

**KEBUTUHAN PELABUHAN DALAM MENDUKUNG DISTRIBUSI  
KOMODITAS UNGGULAN DI KABUPATEN BANTAENG**

*THE NEEDS OF PORT IN SUSTAINING PRIME COMMODITY  
DISTRIBUTION IN BANTAENG REGENCY*

**UMAR ABDULLATIEF**



**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2013**

**KEBUTUHAN PELABUHAN DALAM MENDUKUNG DISTRIBUSI  
KOMODITAS UNGGULAN DI KABUPATEN BANTAENG**

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi  
Teknik Perencanaan Transportasi

Disusun dan diajukan oleh:

UMAR ABDULLATIEF

kepada

**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2013**

**TESIS**

**KEBUTUHAN PELABUHAN DALAM MENDUKUNG DISTRIBUSI  
KOMODITAS UNGGULAN DI KABUPATEN BANTAENG**

Disusun dan diajukan oleh :

**UMAR ABDULLATIEF**

**Nomor Pokok P2900211505**

telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis

pada tanggal 11 Nopember 2013

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui

Komisi Penasihat,

Prof. Dr. Syamsu Alam, SE., M.Si  
Ketua

Ir. Baharuddin Hamzah, M.Arch., PhD  
Anggota

Ketua Program Studi  
Teknik Perencanaan Transportasi,

Prof. Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MSTr

Direktur Program Pascasarjana  
Universitas Hasanuddin,



Prof. Dr. Ir. Mursalin

## **PERNYATAAN KEASLIAN TESIS**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Umar Abdullatief

Nomor Mahasiswa : P2900211505

Program Studi : Teknik Perencanaan Transportasi

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, Nopember 2013

Yang menyatakan,

Umar Abdullatief

## **PRAKATA**

Alhamdulillah, Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas terselesaikannya tesis dengan judul *"KEBUTUHAN PELABUHAN DALAM MENDUKUNG DISTRIBUSI KOMODITAS UNGGULAN DI KABUPATEN BANTAENG"*.

Penulis menyadari bahwa tesis ini tidak akan terselesaikan tanpa adanya bantuan, dukungan, dan bimbingan dari berbagai pihak. Dengan segala kerendahan hati, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang besar kepada:

1. Prof. Dr. Ir. Mursalim selaku Direktur Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar.
2. Prof. Dr. Ing. M. Yamin Jinca, MSTr selaku Ketua Program Studi Transportasi Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar, sekaligus tim penguji yang banyak membantu serta memberikan saran-saran yang sangat berarti bagi penulis.
3. Drs. A. Setiabudi, M.Ed.M selaku kepala Balai PSDM wilayah II Semarang yang telah mengayomi dan membimbing kami selama ini.
4. Prof. Dr. Syamsu Alam, SE., M.Si dan Ir. Baharuddin Hamzah, M.Arch., PhD selaku komisi penasehat dengan penuh kesabaran memberikan dorongan, bimbingan dan masukan sehingga tesis ini dapat diselesaikan

5. Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA dan Prof. Dr. H. Muh. Asdar, SE., M.Si selaku tim penguji yang telah banyak memberikan masukan dan saran yang sangat berarti untuk penyempurnaan tesis ini.
6. Kedua Orangtua atas segala kasih sayang dan dukungan moril maupun materil selama ini, dan seluruh keluarga tercinta atas bantuan dorongan dan masukan selama ini.
7. Teristimewa kepada istriku Jannatul Wardah bersama anakku tersayang Siti Latifa Qotrunnada. Terima kasih telah mendampingi setiap langkah selama ini.
8. Teman-teman Program Studi Magister Teknik Perencanaan Transportasi Universitas Hasanuddin Angkatan 2012 Kelas Kerjasama PU yang bersama-sama telah melewati masa kuliah selama hampir dua tahun.
9. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan secara tertulis dan telah membantu terlaksananya penyusunan tesis.

Menyadari tesis ini masih jauh dari sempurna dan banyak kekurangan, maka dengan tangan terbuka penulis menerima segala kritikan dan saran demi kesempurnaan tesis ini, dan semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya dan para pembaca pada umumnya.

Makassar, Nopember 2013

Umar Abdullatief

## ABSTRAK

**UMAR ABDULLATIEF.** *Kebutuhan Pelabuhan Dalam Mendukung Distribusi Komoditas Unggulan di Kabupaten Bantaeng* (dibimbing oleh Syamsu Alam dan Baharuddin Hamzah).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis: (1) jenis komoditas unggulan di Kabupaten Bantaeng dan (2) kebutuhan pelabuhan baru Bonthain dalam mendukung distribusi komoditas unggulan di kabupaten Bantaeng dan sekitarnya.

Penelitian ini dilaksanakan di kabupaten Bantaeng. Pengambilan sampel dilakukan menggunakan metode *purposive sampling*. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara langsung kepada informan yang dianggap dapat memberikan informasi akurat mengenai pola distribusi komoditas unggulan. Data yang berkaitan dengan pengembangan pelabuhan, data potensi sumber daya alam, dan data-data lain yang terkait diperoleh dari data sekunder dan melalui wawancara dengan instansi terkait. Data potensi sumber daya alam dianalisis menggunakan metode *location quotient* (LQ), sedangkan data pengembangan pelabuhan dianalisis menggunakan analisis SWOT.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebanyak 60 % responden memilih untuk beralih menggunakan pelabuhan baru Bonthain sebagai akses penyeberangan untuk mendistribusikan komoditas unggulan, sedangkan 40 % responden lain memilih untuk tetap menggunakan pelabuhan Paotere. Jenis komoditas unggulan kabupaten Bantaeng adalah kentang dan wortel dengan lokasi sentra produksi berada di kecamatan Uluere, dan dari hasil analisa SWOT diperoleh strategi untuk mengoptimalkan fungsi pelabuhan agar dapat menjadi pelabuhan utama di bagian selatan propinsi Sulawesi Selatan, kedua hal ini menunjukkan bahwa keberadaan pelabuhan memang dibutuhkan untuk mendukung proses distribusi komoditas karena dapat memperpendek jarak dan waktu perjalanan sehingga menghemat biaya transportasi.

**Kata kunci:** Kebutuhan Pelabuhan, Distribusi Komoditas Unggulan, Analisa SWOT



## ABSTRACT

**UMAR ABDULLATIEF.** *The Needs of Port In Sustaining Prime Commodity Distribution In Bantaeng Regency* (supervised by **Syamsu Alam** and **Baharuddin Hamzah**).

The study aims to (1) analyze the type of prime commodity in the Regency and (2) the needs of the new port in order to support the distribution of the prime commodity in Bantaeng Regency and its hinterland.

The study was carried out in Bantaeng Regency. The sample selected with purposive sampling technique. Interviews was conducted to those involved in the transportation of commodity in the study area to find out some accurate information on the distribution pattern of the prime commodity. The data on the port development of the port, potential of natural resources, and other types of data are taken from secondary sources and with by means interviews. The data on potential of natural resources are analyzed with Location Quotient (LQ) method, while port development data are analyzed with SWOT.

The study indicates that 60% of respondents would prefer to switch to the new port Bonthain for the access to the distribution of commodity while 40% would stick to use Paotere port.

The types of prime commodities of the Regency are potatoes and carrots and the location of the production center is in district Uluere. The SWOT analysis comes up with the strategy to optimize the function of the port to be the main of Southern area of South Sulawesi province. These points prove that the existence of a new port is urgently needed to support the distribution of prime commodities because it shortens the distance and travelling time therefore cutting costs .

