



Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Ditinjau Dari Persepsi Masyarakat

The Influence of Makassar New Port Development on Socio-Economy in terms of Public Perception

Niken Hardyanti Putri Harsono¹, Syafri^{1,2}, Jufriadi¹

¹ Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa

² Program Studi Pascasarjana Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa

Email : nikenputrihaar@gmail.com

Artikel info

Artikel history:

Diterima; 16-10-2020

Direvisi; 02-11-2020

Disetujui; 03-11-2020

Abstract. This study aims to determine the effect of the Makassar New Port Development on the Social Economy of the Coastal Community. This research uses the descriptive quantitative analysis method and uses multiple linear regression analysis tools. Based on the results of multiple linear regressions, it shows that the construction of Makassar New Port simultaneously influences the socio-economic conditions of the coastal community. Meanwhile, partially, it shows that of the three variables of Makassar New Port development, there is one variable that does not influence the socio-economic conditions of the coastal community, namely variable X_2 Jetty Development. While the variable X_1 Road Network Development and variable X_3 Port Office Development have a significant influence on the socio-economic conditions of coastal communities.

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh Pembangunan Makassar New Port terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir. Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif kuantitatif dan menggunakan alat analisis regresi linear berganda. Berdasarkan hasil regresi linear berganda menunjukkan bahwa pembangunan Makassar New Port secara simultan (bersama-sama) memberikan pengaruh terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir. Sedangkan secara parsial, menunjukkan bahwa dari tiga variabel pembangunan Makassar New Port terdapat satu variabel yang tidak mempunyai pengaruh terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir yaitu variabel X_2 Pembangunan Dermaga. Sedangkan variabel X_1 Pembangunan Jaringan Jalan dan variabel X_3 Pembangunan Kantor Pelabuhan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir.

Keywords:

Pengaruh;
Pembangunan Pelabuhan;
Makassar New Port;
Sosial Ekonomi;
Masyarakat Pesisir.

Corresponden author:

Email : nikenputrihaar@gmail.com



artikel dengan akses terbuka dibawah lisensi CC BY -4.0

1. PENDAHULUAN

Di Pembangunan sejatinya merupakan “proses” yang didasari pada proses penggambaran suatu perkembangan, baik berupa proses pertumbuhan (*growth*) maupun perubahan (*change*) dalam kehidupan bermasyarakat, bersosial dan berbudaya. Pada umumnya setiap kegiatan pembangunan yang telah terimple-mentasi, tidak hanya mempengaruhi satu aspek melainkan beberapa aspek sekaligus. Sebagaimana pendapat dari Todaro

dan Smith (2006), bahwa pembangunan harus dipandang sebagai suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, intitusi-institusi nasional, disamping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta penge-ntasan kemiskinan. Pembangunan seharusnya merepresentasikan perubahan total suatu masyarakat atau penye-larasan sistem sosial secara keseluruhan tanpa menghiraukan keanekaragaman kebutuhan primer dan kepentingan individual maupun kelompok-kelompok sosial yang berkaitan untuk memiliki kondisi kehidupan yang lebih baik, material maupun spiritual.

Pembangunan sejatinya akan terus terjadi karena pembangunan itu sendiri merupakan kebutuhan suatu wilayah. Begitu juga Kota Makassar yang termasuk salah satu Kota Metropolitan di Indonesia yang terus menerus melakukan pembangunan kotanya. Kota Makassar sendiri menyebut dirinya sebagai Pintu Gerbang Wilayah Indonesia Timur, sebutan tersebut dinilai sudah tepat mengingat di wilayah ini terdapat sentra-sentra perekonomian, dan juga memegang peranan penting bagi kegiatan ekspor impor, mengingat terdapat pelabuhan serta bandara sebagai tempat transit bagi lalu lintas perdagangan untuk wilayah Indonesia Timur. Kota Makassar juga berperan sebagai pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan, pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintah dan simpul jasa angkutan barang dan penumpang baik darat, laut maupun udara.

