

**PENGARUH TRANSPORTASI TERHADAP KUALITAS
KOMODITI HORTIKULTURA DI KECAMATAN ALLA
KABUPATEN ENREKANG**

SKRIPSI

Oleh :

LISWENI DJALALUDDIN

45 00 042 017

UNIVERSITAS

BOGOWA



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



2005

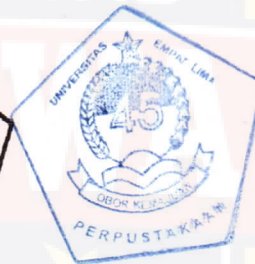
**PENGARUH TRANSPORTASI TERHADAP KUALITAS
KOMODITI HORTIKULTURA DI KECAMATAN ALLA
KABUPATEN ENREKANG**

SKRIPSI

Oleh :

LISWENI DJALALUDDIN

45 00 042 017



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

MAKASSAR

2005

HALAMAN PENGESAHAN

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar, Nomor 062/SK/FT.U-45/XI/2005 Tanggal 21 November 2005 tentang PANITIA dan TIM PENGUJI TUGAS AKHIR, maka :

Pada Hari/Tanggal : **Rabu/23 November 2005**
Skripsi Atas Nama : **LISWENI DJALALUDDIN**
Nomor Pokok : **45 00 042 017**

Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Akhir Skripsi Sarjana Negara Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar, setelah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi Sarjana Negara dan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Negara Jenjang Strata Satu (S-1), pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar.

PENGAWAS UMUM

Prof. Dr. H. Abu Hamid

Rektor Universitas "45" Makassar



(.....)

TIM PENGUJI TUGAS AKHIR

Ketua : **Ir. Jamaluddin Rahim MSTR**

Sekretaris : **Ir. A. Heikal Munarka, M.Si**

Anggota : **Drs. H. Abd. Azis Mattola, MSP**

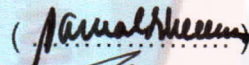
: **Ir. Agus Salim, M.Si**

: **Ir. Nur Syam Aksa, M.Si**

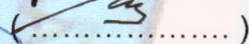
: **Ir. Syarifuddin Dewa, M.Si**

: **Ir. Batara Surya, M.Si**

: **Ir. Syafri, M.Si**



(.....)



(.....)



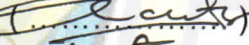
(.....)



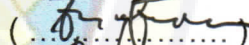
(.....)



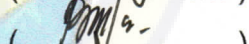
(.....)



(.....)



(.....)



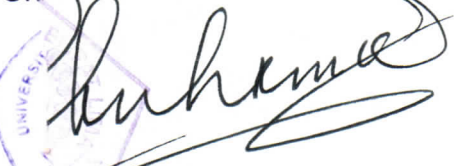
(.....)

sahkan :

Rektor Universitas "45" Makassar

[

Un



(**IR.** **Dr. H. Abu Hamid**)

Diketahui :

Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah
dan Kota Fakultas Teknik Universitas
"45" Makassar



(**IR.** **Ir. M. Ridwan, M.Si**)

KATA PENGANTAR



Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya karena atas izin dan perkenan-Nyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi guna memperoleh gelar sarjana teknik pada Fakultas Teknik Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas "45" Makassar.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, karena itu penulis senantiasa mengharapkan saran dan Kritik yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Kepada orang tua penulis yang tercinta Ayahanda Djalaluddin dan Ibunda Sahibu dengan penuh kasih sayang mendidik, membesarkan dan mengarahkan penulis dengan segala pengorbanan yang tidak ternilai harganya. Penulis hanya dapat mengucapkan terima kasih yang tak terhingga dan mendoakan agar semua amal kedua orang tua penulis dapat diterima di sisi Allah SWT.

Skripsi ini tidak akan pernah ada apabila tidak ada partisipasi dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa hormat dan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak Drs. H. Abd. Azis Mattola, M.SP selaku pembimbing I, bapak Ir. Agus Salim, M.Si selaku pembimbing II, dan bapak Ir. Nur Syam Aksa, M.Si selaku pembimbing III, atas segala bantuan dan bimbingannya yang senantiasa meluangkan waktu untuk penulis selama penyelesaian skripsi.
2. Bapak Rektor Universitas "45" Makassar, bapak Dekan Fakultas Teknik, bapak Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota beserta seluruh civitas akademika Universitas "45" Makassar khususnya Fakultas Teknik dan Jurusan PWK yang selama kuliah pada Jurusan PWK telah banyak membantu penulis.
3. Para dosen yang mengajar pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberikan pengajaran dan pendidikan selama penulis kuliah di Universitas "45" Makassar.

Terima kasih secara khusus teriring kasih sayang penulis yang disampaikan kepada :



- Ayahanda Djalaluddin dan Almarhumah Ibunda Sahibu selaku orang tua yang telah memberikan bantuannya baik berupa materi, doa, tenaga, pikiran serta dorongan moril dan juga pengorbanannya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
- Saudara dan keponakan penulis yang senantiasa membantu dan menghibur penulis.
- Teman-teman di studio 8 dan teman-teman angkatan 2000 lainnya, terima kasih atas pengabdianya, selera humor dan visi mereka yang telah memberikan inspirasi kepada penulis.
- Senior-seniorku yang baik hati, Kak Ancha, Aa Gun, Kak Hamka, dan angkatan 98, 99 dan adik-adik angkatan yang memberikan bantuan kepada penulis.
- Dan pihak-pihak lainnya yang tidak sempat penulis sebutkan satu per satu.

Penulis hanya dapat mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya dan semoga Allah SWT melimpahkan Rahmat dan Karunia-Nya kepada kita semua. Wassalam.

Makassar, November 2005

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	3
1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	3
1.4. Ruang Lingkup Penelitian	4
1.5. Metode Penelitian	4
1.5.1 Lokasi penelitian	4
1.5.2 Populasi dan Sampel	4
1.5.3 Jenis dan Sumber Data	5
1.5.4 Teknik Pengumpulan Data	5
1.5.5 Alat Analisis	6
1.6. Defenisi Operasional	7
1.7. Sistematika Pembahasan	8

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian dan Fungsi Transportasi	10
2.1.1 Pengertian Transportasi	10
2.1.2 Fungsi Transportasi	11
2.2. Transportasi dan Pengembangan Wilayah	15
2.3. Arti dan Peranan Hortikultura	17
2.4. Pengemasan	18
2.5. Kualitas	18
2.6. Kerusakan Mekanis	19
2.7. Pemasaran	21
2.7.1 Pengertian Pemasaran	21
2.7.2 Saluran Pemasaran	22
2.7.3 Fungsi dan Efisiensi Pemasaran	24
2.8. Simpul Jasa Angkutan	27

2.9. Kerangka Pikir	28
BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN	
3.1. Kondisi Wilayah Penelitian	28
3.1.1 Letak Geografis dan Batas Wilayah	28
3.1.2 Topografi, Kelereng dan Jenis Tanah	28
3.1.3 Keadaan Iklim	29
3.1.4 Kependudukan	29
3.1.5 Pemanfaatan Lahan	31
3.2 Keadaan Sarana dan Prasarana Transportasi	32
3.3. Produksi Komoditi Hortikultura	35
3.4. Keadaan Sosial Ekonomi dan PDRB	38
3.5. Karakteristik Responden	40
3.6. Sistem Distribusi Komoditi Hortikultura	42
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
4.1. Analisis Keadaan Fisik Wilayah	45
4.2. Analisis Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura	46
4.3. Analisis Faktor-faktor yang Berpengaruh Terhadap Penurunan Kualitas	54
4.4. Analisis Peranan Transportasi Terhadap Pemasaran Hortikultura	55
4.5. Analisis Pengendalian Penurunan Kualitas	57
4.6. Upaya Penanganan Untuk Menjamin Kualitas Komoditi Hortikultura	58
4.6.1 Pengemasan	58
4.6.2 Sistem Bongkar Muat Komoditi Hortikultura	59
4.6.3 Sistem Distribusi Komoditi Hortikultura	60
4.6.4 Pendinginan	60
4.6.5 Pengangkutan dengan Cepat	61
BAB V PENUTUP	
5.1. Kesimpulan	62
5.2. Rekomendasi	62
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

No	Hal
3.1	Banyaknya Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Bulan di Kecamatan Alla Kabupaten Enrekang Tahun 2001 – 2003 29
3.2	Struktur Penduduk dirinci menurut Kelurahan/Desa dan kepadatannya di Kecamatan Alla Tahun 2004 30
3.3	Struktur Penduduk berdasarkan Mata Pencaharian di Kecamatan Alla Tahun 2004 31
3.4	Luas Lahan Menurut Jenis Penggunaannya pada Setiap Kelurahan/Desa di Kecamatan Alla Tahun 2004 32
3.5	Panjang Jaringan Jalan Berdasarkan Jenis Permukaan dan Kondisi Jalan di Kecamatan Alla Kabupaten Enrekang Tahun..... 34
3.6	Perkembangan Hasil Produksi Tanaman Hortikultura di Kecamatan Alla Tahun 1999 – 2003 37
3.7	Perbandingan PDRB Sulawesi Selatan dengan PDRB Kabupaten Enrekang Tahun 2002 39
3.8	Struktur Perekonomian Kabupaten Enrekang Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku Tahun 1998 – 2002 40
3.9	Jumlah Penduduk Berdasarkan Golongan Umur di Kecamatan Alla Tahun 2005 41
3.10	Jumlah Penduduk Berdasarkan Tingkat Pendidikan di Kecamatan Alla Tahun 2005 41
3.11	Jumlah Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian di Kecamatan Alla Tahun 2005 42
4.1	Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Kondisi Jalan Terhadap Penurunan Kualitas Barang Tahun 2005 47
4.2	Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Jarak Terhadap Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura Tahun 2005 49
4.3	Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Waktu Tempuh Terhadap Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura Tahun 2005 49

4.4	Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Alat Angkut Terhadap Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura Tahun 2005	51
4.5	Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Cara Panen Terhadap Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura Tahun 2005	52
4.6	Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Pengemasan Terhadap Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura Tahun 2005	54
4.7	Hasil Uji Korelasi Variabel bebas dengan Variabel Tidak Bebas	55

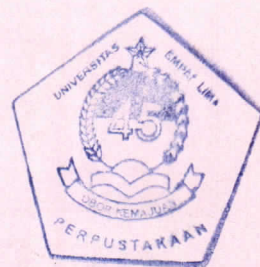


DAFTAR GAMBAR

1. Sistem Distribusi Komoditi Hortikultura
2. Peta Orientasi Wilayah Studi
3. Peta Administrasi Wilayah
4. Peta Kondisi Jalan
5. Peta Pola Aliran Pemasaran Komoditi Hortikultura



BAB I



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sejalan dengan era reformasi saat ini, dan dengan diberlakukannya UU No. 32 Tahun 2004 tentang Otonomi Daerah serta UU No. 33 Tahun 2004 tentang perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan daerah, maka pemerintah daerah memiliki wewenang yang lebih luas dalam menata daerahnya dengan mengoptimalkan seluruh potensi daerah yang dimiliki termasuk di dalamnya pembangunan sarana dan prasarana yang berperan sangat penting dalam memajukan perekonomian suatu wilayah/kota. Dalam era otonomi daerah sekarang ini sumber pendapatan sudah sangat terbatas, maka pemerintah daerah dituntut untuk lebih kreatif dalam merencanakan suatu infrastruktur yang efisien, terpadu dan saling sinergi antara berbagai sistem termasuk perangkat pemerintah, serta peran serta masyarakat yang lebih nyata sehingga pembangunan sarana dan prasarana wilayah dapat memberi manfaat yang luas dalam pengembangan dan peningkatan perekonomian masyarakat.

