

**PENGARUH PEMBANGUNAN RUAS JALAN DAN
JEMBATAN CENRANA - LABOTTO TERHADAP
PEREKONOMIAN MASYARAKAT
(Studi Kasus Kecamatan Cenrana Kabupaten Bone)**

TESIS

MUHAMMAD KHOMEINI

MPW4514017



Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan

Guna Memperoleh Gelar

Magister

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

2019

HALAMAN PENGESAHAN

1. Judul : Pengaruh Pembangunan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana-Labotto Terhadap Perekonomian Masyarakat (Studi Kasus Kecamatan Cenrana Kabupaten Bone)
2. Nama Mahasiswa : Muhammad Khomeini
3. NIM : MPW 4514017
4. Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyetujui,
Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II

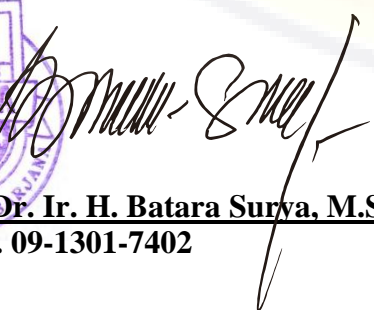

Dr. Ir. Murshal Manaf, M.T.


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

Mengetahui,

Direktur Program Pascasarjana
Universitas Bosowa

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota


Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si.
NIDN. 09-1301-7402


Dr. Ir. Syafri, M.Si.
NIDN. 09-0507-6804

HALAMAN PENERIMAAN

Pada Hari/Tanggal : Sabtu, 14 September 2019

Tesis Atas Nama : Muhammad Khomeini

NIM : MPW4514017

Telah Diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota.

PANITIA UJIAN TESIS

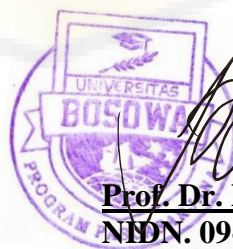
Ketua : Dr. Ir. Murshal Manaf, MT. (.....)
(Pembimbing I)

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

Anggota : 1. Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si. (.....)
2. Dr. H. M. Iqbal Suhaeb, SE., MT. (.....)

Makassar, 16 September 2019

Direktur Program Pascasarjana
Universitas Bosowa



Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si.
NIDN. 09-1301-7402

PERNYATAAN KEORISINILAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Mahasiswa : Muhammad Khomeini
NIM : MPW4514017
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas : Bosowa Makassar

Menyatakan bahwa tesis yang berjudul “Pengaruh Pembangunan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana-Labotto Terhadap Perekonomian Masyarakat (Studi Kasus Kecamatan Cenrana Kabupaten Bone)” ini benar-benar merupakan hasil karya penulis sendiri, bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa sebagian atau secara keseluruhan tesis ini adalah merupakan duplikat, tiruan, atau hasil karya orang lain, maka tesis dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum dan saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 16 September 2019

Yang menyatakan,



Muhammad Khomeini

ABSTRAK

Muhammad Khomeeini, 2019 “*Pengaruh Pembangunan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana-Labotto Terhadap Perekonomian Masyarakat (Studi Kasus Kecamatan Cenrana Kabupaten Bone)*”. Dibimbing oleh : **Mursal Manaf** dan **Agus Salim**

Infrastruktur transportasi berperan penting dalam pembangunan ekonomi suatu wilayah, terutama sebagai prasarana penunjang bagi pembangunan di daerah terisolir . masuknya jaringan jalan pada daerah terisolir, memicu pertumbuhan ekonomi pada daerah tersebut. Tentu terdapat berbagai faktor yang mempengaruhi pembangunan ruas jalan terhadap peningkatan ekonomi masyarakat.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana - Labotto terhadap perkembangan perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana. Dianalisis menggunakan metode regresi linear berganda yang dibantu dengan software SPSS 22.0 untuk mengetahui pengaruh faktor pertumbuhan penduduk (X_1), pertumbuhan perdagangan (X_2), infrastruktur transportasi (X_3), dan pertumbuhan teknologi transportasi (X_4) terhadap peningkatan ekonomi masyarakat.

Hasil analisis disimpulkan bahwa faktor-faktor yang berpengaruh signifikan pada ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto terhadap peningkatan perekonomian masyarakat Kecamatan Cenrana yaitu faktor perubahan struktur ekonomi masyarakat, meningkatnya harga lahan, serta pertumbuhan penduduk yang berpengaruh signifikan dan cukup kuat, pertumbuhan perdagangan berpengaruh signifikan namun agak lemah, infrastruktur transportasi berpengaruh signifikan namun sangat lemah, dan pertumbuhan teknologi transportasi berpengaruh signifikan namun agak lemah.

Kata Kunci : *Pengaruh Ruas Jalan, Pengaruh Jembatan, Perekonomian Masyarakat, Kecamatan Cenrana.*

ABSTRACT

Muhammad Khomeeini, 2019 “*The Effect of Cenrana-Labotto Road and Bridge Construction on Community's Economy (Case Study of Cenrana Subdistrict, Bone Regency)*”. Supervised by: **Mursal Manaf and Agus Salim**

Transportation infrastructure plays an important role in the economic development of a region, especially as supporting infrastructure for development in isolated areas. The entry of the road network in isolated areas, triggering economic growth in the area. Of course there are various factors that influence the construction of roads to improve the people's economy.

The purpose of this study was to determine the effect of the construction of Cenrana-Labotto roads and bridges on the economic development of the community in Cenrana District. Analyzed using multiple linear regression methods assisted with SPSS 22.0 software to determine the effect factors of population growth (X_1), trade growth (X_2), transportation infrastructure (X_3), and growth of transportation technology (X_4) on improving the people's economy.

The results of the analysis concluded that the factors that significantly influence the Cenrana-Labotto roads and bridges on the improvement of the economy of the Cenrana Subdistrict community are the changes in the economic structure of the community, the increase in land prices, as well as the population growth which has a significant and quite strong influence, the growth of trade has a significant effect but rather weak, transportation infrastructure has a significant but very weak effect, and the growth of transportation technology has a significant but rather weak effect.

Keywords: *Effect of Roads, Effect of Bridges, Community Economy, Cenrana Subdistrict.*

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas Karunia dan Rahmat yang diberikan kepada penulis, serta salawat dan salam semoga tercurah kepada junjungan Nabi besar Muhammad SAW. Dengan Kuasa Allah SWT penulis dapat menyelesaikan tesis ini tepat pada waktunya meskipun dengan segala kendala yang ada. Tesis ini adalah salah satu prasyarat untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Bosowa Makassar.

Adapun judul tesis yang penulis angkat dalam penelitian ini adalah “Pengaruh Pembangunan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana-Labotto Terhadap Perekonomian Masyarakat (Studi Kasus Kecamatan Cenrana Kabupaten Bone)”. Penelitian ini merupakan kajian yang dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui pengaruh pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto terhadap perekonomian masyarakat Kecamatan Cenrana.

Penulis menyadari bahwa tanpa dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak, sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan tugas ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terimah kasih kepada :


1. Bapak. Dr. Ir. Murshal Manaf, MT. selaku pembimbing I dan bapak Dr. Ir. H. Agus Salim, M.Si selaku pembimbing II yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan tesis ini;
2. Bapak Dr. Ir. Syafri, M.Si selaku Ketua Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar;
3. Pihak pemerintah Kabupaten Bone dan terkhusus masyarakat di Kecamatan Cenrana yang telah banyak membantu dalam usaha mendapatkan data akurat yang penulis butuhkan;

4. Teman-teman penulis yang telah banyak memberikan dukungan baik moril maupun tenaganya sehingga penulis tetap semangat dalam menyelesaikan tugas ini; dan
5. Teristimewa kepada keluarga tercinta; orang tua, istri dan anak-anak yang senantiasa menjadi motivasi dan pemberi dukungan terbesar bagi penulis dalam menyelesaikan tugas ini.

Akhir kata, penulis berharap semoga Allah SWT berkenaan membalas segala kebaikan dari semua pihak yang telah banyak membantu. Semoga tesis ini dapat bermanfaat dan memberikan tambahan pengetahuan, serta dapat menjadi acuan dalam studi selanjutnya, terutama dalam bidang penganganan kawasan permukiman kumuh perkotaan.

Makassar, 16 September 2019

Penulis,



Muhammad Khomeini

DAFTAR ISI

	Hal
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PENERIMAAN	iii
PERNYATAAN KEORISINILIAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xvi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
D. Ruang Lingkup Penelitian	5
E. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR	
A. Pembangunan Ekonomi.....	8
B. Pembangunan Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat	10
C. Peranan Pemerintah dalam Perekonomian	12

D. Pembangunan Ekonomi Daerah	14
E. Kontribusi Sektor Infrastruktur Terhadap PDB	15
F. Strategi Penentu Prioritas Pembangunan Infrastruktur Berdasarkan Sektoral Dan Kewilayahan	16
G. Infrastruktur	17
H. Pembangunan Infrastruktur oleh Pemerintah Terhadap Perkembangan Ekonomi	20
I. Teori Pertumbuhan Ekonomi Wilayah	21
J. Teori Lokasi dan Aglomerasi	22
K. Teori Tempat Sentral	22
L. Teori Kutub Pertumbuhan	23
M. Penelitian Terdahulu	23
N. Kerangka Pikir Penelitian	31

BAB III METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian	32
B. Populasi dan Sampel	33
C. Jenis Penelitian	34
D. Jenis dan Sumber Data	34
E. Teknik Pengumpulan Data	35
F. Variabel Penelitian	36
G. Metode Analisis	38
H. Definisi Operasional	40

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kabupaten Bone	41
1. Aspek Fisik Wilayah	41
2. Aspek Demografi.....	44
3. Aspek Ekonomi	45
B. Gambaran Umum Kecamatan Cenrana.....	47
1. Aspek Fisik Wilayah	47
2. Aspek Demografi.....	56
3. Aspek Sosial dan Ekonomi.....	57
4. Aspek Sarana dan Prasarana.....	60
5. Aspek Potensi Wilayah.....	63
C. Gambaran Pemanfaatan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana-Labotto Bagi Masyarakat Kecamatan Cenrana	67
1. Orientasi Lokasi Penelitian.....	67
2. Tanggapan Responden terhadap Pertanyaan Penelitian	69
D. Analisis Pengaruh Pembangunan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana – Labotto Terhadap Perkembangan Perekonomian Masyarakat Di Kecamatan Cenrana Menggunakan Metode Regresi Linear Berganda.....	72
1. Analisis Pengaruh Pembangunan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana – Labotto Terhadap Perkembangan Perekonomian Masyarakat	72
2. Pembahasan Hasil Analisis Pengaruh Pembangunan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana – Labotto Terhadap Perkembangan Perekonomian Masyarakat.....	83

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	89
B. Saran.....	89

DAFTAR PUSTAKA	91
-----------------------------	----

LAMPIRAN – LAMPIRAN

1. Pertanyaan Kuesioner dan Jumlah Tanggapan Responden	94
2. Entri Data Analisa Regresi Linear Berganda (SPSS 22.0)	96
3. Tabel Distribusi t	99
4. Riwayat Penulis	100

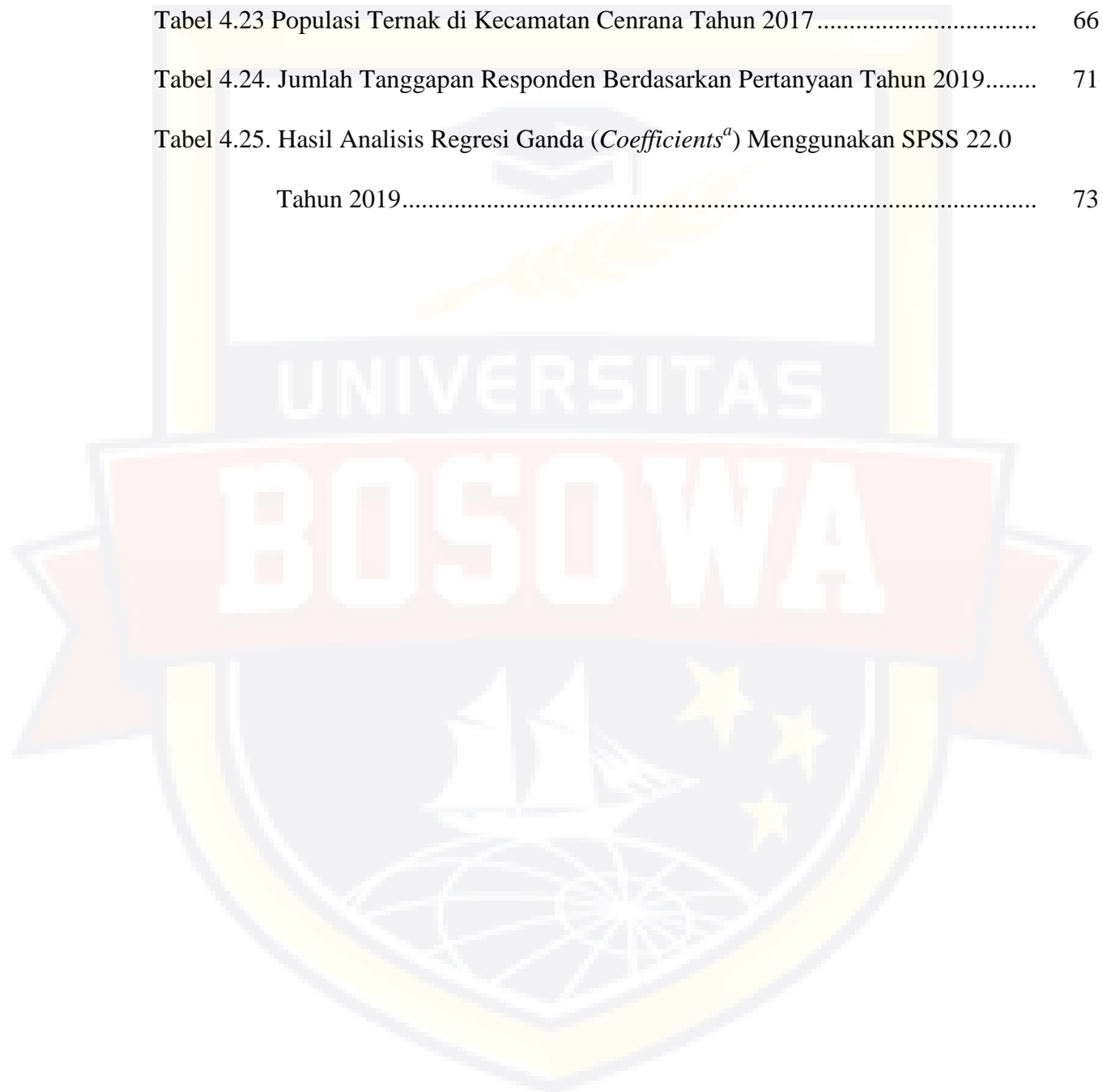
BOSOWA

DAFTAR TABEL

	Hal
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	24
Tabel 3.1 Jenis Data dan Sumber Data	35
Tabel 3.2 Pasangan Metode Dengan Instrumen Pengumpulan Data	36
Table 3.3 Variable Penelitian	38
Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan Di Bone Tahun 2017	42
Tabel 4.2 Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan Di Kabupaten Bone Tahun 2017	44
Tabel 4.3 Perkembangan PDRB di Kabupaten Bone Atas Dasar Harga Berlaku (Dalam Juta Rupiah) Tahun 2016 – 2017	46
Tabel 4.4 Luas Wilayah Menurut Kelurahan Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	47
Tabel 4.5 Letak dan Klasifikasi Kelurahan Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	48
Tabel 4.6 Tinggi Wilayah Diatas Permukaan Laut (DPL) Menurut Kelurahan Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	50
Tabel 4.7 Rata – Rata Suhu dan Kelembaban Udara Menurut Bulan Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	52
Tabel 4.8 Rata – Rata Tekanan Udara, Kecepatan Angin, dan Penyinaran Matahari Menurut Bulan Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	53
Tabel 4.9 Rata – Rata Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Bulan Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	53
Tabel 4.10 Luas Pola Penggunaan Lahan di Kecamatan Cerana Tahun 2018	54

Tabel 4.11 Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Cenrana Tahun 2016 – 2017	56
Tabel 4.12 Kepadatan Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Cenrana Tahun 2017.....	57
Tabel 4.13 Jumlah Tenaga Pendidik/Guru Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	58
Tabel 4.14 Jumlah Tenaga Kesehatan Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	59
Tabel 4.15 Target dan Realisasi Penerimaan Pajak Bumi dan Bangunan Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Cenrana (rupiah) Tahun 2017.....	60
Tabel 4.16 Jumlah Fasilitas Pendidikan Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	61
Tabel 4.17 Jumlah Fasilitas Kesehatan Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	62
Tabel 4.18 Jumlah Tempat Ibadah Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	63
Tabel 4.19 Luas Panen dan Produksi Tanaman Pangan di Kecamatan Cenrana Tahun 2017.....	64
Tabel 4.20 Luas Panen dan Produksi Tanaman Sayuran di Kecamatan Cenrana Tahun 2017.....	64
Tabel 4.21 Luas Panen dan Produksi Buah-Buahan di Kecamatan Cenrana Tahun 2017.....	65

Tabel 4.22 Luas Panen dan Produksi Tanaman Perkebunan di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	66
Tabel 4.23 Populasi Ternak di Kecamatan Cenrana Tahun 2017	66
Tabel 4.24. Jumlah Tanggapan Responden Berdasarkan Pertanyaan Tahun 2019.....	71
Tabel 4.25. Hasil Analisis Regresi Ganda (<i>Coefficients^a</i>) Menggunakan SPSS 22.0 Tahun 2019.....	73



DAFTAR GAMBAR

	Hal
Gambar 2.1 Hubungan antara Sistem Sosial, Ekonomi, Infrastruktur, dan Lingkungan Alam.....	19
Gambar 2.2 Bagan Kerangka Pikir Penelitian	31
Gambar 4.1 : Peta Administrasi Kabupaten Bone	43
Gambar 4.2 : Peta Administrasi Kecamatan Cenrana	49
Gambar 4.3 : Peta Penggunaan Lahan Kecamatan Cenrana	55
Gambar 4.4 : Peta Orientasi Lokasi Penelitian	68

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur wilayah mempunyai peranan yang sangat vital dalam pemenuhan hak dasar rakyat, karena infrastruktur merupakan katalis pembangunan. Ketersediaan infrastruktur pada suatu wilayah terutama infrastruktur transportasi, dapat memberikan pengaruh pada peningkatan akses masyarakat terhadap sumberdaya sehingga meningkatkan produktivitas sumberdaya tersebut yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah.

Menurut Grigg (1998) infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung, dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi. Dalam hal ini, hal-hal yang terkait dengan infrastruktur tidak dapat dipisahkan satu sama lainnya. Sistem lingkungan dapat terhubung karena adanya infrastruktur yang menopang antara sistem sosial dan sistem ekonomi. Ketersediaan infrastruktur memberikan dampak terhadap sistem sosial dan sistem ekonomi yang ada di masyarakat. Maka infrastruktur perlu dipahami sebagai dasar- dasar dalam mengambil kebijakan (J. Kodoatie, 2005).

Pembangunan infrastruktur transportasi memperlancar arus distribusi barang dan jasa. Secara ekonomi makro, ketersediaan pelayanan infrastruktur akan mempengaruhi tingkat produktivitas marginal modal swasta, sedangkan secara ekonomi mikro, infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi. Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, yang meliputi peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilitas ekonomi makro, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja. Dari sisi tenaga kerja, pembangunan infrastruktur menciptakan peluang usaha dan menampung angkatan kerja sangat besar dan berpotensi untuk memberikan *multiplier effect* terhadap perekonomian lokal dan perekonomian kawasan.

Infrastruktur sebagai unsur bagian sistem transportasi diharapkan dapat menciptakan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi tidak mungkin dicapai apabila tidak ada ketersediaan infrastruktur transportasi yang memadai. Secara tidak langsung, keberadaan infrastruktur transportasi akan mendukung produktivitas sektor ekonomi lainnya sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kondisi sosial-budaya kehidupan masyarakat melalui efek berganda. Sedangkan secara langsung terkait sektor konstruksi, infrastruktur juga akan menciptakan kesempatan kerja dan usaha. Oleh karena itu, keberadaan infrastruktur dapat mendorong

terciptanya stabilitas berbagai aspek dalam masyarakat guna menunjang laju pembangunan nasional (Departemen Pekerjaan Umum, 2006).

Infrastruktur transportasi berupa jaringan jalan berperan penting dalam pembangunan wilayah tertinggal. Adanya infrastruktur jalan yang terhubung ke wilayah-wilayah pelosok memberikan dampak terhadap pertumbuhan ekonomi dan sosial pada wilayah tersebut. Seperti halnya pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana – Labotto, khususnya pembangunan jembatan Sungai Walannae yang dikerjakan pada tahun 2012 memiliki peran yang sangat strategis khususnya di Kecamatan Cenrana, sehingga dapat meningkatkan kegiatan ekonomi, distribusi barang dan jasa pada daerah tersebut.

Pergerakan jalur transportasi yang terhambat membuat pembangunan Jembatan Sungai Walannae dinilai penting sebagai pembuka awal antar desa-desa di Kecamatan Cenrana. Ruas jalan Cenrana–Labotto merupakan akses jalan transportasi yang menghubungkan antar desa di Kecamatan Cenrana dan merupakan akses alternative menuju Kabupaten Wajo, namun ruas jalan tersebut dipisahkan oleh Sungai Walannae dengan lebar sungai $\pm 120\text{m}$, yang sebelum dibangunnya jembatan sungai Walannae masyarakat menggunakan transportasi laut berupa rakit untuk mobilisasi barang dan penduduk. Dengan dibangunnya jembatan Sungai Walannae yang menghubungkan antar desa di Kecamatan Cenrana melalui jalan darat diharapkan ketimpangan sosial dan ekonomi dapat direduksi, sehingga arus transportasi yang cepat dan efektif akan berpengaruh dalam perkembangan ekonomi di wilayah tersebut.

Manfaat langsung yang dirasakan dari pembangunan jembatan Sungai Walannae adalah meningkatnya kelancaran arus lalu lintas atau angkutan barang dan orang. Dengan semakin lancarnya arus lalu lintas berarti menghemat waktu dan biaya. Manfaat selanjutnya adalah merangsang tumbuhnya aktivitas perekonomian.