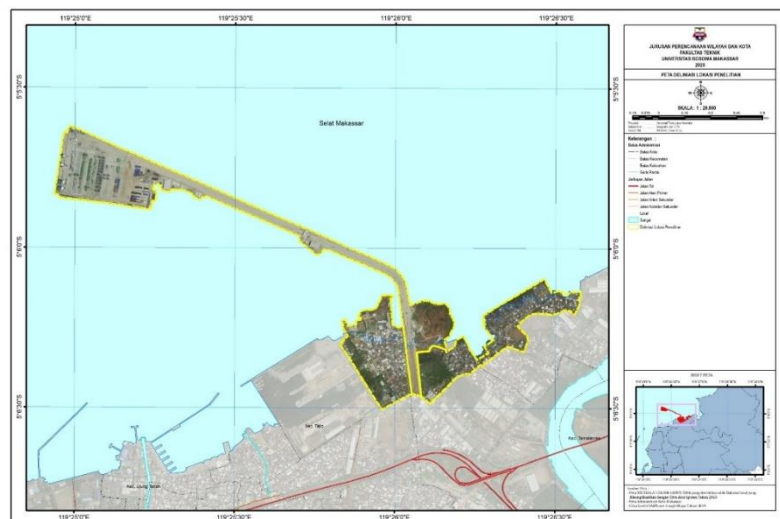
Demi mengoptimalkan peran Kota Makassar sebagai simpul jasa angkutan barang dan penumpang, salah satu cara yaitu memaksimalkan pembangunan infrastruktur dengan membangun pelabuhan yang layak dan representatif serta memiliki daya dukung yang tak kalah dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Indonesia.. Salah satu upaya pemerintah Kota Makassar saat ini yaitu mengembangkan Pelabuhan Soekarno-Hatta dengan membangun Makassar *New Port*, yang dilatarbelakangi oleh peran Kota Makassar yang sangat strategis sebagai pelabuhan internasional karena dilalui oleh Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II, serta terletak tegak lurus dengan beberapa negara tujuan ekspor hasil pertanian dan tambang dari Indonesia Timur, yaitu Tiongkok, Jepang, Hongkong dan Korea. Sehingga pengembangan pelabuhan Makassar akan sangat penting untuk mendukung dan menstimulasi kegiatan ekspor impor di Kawasan Timur Indonesia dan mengefisiensikan biaya ekspor yang selama ini dilakukan melalui Tanjung Priok dan Tanjung Perak.

Pembangunan pelabuhan laut tentunya berkaitan dengan kehidupan masyarakat pesisir. Menurut Satria (2004) dalam Muswar (2011), Sekumpulan masyarakat yang hidup beriringan mendiami wilayah pesisir, membentuk dan mempunyai kebudayaan khas yang bergantung kepada pendayagunaan sumberdaya pesisir disebut masyarakat pesisir, yang tentunya tidak hanya nelayan tetapi juga pembudidaya ikan bahkan pedagang. Dalam perencanaannya pembangunan Pelabuhan Makassar New Port memiliki beberapa tujuan salah satunya untuk meningkatkan kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan Makassar New Port. Namun fakta di lapangan sering ditemukan konsep pembangunan yang berdampak negatif terhadap ekonomi masyarakat yang memicu marginalitas dan puncaknya tidak jarang menimbulkan konflik sosial.

2. METODE

2.1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kelurahan Kaluku Bodoa dan Kelurahan Buloa. Kedua kelurahan tersebut merupakan dua dari 15 kelurahan yang ada di Kecamatan Tallo, Kota Makassar. Kelurahan Buloa mempunyai luas 0,41 km² sedangkan Kelurahan Kaluku Bodoa mempunyai luas 0,59 km².



Gambar 1. Peta Deliniasi Lokasi Penelitian

2.2. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu deskriptif kuantitatif. Sedangkan alat uji analisis data pada penelitian ini menggunakan regresi linear berganda, yang dimana alat uji ini dapat menganalisis berapa besar pengaruh antara variabel dependen dan beberapa variabel independen.

2.3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono 2009:60).

