



POTENSI PENGEMBANGAN PELABUHAN LABUHANHAJI SEBAGAI PELABUHAN LAUT OUTLET UTAMA WILAYAH BARAT PROVINSI ACEH



HERMA JUNIATI
Puslitbang Transportasi Antarmoda
Jl. Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat 10110
Email: hermajuniati@gmail.com

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA**

JAKARTA, 2019

Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat potensi pengembangan Pelabuhan Labuhanhaji dan menyusun konsep kebijakannya untuk menjadi *outlet* utama wilayah barat Provinsi Aceh. Model analisis yang dikembangkan adalah multi kriteria dengan metoda *Analytical Hierarchy Process (AHP)*. Aspek yang dipertimbangkan, meliputi aspek sisi laut, sisi darat, geografi, dan aspek kebijakan. Variabel aspek sisi laut terdiri dari alur pelayaran dan kolam pelabuhan. Variabel aspek sisi darat terdiri dari luas area pelabuhan, potensi hinterland, dan kondisi akses jalan dari dan ke pelabuhan. Variabel aspek geografis jarak pelabuhan dengan ALKI terdekat, jarak pelabuhan dengan Pelabuhan Pengumpul Regional terdekat, dan jarak pelabuhan dengan Pelabuhan Utama terdekat. Sedangkan variabel aspek kebijakan terdiri dari kesesuaian peran dengan RTRWN, kesesuaian peran dengan RTRW Provinsi, kesesuaian peran dengan RTRW Kabupaten/Kota, kesesuaian peran dengan RIPN, dan kesesuaian peran dengan RIP Lokal. Hasil analisis menunjukkan bahwa kontribusi masing-masing variabel di atas dalam menentukan pilihan *outlet* utama pelabuhan adalah sebesar 16,67%, 20,56%, 32,22%, dan 30,56% Kedudukan Pelabuhan Labuhanhaji terhadap pelabuhan alternatif di wilayah barat Provinsi Aceh, ditinjau dari sudut pandang geografis adalah berada pada peringkat ke-3. Kedudukan Pelabuhan Labuhanhaji terhadap pelabuhan lain di wilayah barat Provinsi Aceh, ditinjau dari sudut pandang tatanan kepelabuhanan adalah berada pada peringkat ke-4. Kedudukan Pelabuhan Labuhanhaji terhadap pelabuhan lain di wilayah barat Provinsi Aceh, ditinjau dari sudut pandang sisi laut adalah berada pada peringkat ke-6. Kedudukan Pelabuhan Labuhanhaji terhadap pelabuhan lain di wilayah barat Provinsi Aceh, ditinjau dari sudut pandang sisi darat adalah berada pada peringkat ke-6. Kedudukan Pelabuhan Labuhanhaji terhadap pelabuhan lain di wilayah barat Provinsi Aceh, ditinjau dari sudut pandang potensi *demand* adalah berada pada peringkat 2. Jika Pelabuhan Labuhanhaji akan dikembangkan menjadi pelabuhan *outlet* utama wilayah barat Provinsi Aceh, maka perbaikan dan peningkatan perlu dilakukan pada aspek panjang, lebar, dan kedalaman atau *draft* alur pelayaran serta luas dan kedalaman atau *draft* kolam pelabuhan, terutama terkait dengan variabel aspek sisi laut.

Kata kunci: Pengembangan, Pelabuhan Laut, Labuhanhaji, Provinsi Aceh.

ABSTRACT

The purpose of this study was to look at the development potential of Labuhanhaji Port and draft its policy concept to become the main outlet in the western region of Aceh Province. The analytical model developed is multi criteria using Analytical Hierarchy Process (AHP) method. Aspects considered include aspects of the sea side, land side, geography, and policy aspects. The sea-side aspect variable consists of shipping lines and port pools. The land side aspect variable consists of the area of the port, the potential of the hinterland, and the conditions of road access to and from the port. Variable aspects of the geographical distance of the nearest port with the ALKI, the distance of the port with the nearest Regional Collection Port, and the distance of the port with the nearest Main Port. While the policy aspect variable consists of the suitability of the role with the RTRWN, the suitability of the role with the Provincial RTRW, the suitability of the role with the Regency / City RTRW, the suitability of the role with the RIPN, and the suitability of roles with Local RIP. The results of the analysis show that the contribution of each of the above variables in determining the choice of the main port outlets is 16.67%, 20.56%, 32.22%, and 30.56% Position of Labuhanhaji Port for alternative ports in the western region of Aceh Province , from a geographical point of view, is ranked 3rd. The position of Labuhanhaji Port against other ports in the western region of Aceh Province, viewed from the perspective of the port structure is ranked 4th. The position of Labuhanhaji Port towards other ports in the western region of Aceh Province, viewed from the sea side perspective is ranked 6th. The position of Labuhanhaji Port against other ports in the western region of Aceh Province, viewed from a land side perspective is ranked 6th. Labuhanhaji Port's position on other ports in the western region of Aceh Province, viewed from the point of view of potential demand, is ranked 2. If Labuhanhaji Port will be developed as the main outlet port in the western part of Aceh Province, improvements and improvements need to be made on

aspects of length, width, and the depth or draft of the shipping channel and the extent and depth or draft of the port pond, especially related to the aspect aspects of the sea side.

Keywords: Development, Seaport, Labuhanhaji, Aceh Province.

PENDAHULUAN

Provinsi Aceh terletak di lokasi yang dikelilingi oleh lautan, sehingga sangat tergantung pada transportasi laut untuk mengakses wilayah lainnya. Oleh karena itu, keberadaan pelabuhan-pelabuhan di Aceh memiliki peran sangat strategis dalam mendukung perekonomian.

Pengembangan pelabuhan laut di Aceh, dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Aceh, dikelompokkan ke dalam beberapa zona kerja berdasarkan letak geografis dan rencana pengembangan kawasan strategis Aceh, berdasarkan Zona Pusat, Zona Utara–Timur, Zona Barat, dan Zona Tenggara–Selatan.

Zona Barat terdiri atas: (i) Pelabuhan Meulaboh dan Pelabuhan Penyeberangan Meulaboh (Kabupaten Aceh Barat); serta (ii) Pelabuhan Calang (Kabupaten Aceh Jaya). Sedangkan Zona Tenggara–Selatan, terdiri atas: (i) Pelabuhan Singkil, Pelabuhan Penyeberangan Singkil, dan Pulau Banyak (Kabupaten Aceh Singkil); (ii) Pelabuhan Sinabang dan Pelabuhan Penyeberangan Sinabang (Kabupaten Simeuleu); (iii) Pelabuhan Tapaktuan dan Pelabuhan Penyeberangan Labuhanhaji (Kabupaten Aceh Selatan); serta (iv) Pengembangan Pelabuhan Susoh di Teluk Surin (Kabupaten Aceh Barat Daya).

Salah satu pelabuhan yang berada di wilayah barat Provinsi Aceh adalah Pelabuhan Labuhanhaji yang terletak di Kabupaten Aceh Selatan. Di Pelabuhan Labuhanhaji saat ini terdapat dua pelayanan, yaitu penyeberangan dari Pelabuhan Labuhanhaji (Kabupaten Aceh Selatan) ke Pelabuhan Sinabang (Kabupaten Simeulue) dan Pelabuhan Pendaratan Ikan (PPI) yang menempati area yang terpisah namun bersisian atau bersebelahan.

Secara geografis, letak Pelabuhan Labuhanhaji sangat strategis dari sisi jalur transportasi laut, karena berada pada titik tengah distribusi barang untuk wilayah barat Provinsi Aceh. Di sisi lain, transportasi darat pada wilayah barat Provinsi Aceh belum dapat diandalkan dan dikembangkan kapasitasnya, karena jalur terdiri dari pegunungan dan kondisi tanah labil.

