkan **Tabel 3.10**.

				○	
	○				
		○			
			○		
Meningkatkan informasi pelayanan	Peningkatan jumlah toilet	Peningkatan jumlah lampu penerangan	Penyediaan jalur pejalan kaki	Peningkatan perkerasan jalan	
RT-1	RT-2	RT-3	RT-4	RT-5	

Gambar 4. 34 Technical Correlation Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Sumber: Hasil analisis, 2022

## F. *Technical Matrix*

*Technical Matrix* dalam *House of Quality* berisi matriks yang digunakan untuk menetapkan target peningkatan layanan dan memberikan prioritas pada setiap atribut dalam pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. *Technical Matrix* dalam penelitian ini mencakup hal-hal berikut:

### a) *Contribution*

Nilai *Contribution* merupakan representasi dari kontribusi respon teknis dalam memenuhi keinginan konsumen. Nilai *Contribution* diperoleh melalui perkalian antara nilai relasi respon teknis dengan nilai *Normalized Raw Weight*. Berikut ini adalah hasil perhitungan nilai *Contribution* respon teknis.

Tabel 4. 38

Nilai *Contribution* Respon Teknis Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Respon Teknis	Nilai Relasi* (a)	NRW** (b)	Cont (axb)
Meningkatkan informasi pelayanan	18	0,38	7,02
Peningkatan jumlah toilet	18	0,61	6,86
Peningkatan jumlah lampu penerangan	21	0,46	12,81
Penyediaan jalur pejalan kaki	18	0,46	8,24
Peningkatan perkerasan jalan	10	0,39	4,58

Keterangan:

\*: Total skoring setiap respon teknis/ nilai N pada Tabel 4.37

\*\* : Hasil perhitungan Tabel 4.34

### b) *Normalized Contribution*

*Normalized Contribution* merupakan nilai kontribusi yang dinyatakan dalam skala 0 hingga 1, atau dalam bentuk persentase. *Normalized Contribution* digunakan untuk mengukur persentase nilai kontribusi respon teknis terhadap setiap atribut pelayanan.

Berikut adalah hasil perhitungan *Normalized Contribution* respon teknis.

Tabel 4. 39

Nilai *Normalized Contribution* Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Respon Teknis	Cont (a)	Tcont (b)	NC (a/b)
Meningkatkan informasi pelayanan	52,00	39,50	0,18
Peningkatan jumlah toilet	4,15		0,17
Peningkatan jumlah lampu penerangan	9,58		0,32
Penyediaan jalur pejalan kaki	5,46		0,21
Peningkatan perkerasan jalan	2,21		0,12

Sumber: Hasil Analisis, 2022

### c) *Absolut Importance*

Keputusan absolut, atau sering disebut juga sebagai kepentingan mutlak, diperoleh dari hasil perkalian tingkat kepentingan pada setiap atribut kinerja pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dengan nilai relasi atribut pelayanan terhadap respon teknis.

Berikut ini adalah hasil perhitungan kepentingan mutlak:

Tabel 4. 40

Nilai Absolut Importance Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Respon Teknis	Nilai Relasi	Goal	AI	Prioritas
	(a)	(b)	(axb)	
Meningkatkan informasi pelayanan	18	9,16	164	2
Peningkatan jumlah toilet	18	8,79	158	4
Peningkatan jumlah lampu penerangan	21	13,6	285	1
Penyediaan jalur pejalan kaki	18	9,09	163	3
Peningkatan perkerasan jalan	10	9,09	90	5

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Atribut Pelayanan	Respon Teknis					CSP	Goal	NK	NH	loc	IR	RW	NRW
	Meningkatkan informasi pelayanan (RT-1)	Peningkatan jumlah toilet (RT-2)	Peningkatan jumlah lampu penerangan (RT-3)	Penyediaan jalur pejalan kaki (RT-4)	Peningkatan perkerasan jalan (RT-5)								
Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau	9					2,17	4,69	217	469	0,21	2,16	10,14	0,24
Ketersediaan Toilet		9	9			3,12	4,51	312	451	0,20	1,45	6,52	0,15
Ketersediaan lampu penerangan		9	9	9	1	1,87	4,28	187	428	0,19	2,29	9,80	0,23
Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan			3	9	9	2,36	4,81	236	481	0,21	2,04	9,80	0,23
Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual	9					3,04	4,47	304	447	0,20	1,47	6,57	0,15
<b>N</b>	18	18	21	18	10								
<b>Cont</b>	7,02	6,86	12,81	8,24	4,58								
<b>total cont</b>			39,50										
<b>NC</b>	0,18	0,17	0,32	0,21	0,12								
<b>AI</b>	164,88	158,22	285,6	163,62	90,9								
<b>Target</b>	2	4	1	3	5								

Gambar 4. 35 Matriks HOQ (House of Quality) Kinerja Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Sumber: Hasil Analisis, 2022

#### 4.10 Analisis SWOT

Analisis ini untuk mengetahui faktor internal dan eksternal untuk pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Faktor-faktor internal didapatkan berdasarkan analisis ketersediaan fasilitas pelabuhan dan kondisi pelabuhan berdasarkan identifikasi masalah. Faktor eksternal berdasarkan analisis potensi dan masalah. Faktor-faktor tersebut dipetakan dalam matriks SWOT dibawah ini.

Tabel 4. 41  
Matriks SWOT

SWOT	Strengths (S)	Weakness (W)
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Jarak Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dengan pusat Kota Kendari sebagai ibukota provinsi yakni 22 km</li> <li>Jumlah pengguna jasa hingga tahun 2019 mencapai 40.194 jiwa.</li> <li>Sudah tersedia fasilitas air bersih dan listrik pada pelabuhan</li> <li>Memiliki ruang tunggu dengan luas (65 m<sup>2</sup>)</li> <li>Memiliki toilet yang bersih</li> <li>Memiliki parkir yang luas dapat menampung bus, motor hingga mobil</li> <li>Terdapat villa yang dekat dengan kawasan pelabuhan</li> <li>Memiliki stand dagangan pada ruang tunggu pelabuhan</li> <li>Memiliki dermaga yang dilengkapi tangga dan tambahan kapal serta bangunan pemecah ombak.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Belum tersedia fasilitas kesehatan pada pelabuhan</li> <li>Belum tersedia fasilitas keamanan berupa CCTV</li> <li>Tidak tersedia lampu penerangan pada ruang tunggu</li> <li>Belum tersedia fasilitas untuk <i>difabel</i></li> <li>Perkerasan jalan pada pelabuhan merupakan tanah</li> <li>Belum tersedia jalur pejalan kaki untuk penumpang</li> </ol>
<b>Opportunities (O)</b>	<b>Strategi SO</b>	<b>Strategi WO</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>Terdapat rencana pembangunan akses pariwisata, sebagaimana Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe merupakan akses ke Wisata Pulau Bokori.</li> <li>Terdapat rencana Pengembangan terminal angkutan penyeberangan</li> <li>Terdapat Program merehabilitasi dan membangun dermaga penyeberangan pulau Bokori.</li> <li>Kecamatan Soropia yang merupakan lokasi Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe merupakan masuk dalam zona pelabuhan.</li> <li>Aksesibilitas menuju Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dari Kota Kendari dan Pusat Kabupaten Konawe (Unaaha) terhubung dengan objek wisata serta pusat kuliner, perhotelan dan oleh-oleh.</li> <li>Bebas akan polusi udara dari limbah bahan B3 yang berasal dari industri</li> <li>Volume kendaraan mencapai 10.824 (Smp/hari) dengan tingkat arus pergerakan yang lancar</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Meningkatkan Jumlah Pengguna Jasa Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe (<b>S1,S2,S7-O5,O6,O7</b>)</li> <li>Mengembangkan fasilitas pelayanan sesuai dengan <i>voice of customer</i> Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe (<b>S3,S4,S5,S6,S8,S9-O1,O2,O3,O4</b>)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Penyediaan fasilitas kesehatan (<b>W1-O1,O2</b>)</li> <li>Penyediaan fasilitas keamanan (<b>W2-O1,O2</b>)</li> <li>Penyediaan fasilitas <i>difabel</i> (<b>W4-O1,O2</b>)</li> <li>Penyediaan fasilitas jalur penumpang (<b>W5,W6-O1,O2</b>)</li> <li>jumlah lampu penerangan (<b>W3-O1,O2</b>)</li> </ol>
<b>Treaths (T)</b>	<b>Strategi ST</b>	<b>Strategi WT</b>

**SWOT****Strengths (S)****Weakness (W)**

- |  |  |
|--|--|
| 1. Jarak Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dengan pusat Kota Kendari sebagai ibukota provinsi yakni 22 km | 1. Belum tersedia fasilitas kesehatan pada pelabuhan |
| 2. Jumlah pengguna jasa hingga tahun 2019 mencapai 40.194 jiwa.  | 2. Belum tersedia fasilitas keamanan berupa CCTV     |
| 3. Sudah tersedia fasilitas air bersih dan listrik pada pelabuhan  | 3. Tidak tersedia lampu penerangan pada ruang tunggu |
| 4. Memiliki ruang tunggu dengan luas (65 m <sup>2</sup> )  | 4. Belum tersedia fasilitas untuk difabel            |
| 5. Memiliki toilet yang bersih   | 5. Perkerasan jalan pada pelabuhan merupakan tanah   |
| 6. Memiliki parkir yang luas dapat menampung bus, motor hingga mobil                                       | 6. Belum tersedia jalur pejalan kaki untuk penumpang |
| 7. Terdapat villa yang dekat dengan kawasan pelabuhan  |  |
| 8. Memiliki stand dagangan pada ruang tunggu pelabuhan   |  |
| 9. Memiliki dermaga yang dilengkapi tangga dan tambatan kapal serta bangunan pemecah ombak.                |  |

- Jalan antar kabupaten pada Kecamatan Soropia masih kurang akan fasilitas pelengkap jalan yakni lampu penerangan jalan.
- Lebar jalan akses ke Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe belum sesuai dengan standar sebagai jalan arteri yakni memiliki lebar 6 meter.
- Ketinggian surut pada dermaga mencapai 1,8 meter tetapi kondisi dermaga yang belum menyesuaikan dengan ketinggian surut air laut.

- Restrukturisasi jaringan jalan sebagai akses ke Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe (**S2-T2,T3**)
- Pengembangan dermaga apung pada Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe (**S9-T4**)

- Pengembangan pelayanan aksesibilitas pengguna jasa Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe (**W5,W6-T1**)

Sumber. Hasil analisis,2023

#### 4.11 Arahan Pengembangan

Arahan pengembangan terdiri dari arahan pengembangan makro dan mikro. Arahan makro artinya arahan pengembangan diluar Pelabuhan Penyeberangan sedangkan mikro artinya pengembangan dalam Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Adapun bagian yang akan dikembangkan pada pelabuhan ini adalah sebagai berikut.

##### 4.8.1 Arahan Pengembangan Makro

Arahan pengembangan makro adalah arahan pengembangan diluar Pelabuhan yang dapat membantu pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Arahan ini berdasar pada analisis potensi masalah, bahwasanya terdapat masalah terkait aksesibilitas jalan menuju Pelabuhan ini. Adapun bentuk arahan pengembangan mengenai aksesibilitas ke Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe adalah sebagai berikut.

##### 1. Restrukturisasi Jalan

Jalan R.E. Martadinata merupakan jalan akses yang menghubungkan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dengan Kota Kendari, wisata, hotel dan pusat kuliner. Jalan ini memikir hierarki Arteri akan tetapi kondisi lebar jalan tidak memenuhi standar sebagai jalan arteri. Arahan reskturisasi ini mengembalikan hierarki suatu ruas jalan menjadi hierarki yang semestinya.

