

**PERANAN TRANSPORTASI PERDESAAN
TERHADAP PEMBANGUNAN PERTANIAN
DI KECAMATAN AWANGPONE KABUPATEN BONE**

OLEH :

FAISAL
45 00 042 042



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
2006**

LEMBAR PENERIMAAN

Berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas "45" Makassar, Nomor : 116/SK/FT.U-45/XII/2006 Tanggal 07 Desember 2006 tentang Panitia dan Penguji Seminar Tugas Akhir, maka:

Pada Hari/Tanggal : Jumat, 15 Desember 2006
Skripsi Atas Nama : F A I S A L
No. Stambuk : 45 00 042 042

Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi Sarjana Negara Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar, setelah dipertahankan di hadapan tim penguji pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar.

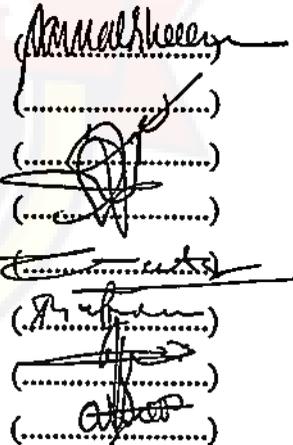
PENGAWAS UMUM

Prof. DR. H. ABU HAMID
(Rektor Universitas "45" Makassar)



TIM PENGUJI TUGAS AKHIR

Ketua : Ir. Jamaluddin Rahim, MSTR
Sekretaris : Ir. Jamaluddin Djahid, M.Si
Anggota : DR. Ir. Syahriar Tato, MS
Ir. R. Tangkaisari, MSP
Ir. Nursyam Aksa, M.Si
Ir. Syarifuddin Dewa, M.Si
Ir. Agus Salim, M.Si
A. Titien Stiawaty, ST



Disahkan Oleh:
Rektor Universitas "45" Makassar

(Prof. DR.H. ABU HAMID)

Diketahui Oleh Ketua Jurusan Perencanaan
Wilayah dan Kota
Universitas "45" Makassar

(IR. MUH. RIDWAN, M.Si)

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL SKRIPSI : PERANAN TRANSPORTASI PERDESAAN TERHADAP
PEMBANGUNAN PERTANIAN DI KECAMATAN
AWANGPONEN KABUPATEN BONE

NAMA : **FAISAL**

NO.POKOK : 45 00 042 042

JURUSAN : TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

KOMISI PEMBIMBING



IR. SYARIFUDDIN DEWA, MSI
PEMBIMBING I



IR. AGUS SALIM, MSI
PEMBIMBING II



A. TITIEN STIAWATY, ST
PEMBIMBING III

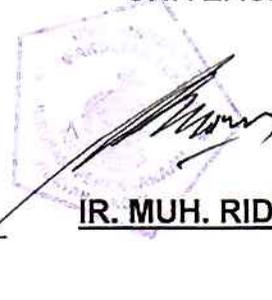
MENGETAHUI

DEKAN FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS 45

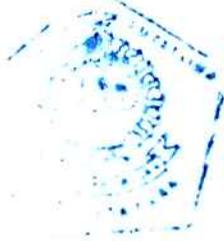
KETUA JURUSAN PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS 45



IR.H.SYAMSUL BACHRI SUAIB. MT



IR. MUH. RIDWAN, MSI



KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kepada Allah Swt, dimana dengan seizinnya, sehingga Tugas akhir ini dapat diselesaikan dengan judul *"Peranan Transportasi Perdesaan Terhadap Pembangunan Pertanian Di Kecamatan Awangpone Kabupaten Bone"* pada Fakultas Teknik Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas "45" Makassar.

Pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa hormat dan terima kasih setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Ir. H. Syarifuddin Dewa, MSi selaku pembimbing I, Bapak Ir. Agus Salim, MSi selaku Pembimbing II, dan A.Titien Stiawaty, ST selaku Pembimbing III, yang semata-mata meluangkan waktu memberi bimbingan, petunjuk, kesabaran, serta dorongan semangat yang dari awal penelitian sampai selesai.
2. Bapak Ir. M. Natsir Abduh, MSi selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar
3. Bapak Ir. M. Ridwan, MSi selaku Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik , Universitas 45 Makassar
4. Bapak dan Ibu dosen pengajar, staf Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberi ilmu pengetahuan dan bimbingan secara sabar dan tanggung jawab selama masa perkuliahan, senoga jasa yang telah diberikan mendapat pahala darinya, Amin.

5. Secara Khusus sembah sujud kepada kedua orang tuaku, terima kasih atas bantuan moril dan material serta kasih sayang dan iringan doa yang tak henti-hentinya kepada penulis.
6. Keluarga besar Mahasiswa fakultas Teknik Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas "45" Makassar, Terkhusus Angkatan 00 serta adik-adik angkatan, terima kasih telah memberikan dorongan dan rasa solidaritas yang tinggi kepada penulis.
7. Serta semua pihak yang namanya tak tercantum yang telah memberikan andil secara ikhlas membantu dalam setiap hal "Thanks For All".

Semoga penulis tetap menjadi orang yang tak pernah lupa akan jasa orang lain, tetap sabar, tabah dan selalu rendah hati dan ridhonya tetap bersama, Amin.

Akhir kata semoga tulisan ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan meski didalamnya penulis sadar masih banyak kekurangan.

Makassar, 2006

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR PETA

BAB I : PENDAHULUAN

1.2. Latar Belakang.....	1
1.3: Rumusan Masalah	4
1.4. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	4
1.5. Ruang Lingkup Penelitian.....	5
1.6. Metodologi Penelitian.....	5
1.6.1 Lokasi Penelitian.....	5
1.6.2 Populasi dan Sampel.....	6
1.6.3 Jenis dan Sumber Data.....	6
1.6.4 Teknik Pengumpulan Data.....	7
1.6.5 Teknik Analisis Data.....	7
1.7. Defenisi Operasional.....	10
1.8. Sistematika Pembahasan.....	11

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Transportasi.....	13
2.2. Peranan dan Manfaat Transportasi.....	15
2.3. Transportasi dalam Pengembangan Wilayah.....	16
2.4. Transportasi Dalam Masyarakat.....	18
2.5. Transportasi Perdesaan.....	22
2.6. Pembangunan Pertanian.....	24
2.7. Kerangka Pikir.....	33

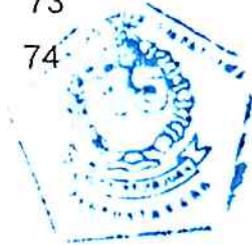
BAB III : GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

3.1. Kondisi Wilayah Penelitian.....	34
3.1.1. Letak Geografis dan Batas Wilayah.....	34
3.1.2. Topografi, Kelerengan dan Jenis Tanah.....	35
3.1.3. Keadaan Iklim.....	36
3.1.4. Kependudukan.....	37
3.2. Sistem Transportasi Darat.....	40
3.2.1. Sarana	41
3.2.2. Prasarana.....	42
3.3. Produktivitas Komoditas Pertanian Kecamatan Awangpone.....	43
3.3.1. Komoditas Tanaman Pangan.....	44
3.3.2. Komoditas Tanaman Perkebunan.....	45
3.3.3. Komoditas Peternakan.....	46
3.3.4. Komoditas Perikanan.....	47
3.4. Karakteristik Responden.....	49
3.4.1. Usia Responden.....	49
3.4.2. Tingkat Pendidikan.....	50
3.4.3. Jenis Pekerjaan.....	51
3.4.4. Tingkat Pendapatan.....	52
3.5. Sistem Distribusi Produksi Pertanian.....	53

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisis Keadaan Fisik Wilayah.....	56
4.2. Analisis Kondisi Sektor Pertanian.....	57
4.3. Analisis Peranan Transportasi terhadap Pembangunan Pertanian.....	58
4.4. Analisis Faktor Berpengaruh terhadap Pembangunan Pertanian.....	68
4.5. Analisis Peranan Transportasi Terhadap	

	Pemasaran Hasil Pertanian.....	69
BAB V	: PENUTUP	
	5.1. Kesimpulan.....	73
	5.2. Saran.....	74
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN-LAMPIRAN		



DAFTAR TABEL

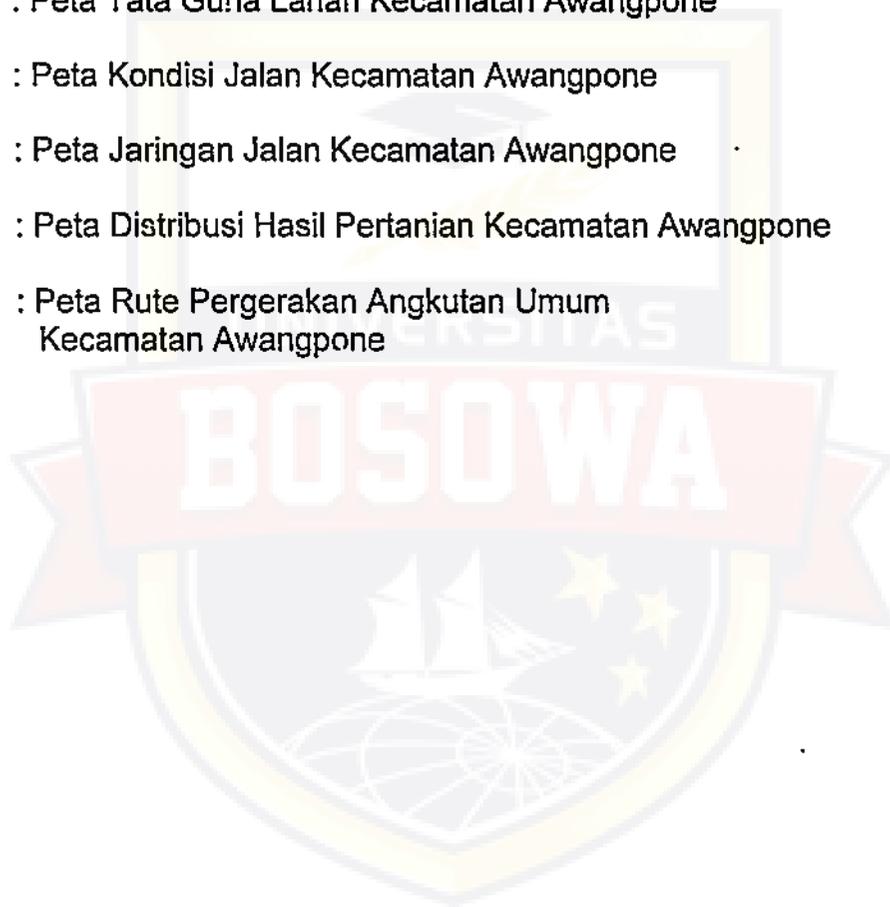
	Halaman
Tabel III.1 : Luas daratan Menurut Ketinggin dari permukaan Laut.....	35
Tabel III.2 : Kemiringan Lereng.....	36
Tabel III.3 : Jumlah Cuarah hujan Lima tahun terakhir.....	37
Tabel III.4 : Struktur Penduduk Dirinci menurut Desa/Kelurahan.	38
Tabel III.5 : Struktur Penduduk berdasarkan mata pencaharian..	40
Tabel III.6 : Panjang Jalan menurut status Jalan.....	43
Tabel III.7 : Luas lahan menurut penggunaan.....	44
Tabel III.8 : Komoditas Tanaman Pangan.....	45
Tabel III.9 : Komoditas Tanaman Perkebunan.....	46
Tabel III.10 : Komoditas Tanaman Peternakan.....	47
Tabel III.11 : Komoditas Tanaman Perikanan	48
Tabel III.12 : Perbandingan PDRB Sul-Sel dengan Kab. Bone.....	49
Tabel III.13 : Jumlah Responden Menurut Usia.....	50
Tabel III.14 : Jumlah Responden Menurut Tingkat Pendidikan.....	51
Tabel III.15 : Jumlah Responden Menurut Tingkat Pekerjaan.....	52
Tabel III.16 : Jumlah Responden Menurut Tingkat Pendapatan....	53
Tabel IV.1 : Pembangunan Jalan yang pernah dilakukan di Kec. Awangpone.....	61
Tabel IV.2 : Kondisi Jalan.....	62
Tabel IV.3 : Pengaruh Jarak.....	64

Tabel IV.4	: Pengaruh Alat Angkut.....	65
Tabel IV.5	: Pengaruh Tarif/biaya.....	66
Tabel IV.6	: Dukungan Pemerintah	67



DAFTAR PETA

- Peta 1 : Peta Aministrasi Kabupaten Bone
- Peta 2 : Peta Administrasi Kecamatan Awangpone
- Peta 3 : Peta Tata Guna Lahan Kecamatan Awangpone
- Peta 4 : Peta Kondisi Jalan Kecamatan Awangpone
- Peta 5 : Peta Jaringan Jalan Kecamatan Awangpone
- Peta 6 : Peta Distribusi Hasil Pertanian Kecamatan Awangpone
- Peta 7 : Peta Rute Pergerakan Angkutan Umum
Kecamatan Awangpone



BAB I

PENDAHULUAN



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pembangunan Nasional dilaksanakan secara integral dan menyeluruh untuk itu usaha-usaha pembangunan dalam tiap-tiap wilayah harus benar-benar dilaksanakan sesuai dengan potensi dan kondisi wilayah.

Keberhasilan pembangunan yang telah dicapai disegala bidang, peran sektor transportasi sangat menentukan. Peran transportasi bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia tetapi juga membantu tercapainya penglokasian sumber-sumber ekonomi secara baik melalui pembangunan jangka panjang. Peran transportasi dapat memberikan pelayanan yang baik untuk kegiatan manusia, dan cukup tersedia secara baik serta terjangkau oleh daya beli masyarakat yang ada di perdesaan.

Dalam pengembangan wilayah ada tiga komponen utama yang saling kait dalam menunjang pembangunan sektor wilayah yaitu: (1) Sumber daya penduduk, (2) Kegiatan ekonomi, (3) Sistem transportasi. (Adisasmita;81) saling ketergantungan antara kegiatan ekonomi dan penduduk ditinjau dari produksi dan konsumsi, (lapangan kerja, buruh,

pendapatan) mempunyai peranan yang fundamental dalam menata struktur integral. Dalam konteks pengembangan struktur transportasi memiliki fungsi sebagai fasilitas penunjang dan pengembangan pembangunan, oleh karena itu diperlukan langkah-langkah dan perancangan transportasi yang terpadu secara menyeluruh dari pemerintah dan melibatkan masyarakat.



Sistem transportasi di daerah perdesaan yang belum ada perlu dibangun dan dipadukan dengan transportasi perkotaan, melalui pendekatan transportasi perdesaan yang menekankan pada pembangunan jalan desa dan motorisasi kendaraan perdesaan.

Karena keunikan transportasi perdesaan, pada tahun 1992 dibentuk suatu forum Internasional yaitu: "The International Forum For Run and Development" (IFRD) salah satu kegiatan yaitu inovasi, memperbaiki sarana dan prasarana transportasi perdesaan yang sesuai dengan kemampuan dan teknik perdesaan.

Pembangunan prasarana transportasi akan lebih meningkatkan pelayanan dalam hal mengantisipasi arus penumpang dan barang.

Kondisi transportasi perdesaan di Kecamatan Awangpone Kabupaten Bone masih terbatas baik dari segi prasarana maupun sarana sehingga akan berdampak pada aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat seperti halnya transportasi perdesaan pada umumnya jalan di Desa adalah merupakan jalan lokal dan apabila turun hujan tidak

jarang terjadi jalan tersebut tidak dapat dilalui sehingga dapat menyebabkan terlambatnya hasil produksi pertanian sampai ke tempat pemasaran atau ke konsumen.

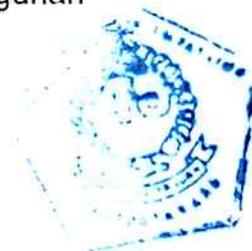
Potensi yang ada di Kecamatan Awangpone kaya akan sumber daya alam harus dikelola secara baik, terutama hasil pertanian, perkebunan, peternakan dan perikanan. Di Kecamatan Awangpone merupakan penyanggah stok pangan di Kabupaten Bone, jika dilihat dari pembangunan produksi pertanian. yang pada tahun ke tahun semakin meningkat Peningkatan ini terjadi pada produksi tanaman pangan..

Beranjak dari kondisi transportasi di Kecamatan Awangpone, di mana masyarakat menggunakan transportasi darat dalam menunjang kegiatan ekonomi, pada sektor pertanian Kecamatan Awangpone transportasi diharapkan dapat melayani masyarakat dalam berusaha serta dapat memberikan pelayanan lebih memadai sehingga peran transportasi dapat lebih ditingkatkan dalam mendukung pembangunan pertanian, dengan demikian dapat meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari uraian di atas maka masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah :

" Bagaimanakah peran transportasi perdesaan terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone Kabupaten Bone"



1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.5.1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

- 1 Untuk mengetahui bagaimana peran transportasi terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone Kabupaten Bone.
- 2 Mengetahui faktor yang mempengaruhi transportasi perdesaan terhadap pembangunan pertanian di Kabupaten Bone.

1.5.2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat berupa :

a. Manfaat Keilmuan

1. Dapat bermanfaat dalam memperkaya bidang perencanaan pengembangan wilayah.
2. dapat bermanfaat sebagai referensi banding bagi peminat yang mengikuti perencanaan pengembangan wilayah

b. Manfaat Terapan

1. Informasi bagi pemerintah daerah Kabupaten Bone
2. sebagai bahan perbandingan dalam perencanaan transportasi perdesaan di Kabupaten Bone.

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

Dengan mengingat penelitian ini adalah merupakan peranan Transportasi terhadap pembangunan pertanian, maka batasan wilayah penelitian adalah mengenai bagaimana Pembangunan jalan yang pernah dilakukan di Kecamatan Awangpone, kondisi jalan, jarak, alat angkut, tarif atau biaya angkutan serta peranan pemerintah daerah terhadap transportasi perdesaan dalam mendukung pembangunan pertanian Kecamatan Awangpone Kabupaten Bone.

1.5. Metodologi Penelitian

1.5.1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Awangpone Kabupaten Bone, dalam hal ini pemilihan berdasarkan atas pertimbangan di daerah tersebut merupakan sub wilayah pertumbuhan diarahkan pada pengembangan tanaman pangan, perkebunan, perikanan, peternakan, bahkan di masa akan datang wilayah ini akan dijadikan sebagai salah satu kawasan andalan Kabupaten Bone.

1.5.2. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat yang bermukim di Kecamatan Awangpone, dari 18 Desa/Kelurahan.

2. Sampel

Penarikam sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan non probability. Metode penarikannya menggunakan kerangka sampling secara Purposive, teknik penarikannya dilakukan secara sengaja pada masyarakat di Kecamatan Awangpone (Sugiyono, 1999;67). Jumlah sampel yang diambil sebanyak 75 responden.

1.5.3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang diperoleh dapat digolongkan ke dalam dua jenis :

1. Data Primer, yaitu data yang diperoleh dari hasil penelitian di lapangan yang berhubungan langsung dengan transportasi, kondisi transportasi dan dukungan pemerintah daerah terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone Kabupaten Bone.
2. Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui bahan-bahan tertulis dan sumber data, kegiatan serta informasi lain yang erat kaitannya dengan objek penelitian, seperti dari Kantor Desa, Kantor Pertanian, Balai Informasi dan Penyuluhan Pertanian, BPS,

Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah, berupa data fisik dasar lokasi penelitian, karakteristik kependudukan.