Berdasarkan teori infrasturktur yang telah dikemukakan, harapannya pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana – Labotto, seharusnya dapat memperlancar sistem transportasi dan diharapkan dapat menciptakan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan memberikan dampak positif terhadap kedua daerah terhubung berupa perkembangan sosial ekonomi yang signifikan. Untuk mengetahui tingkat perkembangan wilayah tersebut, maka perlu dilakukan analisis ekonomi agar kita mengetahui kondisi ekonomi masyarakat Kecamatan Cenrana setelah dibangunnya infrastruktur jembatan Sungai Walanae yang telah beroperasi sejak tahun 2012 hingga sekarang. Analisis tersebut juga bertujuan untuk mengetahui seberapa besar ruas jalan dan jembatan tersebut mempengaruhi kehidupan masyarakat dan kondisi ekonomi Kecamatan Cenrana Kabupaten Bone. Berdasarkan latar belakang diatas maka dianggap perlu dilakukan penelitian dengan judul “Pengaruh Pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana - Labotto Terhadap Perekonomian Masyarakat Kecamatan Cenrana Kabupaten Bone”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

“Bagaimana pengaruh pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana - Labotto terhadap perkembangan perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana?”

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

“Mengetahui pengaruh pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana - Labotto terhadap perkembangan perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana”.

2. Manfaat penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian, maka diharapkan hasil penelitian dapat bermanfaat:

- a. Sebagai bahan masukan dan informasi dasar bagi pemerintah daerah Kabupaten Bone, terkait perkembangan perekonomian pada wilayah tersebut setelah dibangunnya jembatan Sungai Walannae yang merupakan bagian dari ruas jalan Cenrana - Labotto.
- b. Penelitian ini juga dapat dijadikan referensi dan bahan perbandingan untuk penelitian yang sejenis di waktu yang akan datang.

D. Ruang Lingkup Penelitian

1. Ruang Lingkup Wilayah (Spasial)

Penelitian ini dibatasi oleh ruang lingkup wilayah yang hanya terfokus pada ruas jalan yang menghubungkan Kelurahan Cenrana dengan Desa

Cakkeware dan Desa Labotto di Kecamatan Cenrana, yang mana potensi sumber daya alam yang ada di Desa tersebut yaitu pertanian, budidaya air laut dan air payau.

2. Ruang Lingkup Materi (Substansial)

Penelitian ditekankan pada kajian bagaimana pengaruh pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana - Labotto dalam menunjang perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana Kabupaten Bone.

E. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penelitian ini terdiri dari lima bab, yakni sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pendahuluan membahas tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, ruang lingkup, serta sistematika pembahasan.

BAB II KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR

Pada bab ini berisi teori-teori yang berkaitan dengan Teori Pertumbuhan Ekonomi Wilayah, Teori Lokasi Dan Aglomerasi serta Teori Tempat Sentral. Teori ini dijabarkan dan membantu penyusun dalam analisis hasil-hasil penelitian serta merupakan penjabaran teori dan argumentasi yang disusun oleh penulis.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini membahas mengenai rancangan meliputi jenis penelitian, populasi dan sampel penelitian, variable penelitian, pendekatan penelitian,

metode analisis, defenisi operasional penelitian, dan kerangka pembahasan.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas tentang gambaran umum wilayah studi yakni aspek fisik dasar, pola penggunaan lahan, kependudukan, aspek ekonomi masyarakat, juga memuat tentang analisis serta hasil dan pembahasan mengenai pengaruh pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana - Labotto terhadap perkembangan perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana.

BAB V PENUTUP

Bab ini membahas mengenai kesimpulan dan saran yang didapat dari rangkaian hasil penelitian.

BAB II

KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR

A. Pembangunan Ekonomi

Pembangunan ekonomi didefinisikan sebagai sebuah proses untuk meningkatkan pendapatan per kapita riil dalam jangka panjang dengan mendasarkan pada tujuan untuk mengurangi jumlah angka garis kemiskinan absolut dan tingkat kesenjangan pendapatan. Pembangunan ekonomi tidak sekedar pertumbuhan ekonomi melainkan adanya pertumbuhan dan perubahan. Dengan demikian terdapat pengertian atau dimensi yang mendasar serta lebih luas dalam proses pembangunan yang merupakan lanjutan dari pertumbuhan atau peningkatan satu perekonomian. Adanya proses pembangunan ekonomi juga dapat ditunjukkan dari meningkatnya kinerja faktor produksi dan teknik produksi yang lebih baik. Juga dapat ditunjukkan dari pembangunan kelembagaan serta perubahan mental dan nilai kelembagaan.

Pembangunan ekonomi juga tidak hanya upaya penggabungan sejumlah industri, tetapi merupakan pencapaian sejumlah nilai-nilai modernitas secara ideal yang mencakup peningkatan produktivitas, keseimbangan sosial-ekonomi, penguasaan ilmu pengetahuan yang lebih modern, perbaikan kelembagaan dan mental, serta adanya sistem koordinasi yang lebih rasional dalam merumuskan ukuran-ukuran kebijakan, yang semua itu merupakan hal-hal yang harus segera dilembagakan di negara berkembang.

Sedangkan menurut Todaro 1989, tujuan dilakukannya suatu pembangunan adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan ketersediaan dan memperluas distribusi barang kebutuhan pokok (*basic life-sustaining goods*), yakni, pangan, pakaian, kesehatan dan perlindungan.
2. Meningkatkan taraf hidup (*level of living*), termasuk peningkatan pendapatan, ketersediaan lapangan pekerjaan, pendidikan yang lebih baik dan perhatian yang besar terhadap nilai-nilai kemanusiaan (*self-esteem*).
3. Memperluas jangkauan ketersediaan kebutuhan individu dan masyarakat melalui perbaikan dalam pola kerja dan menghindarkan masyarakat dari tekanan dan kesengsaraan hidup.

Beberapa indikator yang sering digunakan dalam melihat keberhasilan pembangunan pada sebuah negara antara lain adalah angka harapan hidup (*life expectation*), tingkat konsumsi protein per kapita, rasio pendaftaran sekolah dan tingkat konsumsi energi (Todaro, 1989).

Secara tradisional, pembangunan ekonomi diartikan sebagai gejala terjadinya peningkatan Produk Nasional Bruto (PNB) dan atau peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB). Pembangunan ekonomi juga ditunjukkan dengan adanya perubahan (*planned alteration*) dari struktur kegiatan produksi serta tenaga kerja yang bergerak di sektor pertanian ke sektor industri manufaktur dan jasa. Hal inilah yang mendasari teori perubahan struktural. Lebih jauh lagi, pembangunan ekonomi harus mampu mengurangi atau

menghapus kemiskinan, ketidakmerataan dan pengangguran, definisi ini sering kita sebut sebagai *redistribution from growth*.

Kesalahan besar pembangunan ekonomi yang hanya bertumpu pada pertumbuhan saja adalah diabaikannya masalah distribusi pendapatan. Studi yang pernah dilakukan oleh Irma Aldelman dan C.Taft Morris pada tahun 1973, serta Hollis B.Chenery dan kawan-kawan pada tahun 1974, menunjukkan kelemahan dari konsep pembangunan tersebut. Oleh karena itu sejak awal dasawarsa 70-an teori pembangunan ekonomi mulai memberikan perhatian pada masalah distribusi pendapatan. Tujuan pembangunan ekonomi tidak lagi hanya mencapai PDB atau pendapatan nasional yang tinggi, namun harus diikuti dengan pemerataan hasil-hasil yang telah dicapai (*growth with redistribution*). Namun bila dikaji lebih lanjut model pertumbuhan dengan pemerataan tadi tak lebih hanya merupakan perbaikan dari model lama. Persepsi desain dan instrumen dalam model baru itu masih tetap menggunakan apa yang dipakai oleh model lama. Maka, yang dapat dilakukan adalah memasukkan unsur pemerataan tadi ke dalam sektor pembangunan yang ditangani pemerintah. Hal ini tidak selalu sukar dikerjakan, mengingat peranan pemerintah dalam proses pembangunan di negara-negara berkembang pada umumnya sangat besar (Todaro, 1989).

B. Pembangunan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat

Pembangunan akan berpengaruh pada perubahan sosial. Dalam proses perubahan sosial masyarakat terdapat faktor pendorong dan penghambat.

Berikut adalah beberapa faktor pendorong dalam perubahan sosial menurut

Soekanto meliputi:

- Kontak dengan budaya lain.
- Sistem pendidikan yang maju
- Sikap menghargai hasil karya seseorang dan keinginan untuk maju.
- Toleransi terhadap perubahan-perubahan yang menyimpang
- Sistem terbuka dalam lapisan-lapisan.
- Penduduk yang heterogen.
- Ketidakpuasan masyarakat terhadap bidang-bidang kehidupan tertentu.
- Orientasi ke masa depan.
- Nilai bahwa manusia selalu beikhtiar untuk memperbaiki hidup (Soekanto, 1987, h.20)

Sedangkan faktor penghambat perubahan sosial, menurut Soekanto meliputi:

- Kurangnya hubungan dengan masyarakat luar.
- Perkembangan ilmu pengetahuan yang terlambat.
- Sikap masyarakat yang tradisional.
- Adanya kepentingan-kepentingan yang tertanam dengan kuat.
- Rasa takut akan terjadinya kegoyahan pada integrasi kebudayaan
- Prasangka terhadap hal-hal baru atau asing.
- Hambatan-hambatan yang bersifat ideologis.
- Adat atau kebiasaan

- Nilai bahwa pada hakikatnya hidup ini tidak mungkin akan diperbaiki (Soekanto, 1987, h.20).

Lebih lanjut lagi, Kodoatie (2005) menjelaskan tentang dampak pembangunan transportasi jalan dengan perubahan ekonomi adalah sebagai berikut: “Secara umum, tidak ada satu teoripun yang menyatakan tentang hubungan antara pembangunan transportasi jalan dengan perubahan ekonomi masyarakat. Akan tetapi, keberadaan jalan dan fasilitas transportasi lainnya pada tingkat tertentu akan secara esensial merangsang dan memberi peluang pertumbuhan ekonomi” (Kodoatie, 2005, h.268). Lebih lanjut lagi, menurut (Thengsen dalam Kodoatie, 2005) juga mengungkapkan bahwa: “Investasi pada jaringan jalan utama di negara berkembang hanya akan mengarah pada mereduksi biaya operasi kendaraan dan waktu tempu perjalanan saja, tetapi jarang berpengaruh terhadap pembangunan ekonomi secara signifikan. Kecuali untuk daerah-daerah terisolir dihubungkan dengan jalan utama. Investasi pada jalan penghubung pedesaan yang membuka daerah terisolir atau mampu mereduksi biaya transportasi secara dramatis sering memiliki peluang lebih besar membangkitkan pembangunan ekonomi” (Kodoatie, 2005, h.269).

C. Peranan Pemerintah Dalam Perekonomian

Dalam dinamika pengelolaan sistem perekonomian, pemerintah mengembang fungsi pokok ekonomi, yaitu menggunakan kebijakan fiskal guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan produktivitas jangka panjang serta menjinakkan berbagai eksese negatif siklus usaha seperti inflasi dan pengangguran. Sebuah organisasi atau rumah tangga, pemerintah melakukan

banyak sekali pengeluaran untuk membiayai kegiatan-kegiatannya. Pengeluaran tersebut bukan saja untuk menjalankan roda pemerintahan sehari-hari, akan tetapi juga untuk membiayai kegiatan perekonomian. Bukan berarti pemerintah turut berbisnis, melainkan dalam arti pemerintah harus menggerakkan dan merangsang kegiatan ekonomi secara umum. Pemerintah harus merintis dan menjalankan kegiatan ekonomi secara umum. Pemerintah harus menggerakkan dan merangsang kegiatan ekonomi yang masyarakat atau kalangan swasta tidak tertarik untuk menjalankannya. Dalam kasus ini, pemerintah memandang perlu untuk menangani sendiri berbagai kegiatan ekonomi tertentu, yang menurut penilaiannya sebaiknya tidak dijalankan oleh pihak swasta.

Di negara manapun, selalu ada campur tangan atau intervensi pemerintah dalam perekonomian. Tidak ada pemerintah yang dalam percaturan perekonomian negerinya berperan semata-mata hanya sebagai wasit atau polisi, yang hanya berfungsi membuat undang-undang dan peraturan, untuk kemudian menjadi peleraai jika timbul masalah atau penyelamat bila terjadi kepanikan. Keterlibatan pemerintah dalam perekonomian jelas beralasan, mustahil untuk dicegah. Tidak ada perekonomian pun, termasuk di negara kapitalis atau negara maju, bebas dari intervensi pemerintahnya. Yang ada ialah perbedaan kadarnya. Di beberapa negara pemerintahnya terlibat erat dalam perekonomian, sementara di negara-negara lain campur tangan pemerintah dalam perekonomiannya relatif lebih terbatas.

Dalam perekonomian modern, peranan pemerintah dapat dipilih dan ditelaah menjadi empat macam kelompok peran, yaitu :

1. Peran alokator, yakni peranan pemerintah dalam mengalokasikan sumber daya ekonomi yang ada agar pemanfaatannya bisa optimal dan mendukung efisiensi produksi.
2. Peran distributor, yakni peranan pemerintah dalam mendistribusikan sumber daya kesempatan dan hasil-hasil ekonomi secara adil dan wajar.
3. Peran stabilisator, yakni peranan pemerintah dalam memelihara stabilitas perekonomian dan memulihkannya jika berada dalam keadaan diequilibrium.
4. Peran dinamisator, yakni peranan pemerintah dalam menggerakkan proses pembangunan ekonomi agar lebih cepat tumbuh, berkembang dan maju.

D. Pembangunan Ekonomi Daerah

Konsep dasar pembangunan daerah adalah proses pengarahan dan pengendalian dalam upaya pemanfaatan sumberdaya daerah berdasarkan kebutuhan dan kemampuan melalui kebijakan dan strategis terpadu secara internal dan eksternal. Proses pengarahan yaitu mengidentifikasi potensi dan merencanakan pemanfaatannya berdasarkan analisis kelayakan teknis, ekonomis dan sosial. Proses pengarahan yaitu menggerakkan lembaga-lembaga yang terlibat dalam upaya pemanfaatan sumberdaya melalui aliansi strategis (*strategicalliance*), kerjasama (*cooperative*) dan kemitraan (*partnership*). Proses pengendalian yaitu memantau dan mengevaluasi untuk memberi umpan balik bagi penyempurnaan.

Pembangunan ekonomi daerah adalah suatu proses dimana Pemerintah daerah dan masyarakatnya mengelola sumberdaya yang ada dan membentuk pola kemitraan antara pemerintah daerah dengan sektor swasta untuk menciptakan suatu lapangan kerja baru dengan merangsang perkembangan kegiatan ekonomi. Tolok ukur keberhasilan pembangunan dapat dilihat dari pertumbuhan ekonomi, struktur ekonomi dan semakin kecilnya ketimpangan pendapatan antar penduduk (Mudrajat Kuncoro, 2004).

E. Kontribusi Sektor Infrastruktur Terhadap PDB

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu komponen penting yang akan menentukan keberhasilan pembangunan suatu bangsa. Perannya sebagai penggerak sektor perekonomian akan mampu menjadi pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai multiplier dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi. Disamping itu, selain berperan sebagai pendorong berkembangnya sektor-sektor perekonomian, sektor infrastruktur memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap PDB, walaupun jika dibandingkan dengan sektor pertanian, industri tanpa migas, dan perdagangan, hotel, dan restoran.

Khusus subsektor telekomunikasi, sub sektor ini tidak mengalami penurunan output saat Indonesia mengalami krisis bahkan menunjukkan nilai yang terus meningkat. Contohnya adalah bermunculnya televisi dan operator telepon swasta yang meramaikan pertelekomunikasian di Indonesia setelah pemerintah melakukan deregulasi terhadap peran sentralnya atas subsektor

telekomunikasi. Iklim inilah yang direspon oleh pihak swasta untuk berinvestasi di subsektor ini. Berdasarkan peran dan fungsinya seperti yang telah diungkapkan di atas (sebagai pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai multiplier dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi dan mampu memberikan kontribusi terhadap PDB), maka dapat disimpulkan bahwa sektor infrastruktur merupakan fundamental perekonomian di Indonesia. Oleh karena itu, perlu kiranya dapat dikembangkan peran infrastruktur untuk pembangunan Indonesia (RobinsonTaringan, 2003).

F. Strategi Penentu Prioritas Pembangunan Infrastruktur Berdasarkan Sektoral Dan Kewilayahan

Terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan di dalam pembangunan infrastruktur, yaitu faktor global yang dapat berdampak pada strukturperekonomian, kondisi geografis dan demografis, potensi dan prospekpembangunan infrastruktur di daerah, memperhatikan sektor – sektor yang menjadi unggulan di wilayah, dan memperhatikan aspek kemampuan pendanaan pemerintah. Perencanaan pembangunan meliputi dua hal, yaitu pembangunan sektoral dan pembangunan wilayah. Pembangunan sektoral dititikberatkan pada sektor-sektor mana yang menjadi unggulan. Berbeda dengan pendekatan sektoral, pendekatan regional lebih menitihberatkan pada daerah mana yang perlu mendapat prioritas untuk dikembangkan, baru kemudian sektor apa yang sesuai untuk dikembangkan di masing-masing daerah.

Pada kenyataan, pendekatan regional sering diambil tidak dalam kerangka totalitas, melainkan hanya untuk beberapa daerah tertentu, seperti daerah terbelakang, daerah perbatasan, atau daerah yang diharapkan mempunyai posisi strategis dalam arti ekonomi-politis. Karena arah yang dituju adalah gabungan antara pendekatan sektoral dan regional, maka pembangunan daerah perlu selalu dikaitkan dimensi sektoral dengan dimensi spasial.

Begitu pula dengan pembangunan infrastruktur harus mampu mengkaitkan sektor-sektor mana dari infrastruktur harus memperhatikan hal-hal tersebut diatas atau dengan istilah setingkatnya adalah apakah pembangunan infrastruktur tersebut sangat dibutuhkan. Oleh karena itu, menjadi suatu keharusan bagi pemerintah untuk melakukan pemetaan kebutuhan infrastruktur di daerah.

Hasil *mapping* tersebut dapat menentukan sektor mana yang menjadi prioritas untuk dibangun. Disamping itu, pembangunan infrastruktur yang sesuai dengan kebutuhan daerah diharapkan dapat memberikan dampak yang luas (*Multiplier effect*) terhadap sektor-sektor perekonomian lainnya (Robinson Taringan, 2005).

G. Infrastruktur

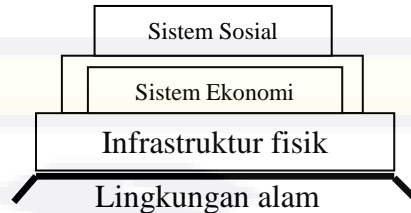
Dalam berkehidupan, manusia akan melakukan berbagai aktifitas yang dapat mendukung mereka untuk tetap dapat bertahan hidup dan meningkatkan kesejahteraannya. Untuk dapat melakukan aktifitasnya tersebut, masyarakat membutuhkan suatu pelayanan-pelayanan atau fasilitas-fasilitas yang dapat mendukung mereka dalam beraktifitas. Berbagai pelayanan yang dapat

memfasilitasi masyarakat dalam beraktifitas ini disebut juga dengan infrastruktur.

Berdasarkan *American Public Work Association (Stone, 1974)*, infrastruktur didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan dan dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam hal penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan ekonomi dan sosial. Sedangkan defenisi lain infrastruktur merupakan suatu sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, darinase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup social dan ekonomi (*Grigg, 1988*). Dengan kata lain infrastruktur adalah aset fisik yang dirancang dalam system sehingga memberikan pelayanan publik yang penting.

Sedangkan untuk fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang di bangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat disebut sebagai system infrastruktur. Sistem infrastruktur juga merupakan proses dengan keterlibatan berbagai aspek, interdisiplin, dan multi sektoral. Salah satu tantangan dalam perancangan system infrasturktur adalah mempertimbangkan bagaimana semua memberikan pengaruh pada yang lainnya, keterikatan satu sama lain dan dampak – dampaknya (*Grigg, 1988*).

Gambar 2.1 Hubungan antara sistem sosial, ekonomi, Infrastruktur, dan lingkungan alam



Sumber : Grigg, 1988

Selain itu ada yang membagi infrastruktur menjadi infrastruktur dasar dan pelengkap (Ian Jacobs, et, al 1999) :

1. Infrastruktur dasar (*basic infrastructure*) meliputi sektor-sektor yang mempunyai karakteristik publik dan kepentingan yang mendasar untuk sektor perekonomian lainnya, tidak dapat diperjual belikan (*nontradable*) dan tidak dapat dipisah-pisahkan baik secara teknis maupun spasial. Contohnya jalan raya, kereta api, kanal, pelabuhan laut, drainase, dan sebagainya.
2. Infrastruktur pelengkap (*complementary infrastructure*) seperti gas, listrik, telepon, dan pengadaan air minum. Dalam pembahasannya infrastruktur dapat dikatakan memiliki sifat sebagai barang publik. Barang publik mempunyai dua cirri utama dari sisi penggunaannya (konsumsi barang publik) yaitu *non-rivalry* dan *non-excludable*. Dengan kata lain, apabila konsumsi seseorang dalam penggunaan suatu barang tidak dapat dibatasi oleh pihak lain, maka barang tersebut dapat disebut barang publik.

H. Pembangunan Infrastruktur oleh Pemerintah Terhadap Perkembangan Ekonomi

Infrastruktur dalam berbagai pendekatannya dapat menjadi pendorong perkembangan wilayah baik secara ekonomi maupun spasial, maupun membatasi perkembangan suatu wilayah. Namun pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap perkembangan ekonomi juga dipengaruhi oleh metode pelaksanaan pembangunan infrastruktur tersebut. Pengaruh pembangunan infrastruktur oleh pemerintah terhadap perkembangan ekonomi dianggap sebagai salah satu fenomena penting dalam perekonomian. Namun Barro (1990) juga menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur oleh pemerintah pengaruhnya tergantung jenis investasinya. Pembangunan yang berdampak terhadap peningkatan nilai-nilai produksi dan investasi yang menumbuhkan *multiplier effect* mempunyai pengaruh yang positif. Namun disisi lain, terdapat bentuk investasi yang justru menghambat dari proses perkembangan ekonomi yang telah ada. Infrastruktur selain dianggap sebagai katalis, juga berperan sebagai penghambat. Dalam beberapa kasus, faktor-faktor penghambat dilakukan dalam rangka membatasi pertumbuhan suatu wilayah dengan membangun infrastruktur sebagai batas yang imajiner seperti halnya jalan lingkaran yang banyak dibangun di berbagai kota. Dalam studi investasi sumber daya manusia, Schultz (1961) menuturkan peningkatan sumber daya manusia menjadikan manusia memiliki lebih banyak pilihan untuk terciptanya peningkatan kesejahteraan.