Tabel 1. Variabel Penelitian

Variabel	Indikator	Pendapat Ahli
X ₁ Pembangunan Jaringan Jalan MNP	- Panjang Jalan - Model Kontruksi	Bambang Triadmodjo, 2009 Fasilitas pada pelabuhan peti kemas berupa dermaga, apron, container yard, bengkel
X ₂ Pembangunan Dermaga MNP	- Lalu lintas pelayaran - Aktivitas bongkar muat barang	pemeliharaan, apron, Container Freight Station, kantor pelabuhan yang ditunjang dengan jaringan jalan.
X ₃ Pembangunan Kantor Pelabuhan	- Kapasitas Kantor	
Y= Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir	- Kesempatan Kerja - Mata Pencarian - Tingkat Pendapatan	Edwards 2000, beberapa indikator yang dapat menilai pengaruh sosial ekonomi yaitu perubahan jumlah penduduk, pertumbuhan retail, pekerjaan dan mata pencarian Stynes 2013 (dalam Dispuddar Banten, 2013:20) indikator runtuk mengukur pengaruh sosial ekonomi yaitu perdagangan, kesempatan kerja, tingkat pendapatan, pengeluaran rumah tangga.

Sumber : Hasil Penelitian, 2020

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Makassar New Port secara administratif berada di wilayah Laut Utara Makassar, lebih tepatnya yaitu di Kelurahan Kalukubodoa dan Buloa. Makassar New Port merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) di Kawasan Indonesia Timur, latar belakang dilakukannya pembangunan pelabuhan Makassar New Port lantaran pelabuhan yang ada saat ini yakni Pelabuhan Soekarno-Hatta diproyeksi tak bisa menampung lagi muatan ditahun kedepannya. Adanya pelabuhan Makassar *New Port* ini diharapkan menjadi hub untuk Indonesia dibagian timur, sehingga pengiriman barang tak perlu lagi melalui Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta atau Tanjung Perak Surabaya.

Makassar *New Port* yang terletak di Kecamatan Tallo, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. Secara geografis, Makassar New Port terletak di antara 119°23'40" BT dan 119°26'30" BT serta 05°05'30" LS dan 05°06'45" LS. Secara administratif, pelabuhan yang ditargetkan akan mulai beroperasi pada tahun 2019 ini berbatasan dengan perairan laut di sebelah selatan, utara, dan barat, serta PT Industri Kapal Indonesia (Persero) disebelah timur. Dalam jalur pelayaran internasional, lokasi Makassar *New Port* sangatlah strategis. Pelabuhan yang nantinya akan memiliki jalur transportasi terintegrasi ini berada di jalur pelayaran Australian Indonesia Development Area (AIDA) dan Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippina East Asian Growth Area (BIMP EAGA) serta untuk jalur Asia Pasifik. Rencana pengembangan Makassar New Porrt dibagi kedalam beberapa tahapan, dengan fase 1A dimulai pada tahun 2015 yang nantinya memiliki panjang dermaga 320m dengan luas 22 Ha. Pada Tahap II (tahap akhir) ditargetkan akan selesai pada tahun 2032. Pada tahap I, kegiatan pengembangan pelabuhan akan difokuskan pada pembangunan fasilitas pelabuhan, fasilitas umum dan jalan akses. Selanjutnya, pada tahap II, kegiatan pengembangan akan difokuskan untuk pembangunan kawasan industry dan kawasan bisnis. Pelabuhan ini direncanakan memiliki dermaga.

3.2. Analisis Regresi Linear Berganda

Untuk mengungkapkan pengaruh variabel yang dihipotesiskan dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan analisis regresi linear berganda. Model ini terdiri dari tiga variabel independen yaitu pembangunan jaringan jalan (X₁), pembangunan dermaga (X₂) dan pembangunan kantor pelabuhan (X₃) serta satu variabel

dependen yaitu sosial ekonomi masyarakat (Y). Untuk mengetahui pengaruh ketiga variabel bebas diatas terhadap variabel terikat dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.764	.963		5.987	.000
	Pembangunan Jaringan Jalan	.299	.063	.510	4.775	.000
	Pembangunan Dermaga	-.039	.078	-.056	-.498	.620
	Pembangunan Kantor Pelabuhan	.232	.080	.325	2.910	.004

