

**PERKEMBANGAN ARUS TRANSPORTASI PARE-PARE - PALOPO
DITINJAU DARI SEGI PEMBANGUNAN REGIONAL**



BOSOWA

OLBB

MARTHA MASSIRRI

Std/Nirm : 4586010716 / 871134223

**JURUSAN ILMU EKONOMI DAN STUDY PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS "45"
UJUNG PANDANG**

1993

PERKEMBANGAN ARUS TRANSPORTASI PARE-PARE - PALOPO

DITINJAU DARI SEGI PEMBANGUNAN REGIONAL



BOSOWA

Oleh

MARTHA MASIRRI

Stb/Nirm : 4586010716/871134223

Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar
Sarjana Ekonomi Pada Universitas "45" Ujung Pandang

JURUSAN ILMU EKONOMI DAN STUDY PEMBANGUNAN

FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS "45"

UJUNG PANDANG

1993

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : PERKEMBANGAN ARUS TRANSPORTASI PARE-PARE -
PALOPO DITINJAU DARI SEGI PEMBANGUNAN
REGIONAL.

Nama Mahasiswa : Martha Masirri

Nomor Stb/Nirm : 4586010716/871134223

Jurusan : Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan

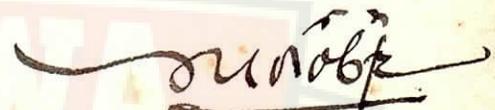
Program Studi : Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II


(Prof. DR. H. Raharjo Adisasmita, MEC)


(Syamsuddin, SE)

MENGETAHUI DAN MENGESAHKAN

Sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana
Ekonomi pada Universitas "45" Ujung Pandang

Dekan Fakultas Ekonomi
Universitas "45"

Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi
dan Studi Pembangunan


(Drs. Palizada Palisuri)


(Rafiuddin, SE)

Tanggal Pengesahan :

HALAMAN PENERIMAAN

Pada hari/tanggal : Jum'at, 3 Juli 1992

Skripsi atas nama : Martha Masirri

Nomor Stb/Nirm : 4586010716/871134223

Telah diterima oleh Panitia Ujian Skripsi pada Fakultas
Ekonomi Universitas "45" Ujung Pandang untuk memenuhi
salah satu syarat guna memperoleh Gelar Sarjana pada
Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan.

Panitia Ujian Skripsi :

Pengawas Umum :

1. Prof.Mr.Dr.H.A. Zainal Abidin Farid (.....)

(Rektor Universitas "45")

2. Prof.Dr.H.A. Karim Saleh (.....)

(Dekan Fakultas Ekonomi Unhas)

Ketua : Drs. Palipada Palisuri (.....)

Sekretaris : Rafiuddin, SE (.....)

Anggota :

1. Prof.DR.H. Raharjo Adisasmita, MEC (.....)

2. Prof. DR. H. Latanro (.....)

3. Drs. H. Suudi Sa'na, MS (.....)

4. Drs. Nuhun Ahmad, MS (.....)

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas bimbingan dan pertolonganNya, sehingga penulis sempat menyelesaikan penulisan skripsi ini guna memenuhi salah satu persyaratan yang mutlak bagi setiap mahasiswa yang hendak mencapai gelar sarjana pada Fakultas Ekonomi Universitas " 45 " Ujung Pandang.

Skripsi ini disajikan dengan pembahasan yang sangat sederhana, hal ini disebabkan oleh karena keterbatasan pengetahuan penulis. Walaupun demikian penulis telah berusaha semaksimal mungkin dengan memanfaatkan pengetahuan yang ada dan bakat bantuan/dorongan dari beberapa pihak, maka penulisan ini dapat diselesaikan.

Untuk lebih mengarahkan dan menyempurnakan maksud/tujuan dari penulisan ini, maka dengan tangan terbuka diharapkan kritikan dan saran sebagai suatu tindakan positif demi untuk penyempurnaan penulisan ini.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati dan rasa hormat penulis mengaturkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Drs. Palipada Palisuri sebagai Dekan Fakultas Ekonomi Universitas "45", atas segala kebijaksanaan yang diberikan baik akademis maupun administratif sehingga penulis dapat menyelesaikan studi.
2. Bapak Rafiuddin, SE sebagai Ketua Jurusan Study Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas "45".
3. Bapak Prof. DR Raharjo Adisasmita, M. Ec dan Bapak Syamsuddin

SE selaku Konsultan I dan Konsultan II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberikan segala petunjuk dalam rangka penyelesaian skripsi ini.

4. Bapak-bapak dan Ibu-ibu Dosen Fakultas Ekonomi Universitas "45" Ujung Pandang yang telah banyak memberikan bekal ilmu pengetahuan kepada penulis.
5. Segenap Pimpinan dan Staf pada Kantor DLLAJR Kotamadya Pare-Pare yang telah meluangkan waktunya guna memberikan data sebagai kelengkapan dari pada penulisan ini.
6. Ayahanda dan ibunda yang tercinta yang telah penuh pengorbanan dan jerih payah memberikan segala kebutuhan serta dorongan kepada penulis sejak awal pendidikan, hingga sekarang.

Adanya bantuan-bantuan serta dorongan dari mereka kiranya mendapat pahala dari Tuhan Yang Maha Esa.

A M I N.

Ujung Pandang,

1992

P E N U L I S

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PENERIMAAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Masalah Pokok	1
1.3. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian	3
1.4. Hipotesis	4
BAB II. METODOLOGI	5
2.1. Daerah Penelitian	5
2.2. Sumber Data	5
3.2. Metode Pengumpulan Data	5
2.4. Metode Analisis	6
2.5. Konsep Operasional	7
2.6. Tata Urutan Bahasan	7
BAB III. KERANGKA TEORITIS	9
3.1. Pengertian Dan Manfaat Transportasi ...	9
3.1.1. Manfaat-Manfaat Di Bidang Ekonomi	10
3.1.2. Manfaat-Manfaat Di Bidang Sosial	12
3.1.3. Manfaat-Manfaat Di Bidang Politik	13

3.2.	Karakteristik Jasa Transportasi Yang Efektif Dan Efisien	14
3.3.	Penyusunan Trayek Transportasi	20
3.4.	Konsolidasi Lalu Lintas	22
3.5.	Peranan Jalan Raya Dalam Menunjang Pembangunan Daerah	23
BAB IV.	KEADAAN UMUM DAERAH PENELITIAN	26
4.1.	Keadaan Geografis Dan Administratif	26
4.2.	Penduduk	29
4.3.	Indikator Ekonomi Dan Sektor-Sektor Penting Dalam Perekonomian	32
4.3.1.	Produk Domestik Regional Bruto ...	32
4.4.	Sektor-Sektor Perekonomian Yang Menonjol	37
4.4.1.	Kotamadya Pare-Pare	37
4.4.2.	Kabupaten Luwu	40
4.5.	Transportasi Pare-Pare - Palopo	45
BAB V.	PERKEMBANGAN DAN KEPADATAN ARUS LALU LINTAS PADA POROS JALUR PARE-PARE	47
5.1.	Angkutan Barang	47
5.2.	Angkutan Penumpang	49
5.3.	Dampak Kelancaran lalu Lintas Terhadap Pengembangan Wilayah	51
5.4.	Beberapa Langkah Pengembangan	53
BAB VI.	KESIMPULAN DAN SARAN	55
6.1.	Kesimpulan	55

6.2. Saran-Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	58



DAFTAR TABEL

TABEL	Halaman
1. JUMLAH PENDUDUK MENURUT KECAMATAN, KELURAHAN DALAM KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1986-1990	30
2. JUMLAH PENDUDUK MENURUT KECAMATAN DALAM KA- BUPATEN LUWU TAHUN 1986-1990	31
3. PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO MENURUT LAPANGAN USAHA DI KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1987-1990	34
4. PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO MENURUT LAPANGAN USAHA DI KABUPATEN LUWU TAHUN 1986-1989	36
5. LUAS AREAL DAN PRODUKSI PERKEBUNAN RAKYAT DI KOTAMADYA PARE-PARE SELAMA TAHUN 1988-1990	38
6. PERKEMBANGAN POPULASI TERNAK/UNGGAS MENURUT JENISNYA DI KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1988-1990 ..	39
7. LUAS PANEN DAN PRODUKSI PADI SAWAH MENURUT KECAMATAN DI KABUPATEN LUWU TAHUN 1990	40
8. JUMLAH TERNAK KECIL/UNGGAS DI KABUPATEN LUWU TAHUN 1990	41
9. JUMLAH PRODUKSI IKAN MENURUT JENISNYA DI KA- BUPATEN LUWU 1990	42
10. JUMLAH PERUSAHAAN INDUSTRI DAN TENAGA KERJA MENURUT SEKTOR PERKEMBANGAN DI KABUPATEN LUWU TAHUN 1986	44
11. NAMA PERUSAHAAN KENDARAAN PENUMPANG DALAM WI- LAYAH KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1990	46
12. PERKEMBANGAN JUMLAH ARUS BARANG YANG MELALUI TER*	

	NINAL KOTAMADYA PARE-PARE PADA TAHUN 1986-1990	4 ^o
13.	KEPADATAN DAN PERKEMBANGAN ARUS PENUMPANG YANG MELALUI TERMINAL KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1986-1990 ...	50



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN

Halaman

I. PERKEMBANGAN JUMLAH ARUS BARANG YANG MELALUI TERMINAL KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1986-1990...	.59
II. KEPADATAN DAN PERKEMBANGAN ARUS PENUMPANG YANG MELALUI TERMINAL KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1986-199061



B A B I
P E N D A H U L U A N



I.I. Latar Belakang

Dalam rangka memajukan kesejahteraan umum dan meningkatkan taraf hidup masyarakat, maka pembangunan nasional diarahkan pada usaha-usaha peningkatan produktivitas masyarakat dengan jalan menggalakkan kegiatan perekonomian baik di sektor barang maupun jasa. Usaha-usaha tersebut di atas dimaksudkan untuk menunjang tercapainya tujuan akhir pembangunan regional sebagaimana yang ditetapkan di dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara (1983 : 43) antara lain disebutkan sebagai berikut :

"Pembangunan nasional bertujuan untuk mewujudkan suatu masyarakat adil dan makmur yang merata materiil dan spiritual berdasarkan Pancasila"

Tujuan pembangunan nasional seperti yang dikemukakan di atas sekaligus merupakan tujuan regional dan daerah. Dengan kata lain, pembangunan regional dan daerah juga bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan taraf hidup masyarakat dalam rangka mewujudkan suatu masyarakat adil dan makmur. Salah satu usaha yang digalakkan untuk menunjang tercapainya tujuan tersebut ialah merangsang dan meningkatkan produktivitas perekonomian melalui pembangunan sarana dan prasarana pendukung termasuk sarana dan prasarana transportasi.

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, baik dari segi kuantitas maupun dari segi kualitas akan menunjang kelancaran arus barang dan penumpang, meningkatkan mobilitas penduduk dan meningkatkan aksesibilitas daerah-dae-

rah yang terpencil yang pada akhirnya menyebabkan adanya peningkatan kegiatan-kegiatan berbagai sektor perekonomian.

Dalam rangka pemerataan hasil-hasil pembangunan di seluruh wilayah Republik Indonesia, maka kegiatan usaha-usaha pembangunan diarahkan pada pemanfaatan semua potensi/sumber-sumber potensial. Hal ini akan menunjang pengembangan pusat-pusat kegiatan produksi yang sekaligus akan menunjang peningkatan perekonomian daerah, perluasan kesempatan kerja, pembinaan dan pengembangan lingkungan serta peningkatan pendapatan/pemasukan daerah dan masyarakat setempat.

Pemerataan hasil-hasil pembangunan dan pemanfaatan sumber-sumber secara optimum dan efisien, menuntut adanya prasarana jalan dengan mutu dan kualitas yang memadai. Pembangunan sarana jalan sampai ke wilayah-wilayah/daerah-daerah terpencil akan memberikan manfaat yang sangat besar bagi pembangunan suatu daerah, selain akan mendorong terciptanya peningkatan permintaan terhadap jasa angkutan, juga akan membantu memperlancar barang produksi dan pemasaran barang-barang yang dihasilkan oleh daerah-daerah/desa-desa serta membantu peningkatan hubungan/komunikasi antara daerah atau desa. Selanjutnya diharapkan untuk dapat membangun, khususnya yang menyangkut aspek sosial budaya yang dapat menunjang kelancaran program pembangunan itu sendiri.

Berdasarkan uraian di atas dapat dikatakan bahwa jalan raya sebagai prasarana transportasi mempunyai peranan penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan regional (pembangun-

an wilayah).

Untuk meningkatkan lebih jauh lagi mengenai hal-hal yang berkaitan dengan pentingnya peranan transportasi dalam menunjang pembangunan wilayah, maka penulis memilih dua lokasi yaitu : masing-masing Kotamadya Pare-Pare Ibukotanya Pare-Pare yang dihubungkan oleh jalan raya dengan Daerah Tingkat II Kabupaten Luwu Ibukotanya Palopo.

Mengingat pentingnya peranan angkutan jalan raya yang menghubungkan dua Ibukota tersebut yaitu Pare-Pare dan Palopo maka penulis bermaksud untuk mengetahui sejauh mana kegiatan arus angkutan barang dan penumpang di kedua Kota di atas dengan judul : "PERKEMBANGAN ARUS TRANSPORTASI PARE-PARE - PALOPO DI - TINJAU DARI SEGI PEMBANGUNAN REGIONAL".

1.2. Masalah Pokok

Masalah yang akan dibahas dalam penulisan ini adalah sejauh mana perkembangan arus transportasi di ke dua Kota tersebut, ditinjau dari segi pembangunan regional.

1.3. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dan kegunaan penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

- (1) Meneliti perkembangan arus transportasi dari Pare-Pare ke Palopo.
- (2) Mengetahui tingkat kepadatan penumpang dan barang dalam kaitannya dengan tingkat pemanfaatan sarana angkut-

an (bis besar dan bis sedang) pada poros Kotamadya Pare-Pare

- (3) Membuat proyeksi arus lalu lintas barang dan penumpang pada poros Kotamadya Pare-Pare.