Tabel 4. 42  
Restrukturisasi Jl. R. E. Martadinata

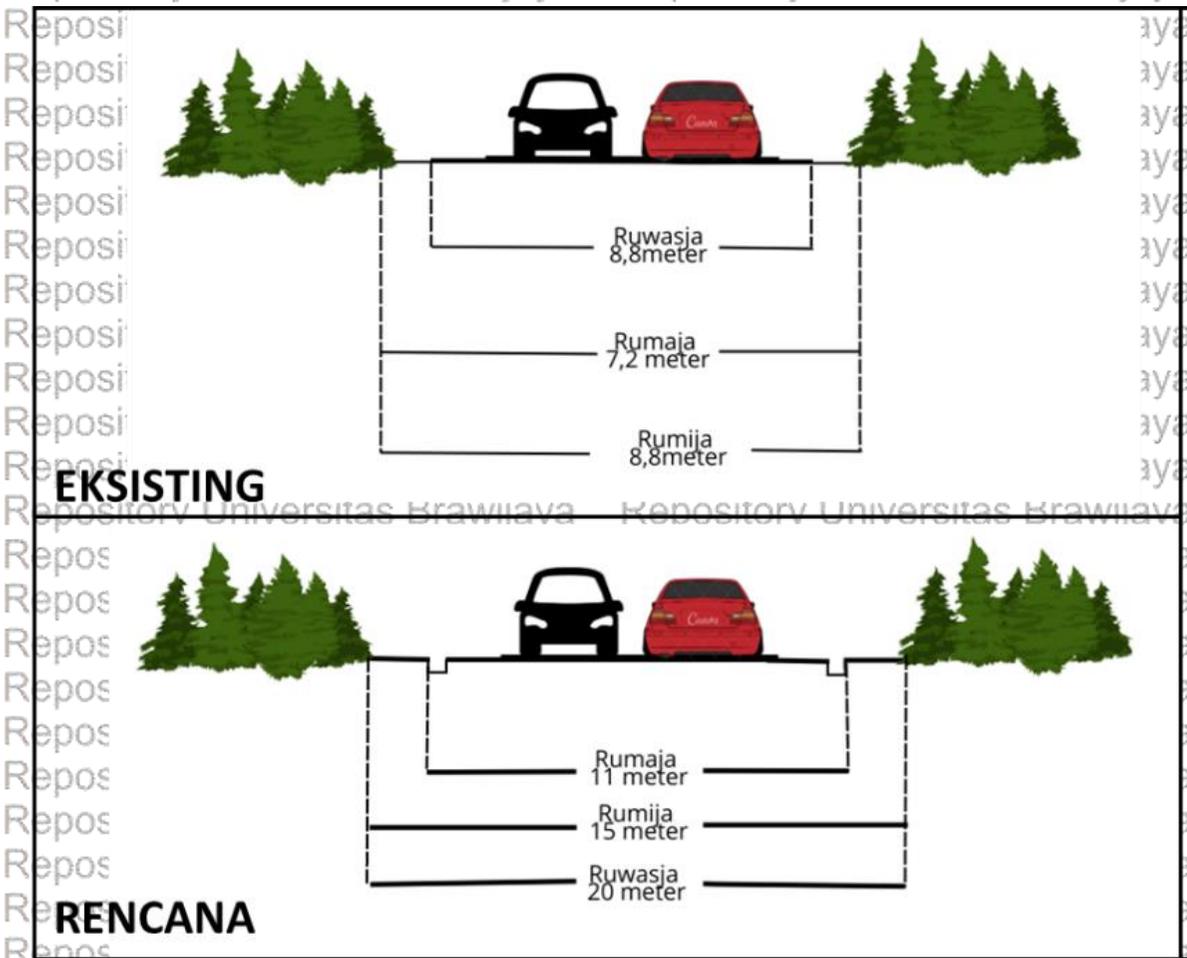
Nama Jalan	Lokasi	Eksisting			Arahan		
		Rumaja	Rumija	Ruwasja	Rumaja	Rumija	Ruwasja
Jalan R.E. Martadinata	Jl. RE. Martadinata yang berbatasan dengan Kota Kendari	7,2	8,8	8,8	11	15	20
	Jl. RE. Martadinata depan pelabuhan	8	90,6	121,2	11	90,6	121,2
Jl. Poros Kendari-Soropia	Kecamatan Soropia	6,5	10	15,7	10	12	15,7

Sumber. Hasil analisis,2023

Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya

Repository  
Repository  
Repository  
Repository  
Repository



Repository  
Repository



Repository  
Repository

Gambar 4. 36 Rencana restrukturisasi Jalan Jl. RE. Martadinata yang berbatasan dengan Kota Kendari  
Sumber. Hasil desain,2023

Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya

Repository  
Repository





**Pengembangan Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe Sebagai Penopang Wisata Pulau Bokori, Sulawesi Tenggara**

**PETA STRATEGI RESTRUKTURISASI JALAN**

SKALA 1:65.000

0 60 120 240 Km

Proyeksi : Universal Transverse Mercator  
Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 51 S  
Datum Horizontal : Datum WGS 1984  
Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

**INSET PETA : KABUPATEN KONAWE**

13450000 13550000 13650000

4200000 4300000 4400000

Lokasi yang dipetakan

**KETERANGAN :**

**Batas Wilayah :**  
 - - - - - Batas Desa  
 - - - - - Batas Kabupaten/Kota

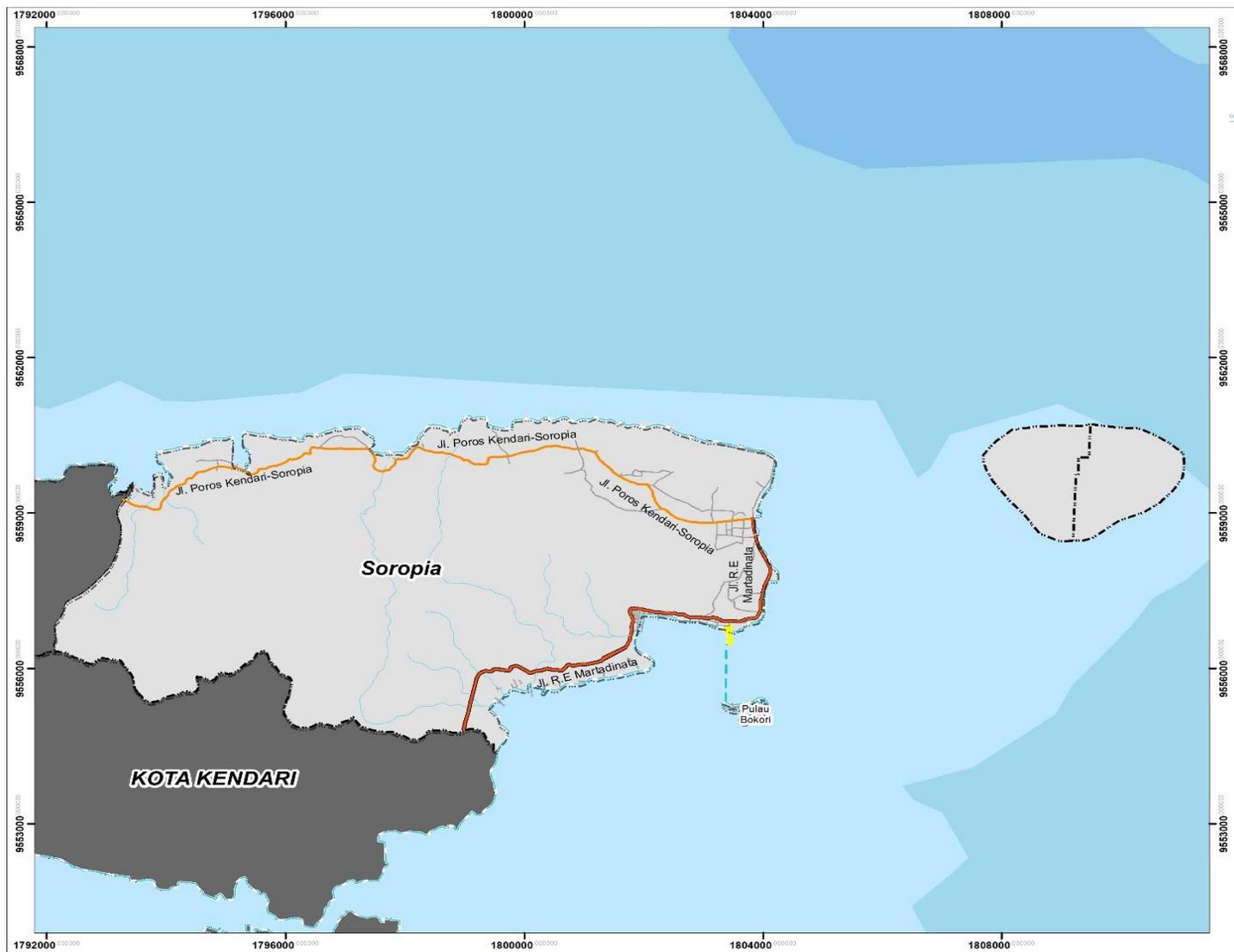
**Perairan**  
 ~~~~~ Garis Pantai  
 ~~~~~ Sungai

**Transportasi Darat**  
 ——— Restrukturisasi Jl R.E. Martadianata  
 ——— Restrukturisasi Jl. Poros Kendari-Soropia  
 ——— Jalan

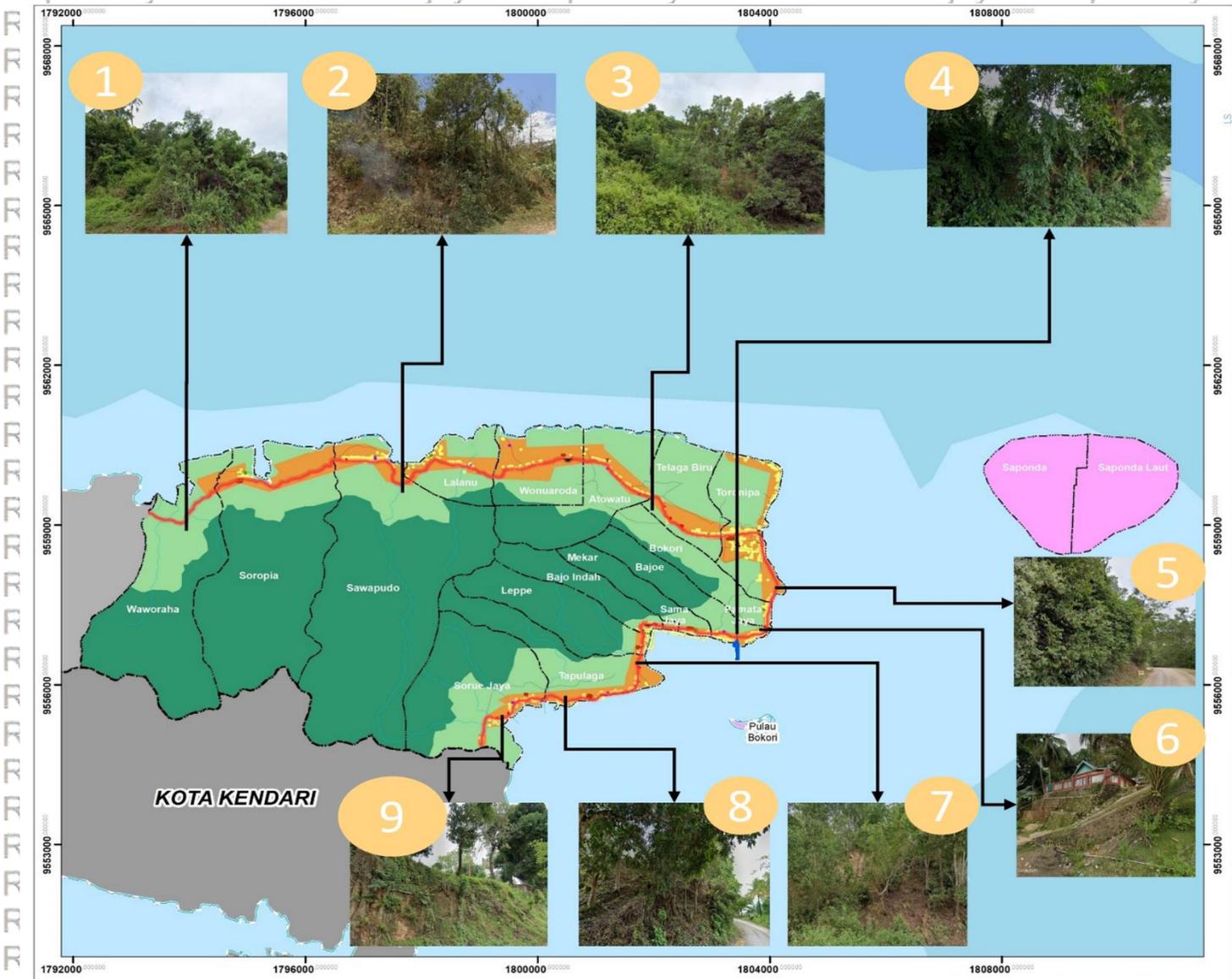
**Transportasi Air**  
 + Dermaga  
 - - - Alur Kapal  
 ■ Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe

**SUMBER DATA:**

1. Peta Batas Desa Indonesia dari Badan Geospasial Indonesia tahun 2020
2. Kepala Kapal Dermaga Desa Bajoe, Desa Mekar, Desa Sorue, Desa Leppe, Desa Bajo Indah, Desa Sama Jaya, Tapulaga 1, Tapulaga 2 dan Tapulaga 3



Gambar 4. 39 Peta Restrukturisasi Jalan  
Sumber: Hasil Pemetaan, 2022



**Pengembangan Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe Sebagai Penopang Wisata Pulau Bokori, Sulawesi Tenggara**

**PHOTO MAPPING Pengerukan Jalan**

U  
 0 0,75 1,5 3 Km  
 SKALA : 1:65.000

Proyeksi : Universal Transverse Mercator  
 Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 51 S  
 Datum Horizontal : Datum WGS 1984  
 Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

**INSET PETA: KABUPATEN KONAWA**

13450000 13550000 13650000  
 420000 450000 480000

□ Lokasi yang dipetakan

**KETERANGAN :**

- - - Batas Kabupaten/Kota
- - - Batas Desa
- ~~~ Garis Pantai
- Sungai
- Jalan

**Guna Lahan**

- Kawasan Suaka Alam
- Pemukiman
- Perkebunan
- Rumah
- Perdagangan dan Jasa
- Perkantoran
- Pendidikan
- Peribadatan
- Wisata Bahari
- Pelabuhan Penyebrangan Desa Bajoe

**SUMBER DATA:**

1. Citra Satelit Resolusi Tinggi (CSRT) tahun 2021
2. Peta Batas Desa Indonesia dari Badan Geospasial tahun 2020

Gambar 4. 40 Peta Pengerukan Jalan  
 Sumber: Hasil Pemetaan, 2022

## 2. Pengerukan jalan

Kondisi lahan pada Kecamatan Sopia memiliki Kawasan yang berbukit, dengan adanya rencana pelebaran jalan maka perlu dilakukan pengerukan lahan agar jalan dapat dilebarkan. Lokasi pelebaran jalan dapat direncanakan pada bagian barat kecamatan karena merupakan lahan non permukiman. Peta 4.33 menampilkan lahan berbukit pada bagian barat Kecamatan Soropia yang mendominasi Kecamatan Soropia. Lahan berbukit tersebut mencapai 80% dari total jalan yang akan dilebarkan. Sehingga pemerintah dapat melakukan pengerukan jalan pada titik-titik tersebut sebelum melakukan pelebaran jalan.

Tabel 4. 43

Restrukturisasi Jl. R. E. Martadinata

| No           | Nama Jalan                | Panjang Jalan (Km) | Titik | Titik pengerukan jalan dari perbatasan kecamatan (Km) | Panjang pengerukan (km) |
|--------------|---------------------------|--------------------|-------|---|-------------------------|
| 1            | Jl. Poros Kendari Soropia | 9,7 Km             | 1     | 0-2,5   | 2,5                     |
|              |                           |                    | 2     | 3-5,6   | 2,6                     |
|              |                           |                    | 3     | 5,9-8,8   | 2,9                     |
| 2            | Jl. R.R Martadinata       | 8,0 Km             | 4     | 5,0-7,8   | 2,8                     |
|              |                           |                    | 5     | 3,9-4,8   | 0,9                     |
|              |                           |                    | 6     | 2,6-3,7   | 1,1                     |
|              |                           |                    | 7     | 1,6-2,3   | 0,7                     |
|              |                           |                    | 8     | 0,8-1,1   | 0,3                     |
|              |                           |                    | 9     | 0,3-0,5   | 0,3                     |
| <b>Total</b> |                           | <b>17,7</b>        |       |   | <b>14,1</b>             |

Sumber. Hasil observasi,2023

## 3. Penyediaan Lampu Penerangan Jalan

Jalan akses ke Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe belum terlayani dengan lampu penerangan Jalan, sehingga adanya arahan ini untuk memberi kemudahan pergerakan penduduk saat malam hari. Jl. R.R Martadinata memiliki panjang 8 Km sehingga jumlah lampu penerangan jalan yang perlu ditambahkan ialah 266 buah dan Jalan Poros Kendari Soropia memiliki panjang 9,7 kilometer dan dilengkapi dengan 323 lampu penerangan jalan umum. Setiap tiang lampu jalan ditempatkan dengan jarak 30 meter satu sama lain, sesuai dengan standar minimum yang ditetapkan dalam SNI 7391 ; 2008 untuk pemasangan lampu penerangan jalan. Rekomendasi lampu penerangan jalan berupa lampu penerangan jalan tenaga surya karena memiliki kelebihan ramah lingkungan yakni menggunakan sumber energi listrik dari tenaga surya digabungkan dengan baterai dengan lampu LED.



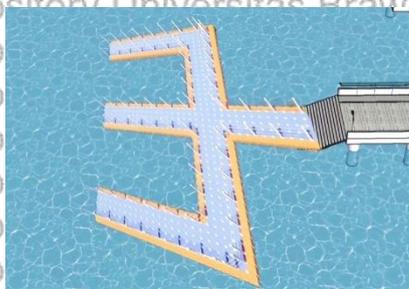
Gambar 4. 41 Lampu Penerangan Jalan Umum Tenaga Surya  
Sumber. Sanspower.com

#### 4.8.2 Arahan pengembangan Mikro

Arahan pengembangan mikro merupakan bentuk pengembangan dalam Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Arahan ini ditentukan berdasarkan hasil analisis operasional dermaga, serta analisis ketersediaan fasilitas berdasarkan SPM dan respon teknis dari *voice of customer* melalui analisis QFD. Adapun bentuk arahan Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe adalah sebagai berikut.

##### 1. Penambahan Dermaga Apung

Hasil analisis *Hidro-oseanografi* menunjukkan ketinggian surut air terendah pada dermaga Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe mencapai 1,8 meter, sehingga penelitian ini memberikan rekomendasi penyediaan dermaga apung. Dermaga apung adalah fasilitas yang digunakan untuk mengamankan kapal dengan mengaitkannya pada ponton yang terapung di permukaan air. Jenis dermaga ini yakni merupakan dermaga *jetty*. Penggunaan ponton ini bertujuan untuk mengatasi perubahan pasang-surut air laut, sehingga posisi kapal tetap stabil dan konsisten dengan dermaga. Bahan yang direkomendasikan pada jenis dermaga apung ini adalah kubus apung karena sangat aman dan ramah lingkungan.



(a)



(b)

Gambar 4. 42 (a) Desain Dermaga; (b) Dermaga apung wisata ternate  
Sumber. (a) Hasil Desain,2023; (b) wartakotalive.com

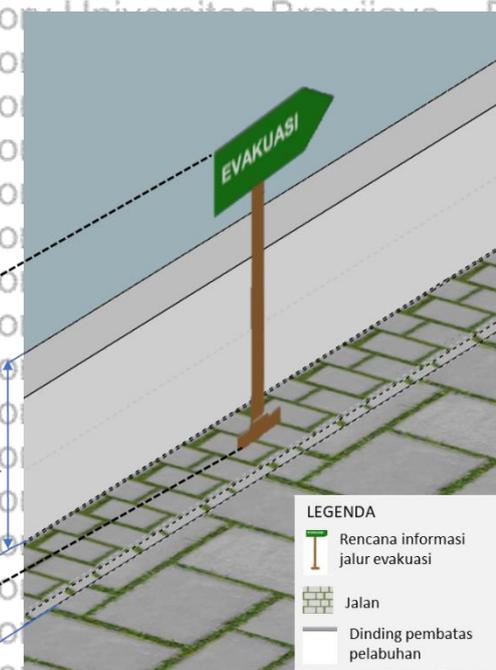
##### 2. Penyediaan fasilitas evakuasi penumpang

Arahan pengembangan ini berupa penyediaan papan petunjuk jalur evakuasi dan papan titik kumpul pada pelabuhan. Kondisi eksisting pelabuhan belum terdapat 2

fasilitas evakuasi tersebut sehingga jumlah penyediaan yakni 1 buah yang diletakkan pada ditempat yang mudah dilihat oleh penumpang berdasarkan PM 39 Tahun 2015.



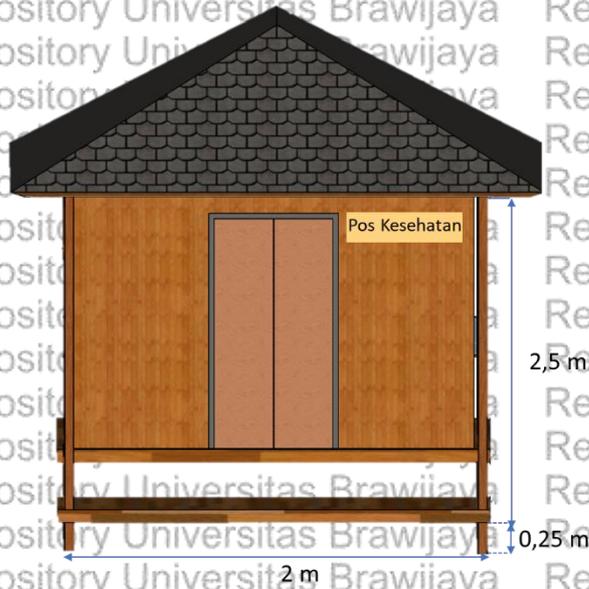
Gambar 4. 43 Titik kumpul  
Sumber. Hasil Desain,2023



Gambar 4. 44 Tiang Evakuasi  
Sumber. Hasil Desain,2023

### 3. Penyediaan fasilitas kesehatan

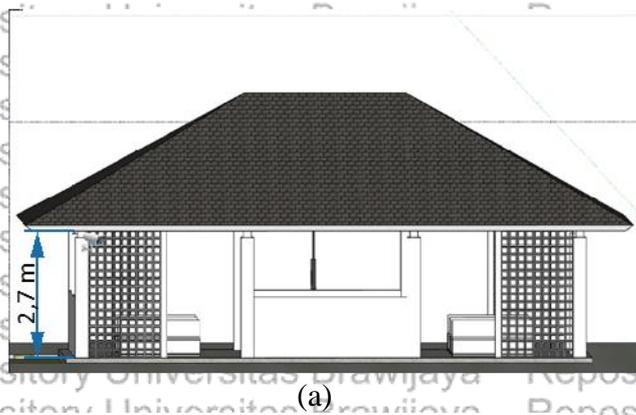
Arahan pengembangan ini berupa penyediaan petugas kesehatan minimal 2 staf untuk melayani penumpang jika terjadi hal yang tidak diinginkan di Pelabuhan seperti penumpang tenggelam, dan lain sebagainya. Serta penyediaan alat kesehatan berupa 1 buah Kotak P3K berupa Kasa steril, Plester perekat, Anti septik dan Gunting, 1 buah tandu, dan 1 buah kursi roda.



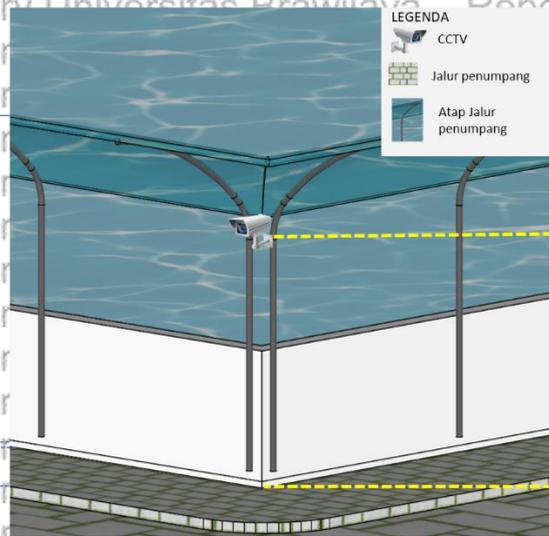
Gambar 4. 45 Pos Kesehatan  
Sumber. Hasil Desain, 2023

#### 4. Penyediaan CCTV

Arahan pengembangan ini berupa penyediaan 1 buah CCTV pada ruang tunggu penumpang. Karena kondisi eksisting belum tersedia fasilitas keamanan berupa CCTV, sehingga untuk pengembangan pelabuhan kedepannya agar dapat meningkatkan keamanan pada pelabuhan ini.



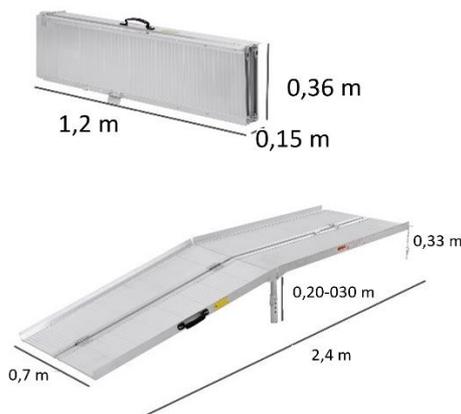
Gambar 4. 46 (a) CCTV depan parkir; (b) CCTV dalam ruang tunggu  
Sumber. Hasil Desain, 2023



Gambar 4. 47 CCTV dermaga  
Sumber. Hasil Desain, 2023

### 5. Penyediaan *mobile ramp*

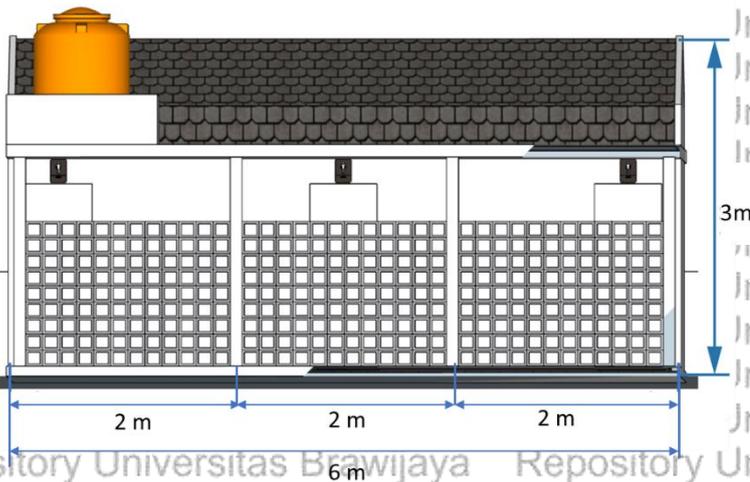
Arahan pengembangan ini berupa penyediaan 1 buah *mobile ramp portable* karena jenis *mobile ramp* ini dapat dipindah-pindahkan, selain itu cocok dengan kondisi pasang-surut laut pada dermaga. Penggunaan *mobile ramp* pada pelabuhan ini untuk membantu pergerakan penumpang penyandang disabilitas agar kursi roda muda masuk kapal, secara eksisting, jika terdapat penumpang disabilitas akan dibantu angkat oleh awak kapal tanpa menggunakan alat bantu seperti *mobile ramp*.



Gambar 4. 48 *mobile ramp portable*

### 6. Peningkatan Jumlah Toilet

Secara eksisting, jumlah kamar mandi pada Pelabuhan yakni 6 kamar akan tetapi terdapat 3 kamar yang ditutup, sehingga arahan pengembangan ini berupa membuka kembali 3 kamar mandi yang ditutup sehingga jumlah kamar mandi meningkat menjadi 6, kemudian dipisahkan antara kamar mandi wanita dan pria.

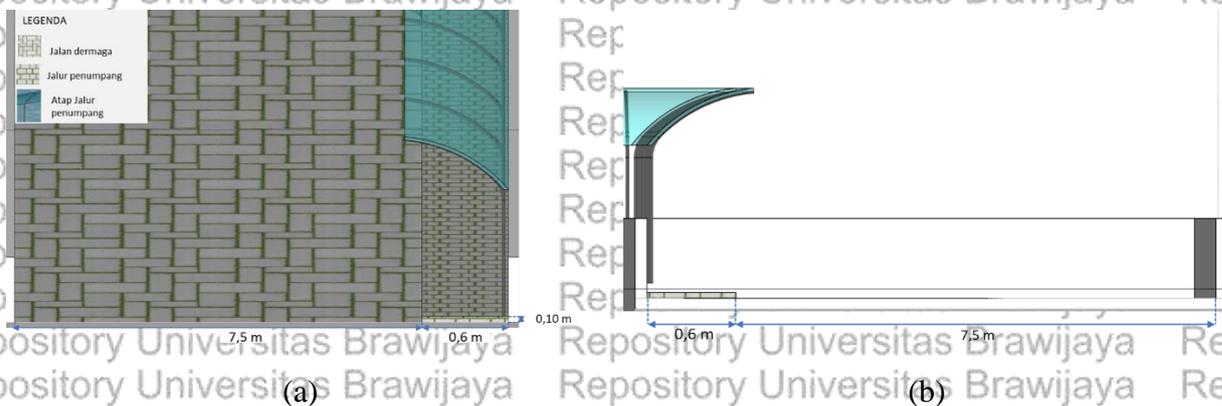


Gambar 4. 49 Toilet

Sumber: Hasil Desain, 2023

### 7. Penyediaan jalur pejalan kaki dan Peningkatan Pengerasan

Arahan pengembangan ini berupa pembuatan jalur khusus penumpang sebab kondisi eksisting Pelabuhan jalan yang digunakan penumpang menuju kapal di area dermaga bersamaan dengan kendaraan roda 4. Hal ini karena kendaraan roda 4 dapat parkir pada area dermaga pelabuhan. Skenario pengembangan jalur penumpang dapat dibuat dengan lebar 60 cm merupakan lebar efektif jalur pejalan kaki yang muat untuk 2 orang dengan pengerasan berupa paving serta dapat dilengkapi dengan atap agar memberikan kenyamanan bagi penumpang.



Gambar 4. 50 (a) Tampak Atas Pejalan Kaki; (b) Penampang Melintang Jalur Penumpang

Sumber: Hasil Desain, 2023

### 8. Peningkatan jumlah lampu penerangan

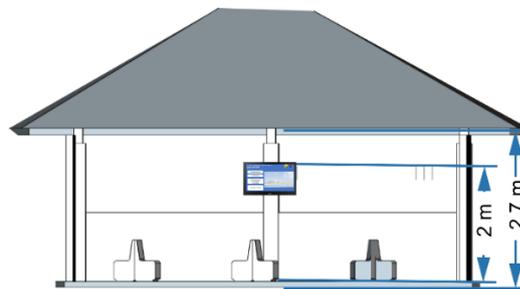
Arahan pengembangan ini berupa penyediaan lampu penerangan pada ruang tunggu berjumlah satu buah karena pada ruang tunggu tidak memiliki lampu penerangan. Selain itu, penambahan lampu penerangan jalan pada dermaga berjumlah 3 buah dengan jarak 40 m karena pada kondisi eksistingnya terdapat area dermaga yang tidak memiliki lampu penerangan jalan.



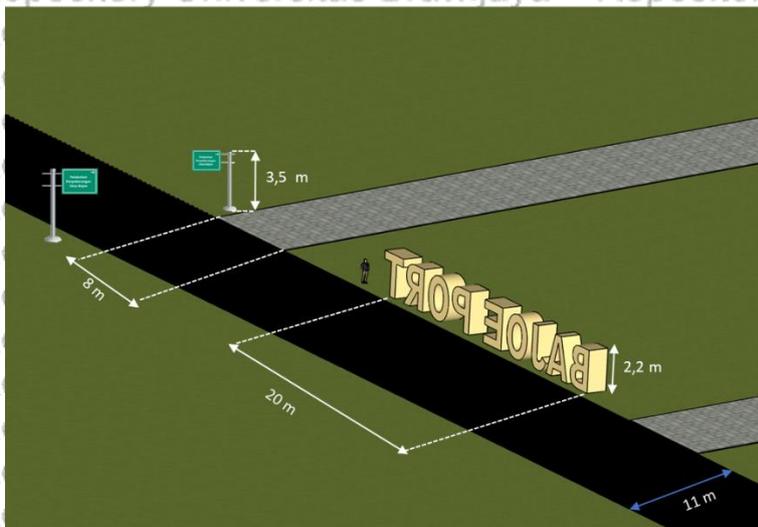
Gambar 4. 51 (a) Lampu penerangan dermaga; (b) lampu penerangan ruang tunggu  
 Sumber. Hasil Desain,2023

9. **Peningkatan informasi pelayanan**

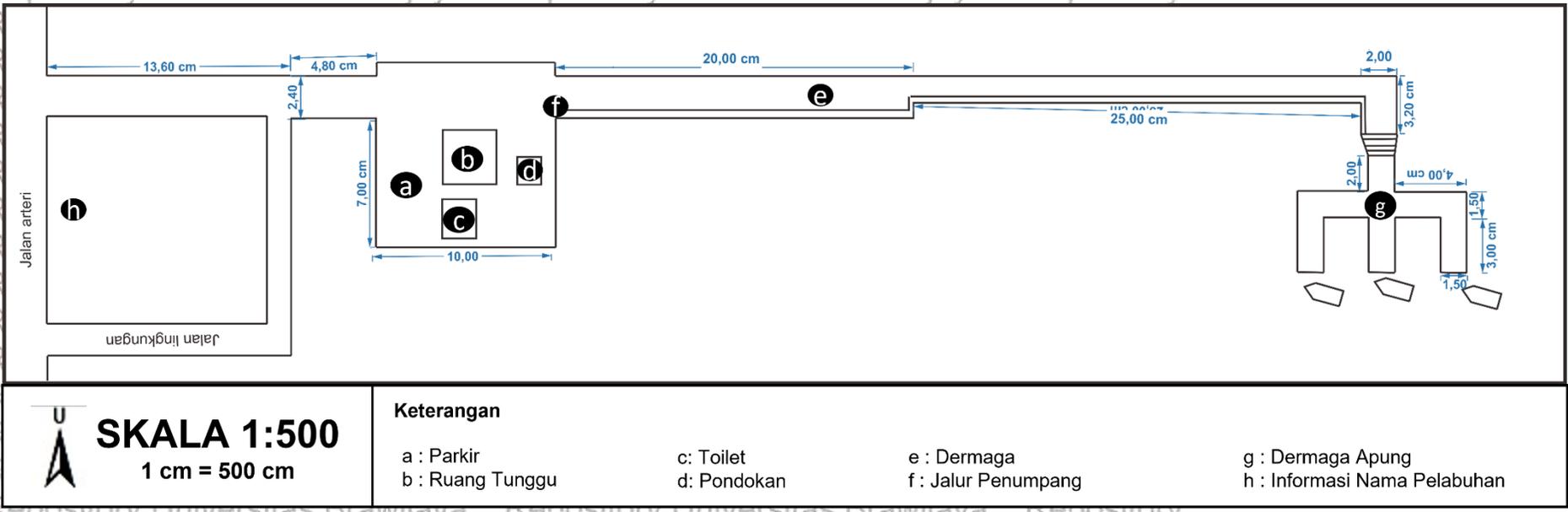
Informasi pelayanan yakni menambahkan menyediakan 1 buah papan informasi yang memuat informasi denah/layout pelabuhan penyeberangan, tarif, rute lintasan Kapal Motor Wisata Bokori ke Pulau Bokori, informasi tata cara penjemputan penumpang, informasi jam operasional pelabuhan, serta informasi lainnya seperti informasi keselamatan. Serta papan nama Pelabuhan.



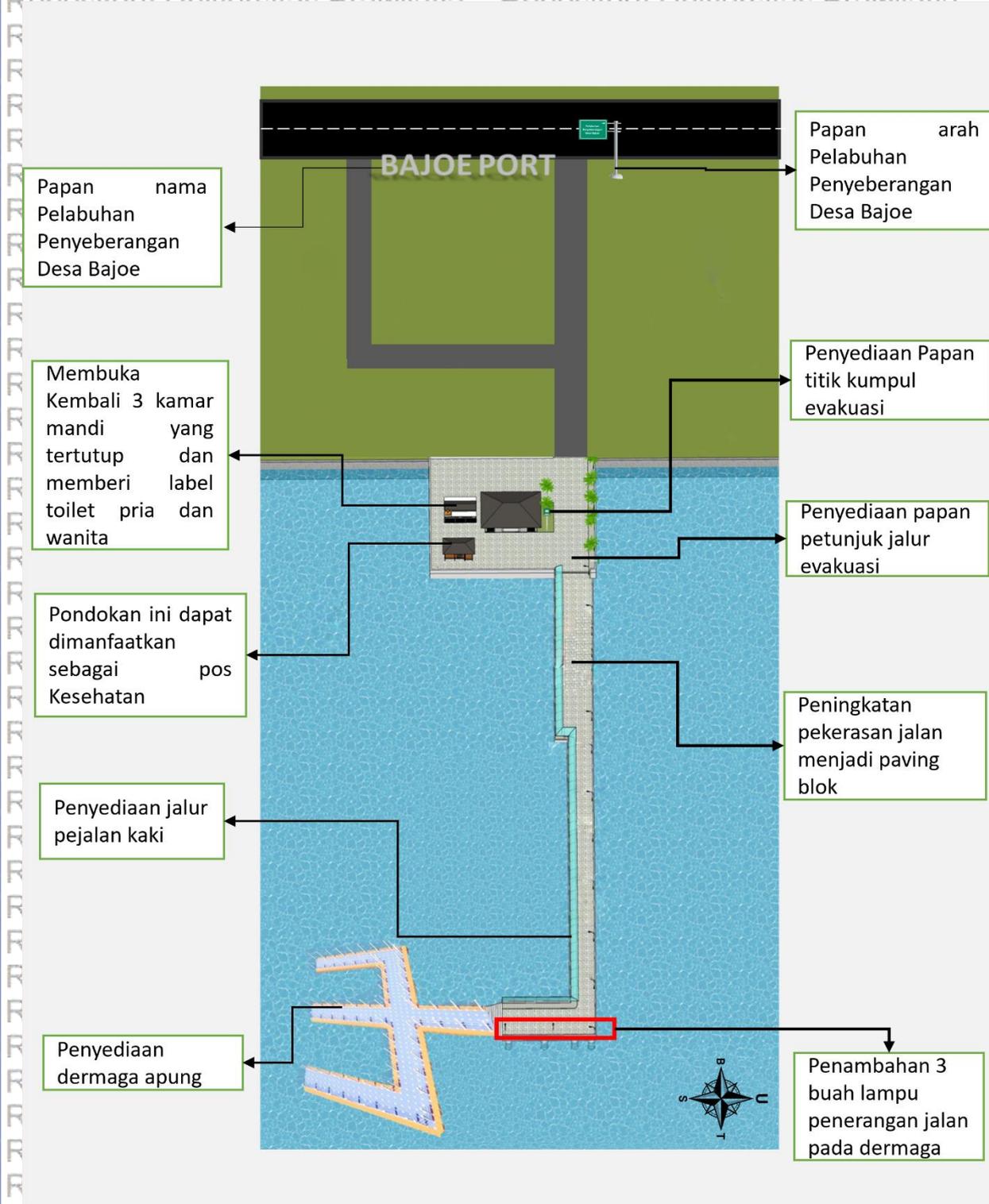
Gambar 4. 52 Papan informasi virtual ruang tunggu;  
 Sumber. Hasil Desain,2023



Gambar 4. 53 Papan nama pelabuhan  
 Sumber. Hasil Desain,2023



Gambar 4. 54 Desain Layout pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  
 Sumber. Hasil Desain, 2023



Gambar 4.55 Desain arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  
Sumber: Hasil Desain, 2023



## BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan proses analisis dan pembahasan pada penelitian ini mengenai Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe Sebagai Penunjang Wisata Pulau Bokori, Sulawesi Tenggara disimpulkan telah dengan tujuan yang akan dicapai ini, yakni sebagai berikut.

#### 1. Potensi wilayah dalam mendukung pengembangan pelabuhan

Wilayah dalam memiliki pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dari arah kebijakan, spasial, sosial ekonomi, teknis, infrastruktur dan lingkungan. Salah satunya adanya program kebijakan pemerintah untuk pengemangan aksesibilitas wisata, hal ini mampu menjadi acuan pendukung untuk Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe agar dapat terus dikembangkan untuk kedepannya karena pelabuhan ini sebagai penunjang aksesibilitas menuju wisata Pulau Bokori. Serta jalan akses menuju Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe yaitu R.E. Martadinata terhubung dengan Kota Kendari, pusat oleh-oleh, pusat kuliner, perhotelan, dan 5 objek wisata yakni Pulau Bokori, Pulau Saponda, wisata panjat tebing, Pantai Toronipa dan Pantai Bintang Samudra sehingga mendorong meningkatnya jumlah pengguna jasa Pelabuhan ini. Walaupun begitu terdapat masalah terkait akses jalan menuju pelabuhan yang memiliki lebar tidak sesuai standar jalan arteri dan belum terlayani dengan lampu penerangan jalan.

#### 2. Persepsi penumpang terhadap kinerja pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa

##### Bajoe

Jenis fasilitas pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri (PM) 50 Tahun 2021 mengenai Penyelenggaraan Pelabuhan Laut telah mencukupi untuk memenuhi kebutuhan pergerakan wisatawan di Pulau Bokori, baik fasilitas yang ada di wilayah darat maupun perairan. Namun, ketersediaan fasilitas pelayanan di pelabuhan tersebut belum memenuhi standar yang ditetapkan dalam PM 39 Tahun 2015. Terdapat fasilitas yang belum tersedia dan fasilitas yang sudah ada namun jumlahnya masih kurang dari standar yang ditetapkan. Fasilitas yang belum tersedia dan akan dikembangkan di pelabuhan ini meliputi informasi evakuasi, alat dan petugas kesehatan, CCTV, dan mobile ramp. Sementara itu, fasilitas yang sudah tersedia akan dievaluasi melalui analisis Indeks Kepuasan dan Kepentingan

Penumpang (IPA) untuk melihat sejauh mana kinerja fasilitas pelabuhan. Atribut pelayanan yang masuk dalam kuadran 1 IPA akan menjadi prioritas pengembangan fasilitas di pelabuhan ini, yang meliputi:

1. Ketersediaan fasilitas keamanan
2. Ketersediaan toilet
3. Ketersediaan lampu penerangan
4. Ketersediaan jalur penumpang
5. Ketersediaan informasi pelayanan visual.

### **3. Arahan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe agar sesuai dengan kebutuhan penumpang.**

Arahan pengembangan terdiri dari arahan pengembangan makro dan mikro. Arahan makro artinya arahan pengembangan diluar Pelabuhan Penyeberangan sedangkan mikro artinya pengembangan dalam Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Arahan pengembangan mikro berdasar pada analisis SWOT, kemudian arahan pengembangan makro berdasar pada hasil analisis QFD dan ketersediaan fasilitas pelabuhan. Terdapat 2 arahan pada luar kawasan pelabuhan dan 10 arahan pengembangan pada pelabuhan ini yang juga mendukung strategi kebijakan daerah yakni sebagai berikut.

1. Restrukturisasi Jalan R.E. Martadinata dan Jl. Poros Kendari-Soropia
2. Penyediaan buah lampu penerangan Jalan R.E. Martadinata dan Jl. Poros Kendari-Soropia
3. Penambahan dermaga apung
4. Penyediaan fasilitas evakuasi penumpang
5. Penyediaan jalur pejalan kaki dengan pekerasan paving.
6. Peningkatan jumlah lampu penerangan berupa 1 buah pada ruang tunggu dan 3 buah pada dermaga.
7. Peningkatan pekerasan jalan berupa paving blok pada area pelabuhan.
8. Peningkatan informasi pelayanan
9. Penyediaan CCTV
10. Penyediaan *mobile ramp portable*
11. Peningkatan jumlah toilet
12. Penyediaan fasilitas kesehatan



## 5.2 Saran

### A. Saran untuk masyarakat

Bagi masyarakat yang selalu menggunakan jasa Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe tetap menjaga kebersihan pelabuhan dengan tidak membuang sampah dilaut karena pada pelabuhan ini sudah terdapat fasilitas tempat sampah, kemudian pada pelabuhan ini terdapat pengembangan untuk penyediaan jalur penumpang sehingga jika terealisasikan maka penumpang untuk menuju kapal harus lewat pada jalur tersebut agar tidak bersamaan dengan kendaraan yang parkir di dermaga.

### B. Saran untuk Instansi terkait

Hasil akhir dari penelitian ini berupa arahan pengembangan dari Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe, sehingga instansi terkait seperti Dinas Perhubungan Sulawesi Tenggara mampu merealisasikan arahan pengembangan karena merupakan bentuk respon teknis dari permintaan penumpang.

1. Pelebaran Jalan RE. Martadinata menjadi 11 meter dan Jl. Poros Kendari Soropia menjadi
2. Penyediaan 266 buah lampu penerangan Jalan RE. Martadinata dan 323 buah di Jl. Poros Kendari Soropia
3. Penyediaan dermaga apung
4. Penyediaan 1 buah papan petunjuk jalur evakuasi dan 1 buah titik kumpul evakuasi.
5. Penyediaan jalur pejalan kaki dengan pekerasan paving.
6. Penyediaan 1 buah lampu penerangan pada ruang tunggu dan 3 buah pada dermaga.
7. Penyediaan 1 buah CCTV pada ruang tunggu
8. Penyediaan 2 staf petugas kesehatan dan alat kesehatan berupa 1 kotak p3k, 1 buah tandu dan 1 buah kursi roda
9. Peningkatan pekerasan jalan berupa paving blok pada area pelabuhan.
10. Meningkatkan informasi pelayanan berupa papan informasi pelayanan dan informasi nomor darurat.
11. Peningkatan jumlah toilet berupa dibuka kembali 3 toilet yang ditutup.
12. Penyediaan 1 buah *mobile ramp portable*.

### C. Saran untuk peneliti

Peneliti dapat mengkaji lebih luas mengenai objek studi penelitian ini yakni Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe seperti mengkaji kondisi pengembangan fasilitas perairan pada pelabuhan dengan menggunakan analisis teknik kelautan, karena penelitian ini fokus ke

fasilitas daratan pelabuhan. Kemudian, penelitian ini dapat menjadi rekomendasi bagi peneliti selanjutnya yang tertarik dengan penelitian pengembangan pelabuhan.

Penelitian Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe sebagai penunjang wisata Pulau Bokori, Sulawesi Tenggara merupakan penelitian yang mengkaji dua sector yakni sector transportasi air dan pariwisata, yang dimana kedua sector ini saling berkaitan satu sama lain, sehingga harapannya penelitian mengenai integrasi antar sector dapat diterapkan oleh peneliti-peneliti selanjutnya. Adapun saran bagi peneliti terkait penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Peneliti dapat mengkaji lebih luas mengenai objek studi penelitian ini yakni Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe seperti mengkaji kondisi pengembangan fasilitas perairan pada pelabuhan dengan menggunakan analisis teknik kelautan, karena penelitian ini fokus ke fasilitas daratan pelabuhan.
- b. Peneliti dapat mengkaji transportasi selain transportasi darat dengan wisata alam dengan menggunakan struktur dalam penelitian ini.
- c. Untuk penelitian selanjutnya dalam mengevaluasi kinerja pelayanan diharapkan dapat menggunakan standar-standar selain dari standar pelayanan minimum yang lebih akurat dan dapat digunakan untuk jangka panjang diharapkan dapat menggunakan standar-standar yang lebih akurat dan dapat digunakan untuk jangka panjang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad H. Sutawidjaya, P. S. (2018). Evaluasi Pelayanan Publik Produk Hukumonline,Com Untuk Mengetahui Kebutuhan Pelanggan Kasus Pt Justika Siar Publika. *Jurnal Jdm, Vol. 1 No.02*.
- Ahmad, J. (2018). Desain Penelitian Analisis Isi (Content Analysis). Tangerang : Islamic Character Development.
- Akhmad Fauzy, S. M. (2019). Metode Sampling Edisi 2. Banten: Universitas Terbuka.
- Al Abror, B. H. (2019). Layanan Transportasi Dalam Pengembangan Pariwisata Di Kabupaten Kerinci. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik. Issn: 2355-4721*.
- Alamsyah, M. D. (2018). Desain Kapal Katamaran Sebagai Moda Transportasi Perairan Sungai Mahakam Di Samarinda. *Jurnal Wave Volume 12 Nomor 1*.
- Aggrahini, W. P. (2015). Kelayakan Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Ufmar dan Pelabuhan Laut Weduar. *J.Pen.Transla Vol.17 No.3*, 103-111.
- An Nisaa, S. H. (2015). *Implementation Of Integrated Water Transport System For Accelerating National Connectivity. Warta Penelitian Perhubungan, Volume 27 Nomor 1*, 39.
- Atie Puntodewo, E. A. (2003). *Sistem Informasi Geografis Untuk Pengelolaan Sumberdaya Alam*. Center For International Forestry Research.
- Bella Harum Ashari, e. a. (2017). Analisis Deskriptif dan Tabulasi Silang pada Konsumen Online shop di Instagram . *JURNAL SAINS DAN SENI ITS Vol. 6, No. 1*, 17-21.
- Cahyo Agung Nugroho, A. W. (2017). Penerapan Teori Linkage Dalam Penataan Kawasan Wisata Pusaka Soekarno Di Blitar. *Jurnal Arsitektur PURWARUPA Volume 01 No 2*, 29-34.
- Camileri, M. A. (2018). *Travel Marketing Tourism Economic And The Airline Product, (An Introduction To Theory And Practice)*. Switzerland: The Springer.
- Chan, S. (2017). Assessing Service Quality Of Passenger Ferry Services In Sabang. *European Journal Of Business And Management Vol.9, No.5*, 22-34.
- Diansari, J. S. (2018). Optimalisasi Konektivitas Melalui Pembangunan Pelabuhan Pengumpan Di Pulau-Pulau Kecil Di Indonesia. *Bappenas Working Papers Vol I No. 2*, 248.
- Dwyer, P. L. (2020). *Tourism Economics And Policy*. United Kingdom: Channel View Publications.

Esterlina Melmambessy, A. S. (2021). Analisis Kinerja Pelayanan Pemanduan Kapal Berdasarkan Waiting Time Dan Approach Time Di Pt. Pelindo Iv (Persero) Saumlaki. *Sntem, Volume 1*, 1428.

Feby Rahmawati Rahman, F. D. (2020). Persepsi Dan Kepuasan Pengunjung Objek Wisata Pulau Bokori Kecamatan Soropia Provinsi Sulawesi Tenggara. Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Pasundan. Issn-P : 2580-4138 Issn-E 2579-812x.

Firmansyah, D. S. (2020). Persepsi Dan Kepuasan Pengunjung Objek Wisata Pulau Bokori Kecamatan Soropia Provinsi Sulawesi Tenggara. 3 Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Pasundan. Issn : 2580-4138.

Fitriyani Asoliha, M. D. (2020). Evaluasi Aktivitas Operasional Angkutan Penyeberangan Lintas Merak - Bakauheni. *Crane: Civil Engineering Research Journal Volume 1 Nomor 2*.

Gunadi, I. M. (2020). Peluang Dan Tantangan Pengembangan Kapal Wisata Pesiar Di Pelabuhan Belawan Medan. *Edutourism Journal Of Tourism Research*.

Hakim, M. F. (2018). Faktor Yang Mempengaruhi Wisatawan Untuk Menikmati Wisata Minat Khusus (Study kasus Goa Cerme ). *Jurnal Khasanah Ilmu Vol. 9 No.2*, 66-70.