a. Dependent variabel: Sosisal Ekonomi Masyarakat

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Analisis regresi linear berganda digunakan untuk menguji pengaruh dua atau lebih variabel independen terhadap satu variabel dependen. Persamaan regresi dapat dilihat dari tabel hasil uji *coefficients*. Pada tabel *coefficients* yang dilihat adalah nilai pada kolom β . Baris pertama menunjukkan konstanta (a) dan baris selanjutnya menunjukkan konstanta variabel independen. Berdasarkan tabel diatas maka persamaan regresi linear berganda yang digunakan nt Variable: Sosial Ekonomi Masyarakat adalah sebagai berikut :

$$Y = a + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e \quad (1)$$

$$Y = 5.764 + 0,299(X_1) - 0,39(X_2) + 0,232(X_3)$$

Keterangan:

- Y : Sosial Ekonomi Masyarakat
 X1 : Pembangunan Jaringan Jalan
 X2 : Pembangunan Dermaga
 X3 : Pembangunan Kantor Pelabuhan
 α : Konstanta
 $\beta_1 \beta_2 \beta_3$: Koefisien Regresi
 e : Standar error

Berdasarkan model regresi dan tabel diatas maka hasil regresi berganda dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Koefisien variabel pembangunan dermaga (X1) sebesar 0,299 berarti setiap kenaikan X1 sebesar 1% akan menyebabkan kenaikan Y sebesar 0,299%.
- Koefisien variabel pembangunan dermaga (X2) sebesar 0,39 berarti setiap kenaikan X2 sebesar 1% akan menyebabkan kenaikan Y sebesar 0,39%.
- Koefisien variabel pembangunan kantor pelabuhan (X3) sebesar 0,232 berarti setiap kenaikan X3 sebesar 1% akan menyebabkan kenaikan Y sebesar 0,232%.

3.2.1. Hasil Uji Hipotesis

3.2.1.1. Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Imam Ghazali, 2011:97).

Tabel 3. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.733 ^a	.537	.523	1.40735

a. Predictors: (Constant), Pembangunan Kantor Pelabuhan, Pembangunan Jaringan Jalan, Pembangunan Dermaga

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Dari tabel diatas nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,523 hal ini menunjukkan bahwa 52,3% kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir dipengaruhi oleh pembangunan jaringan jalan, pembangunan dermaga dan pembangunan kantor pelabuhan. Sisanya sebesar 47,7% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

3.2.1.2. Uji Simultan (Uji F)

Uji F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel independen atau bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen/terikat. Dalam penelitian ini menggunakan tingkat signifikansi sebesar 5% atau 0,05. Hasil uji simultan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. Hasil Uji F-Uji Simultan

<i>Model</i>	<i>Sum of Squares</i>	<i>Df</i>	<i>Mean Square</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
1 <i>Regression</i>	220.848	3	73.616	37.168	.000 ^b
<i>Residual</i>	190.142	96	1.981		
<i>Total</i>	410.990	99			
a. <i>Dependent Variable:</i> Sosial Ekonomi Masyarakat					
b. <i>Predictors:</i> (<i>Constant</i>), Pembangunan Kantor Pelabuhan, Pembangunan Jaringan Jalan, Pembangunan Dermaga					

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa dalam pengujian regresi linear berganda menunjukkan hasil *f* hitung 37,168 lebih besar dari *f* tabel sebesar 2,70 dengan tingkat signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Hal ini berarti variabel pembangunan jaringan jalan (*X*₁), pembangunan dermaga (*X*₂) dan pembangunan kantor pelabuhan (*X*₃) secara bersama-sama berpengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.

3.2.1.3. Uji Parsial (Uji T)

Uji parsial bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh dari variabel independen (*X*) terhadap variabel dependen (*Y*) secara parsial. Untuk menguji pengaruh parsial tersebut tersebut dapat dilakukan dengan cara melihat nilai probabilitas. Jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 atau 5% maka hipotesis yang diajukan diterima atau dikatakan signifikan. Jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 atau 5% maka hipotesis yang diajukan ditolak atau dikatakan tidak signifikan. Adapun hasil uji *t* menggunakan SPSS v.25 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. Hasil Uji T- Uji Parsial