Penyediaan prasarana dan sarana transportasi dalam suatu wilayah akan memberikan manfaat yang sangat besar terhadap perkembangan wilayah tersebut antara lain :

- a. Peningkatan produksi, distribusi pangan, industri, perdagangan, pariwisata akan memberikan dampak terhadap pertumbuhan perekonomian suatu wilayah.
- b. Peningkatan kesejahteraan melalui pengurangan kemiskinan, peningkatan kualitas kesehatan masyarakat. Pengembangan daerah terisolasi, peningkatan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat.

Penyediaan sistem transportasi yang relatif murah, lancar dan aman akan merangsang daerah-daerah terpencil untuk dapat memasarkan hasil produksinya secara lebih luas sehingga akan mendorong meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Tamin Z. (2001), mengatakan bahwa sistem sarana dan prasarana transportasi sebagai infrastruktur dasar, merupakan prasyarat bagi terjadinya

pergerakan ekonomi wilayah, dimana sebagai sistem pendukung dan pendorong prasarana transportasi sangat berperan terhadap efisiensi dan efektivitas kegiatan ekonomi wilayah. Banyak masalah kemiskinan terjadi karena rendahnya tingkat aksesibilitas pusat-pusat desa dan daerah-daerah lainnya yang menyebabkan desa tersebut kurang produktif dan pendapatan masyarakat menjadi berkurang.

Sejalan dengan adanya kebijakan otonomi daerah, maka peran sarana dan prasarana transportasi khususnya sistem jaringan jalan menjadi semakin nyata dalam usaha mengurangi masalah kemiskinan masyarakat pedesaan. Salah satu usaha yaitu, melalui perbaikan tingkat aksesibilitas pusat-pusat desa atau daerah terpencil dengan memanfaatkan prasarana dan sarana transportasi.

Fungsi usaha pengangkutan memegang peranan penting dalam pemasaran suatu komoditas terutama dalam memperlancar perpindahan produk dari lokasi produksi ke konsumen akhir. Sedangkan peranan sistem transportasi adalah memudahkan arus komoditi hortikultura atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan aman, cepat, nyaman dan murah.

Kabupaten Enrekang yang termasuk dalam Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) Parepare adalah merupakan penghasil komoditi hortikultura terbesar di wilayah KAPET Parepare. Komoditi hortikultura tersebut dipasarkan ke berbagai daerah di Pulau Sulawesi bahkan sampai ke Pulau Kalimantan dan Kawasan Timur Indonesia umumnya, sehingga diperlukan adanya peningkatan produktivitas lahan yang lebih tinggi. Secara keseluruhan produksi sayuran Kabupaten Enrekang pada tahun 2002 adalah 149.875,36 ton mengalami kenaikan sebesar 30.378,97 ton (25,42%) dibandingkan dengan produksi tahun 1999 yang besarnya 119.496,39 ton. Hal ini didukung oleh letak geografis yang memungkinkan ditanamnya sayuran sepanjang tahun. Lahan yang tersedia juga masih cukup luas dan tenaga kerja masih relatif murah. Namun dalam penanganan dan pemasarannya masyarakat dan pemerintah Kabupaten Enrekang sering diperhadapkan pada masalah kualitas mutu dari produk yang dipasarkan mulai dari sentra produksi sampai ke konsumen akhir.

Upaya peningkatan produksi tidak hanya dengan perbaikan dan peningkatan aspek perpanenan saja, akan tetapi menyangkut pasca panen yang mencakup berbagai operasi yang terencana dengan baik yang meliputi cara panen,

pengemasan, dan pengangkutan hingga produk sampai ke tangan konsumen dengan kualitas yang baik.

Komoditi hortikultura tergolong komoditi yang mudah rusak, dengan tingkat kerusakan dapat mencapai 10 – 30 %. Jika kehilangan hasil ini dapat ditekan maka nilai tambah akan meningkat. Pencegahan kehilangan mutu komoditi merupakan salah satu program untuk meningkatkan pendapatan masyarakat. Menurunnya kualitas dari produk tersebut lebih banyak dipengaruhi oleh jarak angkut komoditi hortikultura, kondisi permukaan jalan dan waktu tempuh selama pengangkutan mulai dari sentra produksi sampai ke konsumen akhir.

Rendahnya tingkat aksesibilitas dalam pengangkutan komoditi akan mengakibatkan tingkat resiko kerusakan yang semakin besar. Sementara konsumen menghendaki sayuran yang tersedia di pasar dalam kondisi mutu yang baik, yakni segar, tanpa cacat dan berkualitas. Untuk itu penulis melakukan penelitian untuk melihat pengaruh transportasi terhadap kualitas komoditi hortikultura di Kecamatan Alla Kabupaten Enrekang.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

“Faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap penurunan kualitas komoditi hortikultura akibat tingkat pelayanan transportasi di Kecamatan Alla Kabupaten Enrekang”

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap kualitas komoditi hortikultura akibat tingkat pelayanan transportasi di Kecamatan Alla Kabupaten Enrekang.

2. Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah :

- a. Sebagai bahan masukan bagi produsen (petani, pedagang pengumpul dan pengusaha) dalam meningkatkan kualitas komoditi hortikultura yang baik dengan menggunakan angkutan muatan/komoditi hortikultura.
- b. Sebagai bahan masukan dan acuan bagi peneliti berikutnya.

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

Untuk lebih mengoptimalkan masalah hingga sesuai dengan tujuan penulisan tugas akhir ini, maka penulis membatasi masalah pada hasil produksi komoditi hortikultura yang meliputi sayur-sayuran yang diangkut dari produsen ke pasar Sudu Kecamatan Alla Kabupaten Enrekang.

1.5. Metode Penelitian

1.5.1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kecamatan Alla, Kabupaten Enrekang yang merupakan wilayah KAPET Parepare. Pemilihan lokasi ini ditentukan secara sengaja (*purposive sampling*), dengan dasar pertimbangan Kabupaten Enrekang adalah merupakan penghasil hortikultura terbesar di wilayah KAPET Parepare dan Kecamatan Alla adalah sentra produksi serta pemasok utama kebutuhan sayuran di wilayah KAPET Parepare dan *hinterlandnya*, bahkan sudah keluar Pulau Sulawesi, yakni Pulau Kalimantan melalui pelabuhan Parepare menuju Balikpapan dengan transportasi darat dan laut.

Waktu pelaksanaan penelitian sekitar dua bulan, mulai dari bulan Maret 2005 sampai April 2005.

1.5.2. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat di Kecamatan Alla yang terdiri dari petani, pedagang, sopir, buruh dan pemerintah terkait. Sedangkan sampel ditarik dengan menggunakan teknik penarikan sampel bertujuan (*purposive sampling*). Adapun penggunaan sampel bertujuan karena pertimbangan waktu, biaya tenaga dalam karakteristik tertentu (Sugiyono, 1999). Jumlah sampel petani yang diambil sebagai responden 263

orang, pedagang 54 orang, buruh 5 orang, pemerintah 10, dan sopir 25 orang berdasarkan rumus :

$$N = \frac{N \cdot z^2 \cdot p \cdot q}{d^2 (N - 1) \cdot p \cdot q}$$

1.5.3. Jenis dan Sumber Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini kemudian diolah berdasarkan dari dua sumber, yaitu :

- a. Data Primer, diperoleh dengan melakukan observasi di lapangan dan wawancara langsung kepada petani hortikultura, pedagang pengumpul, pedagang antarpulau atau provinsi yang langsung memasarkan keluar wilayah serta pihak lain yang dapat memberi penjelasan mengenai data yang dibutuhkan mengenai bagaimana sistem transportasi terhadap distribusi komoditi hortikultura.
- b. Data sekunder, diperoleh dari beberapa instansi terkait seperti Biro Statistik Kabupaten Enrekang dan Sulawesi Selatan, Dinas Pertanian, serta instansi terkait lainnya berupa data tentang luas lahan, kependudukan dan lain-lain yang dianggap perlu.

1.5.4. Teknik Pengumpulan Data

- a. Teknik Wawancara, merupakan teknik pengumpulan data yang langsung tanya jawab dengan instansi terkait dan masyarakat yang terkait dengan kebutuhan penelitian.
- b. Observasi, merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan mengamati langsung obyek penelitian.
- c. Studi Literatur, merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui berbagai literatur, jurnal dan hasil penelitian terdahulu yang terkait dengan bahasan penelitian ini.
- d. Kuisisioner, yaitu teknik pengambilan data berupa daftar pertanyaan yang bersifat terbuka dan tertutup dan dijawab oleh responden



1.5.5. Alat Analisis

Berdasarkan data yang diterima di lapangan dan berdasarkan rumusan masalah yang ada, maka dilakukan analisis secara kualitatif dan kuantitatif dengan menginterpretasi hasil analisis data untuk menarik suatu kesimpulan. Adapun olah analisis yang digunakan adalah :

1. Untuk mengukur berapa besar pengaruh penurunan kualitas atau kerusakan berdasarkan pendapat responden, digunakan analisis pembobotan dengan memberikan skor pada setiap kategori pertanyaan kepada responden (petani, pedagang, pengusaha pengangkutan, buruh dan pemerintah) untuk masing-masing indikator (Sugiyono, 1999). Adapun indikator tanggapan responden adalah :

<u>Kriteria</u>	<u>Bobot</u>
1. Kondisi jalan	25%
2. Jenis angkutan	15%
3. Jarak	20%
4. Waktu tempuh	20%
5. Pengemasan	10%
6. Cara panen	10%

