

TUGAS AKHIR

**STUDI SISTEM TRANSPORTASI REGIONAL
KAITANNYA DENGAN INTERAKSI RUANG KOTAMADYA PARE-PARE
BERDASARKAN LALU LINTAS BARANG DAN PENUMPANG**



Oleh

AGUS SALIM

No Stb : 45 90 040 150

Nirm ; 90107321111019

**FAKULTAS TEKNIK
JURUSAN PLANOLOGI
UNIVERSITAS "45" UJUNG PANDANG**

1996

LEMBARAN PENERIMAAN

Berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas "45" Ujung Pandang, Nomor: SK. 075/01/U-45/I/96 Tanggal 8 Januari 1996. Tentang PANITIA dan TIM PENGUJI TUGAS AKHIR, maka :

Pada Hari/Tanggal : Sabtu / 13 Januari 1996
Skripsi Atas Nama : AGUS SALIM
Nomor Pokok/Nirm : 4590040150 / 90107321111019

Setelah diterima dan disahkan oleh panitia ujian skripsi Sarjana Negara Fakultas Teknik Universitas "45" Ujung Pandang, setelah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Ujian Skripsi Sarjana Negara jenjang Strata Satu (S-1) pada Jurusan Planologi Fakultas Teknik Universitas "45" Ujung Pandang :

Pengawas Umum

1. Dr. A. Jaya Sose, SE, MBA.
(Rektor Universitas "45" Ujung Pandang)
2. Prof. Dr. Arifuddin Ressang.
(Dekan Fakultas Teknik UNHAS U.Pandang)

Tim Penguji Tugas Akhir

Ketua : Ir. Moh. Yoenus Oesman, MSP
Sekertaris : Ir. Mursyid Mustafa
Anggota : DR.-Ing. M.Y. Jinca, MSTR
Ir. Darwis Panguriseng, MSc
Dra. Umi Salamah, MSTR
Ir. Syahrul Sariman
Ir. Mansur Tiro

Diketahui :

Ketua Jurusan Planologi
Universitas "45" U. Pandang

Ir. Mansur Tiro

Disahkan :

Rektor Univeristas "45"
Ujung Pandang.

A. Jaya Sose, SE, MBA

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkah dan karunia-Nya jua, sehingga penulisan tugas akhir ini dapat diselesaikan sebagaimana mestinya.

Penulisan atau penyusunan Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat kurikulum pada program jenjang strata satu (SI) dalam rangka penyelesaian studi pada Jurusan Planologi Fakultas Teknik Universitas "45" Ujung Pandang, maka Tugas Akhir ini diajukan dengan mengemukakan topik permasalahan berjudul :

" Studi Sistem Transportasi Regional kaitannya dengan " Interaksi Ruang KMPP Berdasarkan Lalu Lintas Barang dan Penumpang.

Dengan segala keterbatasan dan kekurangan penulis, penulis telah berusaha semaksimalnya untuk mewujudkan terselesainya tugas akhir ini, dengan harapan hasil yang terbatas ini, dapat memberikan manfaat bagi masyarakat dan khususnya bagi penulis.

Penyelesaian tugas akhir ini tidak terlepas dari arahan, bantuan dan sumbangan pemikiran dari berbagai pihak, oleh karena itu penulis mengucapkan banyak terima kasih sebesar-besarnya kepada :

- a. Bapak Dr. Ing- M.Y. Jinca, MStr., Selaku pembimbing I yang telah dengan senang hati memberikan arahan.
- b. Bapak Ir. Darwis Panguriseng, MS., Selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktu dalam mengarahkan penulisan ini.
- c. Bapak Ir. Syarul Sariman, Selaku pembimbing III

dengan senang hati memberikan arahan pemikiran untuk penyelesaian tugas akhir ini.

- d. Bapak Ir. Mursyid Mustafa beserta ibu, yang telah dengan senang hati membantu baik berupa materi maupun secara spirituil.
- e. Bapak Ir. Mansur Tiro selaku ketua Jurusan Teknik Planologi Universitas "45".
- f. H. Marola Songgo dan H. Suryati, Selaku orang tua penulis yang telah memberikan bantuan selama menyelesaikan studi penulis.
- g. Seluruh Civitas Akademik universitas "45" yang telah turut membantu.
- h. Adinda Hasrawaty Z, yang telah dengan senang hati memberikan dorongan semangat.
- i. Rekan- Rekan sejurusan yang telah memberikan bantuan baik secara materi maupun dorongan semangat (Esron Rusmin, Bakri, Tahir dan lain-lain).
- j. Rekan-rekan satu studio Emi Saelan.

Penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih jauh dari kesempurnaan, maka penulis sangat mengharapkan masukan dan kritikan yang sifatnya membangun dalam rangka penyempurnaan tugas akhir ini. Sekian dan terima kasih, Wassalam.

Ujung Pandang, Januari 1996

Penulis.

ABSTRAK

Studi Sistem Transportasi Regional Kaitannya dengan Interaksi Ruang Kotamadya Pare-pare Berdasarkan Lalu Lintas Barang dan Penumpang. Oleh Agus Salim No. Stb 45 90 040 150. Nirm. 90107321111019. Dibawah Bimbingan Bapak DR.-Ing.M.Y. Jinca, MStr., Ir. Darwis Panguriseng, MSc. dan Ir. Syahrul Sariman.

Dalam kontelasi pengembangan wilayah Propinsi Sulawesi Selatan, Kotamadya Pare-pare merupakan pusat pengembangan Satuan Wilayah Pengembangan (SWP) Bagian Tengah dengan daerah pelayanan yaitu kabupaten Sidrap, Enrekang, Pinrang dan Kabupaten Barru.

Kotamadya Pare-pare sebagai kota perdagangan baik antar daerah maupun antar pulau, dimana daerah belakang kotamadya Pare-pare sangat surplus akan hasil-hasil pertanian dan masih perlu disuplay barang kelontongan dari daerah depan kotamadya Pare-pare. Kotamadya Pare-pare mengakumulasikan hasil-hasil pertanian, perkebunan dan peternakan. Bahan Kelontongan dan hasil industri daerah depannya. Kemudian disuplay ke daerah belakang dan hasil pertanian disuplay ke daerah depannya. Melihat fungsi kotamadya Pare-pare tersebut sebagai kota distribusi dan akumulasi komoditi mata dagangan menggambarkan bahwa kotamadya Pare-pare sebagai kota simpul jasa.

Dengan kondisi demikian maka kotamadya Pare-pare sangat berperan dalam mempertinggi interaksi ruang antar daerah depan dan belakang dengan kotamadya Pare-pare. Untuk hal tersebut kotamadya Pare-pare perlu ditunjang oleh faktor sarana dan prasarana angkutan darat dan laut. Kotamadya Pare-pare hendaknya dikembangkan sebagai kota industri, perlu peningkatan sarana akomodasi serta hendaknya pemerintah kotamadya Pare-pare perlu menciptakan kemudahan-kemudahan untuk memperlancar arus barang dan Penumpang yang keluar masuk di kotamadya Pare-pare.

DAFTAR ISI

HALAMAN LEMBARAN PENERIMAAN.....	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR DIAGRAM DAN GRAFIK	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Masalah	3
1.3. Tujuan dan Manfaat Penulisan.	5
1.4. Batasan Penulisan.	6
1.5. Kerangka dan Metode Pembahasan.	6
1.6. Sistematika pembahasan	7
BAB II. LANDASAN TEORITIS	10
2.1. Pengertian Sistem	10
2.2. Pengertian Transportasi	10
2.3. Sistem Transportasi	11
2.4. Unsur Transportasi	11
2.5. Pengertian Interaksi.	16
2.6. Teori Simpul Jasa	17
2.7. Analisa Aliran Barang	20
BAB III. KMPP SEBAGAI PUSAT SWP DAN POTENSI WILAYAH BELAKANGNYA	23
3.1. Konsep KMPP sebagai Pusat SWP	
<i>Tugas Akhir</i>	<i>iv</i>

Bagian Tengah.	23
a. Pusat Pelayanan Pemerintahan	23
b. Pusat Pendidikan	25
c. Pusat Industri	25
d. Pusat Pelayanan Kegiatan ekonomi	27
e. Pusat Pariwisata.	27
3.2. Potensi Wilayah SWP Bagian Tengah di Sul-Sel Dengan Pusat Pare-Pare	27
3.2.1. Potensi Sektor Pangan	29
3.2.2. Potensi Hasil Perkebunan	30
3.2.3. Potensi Bahan Bangunan	31
3.2.4. Potensi Hasil Peternakan	32
3.2.5. Potensi Sektor Industri	33
3.3. Potensi Wilayah Sekitar SWP Bagian Tengah di Sul-Sel	34
3.3.1. Kabupaten Soppeng	34
3.3.2. Kabupaten Wajo	36
3.3.3. Kabupaten Tator	37
3.3.4. Kabupaten Polmas	39
3.3.5. Kabupaten Pangkep	39
3.3.6. Kabupaten Luwu	42
3.3.7. Kotamadya Ujung Pandang	42
3.4. Potensi Kabupaten Yang Berpengaruh Dalam Peningkatan Lalu Lintas Barang dan Penumpang	45

**BAB IV. ANALISIS PRASARANA DAN SARANA TRANSPORTASI
REGIONAL DAN INTERAKSI RUANG** 47

4.1. Prasarana dan Sarana Transportasi Darat....	48
--	----

4.1.1. Prasarana Jalan Raya	48
4.1.2. Prasarana Angkutan Raya	49
4.1.3. Sarana Kendaraan	51
4.1.4. Pergerakan Transportasi Angkutan Darat	52
4.2. Prasarana dan Sarana Transportasi Laut ...	56
4.2.1. Fasilitas Pelabuhan	59
4.2.2. Kunjungan Kapal	62
4.2.3. Pergerakan Transportasi Laut	64
4.3. Arus Lalu Lintas Barang	72
4.3.1. Wilayah Belakang	72
4.3.2. Wilayah Depan	85
4.4. Interaksi Ruang KMPP	95
4.4.1. Tingkat Interaksi KMPP Terhadap Daerah Belakang dan Depan	95
4.4.2. Faktor-faktor Penunjang Interaksi Hubungan KMPP	98
4.4.3. Pengaruh Daerah Depan dan Belakang KMPP dalam Peningkatan Lalu Lintas Perdagangan Antar Daerah dan Pulau.	104
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN	105
5.1. Kesimpulan	105
5.2. Saran.	106

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

1. Jumlah dan Jenis Hasil Pangan Dirinci Berdasarkan Kabupaten yang Termasuk dalam SWP Bagian Tengah Tahun 1993	29
2. Jumlah dan Jenis Hasil Perkebunan Dirinci Berdasarkan Kabupaten yang Termasuk dalam SWP Bagian Tengah Tahun 1993	30
3. Jumlah dan Jenis Bahan Bangunan Dirinci Berdasarkan Kabupaten yang Termasuk dalam SWP Bagian Tengah Tahun 1993	31
4. Jumlah dan Jenis Populasi Ternak Dirinci Berdasarkan Kabupaten yang Termasuk dalam SWP Bagian Tengah Tahun 1993	32
5. Jumlah dan Jenis Perusahaan Industri Dirinci Berdasarkan Kabupaten yang Termasuk dalam SWP Bagian Tengah, Tahun 1993	33
6. Jumlah dan Jenis Komoditi Perdagangan di Kabupaten Soppeng, Tahun 1993	35
7. Jumlah dan Jenis Komoditi Perdagangan di Kabupaten Wajo, Tahun 1993	36
8. Jumlah dan Jenis Komoditi Perdagangan di Kabupaten Tator, Tahun 1993 ..	38
9. Jumlah dan Jenis Komoditi Perdagangan di Kabupaten Polmas, Tahun 1993	40
10. Jumlah dan Jenis Komoditi Perdagangan di Kabupaten Pangkep, Tahun 1993	41

11. Jumlah dan Jenis Komoditi Perdagangan di Kabupaten Luwu, Tahun 1993	43
12. Jumlah dan Jenis Komoditi Perdagangan di Kabupaten U. Pandang, Tahun 1993	44
13. Panjang Jalan menurut Jenis Perkecamatan di Kotamadya Parepare, Tahun 1994.	48
14. Jumlah Kendaraan menurut Jenis di Kotamadya Parepare Tahun 1994.	51
15. Jarak Kotamadya Parepare dengan Kabupaten Lainnya..	53
16. Jumlah Kapal menurut Jenisnya yang Beroperasi di Kotamadya Parepare, Tahun 1994.	59
17. Jumlah Angkutan 9 Bahan Pokok yang Keluar Masuk Di Kotamadya Parepare, Tahun 1994	80
18. Realisasi Lintasan Penumpang menurut Jenis Kapal di Pelabuhan Parepare pada Tahun 1993 - 1994.	85
19. Jumlah Pengiriman Ternak melalui Pelabuhan Parepare Tahun 1990 - 1994.	87