<i>Model</i>	<i>Standardized Coefficients Beta</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>	<i>t Tabel</i>
1 (<i>Constant</i>)		5.987	.000	
Pembangunan Jaringan Jalan	.510	4.775	.000	1,9849
Pembangunan Dermaga	-.056	-.498	.620	1,9849
Pembangunan Kantor Pelabuhan	.325	2.910	.004	1,9849

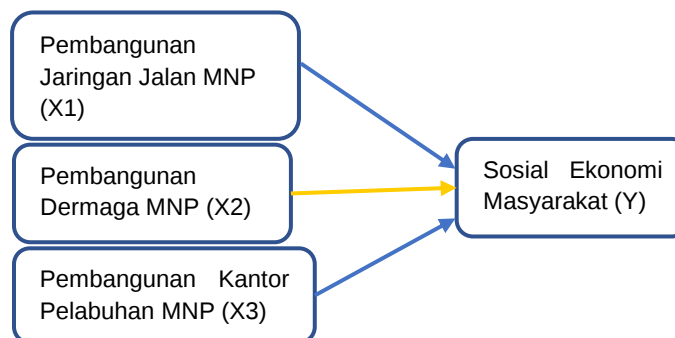
a. *Dependent Variable:* Sosial Ekonomi Masyarakat

Sumber: Hasil Survei Lapangan 2020

Dari tabel diatas, maka hasil regresi berganda dapat dianalisis sebagai berikut. Pengaruh dari masing-masing variabel *X*₁, *X*₂, *X*₃ terhadap *Y* dapat dilihat dari arah tanda dan tingkat signifikan (probabilitas). Dari ketiga variabel tersebut *X*₁ dan *X*₃ berpengaruh signifikan terhadap *Y* karena nilai signifikan lebih kecil dari 0,05, sedangkan variabel *X*₂ tidak berpengaruh secara signifikan terhadap *Y* karena nilai signifikannya lebih besar dari 0,05.

a. Hasil Uji Hipotesis (*X*₁) terhadap (*Y*)

Terkait pengujian pengaruh variabel pembangunan jaringan jalan (*X*₁) terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir (*Y*) secara parsial diketahui nilai signifikan *t* adalah 0,000 < 0,05 dan nilai *t* hitung 4,775 > 1,9849 *t* tabel sehingga dapat disimpulkan *H*₁ diterima yang berarti terdapat pengaruh pembangunan jaringan jalan terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.



Gambar 2. Model Pengaruh Variabel Independen terhadap Dependen. Sumber: Hasil Analisis Tahun 2020

Keterangan :

Warna garis kuning = Tidak Berpengaruh

Warna garis biru = Berpengaruh

b. Hasil Uji Hipotesis Pengaruh (X2) terhadap (Y)

Terkait pengujian pengaruh variabel pembangunan dermaga (X2) terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir (Y) secara parsial diketahui nilai signifikan t adalah $0,620 > 0,05$ dan nilai t hitung $-0,498 < 1,9849$ t tabel sehingga dapat disimpulkan H_2 ditolak. Hal ini berarti pembangunan dermaga tidak mempengaruhi sosial ekonomi masyarakat pesisir.

c. Hasil Uji Hipotesis Pengaruh (X3) terhadap (Y)

Terkait pengujian pengaruh variabel pembangunan kantor pelabuhan (X3) terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir (Y) secara parsial diketahui nilai signifikan t adalah $0,004 < 0,05$ dan nilai t hitung $2,910 > 1,9849$ t tabel sehingga dapat disimpulkan H_3 diterima. Hal ini berarti pembangunan kantor pelabuhan berpengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.

3.3. Deskriptif Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat

Berdasarkan analisis statistik yang telah dilakukan, disimpulkan bahwa terdapat pengaruh pembangunan Makassar New Port terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir sebesar 52,3% dan sisanya sebesar 47,7% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Kondisi sosial ekonomi dalam penelitian ini diukur melalui tiga indikator yaitu kesempatan kerja, mata pencaharian dan tingkat pendapatan. Sedangkan pembangunan Makassar New Port yang dimaksud dalam penelitian ini terdiri dari tiga variabel yaitu pembangunan jaringan jalan, pembangunan dermaga dan pembangunan kantor pelabuhan. Dari ketiga variabel tersebut, terdapat satu variabel yang tidak mempengaruhi kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan yaitu pembangunan dermaga. Sedangkan pembangunan jaringan jalan dan pembangunan kantor pelabuhan mempunyai pengaruh terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan. Secara lebih lanjut untuk memperkuat hipotesis tersebut maka digunakan analisis deskriptif untuk menggambarkan pengaruh dari variabel-variabel yang digunakan, untuk lebih jelasnya sebagaimana pembahasan berikut:

