

TESIS

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP
KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI DALAM PENGEMBANGAN
KOMODITI UNGGULAN**

(Studi Kasus Kecamatan Sinjai Barat Kabupaten Sinjai)

OLEH

AMRAN

MPW 45 10 072



PROGRAM PASCASARJANA

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2017


TUTUP

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP
KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI DALAM
PENGEMBANGAN KOMODITI UNGGULAN
(Studi Kasus Kecamatan Sinjai Barat Kabupaten Sinjai)**

Disusun dan diajukan oleh :


A M R A N
Nomor Induk : MPW4510072

Menyetujui
Komisi Pembimbing


Dr. Ir. Murshal Manaf. MT.
Ketua


Dr. Ir. H. Agus Salim, M.Si
Anggota

Direktur Program Pascasarjana
Universitas Bosowa


Dr. Muhlis Ruslan, S.E., M.Si

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota


Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si

HALAMAN PENERIMAAN

FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI DALAM PENGEMBANGAN KOMODITI UNGGULAN (Studi Kasus Kecamatan Sinjai Barat Kabupaten Sinjai)

Pada Hari/Tanggal :
Tesis atas nama : **Amran**
NIM : **MPW4510072**

Telah diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister pada Program Studi Ilmu Hukum.

PANITIA UJIAN TESIS

Ketua : **Dr. Ir. Murshal Manaf, M.T.** (.....)

Sekretaris : **Dr. Ir. H. Agus Salim, M.Si.** (.....)

Anggota Penguji : 1. **Ir. H. Lambang Basri Sait, M.T., Ph.D.** (.....)

2. **Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si.** (.....)

Makassar, 28 Desember 2017

Direktur,

Dr. Muhlis Ruslan, S.E., M.Si.

NIDN 0931086501

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain,kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka apabila dalam tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat) dari Tesis orang lain/instansi lain,maka saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister saya dengan penuh rasa tanggung jawab.



Makassar, 28 Desember 2017

~~Amran~~

Nomor Induk MPW : 4510072

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT, oleh karena rahmat dan karunia-Nya sehingga penulisan tesis ini dapat diselesaikan. Tesis ini merupakan tugas akhir dari rangkaian kegiatan akademik untuk meraih gelar Magister pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota di Universitas Bosowa.

Adapun judul yang kami angkat dalam tesis ini adalah **“Faktor-Faktor yang berpengaruh terhadap kinerja Pelayanan transportasi dalam pengembangan Komuditi Unggulan (Studi Kasus Kecamatan Sinjai Barat Kabupaten Sinjai)”** materi penulisan tesis mencakup latar belakang, maksud dan tujuan, manfaat penelitian, kajian pustaka sebagai teori pendukung, metode penelitian, hasil dan pembahasan serta kesimpulan dan saran.

Dengan selesainya penulisan tesis ini, maka tak lupa kami mengucapkan banyak terima kasih yang setinggi-tingginya kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penulisan tesis ini khususnya bagi pembimbing, jajaran staf pengelolaan akademik. Semoga Tuhan senantiasa memberikan kesuksesan bagi kita semua.

Dan akhirnya semoga Allah SWT memberikan yang terbaik kepada kita semua. Aamiin.

Makassar, Desember 2017

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

Halaman Judul.....	i
Halaman Pengesahan	ii
Kata Pengantar.....	iii
Daftar Isi	iv
Daftar Tabel.....	vi
Daftar Gambar	vii
Abstrak	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1. Konsep Transportasi.....	7
2.2. Peranan dan Manfaat Transportasi.....	9
2.3. Transportasi dan Perkembangan Wilayah	15
2.4. Perencanaan Transportasi.....	17
2.5. Komoditi Unggulan.....	20
2.6. Peranan Komoditi Unggulan Dalam Perekonomian	23
2.7. Kerangka Pikir	27
2.8. Hipotesis.....	31

BAB III	METODE PENELITIAN.....	32
	3.1. Jenis dan Desain Penelitian.....	32
	3.2. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	32
	3.3. Populasi dan Sampel.....	32
	3.4. Jenis dan Sumber Data.....	33
	3.5. Teknik Pengumpulan Data.....	34
	3.6. Analisis dan Pengujian Hipotesis.....	36
	3.7. Definisi Oerasional.....	37
BAB IV	ANALISA DAN PEMBAHASAN.....	40
	4.1. Lokasi Survei.....	40
	4.2. Pelaksanaan Survei.....	40
	4.3. Identifikasi Responden.....	40
	4.4. Analisa Data Responden.....	40
	4.4.1. Analisa Deskriptif.....	41
	4.4.2. Uji Regresi Linier.....	54
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN.....	60
	5.1. Kesimpulan.....	60
	5.2. Saran.....	61
	DAFTAR PUSTAKA	
	LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 4.1.	Presentase Karakteristik Responden Berdasarkan Usia	42
Tabel 4.2.	Presentase Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	43
Tabel 4.3.	Presentase Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan	44
Tabel 4.4.	Presentase Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan.....	45
Tabel 4.5.	Presentase Jawaban Responden Tentang Kinerja Pelayanan Transportasi.....	47
Tabel 4.6.	Presentase Jawaban Responden Berdasarkan Sarana/ Prasarana Transportasi (X_1)	48
Tabel 4.7.	Presentase Jawaban Responden Berdasarkan Sistem Operasi (X_2)	49
Tabel 4.8.	Presentase Jawaban Responden Berdasarkan Kebijakan Pemerintah Daerah (X_3).....	51
Tabel 4.9.	Presentase Jawaban Responden Berdasarkan Sumber Daya Manusia Yang Melayani (X_4).....	52
Tabel 4.10.	Presentase Jawaban Responden Berdasarkan Perilaku Pemakai Jasa (X_5)	53
Tabel 4.11.	Tabel Pengujian Linearitas (hasil olahan SPSS)	55
Tabel 4.12.	Interpretasi nilai r.....	56
Tabel 4.13.	Tabel Korelasi Antar Variabel Bebas dan Variabel Tidak Bebas.....	56
Tabel 4.14.	Koefisien Determinasi (Hasil Olahan SPSS).....	57
Tabel 4.15.	Hasil Pengujian Multikolinearitas (Hasil Olahan SPSS)	58

DAFTAR GAMBAR

	<i>Halaman</i>
Gambar 2.1. Kerangka Pikir Penelitian	30
Gambar 4.1. Diagram Presentasi Umur Responden	42
Gambar 4.2. Diagram Presentasi Pendidikan Terakhir Responden	44
Gambar 4.3. Diagram Presentasi Pekerjaan Responden	45
Gambar 4.4. Diagram Presentasi Pendapatan Responden	46
Gambar 4.5. Diagram Presentasi Tanggapan Responden Tentang Kinerja Pelayanan Transportasi	47
Gambar 4.6. Diagram Presentasi Tanggapan Responden Tentang Sarana/Prasarana Transportasi	49
Gambar 4.7. Diagram Presentasi Tanggapan Responden Tentang Sistem Operasi	50
Gambar 4.8. Diagram Presentasi Tanggapan Responden Tentang Kebijakan Pemerintah Daerah	51
Gambar 4.9. Diagram Presentasi Tanggapan Responden Tentang Sumber Daya Manusia Yang Melayani	53
Gambar 4.10. Diagram Presentasi Tanggapan Responden Tentang Perilaku Pemakai Jasa	54

ABSTRAK

Amran: Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Terhadap Kinerja Pelayanan Transportasi Dalam Pengembangan Komoditi Unggulan (Studi Kasus Kecamatan Sinjai Barat Kabupaten Sinjai) dibimbing oleh Murshal Manaf dan Agus Salim.

Pengembangan wilayah sebagai konsekwensi atas berbagai faktor unggulan di suatu wilayah, Kabupaten Sinjai sebagai wilayah studi memiliki komoditas unggulan dari berbagai komoditas yang ada, yaitu komoditas di sector pertanian dan Sayur mayur, salah satu unggulan jenis tanaman Sayuran adalah tanaman Kool. Rumusan masalah yaitu bagaimana pengaruh Transportas dan waktu tempuh terhadap distribusi dari asal ke pemasaran, Terhadap komoditas unggulan, dan jenis komoditas unggulan terhadap pengembangan Transportasi. Tujuan penelitian adalah menganalisis pengaruh Transportasi, komoditas unggulan pada jenis Tanaman terhadap Transportasi wilayah. Jenis penelitian merupakan deskriptif analisis kualitatif melalui jawaban responden yang diambil di wilayah penelitian yaitu di Kecamatan Sinjai Barat Kabupaten Sinjai, selanjutnya tabulasi data diproses dengan menggunakan software Regresi linear Berganda dan metode prosentase. Hasil pembahasan yaitu bahwa ketiga variabel jarak tempuh, jenis komoditas unggulan dan komparasi unggulan memiliki pengaruh terhadap pengembangan dan model regresi yang diperoleh yaitu $Y = 0,092 + (-0,119).X_1 + 0,587.X_2 + 0,203.X_4 + 0,325.X_5$ ($R^2 = 0,701$)

Berdasarkan persamaan model pada pengembangan wilayah masyarakat memberikan respon sebesar 58 dari 100 atau 58% responden menyatakan berpengaruh, **69 atau 69% mengetahui komoditas unggulan untuk pengembangan Transportasi di Kabupaten dan 54 dari 100 atau 54% mengetahui sebagai unggulan komparatif di Kabupaten Sinjai.**

Kata kunci : Transportasi, komoditas Unggulan, pengembangan wilayah

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pembangunan secara garis besar adalah suatu proses multidimensi yang melibatkan perubahan struktur sosial, kelembagaan nasional, percepatan pertumbuhan ekonomi, pemerataan pendapatan dan pengentasan kemiskinan yang kesemuanya itu bertujuan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat (Todaro, 2000). Secara filosofi suatu proses pembangunan dapat diartikan sebagai upaya yang sistematis dan berkesinambungan untuk menciptakan keadaan yang dapat menyediakan berbagai alternatif yang sah bagi pencapaian aspirasi setiap warga yang paling humanistik (Rustiadi et al, 2006). Menurut Jamli (2003) terdapat tiga tujuan utama dari pembangunan ekonomi daerah; *pertama*, pembangunan kesempatan kerja yang berkualitas bagi penduduk; *kedua*, mencapai perekonomian daerah yang stabil; dan *ketiga*, membangun berbagai macam basis ekonomi dan kesempatan kerja.

Daerah dituntut untuk dapat mengenali setiap potensi yang ada di wilayahnya. Pembangunan ekonomi daerah yang berdasarkan kekhasan suatu daerah sangat cocok diterapkan pada era otonomi sekarang ini dengan menekankan pada pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya alam yang potensial untuk menciptakan peluang kerja dan menstimulasi aktivitas ekonomi baru. Adapun potensi yang dimaksud adalah komoditas unggulan.

Komoditas unggulan adalah salah satu komoditas andalan yang paling menguntungkan untuk diusahakan atau dikembangkan pada suatu wilayah yang memiliki prospek pasar dan mampu untuk meningkatkan pendapatan atau

kesejahteraan petani dan keluarga, serta mempunyai potensi sumberdaya lahan yang cukup luas. Dalam mencapai tujuan yang diharapkan dalam pembangunan tersebut, maka pembangunan perlu didukung oleh berbagai faktor baik ekonomi maupun faktor non ekonomi agar proses pembangunan dapat berjalan dengan lancar. Salah satu faktor yang sangat mendukung dan mempengaruhi jalannya roda pembangunan tersebut adalah transportasi.

Kabupaten Sinjai merupakan salah satu kabupaten di Sulawesi Selatan yang memiliki potensi ekonomi yang tinggi, khususnya di sektor pertanian dalam hal ini komoditi unggulan. Hal ini bisa dilihat dari potensi sektor pertanian yang merupakan sektor basis, baik dilihat dari sisi output (PDRB) maupun dari sisi penyerapan tenaga kerja, dimana peranan masing-masing sebesar 29,47 persen dan 52,72 persen terhadap total PDRB dan total penyerapan tenaga kerja (BPS Kabupaten Sinjai, 2012). Salah satu upaya untuk mewujudkan pembangunan sektor pertanian di Kabupaten Sinjai yaitu dengan menetapkan komoditas unggulan serta kawasan sentra produksinya, sebagaimana halnya komoditi unggulan hortikultura (sayuran) dan sapi yang kawasan sentra produksinya berada di Kecamatan Sinjai Barat. Dalam rangka pengembangan komoditi unggulan di Kecamatan Sinjai Barat tersebut, pemerintah daerah Kabupaten Sinjai telah membangun prasarana transportasi yang terdapat pada 34 titik dari tahun anggaran 2007 – 2009 yang bersumber dari dana APBD dan PNPM yang jumlah dananya Rp 18.355.440.000. Namun, pembangunan prasarana transportasi tersebut ternyata belum mampu memaksimalkan peran komoditas unggulan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kecamatan Sinjai Barat. Data kontribusi komoditi unggulan sayuran dan sapi terhadap PAD untuk periode 2007-2010 di wilayah Kecamatan Sinjai Barat tidak menunjukkan peningkatan

yang berarti, yakni masih jauh dibawah target yang diharapkan (Dinas Pertanian Kabupaten Sinjai, 2011). Padahal dengan adanya transportasi, diharapkan dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan agribisnis komoditi unggulan, baik budidaya, perdagangan maupun industri pengolahan.