DAFTAR GAMBAR

1. Peta Satuan Wilayah Pengembangan (SWP) Bagian Tengah dan Sekitarnya di Propinsi Sulawesi Selatan..	9
2. Peta Penggunaan Tanah	22
3. Peta Administrasi Kotamadya Pare-pare	24
4. Peta Penyebaran Industri	26
5. Peta Prasarana Pariwisata	28
6. Peta Lay Out Pelabuhan IV Kotamadya Parepare	63
7. Peta Analisis Lintasan Arus Penumpang	73
8. Peta Analisis Distribusi Aliran Barang	83
9. Peta Analisis Terkonsentrasinya Barang	84
10. Peta Analisis Distribusi Aliran Barang	90
11. Peta Analisis Terkonsentrasinya Aliran Barang	91
12. Peta Analisis Arah Masuknya Penumpang	93
13. Peta Analisis Keluarnya Penumpang	94
14. Peta Analisis Pengaruh Perkembangan	96
15. Peta Prasarana Perdagangan	99

DAFTAR DIAGRAM

1. Prosentase Mata Dagangan/Barang yang Keluar
Masuk di Kotamadya Parepare, Tahun 1994..... 75
2. Prosentase Jumlah Kendaraan yang Keluar
Masuk di Kotamadya Parepare, pada Bulan Desember
Tahun 1994..... 77
3. Prosentase Jumlah Penumpang dengan Jenis Kendaraan
Yang Keluar Masuk di Kotamadya Parepare, pada
Bulan Desember Tahun 1994. 78
4. Realisasi Arus Barang yang Dimuat di Pelabuhan
Parepare Tahun 1990 - 1994. 86

DAFTAR GRAFIK

1. Kondisi Turun Naik Barang yang Keluar Masuk
Perbulannya di Kotamadya Parepare Periode
Tahun 1994/1995. 76

11. Jumlah Garam, Kopi, Terigu, Meubel dan Abu Gosok, yang dimuat melalui Pelabuhan Parepare menurut Pelabuhan Tujuan, Januari 1995
12. Jumlah Bawang Merah, Buah-buahan, Sayuran, Lombok dan Semangka, yang dimuat melalui Pelabuhan Parepare menurut Pelabuhan Tujuan, Januari 1995
13. Jumlah Gula Merah, Telur, Makanan Ternak, Kursi dan Hewan, yang dimuat melalui Pelabuhan Parepare menurut Pelabuhan Tujuan, Januari 1995
14. Jumlah Penumpang Yang dimuat di Pelabuhan Parepare Dirinci menurut Pelabuhan Tujuan, pada Bulan Januari sampai Maret, Tahun 1995.
15. Jumlah Arus Barang yang dibongkar di Pelabuhan Parepare menurut Pelabuhan Asal, Pada Bulan Januari 1995.
16. Jumlah Arus Barang yang dibongkar di Pelabuhan Parepare menurut Pelabuhan Asal, Pada Bulan Januari 1995.
17. Jumlah Arus Barang yang dibongkar di Pelabuhan Parepare menurut Pelabuhan Asal, Pada Bulan Januari 1995.
18. Jumlah Penumpang yang diturunkan di Pelabuhan Parepare dirinci menurut Pelabuhan asal, pada Bulan Januari sampai Maret tahun 1995.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang.

Kota tumbuh dan berkembang sangat dipengaruhi oleh dua faktor yang saling berkaitan , yaitu faktor eksternal (Daerah belakang dan depan kota) dan faktor internal dari dalam kota itu sendiri. Interaksi dua kekuatan tersebut di dalam suatu kota merupakan cermin dari pada perkembangan kota itu sendiri.

Dalam kontelasi pembangunan regional, kota Parepare ditetapkan sebagai Pusat Pengembangan Wilayah Bagian Tengah dan juga sebagai kota orde II dalam strategi pengembangan Propinsi Sulawesi Selatan. Dengan beberapa fungsi yang sangat menonjol antara lain sebagai pusat pemerintahan, perdagangan dan pendidikan, maka kota Parepare akan memberikan andil dalam usaha meningkatkan pembangunan baik dalam Kotamadya Parepare maupun terhadap wilayah pelayanannya atau daerah belakangnya. Kotamadya Parepare dipandang dari konsep regional, sangat mudah berinteraksi dengan pusat wilayah pengembangan lainnya di Propinsi Sulawesi Selatan seperti Ujung Pandang, Palopo, Mamuju dan Watampone.

Jaringan jalan yang melewati Kotamadya Parepare merupakan poros silang yang menghubungkan jalur lalu lintas utara-selatan (Ujung Pandang ke Pinrang, Polmas, Majene dan Mamuju) dan Jalur barat (Ujung Pandang ke Sidrap, Enrekang, Tator, Wajo dan Luwu) bahkan terus ke perbatasan Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara dan Sulawesi Utara, karena dilalui jalur trans Sulawesi.

Dengan adanya fasilitas jasa distribusi yang cukup memadai berupa pelabuhan, terminal dan pasar serta melihat arus sirkulasi barang dan jasa yang ada, maka Kotamadya Parepare berpotensi besar untuk dikembangkan sebagai kota simpul jasa distribusi, baik secara regional, nasional maupun secara internasional.

1.2. Masalah.

Untuk pengembangan Kotamadya Parepare pada masa yang akan datang hendaknya didukung dengan peningkatan distribusi barang dan jasa yang merupakan salah satu penggerak ekonomi perkotaan di KMPP.

Kegiatan perekonomian kota nampaknya belum begitu berperan dalam mendukung kotamadya Parepare sebagai pusat SWP Bagian Tengah, terutama jika dilihat dari sektor industri. Pengembangan masih dalam skala lokal dan belum sampai pada tingkat yang lebih luas, begitu pula terhadap kegiatan perdagangan. Kedua hal tersebut diatas terkait dengan prasarana dan sarana transportasi yang menghubungkan KMPP dengan daerah belakang dan depannya.

Kegiatan usaha yang berkaitan dengan proses produksi guna meningkatkan nilai tambah hasil produksi perkebunan, peternakan, pertanian dan kehutanan relatif masih rendah, terutama bagian wilayah pengaruh efektif (kabupaten yang menjadi daerah pelayanan dalam konsep pengembangan regional), dengan demikian pengembangan kegiatan industri pengolahan di kotamadya Parepare akan memberikan pengaruh ganda, yakni membuka lapangan kerja baru dan memacu pertumbuhan ekonomi. Pengembangan kegiatan ini berkaitan dengan pengembangan transportasi dari dan ke wilayah pengaruh efektif atau wilayah yang lebih luas.

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka rumusan topik pembahasan dalam studi ini adalah sebagai berikut:

" Studi Sistem Transportasi Regional Kaitannya dengan Interaksi Ruang KMPP berdasarkan Lalu Lintas Barang dan Penumpang.

Dari latar belakang masalah tersebut maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

- Bagaimana kondisi sarana dan prasarana dalam sistem transportasi yang menghubungkan KMPP dengan wilayah belakang dan depannya.
- Bagaimana tingkat interaksi KMPP terhadap wilayah belakang dan depannya yang ditimbulkan oleh lalu lintas barang dan penumpang.

- Faktor-faktor apa saja yang berpengaruh dalam peningkatan interaksi KMPP.
- Sampai sejauh mana pengaruh daerah belakang dan depan KMPP dalam menunjang lalu lintas perdagangan antar daerah dan pulau yang melalui KMPP.

1.3. Tujuan dan Manfaat Penulisan.

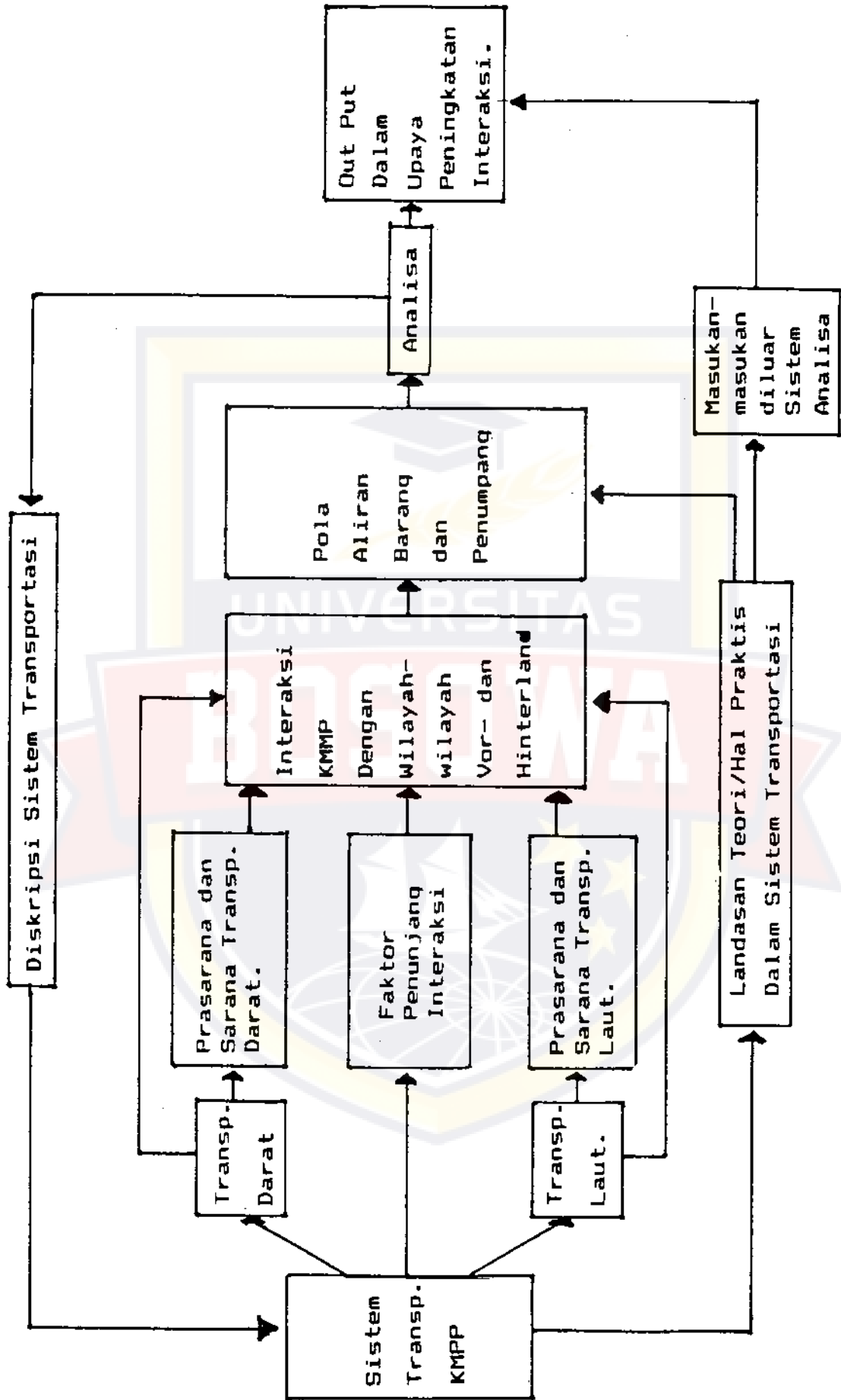
Tujuan yang diharapkan dari penulisan ini adalah :

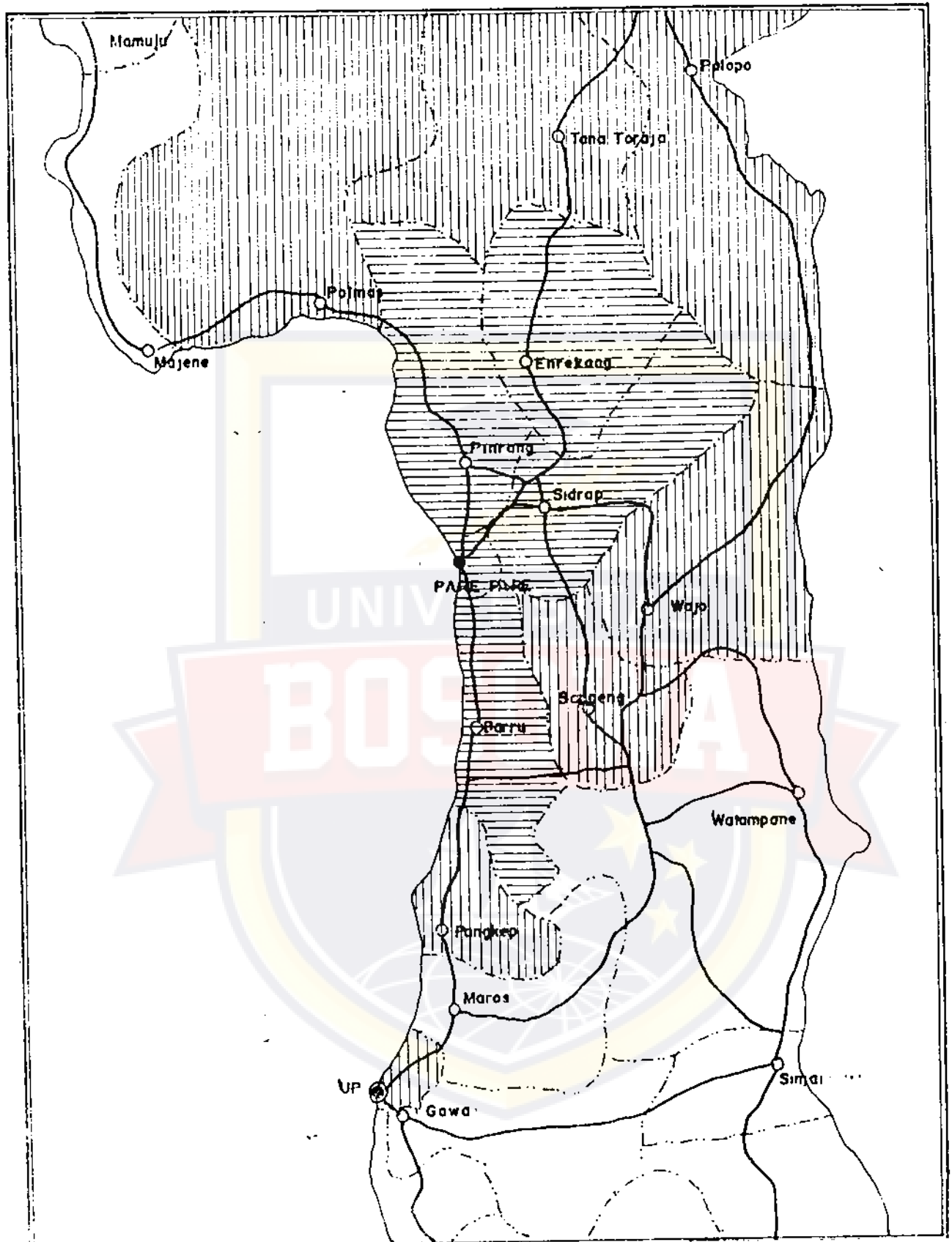
- Untuk mengetahui secara kuantitatif dan kualitatif kondisi sarana dan prasarana transportasi yang berkaitan dengan akses KMPP dengan wilayah belakang dan depannya.
- Untuk mengetahui tingkat interaksi kotamadya Parepare dengan wilayah belakang dan depannya.
- Untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh dalam meningkatkan interaksi hubungan KMPP dengan wilayah belakang dan depannya.
- Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh wilayah belakang dan depannya guna meningkatkan perdagangan antar daerah dan pulau.