Pemerintah Kabupaten Aceh Selatan mempunyai rencana untuk mengembangkan Pelabuhan Labuhanhaji menjadi pelabuhan laut *outlet* utama di wilayah barat Provinsi Aceh. Pembangunan pelabuhan laut yang diharapkan oleh Pemerintah Kabupaten Aceh Selatan, dimaksudkan untuk dapat mempercepat penyebaran atau pendistribusian material semen dan komoditas lain, terutama untuk enam kabupaten dalam Provinsi Aceh (Kabupaten Aceh Selatan, Kabupaten Nagan Raya, Kabupaten Aceh Barat Daya, Kabupaten Seumeulu, Kota Subulussalam, dan Kabupaten Aceh Singkil), yang jaraknya lebih dekat ke Labuhanhaji (Kabupaten Aceh Selatan) daripada melalui Banda Aceh. Selama ini, Semen Padang (curah) dari Kota Padang (Sumatera Barat) diangkut dengan kapal menuju Banda Aceh dan dilakukan pengantongan di Banda Aceh. Setelah itu,

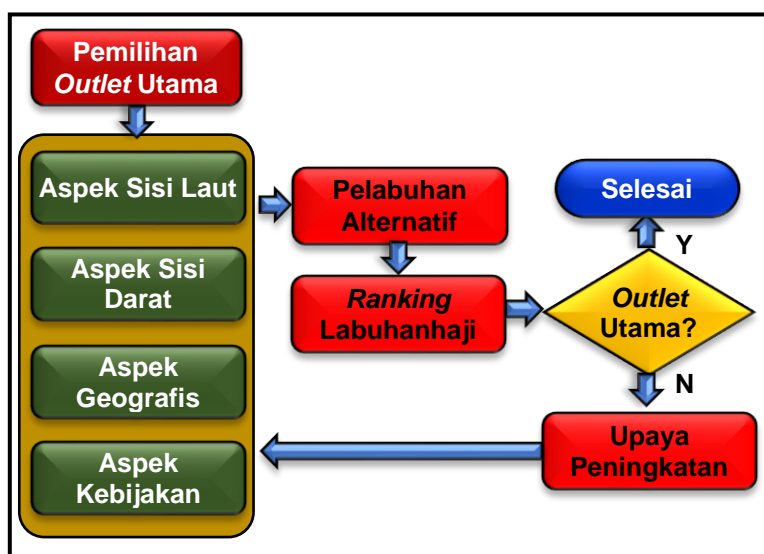
kemudian didistribusikan dengan truk ke semua kabupaten yang ada dalam Provinsi Aceh. Untuk itu, maka perlu dilakukan kajian tentang potensi pengembangan Pelabuhan Labuhanhaji sebagai pelabuhan laut *outlet* utama Wilayah Barat Provinsi Aceh.

Sampai saat ini, belum ada pelabuhan yang ditunjuk sebagai *outlet* utama di wilayah barat Provinsi Aceh.

Tujuan kajian ini adalah untuk mengidentifikasi potensi pengembangan Pelabuhan Labuhanhaji sebagai pelabuhan laut *outlet* utama wilayah barat Provinsi Aceh, dan diharapkan dari kajian ini adalah tersusunnya konsep kebijakan pengembangan Pelabuhan Labuhanhaji menjadi *outlet* utama di wilayah barat Provinsi Aceh. Hasil kajian ini sangat bermanfaat bagi regulator dalam menyusun kebijakan untuk pengembangan Pelabuhan Labuhanhaji menjadi *outlet* utama di wilayah barat Provinsi Aceh.

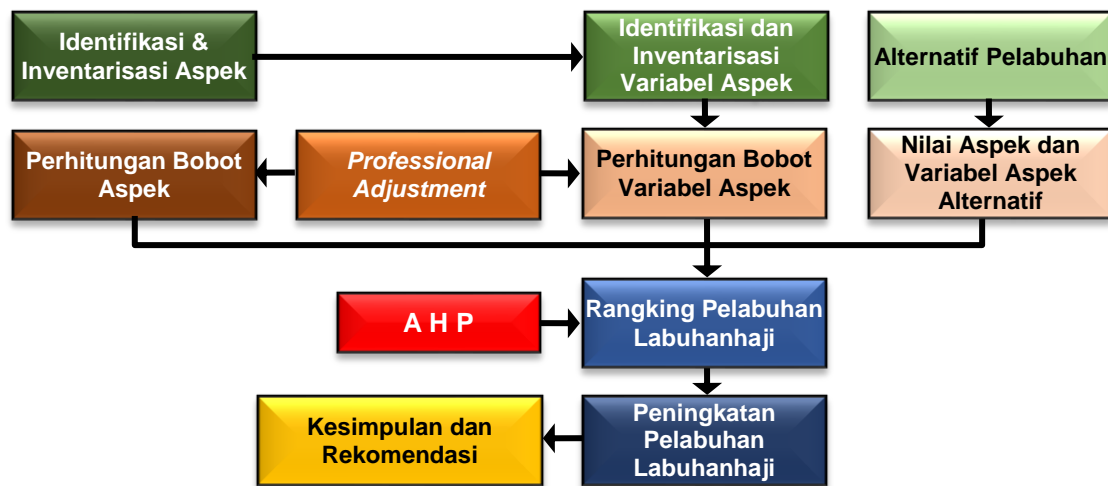
METODOLOGI

Kerangka pikir kajian potensi pengembangan Pelabuhan Labuhanhaji sebagai pelabuhan laut *outlet* utama wilayah barat Provinsi Aceh, adalah sebagaimana gambar berikut.



Gambar 1: Kerangka Pikir Kajian

Alur pikir penyelesaian masalah pengembangan Pelabuhan Labuhanhaji sebagai pelabuhan laut *outlet* utama wilayah barat Provinsi Aceh, adalah sebagaimana gambar berikut.



Gambar 2: Alur Pikir Penyelesaian Masalah

Pendekatan kajian yang digunakan adalah kombinasi antara penelitian kualitatif dan kuantitatif. Proporsi dalam analisis masih dominan menggunakan pendekatan kualitatif dan didukung pendekatan kuantitatif. Jenis kajian yang dipilih adalah jenis kajian deskriptif dengan penggambaran hasil kajian menggunakan narasi dan beberapa tabel. Lokasi kajian di Kabupaten Aceh Selatan wilayah barat Provinsi Aceh.

Data yang diperoleh bersumber dari data primer dan data sekunder:

- Data primer, yaitu data yang diperoleh secara langsung dari lapangan, melalui wawancara dengan *stakeholder* yang berhubungan dengan studi;
- Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari *stakeholder* melalui dokumen-dokumen dan laporan tertulis serta informasi lain yang berhubungan dengan kajian.

Kebutuhan data untuk kajian ini dan terkait dengan teori yang akan digunakan, disajikan dalam tabel berikut.

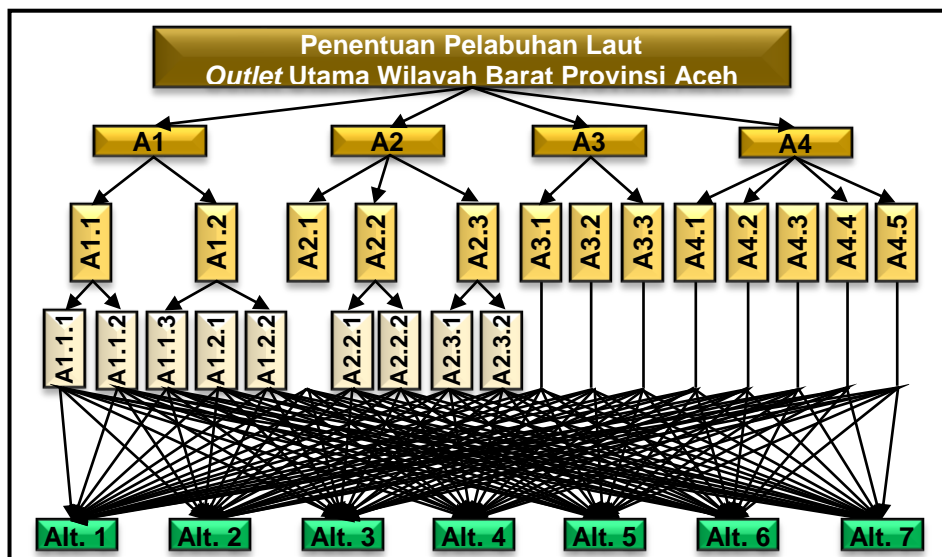
<p>Data Primer terkait dengan opini para pakar terhadap bobot setiap komponen yang ada dalam struktur hirarki yang dibangun. Pada kriteria level satu, meliputi bobot aspek sisi laut, aspek sisi darat, aspek geografis, dan aspek kebijakan. Pada aspek sisi laut, meliputi bobot alur pelayaran (panjang, lebar, dan kedalaman) dan kolam pelabuhan (luas dan kedalaman). Pada aspek sisi darat, meliputi bobot luas area pelabuhan, potensi hinterland, dan kondisi akses jalan dari dan ke pelabuhan. Pada aspek geografi, meliputi bobot jarak pelabuhan dengan ALKI terdekat, jarak pelabuhan dengan pelabuhan pengumpul regional terdekat, dan jarak pelabuhan dengan pelabuhan utama terdekat. Sedangkan pada aspek kebijakan, meliputi bobot kesesuaian peran dengan RTRWN, kesesuaian peran dengan RTRW Provinsi, kesesuaian peran dengan RTRW Kabupaten/Kota, kesesuaian peran dengan RIPN, dan kesesuaian peran dengan RIP Lokal.</p> <p>Data Sekunder, adalah informasi mengenai karakteristik pelabuhan alternatif, meliputi aspek sisi laut, sisi darat, geografis, dan kebijakan. Aspek sisi laut, terkait dengan alur pelayaran (panjang, lebar, dan kedalaman) dan kolam pelabuhan (luas dan kedalaman). Aspek sisi darat, terkait dengan luas area pelabuhan, potensi <i>hinterland</i>, dan kondisi akses jalan dari dan ke pelabuhan. Aspek geografis, meliputi jarak pelabuhan dengan ALKI terdekat, jarak pelabuhan dengan Pelabuhan Pengumpul Regional terdekat, dan jarak pelabuhan dengan Pelabuhan Utama terdekat. Sedangkan aspek kebijakan, meliputi kesesuaian peran dengan RTRWN, kesesuaian peran dengan RTRW Provinsi, kesesuaian peran dengan RTRW Kabupaten/Kota, kesesuaian peran dengan RIPN, dan kesesuaian peran dengan RIP Lokal.</p>
--

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan metode:

- **Pengumpulan Data Sekunder**, dilakukan untuk mendapatkan data terpercaya dari jurnal, buku literatur, dan instansi atau dinas terkait;
- **Observasi**, dilakukan untuk mendapatkan informasi dan fakta primer atau langsung tentang kondisi fisik obyek penelitian yang merupakan hasil pengamatan lapangan secara visual;
- **Survei**, dilakukan untuk mendapatkan gambaran primer dari responden tentang bobot setiap komponen hirarki yang disusun.