Teori pertumbuhan ekonomi menurut Tarigan (2012), pertumbuhan ekonomi merupakan penambahan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di suatu wilayah, penambahan pendapat tersebut adalah kenaikan seluruh nilai tambah (*value added*) yang terjadi di wilayah tersebut. Suatu perekonomian dapat dikatakan mengalami peningkatan apabila tingkat pendapatan ekonomi wilayah yang telah dicapai semakin meningkat dari tahun ke tahun. Dengan kata lain, perkembangan ekonomi disuatu wilayah semakin baik jika jumlah fisik barang dan jasa yang dihasilkan menjadi semakin besar setiap tahunnya. Pertumbuhan ekonomi juga sering diartikan sebagai suatu proses peningkatan kapasitas produksi dalam suatu perekonomian secara terus menerus atau berkesinambungan sepanjang waktu sehingga menghasilkan tingkat pendapatan dan output nasional yang semakin lama semakin besar (Todaro dan Smith, 2006).

I. Teori Pertumbuhan Ekonomi Wilayah

Pertumbuhan ekonomi wilayah adalah penambahan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di wilayah tersebut, yaitu kenaikan seluruh nilai tambah (*added value*) yang terjadi. Pendapatan wilayah menggambarkan balas jasa bagi faktor-faktor produksi yang beroperasi di daerah tersebut (tanah, modal, tenaga kerja, dan teknologi), yang berarti secara kasar dapat menggambarkan kemakmuran daerah tersebut. Kemakmuran suatu wilayah selain ditentukan oleh besarnya nilai tambah yang tercipta di wilayah tersebut juga oleh seberapa besar terjadi transfer-payment, yaitu bagian

pendapatan yang mengalir ke luar wilayah atau mendapat aliran dana dari luar wilayah (Rahardjo Adisasmita, 2005).

J. Teori Lokasi Dan Aglomerasi

Masalah lokasi dari setiap kegiatan pembangunan baik secara nasional maupun wilayah harus dipertimbangkan dan dipilih dengan tepat agar kegiatan tersebut dapat berlangsung secara produktif dan efisien. Teori lokasi sebenarnya sudah lama diintroduksikan oleh ahli-ahli ekonomi, dimana pada waktu itu implikasi secara teoritis menunjukkan bahwa faktor tata ruang (*space*) dan faktor jarak (*distance*) dampak sekunder atau implisit dibandingkan dengan unsur waktu (*time*) dalam analisis ekonomi. Perhatian terhadap teori lokasi telah menjadi semakin besar terutama sekitar tujuh dasa warsa yang lalu bertepatan waktu pada perencanaan tata ruang, dimana dimensi geografis dan lansekap ekonomi (*economic landscape*) dimasukkan sebagai variabel tambahan yang penting dalam kerangka teori pembangunan (Rahardjo Adisasmita, 2005).

K. Teori Tempat Sentral

Teori tempat sentral (*central place theory*) diintroduksikan oleh Christaller 1933 yang kemudian diperluas oleh August Losch 1944. Teori-teori tersebut diatas telah merintis analisis tata ruang yang menekankan pada indentifikasi sistem wilayah baik secara fisik maupun ekonomi yang memiliki pola distribusi kegiatan-kegiatan produksi dan daerah-daerah perkotaan secara herarkis.

Teori tempat sentral menjelaskan pola geografis dan struktur hierarkis pusat-pusat kota atau wilayah-wilayah nodal, tetapi tidak menjelaskan bagaimana pola geografis tersebut terjadi secara gradual dan bagaimana pola tersebut mengalami perubahan-perubahan pada masa depan, atau dapat dikatakan tidak menjelaskan gejala-gejala pembangunan. Teori tempat sentral bersifat positif karena berusaha menjelaskan pola aktual arus pelayanan jasa, dan sebagian lagi bersifat normatif karena berusaha menentukan pola optimal distribusi tempat-tempat sentral.

L. Teori Kutub Pertumbuhan

Potensi dan kemampuan masing-masing wilayah berbeda-beda satu sama lainnya, sehingga usaha pembangunan sektoral yang akan dilaksanakan harus disinkronisasikan dengan usaha-usaha pembangunan regional. Proses pertumbuhan adalah konsisten dengan teori tata ruang ekonomi dimana industri pendorong dianggap sebagai titik awal dan merupakan elemen esensial untuk pembangunan selanjutnya (Rahardjo Adisasmita, 2005).

M. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu memberikan gambaran tentang kajian-kajian yang memiliki tingkat relevansi yang serupa, sehingga memberikan pandangan untuk mengarahkan penelitian ini kedepannya. Untuk lebih jelasnya tersaji pada tabel berikut :

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No.	Nama Penulis, Tahun Dan Judul	Variabel dan Model Alat Analisis	Hasil Penelitian
1.	Ananda Tri Dharma Yanti dkk 2012 penelitian yang berjudul “DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU TERHADAP SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DALAM PENGEMBANGAN WILAYAH JEMBATAN SURAMADU (Studi Di Desa Sukolilo Barat Kecamatan Labang Kabupaten Bangkalan)”.	Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Variabel : sosial, mobilitas sosial, pendidikan, budaya Ekonomi, transportasi, tingkat pendapatan dan ekonomi masyarakat.	Tujuan penelitian ini untuk mendeskripsikan dan menganalisis dampak pembangunan Jembatan Suramadu terhadap sosial ekonomi dan keterkaitannya dalam pengembangan wilayah Jemabatan Suramadu khususnya sisi Madura di Desa Sukolilo Barat Kecamatan Labang Kabupaten Bangkalan. Fokus penelitian ini 1. Dampak pembangunan jembatan suramadu terhadap sosial ekonomi masyarakat di desa sukolilo barat kecamatan labang kabupaten bangkalan meliputi dampak dalam bidang sosial dan dampak bidang ekonomi, 2. Keterkaitan dampak sosial ekonomidengan kebijakan pengembangan wilayah suramadu sisi madura, 3. Evaluasi kebijakan pengembangan wilayah jembatan suramadu sisi madura dilihat dari efektifitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsifitas dan ketepatan. Kesimpulan dari penelitian tersebut. Kebijakan pembangunan suramadu merupakan sebuah upaya dalam rangka memenuhi kebutuhan yang kompleks. Dampak kebijakan pembangunan jembatan suramadu terhadap sosial ekonomi masyarakat yakni bersifat positif dan negatif. Intervensi pemerintah dalam upaya menstimulasi peningkatan sosial maupun ekonomi di Madura pada khususnya yakni pembentukan Badan Pengembangan Wilayah Jembatan Suramadu (BPWS) dengann strategi dan kebijakan mengacu pada kondisi, nilai-nilai dan budaya madura sehingga tidak termanjinalkan. Dalam hal ini peneliti memberikan evaluasi terhadap kebijakan pengembangan

			wilayah Jembatan Suramadu dengan hasil bahwa kebijakan tersebut belum maksimal.
2.	M. Andri Hakim penelitian yang berjudul "SOSIAL & ECONOMIC MAPPING SISI MADURA DAN SISI SURABAYA DALAM Mendukung TATA RUANG SURAMADU".	Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Variabel penduduk, transportasi, ekonomi, teknologi, sosial budaya, jasa, dan administrasi publik.	Dari penelitian tersebut dapat disimpulkan : 1. Potensi pariwisata, budaya dan industri rakyat madura dapat dijadikan potensi andalan Pulau Madura untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat selain itu sektor pertanian dan perkebunan perlu ditingkatkan sebagai penyangga industrialisasi kedepan, khususnya penggalakan tanaman tembakau sebagai tanaman idola masyarakat, 2. Masyarakat Madura membutuhkan peningkatan kualitas sumber daya alam manusia dengan merealisasikan Balai Latihan Kerja (BLK) untuk mempersiapkan dan menyongsong industrialisasi kedepan, sehingga masyarakat Madura tidak hanya menjadi penonton dalam pembangunan, 3. Pengembangan potensi pariwisata dan industri rakyat di kawasan pesisir sisi Surabaya tepatnya di kawasan Bulak dan Kenjeran dapat dilakukan dengan meningkatkan kesejahteraan masyarakat nelayan yang tinggal bersinggungan dengan Jembatan Suramadu yaitu dengan pembangunan sentra industri hasil laut, peningkatan sarana penangkapan ikan dan penataan lingkungan nelayan sebagai wisata kuliner.

3.	Mesak Iek 2011 penelitian yang berjudul “ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TERHADAP PERTUMBUHAN USAHA EKONOMI RAKYAT DI PEDALAMAN MAY BRAT PROVINSI PAPUA BARAT (Studi Kasus Di Distrik Ayamaru, Aitinyo Dan Aifat”).	Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Variabel independent pembangunan jalan, variabel dependent manfaat ekonomi dan sosial.	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi. Pendapatan rakyat, dan manfaat sosial dan ekonomi yang diterima oleh masyarakat di pedalaman Kabupaten May Brat, yang berlokasi di Distrik Ayamaru, Aitinyo, dan Aifat. Sasaran sampel adalah masyarakat pemilik usaha, yang didasarkan pada tingkat homogenitas suku dan mata pencaharian penduduk, dengan menggunakan teknik purposive sampling. Pengumpulan data dilakukan melalui kiusoner dan Focus Group Discussion (FGD), dengan menggunakan metode analisis deskriptif, uji beda rata-rata pendapatan dan analisis SEM. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa berdampak positif dan signifikan terhadap perubahan pendapatan usaha ekonomi masyarakat, serta berdampak sosial lebih besar daripada dampak ekonomikal ini terbukti dari nilai loading factor (LF=a) X - Y1 dan X - Y2 masing – masing sebesar 0,540 untuk manfaat ekonomi dan 0,683 untuk manfaat sosial. Pemerintah perlu mendorong pembangunan di bidang infrastruktur jalan seperti angkutan umum yang lebih mudah dan murah, karena memberikan multiplier effect yang sangat signifikan kepada masyarakat.
4.	Perwita sari (2009) dengan judul penelitian “PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTU TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI 25 KABUPATEN TERTINGGAL KAWASAN TIMUR INDONESIA	Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Variabel keluarga pengguna telepon dan listrik, jumlah keluarga, panjang jalan, jumlah sekolah, dan jumlah puskesmas.	Penelitian menggunakan data sekunder berupa data panel 25 kabupaten tertinggal KTI untuk periode 3 tahun (2003, 2005 dan 2007). Teknik estimasi yang dilakukan adalah analisis regresi data panel dengan metode Generalized Least Square (GLS). Hasil penelitian dengan menggunakan model fixed effect menunjukkan bahwa infrastruktur ekonomi (panjang jalan, jumlah keluarga pengguna telepon, jumlah keluarga pengguna listrik) dan infrastruktur sosial (jumlah sekolah)

			<p>serta program P2IPDT yang dilakukan KNPDT berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi sehingga dapat membantu kabupaten tertinggal menjadi suatu kabupaten yang terbuka dan mampu berinteraksi dengan “dunia luar” sehingga akses ke berbagai faktor produksi menjadi semakin mudah untuk dijangkau. Berdasarkan hasil penelitian, disampaikan beberapa saran dalam rangka pembangunan daerah tertinggal, antara lain perlu diteruskannya program P2IPDT yang saat ini tengah dijalankan karena memberikan pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi kabupaten tertinggal. Saran lain adalah perlunya KNPDT lebih menajamkan sasaran program bantuan, dengan lebih menitikberatkan pembangunan infrastruktur bidang pendidikan.</p>
5.	<p>Taufik Hidayat 2012 dengan judul penelitian “ DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU TERHADAP MASYARAKAT MADURA: TINJAUAN DARI SISI PEREKONOMIAN DAN KESEJAHTERAAN”.</p>	<p>Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Variabel teknologi dan sumber daya manusia.</p>	<p>Dari penelitian tersebut dapat disimpulkan sebagai berikut: 1. Membangun masarakat Madura pasca Suramadu melalui industrialisasi dengan sistem ekonomi kerakyatan yang berbasis penegakan prinsip keadilan; demokrasi ekonomi yang disertai kepedulian terhadap yang lemah; pemihakan; pemberdayaan; perlindungan; penciptaan iklim persaingan usaha yang sehat; intervensi yang ramah pasar; upaya pemerataan dalam menciptakan pencitraan hubungan kemitraan antara usaha besar dengan usaha mikro, kecil, menengah dan koperasi (UKMK); pemberdayaan ekonomi rakyat dengan upaya mempercepat pembangunan pedesaan, termasuk di daerah terpencil, daerah minus, daerah kritis, daerah perbatasan dan daerah terbelakang lainnya sebagai prioritas (seperti, pembangunan prasarana pedesaan dalam mendukung pengembangan keterkaitan desa-kota dengan jejaringan produksi dan distribusi yang saling</p>

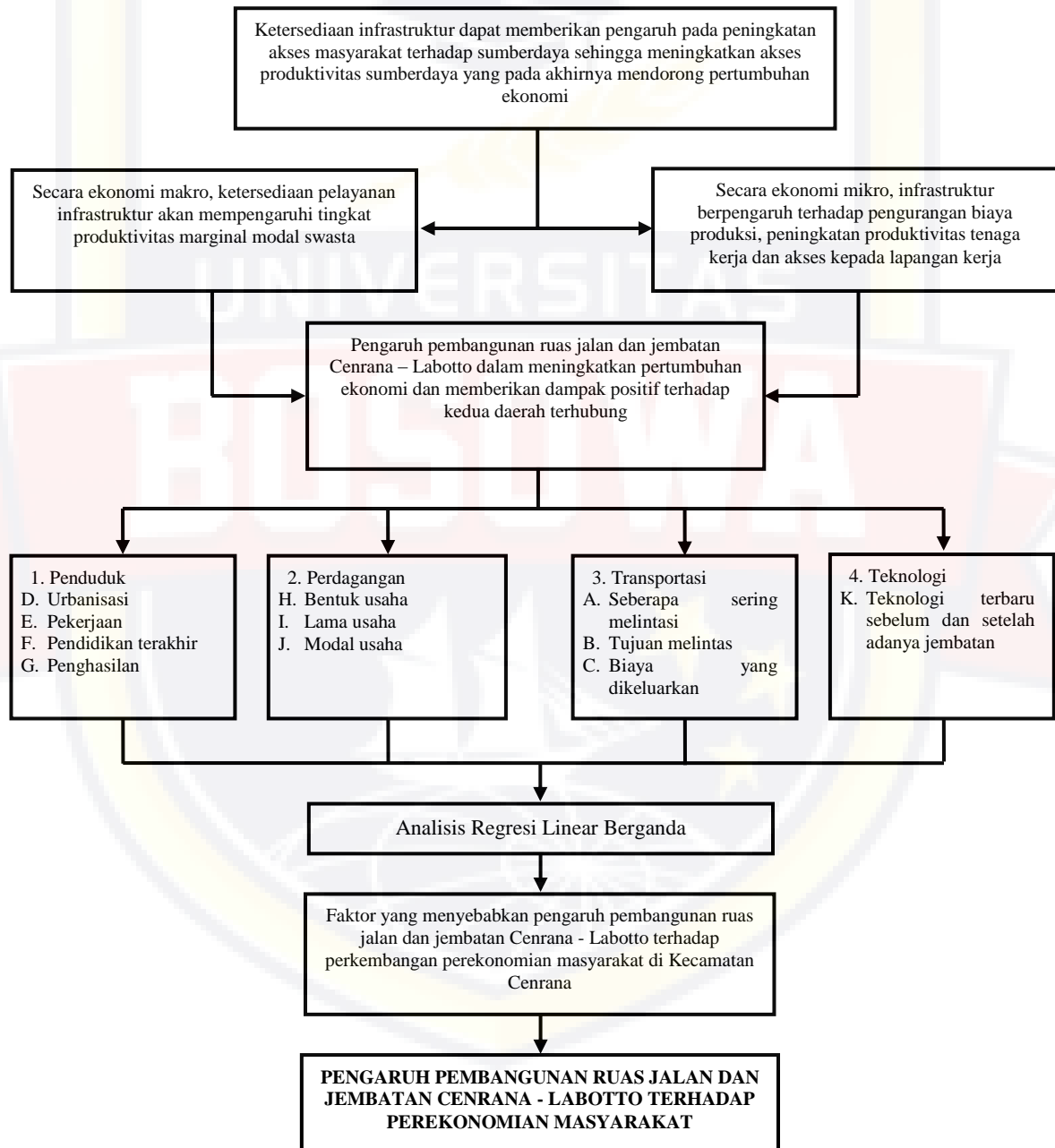
			<p>menguntungkan); pemanfaatan dan penggunaan tanah dan sumber daya alam secara adil, transparan dan produktif dengan mengutamakan hak-hak rakyat setempat, termasuk hak masyarakat adat dengan tetap menjaga kelestarian fungsi lingkungan hidup; serta pembangunan ekonomi rakyat berbasis pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan/pertambakan, pertambangan, industri dan perdagangan barang dan jasa yang berskala mikro dan kecil.</p> <p>2. Membangun masarakat Madura pasca Suramadu melalui industrialisasi dengan pendistribusian asset ekonomi kepada masyarakat miskin yang berbasis campur tangan dan penetrasi pemerintah untuk memudahkan pelaksanaan kontrol global yang seringkali menyingkirkan norma dan nilai sosial lokal. Selain, itu juga adanya program industrialisasi penting memartabatkan nilai-nilai budaya local yang agamis.</p> <p>3. Membangun masarakat Madura pasca Suramadu melalui industrialisasi bersama pemerintah dan masyarakat dalam membina hubungan peranan harmonis sebagai pemerakarsa dan partisipasi yang berfokus pada program pemberdayaan pengembangan integrasi jagung-ternak. Selain itu, adanya industrialisasi di Madura, penting memberdayakan pola pengolahan industry dalam pemanfaatan potensi sumber alam.</p>
6.	<p>MOHAMMAD EFFENDI 2013 DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU TERHADAP PEREKONOMIAN PULAU MADURA (Studi Kasus Kabupaten Bangkalan)</p>	<p>Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif, dengan fokus penelitian</p> <p>1. Menganalisis dampak pembangunan Jembatan Suramadu terhadap bidang ekonomi Kabupaten Bangkalan,</p>	<p>Pembangunan Jembatan Suramadu memberikan multiplier effect kepada masyarakat di pulau Madura (Kabupaten Bangkalan) dapat memotong waktu dan biaya perjalanan dari pusat – pusat pelayanan ekonomi. Dampak yang timbul dengan adanya Jembatan Suramadu pada pertumbuhan penduduk tumbuhnya kawasan pemukiman baru hal ini menunjukkan bahwa peningkatan jumlah penduduk sehingga</p>

		2. Menganalisis dampak kebijakan pengembangan wilayah Suramadu.	permintaan hunian rumah meningkat. Selain meningkatnya permintaan hunian rumah dampak yang lain berdirinya pusat perbelanjaan. Kebijakan pembangunan Jembatan Suramadu merupakan upaya untuk meningkatkan kebutuhan. Dampak kebijakan pembangunan bersifat positif dan negatif. Intervensi pemerintah dalam usaha pengembangan wilayah Jembatan Suramadu membentuk badan pengembangan wilayah Suramadu (BPWS).
7.	Marthen Luther Sowe Desember 2014 ANALISIS EVALUASI DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN RING ROAD TERHADAP SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT NELAYAN DI KAMPUNG TOBATI KOTA JAYAPURA Jurnal Kajian Ekonomi dan Studi Pembangunan	Penulis melakukan penelitian di Kampung Tobati Distrik Jayapura Selatan, Sampel yang di ambil secara acak dengan jumlah 13 orang dan sebagai informan kunci. Kriteria yang dipilih yaitu 1) Memiliki pengetahuan tentang pembangunan jembatan ring road 2) Mengetahui dampak yang terjadi akibat pembangunan jembatan ring road. Data Primer : data yang di peroleh dari responden berupa wawancara yang berpendoman pada kuesioner. Pengambilan data primer di lakukan berdasarkan wawancara langsung pada para pengambil keputusan yaitu instansi pemerintah, kepala kampung dan masyarakat. Metode analisis yang digunakan ialah Analytical Hierarchy Process biasa di singkat (AHP) dengan Pendekatan B/C rasio. Metode analisis	Dari hasil pembahasan dapat dilihat dampak pembangunan jembatan ring road terhadap ekonomi sosial masyarakat nelayan di Kampung Tobati. 1. Dari hasil perbandingan matriks dapat di nilai bahwa aspek ekonomi memberikan dampak positif dan di tunjukan dampaknya lebih pada, peningkatan penyerapan tenaga kerja dengan bobot prioritas 0.135, dengan demikian pembangunan jembatan ring road memberikan dampak positif terhadap ekonomi. Sedangkan di lihat dari aspek sosial memberikan dampak negative dan di tunjukan dampaknya lebih pada, berkurangnya kehidupan biota laut dengan bobot prioritas 0.182, dengan demikian pembangunan jembatan ring road memberikan dampak negatif terhadap sosial. Dari hasil dari evaluasi pembangunan jembatan ring road memberikan prioritas utama pada aspek sosial dinilai memberikan dampak negatif terhadap sosial yang dilihat pada berkurangnya kehidupan biota laut 2. Cara mengatasi dampak pembangunan jembatan ring road terhadap ekonomi sosial masyarakat nelayan di Kampung Tobati, dengan adanya sosialisasi kepada masyarakat mengenai tujuan dan dampak dari pembangunan jembatan ring road terhadap masyarakat nelayan di Kampung Tobati

		data yang akan digunakan yaitu Proses Hierarki Analitik	dengan begitu akan terjalin kerjasama yang antara pemerintah masyarakat setempat.
8.	Galang Maulana M, dan Lely Syiddatul 2016 Analisis Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Kondisi Ekonomi Masyarakat Kabupaten Sumenep. Prosiding Perencanaan Wilayah dan Kota	Untuk mengetahui adanya sebuah dampak ekonomi maka harus dilakukan analisis dengan variabel dan metode laju pertumbuhan ekonomi, pembangunan ekonomi, Ketimpangan wilayah, dan Kajian Kebijakan. Dari hasil analisis secara umum dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan ekonomi mengalami peningkatan dan adanya pembukaan lapangan usaha baru yang menunjukkan dampak yang positif. Tetapi dampak negative terlihat pada peningkatan pengangguran dan penurunan kesempatan kerja.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dampak positif dari pembangunan Jembatan Suramadu terhadap kondisi ekonomi masyarakat Kabupaten Sumenep terlihat pada kenaikan laju pertumbuhan ekonomi Kabupaten Sumenep terhitung dari tahun 2006-2012, peningkatan rata-rata pendapatan masyarakat, peningkatan lapangan usaha dan penurunan angka ketimpangan. 2. Dampak negatif dari pembangunan Jembatan Suramadu terhadap kondisi ekonomi masyarakat Kabupaten Sumenep terlihat pada peningkatan jumlah penganggura dan turunnya angka kesempatan kerja. 3. Adanya Keterkaitan dampak ekonomi terhadap RPJMD fokus utamanya adalah peningkatan keahlian dan keterampilan untuk pengelolaan kegiatan wisata yang pada dasarnya untuk meningkatkan kondisi ekonomi masyarakat Kabupaten Sumenep. 4. Adanya Keterkaitan Dampak ekonomi Berdasarkan rencana dan kegiatan yang telah terlaksana oleh BPWS, Kabupaten Sumenep dituntut untuk mengembangkan kegiatan ekonominya melalui sektor pariwisata. Dengan meningkatkan sektor pariwisata diharapkan Kabupaten Sumenep memiliki daya tarik pariwisata karena aksesibilitas ke lokasi telah dipermudah, ditunjang juga oleh adanya jembatan Suramadu yang memperlancar aksesibilitas masyarakat ataupun pendatang untuk menuju Kabupaten Sumenep.