1.5.4. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dalam penulisan ini, maka dilakukan dengan cara :

1. Observasi Lapangan, yaitu suatu teknik penyaringan data melalui pengamatan langsung di lapangan secara sistematis mengenai fenomena yang diteliti.
2. Interview atau wawancara dengan masyarakat yang dianggap memberikan data atau informasi mengenai permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini.
3. Telaah Pustaka yaitu, cara mengumpulkan data informasi dengan cara membaca atau mengambil literatur laporan, jurnal, bahan seminar, bahan perkuliahan dan sumber-sumber lainnya yang ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti.

1.5.5. Teknik Analisis Data

Adapun teknik analisis dalam pembahasan ini terdiri dari analisis kualitatif dan kuantitatif yaitu :

1. Analisis Kualitatif dilakukan secara deskriptif yang diperoleh pada studi literatur yang didasarkan pada sifat dan kualitas data.

2. Analisis Kuantitatif : dilakukan dengan metode perhitungan matematik sesuai dengan kegunaannya. Dalam penelitian ini digunakan :

a. Analisis

Untuk mengetahui tingkat peranan transportasi di Kecamatan Awangpone analisis ini digunakan analisis pembobotan dengan memberikan skor pada setiap kategori pertanyaan kepada responden untuk masing-masing indikator (sugiyono, 1999). Adapun indikator tanggapan responden adalah ::

Kriteria	Bobot
1. Kondisi Jalan	25 %
2. Jarak	20 %
3. Alat Angkut	20 %
4. Tarif/biaya	15 %
5. Pembangunan Jalan	10 %
6. Dukungan Pemerintah	10 %

Untuk keperluan analisis kuantitatif maka jawaban itu dapat diberi skor dari setiap tingkatannya. Nilai timbang = bobot x skor x frekuensi (jumlah responden pada masing-masing baris). Berdasarkan hasil perhitungan nilai timbang diatas untuk masing-masing baris, indikator akan dihitung kontribusinya. Selanjutnya ditentukan peringkatnya seperti :

- a. Sangat berpengaruh : 4 (Empat)
- b. berpengaruh : 3 (Tiga)
- c. Kurang berpengaruh : 2 (Dua)
- d. Tidak berpengaruh : 1 (satu)

b. Analisis Korelasi

Koefisien korelasi (r) digunakan untuk menentukan korelasi antara variabel tidak bebas dengan variabel bebas antara sesama variabel bebas. Koefisien korelasi ini dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$r = \frac{N\Sigma(X_1Y_1) \cdot \Sigma(X_1)\Sigma(Y_1)}{\sqrt{[N\Sigma(X_1^2) - (\Sigma(X_1))^2][N\Sigma(Y_1^2) - (\Sigma(Y_1))^2]}}$$

Nilai $r = 1$ berarti bahwa korelasi antara variabel Y dan X adalah positif (meningkatnya nilai X akan mengakibatkan meningkatnya nilai Y) sebaliknya jika nilai $r = -1$ berarti korelasi antara variabel Y dan X adalah negatif (meningkatnya nilai X akan mengakibatkan menurunnya nilai Y). nilai $r = 0$ menyatakan tidak ada korelasi antara variabel/peubah (Sugiyono, 1999).

1.6. Defenisi Operasional

Untuk mengarahkan penelitian agar dapat melakukan penelitian secara sistematis dan terarah sekaligus untuk menyarankan persepsi dengan pihak lain maka:

1. Variabel potensi daerah adalah kekayaan yang dikandung oleh daerah dan dapat dimanfaatkan untuk keperluan pembangunan daerah. Jadi potensi yang dimaksud disini adalah potensi lahan pertanian.
2. Peningkatan produksi pertanian adalah kegiatan untuk menciptakan dan menambah kegunaan suatu barang dan jasa dengan memanfaatkan faktor-faktor produksi yang tersedia.
3. Variabel pengembangan Transportasi perdesaan adalah pengembangan prasarana transportasi baik kondisi sarana dan prasarana.
4. Pembangunan Pertanian adalah adanya peningkatan pada sektore pertanian dari tidak baik menjadi lebih baik
5. kondisi transportasi adalah keadaan transportasi perdesaan dalam melayani kebutuhan masyarakat dan mendukung pembangunan pertanian, indikator adalah kondisi jalan, jarak tempuh perjalanan, jenis angkutan, biaya/tarif angkutan.
6. Dukungan Pemerintah adalah bentuk perhatian yang diberikan sehubungan dengan adanya kebijaksanaan yang ditetapkan sehingga menjadi dasar pengambilan keputusan dalam perencanaan transportasi.

1.7. Sistematika Pembahasan

Dalam pembahasan ini digunakan sistematika pembahasan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, ruang lingkup penelitian, sistematika pembahasan, metodologi penelitian yang berisi tentang lokasi penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, alat analisis, definisi operasional dan kerangka pikir.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Menguraikan tentang pengertian transportasi, transportasi dalam pengembangan wilayah, transportasi dalam masyarakat, transportasi perdesaan, pembangunan pertanian dan Kerangka pikir

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

Menguraikan tentang kondisi wilayah penelitian, keadaan prasarana dan sarana transportasi, produktivitas komoditas pertanian di Kecamatan Awangpone.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang keadaan fisik wilayah, analisis peranan transportasi, analisis faktor yang mempengaruhi pembangunan pertanian, analisis peranan pemasaran.

BAB V PENUTUP

Berisi kesimpulan dan saran-saran





BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Transportasi

Dalam memacu ekonomi dalam suatu daerah atau wilayah disamping potensi sumber daya alam dan sumber daya manusia sangat diperlukan pola keberadaan sarana dan prasarana yang mampu menggerakkan roda perekonomian. Prasarana dan sarana yang tidak memadai sangat sulit untuk mengembangkan daerah yang bersangkutan karena peran serta yang dimiliki oleh sarana dan prasarana maka perlu aktivitas ekonomi yang terjadi pada suatu daerah di masa sekarang maupun di masa yang akan datang. Pada prinsipnya sarana dan prasarana harus dapat menyesuaikan diri dengan perkembangan yang dialami oleh daerah atau wilayah tersebut.

Menurut Salim Abbas (1993), transportasi merupakan kegiatan memindahkan/mengangkut barang dari produsen sampai kepada konsumen dengan menggunakan salah satu moda transportasi yang dapat meliputi moda transportasi darat, laut/sungai maupun udara. Selanjutnya transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Ada tiga hal yang berkaitan dengan transportasi, yakni ada muatan yang diangkut, tersedia kendaraan sebagai alat angkutnya dan ada jalan yang dapat dilalui.



Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal dan nilai lebih besar daripada biaya dikeluarkan untuk pengangkatannya.

Menurut Morlok (1995) bahwa faktor yang berpengaruh pada tingkat pertumbuhan transportasi pada suatu wilayah adalah faktor geografis, ekonomi, teknologi, sosial, politik dan lingkungan. Secara lebih khusus transportasi mempunyai peranan ekonomis, peranan sosial dan politik serta peranan dalam lingkungan.

Kemudian memperoleh berbagai jenis barang kebutuhan dan kemudahan memasarkan hasil produksi yang dapat meningkatkan perdagangan, pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan penduduk dapat terjadi jika didukung prasarana dan sarana transportasi terpadu antara transportasi darat, laut dan udara. Hal ini semakin memperluas daerah pemasaran hasil pertanian dan industri sehingga seakan-akan dunia semakin sempit,

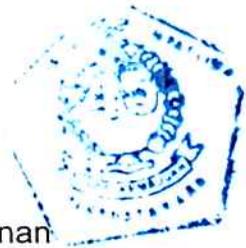
Sistem kebutuhan akan transportasi merupakan sistem aktivitas dan intensitas penggunaan lahan yang terdiri dari pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain-lain. Kegiatan dalam ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemerataan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari. Pergerakan yang meliputi pergerakan manusia dan atau barang membutuhkan sarana/moda dan media (prasarana) tempat moda transportasi itu bergerak.

Dari beberapa pendapat tentang peranan transportasi menunjukkan bahwa sistem transportasi perlu mendapat perhatian khusus mulai dari tempat perencanaan, pelaksanaan maupun evaluasi dan monitoring sehingga permasalahan transportasi khususnya yang langsung kesentra-sentra produksi diperhatikan baik sekarang maupun yang akan datang.

2.2 Peran dan Manfaat Transportasi

Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Kegiatan-kegiatan ekonomi dapat berjalan jika jasa transportasi terus tersedia dalam menunjang kegiatan tersebut. Peranan transportasi hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Kegiatan transportasi bukanlah merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Sementara itu, kegiatan masyarakat sehari-hari bersangkutan erat dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhannya yang beraneka ragam. Karena itu, manfaat transportasi dapat pula dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat yang dapat berperan dalam beberapa hal antara lain peran ekonomi.



Kegiatan transportasi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah suatu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis orang maupun barang. Dengan transportasi bahan baku dibawa menuju tempat produksi dan dengan transportasi jumlah hasil produksi di bawa ke pasar atau ketempat pelayanan kebutuhan.

Peranan transportasi merupakan suatu proses tujuan untuk mengembangkan transportasi untuk menghindari persoalan-persoalan dan mencegah timbulnya persoalan yang sudah diduga sebelumnya, serta mendayagunakan sistem yang telah ada sehingga memungkinkan manusia dan barang bergerak/berpindah tempat dengan aman dan murah, dan jika perlu atau memungkinkan dengan cepat dan nyaman.

2.3 Transportasi dalam Pengembangan Wilayah

Pembangunan transportasi ditinjau dalam konteks spasial merupakan bagian yang tak terpisahkan dari pembangunan perekonomian wilayah atau daerah disebabkan banyak analisis spasial yang memberikan perhatian terhadap faktor jarak, pembangunan prasarana dan sarana transportasi itu sendiri.

Tamin (1997;16) mengemukakan perjalanan terjadi karena manusia melakukan aktivitas ditempat yang berbeda dengan daerah tempat mereka tinggal. Artinya keterkaitan antar wilayah ruang

sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan. Konsep paling dasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan atau perjalanan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat dalam suatu wilayah. Dalam hal ini, konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan-kegiatan di lokasi yang dituju dan lokasi kegiatan tata guna lahan.

Untuk pembangunan jangka panjang, pembangunan transportasi memberikan dampak tertentu pada pertumbuhan tata ruang dimana terjadi kegiatan masyarakat yang bersangkutan. Dampak yang diinginkan dapat diciptakan melalui perencanaan pembangunan dengan hati-hati baik dalam tingkat regional, termasuk didalamnya perencanaan pembangunan sistem transportasi. Dalam hal ini hubungan antara pembangunan sistem transportasi dan pembangunan regional dapat didekati dengan sistem keterkaitan sistem transportasi dan sistem aktivitas. Transportasi yang modern telah menempatkan pembangunan sektor transportasi hanya sebagai alat untuk mencapai tujuan pembangunan secara menyeluruh. Oleh karena itu suatu wilayah tetap menjadi miskin apabila hubungan keluar atau kedalam tidak berfungsi dengan lancar. Pembangunan sistem transportasi lebih difungsikan untuk memperlancar perdagangan keluar wilayah dan ekspor maupun impor.

1. Fungsi Transportasi

Transportasi untuk suatu bagian integral dari fungsi suatu masyarakat adalah menunjukkan hubungan yang erat dengan gaya hidup jangkauan dari lokasi dari aktivitas produksi dan hubungan barang-barang serta pelayanan yang tersedia untuk konsumsi. (Morlok, 1991;33).

Jalan memiliki fungsi majemuk dimana jalan memungkinkan pemerintah untuk memberikan berbagai pelayanan pokok, memungkinkan mobilitas antar masyarakat bagi orang dan barang, memungkinkan pergerakan-pergerakan didalam setiap lingkungan dan memberikan jalan masuk ketempat hunian. Tetapi fungsinya yang paling penting menurutnya memberikan pelayanan pemerintah dan mobilitas antar masyarakat.

2.4 Transportasi Dalam Masyarakat

Morlok (1991;46) mengemukakan peranan transportasi sebagai berikut :(1) memperbesar jangkauan terhadap sumber yang dibutuhkan oleh suatu daerah, dan memungkinkan digunakannya sumber-sumber yang lebih murah ataupun lebih tinggi mutunya,(2) dapat memberikan penambahan barang yang dikonsumsi. Berhubungan dengan hal ini kemungkinan untuk mengkonsentrasikan pada satu atau beberapa lokasi tetapi dapat menjangkau daerah lain, sehingga keuntungan ekonomi dalam skala produksi dapat dimanfaatkan, (3) penyaluran

barang tidak lagi terbatas pada daerah setempat saja, barang-barang dapat disebarakan dari sumber-sumber lainnya apabila sumber-sumber yang biasa dipakai tidak dapat dipenuhi seperti makanan pokok untuk kebutuhan.

1. Pengembangan Transportasi

Abbas Salim (1993;2) menguraikan tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu Negara.

Kartasasmita (1996;396) menguraikan pembangunan prasarana transportasi sangat penting karena sangat menentukan kelancaran arus pemasaran hasil produksi setempat serta barang yang dibutuhkan masyarakat yang tidak dapat dihasilkan sendiri. Tanpa prasarana yang memadai, harga komoditas yang diproduksi setempat akan bernilai rendah karena biaya pengangkutan yang tinggi untuk sampai pasar. Bahkan keadaan ini juga akan mengakibatkan menurunnya kualitas komoditi pertanian sejalan dengan bertambahnya waktu terbuang sehingga menyebabkan harga semakin rendah. Pembangunan jaringan jalan mulai dari jalan arteri, kolektor sampai ke jalan desa harus mendapat prioritas.

Tumewu (1997;20) mengemukakan masih dominannya sector tradisional seperti pertanian dan sektor informal yang memerlukan

pembinaan berkelanjutan, terbatasnya dana pembangunan dan tidak meratanya tingkat pendapatan. Adapun yang langsung menyangkut pengembangan transportasi, dengan ciri antara lain ; rendahnya partisipasi masyarakat dalam penetapan kebijaksanaan transportasi, kinerja angkutan yang jelek dan lemahnya fungsi administrator, sumber daya manusia yang masih kurang dan koordinasi seluruh sektor pemerintah swasta dan pengguna.

Pembangunan transportasi adalah mengenai kebutuhan akibat. Teori ini berkaitan dengan sektor penggunaan transportasi menyatakan bahwa kebutuhan perjalanan merupakan akibat dari kebutuhan untuk melakukan hal-hal lain. Dengan demikian maka kebanyakan orang tidak melakukan perjalanan hanya untuk sekedar bergerak saja, tetapi melakukannya untuk maksud-maksud yang spesifik seperti bekerja ataupun melakukan kunjungan.

2. Aksesibilitas

Aksesibilitas berasal dari kata akses yaitu daya hubung, daya hubung atau akses adalah tingkat kemudahan untuk berhubungan dari satu tempat ketempat lainnya dan dilakukan dengan berbagai cara (alat perhubungan).

Suatu fungsi transportasi harus dapat melakukan hal-hal sebagai berikut :

- Membuat suatu objek menjadi lebih mudah diangkut dan mampu untuk diangkut tanpa membuat kesalahan.
- Melindungi obyek dari kerusakan atau kehancuran yang dapat terjadi akibat sampingan dari pergerakan tadi.

Menurut Tumewu (1997;12) menyatakan bahwa transportasi mempunyai dua fungsi utama, yaitu melayani kebutuhan atau transportasi dan merangsang perkembangan, tetapi merangsang perkembangan lebih dominant.

Transportasi mengakui komponen utama bagi berfungsinya suatu kegiatan masyarakat. Transportasi berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat lokal suatu daerah, layanan atau daerah pengaruh aktivitas-aktivitas produksi dan sosial serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai dengan mobilitas yang tinggi akibat tersedianya fasilitas transportasi yang cukup. Sebaliknya adalah daerah kurang baik sistem transportasinya mengakibatkan keadaan ekonominya berada dalam keadaan statis atau tahap in mobilitas.

2.5 Transportasi Perdesaan

Transportasi perdesaan merupakan transportasi yang menghubungkan sentra-sentra produksi dan berfungsi untuk memperlancar (daya jangkau) masyarakat perdesaan di dalam

melaksanakan kegiatan serta menyalurkan informasi dan segala jasa di perdesaan (Adisasmita 1994;98).

Efektivitas tiap kebijaksanaan pembangunan regional tergantung pada bagaimana yang bersangkutan menyempurnakan organisasi sosio-ekonominya sebagai pusat pelayanan bagi penduduk perdesaan (Adisasmita 1993;99). Lebih lanjut ia mengemukakan bahwa kaitannya dengan produksi pertanian pusat pelayanan kecil melaksanakan tiga fungsi yaitu :

1. Bertindak sebagai suatu pasar lokal atau titik akumulasi hasil pertanian lokal untuk konsumsi di daerah.
2. Bertindak sebagai pusat koleksi hasil-hasil untuk tujuan ekspor, sebagai mata rantai pengiriman dari daerah pertanian ke konsumen di luar daerah.
3. Menyediakan masukan pertanian atau jasa lainnya yang mendorong penduduk desa untuk memperkenalkan perubahan-perubahan teknologi dalam produksi.

Sarana transportasi dan komunikasi menentukan keadaan seluruh interaksi. Sangat sedikit pertukaran barang dapat terjadi tanpa komunikasi antar manusia, dalam hal ini penekanannya diletakkan pada transportasi.

Pada tingkat regional angkutan jalur raya merupakan metode yang paling banyak digunakan untuk pemindahan manusia dan barang.

Keadaan jalan desa bermacam-macam ada yang terdiri dari aspal, batu, tanah keras, dan ada yang merupakan jalan stapak. Menurut fungsinya, pada umumnya jalan di desa merupakan jalan lokal, sarana angkutan yang dulunya berjalan kaki dan sepeda, dewasa ini sudah banyak digunakan kendaraan bermotor. (Adisasmita 1994 ;99).

Perbaikan kondisi sarana transportasi dan digunakan sarana kendaraan bermotor (truk) memberikan manfaat kepada produksi pertanian yang semula daerah pemasarannya sangat atau terbatas menjadi lebih luas. Perbaikan kondisi jalan tersebut menuntut pengembangan transportasi baik berupa penambahan jalan baru dan peningkatan sejalan dengan kebutuhan untuk ekstensifikasi pertanian.

Jenis sarana angkutan yang digunakan dalam melakukan perjalanan orang biasanya dihadapkan pada pilihan angkutan, mobil angkutan umum. Dalam menentukan pilihan jenis angkutan orang mempertimbangkan berbagai faktor, maksud perjalanan jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan.

2.6 Pembangunan Pertanian

Pembangunan sering diartikan pada pertumbuhan dan perubahan, jadi pembangunan pertanian dikatakan berhasil, jika pertumbuhan sektor pertanian yang baik dan sekaligus terjadi perubahan masyarakat tani, dari yang kurang baik menjadi baik (Soekartawi 1995;24). Maksud

pembangunan pertanian di perdesaan dengan mengacu pada potensi sumber daya alam dan sumber daya manusia.

Menurut Kartasamita (1996;213) pembangunan sektor pertanian memerlukan dukungan sektor transportasi, keterkaitannya sangat penting dalam rangka mewujudkan jaringan kegiatan usaha pertanian. Lebih lanjut bahwa sektor pertanian tetap memegang peran strategis dalam pembangunan yang sesuai dengan fungsinya, untuk memenuhi kebutuhan pembangunan bagi penduduk yang jumlahnya besar dan sebagai sumber mata pencaharian yang besar pula bagi rakyat Indonesia.