**Key words:** The needs of port, Prime commodity distribution, SWOT analysis





## DAFTAR ISI

|                                          |      |
|------------------------------------------|------|
| LEMBAR PENGAJUAN TESIS                   |      |
| LEMBAR PENGESAHAN TESIS                  | ii   |
| LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TESIS         | iii  |
| PRAKATA                                  | iv   |
| ABSTRAK                                  | vi   |
| ABTRACT                                  | vii  |
| DAFTAR ISI                               | viii |
| DAFTAR TABEL                             | xi   |
| DAFTAR GAMBAR                            | xiii |
| <br>BAB I      PENDAHULUAN               |      |
| A. Latar Belakang                        | 1    |
| B. Rumusan Masalah                       | 4    |
| C. Tujuan Penelitian                     | 4    |
| D. Batasan Penelitian                    | 4    |
| E. Sistematika Penulisan                 | 5    |
| <br>BAB II      LANDASAN TEORI           |      |
| A. Sistem Transportasi                   | 6    |
| B. Pengembangan Wilayah dan Transportasi | 8    |
| 1. Pengembangan Wilayah                  | 8    |
| 2. Potensi Sumber Daya Alam              | 10   |
| 3. Rencana Tata Guna Lahan               | 13   |

|                                           |    |
|-------------------------------------------|----|
| 4. Pola Distribusi Komoditas Unggulan     | 15 |
| 5. Penggunaan Moda                        | 16 |
| 6. Pemilihan Rute                         | 17 |
| C. Infrastruktur Pelabuhan                | 21 |
| D. Penelitian Terdahulu                   | 24 |
| E. Kerangka Konseptual                    | 26 |
| <br>BAB III METODE PENELITIAN             |    |
| A. Rancangan Penelitian                   | 27 |
| B. Lokasi dan Waktu                       | 28 |
| C. Jenis dan Teknik Pengumpulan           | 28 |
| 1. Potensi Sumber Daya Alam               | 29 |
| 2. Prasarana Pelabuhan                    | 29 |
| 3. Pola Distribusi Komoditas Unggulan     | 29 |
| D. Teknik Sampling                        | 30 |
| 1. Penentuan Populasi                     | 30 |
| 2. Penarikan Sampel                       | 30 |
| 3. Desain Kuesioner                       | 31 |
| E. Teknik Analisis Data                   | 31 |
| 1. Analisis Potensi Sumber Daya Alam      | 31 |
| 2. Analisis Distribusi Komoditas Unggulan | 33 |
| 3. Analisis SWOT                          | 34 |
| F. Definisi Operasional                   | 39 |

## BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

|                                                                                  |    |
|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| A. Gambaran Umum Kabupaten Bantaeng                                              | 42 |
| 1. Kondisi Geografis                                                             | 42 |
| 2. Kondisi Topografi                                                             | 43 |
| 3. Kondisi Geologi dan Tanah                                                     | 45 |
| 4. Penggunaan Lahan                                                              | 47 |
| 5. Kondisi Demografi                                                             | 48 |
| 6. Masterplan Percepatan dan Perluasan<br>Pengembangan Ekonomi Indonesia (MP3EI) | 51 |
| 7. Kawasan Khusus Kabupaten                                                      | 56 |
| 8. Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan                                          | 62 |
| B. Jenis Komoditas Unggulan                                                      | 67 |
| 1. Potensi Sumber Daya Alam Kabupaten Bantaeng                                   | 67 |
| 2. Potensi Sumber Daya Alam Kawasan <i>Hinterland</i>                            | 77 |
| 3. Perekonomian Daerah                                                           | 83 |
| 4. Komoditas Unggulan dan Lokasi Sentra Produksi                                 | 84 |
| C. Distribusi Komoditas Unggulan                                                 | 92 |
| 1. Pola Distribusi                                                               | 92 |
| 2. Hasil Analisis SWOT                                                           | 98 |

## BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

|               |     |
|---------------|-----|
| A. Kesimpulan | 108 |
| B. Saran      | 108 |

## DAFTAR PUSTAKA

## LAMPIRAN

## DAFTAR TABEL

| No.       | Judul Tabel<br>halaman                                                            |     |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabel 1.  | Critical Success Factors                                                          | 38  |
| Tabel 2.  | Jumlah Penduduk Kabupaten Bantaeng Dirinci per Kecamatan Periode Tahun 2009-2011  | 49  |
| Tabel 3.  | Jumlah Penduduk Angkatan Kerja Kabupaten Bantaeng Periode Tahun 2009-2011         | 50  |
| Tabel 4.  | Perkembangan Kegiatan Dokumen Pelabuhan Bonthain                                  | 64  |
| Tabel 5.  | Jumlah Produksi Tanaman Pangan Kabupaten Bantaeng Periode Tahun 2008-2011         | 68  |
| Tabel 6.  | Jumlah Produksi Tanaman Sayuran Kabupaten Bantaeng Periode Tahun 2008-2011        | 70  |
| Tabel 7.  | Jumlah Produksi Tanaman Perkebunan Kabupaten Bantaeng Periode Tahun 2008-2011     | 72  |
| Tabel 8.  | Jumlah Populasi Ternak Kabupaten Bantaeng Periode Tahun 2008-2011                 | 74  |
| Tabel 9.  | Jumlah Produksi Kelautan dan Perikanan Kabupaten Bantaeng Periode Tahun 2008-2011 | 76  |
| Tabel 10. | Nilai PDRB Atas Dasar Harga Berlaku                                               | 83  |
| Tabel 11. | Nilai LQ Tanaman Pangan                                                           | 84  |
| Tabel 12. | Nilai LQ Tanaman Sayuran                                                          | 85  |
| Tabel 13. | Nilai LQ Tanaman Perkebunan                                                       | 86  |
| Tabel 14. | Nilai LQ Hewan Ternak                                                             | 86  |
| Tabel 15. | Nilai LQ Kelautan dan Perikanan                                                   | 87  |
| Tabel 16. | Jumlah Komoditas yang Dipasarkan Keluar Daerah                                    | 91  |
| Tabel 17. | Rute Pergerakan Angkutan Komoditas Unggulan                                       | 92  |
| Tabel 18. | Biaya Transportasi Berdasarkan Tujuan Pemasaran Angkutan                          | 96  |
| Tabel 19. | Critical Success Internal Factors                                                 | 100 |

|           |                                                          |     |
|-----------|----------------------------------------------------------|-----|
| Tabel 20. | Critical Success External Factors                        | 101 |
| Tabel 21. | Evaluasi Nilai Keterkaitan Faktor Internal dan Eksternal | 102 |
| Tabel 22. | Faktor Kunci Keberhasilan                                | 104 |
| Tabel 23. | Matriks Hasil Analisis SWOT                              | 105 |