3.3.1. Pengaruh Pembangunan Jaringan Jalan MNP Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir

Variabel pembangunan jaringan jalan secara statistik menunjukkan adanya pengaruh secara signifikan dan positif terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan. Dimana pembangunan jaringan jalan MNP secara parsial memiliki signifikan t adalah $0,000 < 0,05$ dan nilai t hitung $4,775 > 1,9849$ t tabel terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir. Hal ini sejalan dengan hasil peninjauan langsung (observasi) dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Pengaruh pembangunan jaringan jalan terhadap kesempatan kerja dapat dilihat dari ketersediaan lapangan kerja untuk masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan serta penyerapan tenaga kerja pada Pelabuhan Makassar New Port yang melibatkan masyarakat sekitar sebagai tenaga kerja. Dengan adanya pembangunan jaringan jalan memang menumbuhkan aktivitas baru yang dilakukan masyarakat sekitar yaitu seperti perdagangan dan jasa, akan tetapi penyerapan tenaga kerja dalam pembangunan jaringan jalan Makassar New Port yang melibatkan masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan sebagai tenaga kerja sampai saat ini masih sangat rendah, yang dimana tenaga kerja dalam pembangunan Makassar New Port masih didominasi oleh masyarakat luar daerah maupun luar kota. Pengaruh negatif juga dirasakan oleh masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan yang dominan bermata pencaharian sebagai nelayan, yang dimana panjang dan model konstruksi jaringan jalan Makassar New Port mempengaruhi jalur melaut nelayan. Jalur melaut yang dimaksud ialah sebelumnya jalur melaut hanya lurus akan tetapi dengan adanya pembangunan jaringan jalan Makassar New Port ini memotong jalur melaut nelayan. Hal ini menyebabkan nelayan harus memutar lebih jauh untuk sampai ke daerah tangkapan ikan yang tentunya membutuhkan waktu melaut yang lebih lama dan berdampak kepada

penambahan biaya pengeluaran (*cost*) untuk melaut. Waktu melaut nelayan sebelum adanya pembangunan jaringan jalan pelabuhan yaitu kurang dari tujuh jam, tetapi saat ini bisa sampai tujuh hingga dua belas jam. Demikian juga, modal yang dikeluarkan oleh nelayan untuk beroperasi mengalami kenaikan, yang sebelumnya hanya berkisar kurang dari lima puluh ribu, akan tetapi saat ini mencapai seratus hingga seratus lima puluh ribu. Sedangkan pendapatan yang diterima tidak tetap atau tidak sepadan dengan pengeluaran melaut nelayan.

Berdasarkan hasil wawancara bebas dengan ketua nelayan menyimpulkan bahwa pembangunan jaringan jalan Makassar New Port juga berpengaruh kepada kondisi terumbu karang yang semakin memburuk. Hal ini tentunya berpengaruh kepada berkurangnya tangkapan nelayan dan berdampak kepada tingkat pendapatan nelayan yang semakin menurun. Sebelumnya pendapatan nelayan bisa mencapai dua hingga empat juta, akan tetapi saat ini penghasilan nelayan dibawah dua juta. Lebih lanjut persoalan ini telah menjadi polemik berkepanjangan sejak dimulainya pembangunan Makassar New Port. Tidak sepadannya hasil tangkapan nelayan dengan biaya pengeluaran untuk melaut, berakibat jumlah nelayan semakin berkurang, yang dimana para nelayan lebih memilih untuk beralih mata pencaharian menjadi buruh kasar atau bahkan berhenti melaut dan tidak memiliki pekerjaan lagi. Berdasarkan dari hasil kuesioner perubahan mata pencaharian terbanyak yaitu dialami oleh nelayan dengan persentase sebesar 47%. Yang dimana, dari 100 responden terdapat 68 orang yang sebelum pembangunan Makassar New Port bermata pencaharian sebagai nelayan, akan tetapi saat ini jumlahnya berkurang menjadi 21 orang dikarenakan faktor yang telah dijelaskan sebelumnya. Seperti yang dikatakan oleh Siska (2012:480) bahwa perubahan mata pencaharian terjadi dikarenakan pekerjaan dahulu dirasakan tidak menjanjikan lagi.