N. Kerangka Pikir Penelitian

Dalam upaya menjelaskan secara garis besar pola substansi dalam penelitian ini, maka dihadirkanlah kerangka pikir untuk menjelaskan pola tersebut dalam bentuk skema atau bagan seperti dibawah ini :



Gambar 2.2. Bagan Kerangka Pikir Penelitian

Sumber : Hasil Pengolahan, 2018

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi

Penelitian ini berlokasi di Kecamatan Cenrana Kabupaten Bone Provinsi Sulawesi Selatan khususnya di Kelurahan Cenrana, Desa Awang Cenrana, Desa Cakkeware dan Desa Labotto, yang dimana sebelum dibangunnya infrastruktur jembatan Sungai Walannae masyarakat di desa tersebut menggunakan rakit sebagai transportasi menuju pusat pelayanan. Pemilihan lokasi ini didasarkan atas pertimbangan bahwa pentingnya lokasi tersebut untuk masa kini dan akan datang sebagai daerah yang strategis di Kabupaten Bone karena mempunyai prospek untuk pengembangan perekonomian Kabupaten Bone yang cukup potensial terutama di sektor pertanian dan perikanan.

2. Waktu Penelitian

Secara garis besar penelitian dilakukan dan disesuaikan dengan tahap-tahap alokasi waktu yang ada. Dengan estimasi sekitar dua bulan. Adapun tahapan waktu tersebut adalah :

- Waktu pengajuan proposal, dikaitkan dengan studi literatur, dimana data-data yang terkait pada semester tertentu.
- Survei lapangan, untuk mendapatkan data-data yang akurat di lapangan khususnya mengenai pengaruh pembangunan jembatan terhadap

ekonomi masyarakat yakni dengan survey, wawancara dan kajian literatur yang dianggap kurang. Tahap ini dilakukan setelah proposal diterima.

- Tahap pengumpulan data-data dan membaginya ke dalam data primer dan sekunder, setelah itu dilanjutkan ke tahap analisa.
- Tahap akhir penulisan tugas akhir dan dilanjutkan dengan ujian setelah penulisan penelitian disetujui oleh pembimbing.

B. Populasi Dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah objek dari penelitian dan merupakan sasaran untuk mengumpulkan data. Sedangkan target populasi yakni populasi dituju atau yang akan dijadikan objek kasus dengan batasan-batasan tertentu yang spesifik (Subagyo, 1997). Populasi yang dimaksud adalah masyarakat pengguna jalan dan jembatan Cenrana-Labotto.

2. Sampel

Sampel merupakan contoh atau himpunan bagian (subset) dari suatu populasi yang dianggap mewakili populasi tersebut sehingga informasi apa pun yang dihasilkan oleh sampel ini bisa dianggap mewakili keseluruhan populasi.

Malhotra (dalam Umar Husein, 2003:45) menyebutkan bahwa untuk penelitian deskriptif dan kuantitatif, jumlah sampel yang dibutuhkan adalah 100 unit. Dengan mengikuti pedoman ini maka penelitian menggunakan jumlah sampel sebanyak 100 responden. Metode sampel yang digunakan adalah *non probability sampling* melalui teknik kuota sampling. Kuota

sampling adalah teknik untuk menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan terpenuhi.

Adapun ciri-ciri sampel terdiri dari :

- Masyarakat Kecamatan Cenrana
- Masyarakat pengguna ruas jalan dan jembatan Cenrana – Labotto.

C. Jenis penelitian

Jenis penelitian ini berdasarkan rumusan masalah serta tujuan penelitian yaitu sifatnya deskriptif kuantitatif atau penelitian terapan yang di dalamnya mencakup penelitian survey. Penelitian kuantitatif merupakan jenis penelitian dengan menggunakan data-data tabulasi, data angka sebagai bahan pembanding maupun bahan rujukan dalam menganalisis secara deskriptif.

D. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini membutuhkan berbagai data, baik data primer maupun data sekunder, sehingga harus ditentukan jenis data yang dibutuhkan. Disamping itu harus diperjelas sumber datanya dan bagaimana cara mengumpulkannya. Adapun data yang dibutuhkan dalam penelitian ini yaitu:

Tabel 3.1
Jenis Data dan Sumber Data

Sasaran	Jenis data	Sumber	Instansi
Kondisi fisik Kecamatan Cenrana Kab.Bone	<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi administrasi • Kondisi geografis • Topografi • Klimatologi • Peta-peta yang berkaitan • Jumlah penduduk • Potensi daerah: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pertanian 	Data sekunder	BPS Bappeda

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Perkebunan ➤ Perikanan ➤ Peternakan ➤ Perdagangan • Industri 		
Analisis pengaruh ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto	<ul style="list-style-type: none"> • Ekonomi 	Data sekunder Data primer	BPS Wawancara Observasi

Sumber : Hasil Pengolahan, 2018

E. Teknik Pengumpulan Data

Tahap pengumpulan data dilakukan dengan berbagai kegiatan seperti:

1. Cara Memperoleh Data

Tiap-tiap kelompok data di atas memiliki cara/metode yang berbeda dalam memperolehnya. Data sekunder diperoleh dengan cara mengkaji bahan pustaka, atau memperolehnya dari pihak pengumpul data. Sedangkan data primer diperoleh dengan cara angket atau kuesioner, wawancara atau interview, pengamatan atau observasi dan ujian atau tes (Kusmayadi dan Endar Sugiarto, 2000: 82).

2. Instrumen Pengumpulan Data

Penggunaan instrumen pengumpulan data sangat berhubungan erat dengan jenis metode yang digunakan, berikut ini adalah pasangan metode dan instrumen yang digunakan dalam pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 3.2

Pasangan Metode Dengan Instrumen Pengumpulan Data

No.	Jenis Metode	Jenis Instrumen
1.	Wawancara/ <i>Interview</i>	Inventori, Pedoman
2.	Kuisisioner	Angket
3.	Observasi/Pengamatan	Wawancara
4.	Dokumentasi	Lembar pengamatan, panduan pengamatan

Sumber: Kusmayadi, 2000: 85

F. Variabel Penelitian

Dalam menganalisa dan menginterpretasi data untuk pengujian hipotesa diperlukan suatu penetapan variabel penelitian. Pengertian variabel menurut Subagyo (1997) adalah :

- Suatu kuantitas yang dapat diukur
- Didukung oleh teori yang jelas
- Didefinisikan secara baik
- Diklasifikasikan dan didefinisikan secara operasional

Dalam penelitian ini ditetapkan Variabel sebagai berikut :

1. Penduduk

Penduduk yaitu merupakan faktor utama pertumbuhan ekonomi yang mampu menyebabkan suatu wilayah berubah cepat. Pertumbuhan penduduk terjadi akibat proses pertumbuhan alami dan urbanisasi.

2. Perdagangan

Perdagangan yaitu sektor ekonomi yang berkembang cepat di kota-kota. Sektor ini tergantung pada jarak dan tingkat pendapatan penduduk. Sektor perdagangan dapat dilihat dari bentuk usaha yang dijalankan, lama usaha dan modal awal untuk membuka usaha

3. Transportasi

Transportasi yaitu sektor ekonomi wilayah dapat diukur dari seberapa sering melintasi Jembatan sungai Walanae, apa tujuan melintas dan berapa biaya yang dikeluarkan untuk melintasi Jembatan sungai Walanae.

4. Teknologi

Teknologi yaitu sektor untuk melihat seberapa kepekaan masyarakat terhadap suatu perubahan yang terjadi di masyarakat. Perubahan apa yang terjadi setelah dan sebelum adanya jembatan Sungai Walannae.

Table 3.2
Variable Penelitian

No.	Variabel penelitian	Indikator
1.	Penduduk	<ul style="list-style-type: none">• Urbanisasi• Pekerjaan• Pendidikan terakhir• Penghasilan
2.	Perdagangan	<ul style="list-style-type: none">• Bentuk usaha• Lama usaha• Modal usaha
3.	Infrastuktur Transportasi	<ul style="list-style-type: none">• Seberapa sering melintasi• Tujuan melintas• Biaya yang dikeluarkan
4.	Teknologi Transportasi	<ul style="list-style-type: none">• Teknologi terbaru setelah dan sebelum adanya jembatan Sungai Walannae

Sumber : Hasil Pengolahan, 2018

G. Metode Analisis

Metode analisis deskriptif merupakan suatu metode analisis yang sederhana dapat digunakan untuk menggambarkan kondisi suatu observasi dengan menyajikan dalam bentuk tabel, grafik maupun narasi dengan tujuan untuk memudahkan pembaca dalam menafsirkan hasil observasi.

Penelitian ini dilakukan di kabupaten Bone Provinsi Sulawesi Selatan. Data penelitian ini berupa data sekunder dan data primer, data sekunder dikumpulkan melalui studi pustaka.

Hal-hal yang bersentuhan atau menyangkut dengan ciri-ciri serta karakteristik dari suatu permasalahan pada wilayah.

1. Analisis Deskriptif Kuantitatif

Metode analisis deskriptif kuantitatif adalah metode analisis yang digunakan dengan cara mengolah dan menginterpretasikan data yang berbentuk angka dengan perhitungan yang bersifat matematis.

2. Analisis Regresi Berganda

Untuk menjawab rumusan masalah maka digunakan metode analisis regresi berganda dengan alat bantu SPSS 22 yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto terhadap perkembangan perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana Kabupaten Bone. Rumus Regresi Berganda adalah :

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2$$

Keterangan : α = Nilai Konstanta

β = Nilai Regres

X = nilai Variabel bebas

Y = nilai variable terikat

Variable yang digunakan pada analisis ini terbagi atas 2 jenis, yakni variable terikat dan bebas. Untuk lebih jelasnya adalah sebagai berikut :

- Variabel terikat (*dependent variable*) adalah = Y

Y = Kesejahteraan Masyarakat

- Variabel bebas (*Independent variable*) adalah = X , yang terdiri dari:

X_1 = Penduduk

X_2 = Perdagangan

X_3 = Transportasi

X_4 = Teknologi

H. Definisi Operasional

Dalam penelitian ini variabel yang digunakan yaitu :

- Penduduk yaitu merupakan faktor utama pertumbuhan ekonomi yang mampu menyebabkan suatu wilayah berubah cepat. Pertumbuhan penduduk terjadi akibat proses pertumbuhan alami dan urbanisasi.
- Perdagangan yaitu sektor ekonomi yang berkembang cepat di kota-kota. Sektor ini tergantung pada jarak dan tingkat pendapatan penduduk. Sektor perdagangan dapat dilihat dari bentuk usaha yang dijalankan, lama usaha dan modal awal untuk membuka usaha.
- Transportasi yaitu sektor ekonomi wilayah dapat diukur dari seberapa sering melintasi Jembatan tersebut, apa tujuan melintas dan berapa biaya yang dikeluarkan untuk melintasi Jembatan.
- Teknologi yaitu sektor untuk melihat seberapa kepekaan masyarakat terhadap suatu perubahan yang terjadi di masyarakat. Perubahan apa yang terjadi setelah dan sebelum adanya infrastruktur jalan dan jembatan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kabupaten Bone

1. Aspek Fisik Wilayah

Kabupaten Bone berada pada bagian timur Provinsi Sulaswsi Selatan. Wilayah Kabupaten Bone terdiri dari 27 (dua puluh tujuh) kecamatan, 329 (tiga ratus dua puluh sembilan) desa dan 43 (empat puluh tiga) kelurahan. Pusat pemerintahan daerah terletak di Kota Watampone, sekaligus sebagai ibukota kabupaten. Kabupaten Bone memiliki luas wilayah 4.559 Km².

Wilayah kecamatan terluas adalah Kecamatan Bontocani yaitu seluas 463,35 km², sedangkan kecamatan dengan luas wilayah terkecil adalah Kecamatan Tanete Riatang yaitu seluas 23,79 Km².

Kabupaten Bone terletak pada posisi 4° 13' - 5° 6' LS dan antara 119° 42' - 120° 40' BT dengan garis pantai sepanjang 138 Km yang membentang dari selatan ke utara. Kabupaten Bone secara langsung berbatasan dengan beberapa kabupaten lain di Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu:

- Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Wajo
- Sebelah timur berbatasan dengan Teluk Bone
- Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Sinjai dan
- Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Pangkep, Maros, dan Gowa.

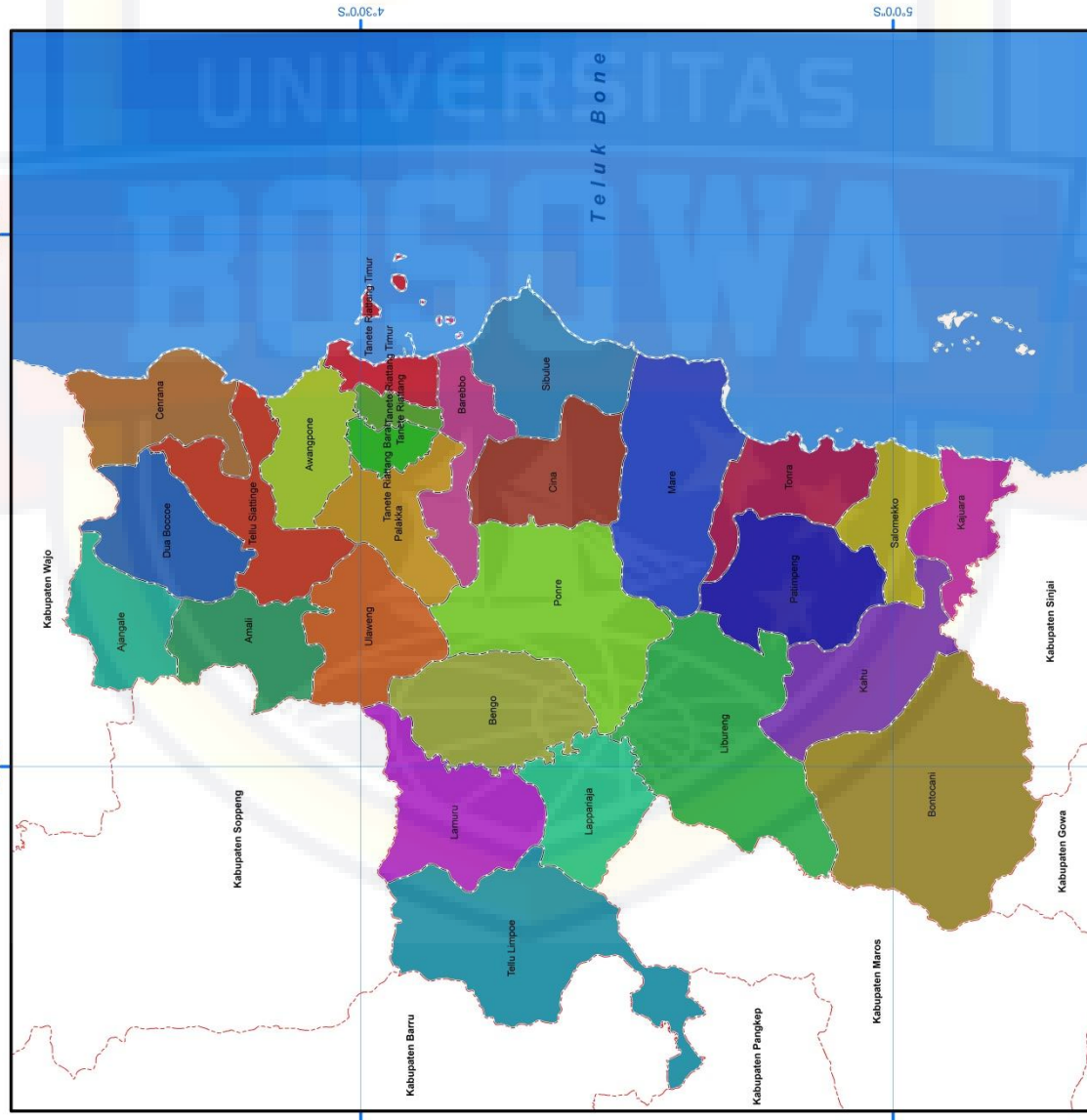
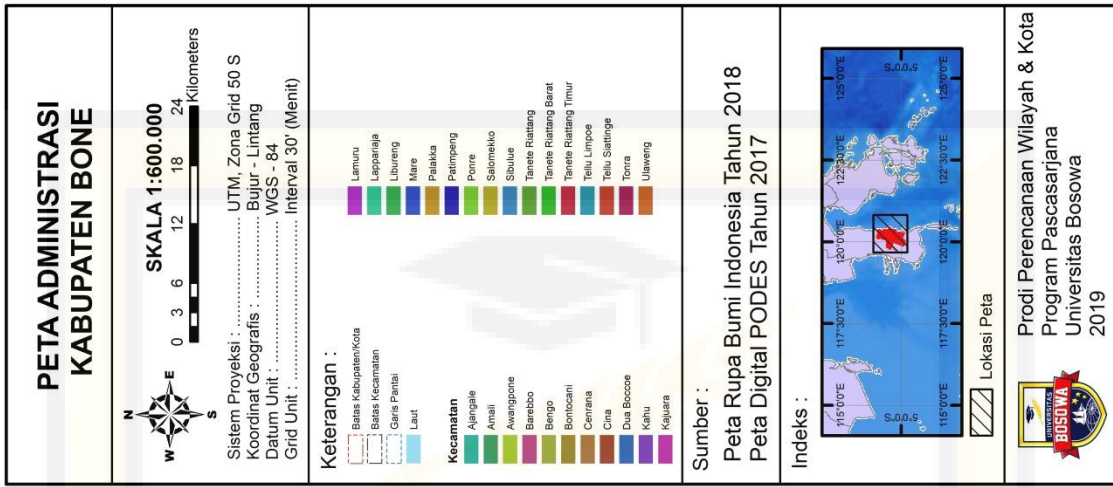
Tabel 4.1
Luas Wilayah Menurut Kecamatan Di Bone Tahun 2017

No.	Kecamatan	Luas (km²)	Persentase (%)
1.	Bontocani	463,35	10,16
2.	Kahu	189,50	4,16
3.	Kajuara	124,13	2,72
4.	Salomekko	84,91	1,86
5.	Tonra	200,32	4,39
6.	Patimpeng	130,47	2,86
7.	Libureng	344,25	7,55
8.	Mare	263,50	5,78
9.	Sibulue	155,80	3,42
10.	Cina	147,50	3,24
11.	Barebbo	114,20	2,50
12.	Ponre	293,00	6,43
13.	Lappariaja	138,00	3,03
14.	Lamuru	208,00	4,56
15.	Tellu Limpoe	318,10	6,98
16.	Bengo	164,00	3,60
17.	Ulaweng	161,67	3,55
18.	Palakka	115,32	2,53
19.	Awangpone	110,70	2,43
20.	Tellu Siattinge	159,30	3,49
21.	Amali	119,13	2,61
22.	Ajangale	139,00	3,05
23.	Dua Boccoe	144,90	3,18
24.	Cenrana	143,60	3,15
25.	TR Barat	53,68	1,18
26.	Tanete Riattang	23,79	0,52
27.	TR Timur	48,88	1,07
	Bone	4 559,00	100,00

Sumber : Kab. Bone dalam angka thn 2018

Berdasarkan elevasi (ketinggian dari permukaan laut), dataran di Kabupaten Bone terdiri dari : 0 m - 100 m = 39,88 % , 101 m - 500 m = 45,09 % , 501 m -1000 m = 12,70 % , dan 1.001 m keatas = 2,34 %.

Wilayah Kabupaten Bone termasuk daerah beriklim sedang. Kelembaban udara berkisar antara 79% - 88% dengan temperatur berkisar 25,10C – 27,60 C.



Gambar 4.1. Peta Administrasi Kabupaten Bone

2. Aspek Demografi

Penduduk merupakan faktor yang sangat dominan dalam proses pembangunan. Penduduk memegang dua peranan sekaligus dalam proses pembangunan, yaitu sebagai subyek dan obyek pembangunan. Lihat tabel berikut ini.

Tabel 4.2
Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan Di Kabupaten Bone Tahun 2017

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Luas (km ²)	Kepadatan (jiwa/km ²)
1.	Bontocani	15.769	463,35	34
2.	Kahu	38.947	189,50	206
3.	Kajuara	36.688	124,13	296
4.	Salomekko	15.617	84,91	184
5.	Tonra	13.765	200,32	69
6.	Patimpeng	16.702	130,47	128
7.	Libureng	30.010	344,25	87
8.	Mare	26.956	263,50	102
9.	Sibulue	34.418	155,80	221
10.	Cina	26.587	147,50	180
11.	Barebbo	27.743	114,20	243
12.	Ponre	13.966	293,00	48
13.	Lappariaja	23.911	138,00	173
14.	Lamuru	25.059	208,00	121
15.	Tellu Limpoe	14.143	318,10	45
16.	Bengo	25.512	164,00	156
17.	Ulaweng	24.762	161,67	153
18.	Palakka	22.713	115,32	197
19.	Awangpone	29.495	110,70	266
20.	Tellu Siattinge	40.135	159,30	252
21.	Amali	20.755	119,13	174
22.	Ajangale	27.474	139,00	198
23.	Dua Boccoe	30.242	144,90	209
24.	Cenrana	24.263	143,60	169
25.	TR Barat	49.143	53,68	916
26.	Tanete Riattang	52.677	23,79	2.214
27.	TR Timur	43.574	48,88	892
Bone		751.026	4 559,00	165

Sumber : Kab. Bone dalam angka thn 2018

Penduduk Kabupaten Bone berjumlah 734.119 jiwa yang tersebar di 27 (dua puluh tujuh) kecamatan, dengan jumlah penduduk terbesar berada di Kecamatan Tanete Riattang, yakni 52.677 jiwa. Kepadatan penduduk di

Kabupaten Bone pada Tahun 2018 mencapai 165 jiwa/km². Kecamatan dengan kepadatan penduduk tertinggi berada di Kecamatan Tanete Riattang, dengan tingkat kepadatan mencapai 2.214 jiwa/km², dan kecamatan dengan kepadatan penduduk terendah berada di Kecamatan Bontocani dengan angka kepadatan 34.

3. Aspek Ekonomi

Kondisi perekonomian Kabupaten Bone akan ditinjau secara garis besar berdasarkan pada gambaran Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) di Kabupaten Bone. Selain itu, juga dilihat bagaimana perkembangan dan kontribusi dari setiap sektor ekonomi dalam mendukung perekonomian wilayah, termasuk kegiatan ekonomi masyarakat.