## DAFTAR GAMBAR

| No.        | Judul Gambar                                                                           | halam |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| an         |                                                                                        |       |
| Gambar 1.  | Jaringan Transportasi Sebagai Urat Nadi Pergerakan Orang dan Barang                    | 9     |
| Gambar 2.  | Pengembangan Transportasi dan Ekonomi                                                  | 10    |
| Gambar 3.  | Siklus Tata Guna Lahan dan Transportasi                                                | 14    |
| Gambar 4.  | Kerangka Konseptual Penelitian                                                         | 26    |
| Gambar 5.  | Peta Lokasi Penelitian                                                                 | 28    |
| Gambar 6.  | Bentuk Analisa SWOT Dalam Empat Kuadran                                                | 36    |
| Gambar 7.  | Peta Administrasi Kabupaten Bantaeng                                                   | 43    |
| Gambar 8.  | Kondisi Topografi Kabupaten Bantaeng                                                   | 45    |
| Gambar 9.  | Peta Lokasi Pusat Pelayanan Kabupaten Bantaeng                                         | 60    |
| Gambar 10. | Peta Lokasi Kawasan Strategis Kabupaten Bantaeng                                       | 61    |
| Gambar 11. | Lokasi Pembangunan Pelabuhan Bonthain                                                  | 65    |
| Gambar 12. | Pelaksanaan Pekerjaan Pelabuhan Bonthain dan Rusunawa                                  | 65    |
| Gambar 13. | Detailed Engineer Design (DED) Pembangunan Pelabuhan Bonthain                          | 66    |
| Gambar 14. | Jumlah Produksi Tanaman Pangan Kabupaten Bantaeng Tahun 2011 Dirinci per Kecamatan     | 69    |
| Gambar 15. | Jumlah Produksi Tanaman Sayuran Kabupaten Bantaeng Tahun 2011 Dirinci per Kecamatan    | 71    |
| Gambar 16. | Jumlah Produksi Tanaman Perkebunan Kabupaten Bantaeng Tahun 2011 Dirinci per Kecamatan | 73    |
| Gambar 17. | Jumlah Populasi Ternak Kabupaten Bantaeng Tahun 2011 Dirinci per Kecamatan             | 75    |

|            |                                                                                                  |     |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gambar 18. | Jumlah Produksi Perikanan Kabupaten Bantaeng Tahun 2011 Dirinci per Kecamatan                    | 77  |
| Gambar 19. | Perbandingan Jumlah Produksi Tanaman Pangan Kabupaten Bantaeng, Bulukumba, dan Jeneponto         | 78  |
| Gambar 20. | Perbandingan Jumlah Produksi Tanaman Pangan Kabupaten Bantaeng, Bulukumba, dan Jeneponto         | 79  |
| Gambar 21. | Perbandingan Jumlah Produksi Tanaman Pangan Kabupaten Bantaeng, Bulukumba, dan Jeneponto         | 80  |
| Gambar 22. | Perbandingan Jumlah Populasi Hewan Ternak Kabupaten Bantaeng, Bulukumba, dan Jeneponto           | 81  |
| Gambar 23. | Perbandingan Jumlah Produksi Kelautan dan Perikanan Kabupaten Bantaeng, Bulukumba, dan Jeneponto | 82  |
| Gambar 24. | Jenis Komoditas Unggulan dan Lokasi Sentra Produksi                                              | 88  |
| Gambar 25. | Kondisi bahu jalan untuk kegiatan petani rumput laut                                             | 89  |
| Gambar 26. | Proses Pemasaran Komoditas Unggulan                                                              | 90  |
| Gambar 27. | Rute Pergerakan Eksisting Angkutan Komoditas Unggulan                                            | 93  |
| Gambar 28. | Proporsi Jawaban Responden Terhadap Pemilihan Rute Pergerakan                                    | 95  |
| Gambar 29. | Proyeksi Rute Pergerakan Angkutan Komoditas Unggulan Masa Mendatang                              | 97  |
| Gambar 30. | Posisi Strategi SWOT Untuk Pengembangan Pelabuhan                                                | 103 |





## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Penetapan Pulau Sulawesi sebagai Koridor Ekonomi IV di dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dengan fokus sebagai daerah pusat produksi dan pengolahan hasil pertanian, perkebunan, perikanan, dan pertambangan nikel, menjadikan wilayah ini sebagai garis depan ekonomi nasional terhadap pasar Asia Timur, Australia, dan Amerika.

Koridor Ekonomi IV Sulawesi memiliki potensi besar di bidang ekonomi dan sosial dengan kegiatan-kegiatan unggulannya. Meskipun demikian, secara umum terdapat beberapa kekurangan utama yang harus dibenahi di Koridor Ekonomi IV Sulawesi yakni Rendahnya nilai PDRB per kapita di pulau Sulawesi dibandingkan dengan pulau lain di Indonesia, Lambatnya pertumbuhan kegiatan ekonomi utama pertanian sebagai kontributor PDRB terbesar yakni sekitar 30 persen, padahal kegiatan ekonomi utama ini menyerap sekitar 50 persen tenaga kerja, Kurangnya investasi di Sulawesi baik dari dalam maupun luar negeri dibandingkan daerah lain, Belum memadainya infrastruktur perekonomian dan sosial seperti jalan, listrik, air, dan kesehatan.

Kabupaten Bantaeng merupakan salah satu kabupaten di Propinsi Sulawesi Selatan yang menjadi salah satu sentra produksi pangan pada koridor Ekonomi IV. Produksi utamanya yakni dari sektor agropolitan. berupa hasil-hasil pertanian yakni padi, umbi-umbian, sayuran, dan jagung. Sektor agropolitan ini telah menyumbangkan peran besar dalam pertumbuhan ekonomi daerah Kabupaten Bantaeng, dan juga telah dipasarkan ke berbagai daerah.

Hasil-hasil bumi Kabupaten Bantaeng tersebut telah dipasarkan secara lokal, yakni antar Kecamatan dalam kabupaten Bantaeng. Secara regional, yakni antar kabupaten seperti ke Kabupaten Jeneponto, Bulukumba, Makassar, maupun ke luar propinsi seperti Jawa Timur, Kendari, Bali, Nusa Tenggara, dan sebagian Kalimantan melalui Pelabuhan Paotere dan Pelabuhan Bajoe. Rute pergerakan angkutan sumber daya alam tersebut adalah Bantaeng-Jeneponto-Takalar-Gowa-Makassar-Pelabuhan Paotere dan Bantaeng-Bulukumba-Sinjai-Bone-Pelabuhan Bajoe.

Namun, pemasaran melalui pelabuhan Paotere dirasa kurang efektif karena membuat waktu dan jarak tempuh yang cukup lama sehingga menambah biaya operasional angkutan. Terlebih lagi saat kondisi pelabuhan padat, menyebabkan kendaraan-kendaraan barang harus mengantri cukup lama untuk bisa masuk ke kapal. Hal ini tentu saja berpotensi menyebabkan hasil-hasil bumi akan rusak sebelum sampai di

daerah tujuan pemasaran, terutama dikarenakan belum adanya sistem pengolahan pascapanen yang baik.

Untuk memperlancar proses distribusi komoditas unggulan tersebut, pemerintah daerah Kabupaten Bantaeng bekerjasama dengan Kementerian Perhubungan merencanakan pembangunan Pelabuhan Bonthain di Desa Bonto Jai Kecamatan Bissapu yang saat ini masih dalam tahap pengembangan. Diharapkan dengan adanya pelabuhan ini, proses distribusi komoditas unggulan dapat lebih efektif dan efisien, mampu menambah jaringan pemasaran, sehingga pada akhirnya akan berdampak lebih baik pada perekonomian daerah.

Fungsi jaringan transportasi sebagai unsur *promoting* dan *servicing* menjadi kunci utama yang menyediakan jasa dalam memperlancar arus transportasi untuk mendukung proses distribusi komoditas unggulan dari daerah asal sampai di daerah tujuan pemasaran agar tercipta siklus transportasi yang handal dan mantap. Sehingga pada akhirnya dapat dicapai pertumbuhan perekonomian yang sinergis dan berkelanjutan.