Hardani, E. A. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif Dan Kuantitatif*. Yogyakarta: Cv.Pustaka Ilmu Grup.

Hendra Cipta, H. (2020). *Analisis SWOT integrasi industri halal dan perbankan syariah indonesia*. Bangka Belitung: shiddiq press.

Humaira, A. N. (2015). Penyelenggaraan Sistem Transportasi Air Terpadu Untuk Mengakselerasi Dan Memantapkan Konektivitas Nasional. *Warta Penelitian Perhubungan Volume 27 Nomor 1*.

Hussein, S. (2021, Juni 23). Network Analysis (Analisis Jaringan) Dalam Sistem Informasi Geografis. *Geo Spesialis*.

Ilke Sezin Ayaz, e. a. (2022). Resilience Strategies of Ports against Covid-19 in Terms of Chaos Theory. *Marine Policy*.

Imas Masturoh, N. A. (2018). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Pusat Pendidikan Sumber Daya Manusia Kesehatan.

I Ketut Suwena, I. N. (2017). *Pengetahuan Dasar Ilmu Pariwisata*. Denpasar: Pustaka Larasan.



Indrajaya, D. (2018). Analisis Kualitas Pelayanan Terhadap Tingkat Kepuasan Konsumen Menggunakan Metode Importance Performance Analysis Dan Customer Satisfaction Index Pada Ukm Gallery. *Jurnal Ikra-Ith Teknologi Vol 2 No 3*.

Imas Masturoh, N. A. (2018). Metodologi Penelitian Kesehatan. Jakarta: Pusat Pendidikan Sumber Daya Manusia Kesehatan

Isdarmanto. (2017). Dasar-Dasar Kepariwisata Dan Pengelolaan Destinasi Pariwisata. Yogyakarta: Gerbang Media Aksara. Isbn: 978-602-72332-5-6.

Johnny Langstedt, E. A. (2021). *Customer Perceptions Of Covid-19 Countermeasures On Passenger Ships During The Pandemic. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*.

Kadek Wiweka, E. A. (2020). Sarana Transportasi Sebagai Daya Tarik Wisata: Kajian Persepsi Wisatawan Berkunjung Ke Kepulauan Seribu Studi Kasus: Kapal Km Sabuk Nusantara 66. *Journal Of Tourism And Economic Vol.3, No.2, 77-96*.

Kum Fai Yuen, e. a. (2021). Cruise transport service usage post COVID-19: The health belief model application. *Transport Policy*, 185–196.

Mahmud, T. B. (2019). Pemanfaatan Sumber Informasi Nelayan Dalam Adaptasi Ekonomi Di Desa Bokori Kecamatan Soropia Kabupaten Konawe. Jurusan Agribisnis Fakultas Pertanian Uho. *Jurnal Ilmiah Membangun Desa Dan Pertanian*. Issn: 2527-2748.

Masjhoer, J. (2019). Pengantar Wisata Bahari. Yogyakarta: Khittah Publishing, Isbn: 978-602-70180-2-0.

M. Rum Raekhan, E. A. (2017). Evaluasi Kinerja Bongkar Muat Di Pelabuhan Umum Gresik. *Jurnal Transportasi Vol. 17 No. 2, 133-144*.

Mohammad Budi Hermawan, H. Y. (2018). Analisa Kekuatan Konstruksi Memanjang Pada Kapal Ikan Mini Purse Seine Tradisional Dengan Kapal Sesuai Aturan Biro Klasifikasi Indonesia (Bki). *Jurnal Teknik Perkapalan - Vol. 6, No.1*.

Muhammad Ichwan, A. F. (2017). Optimalisasi Desain Struktur Kekuatan Kapal Tunda Pelabuhan Dengan Merubah Jarak Gading. *Jurnal Teknik Perkapalan Vol.05 No.04*.

Nadia Tatyani Habibah, E. A. (2020). Rencana Pengembangan Fasilitas Sisi Darat Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus Kota Padang. *Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi*.

Nadiye O. Erdil, O. M. (2018). "Quality Function Deployment: More Than A Design Tool". *International Journal Of Quality And Service Sciences*.



- Ningrum. (2017). Pengaruh Penggunaan Metode Berbasis Pemecahan Masalah (Problem Solving) Terhadap Hasil Belajar Ekonomi Siswa Kelas X Semester Genap Man 1 Metro Tahun Pelajaran 2016/2017. *Jurnal Pendidikan Ekonomi Um Metro*.
- Mandi, N. B. (2015). *Pelabuhan (Perencanaan dan Perancangan Konstruksi Bangunan Laut dan Pantai)*. Denpasar: Buku Arti.
- Oktaria, D. S. (2020). Analisis Kebijakan Standar Pelayanan Minimum Bagi Pengguna Kereta Api Mrt Jakarta. *Jurnal Komunikasi Universitas Garut: Hasil Pemikiran Dan Penelitian Vol. 6, No. 1*, 372-381.
- Parahita, N. A., Suthanaya, P. A., & Wedagama, D. M. P. (2021). ANALISIS KINERJA DAN KEBUTUHAN FASILITAS PELABUHAN PENYEBERANGAN PADANGBAI. *Jurnal Spektran*, 9(2), 95.
- Patrick B.M. Fahim, e. a. (2022). Port performance evaluation and selection in the Physical Internet. *Transport Policy* 124, 83–94.
- Rikardus Kristiano, S. U. (2019). Perkembangan Sarana Dan Prasarana Transportasi Dalam Hubungannya Dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat Di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Geografi Gea, Volume 19, Nomor 2*.
- Sakul Kundra, e. a. (2022). Tourist experience at port and town: assessing cruiser satisfaction during. *Heliyon* 8, 1-10.
- Samsul Alam Fyka, L. Y. (2018). Analisis Dampak Pengembangan Wisata Pulau Bokori Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Bajo (Studi Kasus : Desa Mekar Kecamatan Soropia). *Jurnal Habitat Ub Volume 29 No 3*.
- Septiana Hariyani, I. W. (2020). *Transportasi Air Penunjang Keberlanjutan Suatu Negara*. Malang: Ub Press.
- Sugiyono, P. D. (2018). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. Alfabeta Bandung.
- Sufyan, A., Akhwady, R., Risandi, J., & Syadiah, N. (2017). Analisa Hidro Oseanografi Pulau Liwungan Untuk Studi Kelayakan Struktur Dermaga Apung. *Jurnal Kelautan Nasional*, 12(3), 127-139.
- Sunarto, E. A. (2017). *Transportasi Air Dan Destinasi Wisata Sebuah Catatan Dari Pulau Komodo Dan Rinca*. Mitra Wacana Media.
- Sriyanti Andayani, M. R. (2012). PENGEMBANGAN KAWASAN WISATA BALEKAMBANGKABUPATEN MALANG. *JURNAL REKAYASA SIPIL Volume 6, No.2*, 168-178.



Syamani. (2016). *Membangun Basis Data Spasial Menggunakan Arcgis10.3*. Banjarmasin: Lambung Mangkurat University Press.

Teoli, S. (2019). *SWOT Analysis*. StatPearls Publishing.

Tonnazzini, D. E. (2019). *Blue Tourism. Toward A Sustainable Coastal And Maritime Tourism In Word Marine Regions*. Barcelona: Eco-Union.

Tri Iriani Wahyuni, S. I. (2019). Analisis Perkembangan Transportas Laut Dalam Wilayah Sulawesi Untuk Mendukung Tol Laut. *Jurnal Venus Volume 07 Nomor 13*, 62.

Usman Bolaji, A. K. (2020). *Inland Water Transport And Urban Mobility In Ikorodu-Ebutte Ero Route, Lagos, Nigeria*. Ilorin, Nigeria: Department Of Geography And Environmental Management, Faculty Of Social Sciences, University Of Ilorin.

Wijaya, D. T. (2018). *Manajemen Kualitas Jasa Edisi 2*. Jakarta Barat: Indeks.

Woranan Jantarangsee, E. A. (2015). *The Tourists' Perception Toward Boat Tours Of Bangkok*. *Apheit Journal Volume 4 No. 2*, 27-36.

Yuliantini, M. A. (2016). Formulasi Kebijakan Sistem Transportasi Laut. *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik*, Issn : 2355-4721.

Zourladani Athanasia, K. V. (2020). *An Importance-Performance Analysis Of Personal Training Studios And Gyms Service Quality*. *International Journal Of Progressive S*





### Lampiran 1. Rencana Timeline Kegiatan Pengumpulan Data

| Kegiatan   | Waktu   | Jumlah Surveyor | Lokasi  |
|--|---|-----------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Mengamati fasilitas Pelabuhan</li> <li>Mengamati kondisi jalan akses menuju pelabuhan</li> </ul>  | 2 Juli 2022                                       | 2 Surveyor      | Kapal wisata pulau bokori dan Pelabuhan Penyebanagn Desa Bajoe  |
| Pembagian kuesioner tingkat kepuasan dan kepentingan fasilitas pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe  | 3-24 Juli 2022                                    | 3 Surveyor      | Pelabuhan Penyebanagn Desa Bajoe  |
| Pemintaan Dokumen ke dinas: <ol style="list-style-type: none"> <li>Bappenda Sulawesi tenggara (Peta RZWP3K)</li> <li>Dinas Perhubungan Kab. Konawe (Dokumen Tatralok)</li> <li>Dinas Pariwisata (Dokumen RIPDA Kab. Konawe)</li> </ol> | 4 Juli 2022-<br>Data diberikan oleh dinas terkait | 2 Surveyor      | - Kantor Bappenda SULTRA<br>- Kantor Dinas Perhubungan Kab. Konawe<br>- Kantor Dinas Pariwisata Kab. Konawe |

## Lampiran 2. Kuesioner Penelitian Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Kuesioner ini dimaksudkan untuk membantu tugas akhir dengan judul “Evaluasi Kinerja Transportasi Air untuk Wisata Bahari (Studi kasus : Kapal Wisata Pulau Bokori di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe)” sebagai syarat untuk meraih gelar sarjana (SI) pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya. Tujuan dari kuesioner ini adalah untuk mengetahui karakteristik wisatawan dan mengetahui tingkat kepuasan dan kepentingan kinerja pelayanan fasilitas di Kapal Wisata Pulau Bokori dan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Atribut pelayanan dalam kuesioner berdasarkan Permenhub No. 62 Tahun 2019 tentang standar pelayanan minimal Penumpang Angkutan Penyeberangan dan Permenhub No.39 Tahun 2015 standar pelayanan penumpang di Pelabuhan penyeberangan.

### Petunjuk pengisian

Pilih salah satu dari jawaban yang anda anggap paling sesuai dengan pendapat anda, dengan keterangan sebagai berikut:

**Tabel penilaian Tingkat Kepuasan dan Kepentingan**

| Kepuasan    | Kepentingan    | Nilai |
|-------------|----------------|-------|
| Sangat Puas | Sangat Penting | 5     |
| Puas        | Penting        | 4     |
| Cukup puas  | Cukup Penting  | 3     |
| Kurang puas | Kurang Penting | 2     |
| Tidak Puas  | Tidak Penting  | 1     |

### Identitas Responden

1. Nama :
2. Usia :
3. Jenis Kelamin
  - a. Laki-Laki
  - b. Perempuan
4. Pekerjaan
  - a. Pelajar/Mahasiswa
  - b. PNS
  - c. Wiraswasta
  - d. Pegawai Swasta
  - e. Ibu Rumah Tangga
5. Maksud Perjalanan
  - a. Bekerja

- b. Pendidikan
  - c. Rekreasi
6. Daerah Asal
- a. Kabupaten Konawe
  - b. Kota Kendari
  - c. Luar Kabupaten Konawe dan Kota Kendari

**Lampiran Tabel Kuesioner Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan**

| Kepuasan           |   |   |   |   | Pernyataan  | Kepentingan |   |   |   |   |
|--------------------|---|---|---|---|---|-------------|---|---|---|---|
|                    | 2 | 3 | 4 | 5 |   | 1           | 2 | 3 | 4 | 5 |
| <b>Keselamatan</b> |   |   |   |   |   |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan No. Telp darurat mudah terlihat dan terjangkau                           |             |   |   |   |   |
| <b>Keamanan</b>    |   |   |   |   |   |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan Petugas Keamanan dan mudah terlihat                                      |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan Stiker informasi gangguan keamanan yang mudah terlihat dan jelas terbaca |             |   |   |   |   |
| <b>Keteraturan</b> |   |   |   |   |   |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Kecepatan layanan penjualan tiket   |             |   |   |   |   |