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

- a. Sangat berpengaruh = 4
- b. Berpengaruh = 3
- c. Kurang berpengaruh = 2
- d. Tidak berpengaruh = 1

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

$$r = \frac{N \sum (x_i y_i) - \sum (x_i) \sum (y_i)}{\sqrt{[N \sum (x_i^2) - (\sum x_i)^2] \cdot [N \sum (y_i^2) - (\sum y_i)^2]}}$$

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

1.6. Definisi Operasional

Definisi operasional perlu untuk memberikan pemahaman yang sama mengenai topik penelitian yang akan dilaksanakan. Beberapa definisi yang penting untuk diuraikan, antara lain :

1. Pengaruh merupakan akibat perubahan fisik yang ditimbulkan oleh beberapa faktor selama pengangkutan yang dapat menimbulkan perubahan nilai pada suatu komoditi.
2. Transportasi dalam hal ini merupakan pengangkutan komoditi yang dilakukan dari sentra produksi ke pemasaran akhir dan didukung dengan adanya sarana dan prasarana.
3. Distribusi merupakan suatu aktivitas yang meliputi kegiatan perdagangan dan proses pengangkutan komoditi hortikultura dari sentra produksi ke pemasaran akhir.
4. Prasarana dalam hal ini merupakan jalan yang dilalui alat angkut untuk mengangkut komoditi hortikultura baik dilihat dari kondisi komoditi hortikultura, jenis permukaan maupun jarak.
5. Waktu tempuh adalah waktu yang digunakan oleh alat angkut untuk mengangkut komoditi hortikultura termasuk jarak dan waktu tunggu sebelum pemberangkatan ke tempat pemasaran.
6. Pengemasan merupakan salah satu penanganan terhadap produk dengan maksud untuk melindungi atau mengawetkan produk pangan serta menunjang transportasi dan distribusi.

7. Kualitas (mutu) merupakan sifat kompleks suatu komoditi sebagai hasil penelitian berdasarkan berbagai sifat yang menentukan komoditi itu disenangi atau bernilai gizi sebagai makanan manusia.
8. Sarana merupakan alat yang digunakan untuk mengangkut komoditi dari sentra produksi ke tempat pemasaran akhir.

1.7. Sistematika Pembahasan

Adapun sistematika pembahasan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam hal ini akan membahas mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, ruang lingkup penelitian, metode penelitian, definisi operasional dan sistematika pembahasan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam hal ini akan membahas mengenai pengertian dan fungsi transportasi, transportasi dan pengembangan wilayah, arti dan peranan hortikultura, pengemasan, kualitas, kerusakan mekanis, pemasaran, simpul jasa angkutan dan kerangka pikir.

BAB III : GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

Dalam hal ini akan membahas mengenai kondisi wilayah penelitian, produksi komoditi hortikultura, keadaan sosial ekonomi dan PDRB, karakteristik responden dan alur tata niaga hortikultura.

BAB IV : ANALIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini dibahas mengenai analisis keadaan fisik wilayah, analisis penurunan kualitas komoditi hortikultura, analisis faktor-faktor yang berpengaruh terhadap penurunan kualitas, analisis peranan transportasi terhadap pemasaran hortikultura, analisis pengendalian penurunan kualitas dan upaya penanganan komoditi untuk menjamin kualitas komoditi hortikultura.

BAB V : PENUTUP

Dalam hal ini akan membahas mengenai kesimpulan dan saran.

BAB III



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian dan Fungsi Transportasi

2.1.1. Pengertian transportasi

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

Menurut Salim Abbas (1993) transportasi merupakan kegiatan memindahkan/mengangkut barang dari produsen sampai kepada konsumen dengan menggunakan salah satu moda transportasi yang dapat meliputi moda transportasi darat, laut/sungai maupun udara. Selanjutnya menurut Nasution (1996) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Ada tiga hal yang berkaitan dengan transportasi, yakni ada muatan yang diangkut, tersedia kendaraan sebagai alat angkutnya dan ada jalan yang dapat dilalui. Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal dan nilai lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkatannya.

Menurut Jinca (2004), Santoso (1996) dan Marlok (1995) bahwa faktor yang berpengaruh pada tingkat pertumbuhan transportasi pada suatu wilayah adalah faktor geografis, ekonomi, teknologi, sosial, politik dan lingkungan. Secara lebih khusus transportasi mempunyai peranan ekonomis. Peranan sosial dan politik serta peranan dalam lingkungan.

Kemudahan memperoleh berbagai jenis barang kebutuhan dan kemudahan memasarkan hasil produksi yang dapat meningkatkan perdagangan, pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan penduduk dapat terjadi jika didukung prasarana dan sarana transportasi terpadu antara transportasi darat, laut dan udara. Hal ini semakin memperluas daerah pemasaran hasil komoditas dan industri sehingga seakan-akan dunia semakin sempit, seperti yang disampaikan oleh Bonson dan Whittenhead (1975) dalam Santoso (1996)

Jinca (2004) berpendapat bahwa sistem kebutuhan akan transportasi merupakan sistem aktivitas dan intensitas penggunaan lahan yang terdiri dari pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Kegiatan dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemerataan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari. Pergerakan yang meliputi pergerakan manusia dan atau barang membutuhkan saran/moda dan media (prasarana) tempat moda transportasi itu bergerak.

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

2.1.2 Fungsi Angkutan (Transportasi)

1. Angkutan (transportasi) sebagai penunjang pembangunan ekonomi

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup memadai, tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan. Usaha pengembangan ekonomi dari usaha daerah atau negara sangat memerlukan kapasitas angkutan dan fasilitas pendukungnya yang optimum. Namun perlu diperhatikan bahwa penentuan kapasitas yang dimaksud dan tingkat investasi tidak merupakan hal yang mudah. Masing-masing negara bagaimana pun tingkat perkembangannya dalam rangka menyusun sistem transportasi nasional atau dalam menetapkan policy transportasi

nasional harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi nasional tersebut.

Adapun tujuan yang ingin dicapai dengan pengembangan ekonomi adalah :

- meningkatkan pendapatan nasional disertai dengan distribusi yang merata antarpenduduk, bidang-bidang usaha dan daerah.
- Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mencapai pasaran dalam negeri.
- menciptakan dan memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat.

Dalam hal transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan pengembangan ekonomi tersebut. Sejalan dengan tujuan ekonomi ada pula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu mempertinggi integritas bangsa, mempertinggi ketahanan dan pertahanan nasional.

2. Transportasi sebagai pemberi jasa/ *the serving sector*

Fungsi transportasi adalah mengangkut penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Kebutuhan akan angkutan tergantung pada fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*) dapat mengadakan perjalanan untuk tujuan pribadi atas usaha. Kebutuhan akan angkutan barang sebagian besar merupakan kebutuhan yang berkaitan dengan faktor-faktor lain. Suatu barang lebih bermanfaat di suatu tempat daripada di tempat lain. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut ruang dan waktu. Jika barang tersebut dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam hal ini dengan menggunakan transportasi jalan dapat menciptakan suatu barang/komoditi berguna menurut waktu dan tempat (*time utility and place utility*). Transportasi jalan sangat bermanfaat bagi masyarakat di Kecamatan Alla dalam arti produksi dan bahan-bahan baku dapat dipasarkan. Untuk mengangkut bahan baku dan barang-barang jadi tersebut dibutuhkan jasa transportasi. Selain itu suatu produksi akan bermanfaat dan bernilai ekonomi jika tersedia modal transportasi. Di mana hal tersebut berkaitan antara transportasi dan produksi dalam arti untuk pelepasan komoditi tersebut ke pasar (market). Di sini ada hubungan antara angkutan jalan dan produksi. dimana tersedianya angkutan jalan, petani akan mendapat keuntungan dari produksi

3. Peran dan Manfaat Transportasi

Transportasi berkaitan erat dan pola kehidupan masyarakat sehari-hari, baik untuk kegiatan sosial, ekonomi seperti ke tempat kerja, sekolah, berbelanja ataupun untuk mendapatkan pelayanan kesehatan. Bahkan kegiatan ekonomi seperti kegiatan produksi, perdagangan, distribusi hasil pertanian dan kebutuhan sekunder masyarakat pun membutuhkan dukungan sarana dan prasarana transportasi sehingga barang-barang tersebut dapat sampai ke tangan yang membutuhkan. Menurut Jinca (2004) permintaan sarana transportasi tidak hanya dipengaruhi oleh aspek fisik saja melainkan juga aspek sosial ekonomi dari suatu wilayah. Selanjutnya Marlok (1995) menjelaskan peranan transportasi sebagai berikut : (1) transportasi memperbesar jangkauan terhadap sumber daya yang dibutuhkan suatu daerah dan memungkinkan digunakan sumber daya yang lebih murah ataupun lebih tinggi muatannya. (2) pemakaian sumber daya yang efisien mengakibatkan timbulnya kekhususan setiap daerah maupun pembagian tenaga kerja yang sesuai yang mengakibatkan penambahan jumlah barang yang dapat dikonsumsi. Berhubungan erat dengan hal ini, untuk mengkonsentrasikan suatu produksi pada suatu lokasi, tetapi memungkinkan untuk melayani daerah pemasaran yang lebih luas, sehingga keuntungan dalam skala produksi dapat dimanfaatkan. (3) karena penyaluran barang tidak lagi terbatas pada daerah setempat saja maka barang dapat disalurkan dari sumber-sumber alternatif lainnya. Apabila sumber yang biasa dipakai tidak dapat memenuhi rencana kebutuhan seperti kebutuhan pokok.

Aksesibilitas adalah konsep yang menghubungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi atau suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susahya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1981). Sementara mobilitas adalah suatu ukuran kemampuan seseorang yang biasanya dinyatakan dari kemampuannya membayar biaya transportasi.

Proses ekonomi yang terjadi dalam suatu wilayah atau kawasan tidak berinteraksi dengan daerah di luar wilayah atau aksesibilitas dan mobilitasnya terbatas hanya antara masyarakat dan atau pelaku ekonomi

tersebut akan menyebabkan terjadinya ekonomi statis. Dengan dukungan transportasi jalan akan meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas antarwilayah dan masyarakat sehingga mampu merubah ekonomi statis menjadi ekonomi dinamis.