Struktur perekonomian Kabupaten Bone yang terbentuk dari nilai tambah yang dapat diciptakan oleh masing-masing sektor mampu memberikan gambaran kemampuan masing-masing sektor dalam menyumbang pembentukan PDRB Kabupaten Bone. Berdasarkan PDRB atas Dasar Harga Berlaku, pada 2 (dua) tahun terakhir dari periode Tahun 2016 - 2017, terdapat 2 (dua) sektor utama dalam menyumbang struktur perekonomian Kabupaten Bone, yaitu sektor pertanian, kehutanan dan perikanan. Serta sektor perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor. Berikut ini tabel yang memperlihatkan perkembangan PDRB Kabupaten Bone kurun waktu Tahun 2016 - 2017.

Tabel 4.3
Perkembangan PDRB di Kabupaten Bone Atas Dasar Harga Berlaku
(Dalam Juta Rupiah) Tahun 2016 - 2017

Lapangan usaha	2016*	2017**
A: Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	12.970.860,54	14.518.220,24
B: Pertambangan dan Penggalan	985.687,63	1.066.131,88
C: Industri Pengolahan	1.791.530,64	2.017.319,03
D: Pengadaan Listrik dan Gas	20.107,85	23.814,58
E: Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah, dan Daur Ulang	8.729,91	9.321,10
F: Konstruksi	2.558.766,81	2.878.691,14
G: Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	3.045.777,02	3.489.725,19
H: Transportasi dan Pergudangan	608.303,88	648.179,20
I: Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	129.814,31	148.550,62
J: Informasi dan Komunikasi	382.902,60	432.318,83
K: Jasa Keuangan dan Asuransi	811.428,78	895.770,33
L: Real Estate	979.272,90	1.055.710,86
M,N: Jasa Perusahaan	15.945,25	17.935,38
O: Administrasi Pemerintahan, Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib	1.127.272,57	1.218.453,49
P: Jasa Pendidikan	558.994,53	639.952,11
Q: Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	220.700,83	249.087,96
R,S,T,U: Jasa Lainnya	84.939,23	96.214,33
Produk Domestik Regional Bruto	26.301.035,26	29.405.396,27

Sumber : Kab. Bone dalam angka thn 2018

Pada Tahun 2016 dan Tahun 2017, sektor pertanian, kehutanan dan perikanan berperan dalam menciptakan kegiatan perekonomian pada sektor primer, yaitu sebesar 12.970.860,54 rupiah pada tahun 2016 dan 14.518.220,24 rupiah pada tahun 2017. Sektor perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor menyumbang sebesar 3.045.777,02 rupiah pada tahun 2016 dan pada tahun 2017 sebesar 3.489.725,19 rupiah pada PDRB Kabupaten Bone.

B. Gambaran Umum Kecamatan Cenrana

1. Aspek Fisik Wilayah

a. Letak Geografis dan Administratif

Kecamatan Cenrana berada pada bagian paling utara dalam Wilayah Kabupaten Bone. Wilayah Kecamatan Cenrana terbagi atas 46 kelurahan 3 lingkungan, dan 111 RT yang beribukota di Desa Cenrana. Kecamatan Cenrana memiliki luas wilayah 143,60 km². Wilayah kelurahan terluas yaitu Lebongnge seluas 22,00 km² atau 15,32% dari luas wilayah kecamatan. Sedangkan kelurahan dengan luas wilayah terkecil adalah Watang Ta seluas 2,75 km², atau hanya sebesar 1,92% dari luas kecamatan. Secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.4
Luas Wilayah Menurut Kelurahan Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Desa/Kelurahan	Status	Luas (km ²)	Persentase (%)
1.	Watang Ta	Desa	2,75	1,92
2.	Pacubbe	Desa	3,25	2,26
3.	Panyiwi	Desa	10,00	6,96
4.	Pallae	Desa	5,00	3,48
5.	Watu	Desa	4,00	2,79
6.	Naga Uleng	Desa	12,71	8,85
7.	Latonro	Desa	11,05	7,69
8.	Laoni	Desa	5,00	3,48
9.	Pusungnge	Desa	5,12	3,57
10.	Pallime	Desa	4,21	2,93
11.	Ajallasse	Desa	5,79	4,03
12.	Cenrana	Desa	12,06	8,40
13.	Awang Cenrana	Kelurahan	12,66	8,82
14.	Lebongnge	Desa	22,00	15,32
15.	Cakkeware	Desa	17,00	11,84
16.	Labotto	Desa	11,00	7,66
Cenrana			143,60	100,00

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

Secara Geografis terletak pada posisi 4°13'19.04" - 4°23'47.97" LS dan antara 120°16'12.65" - 120°23'36.66" BT. Berbatasan administratif dengan wilayah-wilayah berikut :

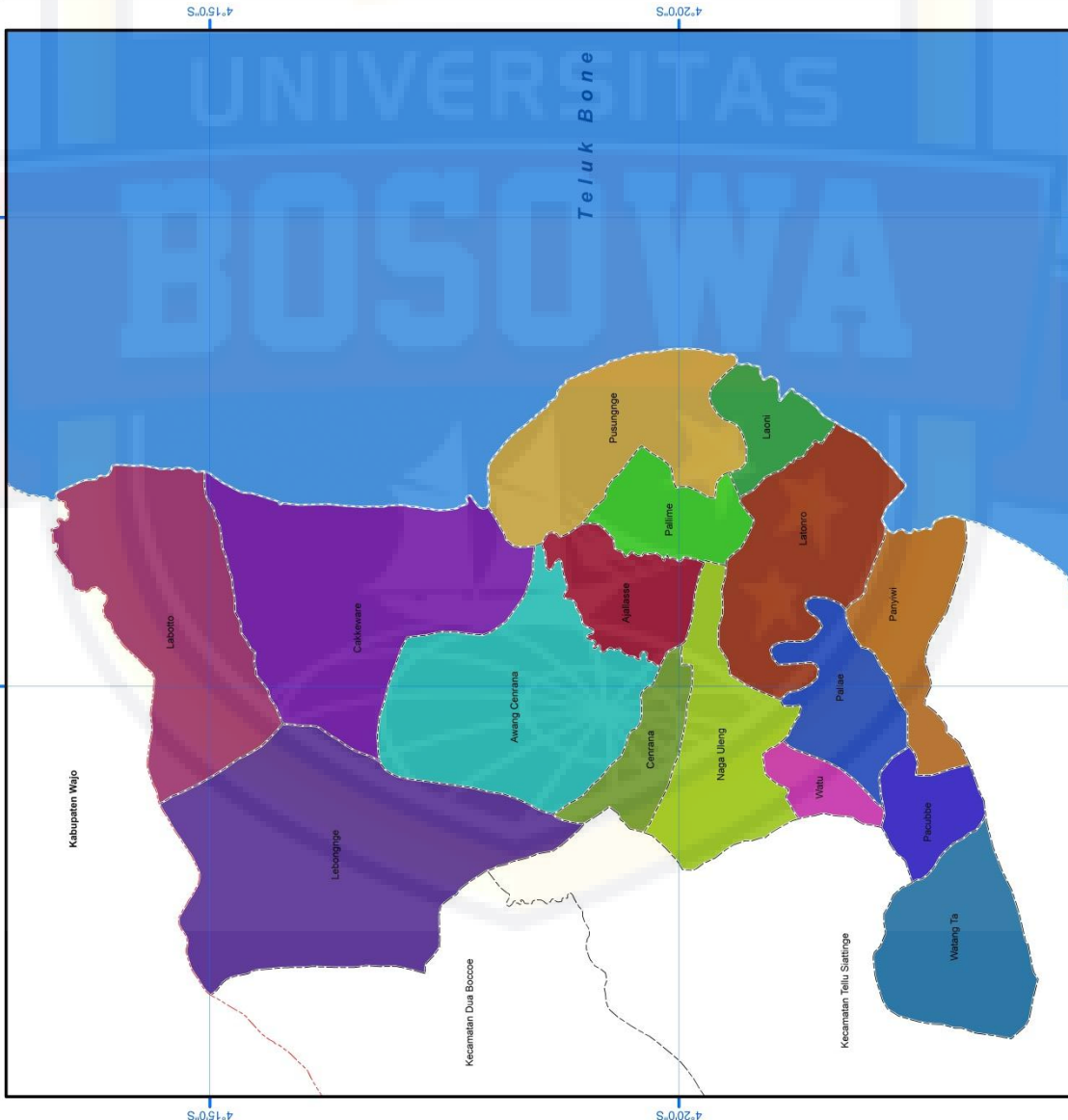
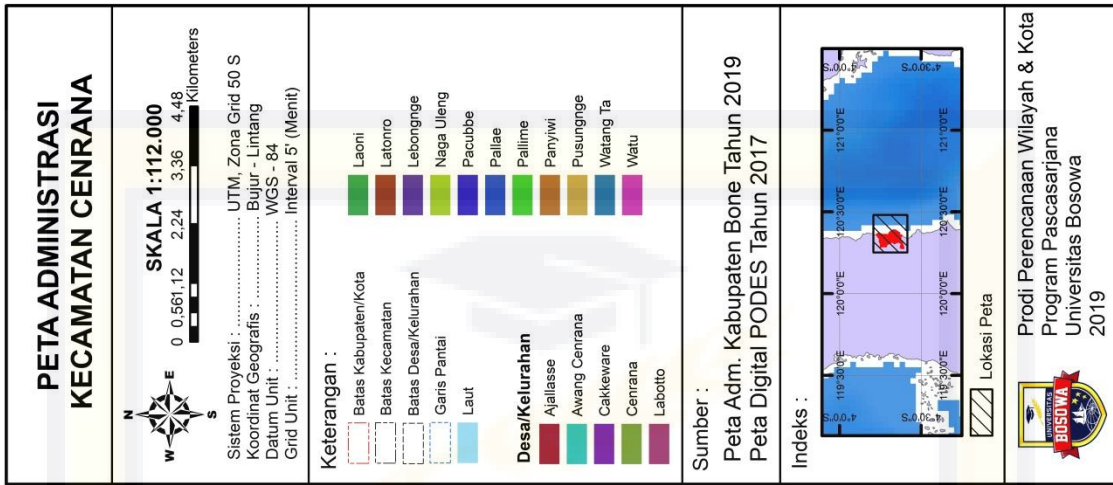
- Sebelah utara dengan Kabupaten Wajo
- Sebelah timur dengan Teluk Bone
- Sebelah selatan dengan Kecamatan Tellu Siattinge
- Sebelah barat dengan Kecamatan Dua Boccoe

Terdapat 3 desa yang terletak di tepi pantai dan 13 desa/kelurahan bukan tepi pantai. Jarak terjauh ke ibukota kecamatan adalah Desa Labotto yakni 13 km. Terdapat 1 desa diklasifikasikan sebagai swasembada dan 15 desa/kelurahan sebagai swakarya. Lihat tabel berikut ini.

Tabel 4.5
Letak dan Klasifikasi Kelurahan Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Desa/Kelurahan	Letak	Klasifikasi	Jarak Ke Ibukota Kecamatan (km)
1.	Watang Ta	Bukan tepi laut	Swakarya	9
2.	Pacubbe	Bukan tepi laut	Swakarya	6
3.	Panyiwi	Bukan tepi laut	Swakarya	7
4.	Pallae	Bukan tepi laut	Swakarya	4,4
5.	Watu	Bukan tepi laut	Swakarya	3
6.	Naga Uleng	Bukan tepi laut	Swakarya	1
7.	Latonro	Tepi laut	Swakarya	9
8.	Laoni	Tepi laut	Swakarya	8
9.	Pusungnge	Tepi laut	Swakarya	8
10.	Pallime	Bukan tepi laut	Swasembada	5
11.	Ajallasse	Bukan tepi laut	Swakarya	4
12.	Cenrana	Bukan tepi laut	Swakarya	0
13.	Awang Cenrana	Bukan tepi laut	Swakarya	5
14.	Lebongnge	Bukan tepi laut	Swakarya	12
15.	Cakkeware	Bukan tepi laut	Swakarya	9
16.	Labotto	Bukan tepi laut	Swakarya	13

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018



Gambar 4.2. Peta administrasi Kecamatan Cenrana

b. Topografi dan Kelerengan

Topografi memberikan gambaran tentang keadaan ketinggian suatu wilayah. Kecamatan Cenrana secara keseluruhan berada pada daerah dataran rendah yakni antara 0-20 mdpl. Wilayah tertinggi berada di Desa Lebongge yakni 25 mdpl, sedangkan terendah berada di Desa Latonri, Laoni, dan Pusungge yakni 1 mdpl. Lihat pada tabel 4.6 berikut ini.

Tabel 4.6
Tinggi Wilayah Diatas Permukaan Laut (DPL) Menurut Kelurahan
Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Desa/Kelurahan	Tinggi (meter)
1.	Watang Ta	14
2.	Pacubbe	12
3.	Panyiwu	3
4.	Pallae	7
5.	Watu	8
6.	Naga Uleng	2
7.	Latonro	1
8.	Laoni	1
9.	Pusungge	1
10.	Pallime	4
11.	Ajallasse	5
12.	Cenrana	2
13.	Awang Cenrana	6
14.	Lebongge	20
15.	Cakkeware	8
16.	Labotto	2

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

Berdasarkan tingkat kemiringan lereng, secara umum merupakan kawasan yang relatif baik untuk dikembangkan dengan tingkat kelerengan yang datar sampai landai. Hal tersebut sangat memungkinkan mengarahkan pembangunan untuk wilayah terbangun dengan didukung tata air/drainase yang baik untuk mencegah terjadinya genangan air akibat perlambatan arus air sebagai pengaruh topografi yang relatif datar.

karakteristik kemiringan lereng di Kecamatan Cenrana berada antara 0 - 2% dan 2 - 5%.

c. Hidrologi

Hidrologi mencakup tentang siklus air dan sumber daya air yang ditujukan untuk kesejahteraan manusia. Daerah Aliran Sungai (DAS) adalah suatu wilayah daratan yang secara topografik dibatasi oleh punggung-punggung gunung yang menampung dan menyimpan air hujan dan kemudian menyalurkannya ke laut melalui sungai utama.

Kondisi hidrologi di lokasi penelitian dibedakan antara air permukaan (sungai) dan air yang sumbernya dari bawah permukaan (air tanah). Terdapat beberapa sungai besar yang melintasi kecamatan Cenrana yakni sungai Salo Walanae, Salo Cenrana, Salo Kae, Salo Laopo, dan Salo Watu.

Pemanfaatan air bersih oleh masyarakat Kecamatan Cenrana untuk kehidupan sehari-hari seperti konsumsi serta mandi cuci kakus (MCK), bersumber dari sungai, air sumur dangkal, dan sumur bor. Air sumur dangkal dapat diperoleh dengan tingkat kedalaman rata-rata 5-10 meter. Persentase penduduk Kecamatan Cenrana yang mengakses sumber air bersih sebesar 78,94%.

d. Klimatologi

Suhu udara di suatu tempat antara lain dipengaruhi oleh tinggi rendahnya tempat tersebut terhadap permukaan laut dan jarak dari garis pantai. Secara umum, rata-rata suhu udara berkisar antara 25,10 – 27,60

°C. Selain itu sebagai daerah tropis Kecamatan Cenrana memiliki kelembaban udara nisbi/relatif yang tinggi dengan rata-rata perbulan adalah 79 – 88%. Lebih jelasnya lihat tabel 4.7 dibawah ini.

Tabel 4.7
Rata – Rata Suhu dan Kelembaban Udara Menurut Bulan
Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Bulan	Rata – rata Suhu Udara (°C)	Rata – rata Kelembaban (%)
1.	Januari	27,60	80
2.	Februari	26,20	83
3.	Maret	26,30	83
4.	April	26,40	82
5.	Mei	25,60	85
6.	Juni	25,20	88
7.	Juli	25,10	87
8.	Agustus	25,30	84
9.	September	25,90	81
10.	Oktober	27,10	79
11.	November	26,60	81
12.	Desember	27,00	82

Sumber : Kab. Bone Dalam Angka Thn 2018

Tekanan udara rata-rata di Kecamatan Cenrana yang tercatat hanya pada bulan November 1.003,6 mb dan Desember 1.004,30 mb dengan kecepatan angin rata – rata antara 1,00 – 2,10 knot. Rata-rata penyinaran matahari dalam setahun antara 27 – 76 %. Selengkapnya lihat pada tabel 4.8 berikut.

Curah Hujan di Kecamatan Cenrana yang tercatat paling tinggi terjadi di bulan Mei yakni 589 mm³, sedangkan terendah terjadi pada bulan Januari yakni 40 mm³. Jumlah hari hujan berkisar antara 8 – 24 hari dalam sebulan. Selengkapnya lihat tabel berikut.

Tabel 4.8
Rata – Rata Tekanan Udara, Kecepatan Angin, dan Penyinaran Matahari Menurut Bulan Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Bulan	Tekanan Udara (mb)	Kecepatan Angina (knot)	Penyinaran Matahari (%)
1.	Januari	...	1,20	66
2.	Februari	...	1,30	42
3.	Maret	...	1,00	43
4.	April	...	1,00	47
5.	Mei	...	1,50	39
6.	Juni	27
7.	Juli	40
8.	Agustus	...	2,10	42
9.	September	...	2,00	69
10.	Oktober	...	1,50	76
11.	November	1.003,60	...	52
12.	Desember	1.004,30	...	63

Sumber : Kab. Bone Dalam Angka Thn 2018

Tabel 4.9
Rata – Rata Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Bulan Di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Bulan	Curah Hujan (mm ³)	Hari Hujan
1.	Januari	40	12
2.	Februari	184	18
3.	Maret	148	15
4.	April	150	14
5.	Mei	589	21
6.	Juni	482	24
7.	Juli	272	18
8.	Agustus	114	14
9.	September	49	11
10.	Oktober	59	10
11.	November	197	12
12.	Desember	102	8

Sumber : Kab. Bone Dalam Angka Thn 2018

e. Pola Penggunaan Lahan

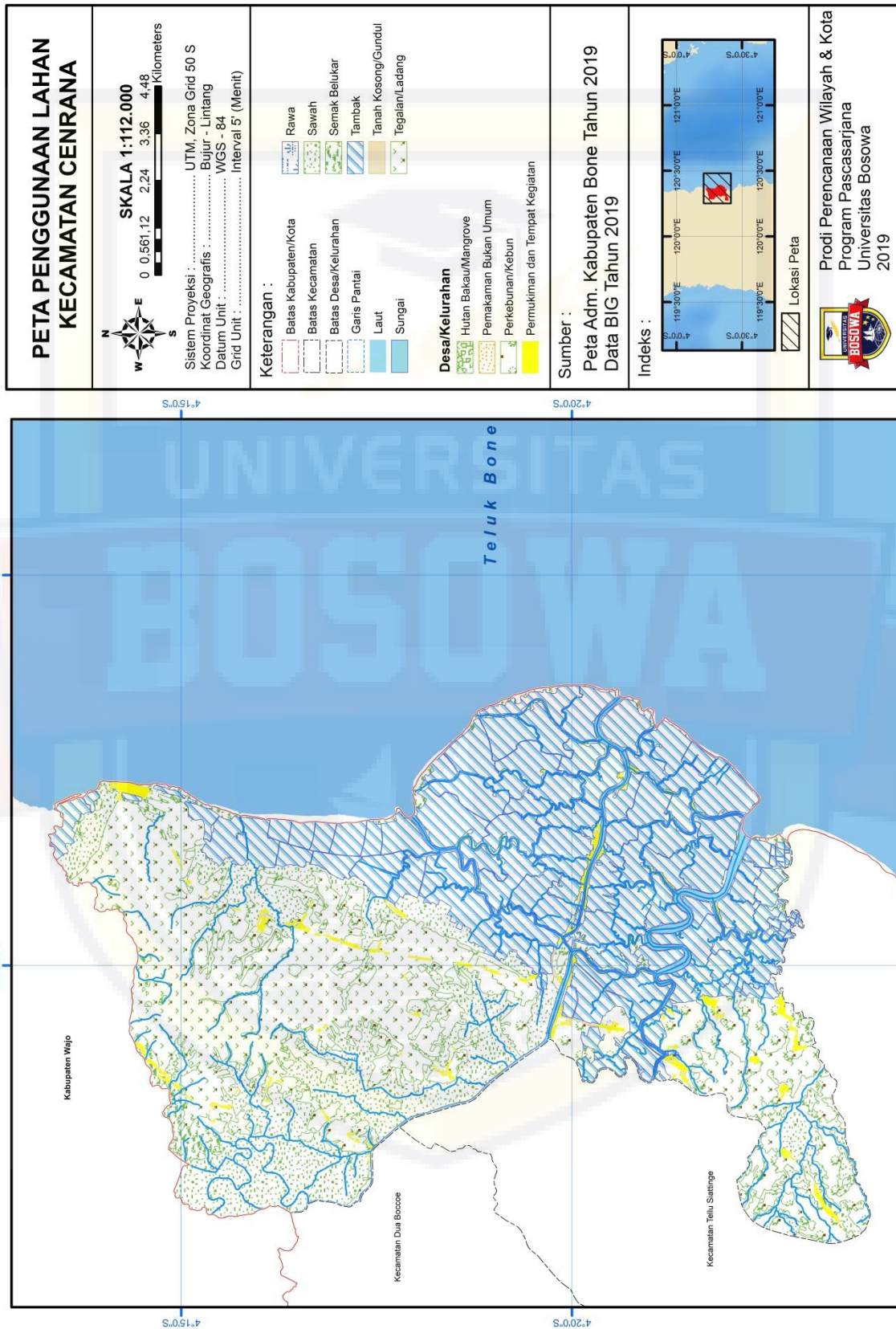
Penggunaan lahan di Kecamatan Cenrana didominasi oleh tambak karena berada di kawasan pesisir pantai dengan karakteristik lahan rendah dan berawa, luas tambak yaitu 5024,73 hektar atau sekitar 34,99% dari total luas lahan. Disusul oleh tegalan/ladang dengan luas lahan sebesar

3376,16 hektar atau 23,53%. Sedangkan penggunaan lahan terluas ketiga adalah sawah yaitu 2886,92 hektar atau setara 20,1%. Luas penggunaan lahan paling kecil yaitu pemakaman bukan umum yakni seluas 0,6 hektar atau 0,004%. Disusul oleh rawa seluas 0,91 hektar atau 0,006%. Penggunaan lahan terkecil berikutnya adalah hutan bakau/mangrove seluas 6,97 hektar atau 0,05%. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel 4.10 dan gambar peta penggunaan lahan yang disajikan berikut ini.