1.3.2. Kegunaan Penelitian

- (1) Sebagai bahan informasi bagi pembaca mengenai perkembangan Arus Transportasi Pare-Pare - Palopo
- (2) Hasil penelitian ini dapat dijadikan landasan penelitian lebih lanjut. Khususnya judul penelitian yang relatif sama.

1.4. Hipotesis

Berdasarkan pokok permasalahan, tujuan penulisan yang telah disebutkan di atas, maka dapat disusun hipotesis sebagai berikut :

- (1) Diduga bahwa perkembangan arus transportasi penumpang dan barang dari dan ke kedua kota tersebut semakin meningkat dan mendorong pembangunan kedua kota tersebut.
- (2) Diduga pula bahwa prospek perkembangan arus transportasi pada kedua kota tersebut relatif semakin baik.

B A B II
METODOLOGI



2.1. Daerah Penelitian

Adalah Kantor LLAJR Kotamadya Pare-Pare.

2.2. Sumber Data

Adapun sumber data yang digunakan adalah sebagai berikut:

- Data Primer, yaitu data yang diperoleh melalui pengamatan langsung dan keterangan langsung dari Pimpinan dan Staf pada Kantor LLAJR Kotamadya Pare-Pare.
- Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari beberapa instansi-instansi yang berhubungan dengan penulisan ini agar dalam penulisan ini lebih terarah untuk mencapai tujuan yang diinginkan maka diperlukan data lima tahun terakhir (1986-1990).

2.3. Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang sesuai dengan kebutuhan penulisan skripsi ini, maka penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut :

1. Penelitian Kepustakaan (Library research) yaitu : penelitian yang dilakukan dengan membaca buku literatur yang ada hubungannya dengan obyek yang diteliti untuk memperoleh teori-teori dasar yang diperlukan.
2. Penelitian Lapangan (Field research) yaitu mengadakan pengamatan langsung pada obyek yang diteliti pada Kantor LLAJR Kotamadya Pare-Pare, dengan mengadakan wawan-

cara langsung pada Pimpinan dan staf yang terkait dan mengumpulkan data, laporan-laporan, dan keterangan-keterangan lain yang ada hubungannya dengan obyek yang diteliti.

2.4. Metode Analisis

1. Untuk mengetahui tingkat pemanfaatan sarana angkutan adalah : a. Faktor Muatan Kendaraan Penumpang :

$$\frac{\text{Jumlah Penumpang}}{\text{Kapasitas Muat}} \times 100 \%$$

- b. Faktor Muatan Kendaraan Barang :

$$\frac{\text{Jumlah Barang}}{\text{Kapasitas Muat}} \times 100 \%$$

2. Untuk membuat proyeksi arus penumpang dan barang pada poros Kotamadya Pare-Pare akan dilakukan perhitungan dengan memakai metode Analisis Persamaan Garis Regresi (Garis Trend) model ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$Y = a + bx$$

Dimana persamaan normal menurut Anto Dayan, sebagai berikut :

$$\text{Dimana : I. } \bar{Z}Y = na + \bar{Z}xb$$

$$\text{II. } \bar{Z}xY = xa + \bar{Z}x^2b$$

Dinyatakan :

Y = Jumlah Penumpang/Barang

x = Periode Tahun Yang Diamati (1986-1990)

a dan b = Koefisien regresi.

2.5. Konsep Operasional

Dalam rangka penelitian dan penulisan skripsi ini dapat dikemukakan defenisi operasionalnya sebagai berikut :

Y = Jumlah penumpang, yaitu jumlah seluruh penumpang (orang) dan barang yang diangkut dengan kendaraan, bis besar, bis-sedang dan truk dari Kotamadya Pare-Pare ke Kota Palopo Ibukota Kabupaten Dati II Luwu dari tahun 1986-1990.

X = Sesuai dengan judul skripsi ini maka perlu pula dikemukakan pengertian operasional tentang arus transportasi. Arus Transportasi, yaitu jumlah kendaraan yang pergi pulang dengan memuat penumpang (orang) dan barang dari Kotamadya Pare-Pare ke Palopo dan sebaliknya.

2.6. Tata Urutan Bahasan

Untuk mempermudah penulisan skripsi ini, maka penulis menyusun dalam suatu urutan bahasan sebagai berikut :

BAB I Pendahuluan

Pada bab ini mengemukakan tentang latar belakang masalah, masalah pokok, tujuan dan kegunaan hasil penelitian, serta hipotesis, dan kerangka teori.

BAB II Metodologi

Pada bab ini diuraikan hal-hal yang menyangkut daerah penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, metode analisis.

BAB III Kerangka Teoritis

Pada bab ini menyajikan uraian yang digunakan sebagai dasar di dalam pembahasan penulisan skripsi ini.

BAB IV Mengemukakan uraian tentang keadaan umum daerah penelitian yang meliputi, keadaan geografis penduduk, indikator ekonomi dan sektor-sektor ekonomi yang menonjol.

BAB V Mengemukakan uraian tentang perkembangan dan kepadatan arus lalu lintas pada poros jalur Kotamadya Pare-Pare yang meliputi, angkutan barang dan penumpang.
Dampak kelancaran lalu lintas terhadap pengembangan wilayah. Beberapa langka pengembangan.

BAB VI Merupakan kesimpulan dan saran-saran.

BAB III

KERANGKA TEORITIS

TENTANG PERANAN TRANSPORTASI DALAM PEMBANGUNAN

Dalam pembahasan tentang peranan transportasi dalam pembangunan akan dikemukakan beberapa hal yang meliputi pengertian dan manfaat transportasi, karakteristik jasa angkutan yang efektif dan efisien, penyusunan trayek transportasi, konsolidasi lalu lintas, dan peranan jalan raya dalam menunjang pembangunan daerah, yang selanjutnya masing-masing bagian tersebut dikemukakan berikut ini.

3.1. Pengertian Dan Manfaat Transportasi

Berbicara tentang transportasi baik darat, laut, maupun udara, oleh L.A Schumer (1968 : 13) mengemukakan pendapatnya sebagai berikut :

"Transport is the conveyance of people and goods from one place to nother".

Transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lainnya.

Pengertian ini dapat dikembangkan lebih lanjut yang dikaitkan dengan kenyataan yaitu angkutan jalan raya adalah angkutan yang merupakan salah satu aspek ekonomi yang meliputi perpindahan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan jalan raya. Dalam hal ini terlihat hal-hal yang berkaitan yaitu : ada muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan tersedianya jalan raya yang akan dilalui oleh kendaraan.

Unsur-unsur yang diperlukan untuk terlaksananya proses pengangkutan adalah sebagai berikut :

- a. Tersedianya muatan (barang dan manusia) yang akan diangkut.
- b. Tersedianya fasilitas operasional yang meliputi : kendaraan atau alat angkutan dan tenaga penggerakannya.
- c. Tersedianya fasilitas jalan raya yang akan dilalui oleh kendaraan.
- d. Fasilitas terminal sebagai tempat mempersiapkan segala sesuatunya sebelum dan sesudah pengangkutan.

Dengan adanya keempat unsur tersebut di atas maka proses pengangkutan dapat terlaksanakan, dimana untuk melaksanakan pengangkutan yang efektif dan efisien diperlukan adanya kualitas yang memadai dari keempat unsur tersebut. Selanjutnya dengan adanya fasilitas transportasi yang memadai akan meningkatkan kegiatan pembangunan dan memperlancar kegiatan-kegiatan ekonomi lainnya.

Dengan melihat uraian di atas, maka terlihat pula manfaat transportasi itu meliputi berbagai aspek kehidupan dan kegiatan manusia. Manfaat-manfaat tersebut dapat diklasifikasikan yaitu :

- (1) Manfaat-manfaat di Bidang Ekonomi
- (2) Manfaat-manfaat di Bidang Sosial
- (3) Manfaat-manfaat di Bidang Politik

3.1.1. Manfaat di Bidang Ekonomi

Dengan adanya transportasi yang baik akan menyebabkan kemampuan masyarakat memproduksi bertambah luas sehingga men -

dorong pertukaran barang-barang antara daerah. Semakin efektif pemanfaatan sumber daya alam, berarti semakin meningkat pula standar hidup penduduk pada umumnya.

Kelancaran pertukaran barang-barang tersebut akan mempunyai pengaruh penting yaitu :

- a. Memperluas daerah pemasaran. Dengan adanya kemajuan teknologi dan tersedianya berbagai jenis transportasi telah membuktikan bahwa kemungkinan kontak antara dua pihak penjual dan pembeli bertambah luas. Dengan bertambah luasnya daerah pemasaran, para pembeli mempunyai kesempatan menseleksi barang-barang dari sumber suplai yang mana yang lebih disukai atau lebih sesuai dengan seleranya.
- b. Suplai barang-barang dalam pasar yang berbeda tempat dapat diseimbangkan sesuai dengan keadaan permintaannya. Kelebihan suplai barang suatu daerah dapat dipindahkan atau dikirimkan ke daerah lain yang memerlukannya atau daerah yang sedang mengalami kekurangan dari barang tersebut.
- c. Jika daerah pemasaran bertambah luas dan persaingan diantara penjual semakin meningkat, maka terdapat kecendrungan harga barang dapat dipertahankan pada harga yang layak.
- d. Spealisasi akan mendorong kegiatan produksi berkonsentrasi pada sumber bahan mentah atau memilih dua lokasi mendekati pasar, sehingga terdapat kesempatan untuk memproduksi dalam skala yang besar.
- e. Dengan dibukanya jaringan pengangkutan yang baru maka banyak daerah yang tadinya terpencil/terisolir dapat lebih berkem-

bang dan secara tidak langsung menyebabkan meningkatnya nilai tanah di daerah tersebut.

3.1.2. Manfaat-manfaat di Bidang Sosial

Secara alamiah penduduk hidup secara berkelompok dalam masyarakat yang terdiri dari berbagai ukuran. Mereka berusaha memenuhi kebutuhannya secara harmonis dalam berbagai aspek. Aspek-aspek tersebut meliputi aspek kebudayaan, kesehatan, pendidikan, keagamaan dan rekreasi. Dalam melaksanakan kegiatan transportasi. Kegiatan transportasi di bidang sosial akan memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut :

- a. Kegiatan perjalanan penumpang, pertukaran barang-barang, kebudayaan yang selanjutnya dapat meningkatkan pembangunan intelektual karena pemikiran-pemikiran dan pengalaman-pengalaman, dari daerah tertentu dapat ditransfer ke daerah-daerah yang lain.
- b. Pendidikan dan pengajaran dapat pula dikembangkan dengan jalan pertukaran pengetahuan di antara negara-negara/daerah-daerah.
- c. Di daerah yang jarang penduduknya atau suatu daerah yang mengalami bencana alam atau wabah penyakit dapat diberikan bantuan makanan, obat-obatan, tenaga dokter, dan lainnya tanpa banyak hambatan.
- d. Penduduk tidak terlalu terkait pada daerah tempat tinggalnya atau keluarganya, serta mereka dapat mencari pekerjaan di luar daerahnya.
- e. Kegiatan rekreasi dapat dipererat hubungan antara penduduk

daerah yang satu dengan daerah lainnya.

3.1.3. Manfaat-manfaat di Bidang Politik

Bantuan transportasi dalam bidang strategis/politik sebagai berikut :

- a. Kesatuan nasional menjadi lebih kuat, isolasi daerah-daerah terpencil dapat diatasi, hubungan pemerintah dengan rakyat dan penyaluran informasi dalam bentuk tulisan dapat dilaksanakan dengan lancar. Dengan demikian karakter nasional dapat terwujud dengan kokoh.
- b. Pelayanan pemerintah kepada masyarakat dapat diperluas secara seragam ke seluruh penjuru tanah air. Pelayanan-pelayanan tersebut meliputi tertib hukum, pertahanan dan keamanan.
- c. Pertahanan dan keamanan nasional terhadap agresi dari luar atau dari dalam negara ditentukan pula oleh sistem transportasi yang efektif, yang mampu menunjang mobilitas sumber daya nasional dan faktor-faktor dominan lainnya pada waktu diperlukan, serta mampu memindahkan kekuatan militer (waktu perang).

Hal-hal tersebut di atas menunjukkan bahwa transportasi yang lancar akan berpengaruh terhadap stabilitas di bidang strategis/politik. Situasi politik yang stabil akan memberikan keyakinan pada masyarakat baik masyarakat luar maupun dalam negara atau daerah untuk melakukan investasi dalam berbagai sektor ekonomi karena adanya rasa aman dan keyakinan untuk memperoleh keuntungan. Adanya investasi tersebut tadi akan menye-

babkan perkembangan ekonomi negara/daerah, dan peningkatan penerimaan pemerintah setempat. Dengan demikian pula pemerintah membiayai anggaran rutin dan anggaran pembangunan, khususnya jalan raya dan fasilitas transportasi lainnya.

3.2. Karakteristik Jasa Transportasi Yang Efektif dan Efisien.

Setiap negara atau daerah memerlukan sistim transportasi yang komprehensif dan efisien untuk melayani pemindahan barang dan penumpang dalam batas-batas wilayah negara dan menghubungkannya dengan negara-negara lain, sehingga sumber daya di dunia dapat diperoleh dan dimanfaatkan untuk kepentingan manusia L.A Schumer (ibid : 13) mengemukakan sebagai berikut :

"Transport sistim does not refer to the facilities owned and operated by any particular person, cooperation, or state but to the agregation of fasilitas of every kind available".

Sistim transportasi seperti yang diungkapkan di atas tidaklah berkaitan dengan fasilitas-fasilitas yang dimiliki oleh pribadi, perusahaan, koperasi, ataupun negara tetapi menunjukkan suatu kesatuan dari setiap jenis fasilitas transportasi yang ada. Kualitas jasa transportasi baik barang maupun manusia dalam hal ini haruslah disediakan secara efektif dan efisien.