Tahapan pelaksanaan kajian, secara umum mencakup Tahap Persiapan, yang meliputi: (i) Persiapan kajian dan pengumpulan data sekunder; dan (ii) Penyempurnaan metodologi penelitian tentang pengembangan Pelabuhan Labuhanhaji sebagai pelabuhan laut *outlet* utama wilayah barat Provinsi Aceh.

Dalam penelitian ini teknik analisis data yang digunakan adalah *AHP*, yang struktur hirarkinya dapat dijelaskan sebagaimana gambar berikut.



Gambar 3: Struktur Hirarki Kriteria Penentuan Pelabuhan *Outlet* Utama Di Wilayah Barat Provinsi Aceh

Penjelasan Gambar 3.3:

Kode	Uraian	Kode	Uraian	Kode	Uraian	Kode	Uraian
A1:	Aspek Sisi Laut;	A2:	Aspek Sisi Darat;	A3:	Aspek Geografis;	A4:	Aspek Kebijakan;
A1.1:	Alur Pelayaran;	A2.1:	Luas Area Daratan;	A3.1:	Jarak dengan ALKI Terdekat;	A4.1:	Kesesuaian Peran dengan RTRWN;
A1.1.1:	Panjang;						
A1.1.2:	Lebar;						
A1.1.3:	Kedalaman;						
A1.2:	Kolam Pelabuhan;	A2.2:	Potensi <i>Hinterland</i> ;	A3.2:	Jarak dengan Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat;	A4.2:	Kesesuaian Peran dengan RTRW Povinsi;

Kode	Uraian	Kode	Uraian	Kode	Uraian	Kode	Uraian
A1.2.1:	Luas;	A2.2.1	PDRB;				
A1.2.2:	Kedalaman.	A2.2.2	Jumlah Penduduk;				
		A2.3:	Akses Jalan;	A3.3:	Jarak dengan Pelabuhan Utama Terdekat.	A4.3:	Kesesuaian Peran dengan RTRW Kab/Kota;
		A2.3.1	Lebar Jalan;				
		A2.3.2	Kondisi Jalan.				
						A4.4:	Kesesuaian Peran dengan RIPN;
						A4.5:	Kesesuaian Peran dengan RIP Lokal.
Alt.1	Pelabuhan Calang;						
Alt.2	Pelabuhan Meulaboh;						
Alt.3	Pelabuhan Susoh;						
Alt.4	Pelabuhan Labuhanhaji;						
Alt.5	Pelabuhan Tapaktuan;						
Alt.6	Pelabuhan Singkil;						
Alt.7	Pelabuhan. Sinabang.						

HASIL

Hasil perolehan responden yang dianggap pakar di bidang pengembangan pelabuhan, meliputi pakar dari Regulator, Operatior, maupun Akademisi. Namun demikian, pendapat pakar dari sisi Operator tidak diperoleh. Sedangkan responden dari Regulator dan Akademisi, diperoleh dengan jumlah yang sama, yaitu sebanyak 50,00%. Hasil perolehan responden dapat disajikan pada tabel dan gambar berikut.

Tabel 1. Komposisi Perolehan Responden Pakar, menurut Profesi

No	Responden	frekuensi	Proporsi (%)
1	Regulator	9	50,00
2	Operator	0	0,00
3	Akademisi	9	50,00
Total		18	100,00

Opini Pakar terhadap Urutan Prioritas Kriteria Level Satu

Sesuai dengan hierarki yang disusun dalam *AHP* pemilihan lokasi pelabuhan *outlet* utama di wilayah pantai barat Provinsi Aceh, kriteria level satu terdiri dari Aspek Sisi Laut, Aspek Sisi Darat, Aspek Geografis, dan Aspek Kebijakan.

Tabel 2. Jumlah Responden, menurut Prioritas Kriteria Level Satu

No	Aspek Kriteria Level Satu	Prioritas				Total
		1	2	3	4	
Frekuensi Responden menurut Peringkat Prioritas						
1	Aspek Sisi Laut	1	2	5	10	18
2	Aspek Sisi Darat	2	2	9	5	18
3	Aspek Geografis	9	5	3	1	18
4	Aspek Kebijakan	6	9	1	2	18
Total		18	18	18	18	
Proporsi (%)						
1	Aspek Sisi Laut	5,56	11,11	27,78	55,56	100,00
2	Aspek Sisi Darat	11,11	11,11	50,00	27,78	100,00
3	Aspek Geografis	50,00	27,78	16,67	5,56	100,00

No	Aspek Kriteria Level Satu	Prioritas				Total
		1	2	3	4	
4	Aspek Kebijakan	33,33	50,00	5,56	11,11	100,00
Total		100,00	100,00	100,00	100,00	

Opini Pakar terhadap Bobot Komponen Sub Kriteria Aspek Sisi Laut

Pertimbangan Aspek Sisi Laut didasarkan pada dua hal, yaitu kondisi Kolam Pelabuhan dan Kondisi Alur Pelayaran atau *access to channel*. Hasil penilaian responden terhadap kriteria Aspek Sisi Laut, disajikan pada tabel berikut.

Tabel 3. Jumlah Responden, menurut Prioritas Kriteria Aspek Sisi Laut

No	Aspek Sisi Laut	Prioritas		Total
		1	2	
Frekuensi Responden menurut Peringkat Prioritas				
1	Kolam Pelabuhan	8	10	18
2	Alur Pelayaran	10	8	18
Total		18	18	
Proporsi (%)				
1	Kolam Pelabuhan	44,44	55,56	100,00
2	Alur Pelayaran	55,56	44,44	100,00
Total		100,00	100,00	

- a. Pertimbangan Aspek Kolam Pelabuhan didasarkan pada dua hal, yaitu kondisi Kedalaman Kolam Pelabuhan dan Luas Kolam Pelabuhan. Hasil penilaian responden terhadap kriteria Aspek Kolam Pelabuhan, disajikan pada tabel berikut.

Tabel 4. Jumlah Responden, menurut Prioritas Kriteria Aspek Kolam Pelabuhan

No	Aspek Kolam Pelabuhan	Prioritas		Total
		1	2	
Frekuensi Responden menurut Peringkat Prioritas				
1	Luas Kolam	7	11	18
2	Draft Kolam	11	7	18
Total		18	18	
Proporsi (%)				
1	Luas Kolam	38,89	61,11	100,00
2	Draft Kolam	61,11	38,89	100,00
Total		100,00	100,00	

- b. Pertimbangan Aspek Alur Pelayaran atau *access to channel* didasarkan pada tiga hal, yaitu Panjang, Lebar, dan Kedalaman atau Draft Alur Pelayaran. Hasil penilaian responden terhadap kriteria Aspek Alur Pelayaran, disajikan pada tabel berikut.

Tabel 5. Jumlah Responden, menurut Prioritas Kriteria Aspek Alur Pelayaran

No	Alur Pelayaran	Prioritas			Total
		1	2	3	
Frekuensi Responden menurut Peringkat Prioritas					
1	Panjang Alur	6	9	3	18
2	Lebar Alur	3	5	10	18
3	Draft Alur	9	4	5	18
Total		18	18	18	
Proporsi (%)					
1	Luas Kolam	33,33	50,00	16,67	100,00
2	Draft Kolam	16,67	27,78	55,56	100,00
3	Draft Alur	50,00	22,22	27,78	100,00
Total		100,00	100,00	100,00	

Opini Pakar terhadap Bobot Komponen Sub Kriteria Aspek Sisi Darat

Pertimbangan Aspek Sisi Darat didasarkan pada tiga hal, yaitu Luas Area Darat (DLKr atau DLKp), Potensi *Hinterland*, dan Ketersediaan Akses Jalan. Hasil penilaian responden terhadap kriteria Aspek Sisi Darat, disajikan pada tabel berikut.