Tabel 4.10
Luas Pola Penggunaan Lahan di Kecamatan Cerana Tahun 2018

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (ha)	Persentase (%)
1.	Hutan Bakau/Mangrove	6,97	0,049
2.	Pemukaman Bukan Umum	0,6	0,004
3.	Perkebunan/Kebun	1678,89	11,692
4.	Permukiman dan Tempat Kegiatan	413,99	2,883
5.	Rawa	0,91	0,006
6.	Sawah	2886,92	20,104
7.	Semak Belukar	883,25	6,151
8.	Tambak	5024,73	34,991
9.	Tanah Kosong/Gundul	85,46	0,595
10.	Tegalan/Ladang	3378,16	23,525
Jumlah		14359,88	100

Sumber : Badan Informasi Geospasial Thn 2019



Gambar 4.3. Peta Penggunaan Lahan Kecamatan Cenrana

2. Aspek Demografi

a. Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk

Jumlah penduduk di Kecamatan Cenrana pada tahun 2016 adalah 24.155 jiwa dan meningkat menjadi 24.263 jiwa pada tahun 2017. Jumlah penduduk terbesar berada di Kelurahan Awang Cenrana dengan 2.720 jiwa, sedangkan Desa Pusungge memiliki jumlah penduduk terkecil yakni 571 jiwa.

Tabel 4.11
Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kelurahan
di Kecamatan Cenrana Tahun 2016 - 2017

No.	Kelurahan	Jumlah Penduduk (jiwa)		Laju Pertumbuhan (%)
		2016	2017	
1.	Watang Ta	1.228	1.234	0,49
2.	Pacubbe	1.302	1.308	0,46
3.	Panyiwi	1.411	1.417	0,43
4.	Pallae	1.114	1.118	0,36
5.	Watu	1.461	1.467	0,41
6.	Naga Uleng	1.087	1.092	0,46
7.	Latonro	1.188	1.193	0,42
8.	Laoni	664	667	0,45
9.	Pusungge	569	571	0,35
10.	Pallime	1.443	1.449	0,42
11.	Ajallasse	1.171	1.177	0,51
12.	Cenrana	2.118	2128	0,47
13.	Awang Cenrana	2.708	2.720	0,44
14.	Lebongnge	2.684	2.696	0,45
15.	Cakkeware	2.115	2.125	0,47
16.	Labotto	1.892	1.901	0,48
Cenrana		24.155	24.263	0,45

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

Laju pertumbuhan penduduk di Kecamatan Cenrana adalah 0,45% di tahun 2017. Dengan pertumbuhan penduduk tertinggi di Desa Ajallasse yakni 0,51%, sedangkan pertumbuhan penduduk terendah di Desa Pusungge dengan 0,35%.

b. Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk di Kecamatan Cenrana pada tahun 2017 mencapai 169 jiwa/km². Kepadatan penduduk tertinggi berada di Desa Watang Ta dengan tingkat kepadatan mencapai 449 jiwa/km², sementara kepadatan penduduk terendah berada di Desa Naga Uleng dengan angka kepadatan 86 jiwa/km². Lihat rinciannya pada tabel berikut ini.

Tabel 4.12
Kepadatan Penduduk Menurut Kelurahan
di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Kelurahan	Jumlah (jiwa)	Luas (km ²)	Kepadatan (jiwa/km ²)
1.	Watang Ta	1.234	2,75	449
2.	Pacubbe	1.308	3,25	402
3.	Panyiwi	1.417	10,00	142
4.	Pallae	1.118	5,00	224
5.	Watu	1.467	4,00	367
6.	Naga Uleng	1.092	12,71	86
7.	Latonro	1.193	11,05	108
8.	Laoni	667	5,00	133
9.	Pusungnge	571	5,12	112
10.	Pallime	1.449	4,21	344
11.	Ajallasse	1.177	5,79	203
12.	Cenrana	2128	12,06	176
13.	Awang Cenrana	2.720	12,66	215
14.	Lebongnge	2.696	22,00	123
15.	Cakkeware	2.125	17,00	125
16.	Labotto	1.901	11,00	173
Cenrana		24.263	143,60	169

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

3. Aspek Sosial dan Ekonomi

a. Tenaga Pendidikan

Tenaga pendidikan di Kecamatan Cenrana terdiri dari guru Taman Kanak-kanak, Sekolah Dasar, Madrasah Ibtidayah, Sekolah Menengah Pertama, Madrasah Tsanawiah, dan Sekolah Menengah Atas. Secara jelas tersaji pada tabel 4.13 berikut ini.

Tabel 4.13
Jumlah Tenaga Pendidik/Guru Menurut Desa/Kelurahan
di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Kelurahan	TK	SD	MI	SMP	MTs	SMA
1.	Watang Ta	4	22	-	-	-	-
2.	Pacubbe	3	19	-	-	-	-
3.	Panyiwi	3	27	-	-	8	-
4.	Pallae	3	10	-	-	-	-
5.	Watu	3	25	-	-	-	-
6.	Naga Uleng	3	9	-	23	-	39
7.	Latonro	-	18	-	-	-	-
8.	Laoni	3	9	-	-	-	-
9.	Pusungge	-	7	-	-	-	-
10.	Pallime	3	20	-	16	-	-
11.	Ajallasse	2	10	-	-	-	-
12.	Cenrana	4	36	-	-	14	-
13.	Awang Cenrana	1	29	-	-	11	-
14.	Lebongnge	-	39	8	14	9	-
15.	Cakkeware	3	15	-	14	10	19
16.	Labotto	3	17	-	-	-	-
Cenrana		38	312	8	67	52	58

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

Jumlah tenaga pendidik terbanyak adalah guru Sekolah Dasar yakni 321 orang dan tersebr di seluruh kelurahan, sedangkan jumlah guru paling sedikit adalah Madrasah Ibtidayah yaitu 8 orang yang hanya berada di Kelurahan Lebongnge.

b. Tenaga Kesehatan

Tenaga kesehatan di Kecamatan Cenrana terdiri dari tenaga medis, tenaga keperawatan, tenaga kebidanan, tenaga kefarmasian, dan tenaga kesehatan lainnya. Tenaga kesehatan paling banyak adalah tenaga kebidanan yang berjumlah 28 orang dan tersebar di seluruh kelurahan. Sedangkan tenaga kesehatan paling sedikit adalah tenaga kefarmasian yaitu 1 orang yang berada di Kelurahan Cenrana sebagai ibukota kecamatan. Selengkapnya, dilihat pada tabel 4.14 berikut ini.

Tabel 4.14
Jumlah Tenaga Kesehatan Menurut Desa/Kelurahan
di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Kelurahan	Tenaga Medis	Tenaga Keperawatan	Tenaga Kebidanan	Tenaga Kefarmasian	Tenaga Kesehatan Lainnya
1.	Watang Ta	-	-	2	-	-
2.	Pacubbe	-	1	1	-	-
3.	Panyiwi	-	-	1	-	-
4.	Pallae	-	-	2	-	-
5.	Watu	-	-	2	-	-
6.	Naga Uleng	-	-	2	-	-
7.	Latontro	-	-	2	-	-
8.	Laoni	-	-	1	-	-
9.	Pusungnge	-	-	1	-	-
10.	Pallime	-	-	2	-	-
11.	Ajallasse	-	-	2	-	-
12.	Cenrana	2	7	3	1	2
13.	Awang Cenrana	-	-	1	-	-
14.	Lebongnge	-	-	3	-	-
15.	Cakkeware	-	-	1	-	-
16.	Labotto	-	1	2	-	-
	Cenrana	2	9	28	1	2

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

c. Pajak Bumi dan Bangunan

Pajak bumi dan bangunan diuraikan berdasarkan target dan realisasi penerimaannya. Target pajak bumi dan bangunan di Kecamatan Cenrana diperkirakan sebesar Rp. 700.698.307, sedangkan realisasi penerimaan pajak hanya sebesar Rp.620.467.199, atau selisih sebesar 11,45% atau Rp.80.231.108. realisasi penerimaan pajak terbesar berada di Kelurahan Lebongnge dengan Rp. 130.833.770 atau sekitar 21,09% dari total realisasi pajak. Sedangkan jumlah realisasi pajak paling sedikit berada di Kelurahan Laoni yakni Rp. 11.685.160 atau sekitar 1,88% dari total realisasi pajak. Untuk lebih lengkapnya, dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.15
Target dan Realisasi Penerimaan Pajak Bumi dan Bangunan
Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Cenrana (rupiah) Tahun 2017

No.	Kelurahan	Target (rupiah)	Realisasi (rupiah)
1.	Watang Ta	37.779.821	37.779.821
2.	Pacubbe	26.864.624	26.864.624
3.	Panyiwi	57.981.561	29.721.185
4.	Pallae	28.536.075	28.536.075
5.	Watu	15.730.026	15.730.026
6.	Naga Uleng	59.443.774	59.443.774
7.	Latonro	56.347.156	45.438.982
8.	Laoni	11.685.160	11.685.160
9.	Pusungnge	30.765.831	30.765.831
10.	Pallime	38.318.651	12.912.756
11.	Ajallasse	20.696.340	20.696.340
12.	Cenrana	40.166.610	24.509.622
13.	Awang Cenrana	56.065.638	56.065.638
14.	Lebongnge	130.883.770	130.833.770
15.	Cakkeware	54.708.288	54.708.288
16.	Labotto	34.775.307	34.775.307
	Cenrana	700.698.307	620.467.199

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

4. Aspek Sarana dan Prasarana

a. Fasilitas Pendidikan

Fasilitas atau sarana pendidikan adalah salah satu penunjang pembangunan sumber daya manusia dimana merupakan wadah untuk mendidik generasi bangsa khususnya di mana fasilitas itu berada. Di Kecamatan Cenrana, fasilitas pendidikan terdiri dari Taman-Kanak-Kanak, Sekolah Dasar, Madrasah Ibtidayah, Sekolah Menengah Pertama, Madrasah Tsanawiyah, dan Sekoah Menengah Atas. Jumlah fasilitas pendidikan terbanyak di Kecamatan Cenrana adalah Sekolah Dasar yakni berjumlah 33 unit, yang tersebar ke seluruh kelurahan dengan jumlah terbanyak berada di Kelurahan Cenrana dan Kelurahan Lebongnge yang masing-masing 4 unit. Sedangkan jumlah fasilitas pendidikan paling

sedikit adalah Sekolah Menengah Atas yakni sejumlahh 2 unit yang berada di Kelurahan Naga Uleng dan Kelurahan Cakkeware. Lebih lengkapnya tersajikan pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.16
Jumlah Fasilitas Pendidikan Menurut Desa/Kelurahan
di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Kelurahan	TK	SD	MI	SMP	MTs	SMA
1.	Watang Ta	1	2	-	-	-	-
2.	Pacubbe	1	2	-	-	-	-
3.	Panyiwi	1	3	-	-	1	-
4.	Pallae	1	1	-	-	-	-
5.	Watu	1	2	-	-	-	-
6.	Naga Uleng	1	1	-	1	-	1
7.	Latonro	-	1	-	-	-	-
8.	Laoni	1	1	-	-	-	-
9.	Pusungnge	-	1	-	-	-	-
10.	Pallime	1	3	-	1	-	-
11.	Ajallasse	1	1	-	-	-	-
12.	Cenrana	1	4	-	-	1	-
13.	Awang Cenrana	1	3	-	-	1	-
14.	Lebongnge	-	4	1	-	2	-
15.	Cakkeware	1	2	-	1	1	1
16.	Labotto	1	2	-	1	-	-
Cenrana		13	33	1	4	6	2

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

b. Fasilitas Kesehatan

Fasilitas kesehatan yang terdapat di Kecamatan Cenrana terdiri dari Puskesmas, Posyandu, Polindes/Poskesdes, dan Puskemas Pembantu. Jumlah fasilitas kesehatan terbanyak adalah Posyandu yaitu sebanyak 36 unit yang tersebar di seluruh kelurahan. Sementara fasilitas kesehatan paling sedikit adalah Puskesmas yakni 1 unit yang terdapat di Kelurahan Cenrana sebagai ibukota kecamatan. Selengkapnya lihat pada tabel 4.17 berikut ini.

Tabel 4.17
Jumlah Fasilitas Kesehatan Menurut Desa/Kelurahan
di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Kelurahan	Puskesmas	Posyandu	Polindes/ Poskesdes	Puskesmas Pembantu
1.	Watang Ta	-	2	1	-
2.	Pacubbe	-	2	-	1
3.	Panyiwi	-	2	1	-
4.	Pallae	-	1	1	-
5.	Watu	-	2	-	1
6.	Naga Uleng	-	2	-	-
7.	Latonro	-	2	1	-
8.	Laoni	-	2	1	-
9.	Pusungnge	-	1	1	-
10.	Pallime	-	2	-	1
11.	Ajallasse	-	1	1	-
12.	Cenrana	1	2	-	-
13.	Awang Cenrana	-	4	1	-
14.	Lebongnge	-	5	-	1
15.	Cakkeware	-	4	1	-
16.	Labotto	-	2	-	1
Cenrana		1	36	9	5

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

c. Tempat Ibadah

Tempat peribadatan yang tersebar di Kecamatan Cenrana terdiri dari masjid dan mushola. Fasilitas terbanyak adalah masjid dengan jumlah 42 unit dan tersebar di seluruh kelurahan. Jumlah masjid terbanyak berada di Kelurahan Awang Cenrana yakni 6 unit sedangkan yang paling sedikit berada di Kelurahan Watu dan Laoni masing-masing 1 unit. Fasilitas mushola berjumlah 10 unit yang hanya tersebar di beberapa kelurahan saja. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.18
Jumlah Tempat Ibadah Menurut Desa/Kelurahan
di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Kelurahan	Masjid	Mushola
1.	Watang Ta	2	2
2.	Pacubbe	3	-
3.	Panyiwu	2	-
4.	Pallae	2	-
5.	Watu	1	3
6.	Naga Uleng	2	1
7.	Latonro	2	-
8.	Laoni	1	1
9.	Pusungge	3	-
10.	Pallime	2	-
11.	Ajallasse	2	1
12.	Cenrana	4	-
13.	Awang Cenrana	6	1
14.	Lebongge	5	-
15.	Cakkeware	4	1
16.	Labotto	2	-
Cenrana		42	10

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

5. Aspek Potensi Wilayah

a. Tanaman Pangan

Luas panen dan produksi tanaman pangan di Kecamatan Cenrana hanya terdiri dari 2 jenis tanaman pangan yakni padi dan jagung. Sementara jenis tanaman pangan yang lain belum terdata oleh Badan Pusat Statistik Kabupaten Bone.

Luas panen padi yaitu 5.799 ha dengan hasil produksi 30.706 ton. Sedangkan luas panen jagung adalah 1.230 ha dengan hasil produksi sebanyak 6.144 ton. Lihat tabel 19 berikut.

Tabel 4.19
Luas Panen dan Produksi Tanaman Pangan
di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Jenis Tanaman	Luas Panen (hektar)	Produksi (ton)
1.	Padi	5.799	30.706
2.	Jagung	1.230	6.144
3.	Kedelai	-	-
4.	Kacang Tanah	-	-
5.	Kacang Hijau	-	-
6.	Ubi Kayu	-	-
7.	Ubi Jalar	-	-

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

b. Sayuran

Luas panen dan produksi tanaman sayuran di Kecamatan Cenrana didominasi oleh sayur kangkung dengan luas panen 14 ha dan hasil produksi 581 kuintal. Sementara ketimun merupakan jenis sayuran dengan luas panen paling kecil yaitu 2 ha dan hasil panen 38 kuintal. Sedangkan bawang merah, bawang putih, dan cabai belum terdata oleh Badan Pusat Statistik Kabupaten Bone. Selengkapnya lihat pada tabel berikut.

Tabel 4.20
Luas Panen dan Produksi Tanaman Sayuran
di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Jenis Tanaman	Luas Panen (hektar)	Produksi (kuintal)
1.	Bawang Merah	-	-
2.	Bawang Putih	-	-
3.	Cabai	3	111
4.	Kentang	-	-
5.	Kacang Panjang	5	270
6.	Petsai	6	216
7.	Tomat	11	452
8.	Labu Siam	5	148
9.	Ketimun	2	38
10.	Terung	9	313
11.	Kangkung	14	581

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

c. Buah-Buahan

Luas panen dan produksi buah-buahan di Kecamatan Cenrana di dominasi oleh pisang dengan luas panen sebanyak 18.250 pohon dan hasil produksi sebanyak 3.907 kg. Untuk buah dengan panen paling sedikit adalah sawo dengan jumlah 41 pohon dan hasil produksi sebanyak 16 kg. Seangkan yang belum terdata adalah durian, alpukat, rambutan, dan langsung. Selengkapyna dapat dilihat pada sajian tabel berikut ini.

Tabel 4.21
Luas Panen dan Produksi Buah-Buahan
di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Jenis Tanaman	Luas Panen (pohon)	Produksi (kg)
1.	Mangga	4.357	1.671
2.	Durian	-	-
3.	Jeruk	150	69
4.	Pisang	18.250	3.907
5.	Pepaya	387	197
6.	Sukun	184	78
7.	Alpukat	-	-
8.	Rambutan	-	-
9.	Jambu Biji	55	25
10.	Nangka	1.024	397
11.	Sawo	41	16
12.	Nanas	282	12
13.	Langsat	-	-

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

d. Perkebunan

Luas panen dan produksi perkebunan di Kecamatan Cenrana didominasi oleh kakao dengan luas panen 433 ha. Sedangkan hasil produksi terbanyak ditempati oleh kelapa dengan umlah 555.993 kuintal. Untuk lebih lengkapnya, dapat dilihat pada tabel 4.22 berikut ini.

Tabel 4.22
Luas Panen dan Produksi Tanaman Perkebunan
di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Jenis Tanaman	Luas Panen (hektar)	Produksi (kuintal)
1	Cengkeh	-	-
2	Kelapa	430	555.993
3	Kopi	-	-
4	Lada	-	-
5	Kakao	433	69.552
6	Kemiri	8	547
7	Kapuk	5	2.490
8	Jambu Mete	24	6.700
9	Pinang	-	-
10	Aren	12	14.676
11	Siwalan	72	11.730
12	Tebu	-	-
13	Kapas	78	-

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

e. Peternakan

Populasi ternak di Kecamatan Cenrana terbanyak adalah ayam kampung sejumlah 103.596 ekor. Disusul sapi potong dengan 12.697 ekor. Sedangkan paling sedikit adalah kerbau dengan 68 ekor. Sementara sapi perah tidak memiliki data. Lebih jelas, lihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.23
Populasi Ternak di Kecamatan Cenrana Tahun 2017

No.	Jens Ternak	Jumlah (ekor)
1.	Sapi Perah	-
2.	Sapi Potong	12.697
3.	Kerbau	68
4.	Kuda	417
5.	Kambing	690
6.	Ayam Kampung	103.596
7.	Ayam Petelur	6.543
8.	Ayam Pedaging	21.067
9.	Itik/Itik Manila	60.742

Sumber : Kec. Cenrana Dalam Angka Thn 2018

C. Gambaran Pemanfaatan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana-Labotto Bagi Masyarakat Kecamatan Cenrana

1. Orientasi Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan ruas jalan dan jembatan yang berada di Kecamatan Cenrana dan menghubungkan Kelurahan Awang Cenrana, Cakkeware, dan Labotto yang terpisah oleh sungai Cenrana dengan ibukota kecamatan di Kelurahan Cenrana.

Terpisahnya beberapa kelurahan tersebut dengan ibukota kecamatan akibat belum dibangunnya jembatan penghubung pada beberapa tahun silam, berdampak pada rendahnya pertumbuhan ekonomi masyarakat yang berada pada daerah tersebut. Terdapat sebuah jalan alternatif lain, namun harus ditempuh dengan jarak yang lebih jauh dan kondisi jalan yang sangat buruk. Hal tersebut memaksa masyarakat untuk menghabiskan waktu lebih lama dengan biaya yang lebih besar dibandingkan setelah terhubungnya ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto.

Sebelum dibangunnya jembatan Cenrana yang menghubungkan ruas jalan Cenran- Labotto, masyarakat setempat menggunakan rakit maupun sampan dengan bantuan mesin tempel untuk menyeberangi sungan Cenrana yang merupakan satu-satunya akses terdekat untuk menuju Kelurahan Awang Cenrana, Cakkeware, dan Labotto dari Kelurahan Cenrana sebagai ibukota kecamatan. Lebih jelasnya, lihat pada gambar peta berikut ini.

2. Tanggapan Responden terhadap Pertanyaan Penelitian

Transportasi merupakan urat nadi dalam pembangunan suatu wilayah.

Transportasi berperan sebagai wadah penghubung antara dunia luar dan wilayah-wilayah yang terisolir. Tanpa akses transportasi, suatu wilayah akan tertinggal dan komoditas unggulan wilayah tersebut tidak dapat dipasarkan keluar. Membangun transportasi memiliki tantangan yang besar terutama dari segi biaya dan juga teknologi pendukungnya. Dengan terbukanya akses transportasi ke wilayah-wilayah terpencil/terisolir, diharapkan dapat membantu membangun perekonomian masyarakat pada wilayah tersebut, sehingga tercipta pembangunan yang adil dan merata. Seiring dengan terbukanya akses transportasi maka akan berpengaruh terhadap kemajuan dan peningkatan aspek-aspek lainnya seperti distribusi informasi, pendidikan, teknologi, dan lainnya. Seperti halnya pada lokasi penelitian, dimana fokus penelitian adalah mengukur pengaruh pemanfaatan ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto memiliki dampak positif atau negatif terhadap pertumbuhan perekonomian masyarakatnya.

Pemanfaatan ruas jalan dan jembatan tersebut diatas, kemudian diukur dengan menggunakan beberapa variabel yang telah dipertimbangkan keakuratannya dalam memberikan gambaran terkait pengaruh pembangunan jembatan terhadap perekonomian masyarakat setempat. Variabel pengukuran yang dimaksud terdiri dari 4 (empat) variabel yang diukur dengan beberapa indikator, yakni variabel pertumbuhan penduduk dengan indikatornya (urbanisasi, pekerjaan, pendidikan terakhir, dan penghasilan),

variabel pertumbuhan perdagangan dengan indikatornya (bentuk usaha, lama usaha, dan modal usaha), variabel infrastruktur transportasi dengan indikatornya (seberapa sering melintasi, tujuan melintas, biaya yang dikeluarkan), serta variabel pertumbuhan teknologi transportasi dengan indikatornya (teknologi terbaru setelah dan sebelum adanya jembatan Sungai Walannae). Menggunakan 2 indikator penilaian, yaitu tidak (bernilai 1), dan ya (bernilai 2).

Pemanfaatan ruas jalan dan jembatan yang terjadi pada lokasi penelitian dinilai berdasarkan persepsi masyarakat yang melakukan aktivitas menggunakan ruas jalan dan jembatan tersebut. Persepsi tersebut diperoleh dari wawancara terbuka dan jawaban dari daftar pertanyaan (kuesioner). Penyebaran kuesioner dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang dipengaruhi oleh keberadaan ruas jalan dan jembatan tersebut. Total jumlah responden yang diberikan kuesioner adalah 100 jiwa. Daftar pertanyaan dan hasilnya dari observasi lapangan yang peneliti temukan telah direkapitulasi dan dapat di lihat pada (lampiran I dan II).