Untuk transportasi barang, jasa pelayanannya disediakan secara lancar (speed), aman (safety), kapasitas (capacity), frekuensi (frequency), keteraturan (regularity), komprehensif (comprehensiveness), tanggung jawab (responsibility), murah (acceptable cost). Sedangkan untuk transportasi manusia diperlukan tambahan kualitas yaitu kenyamanan (comfort). Masing-ma-

ting kualitas jasa transportasi yang termaksud di atas dapat dijelaskan sebagai berikut :

(1) Cepat (Speed)

Sistim transportasi tidak terlepas dari unsur kecepatan kendaraan yang digunakan. Kecepatan dalam sistim transportasi dapat ditinjau dalam dua cara yaitu :

- Waktu yang digunakan oleh kendaraan penumpang atau muatan barang selama perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya.
- Waktu yang digunakan untuk mempersiapkan barang-barang atau penumpang dari satu perjalanan kemudian dilanjutkan dengan perjalanan berikutnya, termasuk selang waktu pembuatan, pembongkaran, pengisian bahan bakar, dan perbaikan kendaraan.

Dalam transportasi barang, waktu transit yang berlangsung cepat, dapat memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut :

- a. Beberapa barang khususnya bahan-bahan yang cepat rusak, waktu transit yang cepat akan mengurangi jumlah kerusakan barang dalam perjalanan antara tempat dimana barang itu dihasilkan dan tempat dimana barang tersebut di konsumsi. Hal ini sangat penting untuk pengangkutan seperti, buah-buahan sayur-sayuran, dan komoditi lainnya kerana harganya tergantung pada kesegarannya.
- b. Transportasi yang cepat akan mengurangi biaya-biaya untuk barang-barang selama transit. Hal ini akan menyebabkan pula perputaran modal dapat dilakukan secara cepat. Dengan demikian pula biaya modal dan biaya asuransi dapat diperkecil.
- c. Investasi dalam bentuk fasilitas transportasi dapat diman-

faatkan secara intensif.

- d. Transportasi yang cepat ke lokasi pasar akan memperkecil resiko kerugian adanya perubahan-perubahan harga karena barang tersebut sampai di pasaran lebih awal.
- e. Jasa transportasi yang cepat akan memperkecil atau meniadakan sama sekali penyediaan fasilitas penyimpanan yang dibangun di dekat konsumen karena permintaan barang-barang tersebut dapat dipenuhi secara langsung.

Berikut ini akan dikemukakan pula beberapa aspek yang lebih relevan dengan pengangkutan manusia (penumpang) sehubungan dengan adanya transportasi yang cepat yaitu :

- a. Penumpang yang merasa kurang nyaman dalam waktu transit yang lama, perasaannya yang tertekan dapat diatasi.
- b. Dalam perjalanan bisnis, penghematan waktu berarti penghematan biaya-biaya bisnis.
- c. Dalam perjalanan rekreasi selama waktu yang tersedia tempat yang dikunjungi lebih banyak.

Namun demikian perlu pula diketahui bahwa transportasi dengan kecepatan tinggi mempunyai pengaruh yang kurang menyenangkan secara fisik yaitu kemungkinan terjadinya kecelakaan yang menimbulkan ketakutan para penumpang.

(2) Aman (Safety)

Penyediaan alat-alat keselamatan lalu lintas yang cukup, meliputi rambu-rambu lalu lintas merupakan usaha untuk mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang merugikan penumpang dan barang yang diangkut serta benda lainnya. Kerusakan

pada harta kekayaan dan barang-barang lainnya merupakan kerugian kemakmuran. Kerusakan fisik dapat dicegah dengan pemuatan dan pembongkaran dengan hati-hati. Kerusakan alamiah dapat dihindari dengan melengkapi alat-alat pendingin, pemanasan dan ventilasi. Disamping itu barang-barang tersebut harus dilindungi dari pencurian, penyerobotan dan kebakaran. Untuk angkutan penumpang, perlengkapan dan alat keselamatan harus disediakan dan diberikan sanksi yang tegas terhadap pemilik sarana angkutan yang tidak memilikinya.

(3) Kapasitas (Capacity)

Fasilitas transportasi hendaknya disediakan secara cukup pada waktu diperlukan. Untuk angkutan barang, fasilitas harus dikaitkan dengan permintaan maksimum pada suatu titik waktu. Panen maksimum mencapai puncak permintaan yang membutuhkan sejumlah fasilitas yang lebih besar dari pada yang diperlukan untuk menangani lalu lintas pada waktu-waktu bukan panen. Lalu lintas barang-barang lainnya dan penumpang mempunyai pula frekuensi musiman. Kapasitas yang tidak dipakai dalam seluruh kegiatan manusia merupakan masalah yang harus ditanggulangi. Penyimpanan merupakan salah satu cara untuk mengurangi ketidakteraturan dalam jasa transportasi.

Untuk angkutan penumpang, jumlah kapasitas angkut harus dikaitkan dengan permintaan maksimum pada suatu titik waktu. Setiap hari di kota-kota pada jam-jam tertentu terjadi puncak kepadatan lalu lintas yang harus ditanggulangi seperti halnya pengiriman barang-barang musiman.

(4) Frekuensi (Freguensi)

Jasa transportasi khususnya untuk barang, keseringan (frekuensi) perjalanan yang tetap mempunyai beberapa keuntungan yaitu :

- a. Keperluan untuk mengkomulasikan barang-barang dalam penyimpanan (gudang) sebelum atau sesudah pengiriman, dapat dikurangi atau ditiadakan. Makin tinggi frekuensi keberangkatan, makin kecil jumlah barang yang disimpan.
- b. Jumlah tempat-tempat penyimpanan stok akan mengurangi biaya penyimpanan.
- c. Jika jasa transportasi melayani dua trayek atau lebih, yang bersambung satu sama lainnya, serta masing-masing dilakukan dalam frekuensi yang tinggi (sering), maka kebutuhan yang tidak diduga dalam pelayanan tersebut dapat diatasi.

Untuk penumpang, jasa-jasa transportasi yang dilakukan secara sering berarti waktu menunggu adalah kurang, dan terdapat kemungkinan dilakukannya perjalanan yang lebih luas dalam waktu yang terbatas.

(5) Keteraturan (Regularity)

Keteraturan dalam jasa transportasi berarti pengiriman pemberangkatan dilakukan pada waktu-waktu yang telah ditetapkan. Sebagian besar kehidupan moderen berlangsung sesuai dengan jam dan fasilitas transportasi yang tersedia pada waktu-waktu yang telah ditentukan, sehingga memungkinkan penduduk mengatur kegiatan dan perjalanan pribadinya. Produksi, pengumpulan bahan mentah dan pemasaran hasil-hasil produksinya dapat diatur de-

ngan baik.

Penduduk menginginkan pula perjalanan dari/ketempat pekerjaan atau kemana saja, dapat memilih alat transportasi sesuai yang diinginkan, sehingga mereka dapat tiba di tempat tujuannya sesuai dengan waktu yang telah direncanakan.

(6) Komprehensif (Comprehensiveness)

Sistim transportasi baik secara nasional maupun internasional, diselenggarakan oleh sejumlah besar perusahaan dengan menggunakan berbagai bentuk. Dalam pengiriman barang dapat digunakan dua fasilitas transpor atau lebih yang menghubungkan tempat-tempat yang jauh jaraknya. Para pemilik barang menginginkan barangnya menggunakan hanya satu sarana angkutan tanpa mengalami pemindahan ke saran-sarana angkutan yang lain. Jasa pelayanan transportasi semacam ini adalah ideal, tetapi dalam kenyataannya sering ditemui kesulitan. Hal yang penting diperhatikan disini adalah pemilihan rute dan sarana transportasi yang dapat melayani pengiriman barang dan perjalanan penduduk yang paling sedikit mengalami pergantian atau pemindahan rute dan sarannya.

Dalam pergantian ini jasa transportasi yang komprehensif harus dilihat dari segi luasnya usaha pelayanan. Usaha transportasi dapat melayani pengangkutan sempurna, meskipun dalam perjalanannya menggunakan lebih dari satu sarana transportasi.

(7) Tanggung Jawab (Responsibility)

Para pemakai jasa transportasi baik pemilik barang maupun penumpang mengharapkan pengangkutan yang aman atau diberikan

kompensasi atas kerugian, baik kehilangan ataupun kecelakaan yang terjadi. Bertanggung jawab dalam hal ini dimaksudkan untuk tercapainya suatu kualitas yang diinginkan dalam jasa transportasi, yang selanjutnya mencerminkan kepercayaan terhadap perusahaan transpor atas kemampuannya membayar kerugian penumpang

(8) Murah (Accable Cost)

Murah disini maksudnya adalah biaya transportasi itu beralasan untuk menarik penumpang. Penurunan biaya riil dicerminkan oleh permintaan akan jasa angkutan yang bertambah besar. Selanjutnya biaya-biaya produksi dan distribusi komoditi-komoditi pertanian akan mempengaruhi perluasan-perluasan kegiatan ekonomi.

(9) Kenyamanan (Comfort)

Dalam hal ini kenyamanan secara fisik meliputi penyediaan tempat-tempat duduk yang serasi, ventilasi, pengatur suhu, keseragaman hawa, dan akomodasi tidur (bagi bus malam). Kenyamanan dalam perjalanan dihubungkan juga dengan usaha-usaha meniadakan keadaan-keadaan yang serba membosankan.

3.3. Penyusunan Trayek Transportasi

Jaringan transportasi angkutan jalan raya yang menghubungkan antara kota-kota (besar dan kecil), dapat diatur berdasarkan berbagai jenis trayek atau rute seperti berikut ini :

- (1) Dengan menggunakan prinsip bagian pohon (cabang, dahan dan ranting), yang didasarkan pada besarnya kota yang dihubungkan yang menunjukkan pula tingkat kepadatan yang berbeda. Demikian pula dalam hal ukuran kendaraan yang melayani ma-

sing-masing trayek tersebut, seringkali hanya dibagi dalam dua macam yaitu trunk (batang) dan feeder (cabang). Misalnya dari ibukota propinsi ke ibukota kabupaten dikategorikan sebagai trunk dan dari ibukota kabupaten ke ibukota kecamatan dikategorikan sebagai trayek feeder (cabang).

- (2) Trayek antara kota dan trayek pendalaman. Transportasi antar kota yang menghubungkan kota yang satu dengan kota lainnya, sedang transportasi daerah adalah yang menghubungkan kecamatan-kecamatan, desa bahkan sampai ke pelosok.
- (3) Transportasi jarak panjang, sedang dan jarak dekat. Pembagian transportasi ini didasarkan pada jarak perjalanan yang dilaluinya. Misalnya, trayek jarak dekat kurang dari 100 km, jarak menengah 100 sampai 200 km, dan di atas 200 km termasuk jarak jauh.
- (4) Trayek regional dan lokal. Trayek regional dimaksudkan trayek yang melintasi beberapa kabupaten atau yang menghubungkan propinsi yang satu dengan yang lain yang jaraknya cukup jauh, sedangkan trayek lokal biasanya diartikan dengan jarak perjalanan yang terdapat dalam lingkungan kabupaten/daerah tingkat II.
- (5) Trayek jalanan padat suatu daratan dan trayek penyeberangan trayek pada suatu daratan terdapat pada suatu pulau atau daratan yang padat, sedangkan trayek penyeberangan adalah yang menghubungkan angkutan jalan raya pada suatu daratan (pulau) ke pulau lain dengan menggunakan kapal-kapal penyeberangan. Misalnya angkutan Ferry dari Bajbe (di kabu-

paten Bone Sulawesi Selatan) ke Kolaka (Sulawesi Tenggara), Bulukumba ke Benteng di pulau Selayar.

3.4. Konsolidasi Lalu Lintas

Pemilihan alat-alat transpor yang akan digunakan dalam suatu perjalanan (dari tempat asal ke tempat tujuan) tidaklah senantiasa sesuai dengan muatan yang dimuat. Sehingga dengan demikian dengan adanya konsolidasi lalu lintas dimaksudkan untuk memanfaatkan secara maksimum dan menggunakan alat transpor yang lebih sesuai (kendaraan besar dan kecil). Pemanfaatan kapasitas faktor muatan (perbandingan muatan yang diangkut dengan kapasitas angkut kendaraan yang tersedia).

Berbagai metoda kondolidasi lalu lintas dapat dikemukakan yaitu :

- a. Pemindahan lalu lintas dari kendaraan-kendaraan kecil ke kendaraan besar. Sejumlah muatan (barang) atau penumpang berasal dari tempat-tempat berbeda tetapi tujuan sama. Konsolidasi lalu lintas dilakukan oleh kendaraan-kendaraan kecil ke tempat yang tidak jauh dari tempat asal muatan kemudian diangkut oleh kendaraan yang berukuran lebih besar ke tempat tujuannya.
- b. Pemusatan dan redistribusi lalu lintas untuk mengurangi total jarak yang ditempuh. Pada dasarnya tempat asal dan tempat tujuan dari barang dan penumpang adalah berbeda-beda. Konsolidasi angkutan dilakukan yaitu dari beberapa tempat tujuan dilakukan dengan kendaraan-kendaraan kecil, sedang angkutan antaranya dilakukan dengan kendaraan yang berukuran

an lebih besar.

- c. Mengurangi frekuensi angkutan. Kendaraan berukuran kecil yang memuat sejumlah muatan setiap hari dapat dikurangi menjadi hanya 3 atau 2 hari dalam setiap minggu yang dilakukan dengan kendaraan-kendaraan yang ukurannya (kapasitas muatannya) lebih besar.

3.5. Peranan Jalan Raya Dalam Menunjang Pembangunan Daerah

Pada dasarnya lokasi sumber bahan mentah dan produksi/industri tersebar. Demikian pula dengan pasar (konsumen). Jika tidak ada jalan yang menghubungkan tempat-tempat tersebut, maka akan menyebabkan hasil produksi adalah terbatas luasnya.