A.T. Mosher (Mubyarto 1994;232) telah menganalisa syarat pembangunan pertanian adalah :

- a. Adanya pasar untuk hasil-hasil usaha tani
- b. Teknologi
- c. Kegiatan gotong royong
- d. Tersedianya bahan-bahan dan alat produksi secara lokal
- e. Adanya peransangan produksi bagi petani
- f. Tersedianya pengangkutan yang lancar dan kontiyu.

1. Potensi Daerah

Menurut Tamin dan Frazila (1997;38) potensi daerah pada dasarnya merupakan kekayaan yang dikandung oleh suatu daerah dan dapat dimanfaatkan kepentingan pembangunan daerah.

Potensi daerah dibagi atas kegiatan sektoral yang secara rinci dapat dibagi atas potensi pertanian, peternakan, perikanan, kehutanan, perindustrian, pertambangan, mineral dan pariwisata. Sarana transportasi terus berkembang mengikuti fenomena perkembangan tata guna lahan dalam mempernaiki jalan raya dan pelayanan transportasi yang baik untuk menunjang daerah yang dibangun.

Menurut Mubyarto (1994;243), kebijaksanaan pertanian adalah serangkaian tindakan yang sedang dan akan dilaksanakan oleh pemerintah untuk mencapai tujuan tertentu. Adapun tujuan umum kebijaksanaan pertanian kita adalah memajukan pertanian, mengusahakan agar pertanian menjadi lebih produktif, produksi dan efisiensi produksi dan mengakibatkan tingkat penghidupan petani akan lebih tinggi dan kesejahteraan yang lebih sempurna. Untuk mencapai tujuan ini, pemerintah baik daerah maupun pusat mengeluarkan peraturan-peraturan tertentu. Peraturan itu pada dasarnya dapat dibagi dua yaitu kebijaksanaan-kebijaksanaan yang bersifat pengatur (regulation policies) dan pembagian pendapatan yang lebih adil dan merata. Kebijakan yang bersifat pengaturan misalnya pengaturan

dalam perdagangan/distribusi pupuk. Sedangkan contoh pengaturan yang sifatnya mengatur pembagian pendapatan adalah penentuan harga produksi. Itulah sebabnya masalah kebijaksanaan pertanian bukanlah letaknya pada banyak campur tangan pemerintah, tetapi berhasil tidaknya kebijaksanaan itu mencapai sasarannya.

Kebijaksanaan pertanian yang lebih spesifik meliputi berbagai bidang yang penting diantaranya adalah kebijaksanaan harga, kebijaksanaan pemasaran dan lain-lain kebijaksanaan yang dibuat Bidang-bidang lain kebijaksanaan yang lebih khusus menyangkut masalah kelembagaan baik yang langsung terdapat disektor pertanian maupun diluar sector lain yang ada hubungannya dengan sector pertanian, misalnya landreform, penyuluhan pertanian dan lain-lain.

Koordinasi selalu dibutuhkan dalam organisasi yang besar dan kompleks, serta dalam kehidupan modern karena pada umumnya untuk suatu tujuan ada berbagai kegiatan yang dilakukan, atau dalam berbagai kegiatan yang meskipun berlainan tujuannya, tetapi didalamnya ada hal-hal yang saling berkaitan.

Koordinasi atau kurangnya koordinasi ternyata sering juga merupakan hal yang mengganggu dalam pencapaian sasaran pembangunan secara optimal. bahkan didaerah lain yang sama ada kegiatan untuk tujuan yang sama, tetapi dilakukan oleh instansi yang berbeda dan satu sama lain tidak saling berhubungan. Dengan

demikian koordinasi harus diupayakan berjalan sehingga dapat menjamin keserasian dan sinergi demi berbagai kegiatan pembangunan yang dilakukan.

2. Faktor Produksi Pertanian

Dalam perencanaan pembangunan yang lalu telah ditujukan mengenai perbaikan prasarana dan sarana yang dapat merangsang peningkatan produksi pertanian khususnya produksi tanaman pangan. Dipertimbangkan pula bahwa lapangan kerja dapat ditingkatkan dengan peningkatan intensitas tenaga kerja dengan cara-cara pertanian modern, dengan menggunakan bibit unggul.

Panca usaha dalam pembangunan pertanian :

- a. Penggunaan bibit unggul pertanian
- b. Penggunaan Pupuk
- c. Perbaikan dalam cara-cara bercocok tanam
- d. Pengenal cara perlindungan tanaman yang sesuai
- e. Pemanfaatan sarana irigasi yang optimal.

Produksi diartikan sebagai kegiatan untuk menciptakan dan menambah kegunaan suatu barang atau jasa dengan memanfaatkan faktor-faktor produksi yang tersedia. Upaya untuk menciptakan atau menambah kegunaan suatu barang atau jasa menggunakan factor produksi yang tersedia dengan memerlukan metode tertentu yang dikombinasikan dalam proses produksi.

Sesuai dengan pengertian ini, Soekartawi (1996:11) mengemukakan produksi dapat didefinisikan sebagai hasil suatu proses atau aktivitas ekonomi dengan memanfaatkan masukan. Berdasarkan pengertian diatas maka produksi mempunyai pengertian yang dapat dilihat dari dua aspek. Yaitu aspek teknis dan aspek ekonomi. Hal ini sesuai dengan pengertian.

Jika ditinjau dari aspek teknis, berarti memadu(menjadikan) barang-barang atau jasa atau tenaga kerja yang sudah ada, sedangkan pengertian ekonomi produksi berarti pekerjaan yang menimbulkan guna, memperbesar atau menambah guna suatu barang yang ada kemudian membagikannya kepada orang-orang yang membutuhkannya.

Lahan pertanian dapat dibedakan dengan tanah pertanian. Lahan pertanian banyak diartikan sebagai tanah yang disiapkan untuk diusahakan misalnya, sawah, tegalan, dan pekarangan. Sedangkan tanah pertanian adalah tanah yang belum tentu diusahakan dengan usaha pertanian. Dengan demikian luas tanah pertanian lebih besar dari pada lahan pertanian sehingga lahan tersebut dapat juga dilihat dari aspek kesuburan tanah, lokasi, topografi, status lahan dan faktor lingkungan. Dalam suatu daerah penduduk, dimana potensi penyakap memerlukan sebidang tanah garapan. Ada kemungkinan sebidang tidak secara langsung dipakai oleh pemiliknya sebagai modal untuk berusaha

tani tetapi dipakai sebagai alat untuk mencari kredit. Tanah merupakan salah satu faktor produksi pertanian, seperti hanya dengan modal dan tenaga kerja.

Modal merupakan suatu faktor produksi yang dalam pengertian ekonomi adalah orang-orang yang bersama-sama faktor lainnya yaitu tanah dan tenaga kerja menghasilkan barang baru dalam hal ini hasil usaha pertanian. Bila modal yang digunakan dalam kegiatan usaha tani pada waktu proses pengolahan pertanian diluar tanah dan tenaga kerja, termasuk modal ini adalah semua biaya yang dikeluarkan untuk pembelian input dan kebutuhan lainnya dari pengolahan sampai panen.

Teknologi pertanian apabila tidak ditunjang dengan pengetahuan dan keterampilan terkandung dalam sumber daya manusia dan pembangunan ekonomi tergantung pada peningkatan teknologi, pengetahuan, cara-cara baru dalam proses produksi, maka keberhasilan pembangunan akan ditentukan proses kualitas sumber daya manusia. Becker, dkk (Kartasasmita 1996;266). Penguasaan teknologi ini memberi pemanfaatan dari bekerjanya factor-faktor produksi, baik itu modal, sumber daya alam maupun sumber daya manusia itu sendiri.

Disektor pertanian sebagian besar tenaga kerja berasal dari keluarga petani dan tengah kerja yang berasal dari luar keluarga petani. Tenaga kerja sebagian faktor sangat dibutuhkan dimana merupakan

pengerak dari penggunaan faktor produksi lainnya yang perlu mendapat perhatian mengenai tenaga kerja dalam sektor pertanian bagaimana menyerap tenaga kerja. Produktivitas tenaga kerja pertanian dapat ditingkatkan melalui berbagai cara antara lain dengan cara pendidikan dan latihan kerja dalam meningkatkan mutu dan hasil kerjanya.

Tenaga kerja merupakan faktor produksi yang perlu dipertimbangkan sehingga dapat mencukupi bukan dilihat dari tersedianya tenaga kerja tetapi jumlah dan kualitas dan macam tenaga kerja perlu diperhatikan.

Untuk mendukung keberhasilan pembangunan pertanian tidak terlepas dengan ketersediaan tenaga kerja disuatu daerah. Menurut Kusumosudiwo (Hamrullah 2000;18) jumlah keseluruhan penduduk suatu Negara atau daerah yang dapat memproduksi barang dan jasa jika ada permintaan terhadap tenaga kerja mereka dan jika bersedia serta mau berpartisipasi dalam aktivitas tersebut. Berdasarkan uraian tampak bahwa penduduk yang dikategorikan tenaga kerja (man Power) mereka yang sanggup atau mampu memproduksi barang dan jasa jika ada permintaan tenaga kerja mau bekerja dalam memproduksi barang dan jasa.

Daerah-daerah perdesaan mempunyai arti yang penting pula yaitu (1) mensuplay bahan makanan yang dibutuhkan tenaga kerja sektor individu (2) menyediakan banyak bahan mentah untuk produksi individu

dan (3) merupakan pasar lokal untuk barang-barang dan jasa-jasa yang dihasilkan di kota.

Sumber daya (resources) merupakan faktor yang penting dalam suatu bangsa yang secara umum dapat dibedakan atas sumber daya alam (natural resources) serta sumber daya manusia (human resources) kedua sumber daya tersebut sangat menentukan dalam pencapaian keberhasilan pembangunan.

Menurut Martoyo (1996;98) sumber daya manusia sebagai sumber daya yang berasal dari manusia yang dapat didayagunakan dalam suatu proses pembangunan yaitu berupa pengetahuan, keahlian keterampilan tenaga kerja.

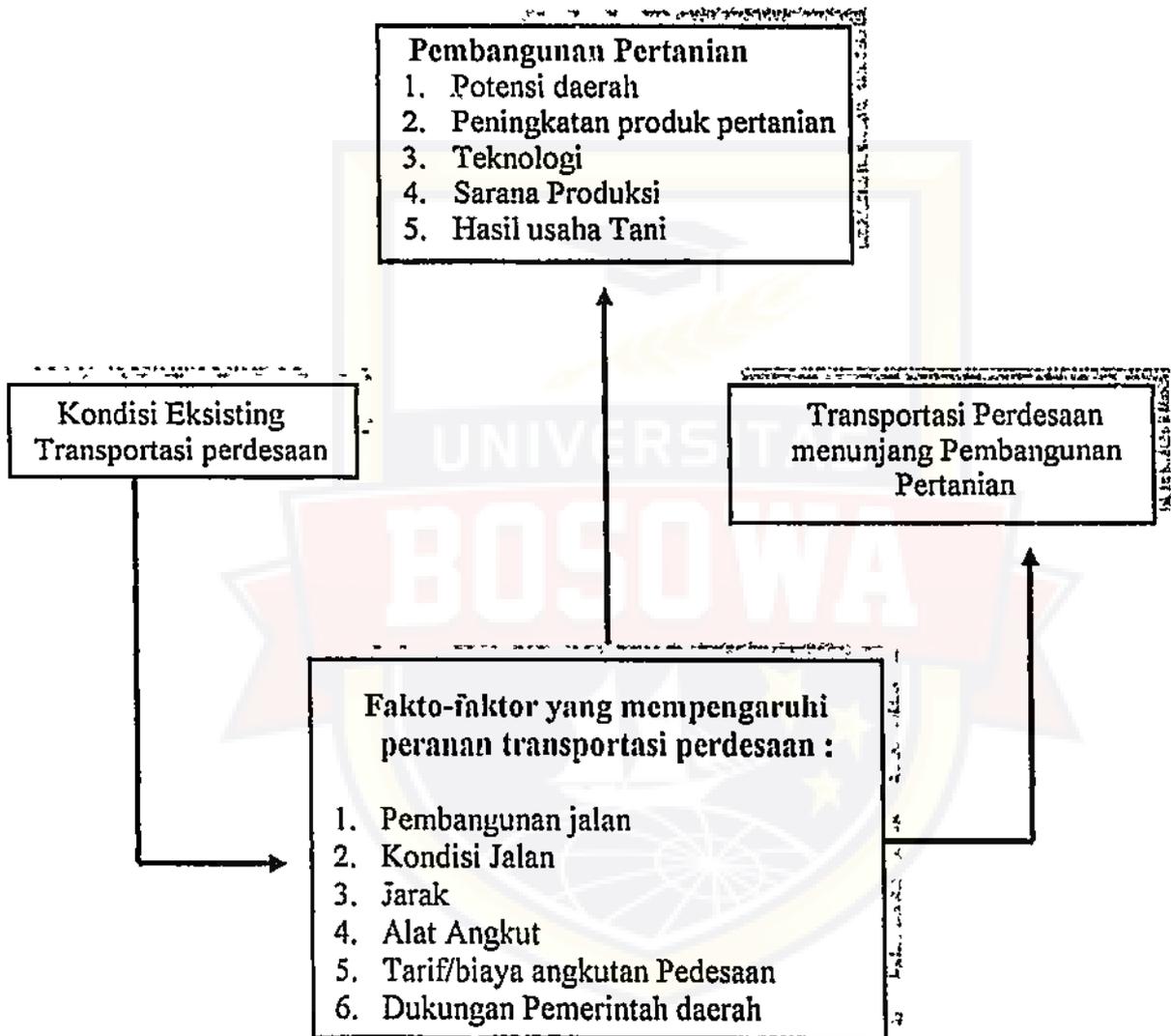
Sumber daya manusia merupakan modal bagi berhasilnya suatu usaha. Tingkat pendidikan/kemampuan berhubungan erat dengan penyuluhan untuk membangun pertanian. Pendidikan tidak hanya menyangkut pendidikan teknis tambahan dan pendidikan keterampilan pada petani tetapi juga dari petugas pertanian.

Penyuluhan pertanian dapat juga disebut bentuk pendidikan non formal, suatu bentuk pendidikan yang cara, bahan dan sasarnya disesuaikan dengan keadaan, kepentingan, waktu maupun tempat petani. Tujuan utama adalah untuk menambah kesanggupan petani dalam mengolah usaha taninya. Hal ini berarti melalui penyuluhan diharapkan adanya perubahan perilaku petani, sehingga mereka dapat

memperbaiki cara bercocok tanam, mengemukakan ternak, memelihara ikan agar lebih besar penghasilannya dan hidup lebih layak. Tugas penyuluh pertanian terutama menyangkut membantu petani agar senantiasa meningkatkan usaha tani. Sedangkan bagi petani, penyuluhan itu adalah suatu kesempatan pendidikan diluar sekolah dimana mereka dapat belajar sambil berbuat (*Learning by doing*).

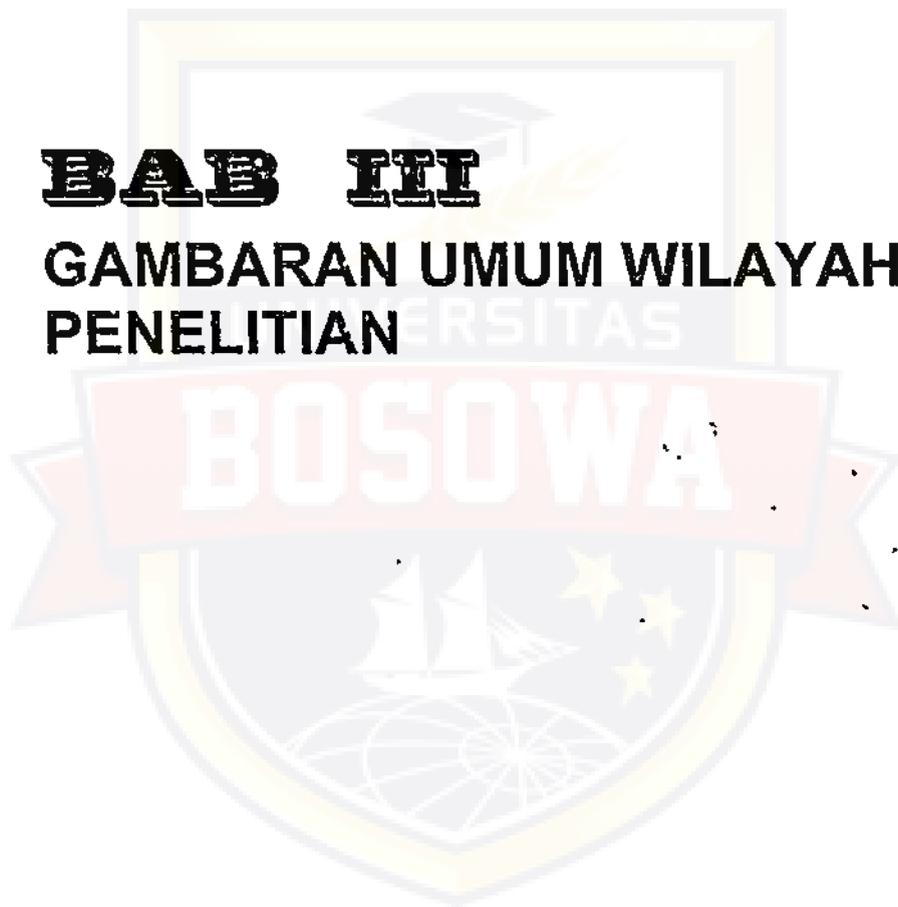
Peningkatan sumber daya manusia pada dasarnya dapat dilakukan melalui tiga jalur utama (1) dengan jalan pendidikan formal, (2) latihan kerja dan (3) jalur pengembangan ditempat kerja, (a) jalur pendidikan formal bertujuan untuk membekali seseorang dengan dasar pengetahuan, teori dan logika, pengetahuan umum, kemampuan analisis, serta (b) pengembangan keahlian kerja, latihan kerja menegaskan pada kemampuan yang baik dan profesionalme (c) jalur pengalaman kerja yaitu wahana dimana seseorang dapat meningkatkan pengetahuan teknis maupun keterampilan dengan mengamati orang lain, menirukan dan melakukan kerja sendiri dengan tugas pekerjaannya yang ditekuninya.

2.7. Kerangka Pikir



BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN



BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

3.1. Kondisi Wilayah Penelitian

3.2.1 Letak Geografis dan Batas Wilayah

Kabupaten Bone merupakan salah satu Kabupaten di pesisir timur Propinsi Sulawesi Selatan dan mempunyai garis pantai sepanjang 138 Km dari arah selatan kearah utara. Secara administratif terdiri dari 26 Kecamatan dan 333 Desa dan 39 Kelurahan dan terletak sekitar 174 Km dari Kota Makassar, secara geografis terletak antara $4^{\circ}13'-5^{\circ}06'$ lintang selatan dan antara $119^{\circ}42'-120^{\circ}30'$ bujur timur. Adapun secara administrasi Kabupaten Bone berbatasan dengan :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Wajo dan soppeng
- Sebelah Selatan Berbatasan dengan Kabupaten Sinjai dan Gowa
- Sebelah Timur berbatasan dengan Teluk Bone
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Maros, Pangkep dan Barru.

Sedangkan Kecamatan Awangpone berada pada Kabupaten Bone Propinsi Sulawesi Selatan dengan jarak dari Ibukota Kabupaten Bone sekitar 8 Km dan merupakan kawasan pertanian di Kabupaten

Bone yang terdiri dari 17 Desa dan 1 kelurahan . Secara geografis terletak dengan batasan wilayah :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Tellu Siattinge
- Sebelah Selatan Berbatasan dengan Teluk Bone
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Tanete Riattang
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Palakka

3.2.2 Topografi, Kelerengan, Jenis Tanah

1. Topografi

Kabupaten Bone terletak pada ketinggian yang bervariasi mulai dari nol meter tepi pantai hingga lebih dari 1000 meter dari permukaan laut. Sedangkan Kecamatan Awangpone berada pada 100-750 meter dari permukaan laut. Ketinggian digolongkan sebagai berikut :

Tabel III.1
Luas daratan Menurut Ketinggian dari permukaan laut.