Tabel 6. Jumlah Responden, menurut Prioritas Kriteria Aspek Sisi Darat

No	Aspek Sisi Darat	Prioritas			Total
		1	2	3	
Frekuensi Responden menurut Peringkat Prioritas					
1	Luas Area Darat (DLKr atau DLKp)	8	7	3	18
2	Potensi <i>Hinterland</i>	6	3	9	18
3	Ketersediaan Akses JAlan	4	8	6	18
Total		18	18	18	
Proporsi (%)					
1	Luas Area Darat (DLKr atau DLKp)	44,44	38,89	16,67	100,00
2	Potensi <i>Hinterland</i>	33,33	16,67	50,00	100,00
3	Ketersediaan Akses JAlan	22,22	44,44	33,33	100,00
Total		100,00	100,00	100,00	

- a. Pertimbangan Potensi *Hinterland* didasarkan pada dua hal, yaitu kondisi Ekonomi, yang direpresentasikan dengan PDRB, dan Jumlah Penduduk. Hasil penilaian responden terhadap kriteria Potensi *Hinterland*, disajikan pada tabel berikut.

Tabel 7. Jumlah Responden, menurut Prioritas Kriteria Komponen Potensi *Hinterland*

No	Aspek Kolam Pelabuhan	Prioritas		Total
		1	2	
Frekuensi Responden menurut Peringkat Prioritas				
1	PDRB	8	10	18
2	Jumlah Penduduk	10	8	18
Total		18	18	
Proporsi (%)				
1	PDRB	44,44	55,56	100,00
2	Jumlah Penduduk	55,56	44,44	100,00
Total		100,00	100,00	

- b. Pertimbangan Akses Jalan juga didasarkan pada dua hal, yaitu Lebar Jalan dan Kondisi Jalan. Hasil penilaian responden terhadap kriteria Akses Jalan, disajikan pada tabel berikut.

Tabel 8. Jumlah Responden, menurut Prioritas Kriteria Komponen Akses Jalan

No	Aspek Kolam Pelabuhan	Prioritas		Total
		1	2	
Frekuensi Responden menurut Peringkat Prioritas				
1	Lebar Jalan	12	6	18
2	Kondisi	6	12	18
Total		18	18	
Proporsi (%)				
1	Lebar Jalan	66,67	33,33	100,00
2	Kondisi	33,33	66,67	100,00
Total		100,00	100,00	

Opini Pakar terhadap Bobot Komponen Sub Kriteria Aspek Geografis

Pertimbangan Aspek Geografis didasarkan pada tiga hal, yaitu Jarak terhadap ALKI Terdekat, Jarak dengan Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat, dan Jarak dengan Pelabuhan Utama Terdekat. Hasil penilaian responden terhadap kriteria Aspek Geografis, disajikan pada tabel berikut.

Tabel 9. Jumlah Responden, menurut Prioritas Kriteria Aspek Geografis

No	Aspek Sisi Darat	Prioritas			Total
		1	2	3	
Frekuensi Responden menurut Peringkat Prioritas					
1	Jarak terhadap ALKI Terdekat	4	7	7	18
2	Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat	9	3	6	18
3	Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat	5	8	5	18
Total		18	18	18	
Proporsi (%)					
1	Jarak terhadap ALKI Terdekat	22,22	38,89	38,89	100,00
2	Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat	50,00	16,67	33,33	100,00
3	Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat	27,78	44,44	27,78	100,00
Total		100,00	100,00	100,00	

Opini Pakar terhadap Bobot Komponen Sub Kriteria Aspek Geografis

Pertimbangan Aspek Geografis didasarkan pada tiga hal, yaitu Jarak terhadap ALKI Terdekat, Jarak dengan Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat, dan Jarak dengan Pelabuhan Utama Terdekat. Hasil penilaian responden terhadap kriteria Aspek Geografis, disajikan pada tabel berikut.

Tabel 10. Jumlah Responden, menurut Prioritas Kriteria Aspek Geografis

No	Aspek Sisi Darat	Prioritas			Total
		1	2	3	
Frekuensi Responden menurut Peringkat Prioritas					
1	Jarak terhadap ALKI Terdekat	4	7	7	18
2	Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat	9	3	6	18
3	Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat	5	8	5	18
Total		18	18	18	
Proporsi (%)					
1	Jarak terhadap ALKI Terdekat	22,22	38,89	38,89	100,00
2	Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat	50,00	16,67	33,33	100,00
3	Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat	27,78	44,44	27,78	100,00
Total		100,00	100,00	100,00	

Hasil pengumpulan data sekunder berupa informasi mengenai karakteristik pelabuhan alternatif, yaitu Pelabuhan Calang, Meulaboh, Susoh, Labuhanhaji, Tapaktuan, Singkil, dan Pelabuhan Sinabang. Data sekunder yang dikumpulkan, meliputi aspek sisi laut, sisi darat, geografis, dan kebijakan. Aspek sisi laut, terkait dengan alur pelayaran (panjang, lebar, dan kedalaman) dan kolam pelabuhan (luas dan kedalaman). Aspek sisi darat,

terkait dengan luas area pelabuhan, potensi hinterland, dan kondisi akses jalan dari dan ke pelabuhan. Aspek geografis, meliputi jarak pelabuhan dengan ALKI terdekat, jarak pelabuhan dengan Pelabuhan Pengumpul Regional terdekat, dan jarak pelabuhan dengan Pelabuhan Utama terdekat. Sedangkan aspek kebijakan, meliputi kesesuaian peran dengan RTRWN, RTRW Provinsi, RTRW Kabupaten/Kota, RIPN, dan kesesuaian peran dengan RIP Lokal.

PEMBAHASAN

Kriteria level satu meliputi Aspek Sisi Laut, Aspek Sisi Darat, Aspek Geografis, dan Aspek Kebijakan. Berdasarkan data frekuensi responden hasil kuesioner menurut skala prioritas kriteria level satu, dapat dihitung bobot untuk masing-masing kriteria, sebagaimana tabel berikut.

Tabel 12. Hasil Perhitungan Bobot Kriteria Level Satu

No	Kriteria Level Satu	Frekuensi Responden menurut Prioritas					Skor	Bobot (%)
		1	2	3	4	Total		
1	Aspek Sisi Laut	1	2	5	10	18	30	16,67
2	Aspek Sisi Darat	2	2	9	5	18	37	20,56
3	Aspek Geografis	9	5	3	1	18	58	32,22
4	Aspek Kebijakan	6	9	1	2	18	55	30,56
Total		18	18	18	18		180	100,00

Dari tabel di atas, terlihat bahwa Aspek Geografis menduduki peringkat pertama dengan bobot sebesar 32,22%, Aspek Kebijakan menduduki peringkat kedua dengan bobot sebesar 30,56%, Aspek Sisi Darat menduduki peringkat ketiga dengan bobot sebesar 20,56%, dan Aspek Sisi Laut menduduki peringkat terakhir dengan bobot sebesar 16,67%. Dalam bentuk diagram, hasil perhitungan bobot setiap komponen kriteria level satu disajikan pada gambar berikut.

Kriteria Aspek Geografis meliputi komponen Jarak terhadap ALKI Terdekat, Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Terdekat, dan Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat. Berdasarkan data frekuensi responden hasil kuesioner menurut skala prioritas komponen kriteria Aspek Geografis, dapat dihitung bobot untuk masing-masing komponen, sebagaimana tabel berikut.

Tabel 13. Hasil Perhitungan Bobot Komponen Aspek Geografis

No	Komponen Aspek Geografis	Prioritas				Skor	Bobot (%)
		1	2	3	Ttl		
1	Jarak thd ALKI Terdekat	4	7	7	18	33	30,56
2	Jarak thd Pelabuhan Pengumpul Terdekat	9	3	6	18	39	36,11
3	Jarak thd Pelabuhan Utama Terdekat	5	8	5	18	36	33,33
Total		18	18	18		108	100,00

Dari tabel di atas, terlihat bahwa komponen Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Terdekat menduduki peringkat pertama dengan bobot sebesar 36,11%, komponen Jarak

terhadap Pelabuhan Utama Terdekat menduduki peringkat kedua dengan bobot sebesar 33,33%, dan komponen Jarak terhadap ALKI Terdekat menduduki peringkat terakhir dengan bobot sebesar 30,56%. Dalam bentuk diagram, hasil perhitungan bobot setiap komponen kriteria Aspek Geografis disajikan pada gambar berikut.

Kriteria Aspek Kebijakan meliputi komponen Kesesuaian Peran dalam RTRW Nasional, Kesesuaian Peran dalam RTRW Provinsi, Kesesuaian Peran dalam RTRW Kabupaten/Kota, Kesesuaian Peran dengan RIP Nasional, dan komponen Kesesuaian Peran dengan RIP Lokal. Berdasarkan data frekuensi responden hasil kuesioner menurut skala prioritas komponen kriteria Aspek Geografis, dapat dihitung bobot untuk masing-masing komponen, sebagaimana tabel berikut.