Dengan melihat situasi dan kondisi, serta permasalahan yang dihadapi, maka kami mengusulkan penelitian tesis dengan judul “Kebutuhan Pelabuhan Dalam Mendukung Distribusi Komoditas Unggulan di Kabupaten Bantaeng”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Jenis hasil-hasil bumi apa saja yang menjadi komoditas unggulan Kabupaten Bantaeng?
2. Bagaimana kebutuhan pelabuhan baru dalam mendukung distribusi komoditas unggulan di Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian dapat dikemukakan sebagai berikut:

1. Analisis jenis komoditas unggulan Kabupaten Bantaeng;
2. Analisis kebutuhan pelabuhan baru dalam mendukung distribusi komoditas unggulan di Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya;

## **D. Batasan Penelitian**

Kegiatan penelitian ini dibatasi dalam lingkup analisis kebutuhan pelabuhan baru Bonthain dalam mendukung distribusi komoditas unggulan di Kabupaten Bantaeng dan daerah sekitarnya.

### **E. Sistematika Penulisan**

Sistematika yang digunakan dalam penulisan ini terdiri dari beberapa bagian meliputi :

Bagian Pertama, menguraikan tentang latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan peneltian, lingkup penelitian, dan sistematika penulisan.

Bagian Kedua, menguraikan tentang kajian pustaka sebagai landasan teori yang digunakan dalam penelitian ini, yakni Sistem transportasi, Pengembangan wilayah dan transportasi, Potensi sumber daya alam, Rencana Tata Guna Lahan, Pola Distribusi Komoditas Unggulan, Infrastruktur pelabuhan, dan Kerangka konseptual.

Bagian Ketiga, menguraikan metode penelitian tentang Rancangan penelitian, Lokasi dan waktu penelitian, Populasi dan sampel, Teknik analisis data yang digunakan, serta Definisi Operasional

Bagian Keempat, menguraikan hasil dan pembahasan tentang gambaran umum daerah penelitian, analisis jenis komoditas unggulan beserta lokasi sentra produksinya, analisis kebutuhan pelabuhan dalam mendukung distribusi komoditas unggulan di Kabupaten Bantaeng dan sekitarnya.

Bagian Kelima, menguraikan Kesimpulan dan Saran dari hasil penelitian.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Sistem Transportasi**

Sistem adalah suatu bentuk keterkaitan antara suatu variabel dengan variabel lainnya dalam tatanan yang terstruktur, dengan kata lain sistem adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Sedangkan transportasi itu sendiri adalah kegiatan pemindahan barang-barang/penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Sehingga sistem transportasi dapat diartikan sebagai gabungan dari beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan dalam hal pengangkutan barang/manusia oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.

Sistem transportasi berawal dari perangkutan sederhana sejalan dengan sejarah manusia berpindah/ bergerak suatu tempat (A) ke tempat yang lain (B) dengan membawa/mengangkut apa saja yang diperlukan namun dalam kondisi yang terbatas. Pergerakan yang dilakukan manusia kini berkembang dengan menggunakan tenaga hewan. Sehingga daya angkut dan jarak angkut semakin besar. Selanjutnya revolusi industri, dengan diciptakannya tenaga mesin kendaraan (mobil, KA, pesawat terbang dan kapal laut) hasil daya angkut, jarak, maupun waktu hampir tak terbatas. Manusia, hewan, dan kendaraan merupakan perangkutan karena orang/kendaraan bergerak dari satu tempat ketempat lain,

sehingga timbullah lalu lintas (*traffic*) untuk memindahkan barang/orang dari satu tempat ke tempat lain diperlukan pengangkutan. Dengan demikian lalu lintas (*traffic*) dan pengangkutan adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Dalam pergerakan (lalu lintas) dikenal *trip* (bepergian) dan *travel* (perjalanan) perjalanan, yaitu :

1. *Trip* (bepergian)

Berhubungan erat dengan asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). *Trip* (bepergian) adalah pergerakan orang/barang antara dua tempat terpisah dengan perhitungan berapa kali satu hari mengadakan bepergian.

2. *Travel* (perjalanan)

Berhubungan dengan lintasan (kecepatan) dan kendaraan (sarana). *Travel* (perjalanan) adalah proses perpindahan/pergerakan dari satu tempat ke tempat lain dengan perhitungan berupa: biaya, waktu, jarak lintasan dan keadaan/kondisi sepanjang jalan.

Peranan penting sistem transportasi dalam perkembangan dunia bersifat multidimensi. Sebagai contoh, salah satu fungsi dasar dari transportasi adalah menghubungkan tempat kediaman dengan tempat bekerja atau para pembuat barang dengan para konsumennya. Dari sudut pandang yang lebih luas, fasilitas transportasi memberikan aneka pilihan untuk menuju ke tempat kerja, pasar dan sarana rekreasi, serta menyediakan akses ke sarana sarana kesehatan, pendidikan, dan sarana lainnya.

## **B. Pengembangan Wilayah dan Transportasi**

### **1. Pengembangan Wilayah**

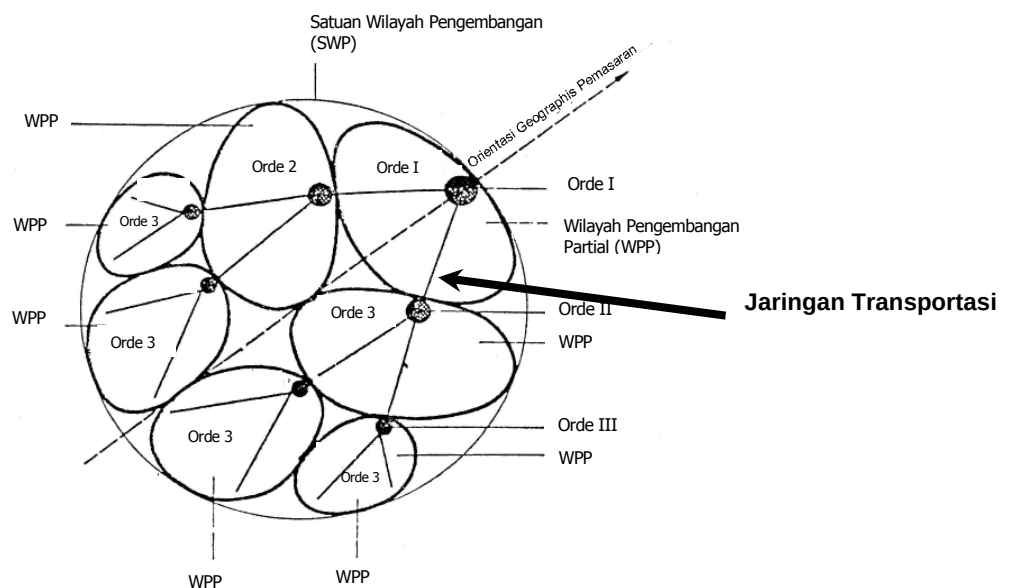
Pengembangan wilayah pada dasarnya mempunyai tujuan agar wilayah itu berkembang menuju tingkat perkembangan yang diinginkan. Menurut Rustiadi et al (2009) wilayah didefinisikan sebagai unit geografis dengan batas-batas tertentu dimana komponen-komponen didalamnya memiliki keterkaitan dan hubungan fungsional satu dengan lainnya. Konsep pengembangan wilayah dirumuskan sebagai rangkaian upaya untuk mewujudkan keterpaduan dalam penggunaan berbagai sumber daya, merekatkan dan menyeimbangkan pembangunan Nasional dan Kesatuan Wilayah Nasional, meningkatkan keserasian antar kawasan, keterpaduan antar sektor pembangunan melalui proses penataan ruang dalam rangka pencapaian tujuan pembangunan yang berkelanjutan.