Sedangkan manfaat yang diharapkan dari penulisan ini adalah :

- Sebagai bahan masukan bagi pihak yang berkepentingan khususnya Pemda KMPP dalam upaya peningkatan sistem perhubungan transportasi yang menghubungkan KMPP dengan wilayah belakang dan depannya.

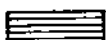
KERANGKA PEMBAHASAN





JUDUL PETA :

KETERANGAN



Wilayah SWP Bagian Tengah



Wilayah Sekitar SWP Bagian Tengah

Judul Tugas Akhir :

STUDI SISTEM TRANSPORTASI KOTA PAREPARE

Dosen Pembimbing :

1. DR- Ing. M.Y. Jilca, MStR.
2. Ir. Darwis Panguryseng, MSc.
3. Ir. Syahrul Sarman.

AGUS SALIM
4590040150
PLANOLOGI

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Pengertian Sistem.

Menurut Amirin (1987: 9 - 15) pengertian sistem ialah saling keterkaitan dan keterhubungan antara berbagai unsur dalam suatu kelompok. Sistem mempunyai tujuan dan batas yang memisahkan dari lingkungannya serta bersifat terbuka dapat berinteraksi dengan lingkungannya. Suatu sistem dapat terdiri dari beberapa subsistem yang biasa disebut bagian, unsur atau komponen. Walaupun sistem terdiri dari beberapa bagian, unsur-unsur atau komponen, tidak berarti bahwa sistem itu hanya merupakan suatu kumpulan dari bagian, unsur atau komponen tersebut, melainkan suatu kebulatan yang utuh dan padu atau mempunyai sifat saling keterhubungan dan ketergantungan.

2.2. Pengertian Transportasi.

Transportasi adalah proses pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain (Warpani. S. 1992. 4). Usaha pemindahan ini hampir selalu menimbulkan lalu lintas. Bluden, 1971.(Warpani S. 1990,5) mengemukakan lalu lintas juga adalah suatu medium kegiatan dari pada gabungan potensi guna lahan dan kemampuan perangkutan.

Transportasi pada pokoknya adalah memindahkan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan alat ataupun tidak dengan alat. Permintaan

Transportasi terdiri dari empat unsur pokok yaitu; Obyek (barang dan penumpang), Sarana sebagai alat angkut, Prasarana sebagai wadah alat angkutan, dan organisasi sebagai pengelola angkutan.

Keempat unsur ini masing-masing memiliki ciri yang perlu dipertimbangkan dalam menelaah masalah perangkutan. Pada dasarnya, dalam mengadakan dan melaksanakan perangkutan harus ada jaminan bahwa penumpang dan/atau barang yang diangkut akan sampai ditempat tujuan dalam keadaan baik seperti keadaan pada saat awal diangkut. Jaminan ini tak mungkin dapat terpenuhi tanpa diketahui lebih dahulu ciri penumpang dan barang serta kondisi dan konstruksi sarana, prasarana dan pelaksanaan perangkutan (Warpani S. 1990,5).

2.4.1. Terminal dan Pelabuhan.

a. Terminal

Transportasi merupakan titik awal dan akhir atau peralihan moda transport pergerakan barang dan penumpang dalam sistem transportasi.

Morlok (1978. 271) mengemukakan bahwa fungsi terminal adalah sebagai berikut :

- Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transpor dan membongkar dan menurunkannya.
- Penyimpanan penumpang atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat.

- Persiapan dokumentasi untuk perjalanan.
- Penyimpanan kendaraan (dan komponen lainnya), pemeliharaan dan penentuan tugas selanjutnya.
- Konsentrasi dari penumpang dan barang di dalam grup-grup yang berukuran ekonomis untuk diangkat dan melepas mereka sesudah tiba di tempat tujuan.

b. Pelabuhan.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 pengertian pelabuhan adalah daerah tempat berlabuh dan atau tempat bertambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan, serta merupakan daerah lingkungan kerja ekonomi.

Perkembangan selanjutnya, pengertian pelabuhan mencakup pengertian sebagai prasarana dan sebagai sistem. Pelabuhan adalah suatu lingkungan kerja yang terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas yang memungkinkan berlabuh dan bertambatnya kapal, untuk terselenggaranya bongkar muat serta turun naiknya penumpang dari suatu moda transportasi laut ke moda transportasi darat. (Sumardi. 1993, 1).

Pelabuhan adalah simpul sistem perangkutan laut dan darat. Karena sifatnya sebagai tempat peralihan moda angkutan, maka pelabuhan harus disambung dengan sistem perangkutan darat dan dilengkapi dengan berbagai macam kemudahan. (Warpani S. 1990.46).

Sumardi (1993. 1) mengemukakan bahwa fungsi pelabuhan sebagai berikut :

- Interface adalah pelabuhan menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk perpindahan (transfer) dari kapal ke angkutan darat atau sebaliknya dan atau memindahkan barang-barang dari kapal yang satu ke kapal lainnya dalam transshipment.
- Link, adalah pelabuhan dipandang sebagai salah satu mata rantai dalam proses transportasi mulai dari tempat asal barang dan penumpang sampai ke tujuan.
- Gateway, adalah sebagai pintu gerbang dari suatu negara atau daerah.
- Industry Entity, adalah suatu sistem yang dinamis. Dikatakan demikian karena pelabuhan dapat memiliki berbagai industri dan dilengkapi dengan jaringan dan jasa distribusi.
- Distribution Centre, sebagai pusat distribusi barang baik untuk konsumen maupun untuk diproduksi.
- Indikator Industri, dengan adanya pelabuhan, daerah di sekitarnya diharapkan dapat berkembang menjadi pusat-pusat pertumbuhan yang potensial.

2.4.2. Peranan bidang transportasi sangat luas, sehingga Morlok (1978) membagi manfaat transportasi sebagai berikut :

a. Manfaat transportasi dibidang ekonomi :

- Pertukaran barang dapat dilakukan pada suatu tempat (pasar).
- Sediaan barang pada pasar yang berbeda dapat disamakan.
- Barang dari tempat yang berlebihan dapat dipindahkan ketempat yang kekurangan.
- Spesialisasi ekonomi dimungkinkan.
- Harga Spesialisasi barang dapat disamakan.

b. Manfaat transportasi di bidang sosial :

- Pelayanan dan pertukaran barang dapat dipercepat.
- Perjalanan santai menjadi lebih nyaman.
- Jangkauan pendidikan/belajar menjadi lebih luas.
- Kegiatan masyarakat yang dapat diikuti bertambah banyak.
- Mempermudah usaha penyebaran penduduk.

c. Manfaat transportasi di bidang politik :

- Pelayanan kepada masyarakat dapat ditingkatkan.
- Pemandahan penduduk dari tempat bencana dapat dipercepat.
- Meniadakan isolasi.

Dibagian lain Morlok (1978), menjelaskan bahwa manfaat fisik transportasi secara regional adalah sebagai berikut :

yang terjangkau oleh pelayanan pemasaran, yang berarti pula lebih besar kesempatan yang tersedia untuk perkembangan kegiatan usaha. Interaksi antara simpul tersebut menunjukkan korelasi yang negatif dengan jarak. Karena simpul merupakan pula konsentrasi penduduk, maka dapat dikatakan bahwa interaksi antara simpul berkorelasi terhadap jumlah penduduk.

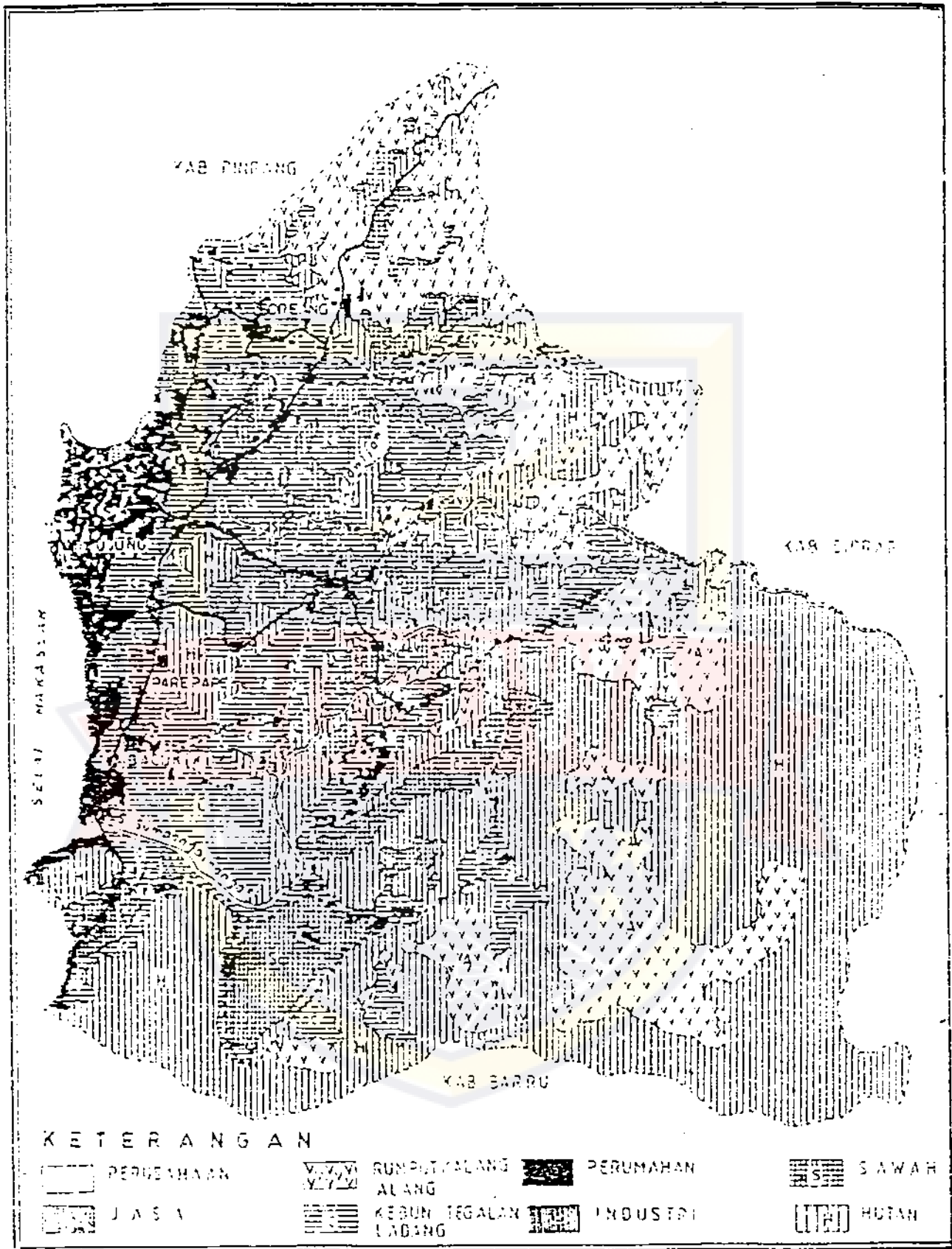
Ada dua faktor penting yang harus diperhatikan dalam pemahaman peranan simpul-simpul, yaitu mengenai fungsi-fungsi simpul dan hirarki simpul dalam sistem spatial. Fungsi primer suatu simpul adalah sebagai pusat pelayanan jasa distribusi bagi wilayah pengembangannya atau wilayah nasional (bersifat ke luar), sedangkan fungsi sekundernya adalah kehidupan masyarakat di simpul yang bersangkutan (bersifat ke dalam).