Tabel 14. Hasil Perhitungan Bobot Komponen Aspek Kebijakan

No	Komponen Aspek Kebijakan (Kesesuaian peran)	Prioritas						Skor	Bobot (%)
		1	2	3	4	5	Ttl		
1	Dalam RTRW Nasional	4	2	6	4	2	18	56	20,74
2	Dalam RTRW Provinsi	7	1	5	4	1	18	63	23,33
3	Dalam RTRW Kab./Kota	4	6	2	3	3	18	59	21,85
4	Dalam RIP Nasional	2	4	3	5	4	18	49	18,15
5	Dalam RIP Lokal	1	5	2	2	8	18	43	15,93
Total		18	18	18	18	18		270	100,00

Dari tabel di atas, terlihat bahwa komponen Kesesuaian Peran dalam RTRW Provinsi menduduki peringkat pertama dengan bobot sebesar 23,33%, komponen Kesesuaian Peran dalam RTRW Kabupaten/Kota menduduki peringkat kedua dengan bobot sebesar 21,85%, Kesesuaian Peran dalam RTRW Nasional menduduki peringkat ketiga dengan bobot sebesar 20,74%, Kesesuaian Peran dalam RIP Nasional menduduki peringkat keempat dengan bobot sebesar 18,15%, dan komponen Kesesuaian Peran dalam RIP Lokal menduduki peringkat terakhir dengan bobot sebesar 15,93%.

Kriteria Aspek Sisi Darat meliputi komponen Luas Area Darat (DLKr atau DLKp), Potensi *Hinterland*, dan komponen Ketersediaan Akses Jalan. Berdasarkan data frekuensi responden hasil kuesioner menurut skala prioritas komponen kriteria Aspek Sisi Darat, dapat dihitung bobot untuk masing-masing komponen. Dari tabel tersebut, terlihat bahwa komponen Luas Area Darat (DLKr atau DLKp) menduduki peringkat pertama dengan bobot sebesar 37,96%, Ketersediaan Akses Jalan menduduki peringkat kedua dengan bobot sebesar 31,48%, dan komponen Potensi *Hinterland* menduduki peringkat terakhir dengan bobot sebesar 30,56%.

Tabel 15. Hasil Perhitungan Bobot Komponen Aspek Sisi Darat

No	Komponen Aspek Sisi Darat	Prioritas				Skor	Bobot
		1	2	3	Total		
1	Luas Area Darat (DLKr atau DLKp)	8	7	3	18	41	37,96
2	Potensi <i>Hinterland</i>	6	3	9	18	33	30,56
3	Ketersediaan Akses jalan	4	8	6	18	34	31,48
Total		18	18	18		108	100,00

Dalam bentuk diagram, hasil perhitungan bobot setiap komponen Aspek Sisi Darat disajikan pada gambar berikut.

Kriteria Aspek Sisi Laut meliputi komponen Kolam Pelabuhan dan komponen Alur Pelayaran atau *Access to Channel*. Berdasarkan data frekuensi responden hasil kuesioner menurut skala prioritas komponen kriteria Aspek Sisi Laut, dapat dihitung bobot untuk masing-masing komponen, sebagaimana tabel berikut. Dari tabel tersebut, terlihat bahwa komponen Alur Pelayaran menduduki peringkat pertama dengan bobot sebesar 51,85% dan komponen Kolam Pelabuhan menduduki peringkat kedua dengan bobot sebesar 48,15%.

Tabel 16. Hasil Perhitungan Bobot Komponen Aspek Sisi Laut

No	Komponen Aspek Sisi Laut	Prioritas			Skor	Bobot
		1	2	Total		
1	Kolam Pelabuhan	8	10	18	26	48,15
2	Alur Pelayaran	10	8	18	28	51,85
Total		18	18		54	100,00

Dalam bentuk diagram, hasil perhitungan bobot setiap komponen Aspek Sisi Laut disajikan pada gambar berikut.

Komponen Potensi *Hinterland* meliputi subkomponen PDRB dan subkomponen Jumlah Penduduk. Berdasarkan data frekuensi responden hasil kuesioner menurut skala prioritas komponen Potensi *Hinterland*, dapat dihitung bobot untuk masing-masing subkomponen, sebagai berikut.

Tabel 17. Hasil Perhitungan Bobot Subkomponen Potensi *Hinterland*

No	Subkomponen Potensi <i>Hinterland</i>	Prioritas			Skor	Bobot
		1	2	Total		
1	PDRB	8	10	18	26	48,15
2	Jumlah Penduduk	10	8	18	28	51,85
Total		18	18		54	100,00

Dari tabel tersebut, terlihat bahwa subkomponen Jumlah Penduduk menduduki peringkat pertama dengan bobot sebesar 51,85% dan subkomponen PDRB menduduki peringkat kedua dengan bobot sebesar 48,15%. Dalam bentuk diagram, hasil perhitungan bobot setiap subkomponen Potensi *Hinterland* disajikan pada gambar berikut.

Tabel 18. Hasil Perhitungan Bobot Subkomponen Akses Jalan

No	Subkomponen Akses Jalan	Prioritas			Skor	Bobot
		1	2	Total		
1	Lebar Jalan	12	6	18	30	55,56
2	Kondisi Jalan	6	12	18	24	44,44
Total		18	18		54	100,00

Dari tabel tersebut, terlihat bahwa subkomponen Lebar Jalan menduduki peringkat pertama dengan bobot sebesar 55,56% dan subkomponen Kondisi Jalan menduduki peringkat kedua dengan bobot sebesar 44,44%. Dalam bentuk diagram, hasil perhitungan bobot setiap subkomponen Akses Jalan disajikan pada gambar berikut.

Berdasarkan hasil perhitungan bobot masing-masing komponen yang ada dalam struktur hierarki pemilihan pelabuhan sebagai pelabuhan *outlet* utama di wilayah barat Provinsi Aceh, dapat disusun komposisi bobot untuk setiap level kriteria. Hasil perhitungan tersebut dapat dilihat sebagaimana tabel berikut.

Tabel 19. Bobot Komponen dan Subkomponen pada Setiap Kriteria Level

Kriteris Level 1	Kriteria Level 2 (Komponen)	Kriteria Level 3 (Subkomponen)
Aspek Sisi Laut (16,67%)	Kolam Pelabuhan (48,15%)	Kedalaman Kolam Pelabuhan (53,70%)
		Luas Kolam Pelabuhan (46,30%)
	Alur Pelayaran (51,85%)	Panjang Alur (36,11%)
		Lebar Alur (26,85%)
		Kedalaman Alur (37,04%)
Aspek Sisi Darat (20,56%)	Luas Area Darat (27,96%)	
	Potensi <i>Hinterland</i> (30,56%)	PDRB (48,15%)
		Jumlah Penduduk (51,85%)
	Ketersediaan Akses Jalan (31,48%)	Lebar Akses Jalan (55,56%)
Kondisi Akses Jalan (44,44%)		
Aspek Geografis (32,22%)	Jarak terhadap ALKI Terdekat (30,56%)	
	Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Terdekat (36,11%)	
	Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat (33,33%)	
Aspek Kebijakan (30,56%)	Kesesuaian Peran dalam RTRW Nasional (20,74%)	
	Kesesuaian Peran dalam RTRW Provinsi (23,33%)	
	Kesesuaian Peran dalam RTRW Kabupaten/Kota (21,85%)	
	Kesesuaian Peran dalam RIP Nasional (18,15%)	
	Kesesuaian Peran dalam RIP Lokal (15,93%)	

Jika dihitung besaran bobot relatif setiap komponen dalam struktur hierarki, maka akan diperoleh besaran sebagaimana tabel berikut.

Tabel 20. Bobot Relatif Setiap Komponen

Kriteris Level 1	Kriteria Level 2 (Komponen)	Kriteria Level 3 (Subkomponen)	Bobot (%)
Aspek Sisi Laut (16,67%)	Kolam Pelabuhan (8,03%)	Kedalaman Kolam Pelabuhan	4,31
		Luas Kolam Pelabuhan	3,72
	Alur Pelayaran (8,64%)	Panjang Alur	3,12
		Lebar Alur	2,32
		Kedalaman Alur	3,20
Aspek Sisi Darat (20,56%)	Luas Area Darat		7,80
	Potensi <i>Hinterland</i> (6,28%)	PDRB	3,03
		Jumlah Penduduk	3,26
	Ketersediaan Akses Jalan (6,47%)	Lebar Jalan Akses	3,60
Kondisi Jalan Akses		2,88	
Aspek Geografis (32,22%)	Jarak terhadap ALKI Terdekat		9,85
	Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Terdekat		11,63
	Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat		10,74
Aspek Kebijakan (30,56%)	Kesesuaian Peran dalam RTRW Nasional		6,34
	Kesesuaian Peran dalam RTRW Provinsi		7,13
	Kesesuaian Peran dalam RTRW Kabupaten/Kota		6,68
	Kesesuaian Peran dalam RIP Nasional		5,55
	Kesesuaian Peran dalam RIP Lokal		4,87

Berdasarkan struktur hierarkhi yang disusun, terdapat 18 komponen dan subkomponen yang harus dipertimbangkan dalam memilih lokasi pelabuhan *outlet* utama pada wilayah barat Provinsi Aceh. Hasil perhitungan bobot setiap komponen dan subkomponen sebagaimana tabel di atas, terlihat bahwa komponen Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Terdekat memiliki proporsi bobot terbesar, yaitu 11,63%. Urutan kedua, adalah komponen Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat, yaitu sebesar 10,74%, dan

urutan ketiga adalah komponen Jarak terhadap ALKI Terdekat, yaitu sebesar 9,85%. Bobot komponen paling kecil adalah Lebar Alur Pelayaran atau *Access to Channel*, yaitu sebesar 2,32%.