Ketersediaan sumber daya alam dan lingkungan serta kegiatan pengolahan hasil ekstraksi sumber daya alam tersebut, akan berinteraksi dengan penduduk setempat, permukiman, atau dengan lokasi-lokasi pasar (*outlet*-kota/pelabuhan). Interaksi yang baik, lancar, aman, murah, dan tidak mengganggu lingkungan alam yang serasi merupakan kebutuhan untuk dapat memperlancar pemasaran hasil produksi pemanfaatan sumberdaya alam, dan sekaligus akan memberikan dampak timbulnya berbagai kegiatan pemanfaatan ruang lainnya yang berpotensi bagi pengembangan wilayah di masa yang akan datang. Dalam konteks inilah kegiatan pemanfaatan sumber daya alam yang serasi juga



memerlukan sarana dan prasarana transportasi wilayah untuk memasarkannya.

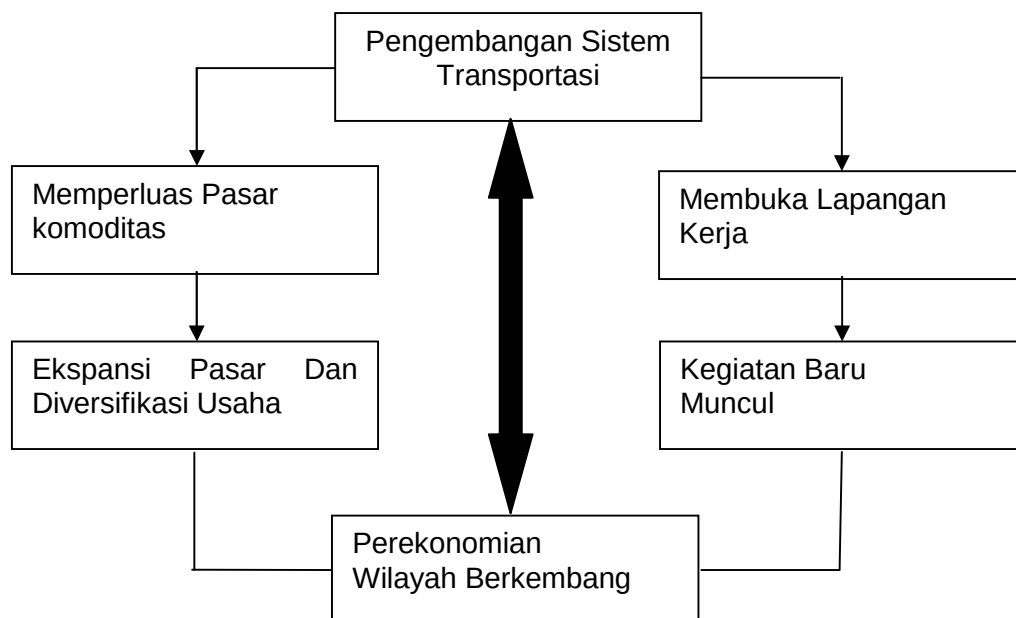
Kegiatan jasa distribusi/pemasaran tersebut dapat mencerminkan fungsi primer kota. Tampak seperti Gambar 1 dibawah, Kota orde I merupakan pusat produksi yang akan mendistribusikan hasil-hasil produksinya ke berbagai wilayah lain (orde II dan III). Sedangkan jaringan transportasi merupakan urat nadi dari proses distribusi tersebut, yakni sebagai akses yang menghubungkan tiap wilayah. Sehingga tanpa adanya jaringan transportasi, proses distribusi barang tidak akan berjalan lancar.



Gambar 1. Jaringan Transportasi Sebagai Urat Nadi Pergerakan Orang dan Barang (Tamin, 2002)

Transportasi dalam proses pengembangan wilayah, juga merupakan salah satu unsur pembentuk struktur ruang wilayah yang

mendukung secara langsung hubungan fungsional dan orientasi jasa distribusi antar simpul, baik dalam wilayah maupun keluar wilayah serta mempengaruhi pertumbuhan ekonomi wilayah secara langsung (Sihaloho 2013). Sebagai pembentuk struktur ruang, sistem transportasi seperti jaringan jalan dan koridor jaringan akan membentuk jaringan utama (*path*) yang menghubungkan simpul-simpul kota seperti terlihat pada Gambar 2 di bawah ini.



Gambar 2. Pengembangan Transportasi dan Ekonomi  
Sumber : <http://www.irishspatialstrategy.ie/docs/pdf>

## 2. Potensi Sumber Daya Alam

Pertumbuhan ekonomi suatu daerah sangat bergantung pada sumber daya alam yang dimiliki dan permintaan (*demand*) terhadap komoditas yang dihasilkan oleh sumber daya alam itu. Dalam jangka pendek, sumber daya alam yang dimiliki merupakan suatu aset untuk memproduksi barang dan jasa yang dibutuhkan. Sedangkan dalam jangka

panjang pemanfaatan sumber daya alam dapat menumbuhkan zona industri yang akan memberikan nilai tambah kepada sektor industri yang menghasilkan barang setengah jadi. Di samping itu, juga dapat meluaskan kesempatan kerja dan meningkatkan pendapatan terutama bagi masyarakat setempat sehingga akan berpengaruh pada pembangunan ekonomi daerah.

#### **a. Sentra Produksi**

Sentra produksi didefinisikan sebagai suatu kesatuan spasial kawasan yang memiliki fisik lahan, agroklimat, infrastruktur dan kelembagaan yang memungkinkan bagi pengembangan ekonomi produktif berbasis komoditi unggulan (Oktriyo, 2010).

Luas kawasan sentra produksi ditentukan oleh ongkos produksi, biaya distribusi dan perkembangan agroindustri pada kawasan tersebut. Semakin efisien ongkos produksi, maka akan semakin luas kawasannya. Demikian pula dengan semakin baiknya aksesibilitas menuju kawasan sentra produksi maka akan semakin luas pula jangkauan pemasarannya. Secara garis besar tipe kawasan Sentra Produksi dibedakan atas Sentra Produksi Pertanian Dataran Tinggi, Pertanian Dataran Rendah, Pertanian Tertentu, Perikanan Laut Lepas, Perikanan Tambak, dan Perikanan Darat.

Pengembangan kawasan Sentra Produksi merupakan suatu bentuk program perencanaan ruang untuk sektor strategis yang diharapkan dapat mendorong percepatan produksi sumber daya alam dan perkembangan wilayah. Pengembangan ini selain bertujuan untuk mendukung upaya

peningkatan ekonomi jangka pendek dan menengah melalui peningkatan jumlah produksi pertanian, dan dalam jangka panjang ditujukan untuk pertumbuhan dan perkembangan daerah melalui pemaduan aspek-aspek fungsional, spasial, waktu, dan finansial dalam pengembangan daerah.