| <b>Kenyamanan</b>  |   |   |   |   |   |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan Ruang tunggu yang bersih   |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan Toilet   |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan Lampu Penerangan   |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan Jalur Penumpang yang terpisah dengan jalur kendaraan                     |             |   |   |   |   |
| <b>Kemudahan</b>   |   |   |   |   |   |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan informasi pelayanan dalam bentuk visual                                  |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan informasi gangguan perjalanan kapal                                      |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan 1 meja kerja   |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan tempat Parkir  |             |   |   |   |   |
| <b>Kesetaraan</b>  |   |   |   |   |   |             |   |   |   |   |
|                    |   |   |   |   | Ketersediaan Ruang Ibu Menyusui   |             |   |   |   |   |



Tabel Skala Pengukuran Tingkat Kepuasan Terhadap Pelayanan Fasilitas Pelabuhan

| Parameter   | Skala Pengukuran  | Skor |
|---|---|------|
| <b>Keselamatan</b>  |   |      |
| Tersedia nomor telepon darurat mudah terlihat dan terjangkau  | Tersedia nomor telepon darurat yang terbaca jelas dan diletakkan di tempat ramai pengunjung                                   | 5    |
|   | Tersedia nomor telepon darurat yang diletakkan di di satu bagian pada pelabuhan   | 4    |
|   | Tersedia nomor telepon darurat tetapi sudah tidak jelas terbaca   | 3    |
|   | Tersedia nomor telepon pelayanan akan tetapi bukan nomor darurat  | 2    |
|   | Tidak tersedia nomor telepon darurat  | 1    |
| <b>Keamanan</b>   |   |      |
| Tersedia petugas berseragam dan mudah terlihat  | Tersedia petugas keamanan berseragam dan mudah terlihat   | 5    |
|   | Tersedia petugas keamanan tidak berseragam dan mudah terlihat   | 4    |
|   | Tersedia petugas keamanan berseragam namun tidak mudah terlihat   | 3    |
|   | Tersedia petugas keamanan tidak berseragam namun tidak mudah terlihat   | 2    |
|   | Tidak tersedia petugas keamanan   | 1    |
| Tersedia Stiker informasi gangguan keamanan yang mudah terlihat dan jelas terbaca   | Tersedia informasi nomor telepon pengaduan yang terdiri lebih dari 1 nomor.   | 5    |
|   | Tersedia stiker nomor telepon pengaduan yang mudah terlihat dan jelas dibaca  | 4    |
|   | Tersedia stiker informasi nomor telepon pengaduan tetapi tidak jelas dibaca   | 3    |
|   | Tersedia stiker informasi nomor telepon pengaduan tetapi nomor tidak bisa dihubungi   | 2    |
|   | Tidak tersedia informasi nomor telepon pengaduan  | 1    |
| <b>Keteraturan</b>  |   |      |
| Maksimum 5 menit per nama penumpang   | Pelayanan penjualan tiket dalam kurang dari 5 menit   | 5    |
|   | Pelayanan penjualan tiket dalam 10 menit  | 4    |
|   | Pelayanan penjualan tiket dalam 15 menit  | 3    |
|   | Pelayanan penjualan tiket dalam 20 menit  | 2    |
|   | Pelayanan penjualan tiket lebih dari 20 menit   | 1    |
| <b>Kenyamanan</b>   |   |      |
| ketersediaan ruang tunggu Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m2 Area bersih 100% Dan tidak berbau yang berasal dari dalam area terminal penumpang | Tersedia ruang tunggu dengan kondisi bersih dan sudah sesuai dengan luas minimum  | 5    |
|   | Tersedia ruang tunggu dengan kondisi tidak bersih tetapi sesuai dengan luas minimum   | 4    |
|   | Tersedia ruang tunggu dengan kondisi kotor dan sesuai dengan luas minimum   | 3    |
|   | Tersedia ruang tunggu dengan kondisi kotor dan belum sesuai dengan luas minimum   | 2    |
|   | Tidak tersedia ruang tunggu   | 1    |
| Tersedianya 1 (satu) toilet untuk 50 penumpang dan jumlah toilet wanita 2 (dua) kali toilet pria serta Area bersih 100% dan tidak berbau.       | Tersedia toilet 1 toilet pria dan 1 toilet wanita dengan kondisi bersih dan tidak berbau serta kapasitas sesuai standar       | 5    |
|   | Tersedia toilet 1 toilet pria dan 1 toilet wanita dengan kondisi bersih dan tidak berbau namun kapasitas tidak sesuai standar | 4    |
|   | Tersedia toilet namun tidak dipisah antara pria dan wanita dengan kondisi bersih dan tidak berbau                             | 3    |
|   | Tersedia toilet namun memiliki kondisi tidak bersih dan bau   | 2    |
|   | Tidak tersedia toilet   | 1    |
| Lampu penerangan dengan intensitas cahaya:<br>a. >300lux sangat terang<br>b. 200 -300lux (tingkat keterangan yang cukup)                        | Tersedia lampu penerangan dengan intensitas >300 lux  | 5    |
|   | Tersedia lampu penerangan dengan intensitas 200-300 lux   | 4    |
|   | Tersedia lampu penerangan dengan intensitas dibawah 200 lux   | 3    |
|   | Tersedia lampu penerangan namun tidak semua ruang di pelabuhan  | 2    |
|   | Tidak tersedia lampu penerangan   | 1    |
| Tersedia fasilitas lajur penumpang yang terpisah dengan lajur kendaraan   | Tersedia lajur pejalan kaki yang terpisah dengan lajur kendaraan dengan kondisi baik  | 5    |
|   | Tersedia lajur pejalan kaki bersamaan dengan lajur kendaraan dengan kondisi baik  | 4    |
|   | Tersedia lajur pejalan kaki yang terpisah dengan lajur kendaraan namun kondisi jalur kurang baik (jalan becek dan berlumpur). | 3    |
|   | Tersedia lajur pejalan kaki bersamaan dengan lajur kendaraan dengan kondisi kurang baik                                       | 2    |
|   | Tidak tersedia fasilitas lajur pejalan kaki   | 1    |
| <b>Kemudahan</b>  |   |      |
| a. Informasi pelayanan dalam bentuk visual  | Informasi berupa visual bergerak mudah dilihat dan dibaca serta memuat seluruh informasi sesuai standar.                      | 5    |

| Parameter  | Skala Pengukuran   | Skor  |
|--|--|---|
| diletakkan di tempat strategis yang mudah terlihat dan jelas terbaca.  | Informasi visual mudah dilihat dan dibaca serta memuat seluruh informasi sesuai standar.   | 4   |
|  | Informasi visual mudah dilihat dan dibaca namun tidak memuat seluruh informasi sesuai standar.   | 3   |
|  | Informasi visual tidak mudah dilihat dan tidak memuat seluruh informasi sesuai standar.  | 2   |
|  | Tidak terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk visual   | 1   |
| b. Informasi dalam bentuk audio harus jelas terdengar dengan intensitas besar dari kebisingan  | Terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk <i>audio paging system</i> dengan intensitas suara lebih besar dari kebisingan yang ada dan suara dapat jelas terdengar                | 5   |
|  | Terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk <i>audio paging system</i> dengan intensitas suara lebih besar dari kebisingan yang ada namun suara tidak jelas terdengar (berdengung) | 4   |
|  | Terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk <i>audio paging system</i> dengan intensitas suara lebih kecil dari kebisingan yang ada namun suara dapat jelas terdengar              | 3   |
|  | Terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk audio tetapi tidak melalui <i>audio paging system</i>  | 2   |
|  | Tidak terdapat fasilitas pelayanan informasi dalam bentuk audio.   | 1   |
|  | c. Ketersediaan informasi gangguan perjalanan kapal  | Terdapat pengumuman informasi gangguan perjalanan yang diumumkan kurang dari 10 menit |
| Terdapat pengumuman informasi gangguan perjalanan yang diumumkan 10- 15 menit  |  | 4   |
| Terdapat pengumuman informasi gangguan perjalanan yang diumumkan 16-20 menit   |  | 3   |
| Terdapat pengumuman informasi gangguan perjalanan yang diumumkan >20 menit   |  | 2   |
| Tidak terdapat pengumuman informasi gangguan perjalanan  |  | 1   |
| d. Mempunyai tempat dan 1 (satu) meja kerja  | Terdapat 2 meja kerja beserta staf yang siap melayani penumpang  | 5   |
|  | Terdapat 1 meja kerja beserta staf yang siap melayani penumpang  | 4   |
|  | Terdapat 1 meja kerja namun staf jarang berada ditempat  | 3   |
|  | Tidak terdapat meja kerja namun terdapat staf yang dapat memberikan informasi  | 2   |
|  | Tidak terdapat fasilitas layanan penumpang   | 1   |
| f. tersedia tempat parkir dengan dengan luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia serta Sirkulas kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar | Terdapat tempat parkir untuk kendaraan roda 6, 4 dan 2 yang mencukupi dan sirkulasi lancar   | 5   |
|  | Terdapat tempat parkir untuk kendaraan roda 6, 4 dan 2 yang kurang mencukupi tetapi sirkulasi lancar.  | 4   |
|  | Terdapat tempat parkir untuk kendaraan roda 6, 4 dan 2 yang mencukupi tetapi sirkulasi tidak lancar.   | 3   |
|  | Terdapat tempat parkir untuk kendaraan roda 6, 4 dan 2 yang kurang mencukupi dan sirkulasi tidak lancar  | 2   |
|  | Tidak terdapat tempat parkir   | 1   |
| <b>Kesetaraan</b>  |  |   |
| a. Tersedia ruang khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi   | Terdapat ruang khusus ibu menyusui dengan kapasitas > 5 orang dengan fasilitas lengkap   | 5   |
|  | Terdapat ruang khusus ibu menyusui dengan kapasitas < 5 orang namun fasilitas lengkap  | 4   |
|  | Terdapat ruang khusus ibu menyusui namun fasilitas tidak lengkap   | 3   |
|  | Terdapat ruang yang dapat digunakan untuk ibu menyusui tanpa dilengkapi prasarana ibu menyusui   | 2   |
|  | Tidak tersedia fasilitas ibu menyusui  | 1   |

Kuesioner terkait kinerja pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe dihimpun melalui media google form seperti berikut:

## Kuesioner Penelitian Kinerja Pelayanan Kapal Wisata Pulau Bokori & Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Kuesioner ini dimaksudkan untuk membantu tugas akhir dengan judul "Evaluasi Kinerja Kapal Wisata Pulau Bokori di Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe" sebagai syarat untuk meraih gelar sarjana (S1) pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya. Tujuan dari kuesioner ini adalah untuk mengetahui karakteristik wisatawan dan mengetahui tingkat kepuasan dan kepentingan kinerja pelayanan fasilitas di Kapal Wisata Pulau Bokori dan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe. Atribut pelayanan dalam kuesioner berdasarkan Permenhub No. 62 Tahun 2019 tentang standar pelayanan minimal Penumpang Angkutan Penyeberangan dan Permenhub No.39 Tahun 2015 standar pelayanan penumpang di Pelabuhan penyeberangan. Maka saya sebagai peneliti mengharapkan kesediaan anda untuk mengisi kuesioner ini akan sangat membantu penyelesaian tugas akhir.

Terimakasih banyak atas bantuannya.

 safinatunnajaa13@gmail.com (tidak dibagikan) [Ganti akun](#)

\* Wajib

Nama

Jawaban Anda

Usia \*

17-24

25-32

33-40

### Kuesioner Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Desa Bajoe

Petunjuk pengisian.