Upaya Pengembangan Pelabuhan Labuhanhaji Sebagai *Outlet* Utama Wilayah Barat Provinsi Aceh

Berdasarkan struktur hierarki yang disusun, terdapat 18 komponen dan subkomponen yang harus dipertimbangkan dalam memilih lokasi pelabuhan *outlet* utama pada wilayah barat Provinsi Aceh. Aspek Sisi Laut berkontribusi sebesar 16,67%, Aspek Sisi Darat sebesar 20,56%, Aspek Geografis sebesar 32,22%, dan Aspek Kebijakan sebesar 30,56%. Jika diurai menurut komponen Aspek Sisi Laut, Alur Pelayaran (*Access to Channel*) berkontribusi sebesar 8,64% dan Ketersediaan Kolam Pelabuhan sebesar 8,03%. Dari Aspek Sisi Darat, komponen Luas Area Darat berkontribusi sebesar 7,80%, Potensi *Hinterland* sebesar 6,28%, dan Ketersediaan Akses Jalan sebesar 6,47%. Dari Aspek Geografis, komponen Jarak terhadap ALKI Terdekat berkontribusi sebesar 9,85%, Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat sebesar 11,63%, dan Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat sebesar 10,74%. Sedangkan dari Aspek Kebijakan, komponen Kesesuaian Peran dalam RTRW Nasional berkontribusi sebesar 6,34%, Kesesuaian Peran dalam RTRW Provinsi sebesar 7,13%, Kesesuaian Peran dalam RTRW Kabupaten/Kota sebesar 6,68%, Kesesuaian Peran dalam RIP Nasional sebesar 5,55%, dan Kesesuaian Peran dalam RIP Lokal sebesar 4,87%. Dari komponen Kondisi Alur Pelayaran (*Access to Channel*), subkomponen Panjang Alur berkontribusi sebesar 3,12%, subkomponen Lebar Alur sebesar 2,32%, dan subkomponen Kedalaman minimal Alur sebesar 3,20%. Dari komponen Ketersediaan Kolam Pelabuhan, subkomponen Luas Kolam berkontribusi sebesar 4,31% dan subkomponen Kedalaman Kolam Minimal sebesar 3,72%. Dari komponen Potensi *Hinterland*, subkomponen PDRB berkontribusi sebesar 3,03%, dan subkomponen Jumlah Penduduk sebesar 3,26%. Sedangkan dari komponen Ketersediaan Akses Jalan, subkomponen Lebar Akses jalan berkontribusi sebesar 3,60% dan subkomponen Kondisi Akses Jalan sebesar 2,88%. Urutan atau posisi *ranking* pelabuhan alternatif yang ditinjau dari seluruh aspek, juga ditentukan oleh besarnya nilai akumulatif dari hasil kali antara bobot dan nilai kategori komponen atau subkomponennya. Hasil proses perhitungan kategorisasi, disajikan pada tabel berikut.

Tabel 21. Hasil Perhitungan *Ranking* Pelabuhan Alternatif Secara Keseluruhan

No	Pelabuhan Alternatif	Aspek Sisi Laut					Aspek Sisi Darat					Aspek Geografis			Aspek Kebijakan					Nilai	Ranking
		Alur Pelabuhan			Kolam Pelabuhan		Luas Area Daratan	Potensi Hinterland		Akses Jalan		Jarak thd ALKI Terdekat	Jarak thd Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat	Jarak thd Pelabuhan Utama Terdekat	Peran dlm RTRW Nasional	Peran dlm RTRW Provinsi	Peran dlm RTRW Kabupaten/Kota	Peran dlm RIP Nasional	Peran dlm RIP Lokal		
		Panjang	Lebar	Draft Minimal	Luas	Draft Minimal		PDRB ADHB	Jml Penduduk	Lebar	Kondisi										
		4,31	3,72	3,12	2,32	3,20		7,80	3,03	3,26	3,60										
Nilai Kategori (Asumsi Data Pelabuhan Calang dan Singkil Minimal)																					
1	Calang	7	1	4	1	4	7	3	3	7	7	1	1	2	2	3	1	2	1	279,95	3
2	Meulaboh	6	7	2	2	1	2	7	7	6	7	2	5	3	1	7	2	2	1	362,91	1
3	Susoh	5	1	7	7	7	4	4	5	7	7	2	5	2	1	3	1	3	1	345,94	2
4	Labuhanhaji	7	1	3	1	1	1	6	7	4	7	1	6	1	1	3	1	3	1	278,36	4
5	Tapaktuan	7	4	2	1	2	4	6	7	4	7	1	3	1	1	3	1	3	1	278,10	5
6	Singkil	1	1	5	1	3	1	3	4	6	7	3	1	1	1	7	1	2	1	237,98	6
7	Sinabang	1	1	3	2	3	3	3	3	7	7	1	2	1	1	3	1	2	1	213,43	7
Nilai Kategori (Asumsi Data Pelabuhan Calang dan Singkil Maksimal)																					
1	Calang	7	7	4	1	4	7	3	3	7	7	1	1	2	2	3	1	2	1	302,25	3
2	Meulaboh	6	7	2	2	1	2	7	7	6	7	2	5	3	1	7	2	2	1	362,91	1
3	Susoh	5	1	7	7	7	4	4	5	7	7	2	5	2	1	3	1	3	1	345,94	2
4	Labuhanhaji	7	1	3	1	1	1	6	7	4	7	1	6	1	1	3	1	3	1	278,36	5
5	Tapaktuan	7	4	2	1	2	4	6	7	4	7	1	3	1	1	3	1	3	1	278,10	6
6	Singkil	7	7	5	7	3	1	3	4	6	7	3	1	1	1	7	1	2	1	300,06	4
7	Sinabang	1	1	3	2	3	3	3		7	7	1	2	1	1	3	1	2	1	213,43	7

Dari tabel di atas, terlihat bahwa jika diasumsikan nilai kategori Luas Kolam Pelabuhan Calang serta Panjang Alur Pelayaran, Lebar Alur Pelayaran, dan Luas Kolam Pelabuhan Singkil bernilai minimal, yaitu 1, maka Pelabuhan Labuhanhaji berada pada peringkat 4 dari 7 pelabuhan alternatif yang ada. jika diasumsikan nilai kategori Luas Kolam Pelabuhan Calang serta Panjang Alur Pelayaran, Lebar Alur Pelayaran, dan Luas Kolam Pelabuhan Singkil bernilai maksimal, yaitu 7, maka Pelabuhan Labuhanhaji berada pada peringkat 5 dari 7 pelabuhan alternatif yang ada. Hal ini menunjukkan bahwa Pelabuhan Labuhanhaji harus melakukan berbagai pembenahan atau perbaikan, untuk menaikkan peringkatnya.

Beberapa alternatif komponen atau subkomponen yang dapat diintervensi untuk menaikkan peringkat Pelabuhan Labuhanhaji agar dapat terpilih sebagai pelabuhan *outlet* utama di wilayah barat Provinsi Aceh, antara lain adalah sebagaimana tabel berikut.

Tabel 22. Peluang Intervensi Komponen atau Subkomponen dalam Upaya Menaikkan Peringkat Pelabuhan Labuhanhaji

No	Komponen / Subkomponen	Nilai Kategori Saat Ini	Peluang Intervensi	Alasan
1	Lebar Alur Pelayaran;	1	Rendah	Kondisi saat ini termasuk dalam kategori sangat rendah, sehingga biaya peningkatan Lebar Alur Pelayaran relatif mahal;
2	<i>Draft</i> Alur Pelayaran;	3	Sedang	Kondisi saat ini termasuk dalam kategori sedang, meskipun biaya peningkatan <i>Draft</i> Alur Pelayaran relatif mahal;
3	Luas Kolam Pelabuhan;	1	Rendah	Kondisi saat ini termasuk dalam kategori sangat rendah, sehingga biaya peningkatan Luas Kolam Pelabuhan relatif mahal;
4	<i>Draft</i> Kolam Pelabuhan;	1	Rendah	Kondisi saat ini termasuk dalam kategori sangat rendah, sehingga biaya peningkatan <i>Draft</i> Kolam Pelabuhan relatif mahal;
5	Luas Area Daratan;	1	Tinggi	Meskipun kondisi saat ini termasuk dalam kategori sangat rendah, namun biaya pengadaan Luas Area Daratan relatif murah;
6	Lebar Akses Jalan;	4	Sedang	Kondisi saat ini termasuk dalam kategori sedang dan biaya pengadaan Lebar Akses Jalan relatif murah;
7	Peran dalam RTRW Nasional;	1	Rendah	Tingkat negosiasi sulit, karena merubah Rencana Tata Ruang pada level Nasional cukup sulit;
8	Peran dalam RTRW Provinsi;	3	Tinggi	Tingkat negosiasi relatif mudah, karena merubah Rencana Tata Ruang pada level Provinsi relatif lebih mudah;
9	Peran dalam RTRW Kabupaten/Kota;	1	Tinggi	Tingkat negosiasi relatif mudah, karena merubah Rencana Tata Ruang pada level Kabupaten/Kota sangat mudah;
10	Peran dalam RIP Nasional;	3	Rendah	Tingkat negosiasi sulit, karena merubah RIP pada level nasional cukup sulit;
11	Peran dalam RIP Lokal.	1	Tinggi	Tingkat negosiasi relatif mudah, karena merubah RIP pada level lokal cukup mudah.