Dengan pembangunan jalan raya yang menghubungkan tempat-tempat/pusat-pusat produksi dan konsumsi maka lalu lintas perdagangan dan pengangkutan akan meningkat, pertumbuhan ekonomi juga meningkat dan mobilitas penduduk bertambah tinggi. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa jalan raya itu mempunyai peranan meningkatkan pemasaran dan pertumbuhan ekonomi di suatu daerah maupun antar daerah. Dengan demikian dapat dikatakan pula angkutan jalan raya menunjang pembangunan wilayah.

Pembangunan prasarana jalan raya adalah mutlak yang menghubungkan antar pusat-pusat pengembangan besar (ibukota provinsi) dengan pusat pengembangan yang lebih kecil (ibukota kabupaten, kecamatan bahkan sampai ke pelosok desa).

Pembangunan jalan raya tersebut merupakan investasi yang sangat besar jumlahnya. Oleh karena itu pembangunannya biasa dilakukan dengan memperhatikan pertimbangan-pertimbangan cost

benefit ratio (dampak peningkatan pertumbuhan ekonomi daerah diharapkan lebih besar dibanding dengan biaya pembangunannya).

Dalam pembahasan mengenai pembangunan prasarana transportasi, pada umumnya terdapat dua pendapat yaitu :

- (1) Pembangunan prasarana transportasi dilakukan mengikuti permintaan jasa transportasi pada jalur jalan raya tersebut, artinya pembangunan prasarana tersebut akan dilakukan jika terdapat lalu lintas barang dan penumpang yang cukup menjamin, terutama dikaitkan dengan masa yang akan datang. Berdasarkan prinsip ini pembangunan prasarana jalan raya terdapat pada trayek-trayek yang menghubungkan pusat (pemasaran dan produksi) yang mempunyai arus lalu lintas yang prospektif.
- (2) Pembangunan prasarana jalan raya dapat dilakukan mendahului timbulnya permintaan (demand follow supply). Meskipun pada saat ini lalu lintas antara pusat-pusat atau kota-kota relatif belum ramai bahkan belum ada (karena belum terhubungkan), namun diharapkan jika prasarana jalan raya tersebut dibangun akan mempunyai dampak yang menguntungkan. Misalnya peningkatan hubungan perekonomian yang bertambah ramai antara kota-kota tersebut. Tetapi dapat pula membuka isolasi daerah-daerah yang tadinya terpencil kemudian tidak terpencil lagi. Dengan demikian potensi dan sumber daya yang terdapat pada daerah yang semula terpencil itu, dapat dimanfaatkan secara berdaya guna dan berhasil guna sehingga dengan demikian pemasarannya akan lebih luas.

Ditinjau dari jangka panjang maka angkutan pada khususnya dan pembangunan pada umumnya akan bertambah luas dan semakin tersebar, akhirnya akan mencapai keseluruhan wilayah pada daerah yang bersangkutan.

Uraian tersebut di atas jelas memberikan gambaran pentingnya peranan pembangunan jalan raya dan pelayanan jasa transportasi sebagai faktor penunjang terhadap pengembangan wilayah.



B A B IV

KEADAAN UMUM DAERAH PENELITIAN

Dalam pembahasan mengenai keadaan umum daerah penelitian yaitu Kotamadya Pare-Pare dan Daerah Tingkat II Kabupaten Luwu, akan dikemukakan beberapa hal meliputi : Keadaan georafis dan administratif, penduduk, indikator ekonomi (produk domestik regional bruto), sektor-sektor perekonomian yang menonjol dikedua kota tersebut serta transportasi poros Pare-Pare - Palopo yang selanjutnya masing-masing bagian tersebut dapat dikemukakan berikut ini :

4.1. Keadaan Geografis dan Administratif

A. Kotamadya Pare-Pare.

Kota Pare-Pare sendiri adalah Ibukota dari Kotamadya Dati II Pare-Pare dan merupakan salah satu kotamadya dari 2 kotamadya di Propensi Sulawesi Selatan sesudah Kotamadya Ujung-Pandang, telah ditetapkan sebagai pusat wilayah Pembangunan Bagian Tengah Sulawesi Selatan yang meliputi Kabupaten Dati II Barru, Sidrap, Pinrang, dan Kabupaten Enrekang.

Adapun batas wilayahnya sebagai berikut :

- Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Dati II Pinrang.
- Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Dati II Sidenreng Rappang.
- Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Dati II Barru.
- Sebelah barat berbatasan dengan selat Makassar.

Morfologi Kotamadya Pare-Pare adalah 80 % dari luas Wi -

layahnya, 99,33 km² itu merupakan areal berbukit-bukit serta bergunung-gunung, sedangkan areal datar berkisar hanya sekitar 15 % dari luas ketinggian rata-rata 25 m diatas permukaan laut sedangkan pada bagian berbukit ketinggiannya mencapai 500 m di atas permukaan laut. Dan letaknya berada diantara 03^o LS-06^o- dan 188^o BT - 121^o BB, terletak 155 km di sebelah utara Kotamadya Ujung Pandang Ibukota Propensi Sulawesi Selatan.

Secara Administratif Pemerintah Kotamadya Pare-Pare terdiri atas 3 Wilayah Kecamatan dan 12 Kelurahan, dengan perincian sebagai berikut :

1. Kecamatan Bacukiki terdiri atas 5 Kelurahan :

- Kelurahan Lumpue
- Kelurahan Watang Bacukiki
- Kelurahan Lompoe
- Kelurahan Cappagalung
- Kelurahan Kampung Baru

2. Kecamatan Ujung terdiri atas 4 Kelurahan

- Kelurahan Labukkang
- Kelurahan Ujung Sabbang
- Kelurahan Ujung Bulu
- Kelurahan Lapade

3. Kecamatan Soreang terdiri atas 3 kelurahan

- Kelurahan Lakessi
- Kelurahan Ujung Baru
- Kelurahan Wattang Soreang

Dari 12 Kelurahan tersebut, 10 di antaranya (80 %) men-

capai tingkat perkembangannya sebagai kelurahan swasembada, sedangkan sisanya sebanyak 2 kelurahan yakni kelurahan lompoe dan watang bacukiki masih tergolong sebagai desa/kelurahan swakarsa.

B. Kabupaten Luwu

Daerah Tingkat II Kabupaten Luwu adalah merupakan kabupaten terluas dalam wilayah Propinsi Sulawesi Selatan dengan luas wilayah 25 149 km² yang terbagi dalam 21 Kecamatan, 150 Desa dan 6 Kelurahan, adapun batas wilayahnya adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Propinsi Sulawesi Tengah
- Sebelah Timur berbatasan dengan Teluk Bone dan Propinsi Sulawesi Tenggara
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Wajo dan Sidrap
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Tana Toraja dan Kabupaten Mamuju.

Morfologi Daerah Tingkat II Kabupaten Luwu sebagian besar terdiri atas dataran tinggi, dataran rendah dan gunung-gunung serta berbukit-bukit, dengan ketinggian dari permukaan laut antara 2 - 768 m dan letaknya berada antara 120° 1' - 127° 7' BT dan 2° 04' - 3° 19' LS.

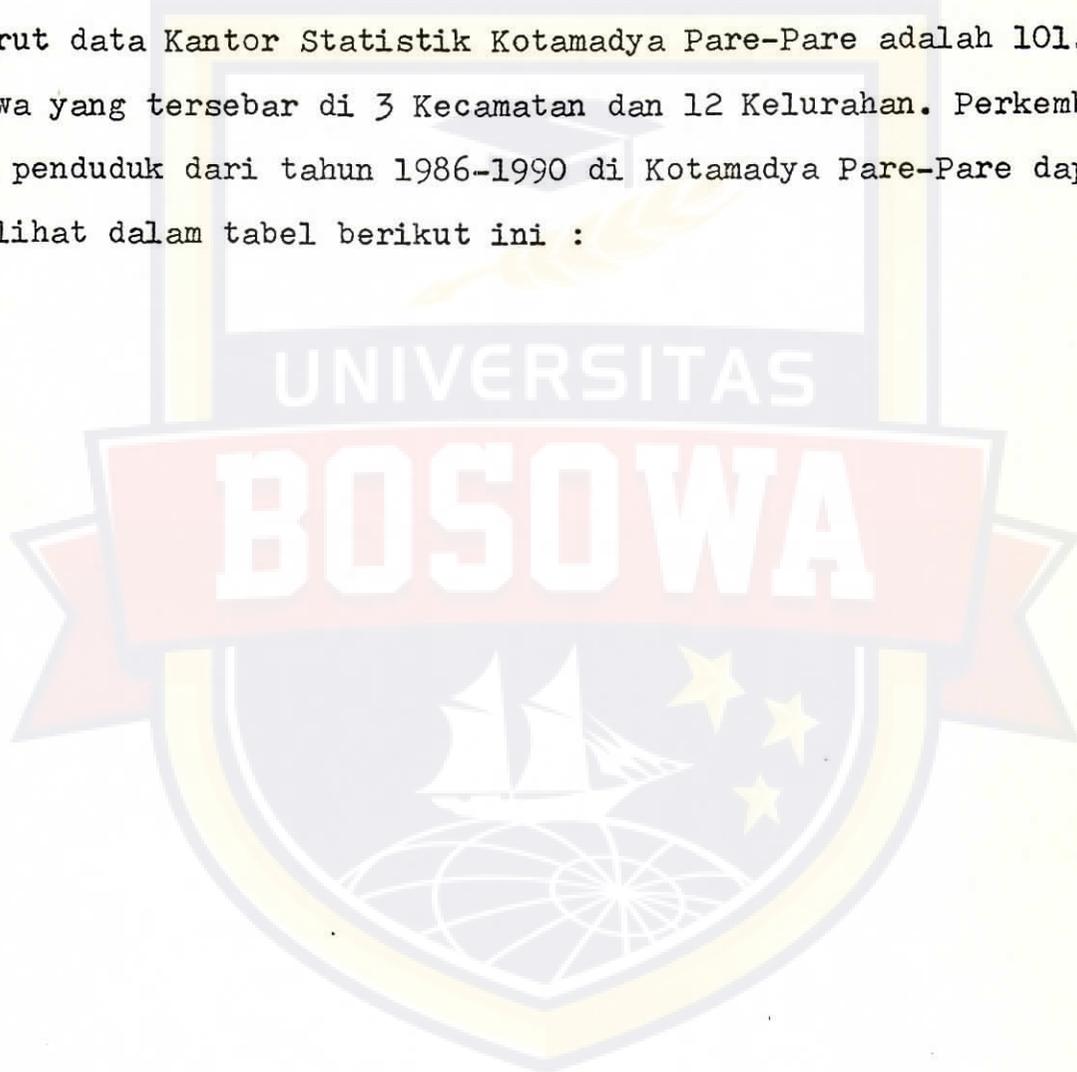
Dalam lingkup perwilayaan Sulawesi Selatan Kabupaten Luwu tergabung bersama Kabupaten Tana Toraja dalam sub wilayah pembangunan bagian Utara yang berpusat di Kota Administratif Palopo. Karena itu Kabupaten Luwu dikelompokkan lagi ke dalam 5 (lima) sub wilayah pengembangan II berpusat di Belopa, Wi-

layah Pengembangan IV berpusat di Wotu dan Wilayah Pengembangan V berpusat di Kota Malili.

4.2. Penduduk

A. Kotamadya Pare-Pare

Jumlah penduduk Kotamadya Pare-Pare akhir tahun 1990 menurut data Kantor Statistik Kotamadya Pare-Pare adalah 101.465 jiwa yang tersebar di 3 Kecamatan dan 12 Kelurahan. Perkembangan penduduk dari tahun 1986-1990 di Kotamadya Pare-Pare dapat dilihat dalam tabel berikut ini :



Tabel 1 : JUMLAH PENDUDUK MENURUT KECAMATAN, KELURAHAN DALAM KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1986-1990

Kecamatan, Kelurahan	Jumlah Penduduk				
	!1986	!1987	!1988	!1989	!1990
I BACUKIKI	!32.957	!33.050	!33.000	!33.027	!36.646
1 Lumpue	! 5.422	! 5.465	! 5.462	! 5.432	! 6.012
2 Watang, Bacukiki	! 1.162	! 1.165	! 1.164	! 1.169	! 1.224
3 Lompoe	! 3.965	! 3.997	! 3.986	! 3.988	! 4.643
4 Cappagalung	!12.734	!12.789	!12.767	!12.771	!14.818
5 Kampung Baru	! 9.654	! 9.634	! 9.631	! 9.667	! 9.949
II UJUNG	!24.675	!24.654	!25.142	!25.124	!27.149
1 Labukkang	! 9.000	! 9.016	! 8.991	! 8.968	!10.389
2 Ujung Sabbang	! 6.480	! 6.458	! 6.392	! 6.360	! 5.145
3 Ujung Bulu	! 5.839	! 5.840	! 5.933	! 5.954	! 6.149
4 Lapadde	! 3.347	! 3.340	! 3.826	! 3.842	! 5.466
III SOREANG	!34.098	!34.042	!33.994	!33.973	!37.670
1 Lakessi	! 8.288	! 8.254	! 8.203	! 8.208	! 8.123
2 Ujung Baru	!11.634	!11.632	!11.586	!11.582	!11.837
3 Watang Soreang	!14.176	!14.156	!14.205	!14.183	!17.710
J u m l a h	!91.730	!91.746	!92.136	!92.124	!101.465

Sumber Data : Kantor Statistik Kotamadya Pare-Pare, 1990

Dari data tersebut, maka penambahan penduduk Kotamadya Pare-Pare dari tahun 1986-1990 adalah sebesar 2.12 % pertahun.

B. Kabupaten Luwu

Jumlah penduduk di Kabupaten Luwu akhir tahun 1990 adalah sebanyak : 682.883 jiwa. Untuk lebih jelasnya perkembangan penambahan penduduk Kabupaten Luwu dapat dilihat tabel berikut ini

Tabel 2 : JUMLAH PENDUDUK MENURUT KECAMATAN DALAM KABUPATEN
LUWU TAHUN 1986-1990.