Ketinggian (meter)	Luas daratan (Ha)	Perentase %
0-25	81.925,2	17,97
25-100	101.620	22,29
100-250	202.237,2	44,36
250-500	62.640,6	13,74
500-1000	40.080	13,76
1000 ke atas	6.900	1,52

Sumber : Kantor Badan Pusat Statistik Kabupaten Bone Tahun 2006

2. Kemiringan Lereng

Keadaan permukaan lahan Kabupaten Bone bervariasi mulai dari landai, bergelombang hingga Curam. Daerah landai sepanjang pantai dan bagian utara sementara dibagian barat dan selatan umumnya bergelombang hingga curam.

Tabel III.2
Kemiringan Lereng Kabupaten Bone

Tingkat Kemiringan Lereng		Luas (Ha)	Persen (%)
Persen (%)	Derajat (0°)		
00-02	0,0-1,8	164.602	36,1
03-15	1,8-13,5	91.519	20,07
16-40	13,5-36,0	12.399	24,65
41- keatas	36,0-90,0	12.399	24,65

Sumber : kantor Badan Pusat Statistik Kabupaten Bone Tahun 2006

3. Jenis Tanah

Jenis tanah yang ada di Kabupaten Bone adalah Aluvial, gheyhumus, litosol, regosol, grumusol, mediteran dan renzina. Dan pada Adapun jenis tanah yang ada pada Kecamatan Awangpone umumnya jenis tanah yang ada adalah aluvial.

3.2.3 Keadaan Iklim

Wilayah Kabupaten Bone termasuk beriklim sedang dengan kelembaban udara berkisar 95 %-99% dengan temperature 26°C - 43°C . Adapun jumlah curah hujan pada Kecamatan Awangpone pada akhir tahun 2004. dan dapat dilihat

Jumlah curah hujan pada tabel dibawah ini adalah sebagai berikut :

Tabel III. 3
Jumlah Curah Hujan lima Tahun Terakhir
di Kecamatan Awangpone

Bulan	Curah Hujan				
	2000	2001	2002	2003	2004
Januari	187	46	91,6	205	120
Februari	32	203	204,7	76	57
Maret	79	209	255,5	169	246
April	113	485	152,9	200	518
Mei	166	240	601,5	247	229
Juni	213	305	469,2	461	454
Juli	138	544	247,0	204	88
Agustus	-	376	133,0	96	19
September	-	204	27,0	18	62
Oktober	-	140	162,0	302	14
November	39	126	150,5	163	194
Desember	146	56	109,0	126	141

Sumber : Kantor Badan Pusat Statistik Kabupaten Bone Tahun 2006

3.2.4 Kependudukan

1. Jumlah dan Persebaran Penduduk

Peningkatan jumlah penduduk pada suatu wilayah tentu perlu dimbangi dengan penyediaan sarana dan prasarana di semua wilayah secara memadai baik secara kualitas maupun kuantitas. Dengan demikian semua lapisan masyarakat dapat melakukan akses dengan baik dalam rangka meningkatkan tatanan kehidupannya. Jumlah penduduk merupakan modal dasar dalam pengembangan suatu wilayah. Apabila jumlah penduduk yang besar tidak diimbangi dengan potensi sumber

daya alam yang dimiliki dan peningkatan kualitas sumber daya manusia, akan menimbulkan masalah dalam memajukan perekonomian wilayah. Oleh karena itu, penyajian data dan informasi tentang penduduk merupakan salah satu faktor penting yang harus diidentifikasi karena dapat memberikan indikasi tentang pikiran dan penyediaan lapangan kerja di daerah tersebut pada masa mendatang.

Tabel III. 4
Struktur Penduduk Dirinci Menurut Desa/Kelurahan dan Kepadatannya di Kecamatan Awangpohe Tahun 2005

No	Desa/Kelurahan	Luas Wil (Km ²)	Jml Penduduk	Kepadatan (Jiwa/Km ²)
1	Bulumparee	4,15	1.202	290
2	Carebbu	5,10	2.150	422
3	Abbanuang	4,73	1.438	304
4	Paccing	7,01	2.164	309
5	Macope	11,06	2.024	183
6	Mallari	7,57	2.385	315
7	Kading	7,71	1.716	223
8	Cakke Bone	3,90	956	245
9	Lappo Ase	5,36	2.133	398
10	Cumpiga	4,50	1.135	252
11	Awolagading	3,90	936	240
12	Jaling	6,44	2.276	353
13	Map. Ulaweng	5,50	814	148
14	Unra	6,60	1.769	368
15	Kajuara	4,75	1.552	327
16	Carigading	4,50	1.013	225
17	Matuju	8,58	1.215	146
18	Latekko	9,58	1.476	156
Jumlah		110,70	28.389	256

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Bone Tahun 2006

Berdasarkan tabel 4. jumlah dan persebaran penduduk di Kecamatan Awangpone pada tahun 2004 sebanyak 28.389 jiwa dengan kepadatan penduduk 256 jiwa/Km². penyebaran penduduk berdasarkan wilayah administrasi di Kecamatan Awangpone memiliki jumlah penduduk terbesar berada pada Desa Mallari dengan jumlah penduduk 2.385 jiwa dan jumlah penduduk paling sedikit berada di Desa Map. Ulaweng dengan jumlah penduduk 814 jiwa. Namun bila ditinjau dari kepadatan penduduknya, maka Desa Carebbu memiliki kepadatan penduduk yang lebih besar yakni 422 jiwa/Km². untuk lebih jelasnya lihat tabel 3

2. Struktur Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian.

Setiap orang akan selalu berusaha untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari dan keluarganya. Untuk itu di samping pekerjaan tetap yang dimiliki, orang akan mencari penghasilan tambahan untuk mencukupi kebutuhan hidup keluarganya.

Tabel 5.
Struktur Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian
di Kecamatan Awangpone Tahun 2005

No	Mata Pencaharian	Jumlah Penduduk (jiwa)	Prosentase (%)
1	Petani	5.689	74,25
2	Pedagang	1.102	14,38
3	PNS	674	8,79
4	ABRI/Polisi	48	0,62
5	Guru	114	1,48
6	Usaha Pengangkutan	25	0,32
7	Dokter	9	0,11
Jumlah		7661	100

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Bone Tahun 2006

Pada tabel 5 diatas menunjukkan bahwa mata pencaharian penduduk di Kecamatan Awangpone sebagian besar bersumber dari pertanian dengan jumlah penduduk 5.689 jiwa atau dengan prosentase 74,25 %.

3.2. Sistem Transportasi Darat

Jalan merupakan prasarana untuk memperlancar kegiatan perekonomian, pembangunan pertanian transportasi sangat penting karena menenrukan kelancaran pemasaran hasil produksi setempat serta barang yang dibutuhkan masyarakat yang tidak dihasilkan sendiri, serta dengan menjangkau kantong-kantong produksi. Tanpa prasarana yang memadai, maka komoditas yang diproduksi setempat akan bernilai rendah karena biaya pengangkutan yang tinggi untuk sampai ke pasar, bahkan keadaan ini juga akan mengakibatkan menurunnya kualitas

komoditas pertanian sejalan dengan bertambahnya waktu yang terbuang, sehingga menyebabkan harga makin rendah.

3.2.1 Sarana

Dalam rangka menunjang perekonomian Kecamatan Awangpone dan kelancaran dalam mendistribusikan hasil-hasil pertanian bagi para petani dan masyarakat lainnya. Daerah ini kurang ditunjang dengan adanya sarana angkutan yang cukup memadai, baik itu angkutan penumpang maupun angkutan komoditi pertanian. Adapun sarana angkutan darat yang tersedia di Kecamatan Awangpone, yakni mobil penumpang sebanyak 47 unit. Truk sebanyak 23 unit dan sepeda motor sebanyak 782 unit.

Sedangkan alat yang digunakan untuk pengangkutan komoditi dari tempat produksi ketempat pengumpul (rumah) ada yang menggunakan tenaga manusia dengan cara dipikul dan sebagian menggunakan sepeda motor dan tenaga hewan. Sedangkan pengangkutan untuk jumlah produksi yang lebih besar dapat menggunakan kendaraan roda empat jika jarak yang lebih dekat dan kondisi jalannya bisa dilalui kendaraan. Pengangkutan ini dilakukan oleh pedagang yang langsung membeli hasil dari pertanian ketempat produksi.

3.2.2 Prasarana

Jalan merupakan prasarana transportasi darat untuk memperlancar kegiatan perekonomian suatu wilayah atau kawasan. Pembangunan sarana dan prasarana sangat penting. Karena menentukan kelancaran pergerakan dan pemasaran hasil pertanian setempat. Serta distribusi hasil pertanian kebutuhan yang tidak dapat diproduksi sendiri, serta untuk meningkatkan sentra-sentra produksi. Tanpa prasarana jalan yang memadai, maka hasil pertanian masyarakat suatu kawasan tidak memiliki nilai ekonomi yang tinggi. Karena biaya angkutan yang tinggi ke pasar.

Panjang jalan Kecamatan Awangpone 154,77 Km. jika ditinjau dari jenis permukaan jalan yang ada di Kecamatan Awangpone, hanya 52,67 diaspal, 81,1 Km sudah pengerasan atau kerikil, dan selebihnya 21 Km masih jalan tanah atau jalan stapak yang sulit dilalui kendaraan bermotor terutama pada musim hujan.

Selanjutnya dengan melihat penjelasan mengenai keadaan jalan di kabupaten Bone, maka dibawah ini dipaparkan panjang jalan menurut status jalan :

Tabel III.6
Panjang jalan Menurut Status Jalan kabupaten Bone Tahun 2000-2004

Keadaan	2000	2001	2002	2003	2004
Panjang jalan Propinsi	254,285	254,285	254,285	254,285	254,285
1. Jenis permukaan					
• Aspal	744,186	781,696	803,036	803,036	843,736
• Kerikil	842,044	924,634	903,294	903,294	901,394
• Tanah	805,020	776,870	776,870	776,870	738,070
• Tidak dirinci	-	-	-	-	-
2. Kondisi Jalan					
• Baik	250,200	398,260	422,140	422,140	501,640
• Sedang	485,250	571,136	485,250	485,250	485,250
• Rusak ringan	714,325	869,120	714,325	714,325	634,825
• Rusak Berat	941,475	644,684	861,485	861,485	861,485
3. Kelas Jalan					
• Kelas I	-	-	-	-	-
• Kelas II	-	-	-	-	-
• Kelas III	-	-	-	-	-
• Kelas IIIA	-	-	-	-	-
• Kelas IIIB	872,981	1.050,390	1.050,390	1.050,390	1.095,390
• Kelas IIIC	1.518,269	1.432,810	1.432,810	1.432,810	1.387,810
• Tidak dirinci	-	-	-	-	-
Jumlah	2.391,250	2.483,280	2.483,200	2.483,200	2.483,200

Sumber : Kantor Badan Pusat Statistik Kabupaten Bone Tahun 2006

3.3. Produktivitas Komoditas Pertanian Di Kecamatan Awangpone

Pembangunan pertanian dalam arti luas bertujuan untuk meningkatkan produksi sekaligus meningkatkan pendapatan dan

kesejahteraan masyarakat khususnya petani di perdesaan dan memperluas kesempatan kerja.

Betapapun pentingnya sektor-sektor lain, usaha yang berkaitan dengan sector pertanian tetap merupakan bidang usaha yang cocok dan serasi diwilayah perdesaan. Oleh karena itu pembangunan pertanian pada dasarnya harus dipandang sebagai pembangunan perdesaan.

Luas lahan menurut penggunaan di Kecamatan Awangpone memiliki potensi yang dapat dimanfaatkan sesuai kondisi sumber daya yang ada. Melalui Balai Informasi dan Penyuluhan Pertanian (BIPP).

Untuk lebih jelasnya lihat tabel berikut :

Tabel III. 7

Luas Lahan Menurut Penggunaan di Kecamatan Awangpone

Lahan	Luas (Ha)
Lahan pekarangan bangunan	324
Tegalan/Kebun/Ladang	2.845
Tambak/Perikanan	530
Areal Persawahan	6.211
Perkebunan	1.348
Jumlah	11.258

Sumber : BIPP Kecamatan Awangpone tahun 2006

3.3.1 Komoditas Tanaman pangan

Luas panen pada komoditas tanaman pangan Kabupaten Bone secara keseluruhan pada akhir tahun 2004 adalah 118.221 Ha dan jumlah hasil produksi 536.405 ton gabah kering giling. Sedangkan Luas panen tanaman palawija adalah 51.640 Ha dengan hasil produksi

109.789 Ton. Sedangkan untuk Kecamatan Awangpone luas panen untuk tanaman pangan pada akhir tahun 2004 adalah 7.028 Ha dengan hasil produksi 31.578 Ton. yang banyak diusahakan petani adalah padi, selanjutnya untuk lebih jelasnya dapat kita lihat tabel berikut ;

Tabel III. 6
Komoditas Tanaman Pangan Kecamatan Awangpone

Komiditas	Luas Panen (Ha)	Produksi (Ton)
Padi	6.034	29.216
Jagung	654	1.643
Kacang Tanah	233	268
Kacang Hijau	71	68
Ubi Jalar	20	188
Ubi Kayu	16	196
Jumlah	7.028	31.578

Sumber :Kantor BIPP Kecamatan Awangpone Tahun 2006

Dapat dilihat diatas bahwa hampir sebagian lahan yang ada ditanami padi dengan luas panen 6.034 Ha dengan Produksi 29.216 Ton. Selebihnya masyarakat menanam tanaman pangan dan palawija seperti jagung, kacang tanah, kacang hijau, ubi jalar, dan ubi kayu.

3.3.2 Komoditas Tanaman Perkebunan

Tanaman perkebunan umumnya dimiliki oleh masyarakat tetapi luas lahan yang diolahnya masih terbatas. Secara keseluruhan tanaman perkebunan pada akhir 2004 dengan luas panen 1.348 Ha dan jumlah hasil produksi 794 ton.

Tabel III. 9
Komoditas Tanaman Perkebunan Kecamatan Awangpone

Komiditas	Luas Panen (Ha)	Produksi (Ton)
Kakao	798	283
Kelapa	400	443
Kapuk	2	1
Kemiri	1	1
Jambu Mete	43	15
Obat-obatan	33	28
Pinang	71	23
Jumlah	1.348	794

Sumber :Kantor BIPP Kecamatan Awangpone Tahun 2006

Melihat tabel diatas bagaimana komoditi tanaman perkebunan yang ada pada Kecamatan Awangpone yang mana komoditi itu adalah Kakao dengan luas panen 789 Ha dan jumlah hasil Produksi 283 Ton, Kelapa dengan luas Panen 400 Ha dengan jumlah hasil produksi 443 ton dan selebihnya kapuk, kemiri, jambu mete, tanaman Obat-obatan, dan pinang.

3.3.3 Komoditas Peternakan

Komoditas peternakan belum sepenuhnya diusahakan masyarakat di Kecamatan Awangpone disebabkan oleh faktor yaitu kurangnya rumput untuk makanan ternak, mempunyai areal yang luas untuk kandang, kurangnya tenaga dari dinas peternakan. Pengembangan sektor ini penduduk Kecamatan Awangpone secara umum diusahakan sebagai kegiatan bersifat insidental. Selain itu sistem pemeliharaannya belum dilakukan untuk usaha yang berorientasi pasar.

Mekanime pemeliharaannya dilakukan dengan cara penggembalaan sehingga tingkat kualitas produknya rendah.

Tabel III. 10
Komoditas Peternakan Kecamatan Awangpone tahun 2004

Jensi Ternak	Populasi (Ekor)
Sapi	6.401
Kerbau	26
Kuda	456
Kambing	379
Ayam ras petelur	4000
Ayam ras Pedaging	1000
Ayam Buras	61.595
Itik	4.842
Jumlah	78.699

Sumber : Kantor BIPP Kecamatan Awangpone Tahun 2006

Tabel diatas menunjukkan jumlah populasi ternak yang ada pada Kecamatan Awangpone pada akhir tahun 2004 yaitu 78.699 yang terdiri dari sapi 6.401 ekor, kerbau 26 ekor, kuda 456 ekor, kambing 379 ekor dan ayam ras petelur dan pedaging 5000 ekor, ayam buras 61.595 ekor dan itik 4.842 ekor.

3.3.4 Komoditas Perikanan

Komoditas perikanan juga belum sepenuhnya diusahakan oleh masyarakat, hanya sebagian masyarakat yang mengusahakan perikanan ini khususnya yang berada didaerah pesisir pantai.

Dengan melihat tabel di bawah ini bahwa perikanan yang ada di Kecamatan Awangpone umumnya dengan cara budidaya tambak yaitu dengan luas panen 530 Ha dengan produksi 840 ton. Yang terdiri dari

Udang dengan luas panen 185 Ha dengan jumlah produksi 160,9 ton, Kepiting luas panen 25 Ha dengan produksi 142,5 ton. Rumput Laut dengan luas 90 dan hasil produksi 235,1 ton dan ikan banding dengan luas panen 230 Ha dengan jumlah hasil produksi 301,5 ton. Untuk lebih jelasnya lihat tabel dibawah ini :

Tabel III. 11
Komoditas Perikanan Kecamatan Awangpone tahun 2004

Komoditas	Luas (Ha)	Produksi (Ton)
Udang	185	160,9
Kepiting	25	142,5
Rumput Laut	90	235,1
Bandeng	230	301,5
Jumlah	530	840

Sumber :Kantor BIPP Kecamatan Awangpone Tahun 2006

3.4. Keadaan Produk Domestik Regional Bruto

Kondisi ekonomi Kabupaten Bone yang dicerminkan oleh PDRB pada lima tahun terakhir memperlihatkan peningkatan, sebab dari tahun ketahun mengalami peningkatan, dimana pada tahun 2004 total PDRB Kabupaten Bone telah mencapai 526.491,63 juta rupiah. Bila dibandingkan dengan PDRB tahun 2003 mengalami peningkatan sekitar 12,99% dengan rata-rata perkembangan 23,85 % pertahun selama kurun waktu 2000-2004.

Untuk lebih jelasnya lihat tabel perbandingan PDRB Sulawesi Selatan dengan PDRB Kabupaten Bone tahun 2004

Tabel III. 12
Perbandingan PDRB Sul-Sel dengan PDRB Kab. Bone

Tahun	PDRB Sul-Sel (Juta Rp)	PDRB Bone (Juta Rp)	Persentase PDRB Bone trhdp PDRB Sul-Sel
2000	21.959.763,91	342.787,86	1,56
2001	24.064.892,99	348.322,65	1,45
2002	27.772.137,31	394.527,35	1,42
2003	32.087.080,49	458.117,99	1,43
2004	36.087.080,74	526.491,63	1,45
Rata-rata	28.394.191,088	414.049,96	1,47

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Bone Tahun 2006

Persentase PDRB Kabupaten Bone masih relatif kecil tahun 2004, yakni sekitar 1,45 %. Angka ini sedikit bergerak naik yang mana pada tahun 2003 PDRB Kabupaten Bone hanya sekitar 1,43 % terhadap total PDRB Sulawesi Selatan.