Berdasarkan tabel di atas, maka intervensi untuk menaikkan peringkat Pelabuhan Labuhanhaji diprioritaskan pada peluang yang tinggi atau sedang.

KESIMPULAN

Beberapa kesimpulan dari hasil kajian ini, antara lain adalah sebagai berikut:

- Variabel-variabel yang perlu dipertimbangkan untuk menentukan suatu pelabuhan sebagai *outlet* utama, antara lain adalah Aspek Sisi Laut, Aspek Sisi Darat, Aspek Geografis, dan Aspek Kebijakan. Aspek Sisi Laut, meliputi Kondisi Alur Pelayaran (*Access to Channel*) yang terdiri dari Panjang, Lebar, dan Kedalaman minimal, serta Aspek Ketersediaan Kolam Pelabuhan yang terdiri dari Luas dan Kedalaman minimal. Aspek Sisi Darat meliputi Ketersediaan Lahan dan Kondisi Akses Jalan yang terdiri dari Lebar dan Kondisi jalannya. Aspek Geografis meliputi Jarak terhadap ALKI Terdekat, Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat, dan Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat. Sedangkan Aspek Kebijakan, antara lain meliputi Kesesuaian Peran dalam RTRW Nasional, Kesesuaian Peran dalam RTRW Provinsi, Kesesuaian Peran dalam RTRW Kabupaten/Kota, Kesesuaian Peran dalam RIP Nasional, dan Kesesuaian Peran dalam RIP Lokal;
- Dalam pembentukan pelabuhan *outlet* utama, Aspek Sisi Laut berkontribusi sebesar 16,67%, Aspek Sisi Darat berkontribusi sebesar 20,56%, Aspek Geografis berkontribusi sebesar 32,22%, dan Aspek Kebijakan berkontribusi sebesar 30,56%. Dari Aspek Sisi Laut, Alur Pelayaran (*Access to Channel*) berkontribusi sebesar 51,85% dan Ketersediaan Kolam Pelabuhan berkontribusi sebesar 48,15%. Sedangkan dari Aspek Sisi Darat, Luas lahan darat berkontribusi sebesar 27,96%, Potensi *Hinterland* berkontribusi sebesar 30,56%, dan Ketersediaan Akses Jalan berkontribusi sebesar 31,48%. Dari Aspek Geografis, Jarak terhadap ALKI Terdekat berkontribusi sebesar 30,56%, Jarak terhadap Pelabuhan Pengumpul Regional Terdekat berkontribusi sebesar 36,11%, dan Jarak terhadap Pelabuhan Utama Terdekat berkontribusi sebesar 33,33%. Sedangkan dari Aspek Kebijakan, Kesesuaian Peran dalam RTRW Nasional berkontribusi sebesar 20,74%, Kesesuaian Peran dalam RTRW Provinsi berkontribusi sebesar 23,33%, Kesesuaian Peran dalam RTRW Kabupaten/Kota berkontribusi sebesar 21,65%, Kesesuaian Peran dalam RIP Nasional berkontribusi sebesar 18,15%, dan Kesesuaian Peran dalam RIP Lokal berkontribusi sebesar 15,93%. Dari sisi Kondisi Alur Pelayaran (*Access to Channel*), Panjang Alur berkontribusi sebesar 36,11%, Lebar Alur berkontribusi sebesar 26,85%, dan Kedalaman minimal Alur berkontribusi sebesar 37,04%. Dari sisi Ketersediaan Kolam Pelabuhan, Luas Kolam berkontribusi sebesar 46,30% dan Kedalaman Kolam Minimal berkontribusi sebesar 53,70%. Dari sisi Potensi *Hinterland*, PDRB berkontribusi sebesar 48,15%, dan Jumlah Penduduk berkontribusi sebesar 51,85%. Sedangkan dari sisi Ketersediaan Akses Jalan, Lebar Akses jalan berkontribusi sebesar 55,56% dan Kondisi Akses Jalan berkontribusi sebesar 44,44%.

- Dari sudut pandang Aspek Geografis, Pelabuhan Labuhanhaji berada pada peringkat ke-3 setelah Pelabuhan Meulaboh yang menduduki peringkat pertama dan Pelabuhan Susoh yang menduduki peringkat ke-2. Sementara, Pelabuhan Calang berada pada peringkat terakhir atau ke-7. Aspek Geografis ini tidak dapat diintervensi untuk menaikkan peringkat suatu pelabuhan alternatif, karena yang digunakan sebagai dasar perhitungan adalah jarak, baik jarak pelabuhan alternatif terhadap ALKI terdekat, jarak pelabuhan alternatif terhadap pelabuhan pengumpul regional terdekat, maupun jarak pelabuhan alternatif terhadap pelabuhan utama terdekat, yang tidak dapat diintervensi karena alam pada dasarnya sudah menempatkannya demikian;
- Dari sudut pandang Aspek Kebijakan, Pelabuhan Labuhanhaji berada pada peringkat ke-4 bersama-sama dengan Pelabuhan Susoh dan Pelabuhan Tapaktuan, setelah Pelabuhan Meulaboh yang menduduki peringkat pertama, Pelabuhan Singkil yang menduduki peringkat ke-2, dan Pelabuhan Calang yang berada pada peringkat ke-3. Sementara, Pelabuhan Sinabang berada pada peringkat terakhir atau ke-tujuh. Aspek Kebijakan ini dapat diintervensi untuk menaikkan peringkat suatu pelabuhan, karena perubahan peran suatu pelabuhan dalam suatu tatanan kepelabuhanan yang digunakan sebagai dasar perhitungan, dapat merubah peringkat suatu pelabuhan alternatif. Intervensi secara kombinasi terhadap dua atau tiga variabel pengaruh Aspek Kebijakan, yaitu Peran dalam RTRW Nasional, Peran dalam RTRW Provinsi, dan Peran dalam RTRW Kabupaten/Kota, dapat dilakukan untuk menghasilkan Pelabuhan Labuhanhaji pada peringkat pertama, sepanjang pada tataran RTRW Kabupaten/Kota tidak diperankan sebagai Pelabuhan Pengumpan;
- Dari sudut pandang Aspek Sisi Darat, Pelabuhan Labuhanhaji berada pada peringkat ke-6 setelah Pelabuhan Calang yang menduduki peringkat pertama, Pelabuhan Tapaktuan pada peringkat ke-2, Pelabuhan Susoh pada peringkat ke-3, Pelabuhan Meulaboh pada peringkat ke-4, dan Pelabuhan Sinabang menduduki peringkat ke-5, dari sudut pandang Aspek Sisi Darat. Sementara, Pelabuhan Singkil berada pada peringkat terakhir atau ke-7. Tanpa mempertimbangkan komponen potensi *demand*, Aspek Sisi Darat dapat diintervensi untuk menaikkan peringkat suatu pelabuhan karena perubahan Luas Area Daratan serta Lebar atau Kondisi Akses Jalan ke pelabuhan yang digunakan sebagai dasar perhitungan, dapat merubah peringkat suatu pelabuhan alternatif;
- Dari sudut pandang Aspek Sisi Laut, Pelabuhan Labuhanhaji berada pada peringkat ke-6 setelah Pelabuhan Susoh yang menduduki peringkat pertama, Pelabuhan Singkil pada peringkat ke-2, Pelabuhan Calang pada peringkat ke-3, Pelabuhan Meulaboh pada peringkat ke-4, dan Pelabuhan Tapaktuan menduduki peringkat ke-5, sementara Pelabuhan Sinabang berada pada peringkat terakhir atau ke-7. Aspek Sisi Laut dapat diintervensi untuk menaikkan peringkat suatu pelabuhan, karena perubahan panjang, lebar, dan kedalaman atau

draft alur pelayaran serta luas dan kedalaman atau *draft* kolam pelabuhan yang digunakan sebagai dasar perhitungan, dapat merubah peringkat suatu pelabuhan alternatif. Pada Aspek Sisi Laut, Pelabuhan Labuhanhaji tidak akan pernah mencapai peringkat pertama dengan hanya memperbaiki kondisi lebar alur pelayaran, kedalaman alur pelayaran, luas kolam pelabuhan, atau kedalaman kolam pelabuhannya saja;

- Dari sudut pandang komponen potensi *demand* yang direpresentasikan oleh komponen Potensi *Hinterland* pada Aspek Sisi Darat, Pelabuhan Labuhanhaji berada pada peringkat 2 bersama-sama dengan Pelabuhan Tapaktuan. Hal ini, karena lokasi kedua pelabuhan ini berada pada kabupaten yang sama, yaitu Kabupaten Aceh Selatan. Peringkat pertama adalah Pelabuhan Meulaboh, sedangkan peringkat terakhir atau ke-6 adalah Pelabuhan Calang dan Sinabang. Komponen Potensi *Hinterland* atau potensi *demand* ini, pada dasarnya dapat diintervensi untuk menaikkan peringkat suatu pelabuhan karena perubahan PDRB ADHB atau Jumlah Penduduk yang digunakan sebagai dasar perhitungan, dapat merubah peringkat suatu pelabuhan alternatif. Namun, menaikkan peringkat suatu pelabuhan alternatif melalui upaya meningkatkan jumlah penduduk atau PDRB suatu wilayah membutuhkan upaya yang tidak mudah;
- Secara keseluruhan, Pelabuhan Labuhanhaji berada pada peringkat ke-4 jika kondisi Pelabuhan Calang dan Singkil berada pada nilai komponen dan subkomponen terendah, serta berada pada peringkat ke-5 jika Pelabuhan Calang dan Singkil pada nilai komponen dan subkomponen tertinggi.