Benyamin Lakitan (1995) menyatakan bahwa untuk jarak yang lebih jauh dan jumlah produk yang lebih besar, pengangkutan dilakukan dengan menggunakan truk. Pengangkutan dengan truk ini umumnya dilakukan oleh pedagang pengumpul. Selanjutnya dikatakan untuk pengangkutan jarak jauh, fungsi pengemasan menjadi lebih penting karena benturan mekanis akan berlangsung selama pengangkutan tersebut. Produk yang gampang rusak akibat benturan mekanis perlu dikemas dengan lebih seksama.

a. Transportasi Darat

Pengangkutan melalui jalan darat adalah hal yang paling penting dan akan tetap merupakan faktor utama di negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia (Pantastico, 1989). Selanjutnya dikatakan bahwa sayuran dalam jumlah yang besar diangkut dengan truk. Kecenderungan ini akan berlangsung terus menerus dengan dibangunnya jalan-jalan yang lebih baik.

Raharjo (1988), sarana transportasi dan komunikasi menentukan keadaan seluruh transaksi. Selanjutnya dikatakan lagi bahwa pada tingkat regional (Sulawesi Selatan) angkutan jalan raya merupakan sarana yang paling banyak digunakan untuk pemindahan barang dan manusia.

Menurut Pantastico (1989) ukuran truk yang digunakan sering ditentukan oleh jarak yang harus ditempuh truk-truk yang lebih besar dengan kapasitas angkut antara 15 – 20 ton digunakan untuk pengangkutan jarak jauh. Sedangkan truk yang lebih kecil dengan kapasitas 3 – 10 ton digunakan untuk pengangkutan jarak dekat.

Menurut Sutaryo (1995), pengangkutan yang jaraknya lebih dari 200 Km memerlukan perhatian yang sungguh-sungguh. Tomat yang diangkut dengan truk sejauh 700 km dengan kemasan peti kayu akan mengalami kehilangan hasil sampai 60% dan hanya 10 % bila jaraknya 200 km. Cabe merah yang diangkut sejauh 250 km dengan kemasan karung plastik yang kapasitasnya 90 kg mengalami kerusakan sampai 20%.

Selanjutnya Hambali (1995) mengatakan bahwa pengangkutan jarak jauh bagi produk yang peka terhadap suhu perlu diperhatikan karena produk tersebut dapat mengalami respirasi. Sehingga apabila kendaraan berpendingin tidak tersedia, pengangkutan sebaiknya dilakukan pada malam hari.

b. Transportasi Laut

Indonesia merupakan salah satu negara yang berbentuk kepulauan, hampir seluruhnya dikelilingi oleh perairan. Oleh karena itu pengangkutan sayuran dengan kapal laut memegang peranan yang lebih besar dibandingkan di negara-negara lainnya. Dengan dibangunnya fasilitas armada antarpulau dan antarnegara merupakan peluang besar bagi para pedagang buah dan sayuran terlebih lagi dengan kemajuan dalam hal penggunaan peti kemas dalam pengangkutan

2.2. Transportasi dalam Pengembangan Wilayah

Pembangunan prasarana dan sarana transportasi dalam konteks spasial, merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan perekonomian suatu wilayah atau kawasan. Hal ini disebabkan banyak analisis spasial yang memperhatikan faktor jarak pada pembangunan sarana dan prasarana transportasi itu sendiri.

Jinca (1997) tumbuhan dan berkembangnya suatu wilayah dapat dianalisis dengan pendekatan transportasi, dimana sistem transportasi yang baik akan menciptakan daya dorong dan daya tarik wilayah dalam berbagai kegiatan investasi dan kegiatan ekonomi masyarakat di wilayah tersebut. Dengan kata lain macetnya sistem transportasi wilayah akan menghambat mobilitas dan kegiatan perekonomian masyarakat. Dari uraian tersebut jelas transportasi berperan menghubungkan antar wilayah, sehingga dengan transportasi wilayah tersebut akan berkembang karena sumber-sumber produksi wilayah itu digunakan secara luas oleh wilayah lainnya. Ini menandakan wilayah tersebut mempunyai daya dorong dan daya tarik terhadap wilayah lainnya. Penjelasan tersebut membuktikan bahwa transportasi merupakan salah satu sebab munculnya aktivitas kegiatan ekonomi baru pada masing-masing wilayah dan ini merupakan salah satu tujuan transportasi, yaitu memperluas kegiatan ekonomi ke semua wilayah sehingga

tujuan pembangunan yaitu meningkatkan pendapatan, kapasitas produksi dan memperluas lapangan kerja dapat tercapai.

Menurut Schumer (1974) ada 3 hal membuat suatu bangsa menjadi besar dan makmur, yaitu tanah yang subur, kerja keras dan kelancaran transportasi orang dan barang dari suatu bagian negara ke bagian negara lainnya. Hal ini sejalan dengan pernyataan Adisasmita (1994) bahwa dalam pengembangan ada tiga komponen yang saling terkait dalam menunjang pembangunan suatu wilayah yaitu : (1) Sumber daya penduduk, (2) Kegiatan ekonomi (3) Sistem transportasi.

Semua kegiatan mengimpor bahan baku, memasarkan hasil produksi, menyediakan tenaga kerja yang didatangkan dari kawasan pemukiman ke kawasan industri dan sebaliknya, membutuhkan sistem transportasi yang menjadi keamanan, keselamatan, kecepatan dan keterjangkauan oleh daya beli masyarakat. Kondisi ini mencerminkan bahwa transportasi merupakan salah satu kunci perkembangan suatu wilayah. Peran transportasi sungguh sangat penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah pemukiman sebagai tempat tinggal konsumen.

Permintaan jasa transportasi tidak hanya dipengaruhi oleh aspek fisik saja melainkan juga aspek sosial ekonomi dari suatu wilayah. Perencanaan fasilitas dan utilitas transportasi harus memperhatikan ketiga aspek di atas, agar kegunaan transportasi cukup efisien guna untuk memenuhi kebutuhan sekarang maupun masa mendatang, yaitu dengan kriteria cukup dalam kuantitas dan kualitas dan layak secara ekonomi. Dengan demikian jasa transportasi dapat berfungsi ganda, yaitu : (a) mampu menunjang sektor-sektor pembangunan lainnya, (b) harus mampu merangsang pertumbuhan sektor-sektor pembangunan lainnya. Uraian tersebut menggambarkan bahwa transportasi yang baik akan menghasilkan manfaat *multiplier effect* yang besar baik terhadap pengembangan suatu wilayah/kawasan maupun dampak langsung terhadap peningkatan kehidupan masyarakat.

2.3. Arti dan Peranan Hortikultura

Hortikultura berasal dari istilah latin, yaitu Hortus dan Collere (Kultura). Hortus bermakna kebun, sedangkan Collere bermakna menanam. Dengan demikian hortikultura berarti pengusahaan tanaman kebun atau di sekitar tempat tinggal (Ashari, 1995). Selanjutnya dikemukakan bahwa berdasarkan jenis krop

yang diusahakan, hortikultura mencakup bidang ilmu buah-buahan, bunga dan tanaman hias.

Hortikultura mencakup budidaya tanaman sayur-sayuran, buah-buahan dan tanaman hias yang dilakukan di halaman/pekarangan rumah (Lakitan, 1995). Selanjutnya Sumaryono (1990) bahwa sesuai kultur kepentingan perkembangan ekonomi, maka usaha hortikultura dapat dibedakan menjadi :

1. Usaha pekarangan
2. Perusahaan komersial pada kebun yang luas

Arif (1990) menyatakan bahwa usaha meningkatkan produktivitas hortikultura dilakukan melalui 3 cara, yaitu : perluasan area, peningkatan teknologi dan penggantian komoditi.

Usaha tani hortikultura dan hasil yang diperoleh sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor antara lain : iklim, tanah, air, cahaya, suhu, pemupukan, penggunaan bibit, penanaman dan penanganan hasil (William, 1993). Sedangkan menurut Lakitan (1995), persyaratan untuk budidaya tanaman hortikultura, yaitu :

1. Modal yang cukup besar
2. Kemampuan penguasaan teknologi
3. Pemeliharaan yang intensif
4. kemampuan pengetahuan dan keterampilan petani untuk mengelola usaha tani secara efektif sampai pada melakukan pemasaran yang efisien.

Soekartawi (1995) menyatakan bahwa faktor-faktor penting dalam pembangunan hortikultura dalam rangka meningkatkan taraf hidup petani, yaitu :

1. Teknologi baru pertanian yang sesuai perkembangan ilmu pengetahuan.
2. Tersedianya sarana dan prasarana produksi yang cukup, kontinu, tepat waktu
3. Fasilitas pengangkutan yang memadai dan infrastruktur,
4. Pemasaran hasil hortikultura yang memadai,
5. Sumber daya manusia yang cukup dan terampil.

2.4. Pengemasan

Pengemasan merupakan salah satu cara untuk melindungi atau mengawetkan produk pangan serta menunjang transportasi dan distribusi. Pengemasan disebut juga pembungkusan, pewadahan atau pengepakan yang memegang peranan penting dalam pengawetan komoditi hasil pertanian. Adanya

wadah atau pembungkus dapat membantu mencegah atau mengurangi kerusakan, melindungi dari bahaya pencemaran serta gangguan fisik seperti gesekan, benturan dan getaran.

Selanjutnya Erliza Hambali (1995), mengemukakan untuk mengurangi kerusakan pada produk sayuran setelah panen, terutama setelah distribusi dan transportasi perlu dipilih kemasan yang cocok dengan produk tersebut. Dengan kemasan diharapkan dapat memberikan perlindungan yang maksimal kepada produk yang dikemas. Jenis-jenis kemasan yang biasanya digunakan untuk sayuran adalah peti (kayu, plastik) karung plastik dan kantong plastik. Prinsip pembuatan kemasan yang perlu diperhatikan adalah ekonomis, bahannya banyak tersedia, mudah dibuat, ringan, kuat, dapat melindungi komoditi, ada ventilasi, tidak menyerap bau dan mudah dibuang (Rahmat Sutaryo, 1995).

Besarnya kemasan harus disesuaikan dengan kemampuan angkut oleh satu orang agar kemasan itu tidak dijatuhkan pada waktu bongkar muat. Sebaiknya kapasitas kemasan untuk sayuran adalah 5 – 20 Kg. semakin besar kapasitas kemasan maka akan semakin besar timbunan dan tekanan sehingga bahan sayuran di dalamnya akan mengalami kerusakan yang lebih besar. Hal ini akan diakibatkan oleh adanya beban yang lebih besar dan laju pernapasan yang semakin tinggi.