3.5. Karakteristik Responden

Untuk kebutuhan analisis data responden, maka disajikan beberapa aspek yakni umur, tingkat pendidikan, pekerjaan, pendapatan responden. Analisis data tersebut diperkirakan ada hubungannya dengan analisis data selanjutnya. Dan melalui hal ini, maka digunakan penarikan sampel yang mana setiap aspek yang tersebut diatas sebanyak 75 responden.

3.5.1. Usia Responden

Untuk mengetahui berapa jumlah responden berdasarkan umur dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel III.13

Jumlah responden menurut Usia Kecamatan Awangpone tahun 2006

No	Umur Responden	F	%
1	20-24	3	4,0
2	25-34	18	24,0
3	35-44	35	46,7
4	45-60	17	22,7
5	diatas 60	2	2,6
Jumlah		75	100

Sumber : Data primer setelah diolah tahun 2006

Tabel diatas memberi gambaran bahwa setengah dari responden berusia 35-44 tahun atau sekitar 46,7 %, selebihnya sebanyak 17 responden atau 22,7 % berusia antara 45-60 tahun dan sebanyak 18 responden atau 24,0% berusia 25-34 tahun, bahkan didapat sebanyak 2 responden atau 2,6 % berusia diatas 60 tahun.

Berdasarkan keterangan diatas memberikan indikasi bahwa pada umumnya usia responden dalam penelitian ini tergolong usia produktif, sehingga dapat memberikan informasi yang akurat. Hal ini memberikan penjelasan bahwa petani yang berusia muda mempunyai kemampuan fisik lebih baik dibanding usia lanjut. Sedangkan usiapun memberikan pengaruh kematanya seseorang dalam berfikir.

3.5.2. Tingkat Pendidikan

Untuk mengetahui berapa jumlah responden berdasarkan Tingkat Pendidikan pada Kecamatan Awangpone dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel III.14
Jumlah responden menurut Tingkat pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	F	%
1	SD	6	8,0
2	SLTP	39	52,0
3	SLTA	22	29,3
4	DIPLOMA	5	6,7
5	SARJANA	3	4,0
Jumlah		75	100

Sumber : Data primer setelah diolah tahun 2006

Tabel diatas memberi gambaran dari responden yang tingkat pendidikannya SLTP sekitar 52 %, selebihnya sebanyak 22 responden atau 29,3 % Tingkat pendidikan SLTA dan sebanyak 6 responden atau 8 % Tingkat pendidikan SD, sebanyak 5 responden atau 6,7 % Tingkat Pendidikan Diploma dan sebanyak 3 responden atau 4 % sarjana.

Berdasarkan keterangan diatas memberikan indikasi bahwa pada umumnya Tingkat pendidikan responden dalam penelitian ini umumnya masyarakat mempunyai tingkat pendidikan yang relatif, sehingga dapat memberikan informasi yang akurat. Hal ini memberikan penjelasan bahwa petani mempunyai kemampuan berfikir lebih baik.

3.5.3. Jenis Pekerjaan

Untuk mengetahui berapa jumlah responden berdasarkan umur dapat dilihat pada tabel berikut ini

Tabel III. 15
Jumlah responden menurut jenis pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	F	%
1	Petani	44	58,7
2	PNS/TNI	6	8,0
3	Pedagang	11	14,6
4	Jasa/Sopir	5	6,7
5	Pensiunan PNS/TNI	9	12,0
Jumlah		75	100

Sumber : Data primer setelah diolah tahun 2006

Tabel diatas memberi gambaran dari responden Petani sebanyak 44 responden atau sekitar 58,7 %, selebihnya pedagang sebanyak 11 responden atau 14,6 % dan Pensiunan sebanyak 9 responden atau 12 % , bahkan didapat sebanyak 5 responden sopir atau 6,7 % .

Berdasarkan keterangan diatas memberikan indikasi bahwa pekerjaan responden dalam penelitian ini hampir setengah dari responden yang ada adalah petani, sehingga dapat memberikan informasi tentang peranan transportasi terhadap perkembangan pertanian di Kecamatan awangpone.

3.5.4. Tingkat Pendapatan

Untuk mengetahui berapa jumlah responden berdasarkan umur dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel III.-
Jumlah responden Menurut Tingkat pendapatan

No	Tingkat Pendapatan	F	%
1	Di atas 500.000	8	10,67
2	400.000-499.500	22	29,33
3	300.000-399.500	31	41,33
4	200.000-299.500	14	18,67
Jumlah		75	100

Sumber : Data primer setelah diolah tahun 2006

Tabel diatas memberi gambaran bahwa dari responden yang berpenghasilan 300.000-399.500 sebanyak 31 responden atau sekitar 41,33 %, selebihnya sebanyak 22 responden berpenghasilan 400.000-499.500 atau 29,33 % dan sebanyak 14 responden berpenghasilan 200.000-299.500 atau 18,67%, bahkan didapat sebanyak 8 responden yang berpenghasilan diatas 500.000 atau 10,67 %.

Berdasarkan keterangan diatas memberikan indikasi bahwa pada tingkat pendapatan responden dalam penelitian ini umumnya sederhana sehingga hamper semua responden mengingkat adanya peningkatan untuk kesejahteraan hidup keluarganya.

3.6. Sistem Distribusi Produksi Pertanian

Saluran distribusi yang dilakukan oleh pelaku pemasaran sangat berperan dalam menyampaikan suatu produk dan produsen ke konsumen atau dari penjual ke pembeli. Adapun pelaku pemasaran dalam hal ini, meliputi produsen (Petani), Pedagang besar, pedagang

pengumpul, pemerintah dan pengecer. Dalam melakukan kegiatan pemasaran diperlukan saluran distribusi pemasaran yang menguntungkan. Hasil produk pertanian yang diproduksi oleh petani akan diperdagangkan dengan melalui dua macam saluran distribusi baik itu saluran langsung maupun saluran distribusi tidak langsung. Sistem distribusi yang ada di Kecamatan Awangpone ssekarang ini terbagi dalam tiga bentuk, yakni :

- a. Produsen – Konsumen Akhir
- b. Produsen – Pengecer – Konsumen Akhir
- c. Produsen – Pedagang Besar – Pengecer – Konsumen Akhir

Produsen yang dimaksud dalam hal ini adalah petani yang akan menjual hasil produksi pertaniannya dipasar untuk dikonsumsi oleh masyarakat (konsumen Akhir). Penjualan hasil pertanian dimulai dengan pengangkutan dari tempat produksi ke pasar, kemudian petani dapat secara langsung menjual hasil pertaniannya ke konsumen akhir dalam jumlah yang lebih kecil. Jika produksi yang dihasilkan lebih besar maka petani dapat memasarkannya dengan bantuan pedagang perantara (Pedagang lokal) kemudian pedagang lokal memasarkan ke pedagang besar untuk dipasarkan ke luar wilayah Kecamatan Awangpone seperti ke sinjai, Sengkang, Soppeng dan Sulawesi Tenggara.

Sistem lain dari pola distribusi pemasaran yang ada di Kecamatan Awangpone adalah petani dapat memasarkan hasil pertaniannya secara langsung kepada pedagang besar. Hal ini dapat memberikan keuntungan yang lebih besar kepada para petani karena kurangnya ongkos produksi dan biaya pengangkutan yang dikeluarkan oleh petani.

Panjangnya saluran pemasaran menyebabkan terjadinya perbedaan harga jual. Pada saluran distribusi yang lebih panjang, harga jual akan lebih tinggi jika dibandingkan dengan harga jual bagi hasil pertanian yang sama pada saluran pemasaran yang lebih pendek. Kondisi inilah yang mengakibatkan rendahnya efisiensi pemasaran



BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisis Keadaan Fisik Wilayah

Kondisi topografi pada Kecamatan Awangpone sangat bervariasi dilihat dari tingkat kemiringan lereng yakni antara 0-02%, 2 – 15 %, dan 15-30 %. Kondisi demikian menunjukkan bahwa lokasi penelitian dapat dikembangkan untuk pengembangan usaha pertanian, peternakan dan perikanan.

Berdasarkan data yang diperoleh, ketinggian wilayah penelitian dari permukaan laut rata-rata antara 100-750 m dari permukaan laut. Sehingga dapat dimanfaatkan untuk usaha pertanian dan perikanan serta peternakan. Ditambah lagi dari kondisi iklimnya yang beriklim sedang.

Dengan melihat kondisi iklim atau klimatologi yang tergolong dalam beriklim tropis. Sehingga daerah Kecamatan Awangpone sangat cocok untuk pemanfaatan lahan pertanian.

Dengan melihat jenis tanah yang ada di Kecamatan Awangpone yang hampir keseluruhan berjenis tanah alluvial yang mana jenis tanah tersebut sangat cocok sebagai lahan pertanian. Sedangkan kondisi tanah yang ada di daerah pesisir umumnya berpasir yang biasanya

dilakukan sehingga memungkinkan untuk usaha perikanan atau tambak air laut.

4.2. Analisis Kondisi Sektor Pertanian

Kondisi ekonomi masyarakat dipengaruhi oleh produksi usaha tani yang dihasilkan oleh para petani dan masyarakat lainnya, serta nilai jual dari hasil-hasil pertanian tersebut. Produksi yang dihasilkan sangat dipengaruhi pula oleh luas lahan yang digarap, tingkat penggunaan teknologi yang dilakukan oleh petani, pola tanam serta penanganan pascapanen, serta sistem pengangkutan.

Luas lahan yang digarap oleh para petani di Kecamatan Awangpone adalah seluas 11.258 Ha. sedangkan sisanya berupa lahan tidur, hutan dan pemukiman penduduk. Ditinjau dari segi usaha tani yang ada, para petani lebih dominant bertani tanaman pangan serta tanaman perkebunan.

Kondisi ekonomi Kabupaten Bone yang dicerminkan oleh PDRB pada lima tahun terakhir memperlihatkan kecenderungan perbaikan, sebab dari tahun ketahun mengalami peningkatan, dimana pada tahun 2004 total PDRB kabupaten Bone telah mencapai 526.491,63. bila dibandingkan PDRB tahun 2003, mengalami peningkatan sebesar 12,99 %.

Untuk kabupaten Bone, sektor ekonomi masih mendominasi sektor perekonomian. Kontribusi sektor pertanian terhadap Total PDRB

Kabupaten masih rata-rata diatas 45 % tingginya kontribusi pertanian tersebut ditunjang oleh sektor tanaman pangan. Hal ini menunjukkan bahwa sektor pertanian tanaman pangan menunjang dalam bidang ekonomi

4.3. Analisis Peranan Trahspottasi Terhadap Pembangunan Pertanian

Pada prinsipnya suatu aktivitas/usaha dapat terlaksana apabila kegiatan atau aktivitas tersebut dapat ditunjang dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai dengan memahami suatu program pembangunan, maka obyek pembangunan mempuhyai lisensi apakah suatu program itu perlu atau tidak khususnya untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat utamanya barang masyarakat yang berada didaerah perdesaan.

Sarana dan prasarana transportasi merupakan hal yang terpenting dalam memacu dinamika pertumbuhan ekonomi dalam suatu wilayah. Melalui sarana dan prasarana transportasi diharapkan transportasi perdesaan dapat memperlancar kegiatan usaha dan pergerakan arus barang sehingga dapat diakses dengan cepat dalam meningkatkan pendapatan masyarakat diperdesaan. Dukungan transportasi perdesaan di Kecamatan Awangpone sebagaimana kita lihat dari keterjangkauan dalam memudahkan masyarakat untuk mengakses dan memanfaatkan prasarana transportasi dapat dilakukan

untuk mengangkut hasil-hasil komoditas pertanian yang diproduksi pada daerah tersebut.

Untuk mengetahui tingkat peranan transportasi terhadap pembangunan pertanian dilihat dari data responden (petani, pedagang, pengusaha angkutan dan pemerintah) dan menggunakan analisis bobot dan skor (nilai), sedangkan analisis yang digunakan untuk variable-variabel angka mutlak dengan menggunakan metode pembobotan dengan memberikan bobot masing-masing kategori.

Tanggapan responden terhadap aspek-aspek peranan transportasi perdesaan terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone dirahkan sebagai kriteria analisa yaitu :

1. Kondisi jalan yang dilalui selama pengangkutan
2. Jarak Tempuh
3. Alat Angkut Hasil Pertanian
4. Pengaruh Tarif atau Biaya Angkutan
5. Pembangunan jalan yang pernah dilakukan
6. Dukungan Pemerintah

Untuk masing masing aspek Peranan transportasi terhadap pembangunan pertanian telah diberikan bobot yang berbeda beda sesuai dengan peranan transportasi terhadap pembangunan pertanian. Kondisi jalan dianggap sangat penting dalam pembangunan

pertanian diberi bobot 25 %, jarak tempuh yang digunakan selama pengangkutan diberi bobot 20 % kemudian alat angkut dan tariff/biaya pengangkutan diberi bobot masing-masing 15 % sedangkan pembangunan jalan dan dukungan pemerintah daerah diberi bobot 10 %.

Untuk masing aspek di atas telah diberikan skor yaitu :4 (Empat), 3 (Tiga), 2 (Dua) dan 1 (Satu).Kategorinya yaitu :

- a. Sangat berpengaruh
- b. Berpengaruh
- c. Kurang berpengaruh
- d. Tidak berpengaruh.

Masing masing kolom menurut aspek tanggapan dan kategori pemberian skor/nilai diisi oleh jumlah perkalian dari jumlah frekuensi dikali nilai di kali bobot, jumlah bobot dikali skor untuk masing-masing aspek tanggapan dijumlahkan ke kanan dan mendapatkan hasil tertimbang (Frekuensi x nilai x bobot). Selanjutnya nilai hasil tertimbang tersebut dihitung proporsinya dalam persentase (%) yang dilakukan berturut menurut urutan besarnya.

Berdasarkan tanggapan responden memperlihatkan :

1. Kondisi Jalan

Secara keseluruhan keadaan transportasi perdesaan dapat dikatakan mempunyai peranan yang penting dalam melaksanakan

pembangunan pertanian. Jalan desa di Kecamatan Awangpone dimana seluruh Desa sudah memiliki akses keluar yang cukup baik, namun jika dilihat dari kondisi jalan masih ada desa yang kondisi jalan belum baik seperti Desa Mallari. Dan Cakke Bone.

Hal ini menjadi perbedaan pada kondisi jalan antar desa di Kecamatan Awangpone sebagaimana hasil pengamatan dan wawancara baik tingkat petani maupun beberapa orang petugas penyuluh pertanian bahwa mereka menilai kondisi jalan sudah cukup baik, ini akan memberikan pilihan bagi petani untuk menjual hasil produksinya apabila pedagang lokal, KUD atau pengusaha penggilingan padi. Untuk lebih jelas lihat tabel dibawah ini :

Tabel IV.1

Pengaruh Kondisi Jalan terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone

Tanggapan	Bobot	Skor	F	Nilai Timbang	Persentase %
Sangat Berpengaruh	25	4	13	1300	6,15
Berpengaruh	25	3	33	2475	11,70
Kurang Berpengaruh	25	2	16	800	3,78
Tidak Berpengaruh	25	1	13	325	1,54

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bagaimana tanggapan responden terhadap Pengaruh kondisi jalan terhadap pembangunan pertanian kondisi jalan. Yaitu yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 6,15 % yang berpendapat berpengaruh 11,70 % dan yang berpendapat tidak berpengaruh terhadap pembangunan pertanian

sebanyak 1,54 %. Secara keseluruhan persentase pembangunan pertanian yang diakibatkan oleh kondisi jalan berdasarkan jawaban dari responden sebanyak 23,36 %.

Dengan melihat tanggapan responden tersebut sehingga dapat kita simpulkan bahwa kondisi jalan di Kecamatan Awangpone sangat perlu adanya perbaikan utamanya yang berada di Desa Unra, Kajuara, Carigading, Awolagading dan Cakke Bone

Jika hal ini dibiarkan, maka kemungkinan besar akan berdampak pada tingkat pendapatan petani yang semakin menurun pada akhirnya berpengaruh terhadap rendahnya produksi pertanian oleh petani yang mengakibatkan terganggunya distribusi pemasaran dalam memenuhi kebutuhan konsumen. Rendahnya pendapatan daerah karena sumbangan disektor pertanian semakin menurun yang tentunya akan mempengaruhi pencapaian sasaran atau target pengembangan kawasan yang diharapkan. Keadaan ini hendaknya menjadi perhatian pemerintah untuk melakukan pembenahan pada beberapa lokasi dengan melakukan pemeliharaan rutin atau berkala agar waktu tempuh perjalanan, tingkat kemudahan, kelancaran dan keselamatan pengguna jalan lebih baik sehingga mobilitas masyarakat dan distribusi hasil pertanian dan jasa dikawasan tersebut akan lancar.

2. Jarak

Dengan melihat kondisi jalan yang bergelombang mengakibatkan jarak yang dilalui oleh alat angkut kendaraan dari sentra produksi ke tempat pemasaran semakin jauh. Untuk lebih jelas lihat tabel tanggapan responden tentang jarak. Tempuh

Tabel IV.2
Pengaruh Jarak terhadap Pembangunan pertanian
di Kecamatan Awangpone

Tanggapan	Bobot	Skor	F	Nilai Timbang	Persentase %
Sangat berpengaruh	20	4	19	1520	7,20
Berpengaruh	20	3	36	2160	10,2
Kurang berpengaruh	20	2	13	520	2,45
Tidak berpengaruh	20	1	7	140	0,66

Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan pendapat dari keseluruhan responden terhadap pengaruh jarak tempuh terhadap pembangunan pertanian maka yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 7,20 %, yang berpendapat berpengaruh sebanyak 10,2 % , cukup berpengaruh sebanyak 2,45 % sedangkan yang berpendapat tidak berpengaruh sebanyak 0,66 %. Secara keseluruhan persentase yang diakibatkan oleh jarak sebanyak 20,53 %.

Persentase yang menjawab tidak berpengaruh adalah mereka yang memiliki jarak dari tempat pemasaran hasil pertanian tidak jauh dari pemasaran hasil produksi pertanian.

3. Alat Angkut

Keberadaan sarana transportasi berupa angkutan umum yang beragam sangat membantu dalam memperlancar kegiatan masyarakat dalam aktivitas pertanian utamanya peningkatan produksi pertanian. Dengan adanya pengangkutan hasil produksi untuk dijual ke pasar. Jenis angkutan yang melayani mobilitas masyarakat adalah truk, mikrolet, pickup, sepeda motor.

Kendaraan mikrolet biasanya digunakan untuk mengangkut angkutan penumpang dan barang dalam lingkup kecamatan. Biasanya yang menggunakan alat angkut ini hanya membawa barang dalam jumlah yang sedikit untuk dijual ke pasar.

Dibawah ini tanggapan responden mengenai pengaruh alat angkut terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone

tabel IV. 3

Pengaruh Alat Angkut terhadap Pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone

Tanggapan	Bobot	Skor	F	Nilai Timbang	Persentase %
Sangat berpengaruh	20	4	34	2720	12,87
Berpengaruh	20	3	31	1860	8,80
Kurang berpengaruh	20	2	8	320	1,51
Tidak berpengaruh	20	1	2	40	0,19

Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel diatas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan menunjukkan bahwa tanggapan responden yang sangat berpengaruh sebanyak 12,87 % tanggapan yang menjawab berpengaruh

sebanyak 8,80 % yang cukup berpengaruh sebanyak 1,51 % dan yang tidak berpengaruh terhadap pembangunan pertanian yang diakibatkan oleh alat angkut sebanyak 0,19. secara keseluruhan persentase yang diakibatkan oleh alat angkut sebanyak 23,18 % .