#### **b. Komoditas Unggulan**

Komoditas unggulan adalah hasil-hasil bumi yang paling menguntungkan untuk diusahakan atau dikembangkan pada suatu daerah (Depkimpraswil, 2003). Komoditas unggulan juga bisa diartikan sebagai komoditas yang dihasilkan secara berlebihan, dalam pengertian lebih untuk dipergunakan oleh masyarakat dalam suatu wilayah, sehingga kelebihan tersebut dapat dipasarkan ke luar wilayah. Adapun kriteria komoditas unggulan, sesuai dengan Surat Kawat Dirjen Bangda Nomor: 671/2413/Bangda tanggal 4 November 1998 adalah sebagai berikut:

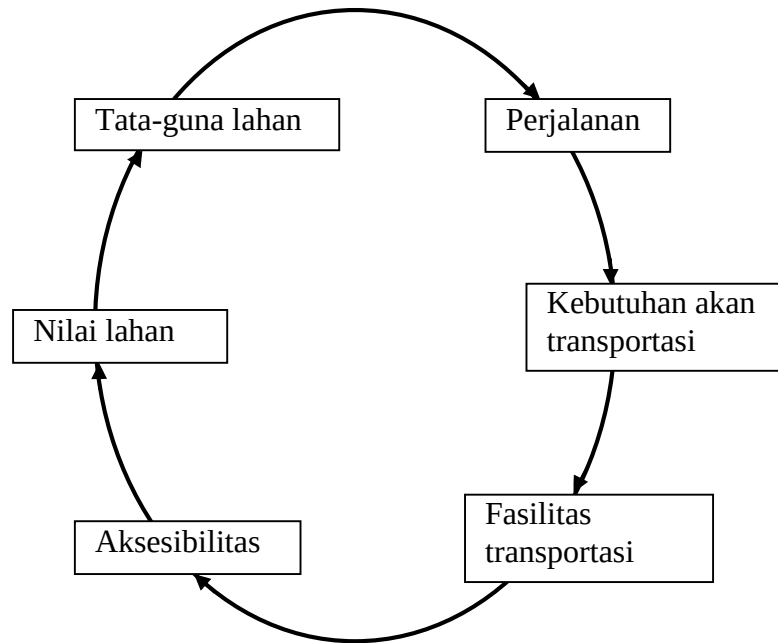
- a. Mempunyai kandungan teknologi yang cukup menonjol dan inovatif baik sektor pertanian maupun industri kecil dan jasa.
- b. Mempunyai jangkauan pemasaran yang luas, baik lokal, nasional maupun ekspor.
- c. Mempunyai ciri khas daerah dan melibatkan masyarakat banyak (tenaga kerja setempat), serta mempunyai kandungan bahan baku lokal tinggi.
- d. Mempunyai jaminan bahan baku lokal yang banyak dan stabil atau melalui pembudidayaan.

e. Ramah lingkungan dan dapat mempromosikan budaya lokal.

Menghadapi persaingan dengan negara lain pada era globalisasi dibutuhkan komoditas-komoditas unggulan yang memiliki daya saing tinggi. Untuk itu, diperlukan kegiatan yang bersifat *resources base*, sebab, ke depan kegiatan ini memiliki keunggulan kompetitif dan komparatif. Setiap wilayah memiliki komoditas unggulan yang berbeda-beda sesuai dengan sumber daya alam yang dimiliki dan umumnya menjadi sektor utama (*leading sector*) di daerah tersebut. Pengembangan komoditas unggulan memerlukan strategi khusus sehingga dapat memberikan kontribusi optimal bagi pembangunan ekonomi.

### **3. Rencana Tata Guna Lahan**

Tata guna lahan merupakan salah satu dari penentu utama pergerakan dan aktivitas. Aktivitas ini dikenal dengan istilah bangkitan perjalanan (*trip generation*), yang menentukan fasilitas-fasilitas transportasi apa saja seperti jalan, bus, dan sebagainya yang dibutuhkan untuk melakukan pergerakan. Ketika fasilitas tambahan di dalam sistem telah tersedia, dengan sendirinya tingkat aksesibilitas akan meningkat. Perencanaan penggunaan lahan dan transportasi merupakan bagian dari proses perencanaan yang lebih luas dan berkelanjutan (keterkaitan pada perencanaan strategis) yang dilakukan dalam sektor publik. Hubungan yang sederhana antara pengguna lahan dan transportasi diperlihatkan dalam Gambar 3 di bawah ini.



Gambar 3. Siklus Tata-Guna Lahan dan Transportasi (Tamin, 2002)

Pengembangan proses perencanaan yang lebih luas dan operasional detail dari pendekatan strategi ini ditentukan oleh visi/ideologi suatu batasan administrasi/geografi dari suatu wilayah/kota dalam sistem pemerintahan. Prinsip pendekatan strategis pada perencanaan sektor publik meliputi:

- a. Penetapan perubahan sosial ekonomi, pemerintah ingin mencapai perubahan.
- b. Pengakuan atas keputusan kebijaksanaan strategis, interkoneksi dan tak dapat diperlakukan secara terpisah.
- c. Diasumsikan bahwa ketidakpastian adalah suatu elemen dasar dari seluruh keputusan tentang masa depan.

- d. Koordinasi keputusan dan tindakan keterlibatan unsur kelompok masyarakat atau perwakilan dalam proses perencanaan harus sama dengan tujuan yang akan dicapai.

#### **4. Pola Distribusi Komoditas Unggulan**

Pola distribusi komoditas unggulan dapat dilihat dari perkiraan asal dan tujuan pergerakan angkutan yang mengangkut komoditas tersebut. Menurut Panduan Teknis Penyusunan Sistranas pada Tatravil, perkiraan asal tujuan pergerakan barang dapat dilakukan dengan menggunakan dua cara yaitu metoda transportasi dan data asal tujuan. Pada metoda transportasi, asal tujuan pergerakan komoditi atau produk sangat dipengaruhi faktor pola produksi dan konsumsi karena adanya perbedaan jarak antara lokasi produksi dan lokasi konsumsi. Perbedaan lokasi tersebut menimbulkan proses perpindahan yang perlu dilakukan terhadap barang dan jasa dan lokasi produksi ke lokasi konsumsi.

Berdasarkan peramalan produksi dan konsumsi komoditi di suatu wilayah maka dapat diketahui apakah wilayah tersebut mempunyai surplus atau mengalami defisit. Perkiraan pergerakan komoditi akan diketahui apabila menggunakan asumsi bahwa hasil produksi suatu wilayah diprioritaskan untuk memenuhi konsumsi wilayah yang sama atau berdekatan.

Pemilihan moda transportasi untuk barang berbeda dengan pemilihan moda transportasi untuk penumpang, dimana barang memiliki penanganan yang berbeda dengan penumpang. Pada angkutan barang

faktor dominan di dalam pemilihan moda transportasi lebih ditekankan pada aspek ekonomis.

Hasil penelitian terhadap pilihan angkutan barang yang tepat memberikan indikasi bahwa alokasi moda transportasi untuk pergerakan barang harus didasarkan pada perbandingan biaya total yang dikeluarkan termasuk biaya *non-transport cost* seperti biaya karena hilangnya kesempatan untuk memperoleh bunga karena tertahannya modal di perjalanan dan terminal karena menunggu dan bongkar muat. Pilihan moda transportasi untuk pergerakan barang dipengaruhi oleh beberapa variabel utama yaitu karakteristik barang, nilai barang, volume barang dan jarak tempuh.

### **5. Penggunaan Moda**

Analisis tentang pemilihan moda perjalanan seperti bus, truck, mobil angkutan barang, dan sebagainya muncul setelah didapat data tentang rute pergerakan angkutan. Namun analisis penggunaan moda dapat dilakukan pada berbagai tempat dalam proses peramalan ini.

Analisis penggunaan moda juga dilakukan pada analisis pembangkit perjalanan, dan yang paling lazim adalah setelah didapat data tentang rute perjalanan, karena informasi tentang kemana perjalanan itu menuju akan memungkinkan hubungan penggunaan moda tersebut membandingkan alternatif pelayanan transportasi yang bersaing untuk para penggunanya. (Khisty dan Lall, 2003).



Sebelum memperkirakan bagaimana perjalanan itu dipilih di antara moda yang tersedia bagi mereka yang melakukan perjalanan, terlebih dahulu harus dianalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan yang dilakukan oleh pengguna. Tiga kategori besar faktor yang dipertimbangkan dalam penggunaan moda adalah:

- 1) Karakteristik yang melakukan perjalanan (misalnya, pendapatan keluarga, jumlah mobil yang tersedia, ukuran keluarga, densitas permukiman).
- 2) Karakteristik perjalanan (misalnya, jarak perjalanan, jam berapa perjalanan itu dilakukan).
- 3) Karakteristik sistem transportasinya (misalnya, waktu tumpangan, waktu yang berlebih).