Kecamatan	Jumlah Penduduk				
	1986	1987	1988	1989	1990
Bassesangtempe	13.336	13.645	13.731	14.137	14.016
Larompong	25.901	26.690	26.972	26.291	28.980
Suli	17.804	17.837	17.944	18.232	20.987
Bajo	14.235	14.386	14.447	14.536	15.381
Belopa	25.357	25.443	26.228	26.177	27.125
Bua Ponrang	37.928	38.298	38.606	38.792	44.271
Bua	16.996	17.127	17.672	17.889	20.105
Walenrang	32.544	32.786	35.504	36.142	35.911
Lamasi	36.354	46.958	37.150	37.433	41.197
Malangke	21.587	21.995	22.292	23.163	30.273
Sabbang	38.420	39.643	46.680	50.968	51.260
Limbong	11.188	11.428	11.571	11.862	12.394
Masamba	31.306	31.798	32.051	32.321	34.789
Sukamju	30.287	30.565	31.181	31.239	33.375
Bone-Bone	30.876	31.149	31.541	32.051	33.254
Wotu	33.157	32.569	32.758	32.111	36.847
Mangkutan	40.806	41.251	41.598	41.785	47.019
Malili	27.809	28.106	27.779	27.692	29.721
Nuha	29.474	29.372	29.526	29.612	32.563
Wara	37.761	38.889	39.360	40.909	45.942
Wara Utara	39.975	40.282	40.474	41.103	47.464
J u m l a h	593.101	600.217	615.065	624.445	682.883

Sumber Data : Kantor Statistik Kabupaten Luwu, 1990

Kecamatan yang baru dimekarkan di Kabupaten Luwu pada tahun 1984. Masing-masing Kecamatan tersebut adalah : Kecamatan Bajo dimekarkan menjadi Kecamatan Bajo dan Kecamatan Belopa. Kecamatan Bua Ponrang dimekarkan menjadi Kecamatan Bua Ponrang dan Bua, Kecamatan Walenrang dimekarkan menjadi Kecamatan Walenrang dan Lamasi, Kecamatan Bone-Bone dimekarkan menjadi Kecamatan Bone-Bone dan Kecamatan Sukamaju Kecamatan Wara dimekarkan menjadi Kecamatan Wara dan Kecamatan Wara Utara.

Dari data di atas, maka penambahan penduduk Kabupaten Luwu pada tahun 1986-1990 adalah sebesar 3,27 % / pertahun. Dengan membandingkan laju pertumbuhan penduduk di kedua Kota tersebut (Kotamadya Pare-pare dan Kabupaten Luwu) maka terlihat perbedaan dimana Kotamadya Pare-pare rata-rata 2,12 % / setiap tahun (1986-1990) sedangkan Kabupaten Luwu dalam waktu yang sama laju pertumbuhannya adalah rata-rata 3,27 % setiap tahunnya.

Laju pertumbuhan penduduk Kabupaten Luwu yang relatif tinggi tersebut disebabkan oleh beberapa hal misalnya : dengan adanya program pemerintah (transmigrasi) baik lokal maupun yang didatangkan dari pulau Jawa, disamping adanya pertumbuhan alami penduduk setempat dan perpindahan penduduk dari Kabupaten/daerah lain secara pribadi.

4.3. Indikator Ekonomi dan Sektor-Sektor Penting Dalam Perekonomian.

4.3.1. Produk Domestik Regional Bruto

a. Kotamadya Pare-Pare.

Jumlah produk domestik regional bruto Kotamadya Pare-Pare tahun 1990 adalah sebesar Rp. 77.944,77 juta. Untuk mengungkapkan lebih jelas mengenai produk domestik regional bruto Kotamadya Pare-Pare, maka dalam tabel berikut ini dikemukakan perkembangan produk domestik regional bruto Kotamadya Pare-Pare atas dasar harga berlaku (1987-1990).



Tabel 3 : PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO MENURUT LAPANGAN USAHA KOTAMADYA PARE -PARE TAHUN 1987-1990 (DALAM JUTA RUPIAH)

Lapangan Usaha	1987		1988		1989		1990	
	Barlaku	Konstan '83						
1. Pertanian	10325,49	7677,59	11493,67	8301,88	12819,05	8853,06	14223,41	9433,00
- Tanaman Bahan Makanan	4474,66	3462,13	4923,37	3726,64	5589,10	4037,67	6333,61	4364,00
- Perkebunan	256,01	210,71	299,66	225,82	360,30	242,34	420,89	267,00
- Perikanan	424,28	316,28	483,77	341,90	544,83	350,46	588,56	370,00
- Perikanan	5170,54	3688,47	5786,87	4007,52	6324,83	4223,13	6880,35	4430,00
2. Pertambangan & Galian	119,57	90,04	138,81	98,22	163,78	107,74	188,32	118,00
- Pertambangan	119,57	90,04	138,81	98,22	163,78	107,74	188,32	118,00
- Penggalian	-	-	-	-	-	-	-	-
- Penggaraman	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Industri Pengolahan	1304,80	1047,35	1622,83	1217,59	2035,38	1423,33	2431,63	1607,00
- Industri Besar & Sedang	522,99	420,95	630,73	464,34	750,80	504,13	863,32	551,00
- Industri Kecil & Ker. RT	781,81	626,40	992,10	753,25	1284,58	919,20	1568,31	1055,00
4. Listrik Gas & Air	2007,23	1368,72	2681,33	1721,34	3234,75	1943,26	3663,12	2078,00
5. Bangunan	2614,41	2093,54	3190,92	2415,53	4003,41	2839,70	4911,00	3261,00
6. Perdagangan & Rest & Hotel	13402,12	10263,66	15424,75	11169,26	18123,25	12122,55	20140,18	14293,00
- Perdagangan	12374,04	9446,37	14263,33	10298,43	16744,06	11158,35	18551,31	11893,00
- Restauraen	920,57	732,94	1034,58	776,77	1235,17	863,64	1429,09	933,00
- Hotel	107,51	84,35	126,84	94,06	144,02	100,56	159,78	103,00
7. Angkutan Dan Komunikasi	12101,42	10317,16	13256,70	10729,97	14612,57	11162,41	16290,08	11566,00
- Angkutan Darat	3397,45	2838,07	3917,82	3124,89	4472,71	3309,10	5039,38	3375,00
- Angkutan Laut	6530,32	5620,38	6903,44	5670,64	7339,28	5779,87	8026,52	5969,00
- Angkatan Udara	-	-	-	-	-	-	-	-
- Jasa Penunjang Angkutan	255,98	215,18	277,58	215,63	310,53	232,10	349,53	248,00
- Komunikasi	1917,67	1643,53	2157,86	1718,81	2490,05	1841,34	2874,63	1972,00
8. Bank Dan Lemb. Keuangan	5702,02	4473,82	6180,17	4635,73	6535,05	4720,73	7061,76	4853,00
- Bank	1515,06	1160,25	1643,26	1189,04	1644,02	1108,88	1796,84	1148,00
- Lembaga Keuangan Lain	300,21	231,39	344,25	250,71	394,41	269,59	451,81	291,00
- Jasa Perumahan	49,41	40,73	52,39	41,97	55,08	43,25	51,81	44,00
- Sewa Rumah	3837,34	3041,45	4140,27	3154,01	4441,54	3299,01	4753,30	3268,00
9. Pemerintah Dan Jasa Lain	6858,41	5492,35	7520,78	5695,64	8288,08	5937,36	9035,27	6176,00
- Pemerintah Dan Hankam	5772,43	4637,52	6325,60	4801,72	6980,14	5028,25	7990,94	5235,00
- Jasa Sosial	395,85	315,32	425,40	323,84	467,83	332,06	507,91	342,00
- Jasa Hiburan	228,60	191,59	262,76	213,97	282,86	215,30	312,12	220,00
- Jasa Perseorangan	661,53	347,92	507,02	357,01	557,25	361,75	624,30	478,00
P D R B	54435,47	62224,23	61509,96	45885,16	69815,32	47110,68	77844,77	58028,00

Sumber Data : Kantor Statistik Kotamadya Pare-Pare, 1990

Berdasarkan pada data tabel 3 produk domestik regional bruto Kotamadya Pare-Pare pada tahun 1988 adalah sebesar Rp. 61.509,96 juta atau naik sebesar 11,50 % dari tahun 1987. Pada tahun 1989 naik lagi sebesar 11,89 % dari tahun 1988. Dan pada tahun 1990 jumlah produk domestik regional bruto Kotamadya Pare-Pare adalah sebesar Rp. 77.944,77 juta atau turun sebesar 10,42 % dari tahun 1989.

Sumbangan sub sektor angkutan darat terhadap produk domestik regional bruto Kotamadya Pare-Pare adalah sebesar Rp. 3.397,45 juta atau 6,24 %. Pada tahun 1988 besarnya sub sektor angkutan darat adalah Rp 3.917,82 juta atau naik sebesar 13,28 % dari tahun 1987. Namun peranannya terhadap produk domestik regional bruto Kotamadya Pare-Pare turun menjadi 6,37 %. Pada tahun 1989 besarnya sub sektor angkutan darat adalah sebesar Rp. 4.472,71 juta atau naik 12,40 % dari tahun 1988. Tetapi peranannya turun menjadi 6,45 %. Pada tahun 1990 besar sub sektor angkutan darat adalah Rp. 5.039,38 juta atau naik 11,24 % dari tahun 1989 dan peranannya hanya 6,47 % terhadap produk domestik regional bruto Kotamadya Pare-Pare.

b. Kabupaten Luwu

Jumlah produk domestik regional bruto Kabupaten Luwu pada tahun 1989 adalah sebesar Rp. 290.703,93 juta.

Selanjutnya dalam tabel berikut ini dikemukakan perkembangan produk domestik regional bruto menurut lapangan usaha di Kabupaten Luwu atas dasar harga berlaku pada tahun (1986-1989) sebagai berikut :



Tabel 4 : PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO MENURUT USAHA KABUPATEN LUWU TAHUN 1986-1989 (DALAM JUTA RUPIAH)

Lapangan Usaha	1986		1987		1988		1989	
	Berlaku	Konstan '83						
1. Pertanian	96439.87	79147.74	99086.93	76011.84	122965.23	89716.54	144146.23	10000
- Tanaman Bahan Makanan	51479.37	42102.87	50626.63	37962.38	57970.82	41693.63	64281.23	4509
- Perkebunan	11808.27	10434.10	16972.96	13898.59	25938.95	20003.82	36430.72	2567
- Peternakan	7885.68	6153.00	8665.21	6320.36	9667.85	6516.92	10922.66	667
- Kehutanan	3139.90	2339.02	3583.26	2521.47	4055.48	2718.15	4692.10	290
- Perikanan	22126.66	18118.75	19238.87	15309.04	25332.13	18784.02	27819.52	1965
2. Pertambangan & Galian	18150.64	14013.60	19342.35	14295.33	20709.51	14816.96	23122.62	1566
- Pertambangan	18057.63	13936.58	19238.87	14216.88	20593.00	14734.54	22990.63	1557
- Pengaliran	93.01	78.45	103.48	78.45	116.51	82.42	131.99	8
- Penggaraman								
3. Industri Pengolahan	7335.73	5679.89	9629.32	7663.37	11372.84	8200.93	13414.25	896
- Industri Besar & Sedang	4820.03	3590.61	6726.69	5446.27	7957.36	5774.99	9394.44	630
- Industri Kecil & Ker. RT	2515.70	2089.28	2902.63	2217.10	3415.48	2425.94	4019.81	266
4. Listrik Gas & Air	510.75	408.70	607.52	451.32	659.69	474.63	726.71	51
5. Bangunan	4968.02	4100.38	5725.19	4208.15	6468.59	4494.58	7251.83	472
6. Perdagangan & Rest & Hotel	25122.03	19591.50	29049.90	20657.70	33303.97	22643.96	37688.02	2403
- Perdagangan	24533.21	19100.84	28337.58	20104.71	32499.31	22075.34	36782.57	2343
- Restauraen	510.70	425.16	613.83	481.32	692.29	494.18	775.36	52
- Hotel	78.12	69.50	98.49	71.67	111.37	74.44	130.09	8
7. Angkutan Dan Komunikasi	12293.12	10060.63	13328.89	10567.49	14594.64	10995.87	15975.57	1153
- Angkutan Darat	8274.04	6708.32	8849.97	6980.57	9664.51	7275.85	10586.48	763
- Angkutan Laut	1084.65	903.54	1229.30	961.28	1342.55	1020.10	1496.16	108
- Angkutan Udara	517.47	434.30	583.16	461.65	657.17	489.62	728.43	52
- Jasa Penunjang Angkutan	2416.96	2014.47	2666.46	2163.99	2900.41	2210.30	3166.70	229
- Komunikasi								
8. Bank Dan Lemb. Keuangan	12395.69	10511.60	13994.06	10794.02	15666.79	11638.49	16998.85	1205
- Bank	1162.54	930.48	1418.83	1055.05	1786.35	1255.16	1894.85	124
- Lembaga Keuangan	289.66	233.52	329.83	2249.74	378.14	265.53	447.53	28
- Jasa Perusahaan	115.09	98.07	125.77	99.99	132.40	102.14	132.73	10
- Sewa Rumah	10828.40	9249.53	12119.63	9909.24	13369.90	10015.66	14516.70	1042
9. Pemerintah Dan Jasa Lain	22248.75	18567.90	24918.36	19864.08	28783.44	21652.26	31379.85	2239
- Pemerintah Dan Hankam	21474.52	17905.88	24049.99	19164.86	27289.99	20896.30	30257.56	2158
- Jasa Sosial	153.67	132.53	182.56	222.41	222.41	162.25	253.87	17
- Jasa Hiburan	303.96	248.52	344.94	263.72	400.39	289.15	454.17	31
- Jasa Perseorangan	316.60	280.97	340.87	294.56	370.65	304.56	411.25	32
P D R B	199464.60	162081.94	215682.52	164513.30	254524.70	184634.22	290703.93	19980

Sumber Data : Kantor Statistik Kabupaten Luwu, 1989

Dari data tabel 4 terlihat produk domestik regional bruto Kabupaten Luwu pada tahun 1987 adalah sebesar Rp. 215.682,52 juta atau naik sebesar 7,51 % dari tahun 1986. Pada tahun 1988 naik lagi sebesar 15,26 % dari tahun 1987. Dan pada tahun 1989 jumlah produk domestik regional bruto Kabupaten Luwu adalah sebesar Rp. 290.703,93 juta atau turun sebesar 11,24 % dari tahun 1988.