Perbedaan fungsi simpul tersebut mencerminkan pula perbedaan dalam jenis dan kapasitas fasilitas yang tersedia dimasing-masing simpul. Hirarki setiap simpul ditentukan oleh kedudukannya dalam hubungan fungsional antar simpul yang dicerminkan mekanisme arus distribusi barang. Simpul orde distribusi I tidak berada dalam sub ordinasi simpul-simpul lain. Simpul-simpul orde distribusi II berada dalam sub ordinasi simpul orde I, dan selanjutnya simpul-simpul orde distribusi III berada dalam sub ordinasi simpul orde distribusi II.

mampu memanfaatkan potensi yang tersedia dapat pula membuka perspektif baru yang tadinya belum diketahui.

Analisis aliran barang mempunyai nilai yang jelas karena memperlihatkan hubungan antara produksi industri, tenaga kerja dan penduduk dalam kegiatan perekonomian. Hubungan ini memberi informasi yang penting bagi penyusunan "strategi" hubungan antar daerah.

Analisis aliran barang juga berguna untuk memperlihatkan besaran lainnya dan juga berguna dalam mengenali (mengidentifikasi) perkembangan potensi (sumber daya) dan industri. (Warpani S. 1984,71 - 77).



JUDUL PETA : PENGGUNAAN TANAH	
KETERANGAN	Judul Tugas Akhir : STUDI SISTEM TRANSPORTASI KOTA PAREPARE
	Dosen Pembimbing :
	1. DR.-Ing. M.Y. Jince, MStr. 2. Ir. Darwis Pangurjeng, MSc. 3. Ir. Syahrul Sartman.
	AGUS SALIM 4590040150 PLANOLOGI

BAB III
KMPP SEBAGAI PUSAT SWP
BAGIAN TENGAH DAN
POTENSI WILAYAH BELAKANGNYA

3.1. Konsep KMPP Sebagai Pusat SWP Bagian Tengah.

Berdasarkan pembagian wilayah pengembangan provinsi Sulawesi Selatan maka kotamadya Parepare merupakan salah satu pusat wilayah pengembangan, demikian sehingga menunjukkan bahwa kota Parepare mempunyai peran penting dalam rangka pengembangan wilayah di Sulawesi Selatan, khususnya di wilayah pembangunan bagian tengah dengan daerah pelayanan adalah kabupaten Sidrap, Pinrang, Enrekang dan Barru.

Menurut Pola Dasar Pembangunan kotamadya Parepare maka fungsi sebagai pusat pembangunan bagian tengah adalah :

a. Pusat Pelayanan Pemerintahan dan Administrasi.

Berfungsi sebagai pusat pemerintahan Daerah Tingkat II kotamadya Parepare dan sebagai pusat pelayanan administrasi jasa perkantoran. Karena KMPP mempunyai fasilitas dan perkantoran yang berskala regional.

d. Pusat Pelayanan Kegiatan Ekonomi.

Berdasarkan potensi daerah belakang kotamadya Parepare, maka perlu penyediaan berbagai fasilitas ekonomi baik yang berskala lokal maupun yang berskala regional serta kemudahan-kemudahan dalam peningkatan aktifitas kegiatan ekonomi.

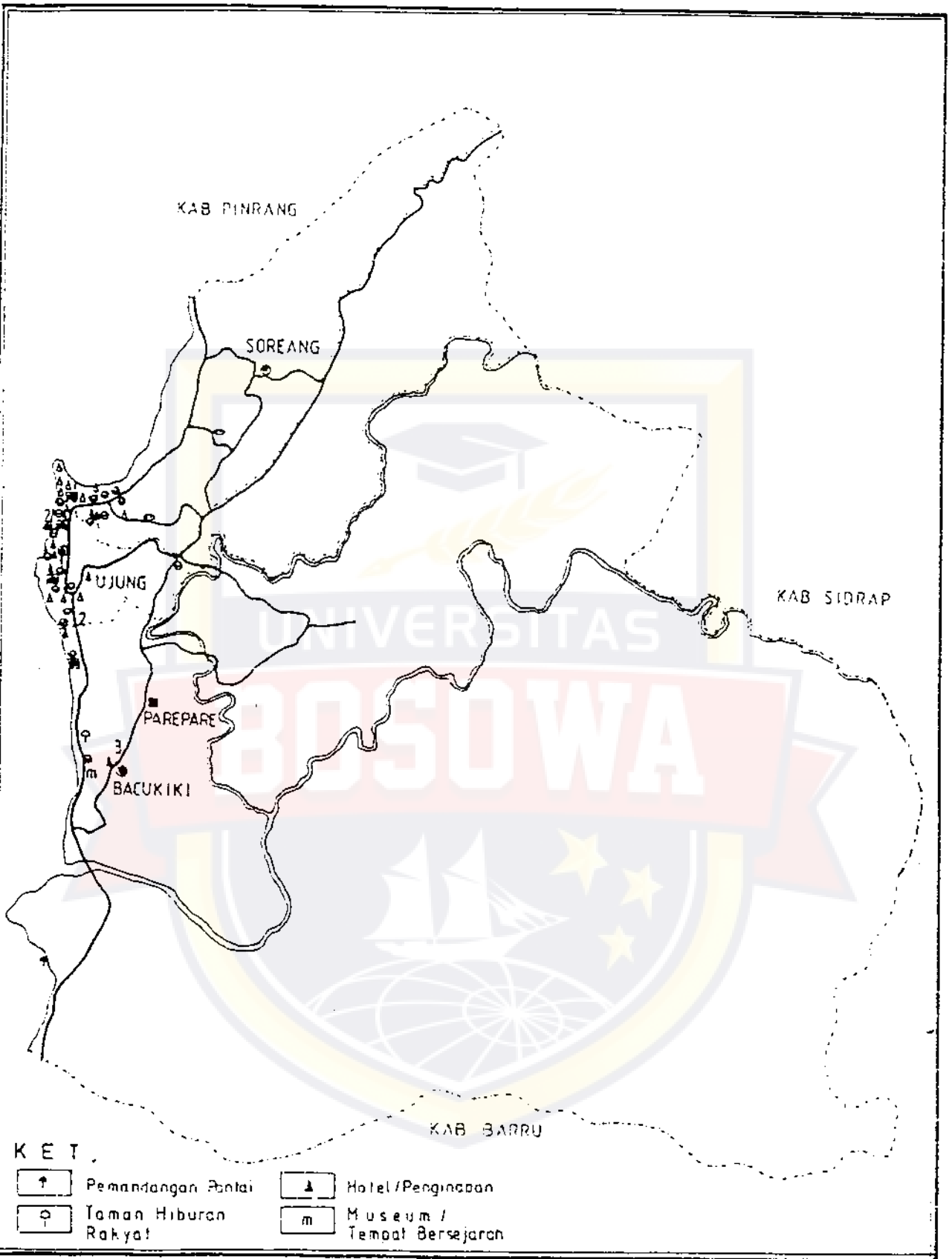
e. Pusat Pariwisata.

Pembangunan sektor kepariwisataan, pos dan telekomunikasi makin penting artinya dilihat dari aspek penerimaan negara dan peranannya dalam aspek Wawasan Nusantara dan juga aspek lainnya seperti memperkenalkan budaya asli dan mengembangkan budaya daerah sebagai salah satu kekayaan budaya nasional. Kotamadya Parepare dapat dikembangkan sebagai terminal wisata dan pusat rekreasi yang sifatnya berskala regional.

Berbicara mengenai pariwisata maka disamping obyek wisata sendiri sebagai faktor utama, perlu juga penunjang lainnya seperti sarana pos dan telekomunikasi, restaurant dan hotel serta bioskop dan travel biro perjalanan.

3.2. Potensi Wilayah SWP Bagian Tengah di Sul-Sel Dengan Pusat Parepare.

Dalam konsep pengembangan wilayah propinsi Sulawesi Selatan telah ditetapkan 5 pusat pengembangan. Dimana pada Satuan Wilayah Pengembangan (SWP) Bagian Tengah



K E T .

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| Pemandangan Pantai | Hotel /Penginapan |
| Taman Hiburan Rakyat | Museum / Tempat Bersejarah |

JUDUL PETA : PRASARANA PARIWISATA		Judul Tugas Akhir : <i>STUDI SISTEM TRANSPORTASI KODYA PAREPARE</i>	
KETERANGAN		Dosen Pembimbing :	
Bioskop	Travel Biro Perjalanan	1. DR-Ing. M.Y. Jinca, MSTR.	
Restaurant/ Rumah Makan	Kalam Renang	2. Ir. Darwis Rongurpang, MSc.	
		3. Ir. Syahrul Sarman.	
		AGUS SALIM 4390040 E0 PLANOLOGI	

Dari tabel 2 diatas memberikan gambaran bahwa kotama dya Parepare tidak mempunyai potensi hasil perkebunan, tetapi kabupaten Sidrap dan Pinrang mempunyai potensi hasil perkebunan yang tinggi serta kabupaten Enrekang dan Barru hasil perkebunannya sedang. Dari sejumlah komoditi perkebunan tersebut maka komoditi kelapa dalam yang terbanyak, dimana diketahui bahwa komoditi tersebut merupakan bahan dasar kopra.

3.2.3. Bahan Bangunan.

Jenis kebutuhan ini juga turut berperan dalam terjadi pengangkutan, dimana daerah yang kekurangan bahan bangunan disupply dari daerah yang mempunyai banyak persediaan bahan bangunan, maka terjadilah perangkutan. Adapun jenis bahan bangunan yang terdapat pada kabupaten yang masuk dalam SWP Bagian Tengah sebagai mana pada tabel 3.

Tabel 3. Jenis dan Jumlah Produksi Bahan Bangunan dirinci Menurut Kabupaten dalam Wilayah SWP Bagian Tengah, Tahun 1993.

No.	Kabupaten	Pasir	B. Gamping	B.Gunung	B.Bata
01.	Pare-pare	-	-	-	-
02.	Sidrap	504	-	45	63
03.	Pinrang	631	-	-	52
04.	Enrekang	-	-	126	16
05.	Barru.	55506	-	73	146
J u m l a h		56641	-	244	277
T.(1990-1993)		-

Sumber : Sulawesi Selatan Dalam Angka Tahun 1994.

Catatan : T = Tingkat Pertumbuhan Periode.

komoditi hasil peternakan sangat berpotensi untuk diantar pulaukan. Jenis ternak babi dan domba populasinya sangat rendah sedangkan yang lainnya tinggi terutama ayam ras, sapi, itik dan Kerbau.

3.2.5. Sektor Industri.

Kegiatan sektor industri merupakan kegiatan dasar suatu wilayah. Industri tersebut mengolah bahan mentah menjadi bahan setengah jadi atau langsung menjadi bahan jadi. Adapun jenis industri yang terdapat pada kabupaten yang masuk dalam wilayah SWP Bagian Tengah sebagaimana pada tabel 5.

Tabel 5. Jenis dan Jumlah Perusahaan Industri Dirinci Menurut Kabupaten dalam Wilayah SWP Bagian Tengah, Tahun 1993.

No.	Kabupaten	A.	B.	C.	D.
01.	Pare-pare	815	4	4	2
02.	Sidrap	3253	4	-	1
03.	Pinrang	1979	1	-	1
04.	Enrekang	2089	-	-	7
05.	Barru.	7567	-	-	-
J u m l a h		15703	9	4	11
T.(1990-1993)		0,0034

Sumber : Sulawesi Selatan Dalam Angka 1994.

- Catatan : A. Industri Kecil
 B. Aneka Industri.
 C. Industri Logam Dasar.
 D. Industri Kimia Dasar.

3.3.3. Kabupaten Tator

Kabupaten Tator merupakan salah satu tujuan utama wisatawan yang berkunjung ke Sulawesi Selatan. Dimana wisatawan tersebut memakai kapal laut bersandar di Pelabuhan Parepare kemudian ke DTW Tana Toraja. Sedangkan Potensi hasil bumi, peternakan, pertanian dan industri juga banyak dihasilkan di Tana Toraja. Dimana letak Kabupaten Tator berbatasan dengan kabupaten Enrekang. Kabupaten Enrekang merupakan wilayah pengembangan bagian tengah. Untuk lebih jelasnya komoditi tersebut sebagaimana pada tabel 8.

Kabupaten Tana Toraja mempunyai banyak obyek wisata yang mempunyai ke unikan tersendiri dalam menarik wisatawan datang ke Tana Toraja. Dengan demikian berkembang pesat industri pariwisata, yang mana diketahui banyak mendatangkan devisa bagi negara.

Kabupaten Tana Toraja masuk dalam wilayah pengembangan bagian timur dengan pusat pengembangan di kabupaten Luwu. Namun dalam pemasaran hasil pertanian, peternakan, perkebunan dan bahan bangunan cenderung memasarkan ke kotamadya Parepare. Karena kotamadya Parepare didukung oleh berbagai sarana dan prasarana perdagangan, contohnya pelabuhan laut, pergudangan dan kotamadya parepare merupakan tempat distribusi.

3.3.6. Kabupaten Luwu.

Kabupaten Luwu merupakan pusat pengembangan bagian utara, dimana dapat dikatakan sebagai penghasil bahan mentah terbesar di Sulawesi Selatan. Potensi hasil pertanian, hasil peternakan, perkebunan dan bahan galian. Untuk lebih jelasnya mengenai potensi tersebut sebagaimana pada tabel 11.