## **6. Pemilihan Rute**

Setiap pengendara memilih rute yang meminimumkan biaya perjalanannya (rute tercepat jika dia mementingkan waktu dibandingkan dengan jarak dan/atau biaya), maka adanya penggunaan ruas lain yang mungkin juga disebabkan oleh keinginan menghindari kemacetan (Tamin, 2008).

Menurut Tamin (2008), terdapat tiga hipotesis yang dapat digunakan dalam alasan pemilihan rute, yakni:

### **a. Pembebanan *all-or nothing***

Pemakai jalan secara rasional akan memilih rute terpendek yang meminimumkan hambatan transportasi (jarak, waktu, dan biaya). Semua

lalu lintas antar zona asal dan tujuan menggunakan rute yang sama dengan anggapan bahwa pemakai jalan mengetahui rute yang paling cepat tersebut. Dengan kata lain pemakai jalan mengetahui rute terpendek yang meminimumkan waktu tempuh dan semua menggunakan rute tersebut, tidak ada yang menggunakan rute lain

#### **b. Pembebanan banyak ruas**

Diasumsikan pemakai jalan tidak mengetahui informasi yang tepat mengenai rute tercepat. Pengendara memilih rute yang dianggap adalah rute tercepat, tetapi persepsi yang berbeda untuk setiap pemakai jalan mengakibatkan bermacam-macam rute akan dipilih antar zona tertentu. Diasumsikan juga bahwa pemakai jalan belum mendapat informasi mengenai rute yang layak, pengendara memilih rute yang dianggapnya terbaik (jarak tempuh terpendek, waktu tempuh singkat, dan biaya minimum).

#### **c. Pembebanan berpeluang**

Pemakai jalan menggunakan beberapa faktor rute dalam pemilihan rutanya dengan meminimumkan hambatan transportasi. Contohnya, faktor yang dapat dikuantifikasikan seperti rute yang aman dan rute yang panorama pemandangannya indah. Dalam hal ini, pengendara memperhatikan faktor lain selain jarak, waktu tempuh, maupun biaya yang minimum, misalnya pemilihan rute yang sudah dikenal atau dianggap aman.

## **7. Faktor Pemilihan Lintasan**

Faktor yang berperan dalam pemilihan lintasan adalah jalan dan lingkungan, kendaraan, dan orang, termasuk juga suasana yang berhubungan dengan bepergiannya (Overgaard, 1966).

### **a. Jalan dan Lingkungan**

Keadaan atau kondisi jalan dan lingkungannya sangat mempengaruhi pengendara dalam memilih lintasan serta berkaitan dengan waktu, biaya, maupun jarak perjalanan.

Jalan yang buruk menyebabkan rendahnya kecepatan kendaraan, dan tentu saja hal ini akan menambah waktu perjalanan. Selain itu, penggunaan bahan bakar pun menjadi boros yang berarti juga kan menambah biaya perjalanan.

Sedangkan kondisi lingkungan yang baik pada suatu lintasan mendorong orang memilih lintasan tersebut. Akibatnya adalah volume lalu lintas meningkat dan menyebabkan kecepatan perjalanan menurun. Namun, para pengendara mau memilih rute ini walaupun waktu perjalanan bertambah dikarenakan ada kompensasi lain berupa kepuasan.

### **b. Kendaraan**

Jenis kendaraan mendorong seseorang untuk memilih lintasan yang dianggap sesuai dengan kondisi/kemampuan kendaraan tersebut. Dalam hal ini yang menjadi ukuran adalah spesifikasi kendaraan (matra dan jenis kendaraan).

Adapun sebaliknya, lintasan tertentu mempengaruhi pemilihan moda yang akan digunakan. Misalnya, lintasan berupa medan yang berat, maka dipilihlah kendaraan yang sesuai seperti jenis *landrover*. Di samping itu, peraturan lalu lintas memaksa agar lintasan tertentu tidak dilalui oleh jenis kendaraan tertentu, misalnya jika lintasan yang dipilih terlarang untuk kendaraan truk besar, maka pengendara terpaksa memilih untuk menggunakan truk kecil (pick up).

### **c. Orang**

Pengertian orang dalam hal ini adalah pengemudi atau penumpang yang mempengaruhi pemilihan lintasan. Pelaku perjalanan memiliki penilaian yang tidak sama atas factor lintasan seperti waktu, biaya, jarak maupun kenyamanan perjalanan, penilaian yang sangat subyektif ini sulit dimasukkan dalam pertimbangan umum. Untuk mengatasinya, maka dianggap bahwa setiap orang akan memilih jarak minimum, biaya minimum, atau waktu minimum, maupun gabungan dari ketiganya.

Hal subyektif yang sering mempengaruhi pengendara dalam memilih lintasan dan mengabaikan kecenderungan di atas, misalnya adalah pengendara sudah terbiasa dengan lintasan pilihannya meskipun ada lintasan lain yang menawarkan waktu lebih cepat, panorama pemandangan yang bagus, maupun kenyamanan dan keamanan lintasan.

### **C. Infrastruktur Pelabuhan**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (PP No. 69 tahun 2001).

Sedangkan pengertian secara umum pelabuhan didefinisikan sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. *Crane* dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula disekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang.

Pelabuhan terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan laut dan ruang lalu lintas yang berwujud alur pelayaran. Pelabuhan laut dibedakan berdasarkan peran, fungsi dan klasifikasi serta jenis. Berdasarkan jenisnya dibedakan atas:

- a. Pelabuhan umum yang digunakan untuk melayani kepentingan umum perdagangan luar negeri dan dalam negeri sesuai

ketetapan pemerintah dan mempunyai fasilitas karantina, imigrasi, bea cukai, penjagaan dan penyelamatan;

- b. Pelabuhan khusus yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

Hierarki berdasarkan peran dan fungsi pelabuhan laut terdiri dari

- 1) Pelabuhan internasional hub (utama primer) adalah pelabuhan utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang internasional dalam volume besar karena kedekatan dengan pasar dan jalur pelayaran internasional serta berdekatan dengan jalur laut kepulauan Indonesia;
- 2) Pelabuhan internasional (utama sekunder) adalah pelabuhan utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang nasional dalam volume relatif besar karena kedekatan dengan jalur pelayaran nasional dan internasional serta mempunyai jarak tertentu dengan pelabuhan internasional lainnya;
- 3) Pelabuhan nasional (utama tersier) adalah pelabuhan utama memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang nasional dan bisa menangani semi kontainer dengan volume bongkar sedang dengan memperhatikan kebijakan pemerintah dalam pemerataan pembangunan nasional dan meningkatkan pertumbuhan wilayah, mempunyai jarak tertentu dengan jalur/rute lintas pelayaran

nasional dan antarpulau serta dekat dengan pusat pertumbuhan wilayah ibukota kabupaten/kota dan kawasan pertumbuhan nasional;

- 4) Pelabuhan regional adalah pelabuhan pengumpan primer yang berfungsi khususnya untuk melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut dalam jumlah kecil dan jangkauan pelayanan antar kabupaten/kota serta merupakan pengumpan kepada pelabuhan utama;
- 5) Pelabuhan lokal adalah pelabuhan pengumpan sekunder yang berfungsi khususnya untuk melayani kegiatan angkutan laut dalam jumlah kecil dan jangkauan pelayanannya antarkecamatan dalam kabupaten/kota serta merupakan pengumpan kepada pelabuhan utama dan pelabuhan regional.