Sumbangan sub sektor angkutan darat terhadap produk domestik regional bruto Kabupaten Luwu adalah sebesar Rp. 8.274,04 juta atau 4,14 %. Pada tahun 1987 besarnya sub sektor angkutan darat adalah Rp. 8.849,97 juta atau naik sebesar 6,50 % dari tahun 1986, dan perannya terhadap produk domestik regional bruto Kabupaten Luwu turun menjadi 4,10 %. Pada tahun 1988 besarnya sub sektor angkutan darat adalah sebesar 9.664,51 juta atau naik 8,42 % dari tahun 1987, tetapi peranannya turun menjadi 3,80 %. Pada tahun 1989 besarnya sub sektor angkutan darat adalah Rp. 10.586,57 juta atau naik 8,70 % dari tahun 1988 dan peranannya hanya 3,64 % terhadap produk domestik regional bruto Kabupaten Luwu.

4.4. Sektor-Sektor Perekonomian Yang Menonjol

4.4.1. Kotamadya Pare-Pare

a. Pertanian

Sektor pertanian terbagi dalam beberapa sub sektor yaitu masing-masing : sub sektor perkebunan besar, sub sektor perkebunan rakyat, sub sektor peternakan, sub sektor kehutanan dan sub sektor perikanan.

Berikut ini perkembangan luas areal dan produksi tanaman perkebunan rakyat Kotamadya Pare-Pare tahun 1988 sampai 1990.

Tabel 5 : LUAS AREAL DAN PRODUKSI PERKEBUNAN RAKYAT DI KOTA -
MADYA PARE-PARE TAHUN 1988-1990

Komoditi	1988		1989		1990	
	Luas (ha)	Prod (ton)	Luas (ha)	Prod (ton)	Luas (ha)	Prod (ton)
Kelapa Dalam	37,35	10,40	41	14	41...	15
Kelapa Hibrida	9,	-	9	-	9,50	-
Jambu Mente	841,64	12,580	956	17	190	18,64
Kemiri	32,05	11,175	26	12	26	13,71
Kapok	6,45	2,448	7	3,30	7	3,20
Kakao	3	0,350	3	0,50	3	1,00

Sumber Data : Kantor Dinas Perkebunan Pare-Pare, 1990

Dari keenam komoditi perkebunan yang dikemukakan dalam data tabel 5 tersebut yang paling banyak hasil produksinya adalah jambu mente kemudian menyusul kelapa dalam.

Oleh karena kedua jenis komoditi tersebut mempunyai arti bagi ekspor non migas, maka dengan melalui anggaran pusat diadakan kegiatan peremajaan dan rehabilitasi. Tujuannya adalah untuk meningkatkan ekspor non migas dan sekaligus untuk meningkatkan pendapatan petani serta membuka kesempatan kerja baru.

Di sub sektor peternakan, penduduk Kotamadya Pare-Pare hampir setiap petani mempunyai atau memelihara ternak. Ternak

yang paling dominan baik dari segi jumlah populasi yang ada maupun pemasarannya adalah ternak ayam buras. Perkembangan produk ternak di Kotamadya Pare-Pare pada tahun 1988-1990 dapat dilihat dalam tabel berikut ini :

Tabel 6 : PERKEMBANGAN POPULASI TERNAK/UNGGAS MENURUT JENISNYA
DI KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1988-1990

Jenis Ternak	Produksi (ekor)		
	1988	1989	1990
Ayam Buras	56.150	97.646	100.217
Ayam Ras	48.820	50.066	122.120
Itik	1.930	2.216	4.390

Sumber Data : Dinas Peternakan Kotamadya Pare-Pare, 1990

Untuk lebih meningkatkan produksi ternak, maka kegiatan yang menyangkut produksi ternak dan unggas tetap dilanjutkan dan ditingkatkan, seperti pengamanan ternak dengan vaksinasi, bantuan bibit ternak, penyuluhan, pemeliharaan ternak dengan cara mengkandangan ternak yang berkaitan dengan peningkatan populasi.

Di sub sektor kehutanan perkembangan yang dialami sejak pelita I sampai IV diarahkan pada rehabilitasi lahan kritis/kosong melalui proyek reboisasi dan penghijauan. Dengan demikian diharapkan adanya peningkatan pengawasan terhadap program-program tersebut dan meningkatkan program-program itu dengan menyediakan bibit-bibit tanaman yang dapat memberi hasil

bagi penduduk, agar penduduk berpartisipasi dalam program tersebut sekaligus untuk terpeliharanya kelestarian alam dan lingkungan hidup.

4.4.2. Kabupaten Luwu

a. Pertanian

Kabupaten Luwu adalah salah satu Kabupaten dalam wilayah Propinsi Sulawesi Selatan yang sangat potensial dari hasil pertanian. Dari sektor pertanian yang ada, sub sektor tanaman bahan makanan produksi padi pada tahun 1990 sebesar 352.649,67. Untuk lebih jelasnya maka dalam tabel berikut ini dikemukakan luas panen dan produksi padi di Kabupaten Luwu pada tahun 1990.

Tabel 7 : LUAS PANEN DAN PRODUKSI PADI SAWAH MENURUT KECAMATAN DI KABUPATEN LUWU TAHUN 1990.

Kecamatan	Luas Panen Per Hektar (Ha)	Produksi (ton)	Rata-Rata Hsl PHR(KW)
Bassesangtempe	1.198	4.630,97	38,66
Larompong	3.087	13.223,13	42,83
Suli	2.760	11.882,30	43,05
Bajo	2.262	10.464,17	46,26
Belopa	4.736	20.478,08	43,24
Bua Ponrang	3.242	14.923,00	46,03
Bua	1.124	4.564,97	40,61
Walenrang	9.563	40.377,57	42,22
Lamasi	10.143	43.582,52	42,97
Malangke	1.572	6.253,64	39,78
Sabbang	3.895	15.508,11	39,82
Limbong	1.895	6.476,56	37,46
Masamba	3.401	13.918,41	40,92
Sukamaju	4.309	18.023,96	41,83
Bone-Bone	5.047	21.222,14	42,05
Wotu	5.237	21.511,18	41,08
Mangkutana	9.990	41.757,05	41,80
Malili	5.049	21.104,88	41,80
Nuha	2.574	10.119,05	39,31
Wara	933	3.793,82	40,66
Wara Utara	2.337	8.834,16	37,80
J u m l a h	84.188	352.649,67	41,89

Sumber Data : Dinas Pertanian Tanaman Pangan Kabupaten Luwu, 1990

Di sub sektor perkebunan, Kabupaten Luwu juga sangat potensial untuk mengembangkan tanaman perkebunan. Jenis tanaman yang dikembangkan adalah tanaman yang bersifat komoditi ekspor diantaranya kelapa sawit, kelapa hibrida, coklat, kopi dan cengkeh disamping itu dikembangkan pula tanaman intensuler atau regional.

Di bidang sub sektor peternakan, Kabupaten Luwu hampir seluruh masyarakatnya mempunyai atau memelihara ternak. Ternak yang paling banyak dominan adalah sapi, kerbau, kambing, ayam kampung, itik dan babi. Berikut ini disajikan data tentang ternak kecil dan unggas pada tahun 1990

Tabel 8 : JUMLAH TERNAK KECIL DAN UNGGAS DI KABUPATEN LUWU TAHUN 1990

Jenis Ternak	Jumlah Ternak (ekor)
Kambing	17.503
Babi	37.534
Itik	183.867
Ayam Kampung	1.188.217

Sumber Data : Dinas Peternakan Kabupaten Luwu, 1990

Jenis ternak yang menonjol di Kabupaten Luwu adalah kerbau dan sapi, yang kebanyakan diperdagangkan keluar daerah. Daerah tujuan utamanya adalah Kotamadya Pare-Pare dan Kotamadya Ujung Pandang. Untuk kebutuhan daging oleh penduduk kedua kota tersebut.

Di sub sektor perikanan, Kabupaten Luwu memiliki luas areal dan keadaan wilayah yang baik untuk pengembangan empang atau kolam ikan, sehingga di sub sektor perikanan ini khususnya perikanan darat, Kabupaten Luwu juga memperlihatkan produksi yang menonjol. Disamping produksi perikanan darat yang telah disebutkan di atas dihasilkan pula ikan laut dimana produksinya memperlihatkan produksi yang cukup memadai.

Berikut ini disajikan produksi sub sektor perikanan di Kabupaten Luwu menurut jenisnya pada tahun 1986 Yaitu :

Tabel 9 : JUMLAH PRODUKSI IKAN MENURUT JENISNYA DI KABUPATEN LUWU TAHUN 1990 (TON)

Jenis Produksi	Jumlah Produksi (ton)
1. Perikanan Darat	3.873,3
- Rawa	124,4
- Air Payau Tambak	2.772,0
- Kolam	407,9
- Sawah	433,6
- Sungai	135,4
2. Perikanan Laut	21.568,8
J u m l a h	25.442,1

Sumber Data : Dinas Perikanan Kabupaten Luwu, 1990

Dari hasil perikanan di Kabupaten Luwu yang telah dikemukakan di atas, jenis ikan yang banyak diperdagangkan keluar adalah ikan laut dimana para pedagang hanya memakai kendaraan

bermotor dengan daerah pemasaran adalah Kabupaten Tana Toraja.

Sub sektor kehutanan, perkembangan yang dialami sejak Pelita I sampai dengan Pelita IV di Kabupaten Luwu diarahkan pada rehabilitasi lahan kritis/kosong melalui proyek reboisasi dan penghijauan serta meningkatkan perlindungan/pengawasan terhadap hutan lindung, dan hutan produksi. Dengan demikian persediaan hasil hutan yang diharapkan tetap terjamin. Disamping itu daya dukung hutan pada lingkungannya di Kabupaten Luwu tidak mencemaskan.

Luas areal kawasan hutan menurut fungsinya di Kabupaten Luwu adalah hutan lindung 611.857 Ha, hutan produksi 418.439 Ha jenis hasil hutan yang terdapat di Kabupaten Luwu terdiri atas kayu hitam, kayu gergajian, rotan, ijuk dan kayu gelondongan ukuran besar. Khusus kayu hitam dan rotan merupakan komoditi ekspor andalan Sulawesi Selatan, sedangkan kayu gelondongan merupakan bahan baku untuk industri kayu lapis (plywood).

b. Industri

Dilihat dari segi potensi yang ada, maka Kabupaten Luwu mempunyai potensi yang tinggi untuk pengembangan industri. Industri yang menonjol di Kabupaten Luwu adalah industri kayu lapis yang terletak di Kecamatan Bua tepatnya di kelurahan Takkalala' yang berada 11 km di sebelah selatan kota Palopo. Industri kayu lapis ini sangat tepat untuk Kabupaten Luwu karena disamping akan kebutuhan kayu lapis semakin meningkat, juga didukung oleh hasil hutan Kabupaten Luwu sebagai bahan baku. sehingga dengan demikian produksinya diharapkan dapat memenuhi

kebutuhan masyarakat Sulawesi Selatan pada khususnya dan Indonesia pada umumnya. Dari segi kualitas diharapkan pembinaan secara intensif untuk meningkatkan kualitas sehingga dengan demikian produksinya dapat/mampu bersaing di pasaran.

Jenis industri lain berupa industri kecil/kerajinan yang telah dikembangkan selama ini adalah : penggergajian kayu, kerajinan kayu hitam, pembuatan genteng dan pembuatan bata/kapur kerajinan keramik, pertukangan kayu, pembuatan tegel (loster). Untuk lebih jelasnya dalam tabel berikut ini, diuraikna jumlah industri kecil dan aneka industri di Kabupaten Luwu.

Tabel 10 : JUMLAH PERUSAHAAN INDUSTRI DAN TENAGA KERJA MENURUT SEKTOR PERKEMBANGAN DI KABUPATEN LUWU TAHUN 1986

Kecamatan	Industri Kecil		Aneka Industri	
	Perusahaan	T. Kerja	Perusahaan	T. Kerja
Bassesangtempe	-	-	-	-
Larompong	1	5	-	-
Suli	3	14	-	-
Bajo	6	40	-	-
Belopa	13	50	-	-
Bua Ponrang	12	96	-	-
Bua	2	15	1	632
Walenrang	6	30	-	-
Lamasi	4	30	-	-
Malangke	17	137	-	-
Sabbang	6	50	-	-
Limbong	-	-	-	-
Masamba	6	37	-	-
Sukamaju	4	50	-	-
Bone-Bone	7	37	-	-
Wotu	15	109	1	16
Mangkutana	6	40	-	-
Malili	8	50	-	-
Nuha	6	37	-	-
Wara	86	423	5	27
Wara Utara	152	752	1	7
Kabupaten Luwu	360	2.004	8	628

Sumber Data : Kantor Statistik Kabupaten Luwu

Dari data tersebut, terlihat penyebaran industri yang tidak merata di Kabupaten Luwu. Untuk industri kecil yang paling menonjol adalah Kecamatan Wara Utara, karena daerah ini merupakan daerah perluasan kota Palopo ke arah Utara (mengikuti jalur jalan trans Sulawesi). Sedangkan dua Kecamatan yang sama sekali belum mempunyai industri yaitu : Kecamatan Bassesangtempe dan Kecamatan Limbong, hal mana disebabkan karena kedua kecamatan tersebut letaknya terpencil dan belum terjangkau oleh kendaraan bermotor, sehingga menyebabkan penduduk setempat keterbelakangan.