Secara umum transportasi dapat didefinisikan sebagai suatu kegiatan untuk mengangkut atau memindahkan sesuatu barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain yang terpisah secara spasial, baik dengan atau tanpa sarana/alat angkut. Infrastruktur transportasi mencakup transportasi jalan, perkeretaapian, angkutan sungai, danau dan penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara.

Pemerintah pada umumnya memandang bahwa bidang transportasi adalah sangat vital untuk kepentingan negara baik dari sudut perekonomian maupun dari sudut sosial, politik, pemerintahan, pertahanan, dan keamanan, dan sebagainya, yang mana sebagian besar pendanaannya masih tergantung pada pemerintah. Pemerintah berpendapat bahwa bidang transportasi ini perlu mendapat perhatian dan bantuan, bahkan bagian-bagian yang terpenting di bidang transportasi perlu diusahakan oleh pemerintah.

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat penting dan strategis dalam konteks pembangunan di daerah dalam fungsinya sebagai sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sektor) dan pemberi jasa (the servicing sektor). Transportasi telah memegang peranan yang besar sebagai urat nadi perekonomian. Pembangunan sektor ini dimaksudkan untuk menggerakkan berbagai potensi daerah, pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang lebih baik dan menjangkau berbagai wilayah terutama di

daerah pedesaan. Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana untuk pemasaran. Pemasaran yang baik dan inovasi teknologi hanya bisa diperoleh apabila akses ke kawasan tersebut baik.

Menurut Kusumawardani (2010), bahwa prasarana transportasi berperan sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang akibat adanya kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Sebagai contoh suatu kawasan sentra produksi komoditi unggulan tidak akan dapat berkembang meskipun fasilitas lahan dan produksi sudah tersedia jika tidak tersedia prasarana transportasi. Hal ini akan mengakibatkan biaya transportasi menjadi sangat tinggi. Jika hal ini dibiarkan terus maka kawasan sentra produksi tersebut tidak akan berkembang. Banyak faktor yang mempengaruhi keberhasilan pembangunan transportasi bagi pengembangan komoditi unggulan di suatu wilayah, seperti keterkaitan antar jaringan transportasi yang dibangun, macam kebutuhan transportasi oleh masyarakat, keterbatasan anggaran pembangunan transportasi.

Menurut Salim (2012), faktor eksternal yang mempengaruhi transportasi antara lain: (1) Undang-undang/Peraturan Pemerintah, (2) Kebijakan/Pengaturan pihak pemerintah dan (3) Pengaruh pemakai jasa. Menurut Siregar (1990), dari segi nasional ada beberapa faktor yang harus diciptakan agar sistem transportasi berhasil dan mencapai tujuan yaitu (1) Sarana dan Prasarana transportasi serta komunikasi yang baik, (2) Peraturan perundang-undangan yang mendukung, (3) Keserasian hubungan antar moda baik secara teknis

maupun sistem operasi dan (4) Tersedianya informasi yang akurat tentang kegiatan transportasi.

Kunci keberhasilan, perkembangan dan pertumbuhan komoditi unggulan adalah transportasi. Akan tetapi, adanya keberhasilan, perkembangan dan pertumbuhan komoditi unggulan yang berbeda-beda disuatu wilayah menunjukkan bahwa terdapat faktor-faktor tertentu, baik yang berasal dari luar maupun dari dalam transportasi yang mempengaruhi. Sehubungan dengan itu, maka fungsi Kinerja (Y), terhadap factor Sarana dan prasarana transportasi (X1), Sistem Transportasi (X2), Kebijakan Pemerintah Daerah (X3), Sumber Daya Manusia (X4) dan Perilaku Pengguna jasa (X5). untuk pengembangan komoditi unggulan di Kecamatan Sinjai Barat Kabupaten Sinjai Provinsi Sulawesi Selatan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian masalah pada latar belakang, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

Variabel sarana/prasarana Transportasi (X1), Variabel sistem Transportasi (X2), Variabel Kebijakan Pemerintah Daerah (X3), Variabel Sumber Daya Manusia (X4), Variabel Perilaku Pengguna Jasa (X5) Merupakan variabel independen atau variabel bebas, sedangkan variabel terikat adalah Pengembangan Kinerja Pelayanan transportasi di Kabupaten Sinjai (Y):

1. Bagaimana pengaruh sarana dan prasarana, sistem transportasi, Kebijakan Pemerintah, Sumber Daya Manusia dan Perilaku Pengguna Jasa sebagai bentuk Kinerja Pelayanan Transportasi pada pengembangan komoditi unggulan di Kabupaten Sinjai? .

2. Bagaimana model regresi faktor sarana dan prasarana, sistem transportasi, Kebijakan Pemerintah, Sumber Daya Manusia dan Perilaku Pengguna Jasa dan Kinerja Pelayanan Transportasi terhadap pengembangan wilayah kabupaten.
3. Bagaimana persepsi responden pada faktor sarana dan prasarana, sistem transportasi, Kebijakan Pemerintah, Sumber Daya Manusia dan Perilaku Pengguna Jasa dan Kinerja Pelayanan Transportasi terhadap pengembangan wilayah kabupaten.

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk:

1. Menganalisis pengaruh sarana dan prasarana, sistem transportasi, Kebijakan Pemerintah, Sumber Daya Manusia dan Perilaku Pengguna Jasa sebagai bentuk Kinerja Pelayanan Transportasi pada pengembangan komoditi unggulan di Kabupaten Sinjai
2. Menganalisis model regresi faktor sarana dan prasarana, sistem transportasi, Kebijakan Pemerintah, Sumber Daya Manusia dan Perilaku Pengguna Jasa dan Kinerja Pelayanan Transportasi terhadap pengembangan wilayah kabupaten.
3. Menganalisis persepsi responden pada faktor sarana dan prasarana, sistem transportasi, Kebijakan Pemerintah, Sumber Daya Manusia dan Perilaku Pengguna Jasa dan Kinerja Pelayanan Transportasi terhadap pengembangan wilayah kabupaten.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat teoritis: hasil penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi bagi pengembangan teori pengembangan wilayah melalui komoditas unggulan kaitannya dengan kinerja pelayanan transportasi di Kecamatan Sinjai Barat Kabupaten Sinjai
2. Manfaat praktis: hasil penelitian ini diharapkan menjadi masukan bagi pemerintah daerah Kabupaten Sinjai dalam merumuskan konsep pengembangan wilayah berdasar komoditas unggulan kaitannya dengan aspek kinerja pelayanan transportasi.



BOSOWA

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Konsep Transportasi

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) (1), diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi.

Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999) (2), yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang-barang.

Menurut Miro (2005) (3), transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Menurut Nasution (2008) (4), transportasi adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses

pergerakan, proses mengangkut dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan. Terdapat unsur-unsur pengangkutan/transportasi meliputi atas: (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya, (c) ada jalanan/jalur yang dapat dilalui, (d) ada terminal asal dan terminal tujuan, serta (e) sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi. Masing-masing unsur tersebut tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, kesemuanya harus terintegrasi secara serentak. Seandainya ada salah satu saja komponen yang tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (sistem transportasi) tidak dapat bekerja atau berfungsi. Transportasi bukan hanya usaha berupa gerakan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan gerakan secara statis akan tetapi transportasi akan mengalami perkembangan dan kemajuan dari waktu ke waktu baik sarana dan prasarannya sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Menurut Pahlevi (2006), ada lima unsur pokok transportasi, yaitu : (1) Manusia, yang membutuhkan transportasi; (2) Barang, yang dibutuhkan manusia; (3) Kendaraan, sebagai sarana transportasi; (4) Jalan, sebagai prasarana transportasi; dan (5) Organisasi, sebagai pengelola angkutan. Pada dasarnya, ke lima unsur tersebut saling terkait untuk terlaksananya transportasi yang menjamin penumpang atau barang yang diangkutnya akan sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Selain itu, Tamin (1997), mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu : (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau

barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembangan wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

2.2. Peranan dan Manfaat Transportasi

Manusia untuk memenuhi kebutuhannya harus menggunakan sumber daya alam yang menyediakan makanan dan minuman, pakaian dan perumahan sebagai tempat tinggal dengan harapan untuk mendapatkan penghidupan yang layak dan nyaman serta tentram, akan tetapi keberadaan sumber daya alam dipermukaan bumi tidak merata karena keadaan alam itu sendiri. Tidak ada satu wilayah di dunia ini yang dalam memenuhi kebutuhan akan sumber daya alam di wilayahnya berasal hanya dari wilayah itu sendiri, dengan demikian manusia harus melakukan transportasi dengan melintasi berbagai kondisi alam. Transportasi yang baik akan berperan penting dalam perkembangan wilayah terutama dalam aksesibilitas, adapun yang dimaksud dengan aksesibilitas adalah kemudahan dan kemampuan suatu wilayah atau ruang untuk diakses atau dijangkau oleh pihak dari luar daerah tersebut baik secara langsung

maupun tidak langsung. Mudah-mudahan suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya. Pembangunan pedesaan semakin lambat dan terhambat karena kurangnya sarana transportasi yang ada (Margaretta, 2000).

Menurut Kadir (2006), peran dan pentingnya transportasi dalam pembangunan ekonomi yang utama adalah tersedianya barang, stabilisasi dan penyamaan harga, penurunan harga, meningkatnya nilai tanah, terjadinya spesialisasi antar wilayah, berkembangnya usaha lokal, terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk. Dampak negatif perkembangan transportasi antara lain : bahaya atas kehancuran umat manusia, hilangnya sifat-sifat individual dan kelompok, tingginya frekuensi dan intensitas kecelakaan, makin meningkatnya urbanisasi, kepadatan dan konsentrasi penduduk dan tersingkirnya industri kerajinan rumah tangga.

Menurut Salim (2000) transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti hasil-hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri. Selain itu transportasi melaksanakan penyebaran penduduk dan pemerataan pembangunan. Penyebaran penduduk ke seluruh pelosok tanah air di Indonesia menggunakan berbagai jenis moda transportasi.

Menurut Daljoeni (2003) tentang peran transportasi dalam menghubungkan bahan baku ke konsumen, pengangkutan berperan penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah pemukiman sebagai tempat tinggal konsumen. Untuk mendukung transportasi dibutuhkan alat angkut berupa kendaraan, sehingga perusahaan otomotif dapat memproduksi berbagai jenis kendaraan. Pendapat Warpani (1990) bahwa pengangkutan diperlukan karena sumber-sumber

kebutuhan manusia disuatu daerah tidak terdapat di setiap tempat. Disamping itu sumber daya yang dibutuhkan harus melalui tahapan produksi, dimana lokasinya tidak selalu terdapat ditempat manusia sebagai konsumen.

Menurut Nasution (2008), peranan pengangkutan mencakup bidang yang luas di dalam kehidupan manusia yang meliputi atas berbagai aspek, seperti aspek sosial dan budaya, aspek politis dan pertahanan, aspek hukum, aspek teknik dan aspek ekonomi. Kegiatan transportasi tidak terlepas dari biaya pengangkutan, yang dalam pengangkutan barang dan manusia atau penumpang sering disebut ongkos. Kegiatan transportasi merupakan bergerak dibidang jasa dengan menggunakan supir dan peralatan lainnya serta bahan bakar minyak sebagai bahan bakar untuk menggerakkan alat transportasi, sehingga biaya transportasi sangat tergantung pada harga bahan bakar minyak, apalagi pada saat ini harga bahan bakar minyak terus mengalami kenaikan. Untuk menghemat biaya transportasi, khususnya transportasi darat dapat dilakukan dengan memperhatikan kondisi jalan dan ketersediaan berbagai jenis dan jumlah angkutan umum yang disesuaikan dengan jarak tempuh sehingga dapat mempermudah penduduk dalam melakukan segala aktivitas.