Disamping potensi tersebut, di kabupaten Luwu terdapat tambang nikel yang hasil produksi masih dalam tahap bahan mentah, sehingga masih perlu diolah di tempat lain. Namun di kabupaten luwu tidak mempunyai pelabuhan yang dapat mengekspor barang-barang hasil produksi tersebut, sehingga produksi masih harus ke kotamadya Parepare atau ke kotamadya Ujung Pandang.

3.3.7. Kotamadya Ujung Pandang

Kotamadya Ujung Pandang sebagai Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan, sudah tentu sangat berpengaruh dalam peningkatan interaksi ruang KMPP melalui aliran barang dan penumpang. Karena kotamadya Ujung Pandang mempunyai berbagai kegiatan dengan tingkat pelayanan regional, seperti; indutri-industri, pusat perdagangan regional. Untuk mengetahui potensi yang dimiliki kotamadya Ujung Pandang dapat dilihat pada tabel 12.

4.3. Potensi Kabupaten Yang Berpengaruh Dalam Peningkatan Lalu Lintas Barang dan Penumpang.

Berdasarkan uraian-uraian sebelumnya, maka jelas di kotamadya Parepare mempunyai potensi yang rendah terhadap hasil pertanian, peternakan, bahan bangunan dan industri yang dapat dijadikan komoditi perdagangan, sehingga kotamadya Parepare dapat dikatakan lambang perkembangannya tanpa didukung oleh daerah belakang dan depannya.

Sedangkan dalam SWP Bagian Tengah Kabupaten Sidrap dan Kabupaten Pinrang sangat tinggi pengaruhnya terhadap interaksi ruang KMPP bila dilihat dari potensi dari kedua kabupaten tersebut.

Dengan demikian potensi tersebut dapat membangkitkan kebutuhan akan lalu lintas barang antar daerah. Sedangkan Kabupaten Enrekang dan Kabupaten Barru sedang pengaruhnya terhadap peningkatan lalu lintas barang dan penumpang.

Kabupaten yang terdapat disekitar SWP Bagian Tengah yang berpengaruh terhadap peningkatan arus barang dan penumpang ialah kotamadya Ujung Pandang, Pangkep, Polmas, Wajo, Tator, Luwu dan Soppeng.

BAB IV

ANALISIS PRASARANA DAN SARANA TRANSPORTASI REGIONAL DAN INTERAKSI RUANG

Sebagaimana dikemukakan dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) dan selanjutnya dituangkan dalam Pola Umum Pembangunan Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan bahwa pembangunan diarahkan untuk memperlancar arus barang, penumpang dan jasa serta informasi ke seluruh tanah air. Dengan demikian pembangunan perhubungan dan memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan bangsa dalam wujud Wawasan Nusantara serta makin meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Sejalan itu bahwa fungsi transportasi untuk memperlancar arus barang dan penumpang. Permintaan kedua jenis ini tumbuh sejalan dengan perkembangan penduduk, tingkat pertumbuhan ekonomi dan kemajuan masyarakat serta peningkatan kapasitas pengangkutan yang dipengaruhi oleh kemajuan teknologi. Dengan demikian kelancaran perhubungan yang diiringi dengan potensi ekonomi di daerah hinterland dan vorland kota akan merangsang pertumbuhan investasi diberbagai faktor dalam kota tersebut, sehingga mendorong semakin meningkatnya kegiatan perekonomian di kotamadya Parepare sebagai obyek penelitian.

Dalam meningkatkan perangkutan di kotamadya Parepare harus ditunjang dengan berbagai kegiatan yang sifatnya basic

Sebagaimana pada tabel 13, panjang jalan di kotamadya Parepare seluruhnya adalah 114,175 km. Dari jumlah tersebut sepanjang 77,968 km atau 63,75 % merupakan jalan dengan permukaan aspal, 24.332 km atau 19,9 % dengan permukaan batu dan selebihnya 20 km atau 16,35 % merupakan jalan dengan permukaan tanah.

4.1.2. Prasarana Angkutan Darat.

Dalam melakukan kegiatan pengangkutan diperlukan tersedianya dua jenis peralatan yang merupakan unsur-unsur perangkutan, yaitu; peralatan operasi (operating facilities) yang juga sering disebut sebagai sarana angkutan, berupa peralatan yang dipakai untuk angkut barang dan penumpang yang digerakkan oleh mesin motor atau tenaga penggerak lainnya. Kedua peralatan basic (Basic facilities) yang juga disebut sebagai prasarana angkutan terdiri dari ; jalanan sebagai tempat Bergeraknya peralatan operasi. Yang merupakan jalanan pada angkutan motor adalah jalan raya dan jembatan; terminal, sebagai tempat memberikan pelayanan kepada penumpang dalam perjalanan, barang dalam pengiriman dan kendaraan sebelum dan sesudah melakukan operasinya. Terminal dibangun ditempat asal, ditempat tujuan dan diantara tempat asal dan tempat tujuan.

Di kotamadya Parepare prasarana pengangkutan darat yang ada terdiri dari satu terminal induk dan dua terminal pembantu.

Terminal yang melayani angkutan barang dan penumpang baik untuk jarak dekat maupun untuk jarak jauh pada tiga lokasi, yaitu :

- Terminal induk Lumpue, khusus melayani angkutan penumpang luar kota/antar kota kesemua jurusan (Ujung Pandang, Mamuju, Tator, Palopo) dengan jenis angkutan bus.
- Terminal Lapadde, melayani angkutan penumpang khusus jurusan Sidrap ke utara dengan jenis angkutan pada umumnya mini bus (mikrolet)..
- Terminal angkutan umum dalam kota secara fisik tidak terbentuk terminal tetapi mengambil lokasi disekitar pasar sentral lakessi dengan memanfaatkan jalan sebagai tempat parkir sekaligus sebagai tempat naik turunnya penumpang untuk semua jurusan dalam kota. Angkutan umum ini berupa mikrolet yang lazim disebut pete-pete. Dari pasar lakessi trayek yang dituju masing-masing rumah sakit umum, lumpue, lapadde, watang soreang. Dengan trayek ini memungkinkan seluruh wilayah dapat teralayan oleh angkutan umum

Terminal yang berada disekitar pasar Lakessi disamping difungsikan sebagai terminal angkutan dalam kota juga untuk angkutan umum luar kota khususnya jurusan Kabupaten Pinrang, Kabupaten Barru dengan jenis angkutan Mikrolet.

4.1.3. Sarana Kendaraan.

Perhubungan darat sangat ditentukan oleh sarana transportasi yang merupakan sarana pengangkutan barang dan jasa yang menghubungkan antara tempat yang satu dengan tempat yang lainnya.

Sarana angkutan darat yang beroperasi di kotamadya Parepare dengan daerah pelayanannya dapat digambarkan pada tabel 14.

Tabel 14. Jumlah Kendaraan Menurut Jenis di Kotamadya Parepare, Tahun 1994.

No.	Jenis Sarana	Jumlah
1.	Truk Barang	141
2.	Mobil Penumpang	488
3.	Sepeda Motor	1.645
4.	Sepeda	842
5.	Becak	1.170
6.	Bendi/Gerobak	49

Sumber : Kantor LLAJR Kodya Parepare.

Parepare agar tidak masuk ke pusat kota dengan tujuan untuk mengurangi kepadatan kendaraan yang beroperasi dalam kota.

Untuk menarik para pengusaha angkutan agar dapat lebih banyak beroperasi di kotamadya Parepare maka pemerintah kotamadya Parepare perlu memberikan kebijaksanaan ataupun kemudahan-kemudahan.

Sebagaimana pada lampiran 3, menjelaskan jumlah kendaraan yang keluar masuk kotamadya Parepare termasuk banyak, terlihat bahwa jenis kendaraan non bus (42%), bus kecil (37%) dan bus besar (21%) maka kotamadya Parepare perlu menyediakan fasilitas yang dapat menunjang kelancaran dari sistem transportasi tersebut.

Untuk menunjang kelancaran arus kendaraan yang keluar masuk di kotamadya Parepare maka dibangunlah terminal regional yang terletak di pintu gerbang arah Ujung Pandang. Namun pada saat ini terminal regional tersebut belum dapat berfungsi sebagai mana mestinya, sehingga perlu ada jalan yang menghubungkan terminal tersebut dengan jalur kendaraan yang masuk dari arah utara dan timur. Ini dimaksudkan untuk mengurangi beban jalan yang ada dalam pusat kota.

Mobil angkutan antar kota atau antar propinsi diupayakan agar tidak masuk kedalam pusat kota hanya

STUDI SISTEM TRANSPORTASI KMRP

Peta

Lay Out Pelabuhan IV

Keterangan

Batas Kawasan Pelabuhan IV

1. Gudang
2. Terminal Penumpang.
3. Polindo IV
4. ADPEL
5. Bea Cukai
6. TKBM
7. Mushallah
8. Gudang Dolog
9. T o k o
10. KP 3
11. MS LST
12. Dak Air
13. KPLP
14. Gud. Perbamas.
15. Pintu Perbamas.
16. Pintu Pelab.
17. R. Mesin
18. KBSU.

Mahasiswa

AGUS SALIM
4590040150

Pembimbing

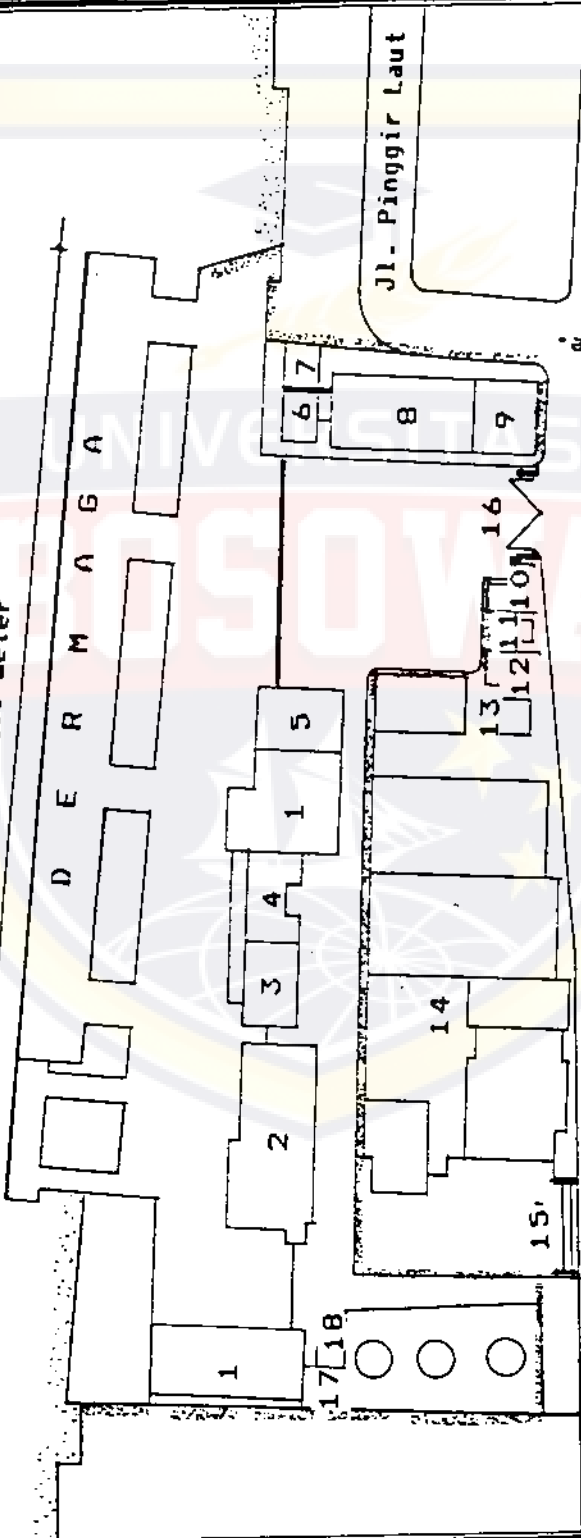
1. DR- Ing. M. Y. Jiraco, MSTR.
2. IR. Darwis Pangunseang, MSc
3. IR. Syahrul Sariman

**FAKULTAS TEKNIK
JURUSAN PLANOLOGI
UNIVERSITAS 45**

T e l u k P a r e

Dermaqa Lama
35 meter

Dermaqa Baru
200 meter



Jl. Andi Cammi

Jl. Kr. Burane

Jl. Slt. Hasanuddin

Jl. Pinggir Laut

5. Fasilitas Listrik.

Untuk fasilitas listrik disamping mempunyai mesin sendiri dengan daya 3500 Kwh, juga dapat pula dipakai aliran listrik dari PLTA Bakaru. Dari segi fasilitas listrik pelabuhan Parepare sudah cukup.

6. Pergudangan.

Gudang sebagai sarana pendukung pelabuhan Parepare masih sangat kecil bila ditinjau dari prospek pelabuhan Parepare. Tapi untuk mata dagangan khusus beras tidak ada masalah sebab sudah tersedia gudang dolog dan perbamas yang letak disekitar kawasan pelabuhan.