Perusahaan yang tergolong kedalam aneka industri hanya terdapat 8 buah perusahaan yaitu masing-masing di Kecamatan Wotu 5 buah, di Kecamatan Wara Utara 1 buah, di Kecamatan Wara 1 buah dan di Kecamatan Buah 1 buah. Adapun perusahaan yang terdapat di Kecamatan Buah adalah pabrik kayu lapis yang mana telah menampung tenaga kerja sebanyak 632 orang.

4.5. Transportasi Pare-Pare - Palopo

Jaringan transportasi Pare-Pare - Palopo merupakan poros utama bagi pengembangan wilayah Propensi Sulawesi Selatan, di mana kota Palopo yang berkedudukan sebagai kota orde II setaraf dengan Kotamadya Pare-Pare, Watampone dan Majene dibawah Kota orde I yaitu Kotamadya Ujung Pandang. Hal ini menyebabkan poros tersebut di atas cukup ramai. Di samping Pare-Pare dan Palopo merupakan dua kota penampung kendaraan penumpang dan barang dari daerah belakangnya. Kota Pare-Pare mempunyai daerah-daerah belakang sebagai berikut : Barru, Pangkep, Maros, dan

Kotamadya Ujung Pandang. Sedangkan kota Palopo mempunyai daerah-daerah belakang sebagai berikut : Sabbang, Lamasi, Bone-Bone, Mangkutana, Wotu, Malili dan Nuha.

Perkembangan jumlah angkutan yang melayani jalur tersebut setiap tahunnya meningkat dengan pesat, maka timbul berbagai macam masalah dalam bidang pelayanannya. Seperti misalnya kesulitan parkir pada waktu berangkat demikian pula setelah tiba. Sesuai dengan pengamatan penulis, terminal yang ada di Kotamadya Pare-Pare hanya digunakan sebagai daerah transit.

Poros jalan Pare-Pare - Palopo mempunyai kondisi yang sudah baik (beraspal) dan untuk menjamin kontinuitas transportasi pada jalur ini maka dituntut adanya peningkatan kualitas jalan, ketertiban bagi pemakai jalan.

Selanjutnya dalam tabel berikut ini disajikan nama-nama perusahaan kendaraan penumpang dalam wilayah Kotamadya Pare - Pare dan Palopo Tahun 1990.

Tabel 11 : NAMA PERUSAHAAN KENDARAAN PENUMPANG DALAM WILAYAH KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1990.

Nama Perusahaan	!	Alamat	!	Jumlah	!
CV. Cahaya Watampone	!	Pare-Pare	!	7 buah	!
CV. Zam-Zam	!	Pare-Pare	!	8 buah	!
CV. 216	!	Pare-Pare	!	4 buah	!
CV. Senang	!	Pare-Pare	!	5 buah	!
CV. Bintang Remaja	!	Pare-Pare	!	7 buah	!
Seraja	!	Pangkajene	!	6 buah	!
CV. Haji Wilo	!	Pinrang	!	4 buah	!
Imam Fadli	!	Pare-Pare	!	6 buah	!

Sumber Data : Kantor LLAJR Kotamadya Pare-Pare

BAB V

PERKEMBANGAN DAN KEPADATAN ARUS LALU LINTAS

PADA POROS JALUR PARE-PARE

5.1. Angkutan Barang

Dalam masa pembangunan dewasa ini kegiatan diberbagai sektor perekonomian bertambah meningkat, demikian pula kegiatan dalam dunia perdagangan tentunya akan meningkat pula sehingga menuntut adanya suatu kelancaran perdagangan dalam mendistribusikan barang-barang kebutuhan dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Dalam mendistribusikan barang-barang tersebut, dituntut adanya suatu penyediaan jasa angkutan yang baik dan memadai yaitu angkutan yang efektif dan efisien. Artinya jasa angkutan tersebut mempunyai beberapa unsur/persyaratan yang harus dipenuhi seperti yang telah dikemukakan dalam bab III penulisan ini yaitu : cepat (speed), aman(safety), kapasitas (capacity), frekuensi (frequency), keteraturan (regularity), tanggung jawab (responsibility), dan murah (acaptable cost). Unsur lain dalam proses terjadinya pengangkutan adalah tersedianya prasarana jalan raya yang akan dilalui oleh sarana angkutan dan adanya fasilitas terminal.

Selanjutnya dalam tabel berikut ini disajikan perkembangan jumlah barang yang melalui terminal Kotamadya Pare-Pare tahun 1986-1990.

Tabel 13 : PERKEMBANGAN JUMLAH ARUS BARANG YANG MELALUI TERMINAL KOTAMADYA PARE-PARE PADA TAHUN 1986-1990.

	Kapasitas Muat (ton)	Jumlah Muatan (ton)	Faktor Muatan %
1986	11.898	10.005	84
1987	94.788	86.614	91
1988	11.988	10.359	86
1989	89.766	81.785	91
1990	163.482	139.888	85

Sumber Data : Kantor LLAJR Kotamadya Pare-Pare, 1990

Data diolah kembali.

Dari tabel di atas dapat dijelaskan bahwa jumlah arus barang yang diangkut melalui terminal Kotamadya Pare-Pare adalah sebagai berikut : pada tahun 1986 jumlah barang yang diangkut sebanyak 10.005 ton, kemudian pada tahun 1987 naik menjadi 86.614 ton, pada tahun 1988 turun menjadi 10.359 ton, pada tahun 1989 dan pada tahun 1990 masing-masing naik menjadi 81.785 ton dan 139.888 ton.

Berdasarkan data yang telah dikumpulkan terhadap kegiatan angkutan barang dari tahun 1986 sampai dengan tahun 1990, maka dilakukan analisa regresi untuk proyeksi arus barang dengan menggunakan persamaan linier sederhana yaitu : $Y = a + bX$. Hasil proyeksi dari kegiatan angkutan barang yang melalui terminal Kotamadya Pare-Pare dapat dilihat pada lampiran I. Dengan me-

lihat proyeksinya seperti yang disajikan pada lampiran tersebut maka dapat disimpulkan bahwa kenaikan arus barang dari tahun ke tahun pada poros Kotamadya Pare-Pare, maka diperlukan langkah-langkah konkrit guna menunjang pemasaran komoditi hasil pertanian misalnya : ditingkatkannya prasarana jalan raya pada poros tersebut dan langkah-langkah yang ditempuh harus benar-benar secara terpadu yaitu : dengan adanya kerja sama yang baik antara Pemerintah Daerah dengan Instansi yang terkait.

5.2. Angkutan Penumpang

Seperti halnya angkutan barang yang melayani perpindahan barang, maka angkutan penumpang juga melayani perpindahan orang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dalam melayani perpindahan orang (penumpang) kebutuhan kualitas, seperti kenyamanan akan tempat duduk yang serasi, ventilasi yang baik atau kontrol suhu yang dapat diatur dan luasnya pandangan untuk melihat keluar.

Peningkatan pelayanan jasa angkutan merupakan salah satu pendorong meningkatkan permintaan penumpang, sehingga hubungan antara kota maupun antara desa bertambah ramai terutama pada poros-poros perekonomian yang utama. Misalnya pada poros Kotamadya Pare-Pare. Adapun kepadatan dan perkembangan arus penumpang yang melalui terminal Kotamadya Pare-Pare pada tahun 1986-1990 dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 14 : KEPADATAN DAN PERKEMBANGAN ARUS PENUMPANG YANG MELALUI TERMINAL KOTAMADYA PARE-PARE TAHUN 1986-1990

Tahun	Kapasitas Muat orang	Jumlah Muatan orang	Faktor Muatan %
1986	1.382.638	2.949.430	21
1987	2.284.203	2.602.643	11
1988	1.048.528	1.795.500	17
1989	1.265.349	1.684.734	13
1990	4.727.279	3.988.924	84

Sumber Data : Kantor LLAJR Kotamadya Pare-Pare, 1990

Data diolah kembali.

Berdasarkan data yang telah dikumpulkan terhadap kegiatan angkutan penumpang dari tahun 1986-1990, maka dilakukan analisa regresi untuk proyeksi arus penumpang dengan menggunakan persamaan linier sederhana yaitu : $Y = a + bX$.

Hasil proyeksi dari kegiatan angkutan penumpang yang melalui terminal Kotamadya Pare-Pare dapat dilihat pada lampiran II.

5.3. Dampak Kelancaran Lalu Lintas Terhadap Pengembangan Wilayah.

Landasan pembangunan daerah adalah berdasarkan pembangunan nasional yang didasarkan dengan pokok pikiran pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 serta Garis-Garis Besar Haluan Negara, yang pada hakekatnya untuk mensejahterakan kehidupan bangsa dan pembangunan Indonesia seutuhnya. Selanjutnya dalam pelaksanaan pembangunan pengembangan wilayah yang direalisasikan dengan seluruh rencana sektoral di daerah-daerah, sehingga dengan demikian pembangunan wilayah yang dimaksudkan sekaligus merupakan program nasional. Hal ini dimaksudkan agar perbedaan potensi dan sumber daya alam antara satu daerah dengan daerah lainnya diarahkan untuk saling menunjang. Dengan demikian akan terjalin suatu hubungan pelayanan yang serasi antara sentral kegiatan dan daerah belakangnya.

Untuk meningkatkan perekonomian dan mempercepat laju pembangunan pada suatu daerah tertentu atau antar daerah, maka sarana dan prasarana transportasi, sebagai fasilitas penunjang adalah sangat menentukan kelancaran pemindahan barang dan peningkatan arus barang dan penumpang yang akan diangkut, tentunya berhubungan erat dengan jumlah sarana dan prasarana angkutan pada jalur tersebut, disamping penggunaan sub sektor perhubungan lainnya yang tidak dapat dipisahkan karena merupakan rangkaian terpadu. Keseluruhan kondisi tersebut di atas tentunya akan menjamin kesinambungan dan kelancaran perhubungan dimana kesemuanya akan memberikan berbagai macam keuntungan ter-

hadap perekonomian daerah, utamanya daerah/wilayah yang masih ketinggalan dalam pembangunan. Misalnya perbaikan kondisi prasarana jalan akan memberikan manfaat terutama kepada produksi hasil-hasil pertanian yang semula daerah pemasarannya sempit atau terbatas disebabkan oleh ketidakmampuan sistem transportasi memindahkan ke daerah pasar yang lebih luas. Demikian pula dengan perluasan tanaman komoditi perdagangan biasanya diasosiasikan dengan perbaikan jaringan jalan lokal. Dengan perbaikan aksesibilitas ke pasar dan biaya transportasi yang relatif murah, maka pendapatan riil penduduk daerah pedesaan akan meningkat.

5.4. Beberapa Langkah Pengembangan

Pada bagian ini ada 3 (tiga) faktor yang perlu dikembangkan antara lain :

1. Perizinan
2. Terminal
3. Jembatan Timbang.

Faktor ini dapat diuraikan secara langsung yaitu dapat mendorong peningkatan baik arus penumpang orang, maupun arus muatan barang.

Sebagaimana yang kita ketahui bahwa masih banyak sekali hal-hal yang perlu dikembangkan dan dibina dalam meningkatkan peranan angkutan darat, seperti dengan prasarana jalan raya yang masih perlu ditingkatkan kualitas dan kuantitasnya, mengingat luas daerah pelayanan pusat-pusat pengembangan.

Selain itu masalah perizinan perlu mendapat perhatian,

di mana perusahaan yang ingin mengoperasikan kendaraannya harus mendapat izin trayek. Tetapi kenyataannya masih banyak kendaraan umum yang bersifat perorangan, sehingga perlakuan terhadap penggunaannya cenderung dilakukan untuk kepentingan pribadi. Hal ini akan menyulitkan perencanaan kebutuhan angkutan dan pengaturannya ditinjau dari segi pola perizinan dan pengawasan lalu lintas.

Tujuan dari perizinan itu sendiri adalah untuk mengatur keseimbangan pengangkutan arus barang dan penumpang pada suatu trayek tertentu. Bagi trayek yang arus barang dan penumpangnya lebih kecil sedangkan jumlah kendaraannya lebih banyak, sebaiknya dialihkan ke trayek yang lebih padat arus penumpang dan barangnya agar tidak terjadi persaingan yang kurang sehat dan terciptanya suatu manfaat yaitu nilai guna tempat (place utility) dan kegunaan waktu (time utility).

Agar pengangkutan dapat berjalan dengan lancar dan teratur maka sebagai alat komponennya adalah terminal. Fungsi dari terminal sangat banyak, bukan saja merupakan titik di mana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem bongkar muat kendaraan dan sebagainya, tetapi juga tempat penentuan rute dibuat, pemesanan tempat dilakukan, penentuan/pemilihan kendaraan yang akan dipakai, ongkos transpor ditentukan dan dibayar serta tempat muatan disimpan/tempat penumpang menunggu. Dengan demikian sarana terminal hendaknya difungsikan sebagaimana mestinya yaitu dengan pengaturan yang tertib, aman serta terhindar dari para calo.

Untuk memelihara kesinambungan perhubungan (darat), maka perlu pula dipikirkan tentang fungsi dari pada jembatan timbang dalam usaha penertiban angkutan muatan yang berlebihan, sebab dengan adanya muatan yang berlebihan akan menyebabkan kecelakaan dan merusak jalan yang sudah ada. Disamping itu juga berfungsi sebagai chek point, mencatat jumlah barang yang masuk keluar, sehingga dengan data tersebut dapat dijadikan statistik perekonomian dalam rangka pengambilan keputusan kebijaksanaan oleh pemerintah setempat.

Dengan mengaktifkan patroli jalan raya (PJR) untuk pengawasan/pengaturan di jalan raya, maka kelancaran arus lalu lintas diharapkan dapat terjamin.