Transportasi yang baik akan berperan penting dalam perkembangan wilayah terutama dalam aksesibilitas, adapun yang dimaksud aksesibilitas adalah kemampuan dan kemudahan suatu wilayah atau ruang untuk diakses atau dijangkau oleh pihak dari luar daerah tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung. Pembangunan pedesaan semakin lambat dan terhambat karena kurangnya sarana dan prasarana transportasi yang ada. Untuk membangun suatu pedesaan sarana dan prasarana transportasi tidak dapat terpisahkan dalam suatu program pembangunan (Margaretta, 2000).

Transportasi harus memiliki prasarana jalan yang mendorong atau mendukung dengan kemampuan jalan menahan angkutan, konstruksi dan jenis jalan sehingga dapat diketahui jenis angkutan yang dapat melintasi jalan tersebut, agar tidak terjadi kerusakan atau kecelakaan sehingga arus lintas yang melintasi daerah tersebut berjalan dengan baik. Menurut Tamin (1997), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu : (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang. Selain memahami peran dari transportasi di atas, aspek yang menjadi penting dari sektor transportasi adalah aksesibilitas, karena perlunya transportasi guna mendukung kedua peran yang disampaikan di atas sehingga akan memudahkan aksesibilitas orang dan barang. Menurut Black (1981), aksesibilitas merupakan sebuah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna wilayah secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sehingga, aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan

mengenai cara lokasi berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah”-nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan “mudah” atau “susah” merupakan pernyataan yang sifatnya sangat “subyektif” dan “kualitatif”, karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda-beda tentang mudah dan susah terhadap aksesibilitas yang mereka rasakan. Tamin (1997), mengungkapkan bahwa aksesibilitas dapat pula dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, maka dapat dikatakan memiliki aksesibilitas yang tinggi, demikian sebaliknya. Jadi suatu wilayah yang berbeda pasti memiliki aksesibilitas yang berbeda, karena aktivitas wilayah tersebut tersebar dalam sebuah ruang yang tidak merata. Akan tetapi sebuah lahan yang diperuntukan untuk transportasi jalan harus memperhatikan segi pengembangan wilayah.

Menurut Soesilo (1997), transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu daerah, yaitu sebagai berikut :

1. Penghematan biaya operasi. Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya.
2. Penghematan waktu. Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya, dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian untuk satu usaha jasa saja dan dapat pula dihitung dengan

tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut. Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.

3. Pengurangan kecelakaan. Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan prasarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.
4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi. Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

5. Manfaat tidak langsung. Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan dan prestise, sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

2.3. Transportasi dan Perkembangan Wilayah

Kemajuan transportasi akan membawa peningkatan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktor produksi dan mobilitas hasil olahan yang dipasarkan. Makin tinggi mobilitas yang dilakukan maka semakin cepat gerakan distribusi serta lebih singkat waktu yang diperlukan dalam mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat dimana bahan tersebut yang semula kurang bermanfaat kelokasi dimana manfaatnya lebih besar. Peningkatan produktivitas, karena transportasi ini merupakan motor utama penggerak kemajuan ekonomi. Ekonomi yang berkembang akan ditunjukkan oleh adanya mobilitas yang tinggi, dengan ditunjang transportasi yang memadai dan lancar. Seperti halnya negara-negara maju, mereka memiliki transportasi yang mendukung dalam setiap aktivitas yang mereka lakukan. Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani dengan prasarana transportasi (Tamin, 1997).

Menurut Hurst (1974), bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu

wilayah. Perkembangan ini telah memupus kegelapan dalam kehidupan manusia yang tidak terjamah oleh kemajuan dalam jangka waktu yang lama. Transportasi dapat memajukan kesejahteraan ekonomi dan masyarakat, menciptakan dan meningkatkan tingkat aksesibilitas dari potensi-potensi sumber alam dan luas pasar. Sumber alam yang semula tidak termanfaatkan akan terjangkau dan dapat diolah. Faktor perkembangan wilayah yakni modal, tenaga kerja, perlengkapan SDA dan pasar merupakan kesatuan yang saling berkaitan dan nantinya menghasilkan interaksi dan menciptakan kegiatan ekonomi, sosial maupun politik.

Menurut Bintarto (1982), perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan (*network*) dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan, yang merupakan bagian dari sistem transportasi. Transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu sistem, karena tanpa transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik. Menurut Hurst (1974), mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya, sistem transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda. Transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari

satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih meningkat.

Transportasi erat sekali dengan penggudangan atau penyimpanan karena keduanya meningkatkan manfaat barang. Angkutan menyebabkan barang dapat dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain sehingga bisa dipergunakan di tempat barang itu tidak didapatkan. Dengan demikian menciptakan manfaat tempat. Penyimpanan atau penggudangan juga memungkinkan barang disimpan sampai dengan waktu dibutuhkan dan ini berarti memberi manfaat waktu (Schumer, 1974).

2.4. Perencanaan Transportasi

Menurut Yusran (2012), perencanaan transportasi ditujukan untuk mengatasi masalah transportasi yang sedang terjadi atau kemungkinan terjadi di masa mendatang. Tujuan perencanaan transportasi adalah untuk mencari penyelesaian masalah transportasi dengan cara yang paling tepat dengan menggunakan sumber daya yang ada.

Menurut Tamin (2000), sasaran umum perencanaan transportasi adalah membuat interaksi menjadi semudah dan seefisien mungkin. Cara perencanaan transportasi untuk mencapai sasaran umum itu antara lain dengan menetapkan hal berikut ini :

a. Sistem kegiatan tata guna lahan

Rencana tata guna lahan yang baik (lokasi toko, sekolah, perumahan, pekerjaan, dan lain-lain) dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah. Perencanaan tata guna lahan biasanya memerlukan waktu cukup lama dan tergantung

badan pengelola yang berwenang untuk melaksanakan tata guna lahan tersebut.

b. Sistem jaringan transportasi

Hal yang dapat dilakukan misalnya meningkatkan kapasitas pelayanan prasarana yang ada : melebarkan jalan, menambah jaringan jalan baru, dan lain-lain.

c. Sistem pergerakan lalu lintas

Hal yang dapat dilakukan antara lain mengatur teknik dan manajemen lalu lintas (jangka pendek), fasilitas angkutan umum yang lebih baik (jangka pendek dan menengah), atau pembangunan jalan (jangka panjang).

Hubungan antara ketiga komponen tersebut terdapat dalam Konsep Perencanaan Transportasi, yaitu :

- 1) Aksesibilitas
- 2) Bangkitan perjalanan
- 3) Sebaran pergerakan
- 4) Pemilihan moda
- 5) Pemilihan rute dan
- 6) Arus lalu lintas pada jaringan jalan.

Menurut Kusbianto (2005), sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem yaitu:

- 1) Sistem kegiatan, yaitu penduduk dengan kegiatannya. Misalnya kawasan perumahan, kawasan pertokoan, wilayah perkotaan dan sebagainya (demand sistem), dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas penduduk dengan kegiatannya, makin tinggi pula pergerakan yang dihasilkan baik dari

segi jumlah (volume), frekuensi, jarak, moda maupun tingkat pemusatan temporal dan spasial.

- 2) Sistem jaringan, yaitu jaringan infrastruktur dan pelayanan transportasi yang menunjang pergerakan penduduk dengan kegiatannya. Misalnya jaringan jalan, kereta api, angkutan kota, terminal udara dan lain-lain (supply sistem), dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas jaringan infrastruktur serta pelayanan transportasi, makin tinggi pula kuantitas dan kualitas pergerakan yang dihasilkan.
- 3) Sistem pergerakan, yaitu pergerakan orang dan atau barang berdasarkan besaran (volume), tujuan, lokasi asal-tujuan, waktu perjalanan, jarak/lama perjalanan, kecepatan, frekuensi, moda dan sebagainya, dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas sistem pergerakan, makin tinggi pula dampak yang ditimbulkan terhadap sistem kegiatan dan sistem jaringan.

Sedangkan menurut Tamin, (2000), sistem transportasi terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas dan sistem kelembagaan. Sistem transportasi ini secara menyeluruh masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Menurut Taha (1996), model transportasi berusaha menentukan sebuah rencana transportasi sebuah barang dari sejumlah sumber ke sejumlah tujuan. Data dalam model ini mencakup: (1) Tingkat penawaran di setiap sumber dan jumlah permintaan di setiap tujuan dan (2) Biaya transportasi per unit barang dari setiap sumber ke setiap tujuan. Adapula menurut Pangestu (1986), model transportasi merupakan suatu model yang digunakan untuk mengatur distribusi dari sumber-sumber yang menyediakan produk yang sama, ke tempat-tempat yang membutuhkan secara optimal. Alokasi produk ini harus diatur sedemikian rupa, karena terdapat

perbedaan biaya-biaya alokasi dari satu sumber ke tempat-tempat tujuan berbeda-beda, dan dari beberapa sumber ke suatu tempat tujuan juga berbeda-beda.

2.5. Komoditi Unggulan

Sejalan dengan bergulirnya otonomi daerah, setiap kewenangan menjadi tanggung jawab suatu daerah dalam meningkatkan taraf hidup masyarakatnya dengan memanfaatkan sumberdaya yang dimiliki baik sumberdaya alam maupun sumberdaya manusia. Dengan demikian kecenderungan untuk mengalokasi sumberdaya alam berupa komoditas unggulan, dapat menjadi motor penggerak pembangunan suatu daerah.

Menurut Simatupang dkk., (1998), konsep keunggulan komparatif merupakan ukuran daya saing (keunggulan) potensial dalam artian daya saing yang akan dicapai apabila perekonomian tidak mengalami distorsi sama sekali. Komoditas yang memiliki keunggulan komparatif dikatakan juga memiliki efisiensi secara ekonomi. Untuk meningkatkan daya saing produk pertanian dapat dilakukan dengan strategi pengembangan agribisnis dalam konsep industrialisasi pertanian diarahkan pada pengembangan agribisnis sebagai suatu sistem keseluruhan yang dilandasi prinsip-prinsip efisiensi dan keberlanjutan di mana konsolidasi usahatani diwujudkan melalui koordinasi vertikal sehingga produk akhir dapat dijamin dan disesuaikan preferensi konsumen akhir. Terkait dengan konsep keunggulan komparatif adalah kelayakan ekonomi, dan terkait dengan keunggulan kompetitif adalah kelayakan finansial dari suatu aktivitas. Kelayakan finansial melihat manfaat proyek atau aktivitas ekonomi dari sudut lembaga atau individu yang terlibat dalam aktivitas tersebut, sedangkan analisa ekonomi

menilai suatu aktivitas atas manfaat bagi masyarakat secara keseluruhan tanpa melihat siapa yang menyumbangkan dan siapa yang menerima manfaat tersebut (Kadariah et al., 1978).

Menurut Simatupang dkk., (1998), mengemukakan bahwa konsep yang lebih cocok untuk mengukur kelayakan finansial adalah keunggulan kompetitif atau sering disebut "*revealed competitive advantage*" yang merupakan pengukur daya saing suatu kegiatan pada kondisi perekonomian aktual. Selanjutnya dikatakan suatu negara atau daerah yang memiliki keunggulan komparatif atau kompetitif menunjukkan keunggulan baik dalam potensi alam, penguasaan teknologi, maupun kemampuan managerial dalam kegiatan yang bersangkutan.

Keunggulan komparatif bersifat dinamis. Suatu negara yang memiliki keunggulan komparatif di sektor tertentu secara potensial harus mampu mempertahankan dan bersaing dengan negara lain. Keunggulan komparatif berubah karena faktor yang mempengaruhinya. Scydlofsky (dalam Zulaiha (1997)), mengatakan bahwa faktor-faktor yang berubah adalah ekonomi dunia, lingkungan domestik dan teknologi.

Keunggulan komparatif bagi suatu komoditi bagi suatu negara atau daerah adalah bahwa komoditi itu lebih unggul secara relatif dengan komoditi lain di daerahnya. Pengertian unggul dalam hal ini adalah dalam bentuk perbandingan dan bukan dalam bentuk nilai tambah riil. Keunggulan komparatif adalah suatu kegiatan ekonomi yang secara perbandingan lebih menguntungkan bagi pengembangan daerah (Tarigan, 2004). Sedangkan sektor unggulan menurut Tumenggung (1996) adalah sektor yang memiliki keunggulan komparatif dan keunggulan kompetitif dengan produk sektor sejenis dari daerah lain serta memberikan nilai manfaat yang besar. Sektor unggulan juga memberikan nilai

tambah dan produksi yang besar, memiliki *multiplier effect* yang besar terhadap perekonomian lain, serta memiliki permintaan yang tinggi baik pasar lokal maupun pasar ekspor (Mawardi, 1997).