2.5. Kualitas

William dkk (1993) mengungkapkan beberapa faktor yang mengurangi kualitas selama pengangkutan mencakup kememaran, penanganan yang kasar, suhu yang tinggi selama pengangkutan, cara pengemasan yang buruk dan jalan yang rusak. Selanjutnya dikatakan bahwa getaran selama pengangkutan dapat menyebabkan memarnya sayuran dan penanganan yang kasar selama pemuatan dan pembongkaran truk juga meningkatkan kemunduran kualitas. Suhu tinggi sering berkembang dalam kendaraan angkutan karena tidak cukupnya ventilasi serta suhu luar yang tinggi dan penyinaran matahari. Pengemasan yang buruk adalah salah satu penyebab turunnya kualitas selama pengangkutan. Pengemasan berfungsi sebagai pelindung resiko selama perjalanan. Jika ini tidak cukup kerusakan mekanis akan terjadi, begitu juga adanya sarana jalan yang jelek (kasar dan berlubang) akan mengakibatkan turunnya kualitas, karena para pengemudi truk seringkali kurang waspada.

Menurunnya kualitas barang (komoditi) hortikultura terjadi karena penyimpangan atau ketidakserasian antara proses-proses fisiologi yang berlangsung pada jaringan tanaman (Benyamin Lakitan, 1995).

2.6. Kerusakan Mekanis

Kerusakan mekanis hasil produksi pertanian, terutama yang disebabkan oleh penanganan pasca panen yang kurang baik, suhu rata-rata harian dan kelembaban udara cukup tinggi. Kerusakan disebabkan pula oleh belum adanya sistem pengawetan yang memadai yang ditetapkan untuk komoditi-komoditi tersebut (Elli Ishak, 1985). Selanjutnya mengemukakan bahwa suatu bahan pangan dianggap rusak bila menunjukkan adanya penyimpangan yang melewati batas yang dapat diterima secara normal berdasarkan parameter tertentu yang digunakan oleh manusia.

Komoditi hasil pertanian seperti telur, buah dan sayuran segar, biskuit serta produk-produk kering lainnya sangat memerlukan perlindungan terhadap faktor-faktor mekanis.

Adapun faktor-faktor kerusakan mekanis sebagai berikut :

1. Stress (tekanan fisik)

Disebabkan oleh jatuhnya (dropping) dan gesekan atau tumbukan yang mengakibatkan kerusakan produk

2. Vibrasi (getaran)

Vibrasi dapat menyebabkan kerusakan kemasan dalam perjalanan dan distribusi (penyok, isi berhamburan)

Menurut Sa'id (2001) produk-produk pertanian umumnya memiliki sifat rawan terhadap kerusakan, memiliki ukuran besar per tumpukan dan beraneka ragam muatannya. Kerawanan terhadap kerusakan dan ukuran yang besar per tumpukannya sangat berperan untuk menentukan metode dan tempat penyimpanan, alat pengangkut serta penjadwalan. Keanekaragaman mutu memerlukan standarisasi, penyortiran dan pengelompokan berdasarkan standar produk yang baku atau diinginkan oleh konsumen.

Sifat-sifat produk pertanian di atas diuraikan sebagai berikut :

1. Tidak Tahan Lama

Sifat produk pertanian yang mudah rusak dan busuk terutama produk buah-buahan, sayur-sayuran, daging hasil peternakan dan perikanan, memerlukan penanganan yang cepat dan cermat untuk manjangkau mutu sesuai yang diinginkan konsumen. Penanganan yang dapat dilakukan adalah :

a. Pengepakan (packing)

Sebelum melakukan kegiatan pengangkutan, pengepakan harus dilakukan untuk mengurangi kerusakan selama pengangkutan. Pengepakan produk juga berfungsi untuk melindungi produk selama penyimpanan. Jenis cara pengepakan disesuaikan dengan jenis produk dan angkutan yang digunakan serta lama dan jauhnya jarak pengangkutan.

b. Pendinginan

Fungsi penyimpanan berperan mengurangi jumlah kerusakan dan kebusukan produk. Untuk menjaga produk pertanian agar tetap segar untuk masa tertentu maka produk tersebut dapat disimpan di ruang pendingin atau dapat menggunakan ruang hampa udara. Hasil Serelia dan biji-bijian agar dapat bertahan lama dimasukkan ke dalam karung (kantong dan disimpan di dalam gudang yang suhu kelembabannya relatif dapat dikontrol. Fungsi penyimpanan tersebut juga dapat menjadi pelindung dari serangga atau hewan yang dapat mengganggu produk yang disimpan.

c. Pengangkutan dengan cepat

Pengangkutan buah-buahan, sayur-sayuran, ikan, daging dan telur harus dilakukan dengan cepat dan hati-hati. Selama pengangkutan tingkat kelembaban dan suhu harus tetap dapat dikontrol dan guncangan harus dikurangi karena buah-buahan, sayur-sayuran, ikan, daging dan telur sangat peka terhadap tingkat kelembaban, guncangan dan suhu

d. Pengolahan sesuai jenis produksi

Pengolahan secara sederhana dapat membuat produk pertanian bertahan lebih lama seperti asinan buah-buahan, dendeng ikan, telur asin, ikan asing dan lain-lain. Namun perkembangan teknologi industri memberikan sumbangan besar kepada sektor pertanian sehingga produk pertanian melalui produk olahannya dapat dikonsumsi kapan dan dimana saja.

2. Sifat Ukuran yang Besar Per Tumpukan

Besarnya ukuran per tumpukan menyebabkan produk pertanian memerlukan tempat yang besar, terutama untuk kebutuhan penyimpanan dan pengangkutan. Pengangkutan yang dilakukan dengan jarak yang relatif jauh dari sumber produk ke daerah pemasaran akan memerlukan biaya angkutan yang relatif tinggi. Begitu juga dengan fungsi penyimpanan yang dilakukan memerlukan tempat atau gudang yang relatif besar. Hal ini secara relatif akan memperbesar margin biaya pemasaran komoditas tersebut.

2.7. Pemasaran

2.7.1 Pengertian Pemasaran

Pemasaran sebagai salah satu bahagian ilmu manajemen merupakan kegiatan usaha, di samping kegiatan-kegiatan lainnya seperti pembelanjaan dan produksi.

Berbeda halnya dengan sistem pemasaran masa lalu di mana kegiatan pemasaran tidak terlalu rumit sehingga hampir semua hasil produksi yang ditawarkan terjual habis. Sedangkan pada saat sekarang ini sejalan dengan perkembangan zaman dan teknologi, menimbulkan persaingan dan tambahan lagi dan tuntutan konsumen yang semakin dinamis sehingga membuat kegiatan pemasaran menjadi semakin kompleks. Oleh karena itu maka para pelaksana pemasaran dituntut untuk lebih peka dalam membaca keadaan konsumen baik kebutuhannya, selera maupun keinginannya.

Beberapa ahli menguraikan pengertian pemasaran dalam pembahasan yang berbeda sesuai dengan sudut pandangnya, dan apabila dipahami secara seksama diperoleh pengertian dan makna yang mengarah pada tujuan yang sama.

Pemasaran adalah semua kegiatan manusia yang dilakukan hubungannya dengan pasar. Pemasaran berarti bekerja dengan pasar guna mewujudkan pertukaran potensial untuk kepentingan memuaskan kebutuhan dan keinginan manusia (Philip Kotler, 1991 : 19).

Selanjutnya pengertian pemasaran adalah suatu sistem keseluruhan dari kegiatan bisnis yang ditujukan untuk merencanakan, menentukan harga,

mempromosikan, dan mendistribusikan barang-barang dan jasa yang memuaskan kebutuhan (Basu Swastha dan Irawan, 1984 : 5)

Pemasaran adalah semua kegiatan atau efektivitas yang bertujuan untuk memperlancar arus barang, jasa dari produsen ke konsumen secara paling efisien dengan maksud untuk menciptakan permintaan yang efektif (Alex Nitisemito, 1984 : 13).

Dari pengertian di atas, menunjukkan bahwa kegiatan pemasaran merupakan kegiatan bukan saja sekedar menjual barang/jasa yang diproduksinya, tetapi meliputi kegiatan untuk memperlancar arus barang dan jasa dari produsen ke konsumen.

Dari berbagai definisi pemasaran yang telah dikemukakan di atas maka dapatlah disimpulkan bahwa pengertian pemasaran adalah sebagai berikut :

- a. Menyelenggarakan penyaluran barang-barang/jasa dari tangan produsen ke tangan konsumen.
- b. Kegiatan pemasaran merupakan berpindahnya barang dan jasa yang menyebabkan timbulnya distribusi.

2.7.2. Saluran Pemasaran

Saluran distribusi adalah seperangkat unit organisasi (produsen, pedagang besar, pedagang pengumpul, pemerintah dan pengecer) yang melakukan semua kegiatan yang diperlukan untuk menyampaikan suatu produk dari penjual kepada pembeli terakhir.

Struktur saluran pemasaran ditentukan oleh 3 (tiga) elemen :

1. Fungsi dan kegiatan yang harus dilaksanakan oleh para distributor.
2. Tipe distributor oleh jumlah masing-masing tipe distributor.

Untuk dapat melancarkan arus barang dari produsen ke konsumen akhir diperlukan tindakan dan perlakuan terhadap barang itu dalam proses pemasaran (Saifuddin, 1982).

Produsen (petani) tidak dapat bekerja sendiri dalam memasarkan produksinya, mereka memerlukan pihak lain atau lembaga pemasaran yang lain untuk membantu memasarkan produksi usaha tani yang dihasilkan. Dengan demikian muncul istilah pedagang pengumpul, pedagang perantara, pedagang pengecer, pemborong dan sebagainya.

Ada beberapa alasan mengapa produsen memilih dengan para pedagang dalam memasarkan hasil produksi mereka. Menurut Sutodjo (1997), ada 4 (empat alasan produsen memilih bekerja sama, yaitu :

1. Pertimbangan kebutuhan dana dan personalia penjualan.
2. Faktor efisiensi kerja dan penggunaan dana.
3. Keadaan prasarana daerah setempat.
4. Pengetahuan dalam menangani daerah pemasaran setempat.

Kelancaran dalam penyaluran hasil yang dipasarkan perlu mendapatkan perhatian para produsen. Dalam melakukan kegiatan pemasaran diperlukan saluran distribusi pemasaran yang menguntungkan. Saluran distribusi terdiri dari seperangkat lembaga yang melakukan kegiatan (fungsi) yang digunakan untuk menyalurkan produk dan status kepemilikannya dari produsen ke konsumen.

Indriyo (1994) membagi dua bentuk saluran distribusi pemasaran, yaitu saluran distribusi langsung dan saluran distribusi tidak langsung. Saluran distribusi langsung adalah produsen langsung ke tempat konsumen, sedangkan saluran distribusi tidak langsung adalah produsen menggunakan pihak luar untuk membantu penyaluran barang-barangnya kepada konsumen. Pihak luar yang dimaksud adalah penyalur secara tidak langsung (pedagang perantara).