3.3.2. Pengaruh Pembangunan Dermaga Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir

Berdasarkan hasil analisis statistik menyimpulkan bahwa pembangunan dermaga tidak berpengaruh terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir disekitar pelabuhan. Dimana pembangunan dermaga secara parsial memiliki nilai signifikan $t_{0,620} > 0,05$ dan nilai $t_{hitung} 0,498 < 1,9849$ t tabel terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir. Hal ini sejalan dengan hasil peninjauan langsung (*observasi*) dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Yang dimana berdasarkan hasil wawancara dengan masyarakat pesisir bahwa ada atau tidaknya pembangunan dermaga sampai saat ini tidak mempengaruhi kondisi sosial ekonomi masyarakat terkhusus masyarakat nelayan. Hal ini disebabkan karna jarak atau letak dari dermaga tersebut cukup jauh dari jalur melaut nelayan dan dari tempat masyarakat melakukan aktivitas sehari-hari.

3.3.3. Pengaruh Pembangunan Kantor Pelabuhan Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir

Pengaruh pembangunan kantor pelabuhan secara statistik menunjukkan adanya pengaruh signifikan, yang dimana pembangunan kantor pelabuhan secara parsial memiliki nilai signifikan t adalah $0,004 < 0,05$ dan nilai $t_{hitung} 2,910 > 1,9849$ t tabel terhadap ekonomi masyarakat pesisir. Hal ini sejalan dengan hasil peninjauan langsung (*observasi*) dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Dengan adanya pembangunan kantor pelabuhan ini juga membuka peluang kerja bagi sebagian masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan, akan tetapi penyerapan masyarakat pesisir sebagai tenaga kerja dalam pelabuhan Makassar New Port itu sendiri masih tergolong rendah. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya penyerapan tenaga kerja dalam pelabuhan Makassar New Port masih didominasi dari masyarakat luar daerah maupun luar kota. Adapun dari hasil wawancara dengan staff Makassar New Port terdapat 18 orang dari masyarakat sekitar yang bekerja menjadi *cleaning service*.

Rendahnya penyerapan tenaga kerja yang berasal dari masyarakat pesisir disekitar pelabuhan dalam pembangunan Makassar New Port dipengaruhi oleh taraf tingkat pendidikan masyarakat yang tergolong rendah. Yang dimana berdasarkan hasil kuesioner, dari total 100 responden didominasi oleh masyarakat yang tingkat pendidikannya hanya sampai di sekolah dasar dengan jumlah 46 orang dan tidak bersekolah sebanyak 22 orang. Menurut Dow dan Leschine (1990) produktivitas pelabuhan atau terminal peti kemas tergantung pada efisiensi penggunaan tanah, tenaga kerja dan modal, berkaitan dengan tenaga kerja pemerintah harus dapat menjadi fasilitator untuk meningkatkan kompetensi masyarakat untuk dapat terserap kedalam sektor lapangan kerja baru.

4. KESIMPULAN

Kesimpulan akan menjawab rumusan masalah yang terdapat pada penelitian ini. Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan. Secara simultan Pembangunan Makassar New Port yang terdiri dari tiga variabel yaitu pembangunan jaringan jalan (X1), pembangunan dermaga (X2) dan pembangunan kantor pelabuhan (X3) dinyatakan secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir, dengan persentase sebesar 52,3%. Adapun sebesar 47,7% kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Secara parsial dari pengaruh ketiga variabel independen terhadap sosial ekonommi masyarakat pesisir. Variabel pembangunan jaringan jalan (X1) memiliki nilai t -hitung 4,775 yang lebih besar dari nilai t -tabel (1,9849) dan memiliki nilai signifikansi 0,000 Lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan jaringan jalan