Menurut Badan Litbang pertanian (2003), komoditas unggulan merupakan komoditas andalan yang memiliki posisi strategis untuk di kembangkan di suatu wilayah yang penetapannya didasarkan pada berbagai pertimbangan baik secara teknis (kondisi tanah dan iklim) maupun sosial ekonomi dan kelembagaan (pengusaan teknologi, kemampuan sumber daya, manusia, infrastruktur, dan kondisi sosial budaya setempat). Ditambahkan pula oleh (Bachrein, 2003) bahwa penetapan komoditas unggulan di suatu wilayah menjadi suatu keharusan dengan pertimbangan bahwa komoditas-komoditas yang mampu bersaing secara berkelanjutan dengan komoditas yang sama di wilayah yang lain adalah komoditas yang diusahakan secara efisien dari sisi teknologi dan sosial ekonomi serta memiliki keunggulan komparatif dan kompetitif. Selain itu kemampuan suatu wilayah untuk memproduksi dan memasarkan komoditas yang sesuai dengan kondisi lahan dan iklim di wilayah tertentu juga sangat terbatas.

Menurut Ambardi U.M (2002), mengemukakan bahwa ada beberapa ciri komoditas unggulan antara lain: komoditas unggulan harus mampu menjadi penggerak utama (*prime mover*) pembangunan yang artinya mempunyai kontribusi yang menjanjikan pada peningkatan produksi dan pendapatan, memiliki keterkaitan kedepan yang kuat, baik secara komoditas unggulan maupun komoditas lainnya, mampu bersaing dengan produksi sejenis dari wilayah lain dipasar nasional baik dalam harga produk, biaya produksi, kualitas pelayanan, maupun aspek-aspek lainnya, memiliki keterkaitan dengan daerah lain baik dalam hal pasar (konsumen) maupun pemasok bahan baku. Mampu

menyerap tenaga kerja berkualitas secara optimal sesuai dengan skala produksinya, pengembangan komoditas unggulan harus mendapatkan berbagai dukungan, misalnya sosial, budaya, informasi dan peluang pasat, kelembagaan, pengembangan komoditas unggulan berorientasi pada kelestarian sumberdaya dan lingkungan.

2.6. Peranan Komoditi Unggulan Dalam Perekonomian Daerah

Pertanian memiliki peran yang sangat strategis dalam kehidupan kita. Xnophon, filsuf dan sejarawan Yunani (425-355 SM) mengatakan “pertanian adalah ibu dari segala budaya. Jika pertanian berjalan dengan baik, maka budaya-budaya lainnya akan tumbuh dengan baik pula, tetapi mana kala sektor ini di telantarkan maka semua budaya lainnya akan rusak.

Peran sektor pertanian dapat dilihat secara komprehensif, antara lain: sebagai penyedia pangan masyarakat sehingga mampu berperan strategis dalam penciptaan ketahanan pangan nasional yang sangat erat kaitannya terhadap ketahanan sosial, stabilitas ekonomi, sektor pertanian menghasilkan bahan baku untuk peningkatan sektor industri dan jasa, sektor pertanian dapat menghasilkan atau menghemat devisa yang berasal dari ekspor atau substitusi impor, sektor pertanian merupakan pasar potensial bagi produk-produk sektor industri, transfer surplus tenaga kerja dari sektor pertanian ke sektor industri merupakan salah satu sumber pertumbuhan ekonomi, dan sektor pertanian mampu menyediakan modal bagi pengembangan sektor-sektor lain.

Pertanian dipandang sebagai suatu sektor yang memiliki kemampuan khusus dalam memadukan pertumbuhan dan pemerataan (growth with equity) atau pertumbuhan yang berkualitas. Semakin besarnya perhatian terhadap

melebarnya perbedaan pendapatan memberikan stimulan yang lebih besar untuk lebih baik memanfaatkan kekuatan pertanian bagi pembangunan. Terlebih sekitar 45 persen tenaga kerja bergantung terhadap sektor pertanian primer, maka tidak heran sektor pertanian menjadi basis pertumbuhan di pedesaan. Pertanian sudah lama disadari sebagai instrument untuk mengurangi kemiskinan. Pertumbuhan sektor pertanian memiliki kemampuan khusus untuk mengurangi kemiskinan. Estimasi lintas Negara menunjukkan pertumbuhan PDB yang dipicu oleh pertanian paling tidak dua kali lebih efektif mengurangi kemiskinan dibandingkan pertumbuhan yang disebabkan oleh sektor di luar pertanian. Kontribusi besar yang dimiliki sektor pertanian tersebut memberikan sinyal bahwa pentingnya membangun pertanian yang berkelanjutan secara konsisten untuk mendorong pertumbuhan ekonomi sekaligus kesejahteraan rakyat.

Kondisi di atas menunjukkan sektor pertanian sudah selaknyaknya dijadikan suatu sektor ekonomi yang sejajar dengan sektor lainnya, sektor ini tidak lagi hanya berperan sebagai faktor pembantu apalagi figuran bagi pembangunan nasional, tetapi harus menjadi pemeran utama yang sejajar dengan sektor industri. Tidak dipungkiri keberhasilan sektor industri sangat bergantung dari pembangunan sektor pertanian yang dapat menjadi landasan pertumbuhan ekonomi. Dua alasan penting sektor pertanian harus dibangun terlebih dahulu, jika industrialisasi akan dilakukan pada suatu negara, yakni alasan : pertama, barang-barang hasil industri memerlukan dukungan daya beli masyarakat petani yang merupakan mayoritas penduduk Sulawesi Selatan, maka pendapatan petani sudah semestinya ditingkatkan melalui pembangunan pertanian dan alasan kedua, sektor industri membutuhkan bahan mentah yang berasal dari sektor pertanian, sehingga produksi hasil pertanian ini menjadi basis bagi

pertumbuhan sektor industri itu sendiri. Oleh karena itu, pertumbuhan di sektor pertanian diyakini memiliki efek pengganda (*multiplier effects*) yang tinggi karena pertumbuhan di sektor ini mendorong pertumbuhan yang pesat di sektor-sektor perekonomian lain, misalnya sektor pengolahan dan jasa pertanian.

Perekonomian Sulawesi Selatan didorong oleh sektor pertanian melalui komoditas unggulannya. Dalam lima tahun terakhir, sektor pertanian menyumbang 27 persen PDRB provinsi dan menyerap hampir separuh tenaga kerja. Ini menunjukkan bahwa perekonomian Sulawesi Selatan masih ditopang oleh produk primer dan sumber daya manusia di pertanian tradisional. Tantangan dalam mengelola komoditas unggulan seperti kakao, komoditas pangan (padi dan jagung), serta komoditas kelautan (perikanan dan rumput laut) harus dihadapi dengan berorientasi pada agro industri dan agribisnis. Belanja pertanian tumbuh sebesar 24 persen per tahun, mencapai Rp. 491 miliar pada tahun 2010. Separuh dari belanja pertanian dialokasikan untuk belanja pegawai. Sulawesi Selatan tetap menjadi lumbung pangan nasional, dengan komoditas utama seperti beras, jagung, ternak, rumput laut, dan kakao. Komoditas tersebut diproyeksikan mampu memenuhi target produksi masing-masing pada tahun 2013. Terlepas dari hal itu, kontribusi pertanian terhadap PDRB turun dari 31 persen (2005) menjadi 28 persen (2009), meski demikian pertanian masih menjadi penyumbang terbesar PDRB di Sulawesi Selatan (BPS, 2009).

Penyerapan tenaga kerja sektor pertanian masih relatif tinggi, akibat dari rendahnya daya serap sektor industri. Padahal kita ketahui bersama bahwa sektor industri memiliki pertumbuhan ekonomi yang pesat, sebagai contoh, pada saat krisis ekonomi, penyerapan tenaga kerja di sektor pertanian meningkat sementara sektor-sektor lain mengalami penurunan penyerapan tenaga kerja

besar-besaran (Syafaat dan Supena , 2000). Penyerapan tenaga kerja sektor pertanian perkotaan pada tahun 2005 sebesar 5,3 persen dibandingkan dengan pedesaan sebesar 44 persen (Bappenas, 2006).

2.7. Kerangka Pikir

Prasarana transportasi memegang peranan penting bagi perkembangan dan kemajuan suatu daerah, berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan dan perkembangan daerah yang berpotensi. Transportasi merupakan proses kegiatan memindahkan barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lain (Morlok, 1985), sehingga transportasi adalah bukan tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan guna menanggulangi kesenjangan jarak dan waktu dalam kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, dan kegiatan ekonomi lainnya (Nasution, 1996).

Tujuan merencanakan transportasi adalah mencari penyelesaian masalah transportasi dengan cara yang paling tepat dengan menggunakan sumber daya yang ada. Merencanakan perangkutan sebagai suatu kegiatan profesional dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat hanya jika semua masalah dan penyelesaiannya dipandang dengan cara yang setepat-tepatnya, meliputi analisis terinci dari semua faktor yang berkaitan (Black, 1981). Terdapat dua aspek penting dalam rencana prasarana transportasi, yakni : Kebutuhan (demand driven) prasarana transportasi dan penyediaan (*supply driven*) prasarana dan sarana transportasi.

Menurut Yusran (2012), faktor-faktor yang terkait dengan transportasi adalah masalah ekonomi, sosial, lingkungan, perluasan wilayah dan gunalahan. Ballkop (2012), menyatakan bahwa pembangunan prasarana transportasi

pada suatu wilayah dipengaruhi oleh faktor sebagai berikut : 1) Faktor ekonomi : Mengurangi biaya produksi dan distribusi; 2) Faktor geografi: Mengatasi keadaan alam setempat, mendekatkan sumber daya dengan pusat produksi dan pasar; 3) Faktor politik: Menyatukan wilayah satu dengan wilayah lainnya dan mendistribusikan kemakmuran ke seluruh wilayah; 4) Faktor teknologi; 5) Faktor kompetisi: pilihan jenis angkutan yang digunakan biasanya berdasarkan pada berbagai faktor: maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan; 6) Faktor urbanisasi: pergerakan penduduk dari daerah pedalaman/ pedesaan menuju daerah perkotaan dan 7) Faktor lain: Keterbatasan sumberdaya pendanaan dan sumber daya manusia.

Menurut Mokogunto (1997), tersedianya prasarana transportasi (jalan) baik kualitas maupun kuantitas sangat menentukan mudah dan tidaknya suatu daerah di jangkau (tingkat aksesibilitas). Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi besar atau kecilnya suatu indeks aksesibilitas adalah sebagai berikut :

1. Konektivitas antara daerah adalah adanya berbagai jaringan antara daerah yang memungkinkan bagi pemindahan barang dan jasa atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya.
2. Topografi: Kondisi alam yang memiliki karakteristik wilayah yang berbeda dengan daerah lainnya.
3. Tersedianya jaringan jalan antar daerah baik kondisi maupun jenis jalan yang mendukung dalam mengakses wilayah.
4. Kuantitas dan kualitas jalan untuk mencapai ke kawasan.

Berdasarkan penelitian Victoria Transport Policy Institute dalam Rifusua (2012) terdapat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi permintaan transportasi

yakni sebagai berikut: 1) Demografi: Jumlah penduduk; 2) Sosial budaya: Gaya hidup, selera dan kebiasaan; 3) Ekonomi: Jumlah lapangan pekerjaan, distribusi pendapatan, aktivitas usaha dan muatan kendaraan; 4) Harga: Hargabahanbakar, pajak, biayakendaraan dan ongkoskendaraan umum; 5) Pilihan Transportasi: jenis transportasi yang sesuai, sistem antar/Deliverysistem; dan 6) Kualitas Pelayanan: Kecepatanrelative dan keterlambatan, keselamatan dan keamanan, informasi pelanggan, kepercayaan, dan kenyamanan.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997), bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkat kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut. Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat, tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

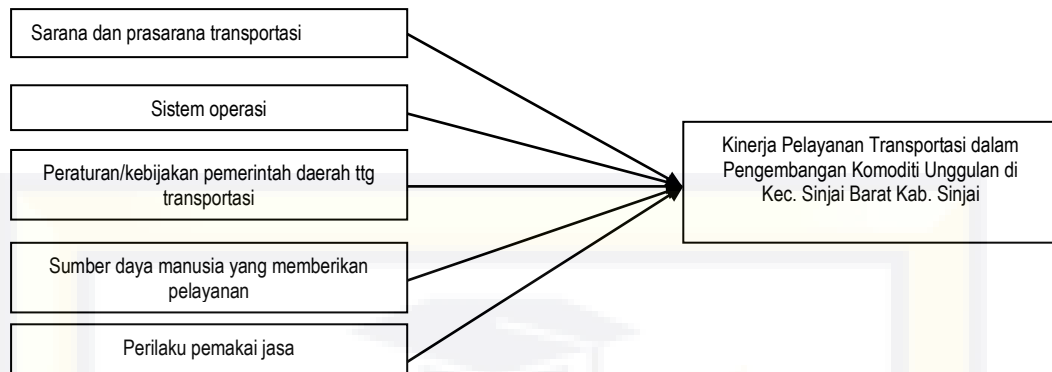
Menurut Kusumawardani (2010), banyak faktor yang mempengaruhi keberhasilan pembangunan transportasi bagi pengembangan komoditi unggulan di suatu wilayah, seperti keterkaitan antar jaringan transportasi yang dibangun, macam kebutuhan transportasi oleh masyarakat, keterbatasan anggaran pembangunan transportasi.