Adanya angkutan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dapat meningkatkan mobilitas barang dan penduduk yang berdampak pada aksesibilitas yang meningkat. tersedianya angkutan memberi kemudahan efisiensi waktu perjalanan bagi masyarakat serta petani akan lebih mudah dalam mendapatkan sarana pertanian seperti pupuk, alat semprot, bibit unggul yang dapat menunjang produksi pertanian semakin meningkat.

4. Tarif atau Biaya Angkutan

Adanya angkutan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dapat meningkatkan mobilitas barang dan penduduk yang berdampak pada aksesibilitas yang meningkat . tersedianya angkutan memberi kemudahan efisiensi waktu perjalanan bagi masyarakat serta petani akan lebih mudah dalam mendapatkan sarana pertanian.

Tabel IV.4
Pengaruh Tarif/Biaya angkutan terhadap Pembangunan pertanian di
Kecamatan Awangpone

Tanggapan	Bobot	Skor	F	Nilai Timbang	Persentase %
Sangat berpengaruh	15	4	10	600	2,84
berpengaruh	15	3	44	1980	9,36
kurang berpengaruh	15	2	15	450	2,13
tidak berpengaruh	15	1	6	90	0,43

Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel di atas dapat dilihat bagaimana tanggapan masyarakat tentang tarif angkutan di Kecamatan Awangpone yakni sangat berpengaruh sebanyak 2,84 %, yang berpendapat berpengaruh sebanyak 9,36 %, yang berpendapat kurang berpengaruh sebanyak 2,13 % dan yang tidak berpengaruh terhadap pembangunan pertanian sebanyak 0,43 %. Dan secara keseluruhan persentase pembangunan pertanian yang diakibatkan oleh tarif/biaya angkutan sebanyak 14,7 %.

Dari tanggapan di atas dapat disimpulkan bahwa pengaruh tarif angkutan terhadap pembangunan pertanian cukup berpengaruh yang dibuktikan dengan skor rata-rata 2,77 dan rata rata persen 69,25 %.

5. Pembangunan Jalan

Pengembangan transportasi perdesaan sangat diperlukan oleh masyarakat perdesaan. Pengembangan transportasi perdesaan jika ditinjau dari pengembangan wilayah bahwa transportasi umumnya terkonsentrasi pada wilayah, sedangkan bagi daerah yang terbelakang terletak bagaimana system transportasi perdesaan yang baik guna

membuka daerah-daerah terisolir, sehingga pengembangannya harus ditangani secara selektif guna mewujudkan keterpaduan antar daerah dan masyarakat. Pengembangan transportasi perdesaan bukanlah harus membuka jalan baru tetapi mungkin dengan perbaikan jalan dan peningkatan mutu jalan tersebut. Seperti hal di Kecamatan Awangpone sebagai responden hanya menginginkan adanya perbaikan jalan daripada membuka jalan baru.

tabel IV.5

Pembangunan Jalan Pernah dilakukan di Kecamatan Awangpone

Tanggapan	Bobot	Skor	F	Nilai Timbang	Persentase %
Sangat berpengaruh	10	4	4	160	0,75
Berpengaruh	10	3	40	1200	5,68
Kurang berpengaruh	10	2	19	380	1,80
Tidak berpengaruh	10	1	12	120	0,57

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel diatas setelah dianalisis pembobotan maka tanggapan yang mengatakan sangat berpengaruh sebanyak 0,75 %, yang berpendapat berpengaruh sebanyak 5,68 %, yang berpendapat kurang berpengaruh sebanyak 1,80 % dan sedangkan yang berpendapat tidak berpengaruh sebanyak 0,57 %. Dan secara keseluruhan persentase yang diakibatkan oleh pembangunan jalan sebanyak 8,79 %.

Aspek mengenai pembangunan jalan dan peningkatan jalan desa di Kecamatan Awangpone termasuk minim atau kurang

pembangunan jalan. Meningkatnya perbaikan jalan desa akibat krisis ekonomi yang melanda bangsa ini yang tentunya berimbas kepada daerah, skala prioritas pembangunan pada suatu daerah dengan mengacu pada kebijakan pemerintah daerah setempat.

Terciptanya suatu aktivitas perjalanan tidak terlepas tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang baik khususnya jalan perdesaan, hubungan ini atau lebih baik jika ditunjang dengan baiknya jaringan transportasi antar desa yang menghubungkan desa lain di Kecamatan Awangpone.

6. Dukungan Pemerintah

Untuk mengetahui sejauh mana dukungan pemerintah terhadap transportasi perdesaan pada Kecamatan Awangpone dapat lihat dari tanggapan-tanggapan responden di bawah ini :

Tabel IV.6

Dukungan Pemerintah pada Transportasi Perdesaan

Tanggapan	Bobot	Skor	F	Nilai Timbang	Persentase %
Sangat berpengaruh	10	4	4	160	0,75
berpengaruh	10	3	52	1560	7,38
Kurang berpengaruh	10	2	12	240	1,14
Tidak berpengaruh	10	1	2	20	0,09

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bagaimana tanggapan responden terhadap dukungan pemerintah selama ini terhadap transportasi perdesaan yakni sebanyak 0,75 % berpendapat sangat

berpengaruh untuk pembangunan pertanian, berpengaruh sebanyak 7,38 %, yang berpendapat cukup berpengaruh sebanyak 1,14 % dan yang berpendapat tidak berpengaruh pemerintah daerah terhadap pembangunan pertanian sebanyak 0,09 %. Dan secara keseluruhan persentase pembangunan pertanian yang diakibatkan karena dukungan pemerintah daerah sebanyak 9,37 %.

4.3. Analisis Faktor Berpengaruh Terhadap Pembangunan Pertanian

Seperti yang sudah dijelaskan pada bab-bab sebelumnya, bahwa pembangunan pertanian yang dipengaruhi oleh adanya transportasi perdesaan. Faktor pengembangan transportasi, aksesibilitas, kondisi transportasi dan adanya dukungan pemerintah merupakan peubah penentu besarnya pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone. Untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone dilakukan analisis Korelasi . Hasil analisis variabel bebas maupun tidak bebas. Pembangunan Jalan (X1), Kondisi Jalan (X2) Jarak (X3) Alat angkut (X4) Tarif atau biaya (X5) dan Dukungan Pemerintah Daerah (X6). Dimana pembangunan pertanian (Y) model persamaan sebagai berikut :

Kondisi Jalan	(X1).....	r_{X_2Y}	= 0,99
Jarak	(X2).....	r_{X_3Y}	= 0,97
Alat Angkut	(X3).....	r_{X_4Y}	= 0,87
Tarif/Biaya Angkutan	(X4).....	r_{X_5Y}	= 0,98

• Berdasarkan hasil analisis korelasi menunjukkan bahwa kondisi jalan 0,99 % hal ini berarti menunjukkan korelasi sama dengan atau mendekati satu bernilai positif menunjukkan kondisi jalan sangat berpengaruh terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone. variabel berdasarkan Tarif /biaya angkutan 0,98 % menunjukkan koeralsi tarif/biaya sama dengan atau mendekati satu bernilai positif menunjukkan variabel ini sangat berpengaruh terhadap pembangunan pertanian. variabel jarak 0,97 % juga menunjukkan variabel ini sangat mendukung pembangunan pertanian. Sedangkan varaibel alat angkut 0,87 % menunjukkan paling rendah diantara variabel lainnya sehingga mempunyai hubungan yang lemah terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone.

Dengan demikian dapat diketahui bahwa dengan memperhatikan variabel tersebut, pengaruh transportasi tetap berjalan dengan baik dan mendukung pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone. Dari analisis data dapat disimpulkan bahwa variabel Kondisi jalan, jarak, dan tarif/biaya angkutan sangat mempengaruhi pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone, dan alat angkut mempunyai hubungan lemah arti kurang berpengaruh terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Awangpone.

4.4. Analisis Peranan Transportasi Perdesaan Terhadap Pemasaran Hasil Pertanian.

Adapun peranan transportasi dalam memperluas pemasaran produk pertanian di Kecamatan Awangpone adalah :Distribusi produk Pertanian akan semakin cepat, jangkauan pemasaran akan semakin luas, Sarana produksi komoditi mudah diperoleh, Intensitas penjualan akan meningkat dan Peningkatan pendapatan sehingga kesejahteraan masyarakat akan lebih baik.

1. Distribusi produk Pertanian akan semakin cepat.

Pemasaran suatu produk sangat tergantung pada kelancaran distribusi produk dari produsen ke konsumen. Keterlambatan produk diterima konsumen menyebabkan hilangnya kepercayaan dan nilai jual produk berubah. Dalam pemasaran hasil pertanian di Kecamatan Awangpone, distribusi produk pertanian cukup baik dan memudahkan petani dalam mengirim produknya ke konsumen baik di pasar maupun keluar wilayah.

2. Jangkauan pemasaran akan semakin luas

Dengan kondisi pemasaran distribusi yang lancar memiliki nilai tambah dengan adanya sarana transportasi yang mulai merambah desa/kampung penghasil produk pertanian.

Peningkatan pembangunan transportasi di Kecamatan Awangpone yaitu dengan bertambahnya kualitas dan ruas jalan menyebabkan

terjadinya peningkatan sarana transportasi darat seperti kendaraan roda dua, roda empat dengan tersedianya sarana transportasi darat tersebut, memungkinkan petani dapat memasarkan hasil pertanian keluar daerah.

3. Sarana produksi komoditi mudah diperoleh

kemudahan dan aksesibilitas dari tersedianya sarana transportasi juga dapat memudahkan petani untuk memperoleh sarana dan prasarana produksinya berupa peralatan, pupuk, bibit dan sebagainya, dapat meningkatkan jumlah produksinya sesuai kebutuhan pasar. Sehingga konsumen mudah memperoleh barang yang diinginkan tepat waktu dan harga yang sesuai dibutuhkan proses distribusi penyaluran barang yang efektif sehingga hasil produksi tersebut tidak mengedap disuatu tempat.

Ketersedianya sarana dan prasarana transportasi berperan dalam menunjang tingkat aksesibilitas dan mobilitas manusia, komoditi pertanian dan jasa serta meningkatkan kegiatan ekonomi dalam suatu wilayah baik melalui jalur transportasi darat, air maupun udara.

4. Intensitas penjualan akan meningkat

Dengan adanya pengembangan transportasi melalui pembangunan prasarana jalan dan sarana angkutan di Kecamatan Awangpone maka terjadi perubahan arah pemasaran hasil pertanian dari petani. Hasil pertanian dapat dipasarkan lebih jauh lagi dari sebelumnya

dengan tingkat harga yang lebih tinggi dan intensitas penjualan dapat dilakukan dengan frekuensi. Yang lebih banyak sehingga petani dapat meningkatkan pendapatannya. Adanya pengembangan transportasi di Kecamatan Awangpone juga memungkinkan distribusi hasil pertanian semakin cepat tiba di pasar atau pedagang yang memesan, sehingga kualitas dari hasil pertanian itu masih baik, serta memudahkan petani untuk menerima informasi kebutuhan pasar akan produk-produk pertanian.

5. Peningkatan pendapatan.

Pemasaran produk pertanian yang lebih efisien dengan menggunakan angkutan darat disebabkan oleh bertambahnya ruas jalan yang beraspal di Kecamatan Awangpone yang dapat menyebabkan biaya distribusi lebih rendah dan biaya pemasaran produksi petani dapat didistribusikan dengan lebih murah, dan menambah pendapatan yang lebih tinggi bagi petani. Rendahnya biaya yang dikeluarkan petani untuk memasarkan produk juga disebabkan jumlah sarana angkutan yang semakin bertambah dengan adanya peningkatan kualitas jalan sehingga terjadi persaingan harga penyewaan dalam setiap angkutan lebih murah dan mengurangi biaya yang dikeluarkan dalam distribusi pemasaran. Selain itu, banyak pedagang pengumpul yang sudah memiliki akses dan secara langsung membeli ke petani sehingga biaya pemasaran

petani relatif rendah dan biaya pemasaran menjadi tanggungan para pedagang. Kondisi pasar tergolong jauh, membutuhkan sarana transportasi yang cepat untuk memudahkan distribusi hasil pertanian dari petani ke pasar dengan waktu yang lebih cepat dan tidak mengurangi kualitas dari hasil pertanian.





BAB V

PENUTUP

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan uraian-uraian pada bab sebelumnya maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Tingkat Peranan transportasi terhadap pembangunan pertanian yang meliputi kegiatan transportasi (kondisi Jalan, Jarak, Alat Angkut dan Tarif/biaya) dan pengembangan jalan (Pembangunan jalan) serta dukungan pemerintah yang dianalisis dengan metode pembobotan, maka yang dominan berperan terhadap pembangunan pertanian adalah kegiatan transportasi yang mencapai tingkat peranan sebesar 81,77 % dan selebihnya dipengaruhi oleh adanya dukungan pemerintah sebesar 9,37 % dan pengembangan transportasi transportasi (pembangunan Jalan) sebesar 8,79 %.
2. Variabel yang berpengaruh terhadap pembangunan pertanian yang diakibatkan oleh transportasi setelah diuji korelasi dari masing-masing variabel, maka yang sangat berpengaruh terhadap pembangunan pertanian adalah, Kondisi Jalan 0,99 %, Jarak tempuh 0,99 %, Tarif/biaya angkutan sebesar 0,97 % dan hubungan yang lemah terhadap pembangunan pertanian adalah alat angkut 0,87 %.

5.2 Saran

Adapun saran-saran dalam penelitian ini adalah :

1. Meningkatkan kesadaran masyarakat mengelola potensi wilayah dalam menunjang peningkatan pendapatan sekaligus bergotong-royong memperbaiki dan memelihara prasarana dan sarana transportasi yang ada di Kecamatan Awangpone.
2. Pemerintah Daerah memberi perhatian terhadap pembangunan prasarana dan sarana transportasi serta dapat memberikan pelayanan dalam mendukung pembangunan pertanian dan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat maupun pendapatan daerah.
3. Melaksanakan program pembangunan yang terpadu dan lebih melibatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan transportasi mulai dari perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, sampai evaluasi dengan memperhatikan sumber daya manusia dan sumber daya alam, sehingga menciptakan kesadaran untuk kepentingan bersama.
4. Sumber daya alam di Kecamatan Awangpone sangat berpotensi untuk pembangunan pertanian, seperti sektor tanaman pangan, perkebunan, peternakan dan perikanan memerlukan pengelolaan yang lebih baik dan menyeluruh sehingga dapat memberikan peningkatan kesejahteraan ekonomi bagi masyarakat setempat

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, 1993. *Manajemen Transportasi*. Penerbit PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Adisasmita, Raharjo. 1994. *Beberapa dimensi Ekonomi Regional*. PascaSarjana Unhas, Makassar
- Kartasasmita, Ginanjar, 1996. *Pembangunan Untuk rakyat Memajukan Pertumbuhan dan Pemerataan*, Pustaka Adesindo, Jakarta
- Martoyo, S. 1996. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. BPFE, Yogyakarta
- Morlok, Edward K. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta
- Murbyarto. 1994. *Pengantar Ekonomi Pertanian*, LP3ES, Jakarta
- Tamin dan Frazila, Ross Bona. 1997. *Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan sistem transportasi dalam perencanaan jaringan transportasi*. Jurnal PWK Vol 8 No.3
- Tamin, Ofyar 2. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB, Bandung
- Tumewu, Willy. 1997. *Arah Pengembangan Transportasi Perkotaan di Indonesia*. Dalam Jurnal PWK Vol.8 No.3

LAMPIRAN-LAMPIRAN



**TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP PEMBANGUNAN PERTANIAN
DI KECAMATAN AWANGPONE KABUPATEN BONE**

Tanggapan	Bobot %	Sangat Berpengaruh	Berpengaruh	Kurang Berpengaruh	Tidak Berpengaruh	Nilai Timbang	Persentase (%)	Peringkat
Kondisi Jalan	25	$13 \times 4 \times 25 = 1300$	$33 \times 3 \times 25 = 2475$	$16 \times 2 \times 25 = 800$	$13 \times 1 \times 25 = 325$	4940	23,36	I
Alat Angkut	20	$34 \times 4 \times 20 = 2720$	$31 \times 3 \times 20 = 1860$	$8 \times 2 \times 20 = 320$	$2 \times 1 \times 20 = 40$	4900	23,18	II
Jarak Tempuh	20	$19 \times 4 \times 20 = 1520$	$36 \times 3 \times 20 = 2160$	$13 \times 2 \times 20 = 520$	$7 \times 1 \times 20 = 140$	4340	20,53	III
Tarif/Biaya	15	$10 \times 4 \times 15 = 600$	$44 \times 3 \times 15 = 1980$	$15 \times 2 \times 15 = 450$	$6 \times 1 \times 15 = 90$	3120	14,70	IV
Dukungan Pemerintah	10	$4 \times 4 \times 10 = 160$	$52 \times 3 \times 10 = 1560$	$12 \times 2 \times 10 = 240$	$2 \times 1 \times 10 = 20$	1980	9,37	V
Pembangunan Jalan	10	$4 \times 4 \times 10 = 160$	$40 \times 3 \times 10 = 1200$	$19 \times 2 \times 10 = 380$	$12 \times 1 \times 10 = 120$	1860	8,79	VI
Jumlah						21140	100	

Sumber : Data Primer setelah dianalisis 2006

LAMPIRAN

No	Y	X1	X2	X3	X4	Y ²	X1 ²	X2 ²	X3 ²	X4 ²
1	147	33	36	34	44	21609	1089	1296	1156	1936
2	81	16	19	31	15	6561	256	361	961	225
3	44	13	13	8	10	1936	169	169	64	100
4	28	13	7	2	6	784	169	49	4	36
Σ	300	75	75	75	75	30890	1683	1875	2185	2297

YX1	YX2	YX3	Yx4	X1X2	X1X3	X1X4	X2X3	X2x4	X3X4
4851	5292	4998	6468	1188	1122	1452	1224	1584	1496
1296	1539	2511	1215	304	496	240	589	285	465
572	572	352	440	169	104	130	104	130	80
364	196	56	168	91	26	78	14	42	12
7083	7599	7917	8291	1752	1748	1900	1931	2041	2053