REKOMENDASI

Beberapa rekomendasi dari hasil kajian ini, antara lain adalah sebagai berikut:

- Upaya menaikkan peringkat Aspek Geografis suatu pelabuhan alternatif tidak dapat dilakukan, karena komponen Aspek Geografis tidak dapat diintervensi. Untuk itu, tidak disarankan untuk melakukan upaya meningkatkan peran Pelabuhan Labuhanhaji pada Aspek Geografis;
- Upaya menaikkan peringkat Aspek Kebijakan suatu pelabuhan alternatif, dapat dilakukan. Pelabuhan Labuhanhaji dapat menduduki peringkat pertama pada Aspek Kebijakan, jika Peran dalam RTRW Nasional tetap sebagai Pelabuhan Tersier, namun dilakukan intervensi pada Peran dalam RTRW Provinsi menjadi Pelabuhan Utama dan peran dalam RTRW Kabupaten/Lokal bukan sebagai Pelabuhan Pengumpan. Pelabuhan Labuhanhaji juga dapat menduduki peringkat pertama pada Aspek Kebijakan, jika dilakukan intervensi pada Peran dalam RTRW Nasional menjadi Pelabuhan Sekunder dan Peran dalam RTRW Provinsi, setidaknya, menjadi Pelabuhan Utama;

- Upaya menaikkan peringkat Aspek Sisi Darat suatu pelabuhan alternatif, dapat dilakukan. Tanpa mempertimbangkan potensi *demand*, Pelabuhan Labuhanhaji dapat menduduki peringkat pertama pada Aspek Sisi Darat jika dilakukan intervensi pada Luas Area Darat setidaknya 2,00 Ha dan Lebar Akses Jalan setidaknya 3,60 Meter;
- Upaya menaikkan peringkat Aspek Sisi Laut suatu pelabuhan alternatif, hanya dapat dilakukan melalui perbaikan kombinasi antara Lebar Alur Pelayaran, Kedalaman Alur Pelayaran, Luas Kolam Pelabuhan, dan Kedalaman Kolam Pelabuhan. Pelabuhan Labuhanhaji dapat menduduki peringkat pertama pada Aspek Sisi Laut, jika dilakukan intervensi pada kedalaman alur pelayarannya menjadi setidaknya 7,5 MLWS, luas kolam pelabuhannya menjadi setidaknya 1.500,00 M², dan kedalaman kolam pelabuhannya menjadi setidaknya 6,00 MLWS;
- Upaya menaikkan peringkat potensi *demand* yang direpresentasikan dengan komponen Potensi *Hinterland* pada Aspek Sisi Darat suatu pelabuhan alternatif, dapat dilakukan. Pelabuhan Labuhanhaji dapat menduduki peringkat pertama pada Komponen Potensi *Hinterland* Aspek Sisi Darat, jika melakukan intervensi hanya melalui kenaikan nilai PDRB ADHB Kabupaten Aceh Selatan setidaknya menjadi 5.100.000,00 Juta Rupiah. Sementara, subkomponen Jumlah Penduduk Pelabuhan Labuhanhaji tidak dapat diintervensi;
- Upaya menaikkan peringkat suatu pelabuhan alternatif dalam penentuan sebagai pelabuhan *outlet* utama di wilayah barat Provinsi Aceh secara menyeluruh, dapat dilakukan. Pelabuhan Labuhanhaji dapat menduduki peringkat pertama dengan melakukan intervensi pada aspek Sisi Laut untuk menaikkan peringkat suatu pelabuhan, karena perubahan panjang, lebar, dan kedalaman atau *draft* alur pelayaran serta luas dan kedalaman atau *draft* kolam pelabuhan yang digunakan sebagai dasar perhitungan, dapat merubah peringkat suatu pelabuhan alternatif.
- Upaya menaikkan peringkat suatu pelabuhan alternatif dalam penentuan sebagai pelabuhan *outlet* utama di wilayah barat Provinsi Aceh secara menyeluruh, dapat dilakukan komponen Potensi *Hinterland* atau potensi *demand* ini, pada dasarnya dapat diintervensi untuk menaikkan peringkat suatu pelabuhan karena perubahan PDRB ADHB atau Jumlah Penduduk yang digunakan sebagai dasar perhitungan, dapat merubah peringkat suatu pelabuhan alternatif. Namun, menaikkan peringkat suatu pelabuhan alternatif melalui upaya meningkatkan jumlah penduduk atau PDRB suatu wilayah membutuhkan upaya yang tidak mudah.

DAFTAR PUSTAKA

- Jurnal SIMETRIS, Vol 5 No 1 April 2014 ISSN: 2252-4983 (diunduh dari: <http://jurnal.umk.ac.id/index.php/simet/article/viewFile/139/144> pada tanggal 24 Desember 2016 jam:13.01)
- <http://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/viewFile/3921/3435> ANALISIS TINGKAT PELAYANAN DERMAGA PELABUHAN SORONG Jember Sagisolo Theo K. Sendow, J. Longdong, Mecky R. E.Manoppo Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Sam Ratulangi Manado email: jembris_sagisolo@yahoo.com Jurnal Sipil Statik Vol.2 No.1, Januari 2014 (47-54) ISSN: 2337-6732
- Muliaman D. Hadad/Kepala Biro Stabilitas Sistem Keuangan – Direktorat Penelitian dan Pengaturan Perbankan, Bank Indonesia ; e-mail address : mhadad@bi.go.id;
- Satrio Wibowo/Peneliti Bank Eksekutif Biro Stabilitas Sistem Keuangan – Direktorat Penelitian dan Pengaturan Perbankan, Bank Indonesia ; e-mail address : satrio@bi.go.id;
- Dipa Pertiwi/Peneliti Bank pada Biro Stabilitas Sistem Keuangan – Direktorat Penelitian dan Pengaturan Perbankan, Bank Indonesia; email address: dipa@bi.go.id,
- Aziza Rahmani Salam, 2014, Analisis Penentuan Pelabuhan Impor Produk Hortikultura: Aplikasi Metode Eckenrode, Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan, VOL.8 No. 1, Juli 2014 diunduh dari <http://www.kemendag.go.id/files/pdf/2014/11/19/-1416396921.pdf> pada tanggal 21 Maret 2017 jam 9.45
- A. Chairunnisa Mappangara, 2016, KAJIAN PENGEMBANGAN PELABUHAN TADETE BELOPA KABUPATEN LUWU, Jurnal Riset dan Teknologi Kelautan (JRTK) Volume 14, Nomor 1, Januari - Juni 2016 diunduh dari: <http://journal.unhas.ac.id/index.php/jrtek/article/viewFile/698/498> pada tanggal 21 Maret 2017 jam 13.32
- Mario Heatubun, 2013, Laporan Tugas Akhir: Studi Pengembangan Kawasan Pelabuhan (Studi Kasus: Pelabuhan Sorong, Papua Barat) diunduh dari: <http://e-journal.uajy.ac.id/3880/> pada tanggal 21 Maret 2017 jam 16.09
- I Gusti Ngurah Putra Dirgayusa, 2016, Penentuan Titik Lokasi Pelabuhan Penyeberangan Amed Di Kabupaten Karangasem dalam Journal of Marine and Aquatic Sciences 2 (2016) 40-48 diunduh dari file:///C:/Users/B50%2030/Downloads/21573-41934-1-SM.pdf pada tanggal 21 Maret 2017 jam 16.22
- Kualitas Pelayanan Kapal Dan Kecepatan Bongkar Muat Kapal Terhadap Produktivitas Dermaga Terminal Petikemas Pelabuhan Makassar Sekolah Pascasarjana Institut Pertanian Bogor Bogor 2016 Wilmar Jonris Siahaan