Panjangnya saluran pemasaran menyebabkan perbedaan harga jual. Pada saluran yang lebih panjang, harga jual akan lebih tinggi bila dibandingkan dengan harga jual bagi komoditi yang sama pada saluran pemasaran yang lebih pendek. Kondisi inilah yang mengakibatkan rendahnya efisiensi pemasaran (Soekartawi, 1993).

Menurut Swastha dan Sokotjo (1983), ada lima macam saluran dalam pemasaran barang-barang konsumsi yaitu:

1. Produsen – Konsumen Akhir

Ini merupakan saluran pemasaran yang sangat pendek dan paling sederhana untuk barang konsumsi, sering juga disebut saluran langsung karena tidak melibatkan pedagang besar.



2. Produsen – Pengecer – Konsumen Akhir

Dalam saluran ini, beberapa pengecer besar membeli secara langsung dari produsen.

3. Produsen – Pedagang Besar – Pengecer – konsumen Akhir

Disini produsen melayani penjualan dalam jumlah yang lebih besar kepada pedagang.

4. Produsen – Agen – Pengecer – Konsumen Akhir

Selain pedagang besar, produsen dapat pula menggunakan agen pabrik, makelar atau perantara agen lainnya untuk mencapai pengecer, terutama pengecer besar.

5. Produsen – Agen – Pedagang Besar – Pengecer – Konsumen Akhir.

Untuk mencapai pengecer kecil, produsen sering menggunakan agen sebagai perantara dalam penyaluran barangnya kepada pedagang besar dan menjual ke toko-toko kecil.

2.7.3. Fungsi dan Efisiensi Pemasaran

Fungsi dan peranan pemasaran adalah untuk mengusahakan agar konsumen memperoleh barang yang diinginkan pada tempat, waktu dan harga yang sesuai. Jadi pemasaran menciptakan kegunaan tempat, waktu dan pemilikan. Pemasaran juga sangat berperan dalam harga suatu produk dan jasa bagi individu-individu sehingga memerlukan spesialisasi yang tinggi dalam aktivitasnya. Hal ini disebabkan adanya penyaluran mulai dari tingkat bawah, waktu, sifat-sifat konsumen terhadap produk tersebut maupun sifat-sifat dari lembaga pemasaran (Swastha, 1997).

Aktivitas pemasaran yaitu mengalirkan suatu produk barang dan jasa di produsen ke konsumen akhir yang menyebabkan terjadinya dua sifat utama yang menjadikan proses, yaitu :

1. Proses pemasaran adalah suatu pergerakan dimana sekumpulan aktivitas dan peristiwa pada suatu tempat di dalam suatu rangkaian
2. Suatu bentuk koordinasi pada setiap rangkaian peristiwa dan aktivitas yang dibutuhkan apabila produk barang dan jasa berpindah dari tangan produsen ke konsumen.

Proses pemasaran ini menjadi bentuk utama yang menjembatani antara produsen ke konsumen, serta berpengaruh terhadap sumberdaya sosial, teknologi serta hukum dan norma yang ada pada masyarakat. Fungsi-fungsi pemasaran adalah sebagai pendekatan pemasaran yang terdiri dari:

1. Fungsi pertukaran, yaitu usaha pembelian dan penjualan
2. Fungsi fisik, yang meliputi fungsi pengangkutan dan penyimpanan
3. Fungsi penyediaan saran, yang meliputi fungsi penyediaan informasi pasar, Penanggung resiko, standarisasi, penggolongan mutu serta fungsi pembiayaan.

Fungsi penyediaan saran merupakan kegiatan-kegiatan yang membentuk fungsi pertukaran dan fungsi fisik. Aktivitas ini secara tidak langsung termasuk dalam pertukaran atau perlakuan fisik dari komoditi. Pembeli memerlukan informasi mengenai sumber-sumber penawaran, penjual mencari informasi mengenai harga pada beberapa pasar dan konsumen menginginkan informasi mengenai mutu, harga dan sumber-sumber produk. Dengan demikian fungsi penyediaan sarana, yaitu informasi pasar dalam sistem pemasaran sangat penting agar pihak-pihak yang berperan dalam pemasaran dapat memperoleh informasi dengan baik dan efisien.

Proses pemasaran yang dilaksanakan perlu dinilai kinerjanya mengetahui apakah telah ada atau belum mencapai tingkat optimal. Dalam rangka menilai kinerja proses pemasaran produk hortikultura, istilah yang biasa digunakan adalah efisiensi pemasaran. Tingkat efisiensi pemasaran suatu produk dapat diketahui dengan mengukur tingkat harga dalam jangkauan pengawasan dari setiap lembaga pemasaran atau pelaku pemasaran komoditi yang bersangkutan termasuk didalamnya biaya dan segala jenis resiko yang harus ditanggung untuk masing-masing pelaku pemasaran.

Menurut Soekartawi (1993), beberapa faktor yang dapat dipakai sebagai ukuran efisiensi pemasaran, antara lain:

1. Keuntungan pemasaran,
2. Harga yang diterima konsumen,
3. Tersedianya fasilitas fisik pemasaran,
4. Persaingan pasar.

Mubyarto (1995), mengemukakan bahwa sistem pemasaran dianggap efisien apabila memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :

1. Mampu menyampaikan hasil-hasil dari petani produsen kepada konsumen dengan biaya yang relatif murah.
2. Mampu mengadakan pembagian yang adil dari keseluruhan harga yang dibayar konsumen akhir pada semua pihak yang ikut serta di dalam kegiatan produksi dan pemasaran barang tersebut. Yang dimaksud adil dalam hal ini adalah pemberian batas jasa fungsi-fungsi pemasaran sesuai dengan sumbangan masing-masing.

Efisiensi pemasaran sering digunakan dalam memulai proses kerja pemasaran. Hal ini mencerminkan suatu consensus, bahwa pelaksanaan proses pemasaran harus berlangsung secara efisien. Efektivitas dapat diartikan sebagai peningkatan jumlah keluaran dan masukan yang umumnya dapat dicapai dengan salah satu dari 4 cara, yaitu :

1. Keluaran konstan sedang masukan kecil
2. Keluaran meningkat sedangkan masukan konstan
3. Keluaran meningkat dalam kadar yang lebih tinggi dibanding dengan peningkatan masukan
4. Pengeluaran menurun dalam kadar yang lebih rendah dibandingkan perumusan masukan.

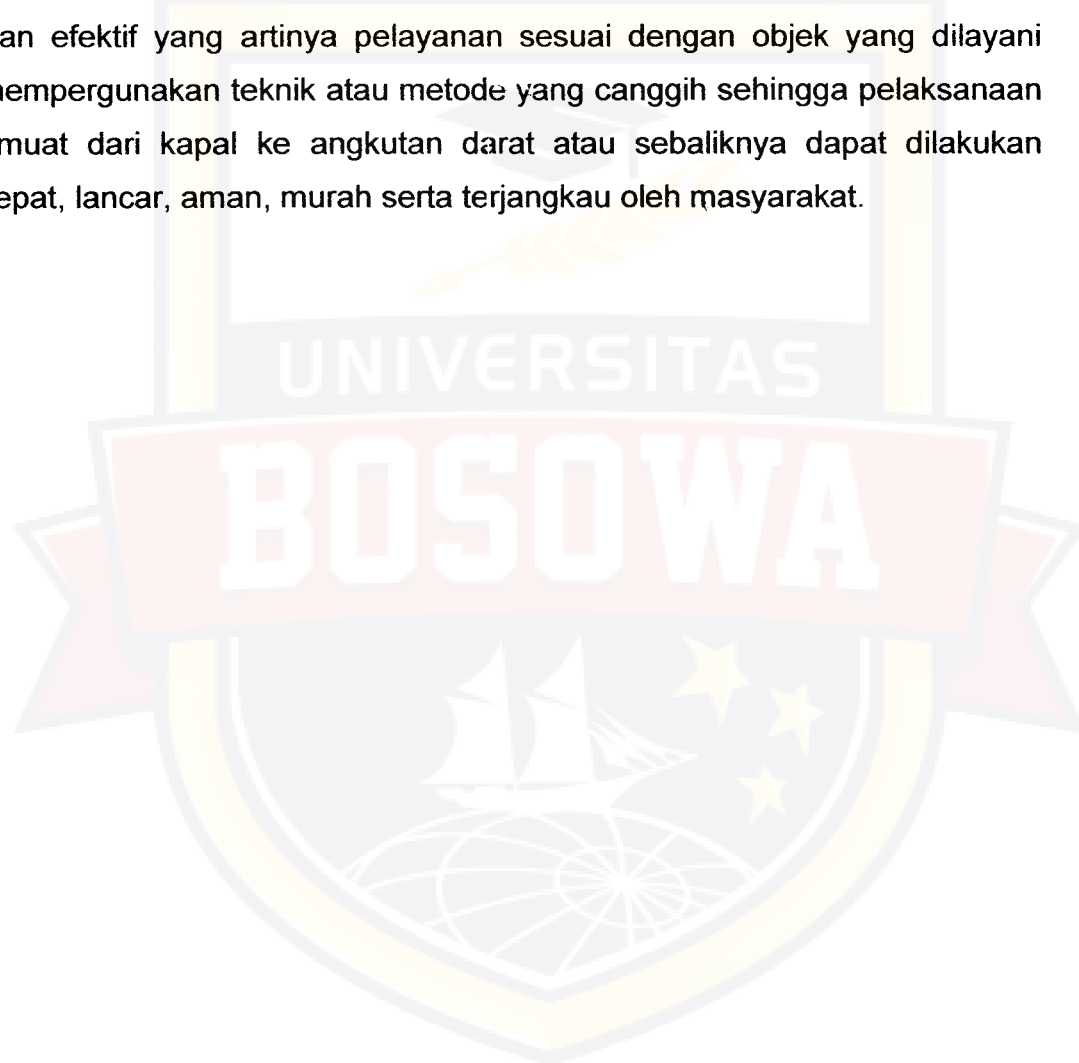
2.8. Simpul Jasa Angkutan

Simpul jasa angkutan adalah prasarana angkutan darat dan laut yang dapat berupa terminal, pelabuhan, atau sekedar perhentian yang berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilitas orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antarmoda secara lancar dan tertib.