berpengaruh signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir. Variabel pembangunan dermaga (X2) memiliki nilai t-hitung -0,498 yang lebih kecil dari nilai t-tabel (1,9849) dan memiliki nilai signifikansi 0,620 lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan dermaga tidak berpengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir. Variabel pembangunan kantor pelabuhan (X3) memiliki nilai t-hitung 2,910 yang lebih besar dari nilai t-tabel (1,9849) dan memiliki nilai signifikansi 0,004 lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan kantor pelabuhan berpengaruh signifikan terhadap sosial ekonomi masyarakat pesisir.

Adapun saran yang diberikan oleh penulis, kepada pemerintah agar pembangunan Makassar New Port dapat memberikan manfaat berupa peningkatan pendapatan bagi masyarakat pesisir disekitar pelabuhan yang didominasi oleh nelayan. Maka dari itu diperlukannya penyelesaian alternatif jalur melaut nelayan, sehingga pembangunan Makassar New Port ini tidak hanya meningkatkan ekonomi kawasan tetapi juga dapat meningkatkan ekonomi masyarakat pesisir. Berdasarkan hasil penelitian, penyerapan masyarakat pesisir sebagai tenaga kerja di Makassar New Port masih sangat minim, hal ini dikarenakan tingkat pendidikan masyarakat pesisir yang masih tergolong rendah, maka diperlukan pendidikan non formal seperti pembinaan atau pelatihan serta pendampingan yang dilakukan pemerintah kepada masyarakat pesisir agar dapat memanfaatkan peluang yang tersedia karena adanya pembangunan Makassar New Port. Penelitian selanjutnya sangat diharapkan dan kiranya dapat melengkapi kekurangan yang ada pada penelitian ini, serta bisa melanjutkan ke tahap berikutnya seperti perumusan strategi untuk meningkatkan kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan Makassar New Port.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Agustina, Isna Fitria, and Ricka Octaviani. "Analisis Dampak Sosial dan Ekonomi Kebijakan Pengembangan Kawasan Mix Use di Kecamatan Jabon." *JKMP (Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik)* 4.2 (2017)
- Dinas Pariwisata dan Kebudayaan. (2013). *Analisis Dampak Sosial-Ekonomi Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata Tanjung Lesung*. Provinsi Banten.
- Edwards, Mary M. 2000. "Community Guide To Development Impact Analysis. Wisconsin Land Use Research Program, Program on Agricultural Technology Studies, University of Wisconsin-Madison.
- Fahrurnisa, Azhar H., et al. "Dilema Agraria Pesisir (Studi Kasus Masyarakat Pesisir Dusun Ujung Genteng Kabupaten Sukabumi)." *Sodality: Jurnal Sosiologi Pedesaan* 3.03 (2015).
- Ibrahim, Ismail. "Analisis potensi sektor ekonomi dalam upaya peningkatan pertumbuhan ekonomi (studi empiris pada kabupaten dan kota di Provinsi Gorontalo tahun 2012-2016)." *Gorontalo development review* 1.1 (2018).
- Muswar, Humayra Secelia. 2011. *Dampak Pelabelan Ramah Lingkungan (ecolabeling) terhadap Nelayan Ikan Hias (Kasus: Nelayan Ikan Hias Desa Les, Kec. Tejakula, Kab. Buleleng, Bali)*. Bogor: Institut Pertanian Bogor. Skripsi. Tidak dipublikasikan.
- Putri, Marsista Buana, and Imam Buchori. "Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga Terhadap Perubahan Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di Sekitarnya." *JURNAL PEMBANGUNAN WILAYAH & KOTA* 11.2 (2015).
- Satria, Arif. 2002. *Pengantar Sosiologi Masyarakat Pesisir*. Jakarta: Cesindo.
- Triatmodjo, Bambang. 2009. *Perencanaan Pelabuhan*. Beta Offset. Yogyakarta
- Wahono, Djoko. *Terminal Petikemas pada Pelabuhan Internasional Pantai Kijing di Kecamatan Sungai Kunyit Kabupaten Pontianak*. Diss. Tanjungpura University, 2015.