Dengan mempertanyakan persepsi responden terhadap pengaruh pemanfaatan ruas jalan dan jembatan terhadap perekonomian masyarakat yang terurai dalam beberapa pertanyaan, maka jawaban responden terhadap pertanyaan tersebut kemudian disajikan pada tabel 4.24 berikut ini.

Tabel 4.24.
Jumlah Tanggapan Responden Berdasarkan Pertanyaan Tahun 2019

No.	Pertanyaan	Tanggapan Responden		
		Ya	Tidak	Jmlh
1	Apakah anda mengetahui sebelumnya adanya pembangunan jembatan di sungai Walannae?	89	11	100
2	Apakah anda setuju dengan pembangunan jembatan tersebut?	100	0	100
3	Apakah anda merasakan manfaat dari keberadaan jembatan tersebut?	94	6	100
4	Apakah penghasilan anda meningkat setelah adanya jembatan tersebut?	87	13	100
5	Apakah anda merasakan ada hubungan antara keberadaan jembatan tersebut dengan meningkatnya penghasilan anda?	69	31	100
6	Apakah keberadaan jembatan tersebut membantu anda dalam beraktifitas sehari-hari?	71	29	100
7	Apakah keberadaan jembatan tersebut mempermudah anda dalam mendapatkan pekerjaan?	85	15	100
8	Apakah keberadaan jembatan membuka lapangan pekerjaan di tempat anda?	92	8	100
9	Apakah setelah adanya jembatan, jumlah orang di tempat anda yang bekerja semakin bertambah?	95	5	100
10	Apakah menurut anda meningkatnya tenaga kerja didaerah anda ada hubungannya dengan keberadaan jembatan tersebut?	89	11	100
11	Apakah dengan adanya jembatan, memudahkan anda dalam melakukan aktifitas berbelanja kebutuhan sehari-hari?	97	3	100
12	Apakah keberadaan jembatan, membantu anda dalam menjual atau membeli suatu barang yang berasal dari daerah lain?	95	5	100
13	Apakah setelah adanya jembatan, fasilitas perdagangan didaerah anda semakin bertambah?	96	4	100
14	Apakah setelah adanya jembatan, aktifitas perdagangan didaerah anda semakin meningkat?	93	7	100
15	Apakah keberadaan jembatan membuka akses anda dengan daerah lain disekitarnya?	100	0	100
16	Apakah dengan adanya jembatan memudahkan orang untuk bepergian keluar atau datang ke daerah anda?	98	2	100
17	Apakah setelah adanya jembatan, memudahkan anda dan orang di daerah anda untuk memasarkan hasil pertanian ke daerah sekitar?	100	0	100
18	Apakah setelah adanya jembatan, Teknologi terbaru mulai masuk di daerah anda?	88	12	100
19	Apakah setelah adanya jembatan, kendaraan bermotor (mobil/sepeda motor) di daerah anda semakin bertambah?	100	0	100
20	Apakah dengan adanya jembatan, membuka akses kendaraan umum seperti (ojek dan mobil angkutan) keluar/masuk ke daerah anda?	86	14	100
21	Apakah menurut anda, ada hubungan antara keberadaan jembatan dengan kemudahan akses anda ke daerah sekitar?	96	4	100

Sumber : Hasil Survei dan Pengolahan, Tahun 2019

D. Analisis Pengaruh Pembangunan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana – Labotto Terhadap Perkembangan Perekonomian Masyarakat Di Kecamatan Cenrana Menggunakan Metode Regresi Linear Berganda

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh antara variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y). Koefisien ini menunjukkan seberapa signifikan pengaruh yang terjadi antara variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y). Variabel pertumbuhan penduduk (X_1), variabel pertumbuhan perdagangan (X_2), variabel infrastruktur transportasi (X_3), dan variabel pertumbuhan teknologi transportasi (X_4).

1. Analisis Pengaruh Pembangunan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana – Labotto Terhadap Perkembangan Perekonomian Masyarakat

Analisis dengan metode regresi berganda ini dilakukan untuk mengukur perubahan penggunaan lahan dengan menggunakan empat variabel bebas yaitu variabel pertumbuhan penduduk (X_1) dengan indikator adalah urbanisasi, pekerjaan, pendidikan terakhir, dan penghasilan. Variabel pertumbuhan perdagangan (X_2) dengan indikator adalah bentuk usaha, lama usaha, dan modal usaha. Variabel infrastruktur transportasi (X_3) dengan indikator adalah seberapa sering melintasi, tujuan melintas, dan biaya yang dikeluarkan. Variabel pertumbuhan teknologi transportasi (X_4) dengan indikator adalah teknologi terbaru setelah adanya jembatan Sungai Walannaë.

Analisis ini menggunakan alat bantu aplikasi SPSS 22.0. Dimana data-data hasil kuesioner dari ke-empat variabel tersebut (lihat lampiran II),

diubah kedalam bentuk angka-angka dan dimasukkan ke aplikasi SPSS kemudian dianalisis dengan alat regresi linear berganda menggunakan metode enter. Hasil atau luaran dari proses analisis tersebut berbentuk tabulasi (lihat lampiran III) yang disajikan kedalam pembahasan ini kemudian diinterpretasikan untuk menemukan dan menjelaskan hasil dari angka-angka tersebut ke dalam deskripsi kalimat agar lebih mudah untuk dipahami.

➤ **Koefisien Persamaan Regresi**

Persamaan regresi dapat disusun dengan melihat nilai yang dihasilkan dari pengujian SPSS seperti terdapat pada tabel 4.25 berikut ini :

Tabel 4.25.
Hasil Analisis Regresi Ganda (*Coefficients^a*) Menggunakan SPSS 22.0 Tahun 2019

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations		
	B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1 (Constant)	.970	.775		1.252	.214			
Pertumbuhan Penduduk (X1)	.176	.019	.604	9.184	.000	.586	.686	.601
Pertumbuhan Perdagangan (X2)	.306	.053	.379	5.723	.000	.348	.506	.375
Infrastruktur Transportasi (X3)	.237	.123	.126	1.919	.058	.074	.193	.126
Pertumbuhan Teknologi Transportasi (X4)	.180	.032	.372	5.607	.000	.264	.499	.367

a. Dependent Variable: Perekonomian Masyarakat

Berdasarkan nilai pada kolom (*Unstandardized Coefficients-B*) diatas, maka dapat disusun persamaan regresinya dengan rumus matematis sebagai berikut :

$$Y = a + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4$$

Maka didapat persamaan :

$$Y = 0,970 + 0,176X_1 + 0,306X_2 + 0,237X_3 + 0,180X_4$$

Persamaan regresi di atas dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Konstanta sebesar 0,970; artinya jika pertumbuhan penduduk (X_1), pertumbuhan perdagangan (X_2), infrastruktur transportasi (X_3), dan pertumbuhan teknologi transportasi (X_4) nilainya tetap atau sama dengan nol, maka besarnya peningkatan perekonomian masyarakat (Y) nilainya adalah 0,970.
- Koefisien regresi variabel pertumbuhan penduduk (X_1) sebesar 0,176; artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan pertumbuhan penduduk mengalami kenaikan 1%, maka perekonomian masyarakat (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,176. Koefisien bernilai positif artinya terjadi hubungan positif antara pertumbuhan penduduk dengan perekonomian masyarakat, semakin naik pertumbuhan penduduk maka semakin meningkat perekonomian masyarakat.
- Koefisien regresi variabel pertumbuhan perdagangan (X_2) sebesar 0,306; artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan pertumbuhan perdagangan mengalami kenaikan 1%, maka perekonomian masyarakat (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,306. Koefisien bernilai positif artinya terjadi hubungan positif antara pertumbuhan perdagangan dengan perekonomian masyarakat,

semakin naik pertumbuhan perdagangan maka semakin meningkat perekonomian masyarakat.

- Koefisien regresi variabel infrastruktur transportasi (X_3) sebesar 0,237; artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan infrastruktur transportasi mengalami kenaikan 1%, maka perekonomian masyarakat (Y) akan mengalami penurunan sebesar 0,970. Koefisien bernilai positif artinya terjadi hubungan positif antara infrastruktur transportasi dengan perekonomian masyarakat, semakin naik infrastruktur transportasi maka semakin meningkat perekonomian masyarakat.
- Koefisien regresi variabel pertumbuhan teknologi transportasi (X_4) sebesar 0,180; artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan pertumbuhan teknologi transportasi mengalami kenaikan 1%, maka perekonomian masyarakat (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,970. Koefisien bernilai positif artinya terjadi hubungan positif antara pertumbuhan teknologi transportasi dengan perekonomian masyarakat, semakin naik pertumbuhan teknologi transportasi maka semakin meningkat perekonomian masyarakat.

➤ **Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)**

Uji t (uji parsial) ini dilakukan untuk mengetahui apakah variabel pertumbuhan penduduk (X_1), variabel pertumbuhan perdagangan (X_2), variabel infrastruktur transportasi (X_3), dan variabel pertumbuhan teknologi transportasi (X_4) secara parsial (sendiri-sendiri) berpengaruh

secara signifikan terhadap variabel kriterium (Y). Signifikan berarti hubungan yang terjadi dapat berlaku untuk populasi (dapat digeneralisasikan).

Sebelum melakukan uji t, perlu untuk menentukan terlebih dahulu nilai-nilai berikut ini :

- Menentukan taraf signifikansi

Taraf signifikansi menggunakan $\alpha = 10\%$ (signifikansi 10% atau 0,1 adalah ukuran yang sering digunakan dalam penelitian dengan populasi yang besar).

- Menentukan t_{tabel}

Dengan menggunakan tingkat keyakinan 90%, $\alpha = 10\%$ atau 0,1, nilai df residual $(n-k-1)$ atau $100-4-1 = 95$ (n adalah jumlah data dan k adalah jumlah variabel prediktor).

Untuk menghitung nilai t_{tabel} menggunakan bantuan excel dengan memasukkan rumus sebagai berikut :

=TINV(probability; deg_freedom)

Keterangan : - probability : probabilitas (0,10)

- deg_freedom : derajat kebebasan (95)

Hasil diperoleh untuk t_{tabel} sebesar 1,291 (lihat lampiran 3).

1) Faktor Pertumbuhan Penduduk (X_1)

Berdasarkan hasil analisis pada (kolom t) tabel 4.25 diatas, dapat diketahui nilai t_{hitung} pertumbuhan penduduk sebesar 9,184. Untuk melakukan uji t, tahapannya adalah sebagai berikut :

a. Merumuskan Hipotesis

Rumusan hipotesis berdasarkan pendekatan teoritis seperti yang telah dibahas pada bab II adalah sebagai berikut :

H_1 : Pertumbuhan penduduk berpengaruh secara signifikan terhadap perekonomian masyarakat di ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto.

b. Menentukan t_{hitung}

Berdasarkan hasil analisis diperoleh t_{hitung} sebesar 9,184

c. Kriteria pengujian

▪ H_1 terima jika $t_{hitung} > t_{tabel}$

▪ H_1 ditolak jika $t_{hitung} < t_{tabel}$

d. Membandingkan t_{hitung} dengan t_{tabel}

Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($9,184 > 1,291$), maka H_1 diterima.

e. Kesimpulan

Karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($9,184 > 1,291$), maka H_1 diterima. Artinya, pada perhitungan ini dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan penduduk berpengaruh signifikan terhadap peningkatan perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana.

2) Faktor Pertumbuhan Perdagangan (X_2)

Berdasarkan hasil analisis pada (kolom t) tabel 4.25 diatas, dapat diketahui nilai t_{hitung} pertumbuhan perdagangan sebesar 5,723. Untuk melakukan uji t, tahapannya adalah sebagai berikut :

a. Merumuskan Hipotesis

Rumusan hipotesis berdasarkan pendekatan teoritis seperti yang telah dibahas pada bab II adalah sebagai berikut :

H_2 : Pertumbuhan perdagangan berpengaruh secara signifikan terhadap perekonomian masyarakat di ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto.

b. Menentukan t_{hitung}

Berdasarkan hasil analisis diperoleh t_{hitung} sebesar 5,723

c. Kriteria pengujian

▪ H_2 terima jika $t_{hitung} > t_{tabel}$

▪ H_2 ditolak jika $t_{hitung} < t_{tabel}$

d. Membandingkan t_{hitung} dengan t_{tabel}

Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($5,723 > 1,291$), maka H_2 diterima.

e. Kesimpulan

Karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($5,723 > 1,291$), maka H_2 diterima. Artinya, pada perhitungan ini dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan perdagangan berpengaruh signifikan terhadap peningkatan perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana.

3) Faktor Infrastruktur Transportasi (X_3)

Berdasarkan hasil analisis pada (kolom t) tabel 4.25 diatas, dapat diketahui nilai t_{hitung} infrastruktur transportasi sebesar 1,919. Untuk melakukan uji t, tahapannya adalah sebagai berikut :

a. Merumuskan Hipotesis

Rumusan hipotesis berdasarkan pendekatan teoritis seperti yang telah dibahas pada bab II adalah sebagai berikut :

H_3 : Infrastruktur transportasi berpengaruh secara signifikan terhadap perekonomian masyarakat di ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto.

b. Menentukan t_{hitung}

Berdasarkan hasil analisis diperoleh t_{hitung} sebesar 1,919

c. Kriteria pengujian

▪ H_3 terima jika $t_{hitung} > t_{tabel}$

▪ H_3 ditolak jika $t_{hitung} < t_{tabel}$

d. Membandingkan t_{hitung} dengan t_{tabel}

Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($1,919 > 1,291$), maka H_3 diterima.

e. Kesimpulan

Karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($1,919 > 1,291$), maka H_3 diterima. Artinya, pada perhitungan ini dapat disimpulkan bahwa infrastruktur transportasi berpengaruh signifikan terhadap peningkatan perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana.

4) Faktor Pertumbuhan Teknologi Transportasi (X_4)

Berdasarkan hasil analisis pada (kolom t) tabel 4.25 diatas, dapat diketahui nilai t_{hitung} pertumbuhan teknologi transportasi sebesar 5,607.

Untuk melakukan uji t, tahapannya adalah sebagai berikut :

a. Merumuskan Hipotesis

Rumusan hipotesis berdasarkan pendekatan teoritis seperti yang telah dibahas pada bab II adalah sebagai berikut :

H_4 : Pertumbuhan teknologi transportasi berpengaruh secara signifikan terhadap perekonomian masyarakat di ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto.

b. Menentukan t_{hitung}

Berdasarkan hasil analisis diperoleh t_{hitung} sebesar 5,607

c. Kriteria pengujian

▪ H_4 terima jika $t_{hitung} > t_{tabel}$

▪ H_4 ditolak jika $t_{hitung} < t_{tabel}$

d. Membandingkan t_{hitung} dengan t_{tabel}

Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($5,607 > 1,291$), maka H_4 diterima.

e. Kesimpulan

Karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($5,607 > 1,291$), maka H_4 diterima. Artinya, pada perhitungan ini dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan teknologi transportasi berpengaruh signifikan terhadap peningkatan perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana.

➤ **Interpretasi Koefisien Korelasi Ganda (R)**

Koefisien korelasi dalam regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel prediktor pertumbuhan penduduk (X_1), pertumbuhan perdagangan (X_2), infrastruktur transportasi (X_3), dan pertumbuhan teknologi transportasi (X_4) secara parsial (sendiri-sendiri)

berpengaruh terhadap variabel kriterium (Y). Koefisien ini menunjukkan seberapa besar hubungan yang terjadi antara variabel prediktor (X_1, X_2, X_3, X_4) secara sendiri-sendiri terhadap variabel kriterium (Y). Nilai R berkisar antara 0 sampai 1, nilai semakin mendekati 1 berarti hubungan yang terjadi semakin kuat, sebaliknya nilai semakin mendekati 0 maka hubungan yang terjadi semakin lemah.

Menurut Usman dan Purnomo (2011 : 201) pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi sebagai berikut :

$Kk = 0$, tidak berkorelasi

$Kk = 0,001 - 0,200$, korelasi sangat rendah/lemah

$Kk = 0,201 - 0,400$, korelasi rendah/lemah

$Kk = 0,401 - 0,600$, korelasi agak rendah/lemah

$Kk = 0,601 - 0,800$, korelasi cukup tinggi/kuat

$Kk = 0,801 - 0,999$, korelasi tinggi/kuat

$Kk = 1$, korelasi sangat tinggi/kuat, sempurna.

1) Faktor Pertumbuhan Penduduk (X_1)

Dari hasil analisis koefisien regresi pada tabel 4.25 diatas, dalam kolom (*Correlations-Partial*) diperoleh angka R untuk variabel pertumbuhan penduduk sebesar 0,686. Nilai tersebut menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang cukup kuat antara pertumbuhan penduduk (X_1) terhadap peningkatan perekonomian masyarakat (Y). Angka positif (searah) mengartikan bahwa jika pertumbuhan penduduk meningkat maka perekonomian masyarakat juga akan mengalami peningkatan.

2) Faktor Pertumbuhan Perdagangan (X_2)

Dari hasil analisis koefisien regresi pada tabel 4.25 diatas, dalam kolom (*Correlations-Partial*) diperoleh angka R untuk variabel pertumbuhan penduduk sebesar 0,506. Nilai tersebut menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang agak lemah antara pertumbuhan perdagangan (X_2) terhadap peningkatan perekonomian masyarakat (Y). Angka positif (searah) mengartikan bahwa jika pertumbuhan perdagangan meningkat maka perekonomian masyarakat juga akan mengalami peningkatan.

3) Faktor Infrastruktur Transportasi (X_3)

Dari hasil analisis koefisien regresi pada tabel 4.25 diatas, dalam kolom (*Correlations-Partial*) diperoleh angka R untuk variabel infrastruktur transportasi sebesar 0,193. Nilai tersebut menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sangat lemah antara infrastruktur transportasi (X_3) terhadap peningkatan perekonomian masyarakat (Y). Angka positif (searah) mengartikan bahwa jika infrastruktur transportasi meningkat maka perekonomian masyarakat juga akan mengalami peningkatan.

4) Faktor Pertumbuhan Teknologi Transportasi (X_4)

Dari hasil analisis koefisien regresi pada tabel 4.25 diatas, dalam kolom (*Correlations-Partial*) diperoleh angka R untuk variabel pertumbuhan teknologi transportasi sebesar 0,499. Nilai tersebut menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang agak lemah antara

pertumbuhan teknologi transportasi (X_4) terhadap peningkatan perekonomian masyarakat (Y). Angka positif (searah) mengartikan bahwa jika pertumbuhan teknologi transportasi meningkat maka perekonomian masyarakat juga akan mengalami peningkatan.

2. Pembahasan Hasil Analisis Pengaruh Pembangunan Ruas Jalan dan Jembatan Cenrana – Labotto Terhadap Perkembangan Perekonomian Masyarakat

Pertumbuhan ekonomi wilayah adalah penambahan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di wilayah tersebut, yaitu kenaikan seluruh nilai tambah (*added value*) yang terjadi (Tarigan, 2012). Perannya infrastruktur khususnya transportasi sebagai penggerak sektor perekonomian akan mampu menjadi pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai multiplier dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi.

Thengsen dalam Kodoatie (2005, h.269) juga mengungkapkan bahwa: “Investasi pada jaringan jalan utama di negara berkembang hanya akan mengarah pada mereduksi biaya operasi kendaraan dan waktu tempu perjalanan saja, tetapi jarang berpengaruh terhadap pembangunan ekonomi secara signifikan. Kecuali untuk daerah-daerah terisolir dihubungkan dengan jalan utama. Investasi pada jalan penghubung pedesaan yang membuka daerah terisolir atau mampu mereduksi biaya transportasi secara dramatis sering memiliki peluang lebih besar membangkitkan pembangunan

ekonomi". Selain itu, pembangunan infrastruktur yang menghubungkan daerah terisolir berdampak pula pada pertumbuhan penduduk, meningkatnya perdagangan, masuknya transportasi dan teknologi terbaru.

Berdasarkan pertimbangan dari berbagai faktor yang telah disebutkan para ahli diatas, maka dirumuskanlah empat faktor yang dianggap mewakili dalam mengukur pengaruh signifikan dari terhubungnya ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto terhadap perekonomian masyarakat Kecamatan Cenrana. Keempat faktor yang kemudian menjadi variabel tersebut antara lain penduduk (X_1) yang diukur dengan (urbanisasi, pekerjaan, pendidikan terakhir, dan penghasilan), perdagangan (X_2) yang diukur dengan (bentuk usaha, lama usaha, dan modal usaha), infrastruktur transportasi (X_3) yang diukur dengan (seberapa sering melintas, tujuan melintas, dan biaya yang dikeluarkan), dan teknologi transportasi (X_4) yang diukur dengan (teknologi terbaru).

Keempat faktor diatas diuraikan dalam daftar pertanyaan penelitian (kuesioner) dan dibagikan ke sebanyak 100 responden yang tersebar pada empat desa/kelurahan sepanjang ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto, yakni di Kelurahan Cenrana, Desa Awang Cenrana, Desa Cakkeware, dan Desa Labotto. Dengan diproses menggunakan analisis regresi linear berganda seperti yang telah dilakukan pada pembahasan sebelumnya, keempat variabel yang diukur tersebut dinyatakan memiliki pengaruh terhadap perekonomian masyarakat Kecamatan Cenrana.

Faktor pertumbuhan penduduk yang diukur dengan urbanisasi, pekerjaan, pendidikan terakhir, dan penghasilan ternyata memiliki pengaruh signifikan dan cukup kuat terhadap meningkatnya perekonomian masyarakat Kecamatan Cenrana khususnya di sepanjang ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara terbuka terhadap sebagian besar responden, mereka menjelaskan bahwa pertumbuhan penduduk sebagai dampak dari pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto berpengaruh terhadap peningkatan perekonomian masyarakat. Yakni terciptanya arus urbanisasi, dimana terjadi pergerakan penduduk dari desa ke kota karena didukung oleh aksesibilitas yang lancar akibat terbukanya akses jalan dan jembatan, dengan begitu sebagian masyarakat desa terutama usia pencari kerja kemudian berpindah ke kota dalam rangka mencari pekerjaan yang jauh lebih baik, dengan pertimbangan bahwa akses desa-kota semakin lancar sehingga sewaktu-waktu dapat dengan mudah untuk kembali ke desa begitu pula sebaliknya. Kemudahan masyarakat dalam mendapatkan pekerjaan baik itu di desanya maupun di luar desanya, karena dipengaruhi pula oleh terbukanya akses jalan dan jembatan, sehingga semakin beragam jenis pekerjaan baru yang muncul seperti menjadi tukang ojek, penjaga minimarket, pedagang sembako keliling, dll. Tingkat pendidikan masyarakat desa menjadi meningkat karena ketersediaan aksesibilitas yang lancar sehingga mudah menjangkau pusat-pusat pendidikan yang ada di luar desanya, hal ini juga karena terbukanya akses jalan dan jembatan,

misanlnya semakin banyak anak-anak desa yang melanjutkan pendidikan SMA dan perguruan tinggi ke pusat kecamatan maupun ke kota. Selain itu, meningkatnya penghasilan masyarakat desa karena kemudahan akses dalam melakukan aktifitas ekonomi juga dipengaruhi oleh terbukanya akses jalan dan jembatan, hal ini disebabkan karena kemudahan akses yang ditawarkan sehingga bermunculan berbagai alternatif jenis pekerjaan baru yang mendongkrak pendapatan ekonomi masyarakat desa. Dengan kata lain, pertumbuhan penduduk yang dinilai berdasarkan urbanisasi, pekerjaan, pendidikan dan penghasilan berpengaruh cukup kuat terhadap peningkatan perekonomian masyarakat di Kecamatan Cenrana, khususnya yang berada pada ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto.