Menurut Salim (2012), faktor ekstern yang mempengaruhi transportasi antara lain: (1) Undang-undang/ Peraturan Pemerintah, (2) Kebijakan/ Pengaturan pihak pemerintah dan (3) Pengaruh pemakai jasa.

Menurut Siregar (1990), dari segi nasional ada beberapa faktor yang harus diciptakan agar sistem transportasi berhasil dan mencapai tujuan yaitu (1) Sarana dan Prasarana transportasi serta komunikasi yang baik, (2) Peraturan perundang-undangan yang mendukung, (3) Keserasian hubungan antar moda baik secara teknis maupun sistem operasi dan (4) Tersedianya informasi yang akurat tentang kegiatan transportasi.

Berdasarkan teori dan hasil penelitian terdahulu yang telah dipaparkan sebelumnya, maka kinerja pelayanan transportasi dalam pengembangan komoditi unggulan di Kecamatan Sinjai Barat Kabupaten Sinjai diduga dipengaruhi oleh faktor sebagai berikut : sarana prasarana transportasi, sistem operasi, kebijakan pemerintah daerah, sumber daya manusia yang memberikan pelayanan dan perilaku pemakai jasa.

Secara sistematis kerangka berpikir dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 2.1. **Kerangka Pikir Penelitian**

2.8. Hipotesis

Sarana prasarana transportasi, sistem operasi, peraturan/kebijakan pemerintah daerah, sumber daya manusia yang memberikan pelayanan dan perilaku pemakai jasa berpengaruh terhadap kinerja pelayanan transportasi dalam pengembangan komoditi unggulan di Kecamatan Sinjai Barat.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Jenis dan Desain Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif yaitu memberikan gambaran yang lebih detail mengenai suatu gejala atau fenomena yang terjadi dilapangan serta menjelaskan pengaruh dari berbagai variabel melalui pengujian hipotesis. Desain penelitian menggunakan metode survei yaitu pengamatan langsung dilapangan.

3.2. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada Bulan Februari sampai Dengan April 2013 di Kecamatan Sinjai Barat Kabupaten Sinjai Provinsi Sulawesi Selatan. Teknik penentuan lokasi desa pada penelitian ini dilakukan secara sengaja (*purposive*) dengan mempertimbangkan kecamatan yang memiliki hamparan tanaman komoditi unggulan yakni komoditi sayuran dan ternak sapi.

3.3. Populasi dan Sampel

Penelitian ini mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan transportasi dalam pengembangan komoditi unggulan di Kecamatan Sinjai Barat. Oleh karenanya yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah petani sebagai pelaku kegiatan komoditi unggulan sayuran dan ternak sapi di Kecamatan Sinjai Barat serta para pakar yang mendalami bidang transportasi dan komoditi unggulan. Sampel penelitian ditetapkan mengikuti pendapat Roscoe (Sugiono, 2003), yang menyatakan bahwa ukuran sampel untuk

penelitian deskriptif yang layak digunakan adalah antara 30 hingga 500 orang. Berdasarkan pendapat tersebut, maka ditetapkan jumlah sampel responden penelitian sebanyak 100 orang, dengan pertimbangan telah melebihi ambang batas kriteria Roscoe, yakni batasan minimal 30 orang. Sampel petani responden diambil sebanyak 10 orang pada setiap desa di Kecamatan Sinjai Barat serta sampel pakar diambil sebanyak 10 orang. Pengambilan sampel responden dilakukan secara *purposive sampling* dimana sampel yang terpilih adalah mereka-mereka yang memahami benar tentang persoalan dan permasalahan penelitian ini.

3.4. Jenis dan Sumber Data

Data yang dikumpulkan terdiri dari dua jenis, yaitu:

- 1) Data sekunder, yang diperoleh melalui studi kepustakaan, laporan dan dokumen yang berkaitan dengan masalah penelitian. Data sekunder yang dikumpulkan dalam penelitian ini terdiri dari kondisi transportasi dan komoditi unggulan Kecamatan Sinjai Barat yang ada dilapangan.
- 2) Data Primer, terdiri dari data penilaian responden tentang faktor yang menjadi penentu kinerja pelayanan transportasi dalam pengembangan komoditi unggulan. Data primer ini diperoleh melalui:
 - a) Wawancara yaitu salah satu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengadakan tanya jawab, baik secara langsung maupun tidak langsung secara tatap muka dengan sumber data.
 - b) Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data dimana peneliti mengadakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap objek yang diteliti dilapangan.

3.5. Teknik Pengumpulan Data

Instrumentasi merupakan hal yang sangat penting dalam melaksanakan penelitian, karena dengan instrument yang baik akan diperoleh data atau informasi yang relevan dengan tujuan penelitian. Instrument dalam pengumpulan data yang akan dilakukan dalam penelitian ini adalah kuisisioner dimana ada sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi yang berhubungan dengan penelitian. Instrument yang baik harus memenuhi 2 (dua) persyaratan penting yaitu valid dan reliable, untuk itu perlu dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas

1. Uji Validitas

Menurut Arikunto (1991), **Uji kesahihan (*Validity test*)**, adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat keandalan atau kesahihan suatu alat ukur. Alat ukur yang kurang valid berarti memiliki validitas rendah. Untuk menguji validitas alat ukur, terlebih dahulu dicari harga korelasi antara bagian-bagian dari alat ukur secara keseluruhan dengan cara mengkorelasikan setiap butir alat ukur dengan skor total yang merupakan jumlah tiap skor butir, dengan rumus "*Pearson Product Moment*":

$$r = \frac{N(\sum XY) - (\sum X \sum Y)}{[N\sum X^2 - (\sum X)^2][N\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}$$

Keterangan : r = Koefisien validitas
 N = Jumlah responden
 X = Skor item
 Y = Skor total

Koefisien validitas dianggap signifikan jika r hitung > r tabel.

2. Uji Reliabilitas

Uji kateandalan (*Reliability test*), suatu uji instrument yang dipakai untuk menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran dapat konsisten apabila dilakukan pengukuran oleh orang lain (Suryabrata, 2006). Bila suatu alat pengukur dipakai dua kali untuk mengukur gejala yang sama dan hasil pengukuran yang diperoleh relative konsisten, maka alat pengukur tersebut reliabel. Data dari hasil uji coba dihitung dengan menggunakan metode belah dua (*Split Half*) (Ancok, 1995). Dengan menggunakan rumus "*Spearman Brown*", yaitu :

$$R = \frac{2xr}{1+r}$$

Keterangan , R = Angka reliabilitas keseluruhan item

r = Angka korelasi Product Moment antara belahan.

3.6. Analisis Data dan Pengujian Hipotesis

Data yang diperoleh dari lapangan ditabulasi dan dianalisis sesuai dengan tujuan penelitian. Pengujian hipotesis dilakukan untuk melihat pengaruh bebas x terhadap variabel terikat y.

Untuk menganalisis data digunakan statistik parametrik dengan alat analisis regresi linier berganda, namun karena bentuk data adalah ordinal, sedangkan regresi linier berganda mensyaratkan data berbentuk interval sehingga transformasi pengukuran dengan menggunakan *Method successive interval (MSI)* dengan bantuan program Microsoft Exel 2007.

Method of Successive Interval (MSI) merupakan suatu metode yang digunakan untuk menaikkan tingkat pengukuran dari ordinal ke interval. Sarjono dan Winda (2011) mengemukakan langkah-langkah MSI adalah sebagai berikut:

- a. Memperhatikan setiap item pertanyaan.
- b. Untuk setiap item dihitung frekuensi jawaban (f), beberapa responden yang mendapat skor 1, 2, 3.
- c. Menentukan proporsi (p) dengan cara membagi frekuensi dengan jumlah responden.
- d. Menghitung proporsi kumulatif.
- e. Menghitung nilai Z untuk setiap proporsi kumulatif yang diperoleh dengan menggunakan table Z_i.

Menentukan nilai skala (*scala value*) untuk setiap nilai Z dengan rumus :

$$\text{Means of Interval} = \frac{\text{Density at Lower Limit} - \text{Density at Upper Limit}}{\text{Area at Below Density Upper Limit} - \text{Area at Below Lower Limit}}$$

Menentukan nilai transformasi (nilai untuk skala interval) dengan menggunakan rumus :

$$\text{Nilai Transformasi} = \text{Nilai Skala} - | \text{Nilai Skala Minimal} | + 1$$

Pengujian hipotesis I dengan menggunakan Uji-F, sedangkan untuk menguji hipotesis II dengan menggunakan Uji-t dengan menggunakan tingkat signifikansi 0,05. Untuk memudahkan pengolahan data, digunakan program SPSS (*Statistical Package for the Social Science*) versi 18.

Selain analisis data secara kuantitatif, analisis data kualitatif juga dilakukan untuk melengkapi analisis data keseluruhan. Analisis kualitatif dilakukan secara deskriptif dengan menggunakan hasil-hasil observasi dan catatan selama proses pengumpulan data lapangan.

3.7. Defenisi Operasional

Untuk memberikan batasan yang jelas dan memudahkan pengukuran, maka terlebih dahulu dibuat defenisi operasional yang akan dipergunakan dalam pengumpulan data pada penilitan ini. Defenisi dan istilah yang dipergunakan adalah sebagai berikut :

1. Sarana prasarana transportasi

Fasilitas penunjang yang berfungsi untuk penyelenggaraan dan pengembangan serta kelengkapan dasar fisik lingkungan yang memungkinkan kehidupan ekonomi, sosial dan budaya dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Indikator dari variabel ini adalah (1) kapasitas sarana/prasarana, (2) waktu operasi per layanan, (3) kecepatan pelayanan, (4) kecepatan tempuh dan (5) hubungan antarmoda transportasi. Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

2. Sistem operasi

Prosedur operasi kepada pelanggan yang melibatkan seluruh fasilitas fisik yang dimiliki perusahaan. Indikator dari variabel ini adalah (1) Tarif operasi, (2) kapasitas operasi, (3) kecepatan operasi, (4) frekuensi operasi, (5) Jarak operasi, (6) waktu operasi, (7) jam operasi dan (8) luas daerah operasi. Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

3. Peraturan/kebijaksanaan pemerintah daerah

Kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah mengenai pengangkutan barang/jasa. Indikator dari variabel ini adalah (1) penetapan tarif angkutan dan (2) subsidi angkutan. Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

4. Sumber daya manusia yang memberikan pelayanan

Orang yang berinteraksi secara langsung maupun yang tidak berinteraksi langsung dengan konsumen/pelanggan. Indikator dari variabel ini adalah (1) tenaga kerja, (2) tingkat kapasitas per pelayanan, (3) teknologi dan (4) informasi tentang transportasi. Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

5. Perilaku pemakai jasa.

Petani/peternak atau pelanggan yang menggunakan jasa transportasi. Indikator dari variabel ini adalah kenyamanan, keamanan, keteraturan, kecepatan, ekonomis, kesediaan dan pendapatan. Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

6. Kinerja pelayanan transportasi

Keadaan yang menggambarkan kondisi objektif dari sistem yang ditinjau dari suatu aspek pelayanan transportasi. Indikator dari variabel ini adalah efisiensi pembiayaan, efektivitas pembiayaan, efisiensi pelayanan, efektivitas pelayanan, kuantitas/kualitas pelayanan dan affordabilitas. Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

a. Indikator efisiensi pembiayaan

Indikator kinerja yang menggambarkan tingkat efisiensi pembiayaan yang diperoleh dengan membandingkan parameter service inputs dengan parameter service outputs. Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

b. Indikator efektivitas pembiayaan

Indikator kinerja yang menggambarkan tingkat efektivitas pembiayaan dari sistem transportasi yang diperoleh dengan membandingkan

parameter tingkat consumption dengan parameter service inputs.

Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

c. Indikator efisiensi pelayanan

Indikator kinerja yang menggambarkan tingkat efisiensi pelayanan yang dihasilkan sistem transportasi dapat diperoleh dengan membandingkan parameter tingkat consumption dengan parameter service outputs.

Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

d. Indikator efektivitas pelayanan

Indikator kinerja yang menggambarkan tingkat efektivitas pelayanan sistem transportasi ini diperoleh dengan membandingkan parameter tingkat consumption dengan parameter community. Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

e. Indikator kuantitas/kualitas pelayanan

Indikator kinerja yang menggambarkan tingkat kuantitas/kualitas pelayanan sistem transportasi diperoleh dengan membandingkan parameter community dengan parameter service outputs. Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

f. Indikator affordabilitas

Indikator kinerja yang menggambarkan tingkat affordabilitas pelayanan sistem transportasi diperoleh dengan membandingkan parameter community dengan parameter service inputs. Pengukuran dilakukan dengan menggunakan skala ordinal.

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisa Data Responden

4.1.1. Analisa Deskriptif

a) Karakteristik Data Umum

- Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

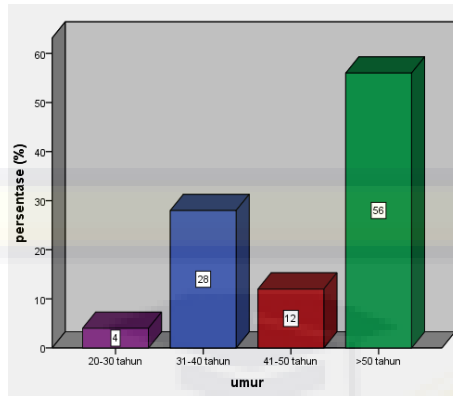
Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, diperoleh informasi mengenai karakteristik responden dari segi umur sebagaimana disajikan dalam **tabel 4.1.** berikut:

Tabel 4.1. Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

No.	Usia (Tahun)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	20-30 tahun	4	4 %
2.	31-40 tahun	28	28 %
3.	41-50 tahun	12	12 %
4.	>50 tahun	56	56 %
Jumlah		100	100 %

Sumber : Analisis Data Hasil Survei

Berdasarkan **tabel 4.1.** diatas dapat dilihat bahwa usia responden yang diteliti bervariasi. Mulai dari usia 20-30 tahun sampai dengan usia >50 tahun. Jumlah responden yang dominan adalah usia >50 tahun yaitu sebanyak 56 orang. Penggambaran variasi dari data umur berdasarkan jumlah responden dapat dilihat pada **gambar 4.1.**



Gambar 4.1. Diagram Persentase Umur Responden

- Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

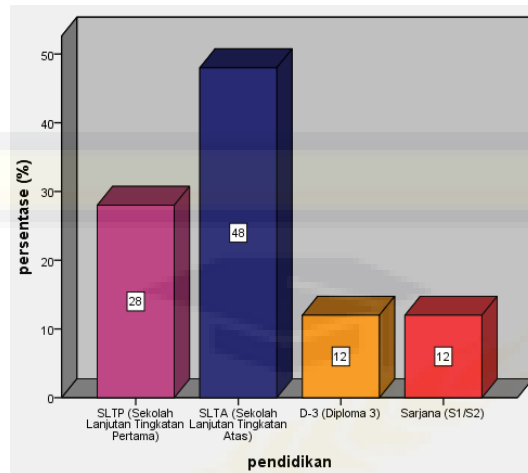
Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, diperoleh informasi mengenai karakteristik responden dari segi pendidikan sebagaimana disajikan dalam **tabel 4.2.** berikut :

Tabel 4.2. Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No.	Pendidikan Terakhir	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	Sekolah Dasar (SD)	-	-
2.	Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP)	28	28 %
3.	Sekolah Lanjutan Tingkat Atas (SLTA)	48	48 %
4.	Diploma 3 (D-3)	12	12 %
5.	Sarjana (S1/S2)	12	12 %
Jumlah		100	100 %

Sumber : Analisis Data Hasil Survei

Berdasarkan **tabel 4.2.** diatas dapat dilihat bahwa pendidikan responden yang diteliti bervariasi. Mulai dari Sekolah Dasar sampai dengan sarjana (S1/S2). Jumlah responden yang dominan adalah dari pendidikan Sekolah Lanjutan Tingkat Atas (SLTA) yaitu sebanyak 48 orang. Penggambaran variasi dari data umur berdasarkan jumlah responden dapat dilihat pada **gambar 4.2.**



Gambar 4.2. Diagram Persentase Pendidikan Terakhir Responden

- Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, diperoleh informasi mengenai karakteristik responden dari segi pekerjaan sebagaimana disajikan dalam **tabel**

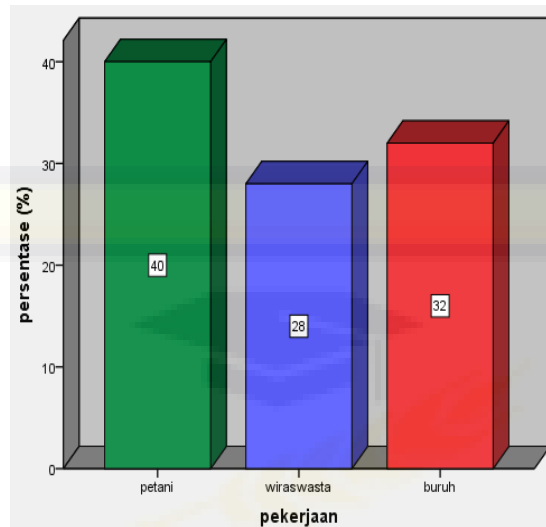
4.3. berikut :

Tabel 4.3. Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

No.	Pekerjaan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	Petani	40	40 %
2.	Wiraswasta	28	28 %
3.	Buruh	32	32 %
Jumlah		100	100 %

Sumber : Analisis Data Hasil Survei

Berdasarkan **tabel 4.3.** diatas dapat dilihat bahwa pekerjaan responden bervariasi. Mulai dari petani, wiraswasta dan buruh. Jumlah responden yang dominan adalah dengan pekerjaan petani sebanyak 40 orang. Penggambaran variasi dari data pekerjaan berdasarkan jumlah responden dapat dilihat pada **gambar 4.3**



Gambar 4.3. Diagram persentase pekerjaan responden

- **Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan**

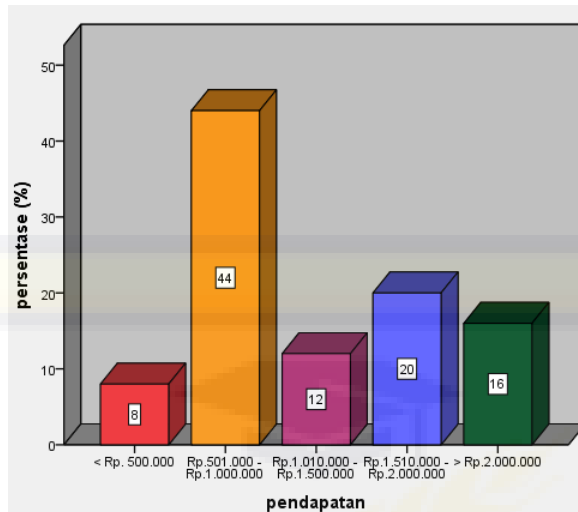
Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, diperoleh informasi mengenai karakteristik responden dari segi pendapatan sebagaimana disajikan dalam **tabel 4.4.** berikut :

Tabel 4.4. Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

No.	Pendapatan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	< Rp.500.000	8	8 %
2.	Rp.501.000- Rp.1.000.000	44	44 %
3.	Rp.1.001.000- Rp.1.500.000	12	12 %
4.	Rp.1.501.000- Rp.2.000.000	20	20 %
5.	> Rp.2.000.000	16	16 %
Jumlah		100	100 %

Sumber : Analisis Data Hasil Survei

Berdasarkan **tabel 4.4.** diatas dapat dilihat bahwa pekerjaan responden bervariasi. Pendapatan mulai dari < Rp.500.000 sampai dengan > Rp.2.000.000. Jumlah responden yang dominan adalah dengan pendapatan Rp.501.000- Rp.1.000.000 sebanyak 44 orang. Penggambaran variasi dari data pekerjaan berdasarkan jumlah responden dapat dilihat pada **gambar 4.4.**



Gambar 4.4. Diagram Persentase Pendapatan Responden

b) Karakteristik Data Variabel Terikat

- **Karakteristik Responden Berdasarkan Kinerja Pelayanan Transportasi (Y)**

Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, diperoleh informasi mengenai karakteristik responden dari segi kinerja pelayanan transportasi dalam pengembangan komoditi unggulan di Kabupaten Sinjaisebagaimana disajikan dalam **tabel 4.5.**

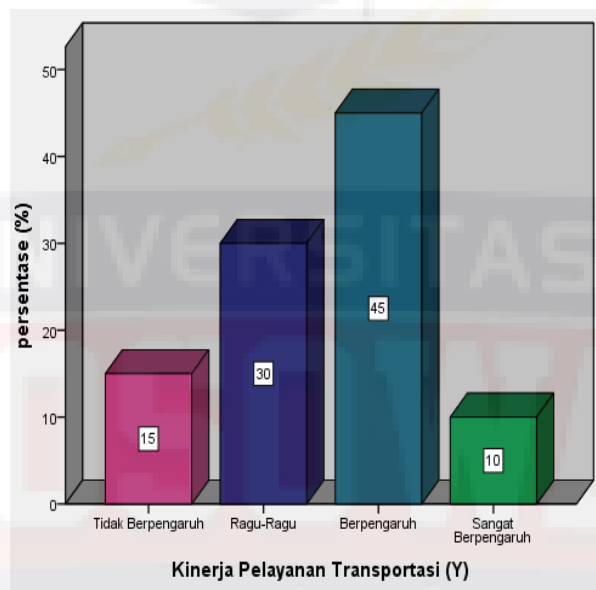
Tabel 4.5. Persentase Jawaban Responden Tentang Kinerja Pelayanan Transportasi

No.	Tanggapan Responden	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	Sangat Tidak Berpengaruh	-	-
2.	Tidak Berpengaruh	15	15 %
3.	Ragu-Ragu	30	30 %
4.	Berpengaruh	45	45 %
5.	Sangat Berpengaruh	10	10 %
Jumlah		100	100 %

Sumber : Analisis Data Hasil Survei

Berdasarkan **tabel 4.5.** diatas dapat dilihat bahwa jawaban responden mengenai kinerja pelayanan transportasi dalam pengembangan komoditi

unggulan di Kabupaten Sinjai bervariasi. Jawaban tersebut mulai dari “sangat tidak berpengaruh” sampai dengan “sangat berpengaruh”. Jumlah responden yang dominan adalah dengan pendapat “berpengaruh” sebanyak 45 orang. Penggambaran variasi dari data tanggapan tersebut berdasarkan jumlah responden dapat dilihat pada **gambar 4.5**.