Namun untuk mata dagangan lain, maka pelabuhan Parepare masih perlu penambahan gudang, dengan maksud untuk menampung muatan yang belum diangkat dan barang yang sudah dibongkar belum diangkat dapat disimpang sementara dalam gudang pelabuhan. Adapun luas gudang dibutuhkan pada tahun 2005, berdasarkan jumlah barang muatan dan bongkaran sebagai berikut :

Proyeksi jumlah muatan barang yang melalui pelabuhan kotamadya Parepare. Data tahun 1990-1994 dan proyeksi tahun 2005. Dengan menggunakan regresi sederhana sebagai berikut :

Dimana :

L = Luas Gudang

Y = Jumlah Barang

T = Lama di gudang

k = 1.361 m² (kebutuhan luas gudang per 10.000 ton barang)

$$L = 589.694 \times \frac{5}{365} \times \frac{1.361}{10.000} = 1.099 \text{ m}^2$$

Jadi luas gudang yang dibutuhkan pada tahun 2005 seluas 1.099 m².

Sebagai alternatif untuk menampung barang-barang yang dibongkar muat di pelabuhan Parepare, hendaknya dapat dilakukan manajemen pergudangan yang efisien.

Perlu juga dikembangkan mekanisme bongkar muat dengan sistem route semi langsung dan atau langsung ke sistem angkutan jalan raya, untuk menekan biaya ekonomi tinggi di sektor transportasi.

7. Terminal Penumpang.

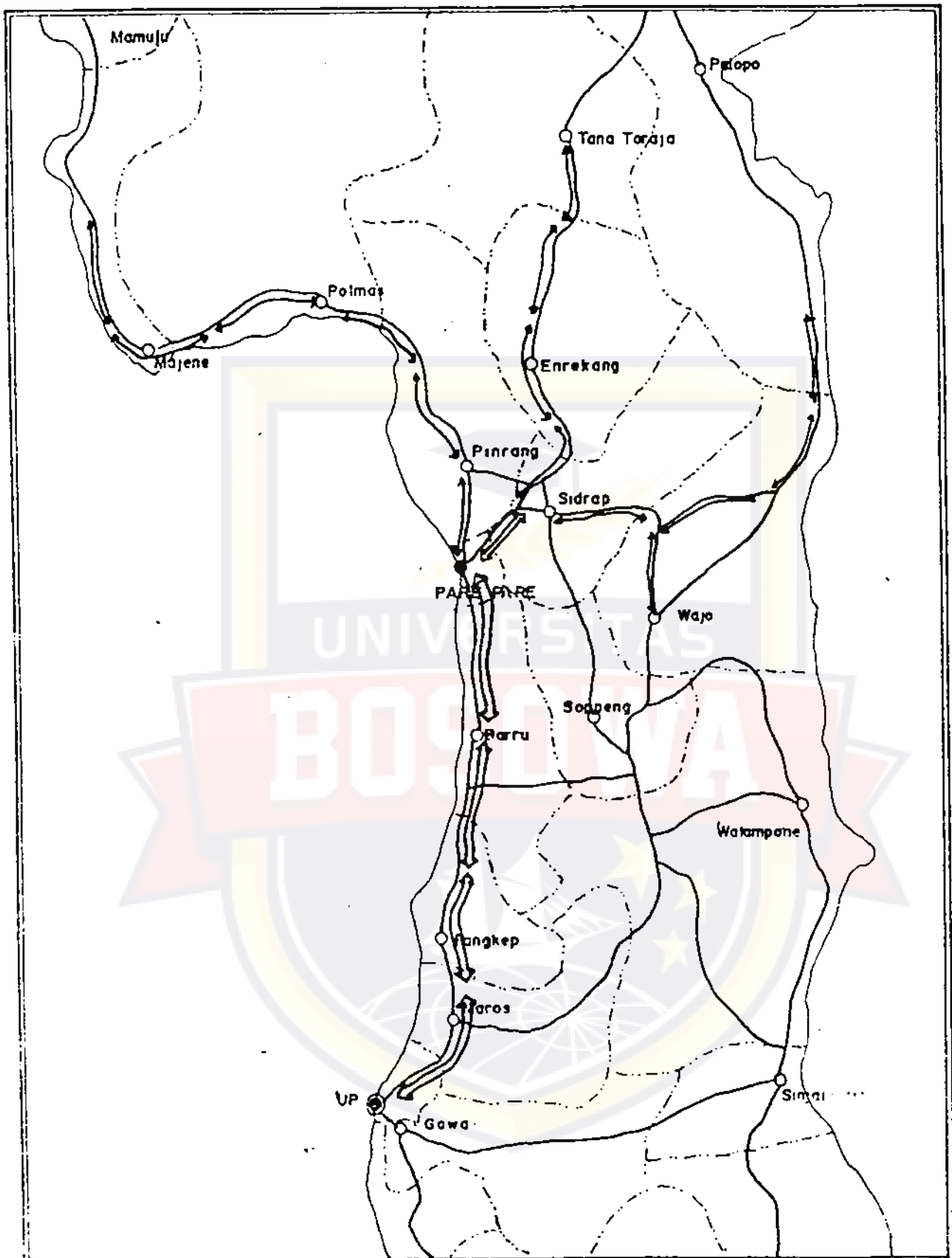
Untuk mempersiapkan dan mengantisipasi arus

penumpang yang naik dan turun di pelabuhan Parepare, maka dibangunlah terminal penumpang. Ini disebabkan karena panjangnya dermaga maka kapal penumpang yang berukuran besar sudah dapat berlabuh dalam hal ini membutuhkan fasilitas terminal penumpang.

8. Alat Bongkar Muat.

Alat bongkar muat yang ada dipelabuhan Parepare masih sangat kurang, dengan kurangnya alat bongkar muat sangat mempengaruhi jenis dan berat barang yang dapat dimuat dan dibongkar di pelabuhan Parepare. Maka untuk menunjang kelancaran arus barang harus disediakan alat bongkar muat yang berkekuatan lebih besar, agar semua barang yang masuk dapat semua dibongkar dipelabuhan Parepare.

Berdasarkan hasil proyeksi, maka 10 tahun yang akan datang pelabuhan parepare membutuhkan alat bongkar muat (forclif) yang mempunyai kapasitas 20 ton sebanyak 2 unit. Dengan tujuan agar dapat membongkar dan memuatkan barang yang jumlahnya ± 500014 ton.



JUDUL PETA : ANALISIS LINTASAN ARUS PENUMPANG

KETERANGAN

 Arah Pergerakan arus

Judul Tugas Akhir :

STUDI SISTEM TRANSPORTASI KOTA PAREPARE

Dosen Pembimbing :

1. DR-Ing. M.Y. Jinca, MStr.
2. Ir. Darwis Pangurjeng, MSc.
3. Ir. Sychrul Sarman.

AGUS SALIM
4590040150
PLANOLOGI

Daya dukung daerah belakang kotamadya Parepare mempunyai potensi ekonomi yang mendukung, terutama mata dagangan hasil pertanian /perkebunan, hewan/ternak, perikanan/hasil laut, dan hasil tambang. Jenis komoditi tersebut berpotensi untuk dijadikan komoditi perdagangan antar pulau sehingga dengan demikian maka di KMPP sebagai jalur transportasi silang mempunyai intensitas tinggi dalam pergerakan arus barang dan penumpang.

Dengan jumlah penduduk yang besar pada daerah belakangnya, maka otomatis kotamadya Parepare sebagai kota distribusi penumpang mempunyai peranan yang sangat penting.

Pada tahun 1994, prosentase jenis mata danganan yang keluar masuk di kotamadya Parepare sebagian besar adalah mata dagangan jenis pangan (41%), hasil bumi (27%), dan bahan bangunan (16%). Prosentase mata dagangan lainnya rendah, sebagaimana pada lampiran 1 dan diperlihatkan pada diagram disamping.




Volume lalu lintas perdagangan barang yang keluar masuk KMPP melalui jalan raya dari arah ketiga poros jalan keluar masuk KMPP menunjukkan suatu intensitas hubungan dan keterkaitan ekonomi KMPP dengan daerah-daerah belakang. Tingkat intensitas dapat diukur dengan aliran barang yang masuk KMPP dari daerah-daerah lainnya dan aliran barang yang keluar dari KMPP ke kota lainnya.

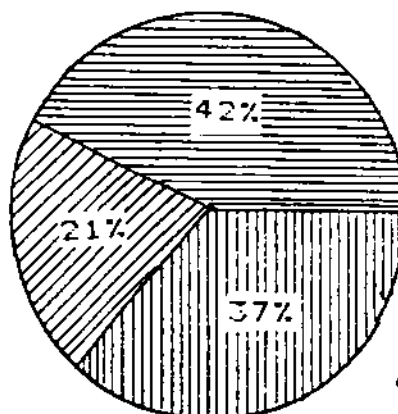
Dengan adanya terminal regional di Kotamadya Parepare maka memudahkan dalam mengetahui dan mencatat jumlah penumpang yang keluar masuk di kotamadya Parepare. Untuk lebih jelasnya mengenai arus penumpang yang keluar masuk di Kotamadya Parepare sebagaimana pada lampiran 3.

Berdasarkan informasi pada lampiran 3, diperoleh gambaran bahwa arus kendaraan yang keluar masuk di kotamadya Parepare tertinggi adalah jenis Non BUS (42%), Sedang jenis Bus kecil (37%) dan bus besar tergolong rendah (21%). Untuk lebih jelasnya mengenai prosentase jenis kendaraan sebagaimana pada diagram 2.

Diagram 2. Prosentase Jumlah Kendaraan yang Keluar Masuk di Kotamadya Parepare Bulan Desember Tahun 1994.

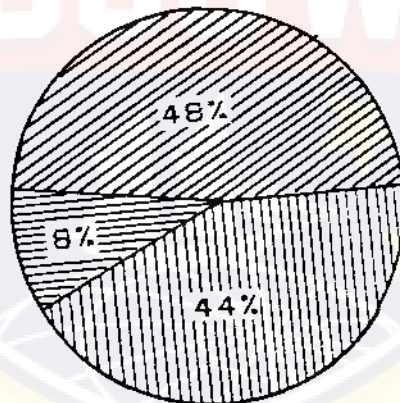
Keterangan :

-  Bus besar
-  Bus kecil
-  Non Bus.






Sedangkan arus penumpang yang keluar masuk di kotamadya Parepare tertinggi dengan menggunakan Bus besar (48%), non Bus (44%) dan bus kecil (8%). Ini memperlihatkan bahwa Bus besar lebih efektif dalam mengangkut penumpang dibanding dengan jenis kendaraan kecil. Untuk lebih jelasnya diperlihatkan diagram prosentase penumpang dengan jenis kendaraan dan sebagaimana pada lampiran 3.

Diagram 3. Prosentase Jumlah Penumpang dengan Jenis Kendaraan yang Keluar Masuk di Kotamadya Parepare, Bulan Desember 1994.



Keterangan :

-  Penumpang dengan Bus Besar
-  Penumpang dengan Bus Kecil
-  Penumpang dengan Non Bus.

dari Ujung Pandang menuju ke kabupaten-kabupaten lainnya, misalnya Palopo, Wajo, Soppeng, Sidrap, Enrekang, Pinrang, Polmas, Majene dan Mamuju. Sehingga dengan banyaknya penumpang yang keluar masuk di kotamadya Parepare menambah intensitas kegiatan antar daerah tersebut.

c. Pergerakan Arus Barang dan Penumpang.

Dari segi transportasi jalan raya letak kotamadya Parepare berada pada jalur silang perhubungan darat sebagai jalur utama perekonomian, yaitu lalu lintas mata dagangan dari dan ke wilayah-wilayah belakang Parepare. Potensi wilayah belakang Parepare yang kaya akan berbagai mata dagangan hasil pertanian/perkebunan, ternak/hewan, dan hasil tambang serta kebutuhan suplay wilayah belakang Parepare berupa barang-barang kelontong, pupuk dan hasil industri lainnya.

Kedudukan dan potensi seperti tersebut diatas merupakan faktor utama dalam menunjang perdagangan antar-pulau dan ekspor-impor, faktor pendukung lainnya yang berperan dalam peningkatan lalu lintas aliran barang dan penumpang adalah jalan dan sarana jalan raya serta komunikasi, perbankan perhotelan dan kemudahan lainnya.

Dari informasi pada lampiran 4, terlihat bahwa aliran barang yang masuk di kotamadya Parepare terdiri dari dua macam bentuk yaitu ; aliran

barang yang hanya lewat atau melalui Parepare misalnya dari Ujung Pandang menuju ke Palopo, Ujung Pandang ke Mamuju ataupun sebaliknya dan aliran barang yang memang tujuannya ke kotamadya Parepare. Aliran barang yang intensitasnya tinggi keluar masuk ke kotamadya Parepare adalah Ujung Pandang, Palopo dan Pinrang, sedangkan intensitas yang sedang adalah Sidrap, Polmas Barru, Wajo dan Pangkep sedangkan yang rendah adalah Tator, Enrekang dan Soppeng.

Pemenuhan kebutuhan barang konsumsi seperti kesembilan bahan pokok, bahan bangunan, barang kelontong dan hasil industri (sekunder) untuk keperluan daerah belakang kotamadya Parepare, selama ini didistribusi langsung dari Ujung Pandang. Peranan kotamadya Parepare disini hanya sebagai lintas distribusi mata dagangan, bahan bangunan dan hasil industri. Jadi disini diperlukan bagaimana sehingga kotamadya Parepare dapat mengambil alih hal tersebut, yaitu dengan membangun Industri dan adanya kebijaksanaan dari pemerintah Sulawesi Selatan.