Pilih "SALAH SATU" dari jawaban yang anda anggap paling sesuai dengan pendapat anda, dengan keterangan sebagai berikut:

- 1 : Tidak Penting/Tidak Puas
- 2 : Kurang Penting/Kurang Puas
- 3 : Cukup Penting/Cukup Puas
- 4 : Puas/Penting
- 5 : Tidak Puas/Tidak Penting

Ketersediaan APAR (Alat pemadam api ringan) yang berfungsi serta mudah terlihat dan terjangkau \*

| Parameter  | Skala Pengukuran   | Skor                     |                          |                          |                          |
|--|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Keselamatan<br>a. Alat pemadam kebakaran mudah terlihat dan terjangkau | Alat pemadam kebakaran disediakan di tempat rawan, dan mudah digunakan oleh pengguna | 5                        |                          |                          |                          |
|  | Alat pemadam kebakaran yang tersedia di tempat berkumpulnya orang                    | 4                        |                          |                          |                          |
|  | Tersedia Alat pemadam kebakaran namun tidak diketahui oleh pengunjung.               | 3                        |                          |                          |                          |
|  | Tersedia alat pemadam kebakaran tetapi tidak berfungsi.                              | 2                        |                          |                          |                          |
|  | Tidak tersedia alat pemadam kebakaran  | 1                        |                          |                          |                          |
|  | 1  | 2                        | 3                        | 4                        | 5                        |
| Kepentingan  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kepuasan   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**Lampiran 3 Hasil Rekap Kuesioner IPA**

| Kode Responden | Tingkat Kepentingan |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    | Tingkat Kepuasan |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
|----------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|
|                | 1                   | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 1              | 5                   | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 3  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 1  | 5  | 4  |
| 2              | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 3              | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 4 | 5 | 4  | 3  | 4  | 4  | 4                | 1 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 1  | 1  | 4  |
| 4              | 4                   | 5 | 4 | 3 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 3  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 3 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 5              | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4  | 4  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 2  | 2  | 5  | 3  |
| 6              | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 3  | 3  | 5  | 3                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 7              | 4                   | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4  | 3  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 2  | 1  | 5  | 4  |
| 8              | 3                   | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5  | 4  | 3  | 5  | 5                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 9              | 4                   | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5  | 3  | 3  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 10             | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 4 | 5 | 4  | 3  | 4  | 5  | 4                | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 11             | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 4  | 3                | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 1  | 3  |
| 12             | 5                   | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4  | 3  | 3  | 4  | 4                | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 5  | 4  |
| 13             | 4                   | 4 | 5 | 3 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 3  | 3  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 5  | 3  |
| 14             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 3  | 4  | 4  | 5                | 1 | 4 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 15             | 4                   | 4 | 5 | 3 | 3 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4  | 4  | 3  | 5  | 4                | 1 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 16             | 5                   | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 4 | 5  | 3  | 3  | 5  | 4                | 1 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 2  | 1  | 1  | 4  |
| 17             | 4                   | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5  | 3  | 3  | 4  | 3                | 2 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 18             | 4                   | 4 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 4  | 4  | 2  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 2  |
| 19             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 3  | 4  | 5  | 4                | 2 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 20             | 3                   | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 3  | 4  | 5  | 5                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 2  | 1  | 1  | 4  |
| 21             | 4                   | 5 | 5 | 3 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 4  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 2 | 3 | 3  | 1  | 5  | 4  |
| 22             | 4                   | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 4  | 4  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 23             | 5                   | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 3  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 24             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5  | 4  | 4  | 5  | 5                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 2 | 2 | 3  | 1  | 5  | 3  |
| 25             | 5                   | 5 | 5 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4  | 4  | 4  | 4  | 4                | 2 | 5 | 5 | 3 | 5 | 3 | 2 | 2 | 4  | 2  | 5  | 4  |
| 26             | 4                   | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 4  | 5                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 2 | 3 | 4  | 2  | 1  | 4  |
| 27             | 4                   | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 3  | 3  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 4  | 1  | 1  | 4  |
| 28             | 5                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4  | 4  | 4  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 29             | 4                   | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 4  | 4  | 5  | 4                | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 2 | 2 | 3  | 1  | 1  | 4  |
| 30             | 4                   | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4  | 4  | 4  | 4  | 3                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 2 | 3 | 3  | 2  | 5  | 4  |



Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya

| Kode Responden | Tingkat Kepentingan |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    | Tingkat Kepuasan |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
|----------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|
|                | 1                   | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 31             | 4                   | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 3  | 3  | 3  | 5  | 4                | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 32             | 3                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5  | 3  | 3  | 5  | 3                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 2 | 2 | 2  | 2  | 5  | 3  |
| 33             | 3                   | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 3  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 34             | 3                   | 4 | 4 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4  | 4  | 4  | 3  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 35             | 3                   | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4  | 3  | 4  | 5  | 4                | 1 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 2  | 1  | 5  | 4  |
| 36             | 5                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5  | 4  | 4  | 5  | 3                | 1 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 2  | 1  | 3  |
| 37             | 5                   | 5 | 5 | 3 | 3 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5  | 3  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 4  | 1  | 5  | 4  |
| 38             | 5                   | 5 | 5 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 39             | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5  | 4  | 3  | 4  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 40             | 5                   | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 3 | 5  | 4  | 3  | 5  | 5                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 41             | 4                   | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 4  | 4  | 5  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 4 | 3 | 2 | 2 | 4  | 1  | 5  | 3  |
| 42             | 4                   | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 5 | 4 | 3  | 3  | 4  | 3  | 5                | 2 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2  | 2  | 1  | 4  |
| 43             | 5                   | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 3  | 4  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 44             | 5                   | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 2 | 3 | 3  | 1  | 5  | 4  |
| 45             | 3                   | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4  | 4  | 3  | 5  | 4                | 1 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 2  | 1  | 3  |