Perhitungan Korelasi

a. $r_{x_1 y}$

$$r = \frac{N \sum Y X_1 - (\sum X_1 \cdot \sum Y)}{\sqrt{N \cdot \sum (X_1^2) - \sum (X_1)^2 \cdot N \cdot \sum Y^2 \cdot (\sum Y)^2}}$$

$$r = \frac{4.7083 - (75 \cdot 300)}{\sqrt{4 \cdot (1683) - (75)^2 \cdot 4(30890) - (300)^2}}$$

$$r = \frac{28564 - 22500}{\sqrt{(6732 - 5625) - (123560 - 90000)}}$$

$$r = \frac{6064}{\sqrt{(1107)(33560)}}$$

$$r = \frac{6064}{6095,16}$$

$$r = 0,99$$

b. $r_{x_2 y}$

$$r = \frac{N \sum Y X_2 - (\sum X_2 \cdot \sum Y)}{\sqrt{N \cdot \sum (X_2^2) - \sum (X_2)^2 \cdot N \cdot \sum Y^2 \cdot (\sum Y)^2}}$$

$$r = \frac{4.7599 - (75 \cdot 300)}{\sqrt{4 \cdot (1875) - (75)^2 \cdot 4(30890) \cdot (300)^2}}$$

$$r = \frac{30396 - 22500}{\sqrt{(7500 - 5625) - (123560 - 90000)}}$$

$$r = \frac{7896}{\sqrt{(1875)(33560)}}$$

$$r = \frac{7896}{7932,52}$$

$$r = 0,99$$

c. $r_{X_3 Y}$

$$r = \frac{N \sum Y X_3 - (\sum X_3 \cdot \sum Y)}{\sqrt{N \cdot \sum (X_3^2) - \sum (X_3)^2 \cdot N \sum Y^2 \cdot (\sum Y)^2}}$$

$$r = \frac{4.7917 - (75 \cdot 300)}{\sqrt{4 \cdot (2185) - (75)^2 \cdot 4(30890) \cdot (300)^2}}$$

$$r = \frac{31668 - 22500}{\sqrt{(8740 - 5625) - (123560 - 90000)}}$$

$$r = \frac{9168}{\sqrt{(3115)(33560)}}$$

$$r = \frac{9168}{10224,45}$$

$$r = 0,89$$

d. $r_{X_4 Y}$

$$r = \frac{N \sum Y X_4 - (\sum X_4 \cdot \sum Y)}{\sqrt{N \cdot \sum (X_4^2) - \sum (X_4)^2 \cdot N \sum Y^2 \cdot (\sum Y)^2}}$$

$$r = \frac{4.8291 - (75 \cdot 300)}{\sqrt{4 \cdot (2297) - (75)^2 \cdot 4(30890) \cdot (300)^2}}$$

$$r = \frac{33164 - 22500}{\sqrt{(9188 - 5625) - (123560 - 90000)}}$$

$$r = \frac{10664}{\sqrt{(3536)(33560)}}$$

$$r = \frac{10664}{10893,50}$$

$$r = 0,97$$

-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa/Kelurahan
-  Kolektor Primer
-  Kolektor Sekunder
-  Jalan Lokal
-  Sungai
-  Ibukota Kecamatan

FAISA L/45 00 042 042

Pembimbing

1. Ir. H. Syarifuddin Dewa, M.Si
2. Ir. Agus Salim, M.Si
3. A. Titien Stiaway, ST



1 : 3000

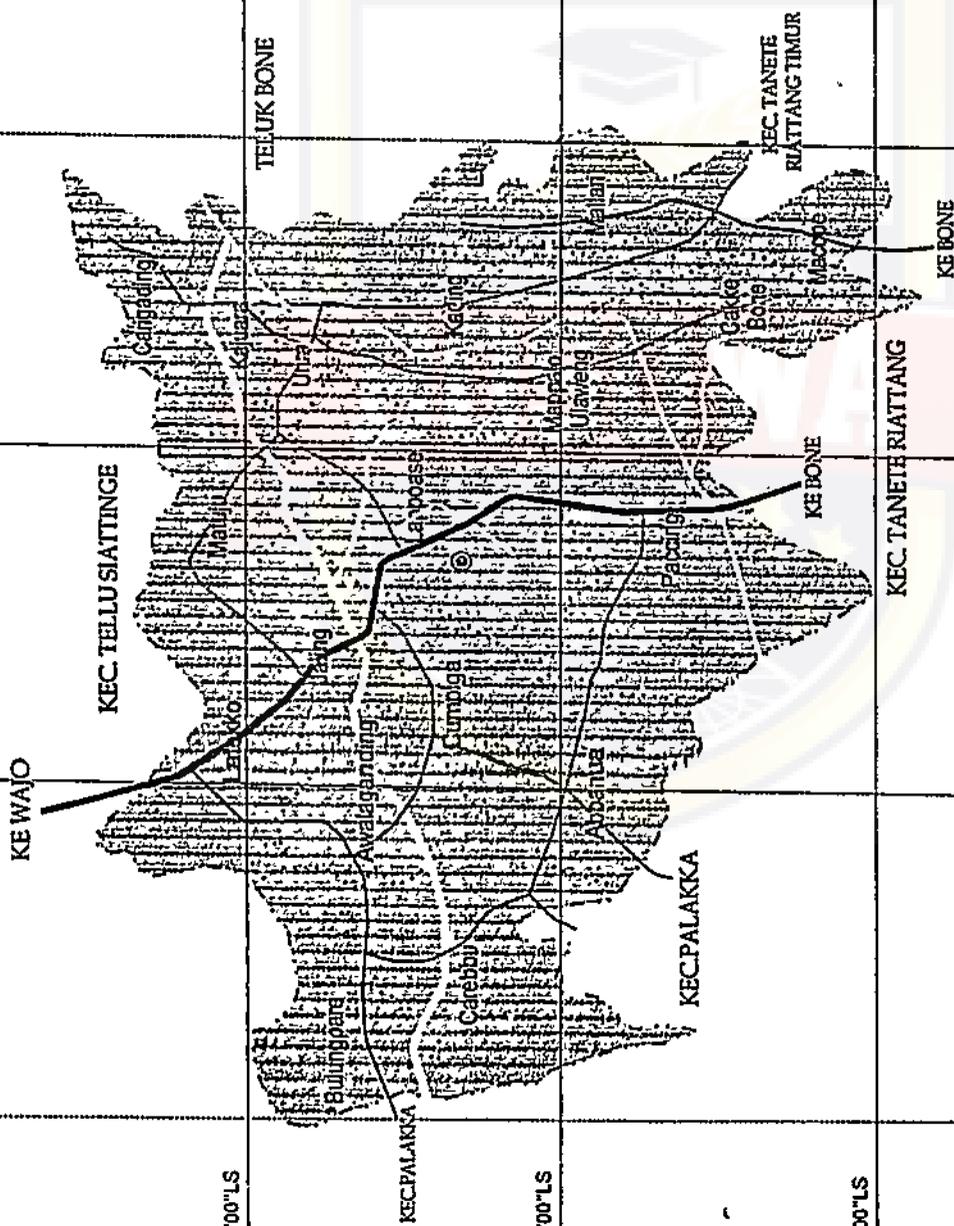


Sumber Peta:

1. Bnpeda Kabupaten Bone
2. Badan Pusat Statistik
3. Kantor Kecamatan Awangpone



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota
Fakultas Teknik
UNIVERSITAS 'G' MAKASSAR
2006



KECAMATAN AWANGPONE

DAFTAR KUISIONER PENELITIAN

PERANAN TRANSPORTASI TERHADAP PEMBANGUNAN PERTANIAN DI KECAMATAN AWANGPONE KABUPATEN BONE

Kuisisioner ini hanya untuk penelitian skripsi, dalam rangka penyelesaian studi pada program sarjana (S1) dan tidak terkait dengan masalah lainnya,

Tiap tiap jawaban yang bapak/ibu kembalikan kepada kami merupakan bantuan yang tidak ternilai bagi keberhasilan kami, untuk itu kami sampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya.

Data Lokasi Survey

1. Kabupaten : Bone
2. Kecamatan : Awangpone
3. Kelurahan/Desa :

Data Umum Responden

1. Nama :
2. Jenis Kelamin :
3. Umur :
4. Pendidikan Terakhir :
5. Pekerjaan :
6. Status :



DAFTAR PERTANYAAN

Ilah tanda silang (X) pada salah satu jawaban yang paling cocok menurut tanggapan bapak/ibu

Bagaimana kondisi jalan yang ada mulai dari tempat produksi sampai tempat pemasaran ?

- a. Sangat Baik
- b. Baik
- c. Kurang Baik
- d. Tidak baik

Bagaimana pengaruh kondisi jalan terhadap hasil komoditi pertanian ?

- a. Sangat berpengaruh
- b. Berpengaruh
- c. Kurang berpengaruh
- d. Tidak berpengaruh

Bagaimana kondisi kendaraan yang mengangkut hasil komoditi dari rumah ke pasar ?

- a. sangat Baik
- b. Baik
- c. Kurang Baik
- d. Tidak baik

Jenis alat angkut apa saja yang dipergunakan untuk mengangkut komoditi ?

- a.
- b.
- c.
- d.

Apakah alat angkut berperan terhadap pembangunan pertanian ?

- a. Sangat berpengaruh
- b. Berpengaruh
- c. Kurang berpengaruh
- d. Tidak berpengaruh

Berapa kali anda, melakukan perjalanan untuk memasarkan hasil komoditi pertanian saudara?

- a. > 6 Kali
- b. 5-6 Kali
- c. 3-4 kali
- d. 1-2 Kali

Bagaimana pengaruh jarak terhadap hasil pertanian selama pengangkutan dari tempat produksi ke pasar ?

- a. Sangat berpengaruh
- b. Berpengaruh
- c. Kurang berpengaruh
- d. Tidak berpengaruh

Darimanakah sumber dana untuk pembangunan jalan ?

- a. Pemerintah Daerah
- b. Swadaya dan pemerintah
- c. Sawadaya masyarakat
- d. Sumber lain

Apakah peran pemerintah daerah selama ini dapat mempengaruhi pembangunan pertanian ?

- a. Sangat berpengaruh
- b. Berpengaruh
- c. Kurang berpengaruh
- d. Tidak berpengaruh

Apakah waktu tempuh slama pengangkutan komoditi dapat mempengaruhi pembangunan pertanian

- a. Sangat berperan
- b. Berperan
- c. Kurang Berperan
- d. Tidak Berperan

Apakah pembangunan yang selama ini dilakukan oleh pemerintah seperti pembangunan jalan dapat mempengaruhi pembangunan pertanian ?

- a. Sangat berpengaruh
- b. Berpengaruh
- c. Kurang berpengaruh
- d. Tidak berpengaruh

Apakah anda, ingin berpartisipasi apabila dilakukan pembangunan di daerah saudara ?

- a. Sangat berprtisipasi
- b. Berpartisipasi
- c. Kurang berpartisipasi
- d. tidak berpartisipasi

Menurut anda, hal apakah yang dapat mempengaruhi pembangunan pertanian ?

.....
.....

Kemukakan pendapat anda, langkah-langkah apa saja yang perlu dilakukan untuk meningkatkan hasil produksi pertanian ?

.....
.....

Apapun terima kasih yang tulus atas kesediaan Bapak/ibu mengisi Quisioner ini dengan baik dan benar.

.....2006

Responden

-  Batas Kabupaten
-  Batas Kecamatan
-  Jalan
-  Sungai

FAISA L/45 00 042 042

Pembimbing

1. Ir. H. Syarifuddin Dewa, M.Si
2. Ir. Agus Salim, M.Si
3. A. Tiftien Stiaway, ST



1 : 40000

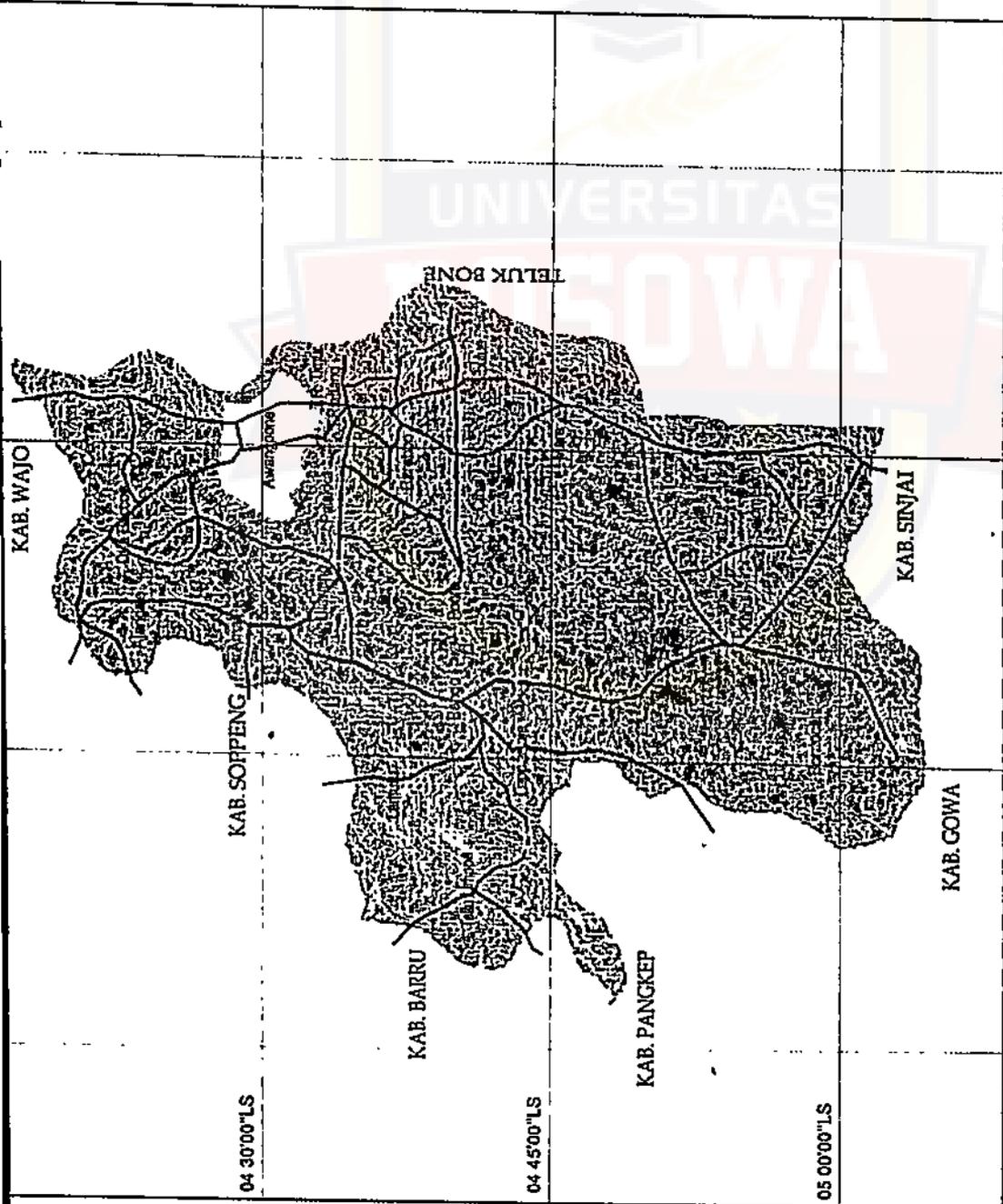


Sumber Peta:

1. Bappeda Kabupaten Bone
2. Badan Pusat Statistik
3. Kantor Kecamatan Awangpone



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota
 Fakultas Teknik
 UNIVERSITAS "45" Majalengka
 2006



KABUPATEN BONE

-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa/Kelurahan
-  Jalan
-  Sungai
-  Ibukota Kecamatan

FAISA L/45 DG 042 042

Pembimbing

1. Ir. H. Syarifuddin Dewa, M.Si
2. Ir. Agus Salim, M.Si
3. A. Tithien Stiawaty, ST



1 : 3000

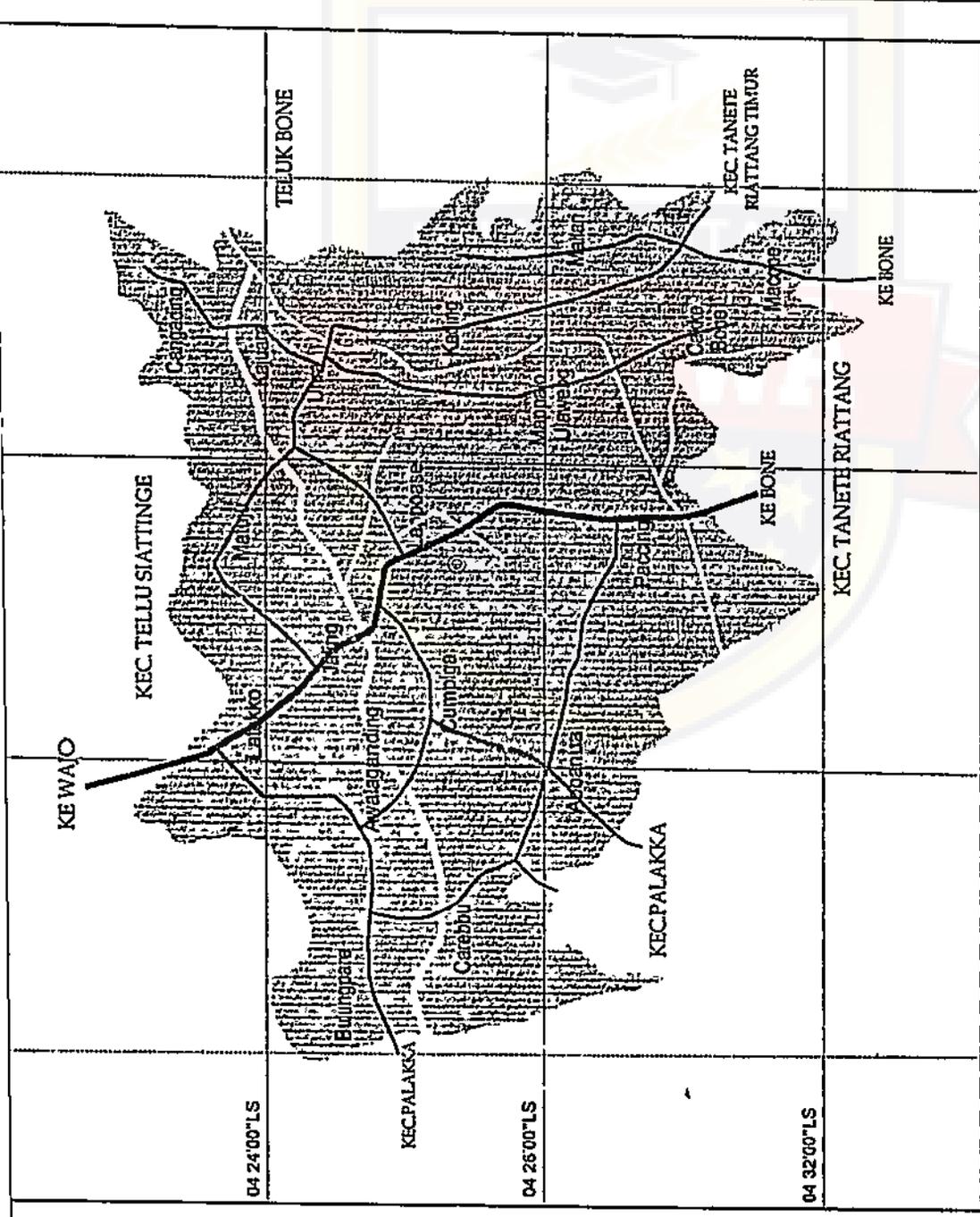


Sumber Peta:

1. Bappeda Kabupaten Bone
2. Badan Pusat Statistik
3. Kantor Kecamatan Awangpone



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota
 Fakultas Teknik
 UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
 2006



KECAMATAN AWANGPONE

04 24'00"LS
04 28'00"LS
04 32'00"LS

-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa/Kelurahan
-  Jalan
-  Sungai
-  Ibukota Kecamatan
-  Areal Persawahan
-  Tambak/Empang
-  Kebun/Ladang
-  Permukiman
-  Objek Wisata Gua Cempalagi

FAISA L/45 00 042 042

Pembimbing
 1. Ir. H. Syarifuddin Dewa, M.Si
 2. Ir. Agus Salim, M.Si
 3. A. Titien Stawaty, ST