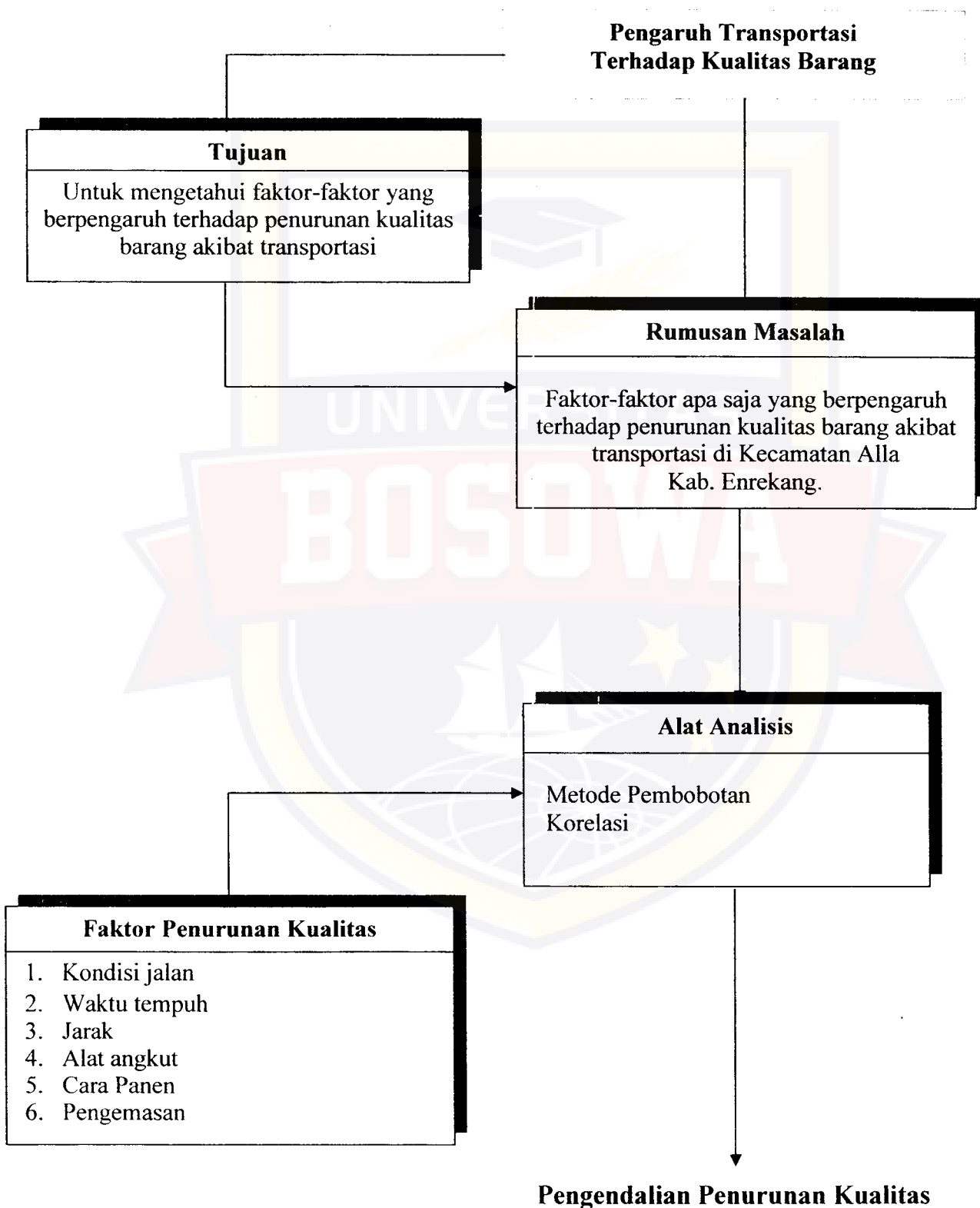
Menurut Abbas Salim (1993), pelabuhan adalah suatu lingkungan kerja yang terdiri dari are daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas tempat berlabuh dan bertambatnya kapal untuk terselenggaranya bongkar muat dan turun naiknya penumpang dari satu moda transportasi laut (kapal) ke moda transportasi

lainnya (darat) atau sebaliknya. Untuk terselenggaranya pelayanan di pelabuhan secara efektif dan efisien, selain tersedia fasilitas dan peralatan pelabuhan sebagai penunjang terdapat jasa-jasa lainnya seperti alur pelayaran, rambu-rambu, stasiun radio pantai, pengamanan keselamatan pelayaran, pengawas cukai atau barang, karantina, imigrasi dan keamanan pelabuhan.

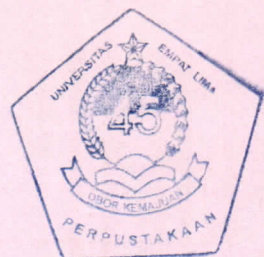
Dalam menunjang fungsi tersebut, peranan pelayanan jasa khususnya pelabuhan sangat penting dalam menunjang terselenggaranya angkutan laut yang efisien dan efektif yang artinya pelayanan sesuai dengan objek yang dilayani dengan mempergunakan teknik atau metode yang canggih sehingga pelaksanaan bongkar muat dari kapal ke angkutan darat atau sebaliknya dapat dilakukan dengan cepat, lancar, aman, murah serta terjangkau oleh masyarakat.



2.9. Kerangka Pikir



BAB III



BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

3.1. Kondisi Wilayah Penelitian

3.1.1. Letak Geografis dan Batas Wilayah

Kecamatan Alla yang merupakan penghasil utama tanaman hortikultura di Kabupaten Enrekang berada di wilayah Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) Pare-pare Provinsi Sulawesi Selatan. Secara geografis terletak antara 3°14'36" lintang utara dan 3°50' lintang selatan dan diantara 119°40'53" bujur timur.

Adapun batas wilayah administrasi Kecamatan Alla adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Tanah Toraja.
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Curio.
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Anggeraja.
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Tanah Toraja

Secara administrasi luas wilayah Kecamatan Alla adalah 142,04 km² yang terdiri dari 18 desa/kelurahan defenitif.

3.1.2. Topografi, Kelerengan dan Jenis Tanah

Berdasarkan informasi dari Balai Informasi Pertanian Kabupaten Enrekang (2005), Jenis Tanah yang ada di wilayah Kecamatan Alla terbagi atas 2 (dua), yaitu mediteran dengan luas wilayah 2.703 Ha dan podsolik dengan luas wilayah 11.671 Ha. Pada umumnya daerah ini berada pada medan yang datar, bergelombang, berbukit dan bergunung-gunung hingga mempunyai kemiringan yang bervariasi sebagai berikut :

- Kemiringan antara 2 – 14 % seluas 11, 78 Ha
- Kemiringan 15 – 40 % seluas 78, 54 Ha
- Kemiringan > 41 % seluas 43,52 Ha

Kecamatan Alla berada pada daerah dengan ketinggian antara 500 – 1500 m di atas permukaan laut di mana daerah dengan ketinggian antara 500 – 1000 m dpl seluas 8.314 Ha dan ketinggian antara 1001 – 1500 dpl seluas 6.060 Ha.

3.1.3. Keadaan Iklim

Iklim suatu wilayah dipengaruhi oleh banyak curah hujan dan temperatur udara. Berdasarkan data curah hujan, Kecamatan Alla berada pada tipe C2, yaitu bulan basah 5 – 6 bulan dan bulan kering 2 – 3 bulan. Curah hujan tertinggi pada tahun 2003 terjadi pada bulan April dengan curah hujan berkisar 226 mm/bln dan jumlah hari hujan 9 hh. Sedangkan curah hujan terendah terjadi pada bulan September dengan curah hujan berkisar 16 mm/bln dengan jumlah hari hujan 3 hh.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.1 berikut :

Tabel 3.1

Banyaknya Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Bulan di Kecamatan Alla Kabupaten Enrekang Tahun 2001 – 2003

No.	Bulan	2001		2002		2003	
		Hari Hujan	Curah Hujan	Hari Hujan	Curah Hujan	Hari Hujan	Curah Hujan
1	Januari	13	229	3	191	10	68
2	Pebruari	6	68	6	64	10	91
3	Maret	9	194	15	218	5	151
4	April	11	164	9	160	9	226
5	Mei	5	85	6	82	4	35
6	Juni	8	118	8	90	3	13
7	Juli	10	55	-	-	-	-
8	Agustus	4	3	-	-	3	39
9	September	11	135	4	35	3	16
10	Oktober	5	71	1	115	12	176
11	November	12	117	8	63	10	91
12	Desember	11	162	7	79	14	155
Total		105	1401	77	1097	83	1061

Sumber : Kantor Statistik Kabupaten Enrekang 2005

3.1.4. Kependudukan

1. Jumlah dan Persebaran Penduduk

Peningkatan jumlah penduduk pada suatu wilayah tentu perlu diimbangi dengan penyediaan sarana dan prasarana di semua wilayah secara memadai baik secara kualitas maupun kuantitas. Dengan demikian semua lapisan masyarakat dapat melakukan akses dengan baik dalam rangka meningkatkan tatanan kehidupannya. Jumlah

penduduk merupakan modal dasar dalam pengembangan suatu wilayah. Apabila jumlah penduduk yang besar tidak diimbangi dengan potensi sumber daya alam yang dimiliki dan peningkatan kualitas sumber daya manusia, akan menimbulkan masalah dalam memajukan perekonomian wilayah. Oleh sebab itu, penyajian data dan informasi tentang penduduk merupakan salah satu faktor penting yang harus diidentifikasi karena dapat memberikan indikasi tentang pikiran dan penyediaan lapangan kerja di daerah tersebut pada masa mendatang.

Tabel 3.2

Struktur Penduduk Dirinci Menurut Desa/Kelurahan dan Kepadatannya di Kecamatan Alla Tahun 2004

No	Desa/Kelurahan	Luas Wil. (Km ²)	Jml Penduduk	Jumlah KK	Kepadatan (jiwa/Km ²)
1	Masalle	16,75	2.370	393	141
2	Mata Allo	04,15	1.337	203	424
3	Kambiolangi	03,50	4.055	805	1.559
4	Baroko	09,40	2.344	407	249
5	Benteng Alla	11,13	2.611	515	235
6	Rampuna	13,00	1.770	369	136
7	Batu Kede	08,77	2.076	396	237
8	Sumillan	03,81	2.553	453	670
9	Pana	04,95	2.076	432	947
10	Tongko	09,41	2.826	571	301
11	Benteng Alla Utara	11,14	2.213	2.196	199
12	Bt. Sugi	02,93	1.531	302	523
13	Kalosi	05,08	4.325	861	712
14	Bt. Sarong	09,25	2.390	344	259
15	Mundan	11,25	1.475	243	131
16	Tongkonan Basse	09,23	1.554	315	168
17	Taulo	04,04	1.390	196	344
18	Bolang	04,15	1.051	268	254
Jumlah		142,04	40,465	7,104	285

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Enrekang Tahun 2005

Berdasarkan tabel 3.2 jumlah dan persebaran penduduk di kecamatan Alla pada tahun 2004 sebanyak 40.465 jiwa dengan kepadatan penduduk 285 jiwa/km². Penyebaran penduduk berdasarkan wilayah administrasi di kecamatan Alla memiliki jumlah penduduk terbesar berada di Kelurahan Kalosi dengan jumlah penduduk 4.325 jiwa dan jumlah penduduk paling sedikit berada di Desa Bolang dengan jumlah penduduk 1.051 jiwa. Namun bila ditinjau dari kepadatan

penduduknya, maka Kelurahan Kambiolangi memiliki kepadatan penduduk yang lebih besar, yakni 1.559 jiwa/Km². untuk lebih jelasnya dilihat pada tabel 3.2 .