Dari hasil perhitungan prospek perkembangan arus transportasi ditunjukkan oleh angka dua persamaan berikut :

1. Prospek perkembangan arus muatan barang, yaitu :

$$\hat{Y} = 14.742 + 25.494 X$$

2. Prospek perkembangan arus penumpang orang; yaitu :

$$\hat{Y} = 2.372.030 + 116.108 X$$

BAB VI
KESIMPULAN DAN SARAN



6.1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian-uraian dan data yang telah dikemukakan dalam bab-bab terdahulu, maka penulis menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Dengan adanya peningkatan sarana dan prasarana angkutan darat relatif mendorong peningkatan arus penumpang barang dan arus penumpang orang, Namun demikian perkembangan arus muatan barang masih berfluktuasi, khususnya pada tahun 1988 jumlah muatan barang hanya mencapai 10.359 ton. Jumlah muatan barang yang mencapai volume yang terbesar yaitu pada tahun 1990 sebanyak 139.888 ton. Mengenai angkutan penumpang orang cenderung meningkat. Pada tahun 1990 jumlah penumpang sebesar 3.938.924 orang. Nilai ini relatif besar dibandingkan dengan nilai volume angkutan/muatan penumpang orang pada tahun 1986 yang mencapai 2.949.430 ton.
2. Melalui analisa komparatif (perbandingan) mengenai data yang penulis peroleh (data penduduk, data PDRB, data sektor-sektor perekonomian yang menonjol), dimana data Kota Palopo lebih tinggi dari pada data Kotamadya Pare-Pare.
3. Dengan menggunakan rumus Regresi Linier Sederhana maka dapat diketahui hubungan antara jumlah arus barang/jumlah arus penumpang dengan periode tahun yang diamati (1986-1990), dimana jumlah arus barang yang melalui terminal Kotamadya Pare-Pare adalah sebanyak 328.651 ton, dan jumlah arus penumpang yang melalui terminal Kotamadya Pare-Pare adalah se -

banyak 13.021.321 orang. Mengenai prospek perkembangan arus barang untuk periode 1991 sampai 1996, dan prospek perkembangan arus penumpang orang dapat diketahui dari dua bentuk persamaan regresi linier sederhana yang diperoleh dengan menggunakan metode Analisis Persamaan Garis Regresi (Garis Trend) yaitu :

(a) Arus - Muatan barang : $\hat{Y} = 14.742 + 25.494 X$ (lihat lampiran I).

(b) Arus - Muatan orang : $\hat{Y} = 2.372.030 + 116.108 X$ (lihat lampiran II).

6.2. Saran-Saran

1. Untuk lebih meningkatkan arus barang dan arus penumpang pada jalur Pare-Pare - Palopo dan sebaliknya, maka Pemerintah Kotamadya Pare-Pare dan Daerah Tingkat II Kabupaten Luwu, dalam hal ini Instansi yang terkait perlu peningkatan kualitas termasuk usaha-usaha pemeliharaan jalan poros Pare-Pare - Palopo.
2. Peningkatan pengawasan dan pengaturan di terminal, jalan dan jembatan timbang perlu diperhatikan dan ditingkatkan pula, demi menciptakan suatu pola pengangkutan yang teratur efektif dan efisien.
3. Agar perkiraan atau estimasi prospek perkembangan arus barang dan arus penumpang orang dapat dicapai, maka perlu ditingkatkan usaha pembangunan di sektor pertanian dan sektor industri serta pembangunan sektor-sektor lainnya, sehingga hubungan-hubungan daerah pertanian terpencil relatif mudah dicapai.

Selanjutnya dapat meningkatkan volume angkutan baik penumpang barang maupun penumpang orang.



DAFTAR PUSTAKA

1. Adisasmita, Raharjo, Drs. M.Ec., Dasar-Dasar Ekonomi Transpor. Ujung Pandang : Universitas Hasanuddin, 1985.
2. Adisasmita, Raharjo, Drs. M.Ec., Ekonomi Perkotaan Ujung Pandang : Universitas Hasanuddin, 1985.
3. Adisasmita, Raharjo, Drs. M.Ec., Beberapa Dimensi Ekonomi Regional, Ujung Pandang : Universitas Hasanuddin 1985.
4. Adisasmita, Raharjo, Drs. M.Ec., Teori-Teori Lokasi Dan pengembangan Wilayah, Ujung Pandang : Universitas Hasanuddin, 1985.
5. Kadaria. Ekonomi Perencanaan, Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 1985.
6. Kamaluddin Rustian, Ekonomi Transpor, Jakarta : Ghalia Indonesia, 1986.
7. Mubyarto, Prof.Dr. dan Drs. Suratno, M.Ec. Metodologi Penelitian Ekonomi. Yogyakarta : Yayasan Argo Ekonomika, 1981.
8. Pasaribu Amudi, Prof.Dr. Ekonomimetrika, Medan : Penerbit Botra Gorat, 1976.
9. Shumer, L.A., The Elements of Transport, Thirt Edition London : Butter Worth, 1968.
10. Siregar, Muctaruddin, Beberapa Masalah Ekonomi Dan Management Transportasi, Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi, 1984.

LAMPIRAN I

ANALISA REGRESI UNTUK PROYEKSI ARUS BARANG
YANG MELALUI TERMINAL KOTAMADYA PARE-PARE
TAHUN 1986 - 1990 (TON)

Tahun	X	Arus Barang (Y)	X ²	Y ²	XY
1986	0	10.005	0	100.100.025	0
1987	1	86.614	1	7.501.984.996	86.614
1988	2	10.359	4	107.308.881	20.718
1989	3	81.785	9	6.688.786.225	245.355
1990	4	139.888	16	1.956.865.254 ¹⁰	559.552
Jlh	10	328.651	30	1.635.504.538 ²⁰	912.239

Sesuai Persamaan normal menurut Anto Dayan dalam buku Pengantar Metode Statistik Jilid I halaman 343 bahwa

$$I \quad \bar{Z}Y = na + \bar{Z}xb$$

$$II \quad \bar{Z}XY = xa + \bar{Z}x^2b$$

Maka untuk memperoleh nilai b :

$$328.651 = 5a + 10b \quad I \times 2$$

$$912.239 = 10a + 30b \quad II \times 1$$

$$657.302 = 10a + 20b$$

$$912.239 = 10a + 30b \quad (-)$$

$$-254.937 = -10b$$

$$10b = 254.937$$

$$b = \frac{254.937}{10} = 25.494$$

$$10$$

Koefisien b dalam hal ini dinamakan koefisien regresi. Kita substitusikan nilai b ke dalam persamaan, maka akan menghasilkan :

$$328.651 = 5a + 10b$$

$$328.651 = 5a + 10(25.494)$$

$$328.651 = 5a + 254.940$$

$$-5a = -328.651 + 254.940$$

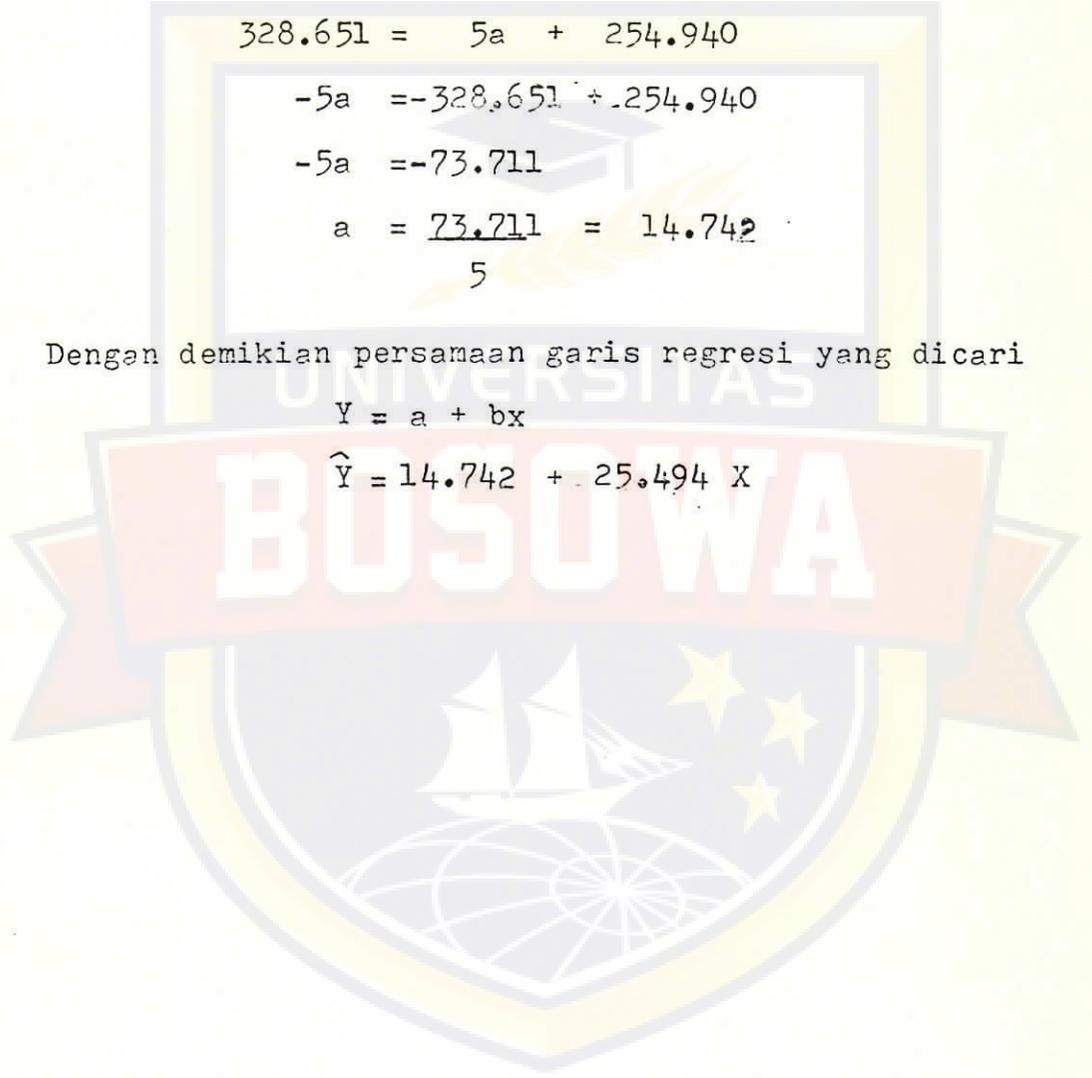
$$-5a = -73.711$$

$$a = \frac{73.711}{5} = 14.742$$

Dengan demikian persamaan garis regresi yang dicari

$$Y = a + bx$$

$$\hat{Y} = 14.742 + 25.494 X$$



LAMPIRAN II

ANALISA REGRESI UNTUK PROYEKSI ARUS PENUMPANG
YANG MELALUI TERMINAL KOTAMADYA PARE PARE
TAHUN 1986 - 1990 (ORANG)

Tahun	X	Arus Penumpang (Y)	X ²	Y ²	XY
1986	0	2.949.430	0	8.699.137.325 ¹²	0
1987	1	2.602.643	1	6.799.802.015 ¹²	2.602.643
1988	2	1.795.500	4	322.382.025 ¹²	3.591.000
1989	3	1.684.734	9	283.832.865 ¹²	5.054.202
1990	4	3.988.924	16	1.591.151.448 ¹³	15.955.696
Jlh	10	13.021.231	30	1.769.630.568 ⁷¹	27.203.541

Sesuai Persamaan normal menurut Anto Dayan dalam buku Pengantar Metode Statistik Jilid I halaman 343 bahwa

$$I \quad \bar{Z}Y = na + \bar{Z}Xb$$

$$II \quad \bar{Z}XY = Xa + \bar{Z}X^2b$$

Maka untuk memperoleh nilai b :

$$13.021.231 = 5a + 10b \quad I \quad \times 2$$

$$27.203.541 = 10a + 30b \quad II \quad \times 1$$

$$26.042.462 = 10a + 20b$$

$$27.203.541 = 10a + 30b$$

(-)

$$-1.161.079 = - 10b$$

$$10b = 1.161.079$$

$$b = \frac{1.161.079}{10} = 116.108$$

Koefisien b dalam hal ini dinamakan koefisien regresi. Kita substitusikan nilai b ke dalam persamaan, maka akan menghasilkan

$$13.021.231 = 5a + 10b$$

$$13.021.231 = 5a + 10(116.108)$$

$$13.021.231 = 5a + 1.161.080$$

$$-5a = -13.021.231 + 1.161.080$$

$$-5a = -11.860.151$$

$$a = \frac{11.860.151}{5} = 2.372.030$$

Dengan demikian persamaan garis regresi yang dicari

$$Y = a + bx$$

$$\hat{Y} = 2.372.030 + 116.108 X$$



Persamaan regresi jumlah arus barang adalah :

$$\hat{Y} = 14.742 + 25.494 X$$

Jadi untuk proyeksi jumlah arus barang pada tahun 1991 - 1996 adalah :

$$\hat{Y}_{1991} = 14.742 + 25.494 (5)$$

$$= 142.212$$

$$\hat{Y}_{1992} = 14.742 + 25.494 (6)$$

$$= 167.706$$

$$\hat{Y}_{1993} = 14.742 + 25.494 (7)$$

$$= 193.200$$

$$\hat{Y}_{1994} = 14.742 + 25.494 (8)$$

$$= 218.694$$

$$\hat{Y}_{1995} = 14.742 + 25.494 (9)$$

$$= 244.188$$

$$\hat{Y}_{1996} = 14.742 + 25.494 (10)$$

$$= 269.682$$

Persamaan regresi jumlah arus penumpang adalah :

$$\hat{Y} = 2.372.030 + 116.108 X$$

Jadi untuk proyeksi jumlah arus penumpang pada tahun 1991-1996 adalah :

$$\hat{Y}_{1991} = 2.372.030 + 116.108 (5)$$

$$= 2.952.570$$

$$\hat{Y}_{1992} = 2.372.030 + 116.108 (6)$$

$$= 3.068.678$$

$$\hat{Y}_{1993} = 2.372.030 + 116.108 (7)$$

$$= 3.184.786$$

$$\begin{aligned}\hat{Y}_{1994} &= 2.372.030 + 116.108 \quad (8) \\ &= 3.300.894\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\hat{Y}_{1995} &= 2.372.030 + 116.108 \quad (9) \\ &= 3.417.002\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\hat{Y}_{1996} &= 2.372.030 + 116.108 \quad (10) \\ &= 3.533.110\end{aligned}$$