| 46             | 4                   | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 3  | 3  | 4  | 3  | 3                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 2  | 1  | 3  |
| 47             | 3                   | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4  | 4  | 4  | 5  | 3                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 2  | 5  | 3  |
| 48             | 4                   | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 3  | 4  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 1  | 1  | 4  |
| 49             | 3                   | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4  | 4  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 4 | 3 | 2 | 3 | 2  | 2  | 5  | 3  |
| 50             | 4                   | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 3                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 4  | 2  | 1  | 3  |
| 51             | 4                   | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4  | 4  | 3  | 5  | 4                | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 3 | 2 | 3 | 4  | 2  | 1  | 4  |
| 52             | 4                   | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4  | 4  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 4  | 1  | 5  | 4  |
| 53             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 4  | 4  | 3  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 1  | 4  |
| 54             | 4                   | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 5 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 55             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 4  | 5  | 3                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 56             | 4                   | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 3  |
| 57             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 4  | 3  | 3  | 4                | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 3 | 2 | 2 | 5  | 2  | 5  | 4  |
| 58             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5  | 4  | 4  | 4  | 5                | 2 | 4 | 5 | 5 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 5  | 4  |
| 59             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 3  | 4  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 60             | 4                   | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5  | 4  | 4  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 3  |
| 61             | 4                   | 4 | 4 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 3                | 2 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2  | 2  | 5  | 4  |
| 62             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4  | 4  | 4  | 3  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |

Repository Universitas Brawijaya  
Repository Universitas Brawijaya



| Kode Responden | Tingkat Kepentingan |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    | Tingkat Kepuasan |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
|----------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|
|                | 1                   | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 63             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 3  | 4  | 3  | 4  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 5  | 3  |
| 64             | 4                   | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 4 | 5 | 4  | 4  | 3  | 4  | 3                | 2 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 2 | 2 | 2  | 2  | 1  | 4  |
| 65             | 4                   | 4 | 4 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 3  | 4  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2  | 2  | 1  | 4  |
| 66             | 4                   | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 4  | 3  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 3  |
| 67             | 4                   | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 3  | 4  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 1  | 4  |
| 68             | 4                   | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4  | 4  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 69             | 3                   | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4  | 4  | 4  | 4  | 3                | 2 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 70             | 3                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 3  | 4  | 3  | 4  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 71             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4  | 4  | 3  | 3  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 1  | 3  |
| 72             | 4                   | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 4  | 4  | 5                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 1  | 4  |
| 73             | 4                   | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5  | 4  | 4  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 74             | 4                   | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5  | 4  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 1  | 3  |
| 75             | 4                   | 4 | 4 | 3 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 5                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 2  | 2  | 1  | 4  |
| 76             | 3                   | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 4                | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 77             | 4                   | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 5  | 3  | 3  | 5                | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 2 | 3  | 1  | 5  | 3  |
| 78             | 4                   | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3  | 3  | 4  | 5  | 4                | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 4  | 2  | 5  | 4  |
| 79             | 4                   | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 4  | 4  | 4  | 5  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 1 | 2 | 4  | 2  | 5  | 4  |
| 80             | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4  | 4  | 4  | 3  | 3                | 2 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 2 | 2 | 4  | 1  | 1  | 4  |
| 81             | 4                   | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5  | 4  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 3  |
| 82             | 3                   | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4  | 4  | 3  | 3  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 83             | 3                   | 3 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 2 | 2 | 4  | 1  | 5  | 4  |
| 84             | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 2  | 5  | 3  |
| 85             | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 5                | 1 | 3 | 4 | 5 | 3 | 3 | 2 | 3 | 4  | 2  | 1  | 4  |
| 86             | 4                   | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 4  | 5  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 4  | 1  | 5  | 4  |
| 87             | 4                   | 4 | 5 | 3 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 4  | 5  | 4                | 1 | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 2 | 3 | 3  | 2  | 1  | 3  |
| 88             | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 3  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 89             | 5                   | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 4  | 3  | 5  | 5                | 2 | 4 | 5 | 5 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3  | 1  | 1  | 4  |
| 90             | 5                   | 3 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5  | 3  | 4  | 5  | 4                | 4 | 4 | 5 | 5 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3  | 2  | 5  | 4  |
| 91             | 5                   | 3 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5  | 4  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 1 | 3 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 92             | 5                   | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4  | 4  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 1 | 3 | 3  | 1  | 5  | 3  |
| 93             | 5                   | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5  | 3  | 4  | 4  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 1 | 3 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 94             | 4                   | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4  | 3  | 4  | 4  | 3                | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 1 | 3 | 3  | 2  | 1  | 4  |



| Kode Responden | Tingkat Kepentingan |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    | Tingkat Kepuasan |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
|----------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|
|                | 1                   | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 1                | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 95             | 4                   | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3  | 4  | 4  | 4  | 2                | 4 | 5 | 5 | 4 | 3 | 1 | 3 | 3 | 1  | 5  | 4  |    |
| 96             | 5                   | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4  | 4  | 3  | 4  | 2                | 4 | 4 | 5 | 4 | 4 | 1 | 2 | 3 | 2  | 1  | 3  |    |
| 97             | 4                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3  | 4  | 4  | 4  | 3                | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 3 | 1 | 3 | 3  | 1  | 5  | 4  |
| 98             | 5                   | 5 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4  | 4  | 4  | 3  | 4                | 2 | 4 | 4 | 5 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3  | 2  | 1  | 4  |
| 99             | 3                   | 4 | 4 | 3 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5  | 4  | 3  | 4  | 4                | 2 | 4 | 5 | 5 | 4 | 3 | 1 | 2 | 3  | 2  | 5  | 3  |
| 100            | 4                   | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5  | 3  | 4  | 3  | 4                | 2 | 4 | 5 | 4 | 4 | 3 | 1 | 3 | 3  | 1  | 1  | 4  |