Daerah belakang KMPP mempunyai penduduk yang banyak sehingga Parepare sebagai daerah silang angkutan penumpang akan dilalui arus penumpang yang dari utara menuju ke selatan ataupun dari timur menuju ke selatan dan sebaliknya. Sehingga dengan tingginya arus penumpang yang keluar masuk di kotamadya Parepare mencerminkan tingginya interaksi antara wilayah depan.

4.3.2. Wilayah Depan.

a. Lalu lintas Barang .

Volume lalu lintas barang dan penumpang yang keluar masuk di Kotamadya Parepare melalui angkutan laut sebagai mata dagangan antar pulau dan ekspor impor menunjukkan intensitas keterkaitan ekonomi antara kotamadya Parepare dengan daerah depannya, keterkaitannya ini dapat dilihat dari perkembangan lalu lintas barang dan penumpang di pelabuhan Parepare

Tabel 18. Realisasi Lintasan Penumpang Menurut Jenis Kapal di Pelabuhan Parepare pada Tahun 1993-1994.

No	Jenis Kapal	1993		19945	
		Turun	Naik	Turun	Naik
1.	Kapal Penumpang Khusus	24365	59309	79915	171528
2.	Lokal/Rakyat	79535	93596	55860	158786
J u m l a h		121900	152905	135775	194539

Sumber : Perum Pelabuhan Cab. IV Parepare.

Dari informasi pada lampiran 8, terlihat bahwa kegiatan bongkar muat di pelabuhan Parepare dari tahun ke tahun tidak tentu atau kurang mengalami peningkatan. Pada tahun 1990 barang yang dimuat di pelabuhan Parepare khusus perdagangan dalam negeri sebanyak 301247 ton. Tapi pada tahun 1994 barang yang dimuat hanya sebanyak 289093. Ini berarti

masuk dan keluar kotamadya Parepare melalui moda angkutan laut.

Sebagaimana pada lampiran 10.11.12.13, bahwa intensitas yang paling tinggi hubungannya dengan kotamadya Parepare dengan daerah depannya, adalah kota-kota yang berada di Pulau Kalimantan, seperti Kota Samarinda, Balikpapan, Nunukan, Tarakan, Batu Licin dan Bontang. Sedangkan kota-kota yang ada di pulau lain tergolong intensitasnya rendah.

Adapun aliran jenis mata dagangan yang melalui pelabuhan Parepare terbesar dari jenis mata dagangan pangan yaitu, beras, kacang-kacangan, bawang merah, buah dan sayuran. Sedangkan jenis mata dagangan lainnya relatif masih rendah.

Sedangkan arus penumpang yang naik turun di pelabuhan Parepare terbesar adalah dari pulau Kalimantan seperti kota Samarinda, Balikpapan, Tarakan, Nunukan dan Batu licin. sedangkan ke kota lain intensitasnya rendah. Sebagaimana pada lampiran 14 dan 18.

Sedangkan barang-barang yang dibongkar di pelabuhan Parepare terlihat tinggi dari propinsi Kalimantan Timur yaitu kota Samarinda, Balikpapan, Nunukan dan Tarakan sedangkan kota-kota lainnya tergolong rendah hanya terbatas pada jenis komodi tertentu. Sebagaimana pada tabel 15,16 dan 17.

STUDI SISTEM TRANSPORTASI KMP

Peta Aneka

KONSENTRASI BARANG

Keterangan



Arah Aliran
Terkonsentrasinya
barang

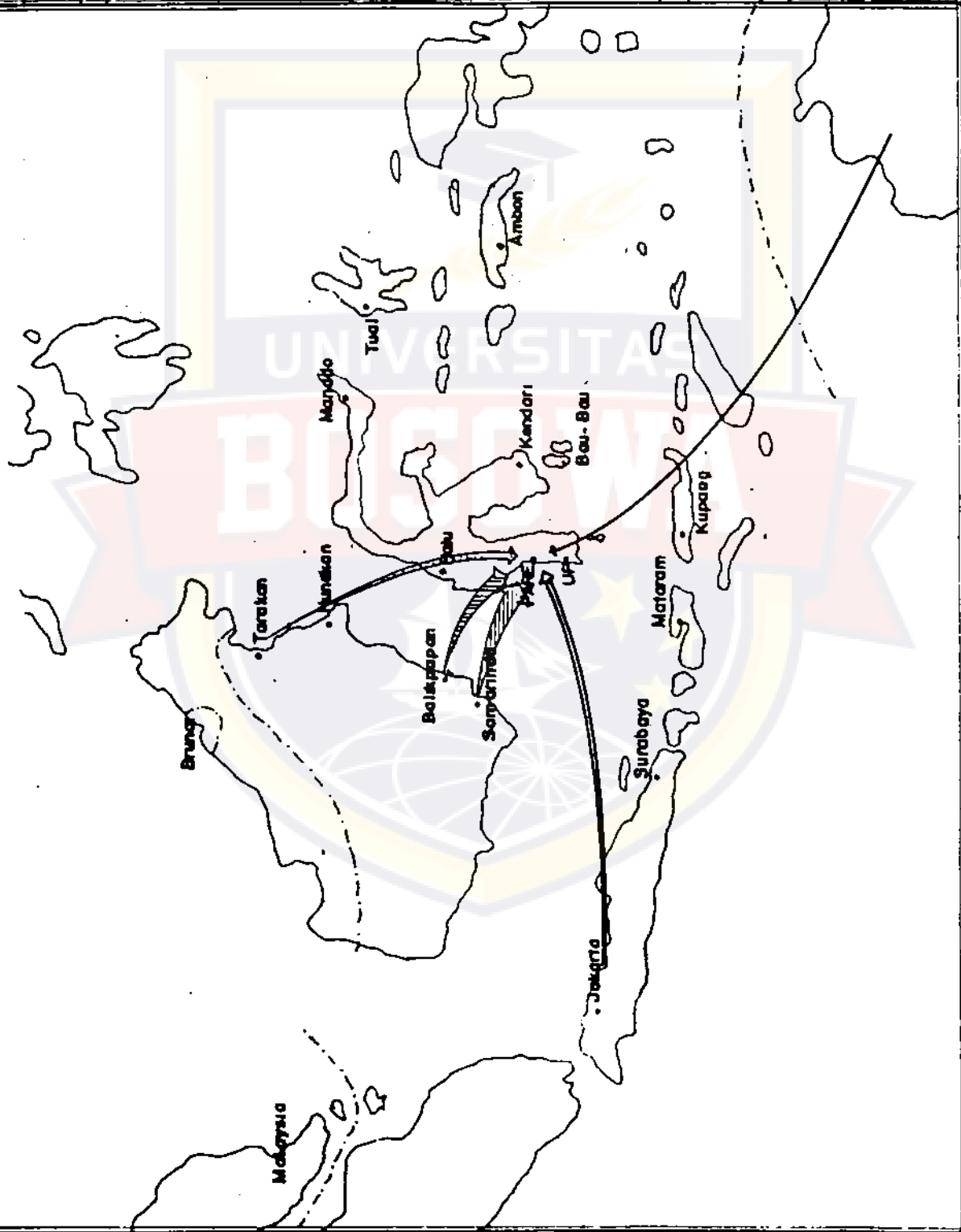
Mahasiswa

AGUS SALIM
4590040130

Pembimbing

1. DR. Ing. M. Y. Jusca, MS Tr.
2. IR. Darwis Panguriseng, MSc
3. IR. Syahrul Sariman

**FAKULTAS TEKNIK
JURUSAN PLANOLOGI
UNIVERSITAS 45**



Peta Analisa

ARUS KELUAR PENUMP

Keterangan

↖
Arah Arus Penumpang

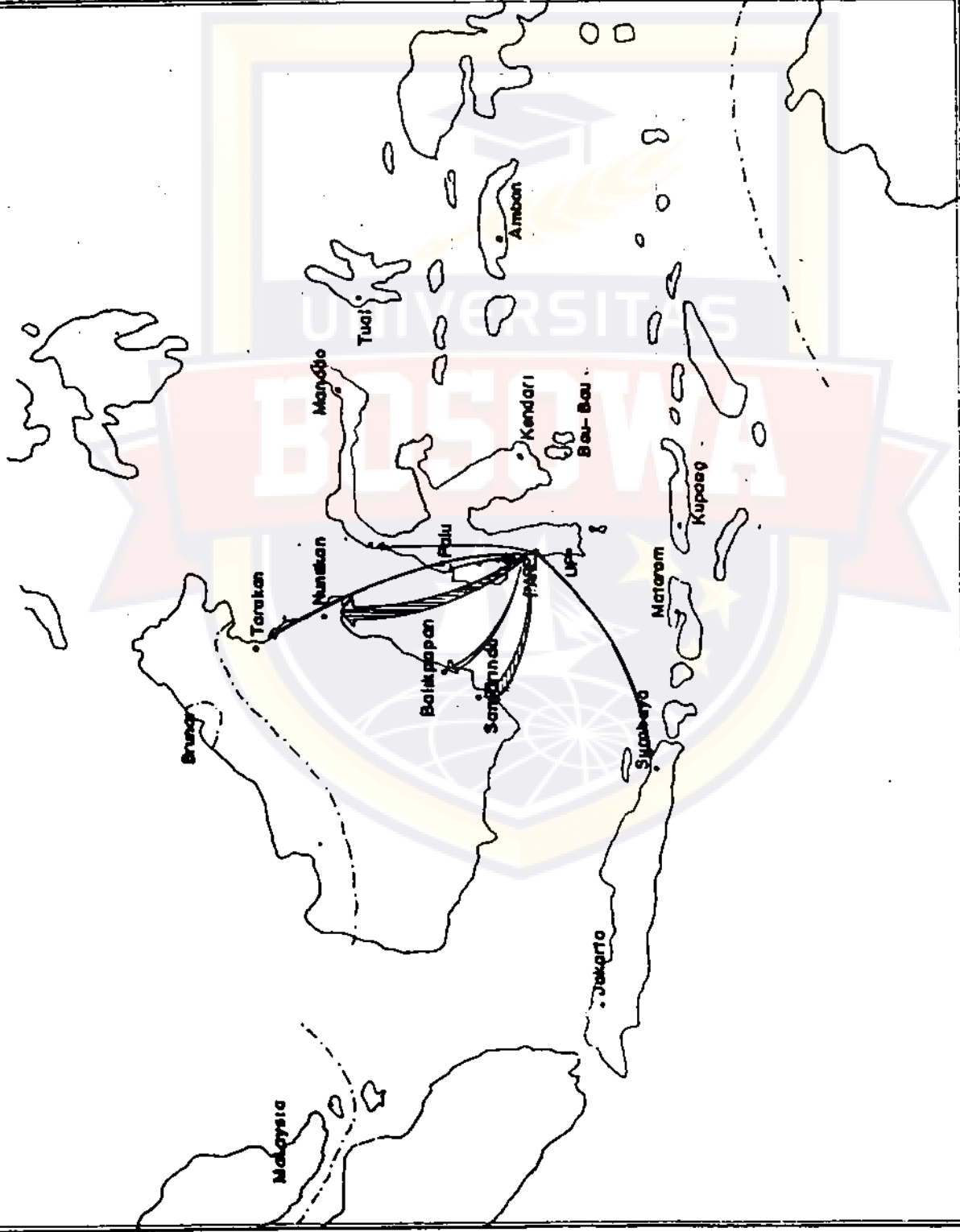
Mahasiswa

AGUS SALIM
4390040150

Pembimbing

- 1. DR - Ing. M. Y. Jusca, MStr.
- 2. IR. Darwis Panguriseng, MSc
- 3. IR. Syahrul Sariman

FAKULTAS TEKNIK
JURUSAN PLANOLOGI
UNIVERSITAS 45



4.4. Interaksi Ruang KMPP.

Dalam peningkatan interaksi ruang KMPP sangat tergantung dari aktivitas perdagangan, baik berupa arus lalu lintas perdagangan darat ataupun arus lalu-lintas perdagangan antar pulau dengan KMPP. Dimana diketahui bahwa KMPP hanya mempunyai sedikit potensi komoditi perdagangan sehingga untuk perkembangan interaksi ruang sangat tergantung dari adanya interaksi dengan daerah belakang dan depannya dalam bentuk perdagangan lalu lintas barang dan penumpang.

4.4.1. Tingkat Interaksi KMPP Terhadap Daerah Belakang dan depannya.

Penentuan tingkat interaksi KMPP dengan daerah depan dan belakangnya, dapat dilihat dari beberapa faktor :

- Tingkat aksesibility antara KMPP dengan daerah belakang dan depannya.
- Potensi hasil bumi dan barang dagangan yang dapat dijadikan komoditi perdagangan.
- Adanya saling ketergantungan dan keterhubungan antara daerah belakang dan depannya.
- Letak Geografis daerah belakang dan depan terhadap KMPP.

a. Arus Lalu-lintas Perdagangan Antar Kota.