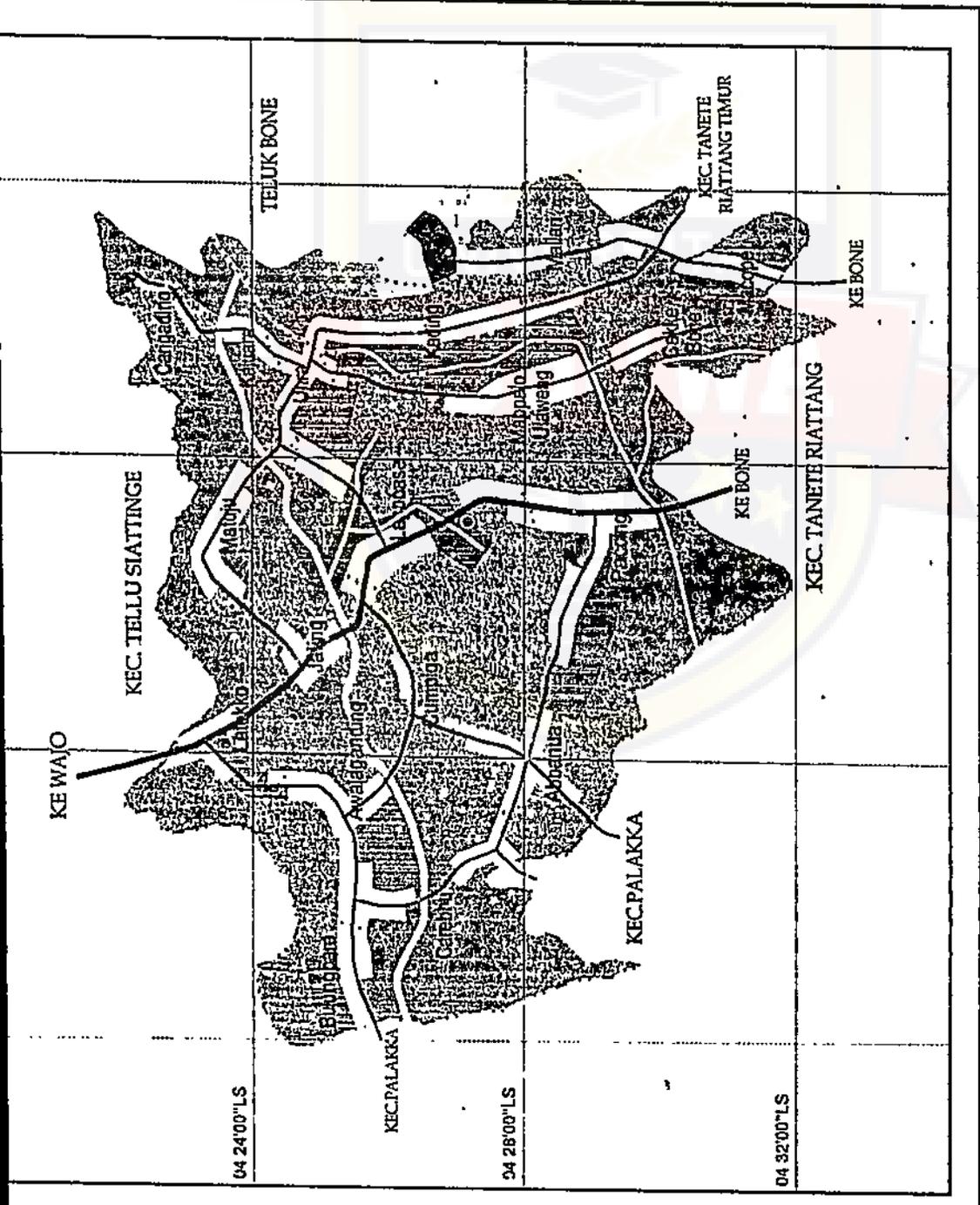
1 : 3000 



Sumber Peta:
 1. Bappeda Kabupaten Bone
 2. Badan Pusat Statistik
 3. Kantor Kecamatan Awangpone



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota
 Fakultas Teknik
 UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
 2006



KECAMATAN AWANGPONE

Kondisi Jalan

-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa/Kelurahan
-  Jalan Aspal
-  Jalan Pengerasan
-  Jalan Tanah
-  Sungai
-  Ibukota Kecamatan

FAISA L/45 00 042 042

Pembimbing

1. Ir. H. Syarifuddin Dewa, M.Si
2. Ir. Agus Salim, M.Si
3. A. Tifien Stiawaty, ST



1 : 3000

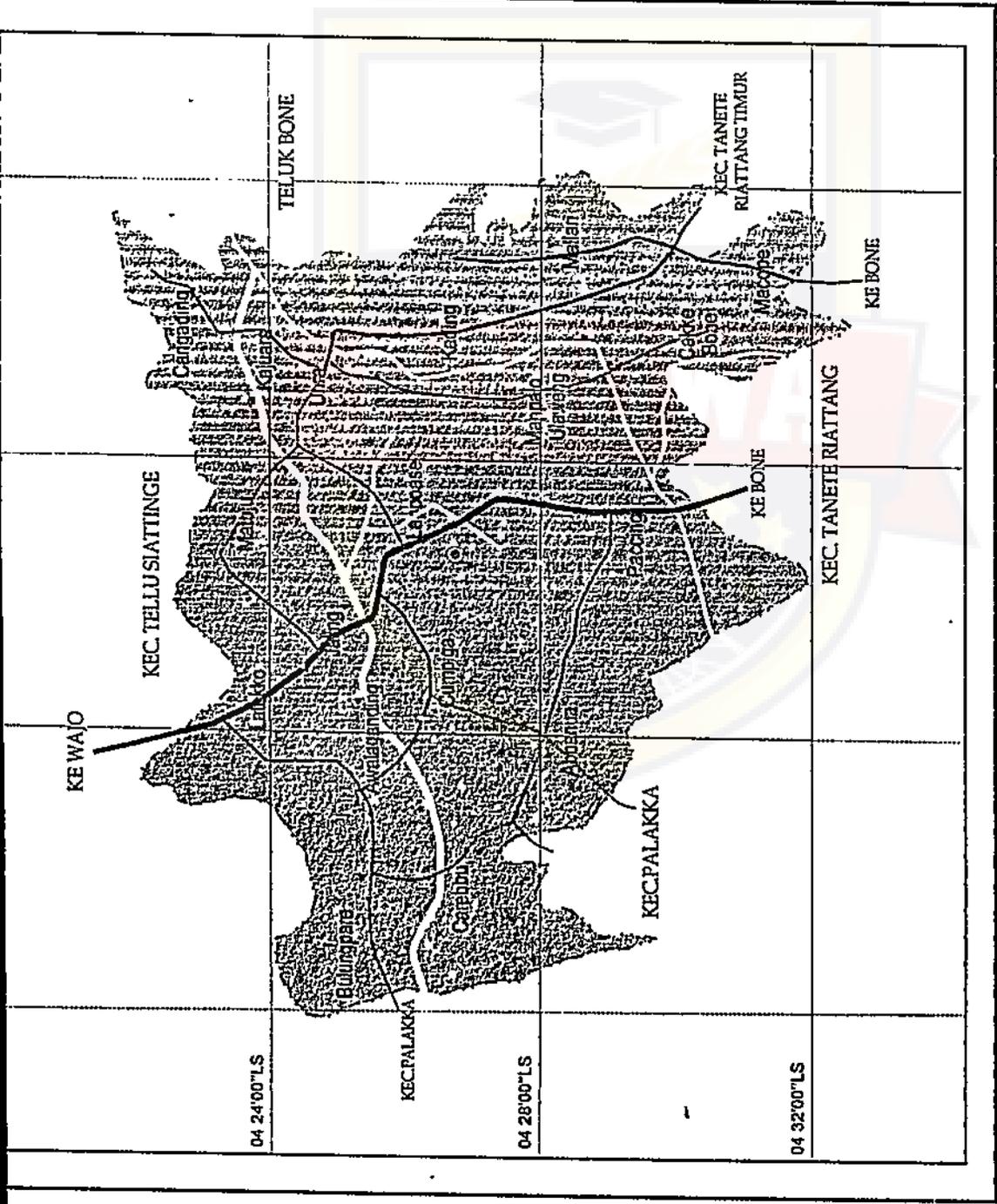


Sumber Peta:

1. Bappeda Kabupaten Bone
2. Badan Pusat Statistik
3. Kantor Kecamatan Awangpone



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota
 Fakultas Teknik
 UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
 2006



KECAMATAN AWANGPONE

-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa/Kelurahan
-  Jalan
-  Sungai
-  Ibukota Kecamatan

FAISA L/45 00 042 042

- Pembimbing
1. Ir. H. Syarifuddin Dewa, M.Si
 2. Ir. Agus Salim, M.Si
 3. A. Titien Stiawaty, ST

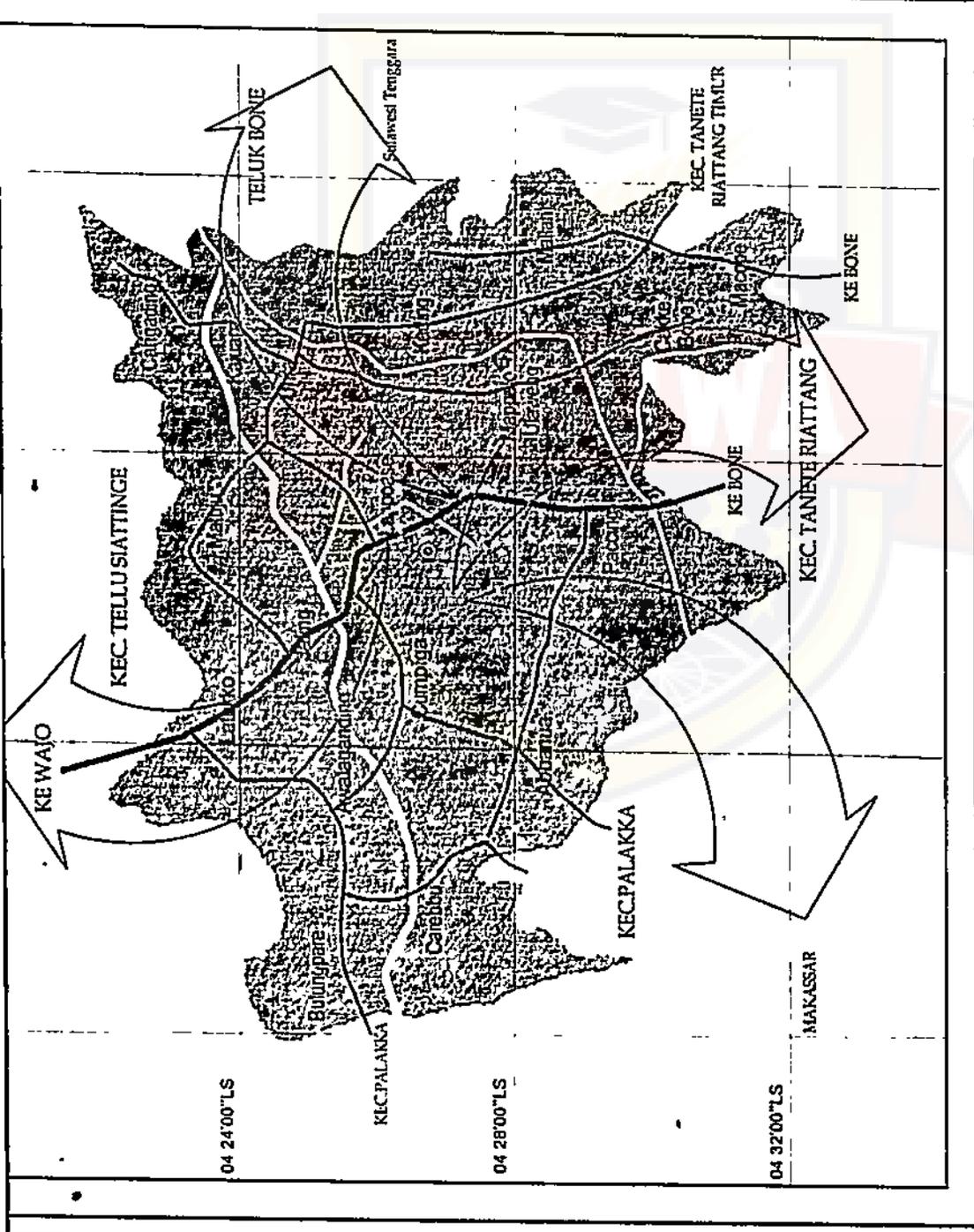


1 : 3000 

- Sumber Peta:
1. Bappeda Kabupaten Bone
 2. Badan Pusat Statistik
 3. Kantor Kecamatan Awangpone



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota
Fakultas Teknik
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
2006



KECAMATAN AWANGPONE

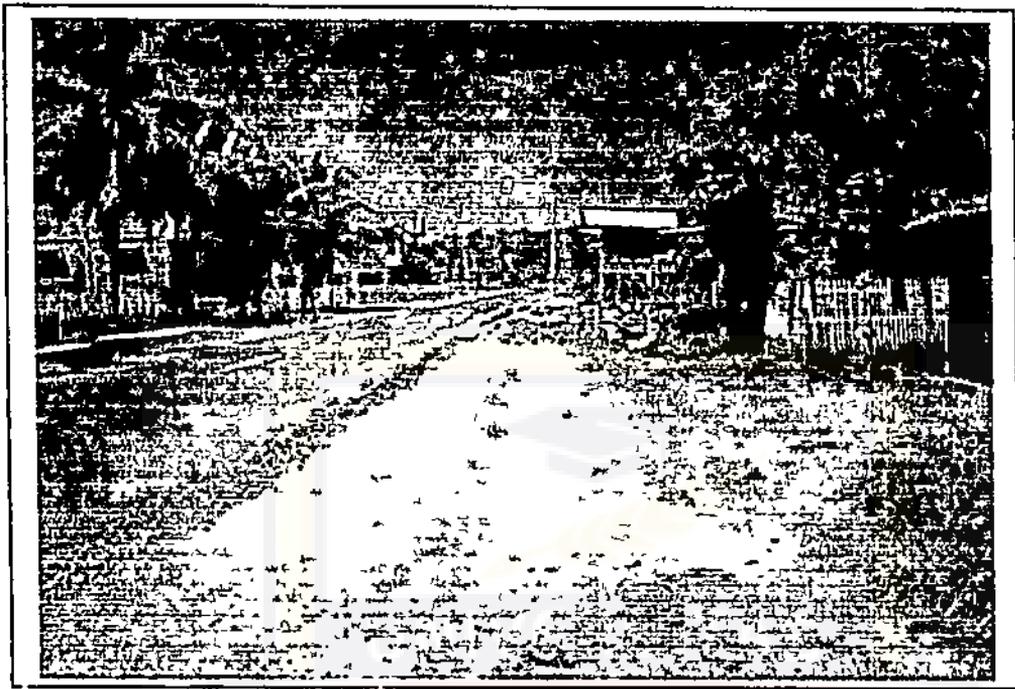


Foto Yang memperlihatkan Kondisi Jalan Poros yang menghubungkan Kabupaten Bone dengan Kabupaten Sengkang



Foto Yang Memperlihatkan Kondisi Jalan yang menghubungkan Desa Unra Dengan Desa Map. Ulaweng dan Cakke Bone

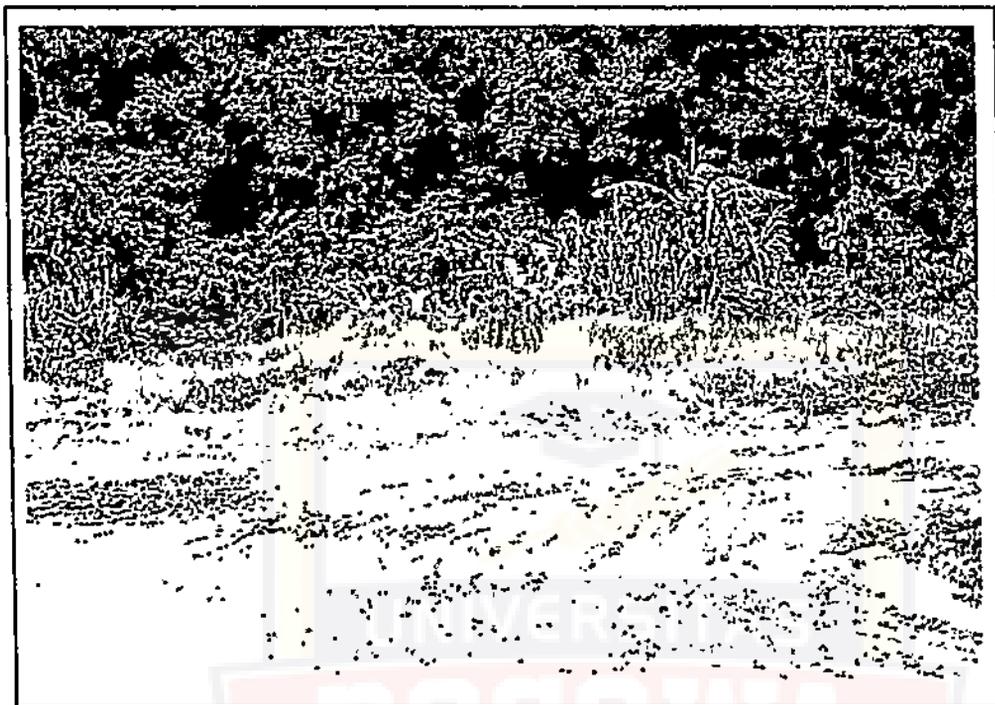


Foto Yang Menunjukkan Kondisi Jalan yang ada di Kecamatan Awangpone



Foto yang menunjukkan Kondisi Jalan yang ada di Kecamatan Awangpone

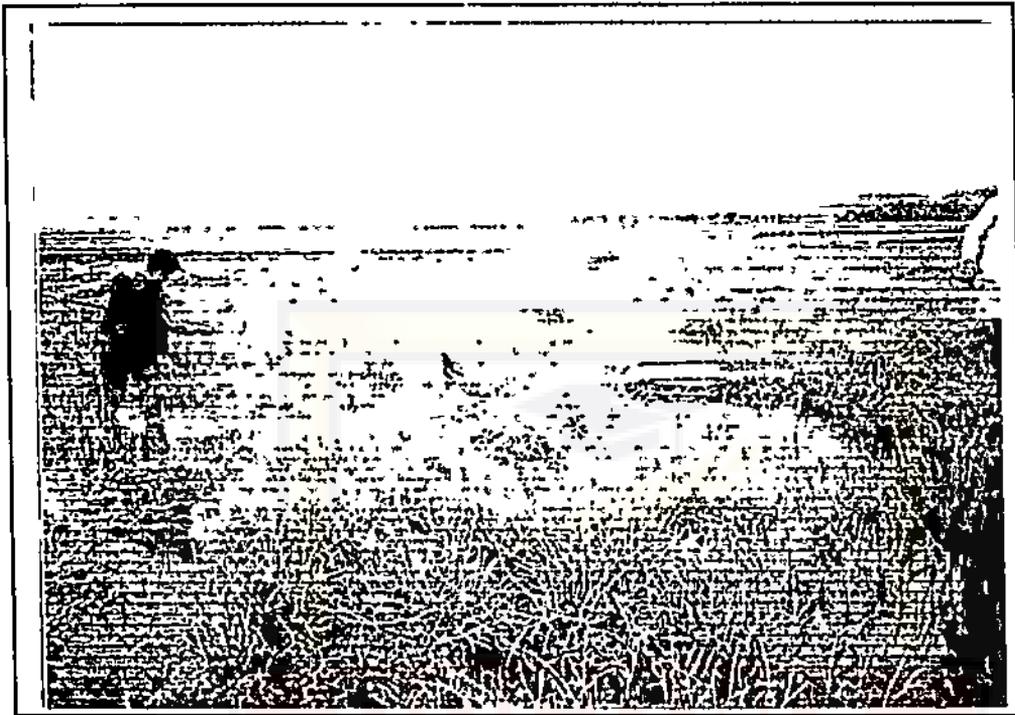


Foto Yang Memeperlihatkan Areal Persawahan yang belum ditanami



Foto Yang menunjukkan Areal Persawahan dan Pembangunan Saluran Pengairan