Gambar 4.5. Diagram Persentase Tanggapan Responden Tentang Kinerja Pelayanan Transportasi

c) Karakteristik Data Variabel Bebas

- Karakteristik Responden Berdasarkan Sarana/Prasarana Transportasi (X_1)

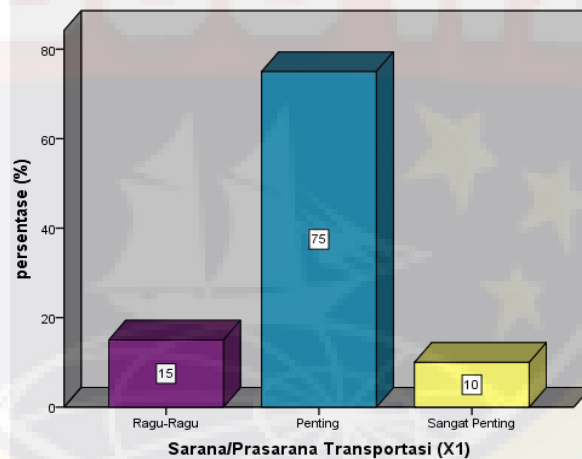
Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, diperoleh informasi mengenai karakteristik responden dari segi tanggapan tentang Sarana/Prasarana transportasi (X_1) sebagaimana disajikan dalam **tabel 4.6**. berikut:

Tabel 4.6. Persentase Jawaban Responden Berdasarkan Sarana/Prasarana Transportasi (X₁)

No.	Tanggapan Responden	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	Sangat Tidak Penting	-	-
2.	Tidak Penting	-	-
3.	Ragu-Ragu	15	15 %
4.	Penting	75	75 %
5.	Sangat Penting	10	10 %
Jumlah		100	100 %

Sumber : Analisis Data Hasil Survei

Berdasarkan **tabel 4.6.** diatas dapat dilihat bahwa jawaban responden mengenai sarana/prasarana transportasi sebagai penunjang bervariasi. Jawaban tersebut mulai dari jawaban “sangat tidak penting” sampai dengan “sangat penting”. Jumlah responden yang dominan adalah dengan pendapat “penting” sebanyak 75 orang. Penggambaran variasi dari data tanggapan tersebut berdasarkan jumlah responden dapat dilihat pada **gambar 4.6.**



Gambar 4.6. Diagram Persentase Tanggapan Responden Tentang Sarana/Prasarana Transportasi

- **Karakteristik Responden Berdasarkan Sistem Operasi (X₂)**

Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, diperoleh informasi mengenai

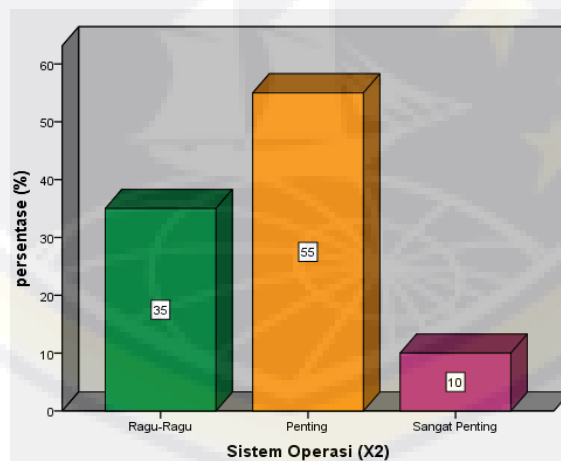
karakteristik responden dari segi tanggapan tentang Sistem operasi (X₂) sebagaimana disajikan dalam **tabel 4.7.** berikut:

Tabel 4.7. Persentase Jawaban Responden Berdasarkan Sistem Operasi(X₂)

No.	Tanggapan Responden	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	Sangat Tidak Penting	-	-
2.	Tidak Penting	-	-
3.	Ragu-Ragu	35	35 %
4.	Penting	55	55 %
5.	Sangat Penting	10	10 %
Jumlah		100	100 %

Sumber : Analisis Data Hasil Survei

Berdasarkan **tabel 4.7.** diatas dapat dilihat bahwa jawaban responden mengenai sistem operasi bervariasi. Jawaban tersebut mulai dari tanggapan “sangat tidak penting” sampai dengan “sangat penting”. Jawaban responden yang dominan adalah dengan pendapat “penting” sebanyak 55 orang. Penggambaran variasi dari data tanggapan tersebut berdasarkan jumlah responden dapat dilihat pada **gambar 4.7**



Gambar 4.7. Diagram Persentase Tanggapan Responden Tentang Sistem Operasi

- **Karakteristik Responden Berdasarkan Kebijakan Pemerintah Daerah (X₃)**

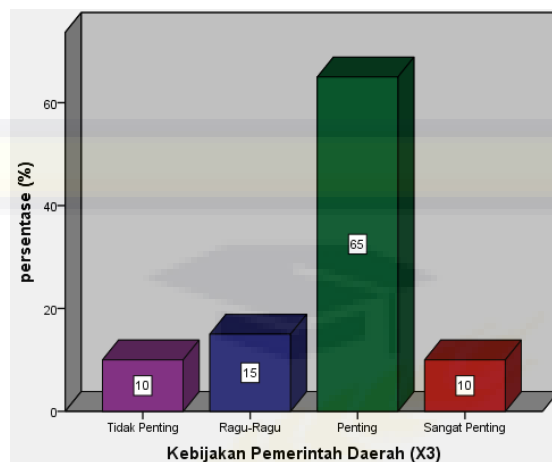
Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, diperoleh informasi mengenai karakteristik responden dari segi tanggapan tentang Kebijakan Pemerintah Daerah (X₃) sebagaimana disajikan dalam **tabel 4.8.** berikut:

Tabel 4.8. Persentase Jawaban Responden Berdasarkan Kebijakan Pemerintah Daerah(X₃)

No.	Tanggapan Responden	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	Sangat Tidak Penting	-	-
2.	Tidak Penting	10	10 %
3.	Ragu-Ragu	15	15 %
4.	Penting	65	65 %
5.	Sangat Penting	10	10 %
Jumlah		100	100 %

Sumber : Analisis Data Hasil Survei

Berdasarkan **tabel 4.8.** diatas dapat dilihat bahwa jawaban responden mengenai Kebijakan Pemerintah Daerah bervariasi. Jawaban tersebut mulai dari tanggapan “sangat tidak penting” sampai dengan “sangat penting”. Jawaban responden yang dominan adalah dengan pendapat “penting” sebanyak 65 orang. Penggambaran variasi dari data tanggapan tersebut berdasarkan jumlah responden dapat dilihat pada **gambar 4.8.**



Gambar 4.8. Diagram Persentasi Tanggapan Responden Tentang Kebijakan Pemerintah Daerah

- Karakteristik Responden Berdasarkan Sumber Daya Manusia Yang Melayani (X₄)

Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, diperoleh informasi mengenai karakteristik responden dari segi tanggapan tentang Sumber Daya Manusia Yang Melayani (X₄) sebagaimana disajikan dalam **tabel 4.9.** berikut :

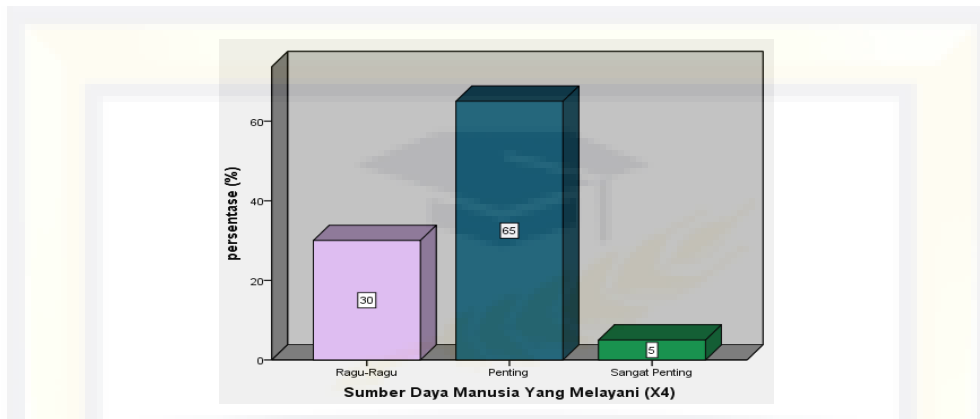
Tabel 4.9. Persentase Jawaban Responden Berdasarkan Sumber Daya Manusia Yang Melayani (X₄)

No.	Tanggapan Responden	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	Sangat Tidak Penting	-	-
2.	Tidak Penting	-	-
3.	Ragu-Ragu	30	30 %
4.	Penting	65	65 %
5.	Sangat Penting	5	5 %
Jumlah		100	100 %

Sumber : Analisis Data Hasil Survei

Berdasarkan **tabel 4.9.** diatas dapat dilihat bahwa jawaban responden mengenai Sumber Daya Manusia Yang Melayani bervariasi. Jawaban tersebut mulai dari tanggapan “sangat tidak penting” sampai dengan “sangat penting”. Jawaban responden yang dominan adalah dengan pendapat “penting” sebanyak

65 orang. Penggambaran variasi dari data tanggapan tersebut berdasarkan jumlah responden dapat dilihat pada **gambar 4.9**



Gambar 4.9. Diagram Presentasi Tanggapan Responden Tentang Sumber Daya Manusia Yang Melayani

- Karakteristik Responden Berdasarkan Perilaku Pemakai Jasa (X₅)

Berdasarkan data responden yang terkumpul sebanyak 100 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini, diperoleh informasi mengenai karakteristik responden dari segi tanggapan tentang Perilaku pemakai jasa (X₅) sebagaimana disajikan dalam **tabel 4.10.** berikut :

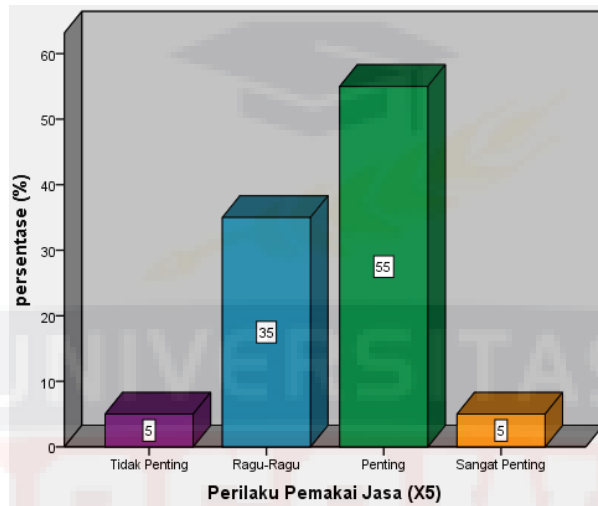
Tabel 4.10. Persentase Jawaban Responden Berdasarkan perilaku pemakai Jasa (X₅)

No.	Tanggapan Responden	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	Sangat Tidak Penting	-	-
2.	Tidak Penting	5	5 %
3.	Ragu-Ragu	35	35 %
4.	Penting	55	55 %
5.	Sangat Penting	5	5 %
Jumlah		100	100 %

Sumber : Analisis Data Hasil Survei

Berdasarkan **tabel 4.10.** diatas dapat dilihat bahwa jawaban responden mengenai perilaku pemakai jasa bervariasi. Jawaban tersebut mulai dari tanggapan “sangat tidak penting” sampai dengan “sangat penting”. Jawaban

responden yang dominan adalah dengan pendapat “penting” sebanyak 55 orang. Penggambaran variasi dari data tanggapan tersebut berdasarkan jumlah responden dapat dilihat pada **gambar 4.10**



Gambar 4.10. Diagram Presentasi Tanggapan Responden Tentang Perilaku Pemakai Jasa

4.1.2. Uji Regresi Linier

a) Uji Linearitas

Uji linearitas merupakan pengujian yang bertujuan untuk mengetahui apakah regresi bersifat linier atau tidak. Uji linearitas dalam penelitian ini menggunakan tabel ANOVA variabel X dan Y dari nilai signifikan. Apabila nilai signifikan dari tabel ANOVA $< 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa hubungan variabel x dan y bersifat linier. Uji linieritas dalam penelitian ini menggunakan SPSS v.21. dengan hasil pengujian sebagai berikut.

Tabel 4.11. Tabel Pengujian Linearitas (hasil olahan SPSS)

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	27.146	4	6.787	55.561	.000 ^b
	Residual	11.604	95	.122		
	Total	38.750	99			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X4, X2, X1, X5

Berdasarkan **tabel 4.11** tersebut dapat dilihat bahwa nilai signifikan dari tabel ANOVA sebesar 0,000., kurang dari nilai signifikan 0,05 ($0,000 < 0,05$), yang artinya adalah hubungan variabel Y dan semua variabel X bersifat linear.

b) Uji Korelasi

Metode ini dimaksudkan untuk melihat hubungan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas dan antar sesama variabel bebas. Jika antar variabel bebas mempunyai nilai korelasi $> 0,6$, maka salah satu dari variable bebas tersebut dihapuskan karena sudah saling mewakili satu sama lain. Untuk mengetahui variabel bebas apa yang dihapuskan, maka dilihat hubungan variabel bebas dan variabel tidak bebas yang mempunyai nilai korelasi lebih besar dengan variabel tidak bebas harus dipertahankan.

Tabel 4.12. Interpretasi nilai r

r	Interpretasi
0,00-0,19	Sangat rendah
0,20-0,39	Rendah
0,40-0,59	sedang
0,60-0,79	Tinggi
0,80-1,00	Sangat tinggi

Sumber : Prof. Dr. Jogyanto HM, MBA,Akt. (2011)

Berikut hasil korelasi antar variabel bebas dan variabel tidak bebas terdapat pada **tabel 4.13**.