Volume lalu-lintas perdagangan barang dan penumpang yang keluar masuk KMPP melalui jalan raya dari arah ketiga poros jalan keluar masuk KMPP menunjukkan suatu intensitas hubungan dan keterkaitan ekonomi KMPP dengan daerah-daerah belakang. Tingkat intensitas dapat diukur dengan

aliran barang dan penumpang yang masuk dari daerah belakang dan aliran barang yang keluar KMPP ke daerah belakangnya.

Berdasarkan informasi dari lampiran 4 diperoleh gambaran bahwa intensitas pergerakan barang yang keluar dan masuk KMPP tertinggi dari dan kota Ujung Pandang (46%), kabupaten Luwu (14%), intensitas menengah adalah kabupaten Pinrang (9%), kabupaten Polmas dan Wajo (7%), kabupaten Sidrap (6%) dan kabupaten Pangkep (5%), sedangkan daerah seperti kabupaten Enrekang, Tator, Barru dan Soppeng mempunyai intensitas rendah.

Dari informasi pada lampiran 1, terlihat bahwa prosentasi mata dagangan yang keluar masuk KMPP sebagai besar dari jenis pangan (41%) dan hasil tani (27%), prosentase sedang jenis hasil tambang (15%) dan bahan bangunan (16%) sedangkan yang lainnya dapat dilihat pada tabel 1.

b. Arus Lalu Lintas Perdagangan antar Pulau.

Volume lalu lintas barang yang keluar masuk KMPP melalui perdagangan angkutan laut sebagai mata dagangan antar pulau dan ekspor-impor menunjukkan interaksi kegiatan ekonomi KMPP dengan daerah depannya, keterkaitan ini dapat dilihat dari perkembangan lalu lintas barang dan penumpang yang naik turun di pelabuhan Kotamadya Pare-pare.

Dalam menunjang kegiatan perdagangan di pelabuhan Parepare terutama keterkaitan dengan arus lalu lintas barang , terlihat bahwa potensi ekonomi daerah hinterland mempunyai pengaruh besar terhadap peningkatan perdagangan terutama lalu lintas barang yang melalui kotamadya Parepare.

- Sub sektor tanaman pangan.
- Sub sektor perkebunan,
- Sub sektor perikanan
- Sub sektor peternakan

Untuk memperlancar arus perdagangan antara daerah belakang dan depannya, maka harus ditunjang dengan suatu sistem transportasi yang memadai, baik perangkutan darat maupun perangkutan laut.

Perdagangan adalah sebagai saluran yang mengatur arus produksi barang dan jasa sehingga bisa lancar sampai ke konsumen. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa merupakan sistem yang didukung oleh kemajuan antara lain perhubungan dan komunikasi. Oleh karena itu aktivitas perdagangan di kotamadya Parepare mempunyai kaitan erat antara transportasi darat dan laut, dengan demikian peningkatan perdagangan akan mendorong peningkatan arus kunjungan kapal di pelabuhan Parepare. Maka dalam unsur perdagangan sebagai tulang punggung perekonomian yang merupakan sasaran pembangunan nasional maka perlu dipikirkan lebih mantap.

potensial untuk mengembangkan sektor pariwisata. Untuk itu maka perlu adanya perhatian pemerintah daerah untuk lebih melengkapi fasilitas-fasilitas penunjang yang diperlukan pada obyek wisata sehingga dapat lebih membuat wisatawan tertarik dan betah untuk tinggal beberapa hari.

Disamping itu pembangunan pos diarahkan untuk lebih memperlancar pelayanan jasa pos kepada masyarakat, sedangkan pembangunan jaringan telekomunikasi diarahkan untuk memperluas jaringan jangkauan sentral telepon otomatis baik nasional maupun internasional. Sehingga memudahkan para wisatawan berhubung dengan rekan-rekannya.

d. Jasa.

Usaha jasa lebih menitikberatkan pada peningkatan keterampilan disamping memberikan fasilitas serta kemudahan. Untuk itu perlu ditumbuhkan terus iklim berusaha yang sehat agar para pengusaha jasa dapat lebih berkembang, karena dari sektor jasa ini diharapkan mampu menyerap tenaga kerja yang lebih besar.

Dengan semakin lengkap fasilitas-fasilitas jasa, maka merupakan salah satu daya tarik bagi bisnismen untuk melakukan kegiatan bisnisnya di kotamadya Parepare, misalnya hotel dan bank.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Setelah membahas dan menganalisa sistem transportasi dikaitkan dengan interaksi ruang berdasarkan lalu lintas barang dan penumpang, maka dapat disimpulkan dan diajukan saran-saran dalam peningkatan interaksi ruang KMPP dengan wilayah depan dan belakangnya.

5.1. Kesimpulan.

- a. Sarana dan prasarana angkutan darat sangat mendukung dalam memperlancar akses ke dan dari daerah belakang KMPP, sedangkan sarana dan prasarana angkutan laut masih perlu peningkatan dari segi kualitas dan kuantitas terutama yang berhubungan dengan fasilitas pelayanan pelabuhan, guna meningkatkan akses ke daerah depannya.

- b. KMPP mempunyai interaksi tinggi dengan daerah-daerah belakangnya adalah kotamadya Ujung Pandang, kabupaten Luwu, Polmas, Pinrang dan Sidrap. Sedangkan kabupaten Barru, Tator, Soppeng, Wajo dan Enrekang masih tergolong rendah. Untuk interaksi daerah depannya tertinggi dari kota-kota yang ada di Propinsi Kalimantan Timur yaitu kota Samarinda, Balikpapan, Tarakan dan Nunukan, sedangkan kota-kota lainnya hanya mempunyai interaksi rendah dan ini tercermin pada arus lalu lintas jenis komoditi tertentu saja.

Lampiran 2. Jumlah Barang Yang Keluar Masuk
Perbulan di Kotamadya Parepare pada
Tahun Anggaran 1994/1995

Dalam Ton

No	Bulan	Masuk	Keluar	Total
1.	April 1994	14061	18114	32.175
2.	Mei 1994	12386	20643	33.029
3.	Juni 1994	12465	16814	29.279
4.	Juli 1994	15064	23874	38.938
5.	Agustus 1994	19658	19441	39.099
6.	September 1994	21319	31750	53.069
7.	Oktober 1994	25883	32795	58.677
8.	November 1994	23920	28092	52.012
9.	Desember 1994	24646	22627	47.273
10.	Januari 1995	26884	19883	46.767
11.	Februari 1995	24290	16799	41.089
12.	Maret 1995	20820	16767	37.587
Jumlah		240624	267719	508.343

Sumber : Kantor Cab. Dinas LLAJF Wil. II Parepare

Lampiran 10. Jumlah Beras, Semen, Dedak, Jagung dan garam Yang dimuat melalui Pelabuhan Parepare menurut Pelabuhan Tujuan, Januari Tahun 1995.

(Dalam Ton).

No	Pelb. Tujuan	Beras	Kacang	Semen	Dedak	Jagung
1.	Samarinda	1.349	44	159	-	-
2.	Balikpapan	1.135	54	197	71	8
3.	Nunukan	195	1	1166	-	-
4.	Tarakan	208	4	-	-	-
5.	Surabaya	-	-	-	-	-
6.	Tg.Periuk	2.381	-	-	-	-
7.	Batulicin	-	-	-	-	-
8.	Sampit	-	-	-	-	-
9.	Pantoloan	-	-	-	-	-
10.	Atapupu	1.500	-	-	-	-
11.	T u a l	137	-	-	-	-
12.	Bontang	33	-	-	-	-
13.	Banjarmasin	-	-	-	140	-
14.	B r a u	39	1	20	-	-
15.	Sangkulirang	11	-	-	-	-
16.	D i l i	2.912	-	-	-	-
15.	Sangkulirang	-	-	-	-	-

Sumber : Cab. Perum Pelabuhan IV Kotamadya Parepare.

Lampiran 13. Jumlah Gula Merah, Telur, Makanan Ternak Kursi dan hewan yang dimuat melalui Pelabuhan Parepare menurut Pelabuhan Tujuan, Januari Tahun 1995. (Dalam Kubik)

No	Pelb. Tujuan	Telur	GMerah	M.Terk	Kursi	Hewan
1.	Samarinda	1485	-	22	-	36
2.	Balikpapan	1390	10	25	6	2
3.	Nunukan	4	7	30	8	33
4.	Tarakan	40	44	-	16	-
5.	Surabaya	-	-	-	-	-
6.	Tg.Periuk	-	-	-	-	-
7.	Batulicin	-	-	-	-	-
8.	Sampit	-	-	-	-	-
9.	Pantoloan	-	-	-	-	-
10.	Atapupu	-	-	-	-	-
11.	T u a l	-	-	-	-	-
12.	Bontang	3	-	-	-	-
13.	Banjarmasin	-	-	-	-	-
14.	B r a u	-	17	-	9	-
15.	Sangkulirang	-	-	-	-	-
16.	D i l i	-	-	-	-	-
15.	Sangkulirang	-	-	-	-	-

Sumber : Cab. Perum Pelabuhan IV Kotamadya Parepare.

Lampiran 15. Jumlah Arus Barang Yag dibongkar di Pelabuhan Parepare menurut pelabuhan Asal, pada Bulan Januari 11995.

Dalam Ton

No	Pelab.Asal	Bensin	M.Tanah	Solar	M.Aspal	Eskapator
1.	Samarinda	-	-	-	-	-
2.	Balikpapan	3500	3997	2750	-	-
3.	Nunukan	-	-	-	-	-
4.	Tarakan	-	-	-	-	-
5.	Surabaya	-	-	-	-	-
6.	Tg.Periuk	-	-	-	320	80
7.	Batulicin	-	-	-	-	-
8.	Gresik	-	-	-	-	-
9.	Pantoloan	-	-	-	-	-
10.	U.Pandang	1700	-	-	-	-
11.	Tolitoli	-	-	-	-	-
12.	Bontang	-	-	-	-	-
13.	Tg. Redeb	-	-	-	-	-
14.	B r a u	-	-	-	-	-
15.	Australia	-	-	-	-	-
J u m l a h		5200	3997	2750	320	80

Sumber : Cab. Perum Pelabuhan IV Kotamadya Parepare.

Lampiran 16. Jumlah Arus Barang Yag dibongkar di Pelabuhan Parepare menurut pelabuhan Asal, pada Bulan Januari 1995.

Dalam Ton

No	Pelab. Asal	P.Urea	Ban.Oto	Aspal	Dedak	M.Ternak
1.	Samarinda	-	44	-	-	-
2.	Balikpapan	-	55	-	-	-
3.	Nunukan	-	-	-	-	-
4.	Tarakan	-	-	-	-	-
5.	Surabaya	-	-	-	-	-
6.	Tg.Periuk	-	-	-	-	60
7.	Batulicin	-	-	-	-	-
8.	Gresik	700	-	-	-	-
9.	Banabungi	-	-	1000	-	-
10.	U.Pandang	-	-	-	-	-
11.	Tolitoli	-	-	-	84	-
12.	Bontang	935	-	-	-	-
13.	Tg. Redeb	-	-	-	-	-
14.	B r a u	-	-	-	-	-
15.	Australia	-	-	-	-	12
J u m l a h		1635	99	1000	84	72

Sumber : Cab. Perum Pelabuhan IV Kotamadya Parepare.

Lampiran 17. Jumlah Arus Barang Yag dibongkar di Pelabuhan Parepare menurut pelabuhan Asal, pada Bulan Januari 11995.

Dalam Ton

No	Pelab.Asal	Kayu	J.Nipis	Hewan	Karung	Rak.Telur
1.	Samarinda	121	88	-	5	661
2.	Balikpapan	-	2	-	6	486
3.	Nunukan	-	-	-	-	-
4.	Tarakan	121	-	-	-	-
5.	Surabaya	-	-	-	-	-
6.	Tg.Periuk	-	-	-	320	-
7.	Batulicin	-	-	-	-	-
8.	Gresik	-	-	-	-	-
9.	Pantoloan	-	-	-	-	-
10.	U.Pandang	-	-	-	-	-
11.	Tolitoli	-	-	-	-	-
12.	Bontang	-	-	-	-	-
13.	Tg. Redeb	289	-	-	-	-
14.	B r a u	299	-	-	-	-
15.	Australia	-	-	990	-	-
J u m l a h		830	90	990	11	80

Sumber : Cab. Perum Pelabuhan IV Kotamadya Parepare.

Lampiran 18. Jumlah Penumpang Yang diturunkan di Pelabuhan Parepare dirinci menurut Pelabuhan Asal, pada Bulan Januari - Maret Tahun 1995

Dalam Jiwa

No	Pelabuhan Asal	B u l a n		
		Januari	Februari	Maret
1.	Samarinda	2.757	2.851	3.086
2.	Balikpapan	1.835	3.298	2.156
3.	Nunukan	5.178	7.114	5.329
4.	Tarakan	261	908	766
5.	Surabaya	704	1.179	958
6.	Tg. Periuk	-	-	-
7.	Batulicin	864	847	844
8.	U.Pandang	-	711	-
9.	Pantoloan	-	-	305
10.	Moresbi	-	-	227
11.	Komodo	-	427	-
12.	Bontang	-	11	-
13.	Toli-toli	205	179	-
14.	B r a u	28	15	25
J u m l a h		11.850	29.390	42.799

Sumber : Cab. Pelabuhan IV Kotamadya Parepare.