Faktor pertumbuhan perdagangan yang diukur dengan bentuk usaha, lama usaha, dan modal usaha berpengaruh signifikan namun agak lemah terhadap meningkatnya perekonomian masyarakat Kecamatan Cenrana khususnya di sepanjang ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto. Berdasarkan hasil wawancara terbuka terhadap sebagian besar responden, mayoritas menjelaskan bahwa pertumbuhan perdagangan seperti munculnya beragamnya bentuk usaha perdagangan yang dikelola oleh masyarakat setempat dipengaruhi oleh terbukanya akses jalan dan jembatan seperti usaha sembako, bahan bangunan, elektronik, pupuk, dll. Usaha perdagangan yang dirintis masyarakat menjadi bertahan lama juga merupakan manfaat lain dari terbukanya akses jalan dan jembatan, karena pasokan stok yang memadai, karena kemudahan akses menjadikan

kelancaran pasokan stok dari kota ke desa sehingga usaha perdagangan masyarakat jarang mengalami kehabisan stok. Selain itu, meningkatnya modal usaha karena keuntungan yang meningkat, juga dipengaruhi oleh terbukanya akses jalan dan jembatan. Namun, pertumbuhan perdagangan yang diukur dengan bentuk usaha, lama usaha, dan modal usaha berpengaruh agak lemah terhadap meningkatnya perekonomian masyarakat pada wilayah tersebut. Hal senada disampaikan oleh responden dari hasil wawancara dan pengamatan, dimana pertumbuhan perdagangan tidak terlalu besar peningkatannya jika dibandingkan dari sebelum dan setelah terbukanya akses jalan dan jembatan. Karena terbukanya akses mempermudah masyarakat untuk menjangkau fasilitas-fasilitas perdagangan yang lebih lengkap yang berada di luar desa, seperti di ibukota Kecamatan Cenrana maupun di kota Watampone.

Faktor ketiga yaitu infrastruktur transportasi yang diukur dengan indikator seberapa sering melintas, tujuan melintas, dan biaya yang dikeluarkan, yang juga berpengaruh signifikan namun sangat lemah terhadap peningkatan perekonomian masyarakat Kecamatan Cenrana khususnya di sepanjang ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto. Sesuai dengan hasil wawancara terbuka terhadap sebagian besar responden, mereka menjelaskan bahwa infrastruktur transportasi sebagai dampak dari pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto berpengaruh terhadap peningkatan perekonomian masyarakat. Seringnya masyarakat melintas atau memanfaatkan ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto

karena terbukanya akses jalan dan jembatan memberikan dampak terhadap perekonomian masyarakat, hal ini dikarenakan keterbukaan akses transportasi mempermudah masyarakat dalam melakukan perjalanan terutama dalam hal melakukan pekerjaan sehingga berdampak positif terhadap meningkatnya pendapatan masyarakat, namun lemahnya hubungan yang terjadi karena seringnya melintas tidak berhubungan langsung terhadap perekonomian masyarakat. Selain itu, beragamnya tujuan masyarakat untuk melintas menggunakan ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto karena terbukanya akses jalan dan jembatan juga merupakan keterwakilan indikator yang tidak berhubungan secara langsung terhadap perekonomian masyarakat, hal ini dikarenakan beragamnya tujuan melintas menggunakan akses tersebut tidak selamanya dalam rangka melakukan pekerjaan, ada berbagai tujuan lain yang tidak memberikan keuntungan ekonomi, seperti mengunjungi kerabat, jalan-jalan, dll. Sementara berkurangnya biaya transportasi yang dikeluarkan untuk menuju ke luar desa, yang juga akibat terbukanya akses jalan dan jembatan merupakan indikator yang berhubungan langsung terhadap peningkatan perekonomian masyarakat, sebab akses jalan yang semakin mudah berpengaruh terhadap berkurangnya biaya transportasi serta waktu tempuh sehingga hal tersebut berdampak pada berkurangnya peneluaran masyarakat dalam hal melakukan perjalanan ke luar desa. Karena tingkat keterhubungan yang langsung maupun tidak langsung tersebut yang

kemudian menjadikan variabel infrastruktur transportasi berpengaruh sangat lemah terhadap meningkatnya perekonomian masyarakat.

Faktor keempat adalah pertumbuhan teknologi transportasi yang diukur dengan masuknya teknologi terbaru berpengaruh signifikan namun agak lemah terhadap meningkatnya perekonomian masyarakat Kecamatan Cenrana khususnya di sepanjang ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto. Sama halnya dengan hasil wawancara terbuka terhadap sebagian besar responden, mereka menjelaskan bahwa meningkatnya teknologi transportasi sebagai dampak dari pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto berpengaruh terhadap peningkatan perekonomian masyarakat. Adanya teknologi terbaru seperti meningkatnya pemilik kendaraan roda dua dan roda empat, masuknya alat teknologi pertanian terbaru yang digunakan untuk membajak sawah, memanen dan menggiling padi, dan lainnya karena terbukanya akses jalan dan jembatan. Hal tersebut berpengaruh signifikan terhadap peningkatan perekonomian masyarakat namun cukup lemah, karena terbukanya akses jalan dan jembatan lebih berpengaruh terhadap peningkatan tenaga kerja yang bekerja keluar desa.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, yakni menganalisis pengaruh pembanguna ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto terhadap perekonomian masyarakat Kecamatan Cenrana, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

Faktor pertumbuhan penduduk yang diukur dengan urbanisasi, perekerjaan, pendidikan terakhir, dan penghasilan ternyata memiliki pengaruh signifikan dan cukup kuat Faktor pertumbuhan perdagangan yang diukur dengan bentuk usaha, lama usaha, dan modal usaha berpengaruh signifikan namun agak lemah. Faktor infrastruktur transportasi yang diukur dengan seberapa sering melintas, tujuan melintas, dan biaya yang dikeluarkan berpengaruh signifikan namun sangat lemah. Faktor pertumbuhan teknologi transportasi yang diukur dengan masuknya teknologi terbaru berpengaruh signifikan namun agak lemah.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka dapat disarankan beberapa hal sebagai berikut :

1. Kelebihan penelitian ini adalah mengidentifikasi faktor-faktor yang berkaitan erat dengan dibangunnya ruas jalan dan jembatan di kecamatan Cenrana. Dimana pada saat belum terbangun ruas jalan dan jembatan tersebut, masyarakat Desa Awang Cenrana, Desa Cakkeware, dan Desa

Labotto harus menempuh perjalanan yang lebih jauh untuk mencapai ibukota kecamatan.

2. Kekurangan dari penelitian ini adalah dibatasinya pengukuran terhadap faktor-faktor yang berpengaruh dari pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto terhadap perekonomian masyarakat, yang hanya terdiri dari empat faktor saja.
3. Perlu adanya penelitian lebih terkait faktor-faktor yang berengaruh dari pembangunan ruas jalan dan jembatan Cenrana-Labotto terhadap perekonomian masyarakat, selain dari faktor yang telah diteliti.



UNIVERSITAS
BOSOWA

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2018. *Kabupaten Bone Dalam Angka Tahun 2018*. Badan Pusat Statistik : Bone
- Anonim. 2018. *Kecamatan Cenrana Dalam Angka Tahun 2018*. Badan Pusat Statistik : Bone
- Adisasmita Raharjdo. 2005. *Dasar-dasar Ekonomi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Ananda, Tri Dharma Yanti. 2011. “*Dampak Kebijakan Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Dalam Pengembangan Wilayah Jembatan Suramadu (Studi Di Desa Sukolilo Barat Kecamatan Labang Kabupaten Bangkalan)*”. *Jurnal Ekonomi*. Diakses pada tanggal 07 Oktober 2013.
- Burhan, Bungin. 2007. *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Putra Grafika.
- Eddy suratman. 2004. “*Dampak Kebijakan Pengembangan Kawasan Perbatasan Terhadap Kinerja Perekonomian Kalimantan Barat: Analisis Simulasi Dengan Pendekatan Neraca Sosial Ekonomi*”. *Jurnal Ekonomi*. Diakses pada tanggal 02 April 2013.
- M. Andri Hakim. 2010 “*Sosial & Economic Mapping Sisi Madura Dan Sisi Surabaya Dalam Mendukung Tata Ruang Suramadu*”. *Jurnal Ekonomi*. Diakses pada tanggal 17 Oktober 2013.
- Mesak Iek. Analisis. 2013. “*Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat*

(Studi Kasus Di Distrik Ayamaru, Aitinyo Dan Aifat)”). Jurnal Ekonomi. Diakses pada tanggal 07 Oktober 2013.

Muktar Napitupulu dkk. 2011 *”Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Perekonomian Pulau Jawa – Bali Dan Sumatera”* : Jurnal Ekonomi. Diakses pada tanggal 02 Februari 2013.

Perwita sari. 2009 *“Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi 25 Kabupaten Tertinggal Kawasan Timur Indonesia”*. Skripsi IPB. Diakses pada tanggal 07 Oktober 2013.

Rencana

Robinson. 2005. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara.

Slamet Muljono dkk. 2010 *“Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pendapatan Faktor Produksi Intra Dan Inter Regional KBI-KTP”*. Jurnal Ekonomi. Diakses pada tanggal 02 Februari 2013.

Suyardadi. 2007 *“Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Terhadap Output Sektor Produksi Rumah Tangga Jawa Tengah (Simulasi SNSE Jawa Tengah 2004)”*. Tesis MIESP UNDIP. Diakses pada tanggal 06 Juni 2012.

Taringan Robinson. 2005. *Ekonomi Regional*. Jakarta: Bumi Aksara. Taringan

Taufik Hidayat. 2010 *“Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Masyarakat Madura: Tinjauan Dari Sisi Perekonomian Dan Kesejahteraan”*. Jurnal Ekonomi. Diakses pada tanggal 17 Oktober 2013.

Todaro, Michael. P. 1989. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Jakarta: Erlangga.

<http://radarmadura.co.id/2013/10/beli-tanah-bonus-lemari/23/11/2013> Diakses tanggal 19 Agustus 2018

<http://radarmadura.co.id/2013/11/pengembang-real-estate-meningkat/23/11/2013>
Diakses tanggal 19 Agustus 2018

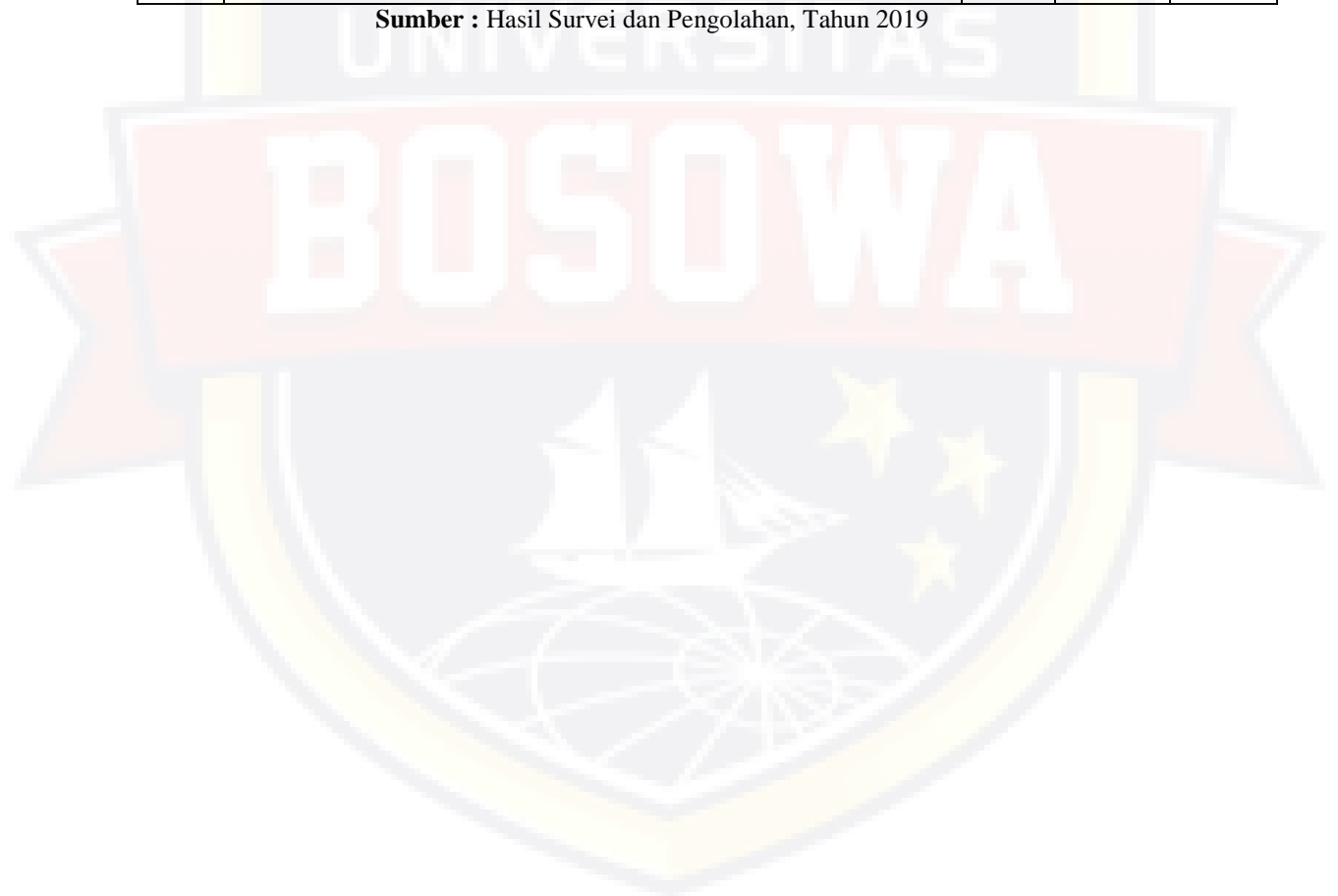


Lampiran 1. Pertanyaan Kuesioner dan Jumlah Tanggapan Responden

No.	Pertanyaan	Tanggapan Responden		
		Ya	Tidak	Jmlh
1	Apakah anda mengetahui sebelumnya adanya pembangunan jembatan di sungai Walannae?	89	11	100
2	Apakah anda setuju dengan pembangunan jembatan tersebut?	100	0	100
3	Apakah anda merasakan manfaat dari keberadaan jembatan tersebut?	94	6	100
4	Apakah penghasilan anda meningkat setelah adanya jembatan tersebut?	87	13	100
5	Apakah anda merasakan ada hubungan antara keberadaan jembatan tersebut dengan meningkatnya penghasilan anda?	69	31	100
6	Apakah keberadaan jembatan tersebut membantu anda dalam beraktifitas sehari-hari?	71	29	100
7	Apakah keberadaan jembatan tersebut mempermudah anda dalam mendapatkan pekerjaan?	85	15	100
8	Apakah keberadaan jembatan membuka lapangan pekerjaan di tempat anda?	92	8	100
9	Apakah setelah adanya jembatan, jumlah orang di tempat anda yang bekerja semakin bertambah?	95	5	100
10	Apakah menurut anda meningkatnya tenaga kerja di daerah anda ada hubungannya dengan keberadaan jembatan tersebut?	89	11	100
11	Apakah dengan adanya jembatan, memudahkan anda dalam melakukan aktifitas berbelanja kebutuhan sehari-hari?	97	3	100
12	Apakah keberadaan jembatan, membantu anda dalam menjual atau membeli suatu barang yang berasal dari daerah lain?	95	5	100
13	Apakah setelah adanya jembatan, fasilitas perdagangan di daerah anda semakin bertambah?	96	4	100
14	Apakah setelah adanya jembatan, aktifitas perdagangan di daerah anda semakin meningkat?	93	7	100
15	Apakah keberadaan jembatan membuka akses anda dengan daerah lain disekitarnya?	100	0	100
16	Apakah dengan adanya jembatan memudahkan orang	98	2	100

	untuk bepergian keluar atau datang ke daerah anda?			
17	Apakah setelah adanya jembatan, memudahkan anda dan orang di daerah anda untuk memasarkan hasil pertanian ke daerah sekitar?	100	0	100
18	Apakah setelah adanya jembatan, Teknologi terbaru mulai masuk di daerah anda?	88	12	100
19	Apakah setelah adanya jembatan, kendaraan bermotor (mobil/sepeda motor) di daerah anda semakin bertambah?	100	0	100
20	Apakah dengan adanya jembatan, membuka akses kendaraan umum seperti (ojek dan mobil angkutan) keluar/masuk ke daerah anda?	86	14	100
21	Apakah menurut anda, ada hubungan antara keberadaan jembatan dengan kemudahan akses anda ke daerah sekitar?	96	4	100

Sumber : Hasil Survei dan Pengolahan, Tahun 2019



Lampiran 2. Entri Data Analisa Regresi Linear Berganda (SPSS 22.0)

Y	X1	X2	X3	X4
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
6,74	10,29	5,5	4,67	6,5
6,95	11,14	6,5	4,67	5,5
7,18	11,29	6,5	4,67	6,25
6,99	10,29	6,5	4,67	6,5
7,24	12,29	5,5	4,67	6,5
7,49	9,29	6,5	4,67	5,5
6,74	12,29	6,5	4,67	5,5
6,99	12,29	5,5	4,67	6,5
6,99	10,29	6,25	4,67	4,5
6,99	12,29	6,5	4,67	5,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
6,99	11,29	6,5	3,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,18	11,29	6,25	4,67	6,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
6,99	10,29	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,45	12,14	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
6,99	10,29	6,5	4,67	6,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
6,99	11,29	6,5	4,67	5,5
6,99	11,29	5,5	4,67	6,5
7,24	12,29	6,5	4,67	5,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
6,99	11,29	5,5	4,67	6,5
6,49	10,29	6,5	4,67	4,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,18	11,29	6,25	4,67	6,5
7,18	12,29	6,5	4,67	5,25
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5

7,2	12,14	6,5	4,67	5,5
6,99	10,29	6,5	4,67	6,5
6,49	8,29	6,5	4,67	6,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
6,99	10,29	6,5	4,67	6,5
7,24	12,29	6,5	4,67	5,5
6,49	12,29	6,5	4,67	6,5
7,24	9,29	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	5,5
6,43	11,29	5,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	5,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
6,99	10,29	6,5	4,67	6,5
6,99	10,29	6,5	4,67	6,5
6,7	11,14	6,5	4,67	4,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
6,99	11,29	6,5	3,67	6,5
6,99	11,29	6,5	4,67	5,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,18	11,29	6,25	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
6,93	10,29	6,25	4,67	6,5
6,74	10,29	5,5	4,67	6,5
7,45	12,14	6,5	4,67	6,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
6,7	9,14	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
6,99	11,29	6,5	4,67	5,5
6,74	10,29	5,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,18	11,29	6,5	4,67	6,25
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
6,99	12,29	6,5	4,67	4,5
6,99	10,29	6,5	4,67	6,5
7,18	11,29	6,25	4,67	6,5

7,2	12,14	6,5	4,67	5,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
6,99	10,29	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
7,2	11,14	6,5	4,67	6,5
6,74	10,29	5,5	4,67	6,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
6,74	9,29	6,5	4,67	6,5
7,24	12,29	5,5	4,67	6,5
6,99	10,29	6,5	4,67	6,5
7,45	12,14	6,5	4,67	6,5
7,45	12,14	6,5	4,67	6,5
7,18	11,29	6,25	4,67	6,5
6,99	11,29	5,5	4,67	6,5
6,74	11,29	6,5	4,67	4,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
6,74	9,29	6,5	4,67	6,5
7,49	12,29	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
6,74	11,29	5,5	4,67	5,5
7,24	12,29	6,5	4,67	5,5
7,18	11,29	6,5	4,67	6,25
6,7	9,14	6,5	4,67	6,5
7,24	11,29	6,5	4,67	6,5
712,65	1126,35	636,25	465	623

Lampiran 3. Tabel Distribusi t

D.F.	TINGKAT SIGNIFIKANSI							
	Dua sisi	20%	10%	5%	2%	1%	0,2%	0,1%
Satu sisi	10%	5%	2,5%	1%	0,5%	0,1%	0,05%	
90	1,291	1,662	1,987	2,368	2,632	3,183	3,402	
91	1,291	1,662	1,986	2,368	2,631	3,182	3,401	
92	1,291	1,662	1,986	2,368	2,630	3,181	3,399	
93	1,291	1,661	1,986	2,367	2,630	3,180	3,398	
94	1,291	1,661	1,986	2,367	2,629	3,179	3,397	
95	1,291	1,661	1,985	2,366	2,629	3,178	3,396	
96	1,290	1,661	1,985	2,366	2,628	3,177	3,395	
97	1,290	1,661	1,985	2,365	2,627	3,176	3,394	
98	1,290	1,661	1,984	2,365	2,627	3,175	3,393	
99	1,290	1,660	1,984	2,365	2,626	3,175	3,392	
100	1,290	1,660	1,984	2,364	2,626	3,174	3,390	

Lampiran 4. Riwayat Penulis



Muhammad Khomeini. Lahir di Watampone pada tanggal 1 Februari 1980. Anak keempat dari empat bersaudara pasang keluarga Bapak H. Muh. Rusdi Ali dan Ibu Hj. St. Naderah.

Penulis memulai pendidikan formal di SD Inpres 12/79 Watampone sejak tahun 1986 hingga selesai tahun 1992. Pada tahun yang sama Penulis melanjutkan pendidikan ke MTs Negeri Watampone dan selesai pada tahun 1995. Kemudian di tahun tersebut juga Penulis melanjutkan pendidikan ke MAN 1 Watampone dan selesai pada tahun 1998. Penulis kemudian melanjutkan pendidikan ke jenjang perguruan tinggi yaitu di Universitas Muslim Indonesia pada jurusan Teknik Sipil sejak tahun 1998 hingga selesai tahun 2003 dengan menyandang gelar Sarjana Teknik (S.T.). Pada tahun 2014 Penulis melanjutkan pendidikan ke jenjang Magister di Universitas Bosowa pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota hingga selesai pada tahun 2019 dengan menyandang gelar Magister Sains Perencanaan (M.S.P.).