Penetapan lokasi pelabuhan didasarkan atas alternatif pengembangan infrastruktur dan kebijakan atau regulasi yang ada, serta kondisi infrastruktur pelabuhan yang mendukung sistem transportasi laut kontainer dan karakteristik permintaan. Pemicu pengembangan suatu pelabuhan dilakukan akibat adanya perubahan-perubahan *demand*, kemasan dan teknologi baik muatan maupun kapal, dimana dengan adanya perubahan tersebut menyebabkan perubahan biaya-biaya yang dikeluarkan baik oleh pengguna jasa maupun pengelola pelabuhan.

#### **D. Penelitian Terdahulu**

Penelitian-penelitian mengenai rute pergerakan angkutan yang telah dilakukan dan digunakan sebagai referensi adalah:

1. Yunik Bachtiar (2008) dengan judul tugas akhir adalah “Analisis Rute Jaringan Jalan Pengangkutan Batubara Yang Melalui Kota Banjarmasin”. Tujuan penelitian ini adalah 1) untuk menentukan rute jaringan jalan pengangkutan batubara yang melalui kota Banjarmasin, 2) untuk mencari faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap pemilihan lintasan jaringan jalan angkutan batubara di kota Banjarmasin
2. Andi Kelana (2008) dengan judul tugas akhir adalah “Analisis Pengembangan Prasarana Jaringan Jalan Kota Sungguminasa Kaitan Dengan Peningkatan Pelayanan Transportasi Masyarakat”. Tujuan penelitian adalah 1) menganalisis interaksi antar zona melalui prasarana jaringan jalan berdasarkan tingkat aksesibilitas pelayanan transportasi di kota Sungguminasa, 2) untuk merumuskan langkah pengembangan prasarana prasarana jaringan jalan kota Sungguminasa kaitan dengan peningkatan aksesibilitas pelayanan transportasi masyarakat.
3. Muhaeming (2010) dengan judul penelitian “Strategi Pemasaran Jagung Di Kabupaten Bantaeng” dengan tujuan penelitian untuk menganalisis kebijakan yang harus diambil oleh Pemerintah Kabupaten Bantaeng dalam wujud tindakan prioritas untuk



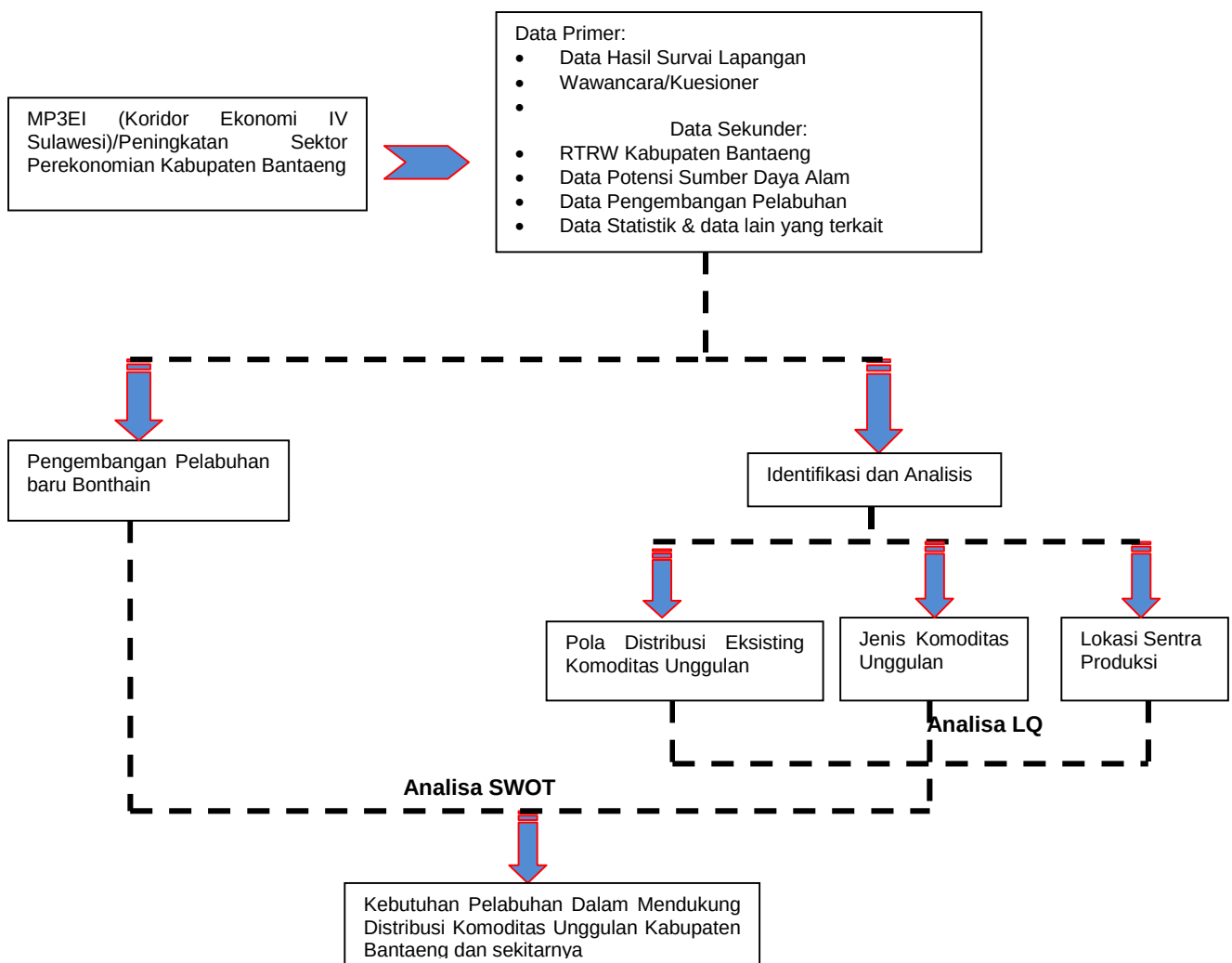
mendukung strategi pemasaran jagung dan merumuskan arah pemasaran jagung serta program-program jangka menengah yang dapat dilakukan dalam mendukung visi dan misi Pembangunan Kabupaten Bantaeng.

4. Hermansyah dkk (2012) dengan judul penelitian “Strategi Pengembangan Kawasan Agropolitan Untuk Mendukung Peningkatan Nilai Produksi Komoditi Unggulan Hortikultura Di Kecamatan Uluere Kabupaten Bantaeng”. Penelitian ini bertujuan untuk Menganalisis infrastuktur wilayah berbasis komoditi unggulan hortikultura untuk pengembangan kawasan agropolitan di Kecamatan Uluere Kabupaten Bantaeng dan merumuskan usulan strategi pengembangan kawasan agropolitan di Kecamatan Uluere Kabupaten Bantaeng berbasis komoditi unggulan hortikultura.

Perbedaan mendasar antara empat penelitian di atas dengan penelitian ini adalah obyek yang akan diteliti, dimana dua penelitian pertama mempunyai obyek penelitian angkutan batubara dan tingkat pelayanan masyarakat, dan dua penelitian berikutnya mempunyai obyek penelitian yakni pemasaran jagung dan Kawasan agropolitan. Sedangkan penelitian ini fokus pada obyek permasalahan angkutan komoditas unggulan yang menggunakan prasarana pelabuhan untuk menyeberang.

## E. Kerangka Konseptual

Sesuai dengan dasar teori yang telah dipaparkan, maka dapat dijabarkan kerangka konseptual dalam penelitian ini, yakni sebagai berikut:



Gambar 4. Kerangka Konseptual Penelitian