Tabel 4.13. Tabel Korelasi antar variabel bebas dan variabel tidak bebas

Correlation	Y	X1	X2	X3	X4	X5
Y	1	-	-	-	-	-
X1	0,444	1	-	-	-	-
X2	0,742	0,444	1	-	-	-
X3	0,603	0,361	0,603	1	-	-
X4	0,562	0,515	0,412	0,335	1	-
X5	0,605	0,545	0,363	0,393	0,562	1

Dapat dilihat pada **tabel 4.13** diatas bahwa variabel bebas X2 dan X3 mempunyai korelasi satu sama lain sangat tinggi. Sehingga perlu diadakan proses eliminasi antar kedua variabel bebas tersebut. Untuk menentukan variabel manakah yang akan digunakan, maka dipilih berdasarkan nilai yang paling tinggi dari variabel bebas terhadap variabel terikat. Berdasarkan nilai pada **tabel 4.13** ditentukan bahwa variabel bebas yang digunakan adalah variabel X2 karena nilai korelasi variabel X2 terhadap variabel Y lebih besar dibandingkan nilai korelasi variabel X3 terhadap variabel Y.

c) Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel. Koefisien determinasi digunakan pada penelitian ini karena dapat menjelaskan kebaikan dari model regresi dalam variabel bebas. Semakin tinggi nilai koefisien determinasi maka akan semakin baik pula kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variabel terikat. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel bebas dalam menjelaskan variasi variabel terikat

amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel bebas memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel terikat.

Dengan menggunakan SPSS v.21.0 diperoleh koefisien determinasi sebagai berikut :

Tabel 4.14 koefisien determinasi (Hasil Olahan SPSS)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.837 ^a	.701	.688	.349

a. Predictors: (Constant), X4, X2, X1, X5

Dari hasil output SPSS tersebut, maka dapat dilihat bahwa nilai koefisien determinasi atau R square sebesar 0,701 atau 70,1 %. Hal ini menunjukkan bahwa variabel yang diteliti memberikan pengaruh terhadap loyalitas sebesar 70,1% sedangkan sisanya dipengaruhi variabel yang tidak diteliti.

d) Pengujian Multikolinieritas

Pengujian multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas (tidak terjadi multikolinieritas). Jika variabel bebas saling berkorelasi, maka variabel-variabel ini tidak orthogonal, yakni variabel bebas yang nilai korelasi antar sesama variabel bebas sama dengan nol. Dengan nilai toleransi (tolerance, TOL) dan factor inflasi varians (Variance Inflation Factor, VIF). Kriterianya, jika toleransi sama dengan satu atau mendekati satu dan nilai VIF <10 maka tidak ada gejala

multikolinieritas. Sebaliknya apabila nilai toleransi tidak sama dengan satu dan mendekati nol dan nilai VIF >10, Maka Diduga Ada Gejala Multikolinieritas. Penentuan apakah terjadi multikolinieritas tergantung pada nilai *tolerance* dan VIF (*Variance Inflation Factor*) yang terdapat pada program SPSS. Adapun hasil pengujiannya terdapat pada **tabel 4.15** dibawah ini.

Tabel 4.15. Hasil Pengujian Multikolinieritas (Hasil Olahan SPSS)

Model	Coefficients ^a									
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
(Constant)	.092	.312		.294	.770					
1 X1	-.119	.091	-.095	-1.311	.193	.444	-.133	-.074	.597	1.674
X2	.587	.065	.587	9.065	.000	.742	.681	.509	.753	1.328
X4	.203	.084	.175	2.405	.018	.562	.240	.135	.599	1.671
X5	.325	.069	.346	4.741	.000	.605	.437	.266	.591	1.691

a. Dependent Variable: Y

Berdasarkan hasil pengujian diatas, baik nilai tolerance maupun VIF antar variabel satu sama lain memenuhi nilai persyaratan sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinieritas.

Setelah dilakukan pengujian regresi linier dengan beberapa tahap baik dari segi uji linearitas, uji korelasi, uji koefisien determinasi dan uji multikolinieritas maka didapatkan persamaan regresi sesuai olahan SPSS, yakni :

$$Y = 0,092 + (-0,119).X_1 + 0,587.X_2 + 0,203.X_4 + 0,325.X_5 (R^2 = 0,701)$$

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat dikemukakan berdasar hasil pembahasan sebagai berikut :

1. **Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya pengembangan wilayah mencakup variabel** sarana dan prasarana, variabel sistem transportasi , variabel Kebijakan Pemerintah, variabel Sumber Daya Manusia dan variabel Perilaku Pengguna Jasa serta variabel Kinerja Pelayanan Transportasi
2. **Model regresi yang diperoleh berdasar pada hasil analisis dan pembahasan, yaitu :**

$$Y = 0,092 + (-0,119).X_1 + 0,587.X_2 + 0,203.X_4 + 0,325.X_5 \quad (R^2= 0,701)$$

3. **Berdasarkan persamaan model pada pengembangan wilayah masyarakat memberikan respon: Untuk sarana dan prasarana transportasi (X1) sebesar, 75 dari 100 atau 75% responden menyatakan penting. Sistem operasi transportasi (X2) sebesar 55 dari 100 atau 55% responden menyatakan penting. Kebijakan pemerintah daerah (X3) sebesar 55 dari 100 responden atau 55% responden menyatakan penting. Sumber daya manusia (X4) sebesar 65 dari 100 responden atau 65% responden menyatakan penting. Perilaku Pengguna Jasa (X5) sebesar 55 dari 100 responden atau 55% responden menyatakan penting.**

5.2. Saran-Saran

Terkait dengan manfaat penelitian yang diharapkan, maka dapat diusulkan sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

Pihak pemerintah sebagai pelaksana tugas terhadap pengembangan wilayah, diusulkan agar variabel sarana dan prasarana, variabel system transportasi , variabel Kebijakan Pemerintah, variabel Sumber Daya Manusia dan variabel Perilaku Pengguna Jasa serta menjadi hal penting untuk mencapai Kinerja Pelayanan Transportasi.

2. Secara Praktis

Dalam implementasinya diusulkan agar penerapan beberapa variabel terkait dapat dibuat konsep secara terstruktur dan bersinergi dalam rangka mewujudkan pengembangan wilayah terintegrasi terhadap komoditi unggulan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ambardi, U.M, 2002, *Pengembangan Wilayah dan Otonomi Daerah*. Kajian Konsep dan Pengembangan pasar Pengkajian Kebijakan Teknologi Pengembangan Wilayah, Jakarta
- Ancok, J.1995. *Metode Penelitian Survey Validitas*. Penerbit Andi, Jogjakarta.
- Arikunto, S. 1991. *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan praktik*. Rineka Cipta, Jakarta.
- Bachrein S, 2003. *Penetapan Komoidtas Unggulan Provinsi*. Balai Pengkajian dan Pengembangan Teknologi Pertanian, Bogor.
- Badan Litbang Pertanian, 2003. *Panduan Umum: Pelaksanaan Pengkajian dan Program Informasi, Komunikasi dan Desiminasi BPTP*. Badan Penelitian dan Pengembangan Pertanian. Depertemen Pertanian, Jakarta.
- Badan Pusat Statistik Sulawesi Selatan, 2009. *Produk Domestik Regional Bruto Sulawesi Selatan*. BPS, Makassar.
- Ballkop, 2012. faktor yang mempengaruhi perkembangan transportasi ballkopsemar.blogspot.com/.../sistem-transportasi
- Bintarto, R. 1984. *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- BPS Kabupten Sinjai, 2012. *Kabupaten Sinjai Dalam Angka*. Kantor Statistik Kabupaten Sinjai, Sinjai.
- Black, 1981. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi : Teori dan Praktek*. Cromm Helm, London.
- Bulohlabna, C., 2008. *Tipologi dan Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kawasan Timur Indonesia*. Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor, Bogor.
- Daljoeni, N., 2003. *Geografi Desa dan Kota*. Alumni, Bandung.
- Dinas Pertanian Kabupaten Sinjai, 2011. *Kontribusi Sektor Pertanian Terhadap PDRB Kabupaten Sinjai*. Dinas Pertanian, Sinjai.
- Edwin, 1998. *Analisis Sikap Pemukim terhadap Prasarana Umum di Daerahnya*. Program Pascasarjana Institut Pertanian Bogor, Bogor.
- Firman, A., 2007. *Dampak Sektor Transportasi Terhadap Sektor Pertanian dan Peternakan*. Fakultas Peternakan Universitas Padjadjaran, Bandung.
- Hanafie, R., 2010. *Pengantar Ekonomi Pertanian*. Andi. Yogyakarta.

Hurst, E., 1974. *Transportation Geography: Comments and Readings*. New York United States.

<https://afidburhanuddin.wordpress.com/2013/09/24/analisis-data/>

Ikhsan, 2004. *Hubungan Antara Infrastruktur dengan Pertumbuhan Ekonomi dan Pembangunan*. LPEM, Jakarta.

Jhingan, M. L., 1984. *The Economics of Development and Planning*. Konark Publisher, India.

Kadariah, Lien Karlina dan Clive Gray., 1978. *Pengantar Evaluasi Proyek*. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.

Kadir, A., 2006. *Transportasi: Peran dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*. Jurnal Perencanaan & Pengembangan Wilayah. Volume 1 No.3.

Kusbianto, D., 2005. *Sistem Transportasi*. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.

Kodoatie, R. J., 2003. *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

Lewis, A.W., 2007. *Theory of Economics Growth*. Publisher Book, Unites Kindom.

Margareta, H., 2000. *Perbaikan Sistem Transportasi di Perdesaan di Era Otonomi Daerah*. Makalah Geografi Transportasi Fakultas Geografi UGM, Yogyakarta.

Mawardi, I, 1997. *Daya Saing Indonesia Timur Indonesia dan Pengembangan Ekonomi Terpadu*. Lembaga Penelitian, Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial, Jakarta.

Miro, F., 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Erlangga, Jakarta.

Morlock, E.K., 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.

Nasution, A., 1996. *Menajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia, Jakarta

Pahlevi, K.R., 2006. *Studi Evaluasi Kinerja Bus Ekonomi Rute Malang-Surabaya*. Universitas Muhammadiyah Malang, Malang.

Purwantini, T. B. dan R. S. Rivai, 2008. *Dampak Pembangunan Prasarana Transportasi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Pedesaan : Kasus Kabupaten Bulukumba Sulawesi Selatan*, Seminar Nasional Dinamika

Pembangunan Pertanian dan Perdesaan: Tantangan dan Peluang bagi Peningkatan Kesejahteraan Petani, Bogor.

Rifusua, A.I., 2010. *Analisis faktor-faktor yang dapat mempengaruhi permintaan transportasi. Universitas Indonesia, Jakarta.*

Saaty, T.L., 2005. *Theory and Applications of the Analytic Network Process: Decision Making with Benefits, Opportunities, Costs, and Risks.* RWS Publications.

Salim, H.A., 2000. *Manajemen Transportasi.* Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Schumer, 1974. *Planning for Public Transport.* Hutchinson, London.

Simatupang, P., Muharminto, A. Purwoto, A. Syam, G. S. Hardono, K. S. Indraningsih, E. Jamal, dan Roosgandha. 1998. *Koordinasi Vertikal Sebagai Strategi untuk Meningkatkan Daya Saing dan Pendapatan Dalam Era Globalisasi Ekonomi (Kasus Agribisnis Kopi).* Pusat Penelitian Sosial Ekonomi Pertanian, Bogor.

Soesilo, N.I., 1999. *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota.* Universitas Indonesia, Jakarta.

Sugiyono, 2003. *Metode Penelitian Administrasi.* Alfabeta, Bandung.

Sulistyo-Basuki. 2006. *Metode Penelitian.* Jakarta: Wedatama Widya Sastra dan Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia

Syafaat, N dan Supena Friyatno, 2000. *Analisis Dampak Krisis Ekonomi Terhadap Kesempatan Kerja dan Identifikasi Komoditas Andalan Sektor Pertanian di Wilayah Sulawesi: Pendekatan Input-Output.* Ekonomi dan Keuangan Indonesia. Vol. XLVIII No.4, Jakarta.

Taha, A.H., 1996. *Riset Operasi.* Bina Rupa, Jakarta.

Tamin, O.Z., 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi.* ITB Press, Bandung.

Tarigan, R., 2004. *Ekonomi Regional: Teori dan Aplikasi.* Bumi Aksara, Jakarta.

Tumenggung, S, 1996. *Gagasan dan Kebijakan Pembangunan Ekonomi Terpadu (Kawasan Timur Indonesia).* Direktorat Bina Tata Perkotaan dan Pedesaan Dirjen Cipta Karya Departemen PU, Jakarta

Yusran, 2012. *Proses Perencanaan Transportasi.*
www.blogspot.com/2009/proses-perencanaan-transportasi.htm.

Zulaiha, Aida R, 1997. *Efisiensi Finansial, Efisiensi Ekonomi dan Pengaruh Kebijakan Pemerintah pada Pengusahaan Teh Hijau di Jawa Barat dengan*

Pendekatan Policy Analysis Matrik. Skripsi Sarjana Jurusan Ilmu-Ilmu Sosial Ekonomi Pertanian, Institut Pertanian Bogor, Bogor.