2. Struktur Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian

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

Tabel 3.3
Struktur Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian
di Kecamatan Alla Tahun 2004

No	Mata pencaharian	Jumlah penduduk (jiwa)	Prosentase (%)
1	Petani	1.951	35,2
2	Pedagang	1.647	29,7
3	PNS	1.454	26,3
4	ABRI	376	6,8
5	Guru	77	1,4
6	Usaha Pengangkutan	25	0,45
7	Dokter	3	0,05
8	Perawat	6	0,1
Jumlah		5.536	100

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Enrekang Tahun 2005

Pada tabel 3.3 diatas menunjukkan bahwa mata pencaharian penduduk di Kecamatan Alla sebagian besar bersumber dari pertanian dengan jumlah 1951 jiwa atau dengan prosentase 35,2 %. Sedangkan tenaga medis baik itu dokter maupun perawat memiliki prosentase terkecil, yakni 0,08 % dan 0,17% atau sebesar 3 jiwa dan 6 jiwa.

3.1.5. Pemanfaatan Lahan

Luas lahan di Kecamatan Alla secara keseluruhan hingga tahun 2004 adalah seluas 14.204 Ha, yang terdiri dari lahan basah dengan luas 700 Ha atau berkisar 4,92% dari luas lahan keseluruhan dan lahan kering dengan luas 12.075 Ha atau 85,01%. Pemanfaatan lahan terbesar di Kecamatan Alla diperuntukkan sebagai tegalan/kebun dengan luas lahan 5.435 Ha atau 38,26% dari luas lahan keseluruhan dan pemanfaatan lahan terkecil

difungsikan sebagai dengan luas lahan 28 Ha atau 0,19%. Untuk lebih jelasnya lihat tabel 3.4 berikut :

Tabel 3.4
Luas Lahan Menurut Jenis Penggunaannya pada Setiap
Kelurahan/Desa di Kecamatan Alla Tahun 2004

No.	Desa/ Kelurahan	Luas Wil. (Km ²)	Sawah (Ha)	Pekr. (Ha)	Tegal. (Ha)	Prkbn (Ha)	Pdng (Ha)	Hutan (Ha)	Klm (Ha)	Lain2 (ha)
1	Masalle	16,75	5	21	558	375	109	1590	2	20
2	Mata Allo	04,15	-	26	685	356	39	122	2	70
3	Kambiolangi	03,50	8	19	334	358	39	154	2	19
4	Baroko	09,40	-	30	569	296	3	26	5	12
5	Benteng Alla	11,13	-	25	356	380	35	44	2	35
6	Rampuna	13,00	-	24	410	310	78	65	1	35
7	Batu Kede	08,77	-	28	386	368	67	176	-	100
8	Sumillan	03,81	-	25	316	310	34	100	1	154
9	Pana	04,95	-	20	285	90	19	15	-	31
10	Tongko	09,41	-	25	153	132	15	65	-	25
11	Benteng Alla Ut.	11,14	55	25	470	384	34	42	3	100
12	Bt. Sugi	02,93	320	27	151	384	55	158	5	34
13	Kalosi	05,08	21	21	80	240	12	106	-	15
14	Bt. Sarong	09,25	15	30	155	49	7	14	2	21
15	Mundan	11,25	148	31	87	33	11	5	-	35
16	Tongkonan Basse	09,23	-	25	211	115	15	10	1	232
17	Taulo	04,04	100	29	75	85	15	50	1	19
18	Bolang	04,15	-	20	154	100	36	80	1	24
Jumlah		142,04	659	451	5.435	4.345	623	182	28	1.011

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Enrekang Tahun 2005

3.2. Keadaan Sarana dan Prasarana Transportasi

1. Sarana Transportasi

Dalam rangka menunjang perekonomian Kecamatan Alla dan kelancaran dalam mendistribusikan hasil-hasil produksi pertanian bagi para petani dan masyarakat lainnya, daerah ini sudah ditunjang dengan adanya sarana angkutan yang cukup memadai, baik itu angkutan penumpang maupun angkutan komoditi hortikultura. Adapun sarana angkutan darat yang tersedia di Kecamatan Alla, yakni mobil penumpang sebanyak 67 unit, truk sebanyak 43 unit dan sepeda motor sebanyak 784 unit. Akan tetapi kondisi alat angkut komoditi hortikultura yang digunakan sudah banyak mengalami kerusakan.

Sedangkan alat yang digunakan untuk pengangkutan komoditi dari tempat produksi ke tempat pengumpul (rumah) ada yang menggunakan

tenaga manusia dengan cara dipikul dan sebagian menggunakan sepeda motor dan tenaga hewan. Sedangkan pengangkutan untuk jumlah produksi yang lebih besar dapat menggunakan kendaraan roda empat jika jarak yang lebih dekat dan kondisi jalannya bisa dilalui kendaraan. Pengangkutan ini dilakukan oleh pedagang yang langsung membeli komoditi ke tempat produksi.

2. Prasarana Transportasi

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

Terjadinya penyusutan produksi hasil pertanian khususnya sayur-sayuran karena membusuk diakibatkan terlambat dijual ke pasar karena kondisi transportasi yang kurang baik dan sarana kendaraan angkutan yang terbatas. Akibatnya lahan pertanian tidak dapat memproduksi secara optimal karena tingginya biaya produksi dan biaya angkutan yang harus dikeluarkan petani, sehingga tidak seimbang dengan hasil yang akan diperoleh nanti.

Panjang jalan di kecamatan Alla berjumlah 181,27 Km. jika ditinjau dari jenis permukaan jalan yang ada di Kecamatan Alla, hanya 104,07 Km atau 57,41% yang diaspal, 51,1 Km atau 28,19% sudah pengerasan atau kerikil dan selebihnya sepanjang 26,10 Km atau hanya 14,40% masih berupa jalan tanah, atau jalan setapak yang sulit dilalui kendaraan bermotor terutama pada musim hujan. Untuk lebih jelasnya lihat tabel 3.5

Jika dilihat dari kondisi permukaan jaringan jalan yang ada di Kecamatan Alla, kondisinya masih memerlukan penanganan yang serius. Kondisi jalan yang kurang baik memberi dampak pada rendahnya aksesibilitas antardaerah dan sentra-sentra produksi di Kabupaten Enrekang. Hal ini menyebabkan menurunnya motivasi masyarakat untuk berusaha dan

berdampak pada rendahnya produktivitas masyarakat petani. Keadaan ini berimplikasi pada penurunan nilai jual dan kualitas komoditi hasil pertanian, serta menurunkan produktivitas lahan pertanian.

Tabel 3.5
Panjang Jaringan Jalan Berdasarkan
Jenis Permukaan dan Kondisi Jalan per Desa
di Kecamatan Alla Kabupaten Enrekang Tahun 2004

NO.	KEC./DESA	JENIS PERMUKAAN					KONDISI JALAN			
		Tnh	Sirtu	Teplor	Lape	Hotm	Baik	Sdng	Rusk	Rsk Brt
1	Alla	26.10	39.40	11.70	52.07	52.00	27.7	67.10	52.90	34.20
2	Kalosi-Malua	-	-	-	6.30	4.00	2.00	2.00	5.30	1.00
3	Kotu-Masalle	-	-	-	5.70	-	-	2.00	-	3.70
4	Baroko-Tangsa	-	-	1.00	-	7.00	2.00	5.00	-	1.00
5	Kalosi-Taulo	-	-	-	0.80	-	0.80	-	-	-
6	Lo'ko-Malilling	0.40	-	-	-	-	-	-	-	0.40
7	Sudu-Baroko	-	-	-	-	3.80	3.80	-	-	-
8	Karangan-Maliba	-	-	-	3.80	4.90	2.00	3.80	2.00	0.90
9	Bt. Dea-Pongkamisi	-	1.80	-	4.50	-	1.00	1.80	3.50	-
10	Sudu-Curio	-	-	-	5.00	7.60	7.60	-	5.00	-
11	Kalosi-Cece	-	-	-	-	3.90	-	3.90	-	-
12	Kalosi-To'cempa	-	-	-	3.30	-	-	3.30	-	-
13	Malua-Sumbang	-	-	-	8.60	-	-	8.60	-	-
14	Baroko-Masalle	-	-	-	-	16.00	-	8.00	8.00	-
15	Lo'ko-Patekkong	6.00	-	-	-	-	-	-	-	6.00
16	Pelali-Rt. Limbong	-	-	4.00	-	-	-	-	4.00	-
17	Sudu-To'banga	-	3.50	0.70	2.80	-	1.80	1.00	4.20	-
18	Mampu-To'cempa	-	7.00	-	-	-	-	-	7.00	-
19	Pelali-Pasa'danan	-	4.50	-	-	-	-	4.50	-	-
20	Pasar-Balai Nikah	-	1.00	-	1.20	4.80	4.80	1.20	1.00	-
21	Kaban-Mundan	-	-	3.00	-	-	-	-	3.00	-
22	Lumbaja-Ld. Kdwang	1.50	3.50	-	-	-	-	-	3.50	1.50
23	Baroko-Bt.Ampang	-	-	1.50	0.50	-	-	-	2.00	-
24	Sudu-Malele	-	-	-	0.77	-	0.77	-	-	-
25	Curio-Lamba	-	3.70	1.50	-	-	-	3.70	-	1.50
26	Tokaru-Parombean	6.50	-	-	-	-	-	-	-	6.50
27	Bolang-Manggugu	1.20	-	-	-	-	-	-	-	1.20
28	S.Barani-Sangtempe	-	2.00	-	-	-	-	2.00	-	-
29	Lumbaja-Garotin	-	3.70	-	-	-	-	-	3.70	-
30	Parandean-Bt.Ampang	-	3.50	-	-	-	-	3.50	-	-
31	Kp.Baru-Bosso	-	0.70	-	-	-	-	-	0.70	-
32	Lamba-Tongkonan	-	2.50	-	-	-	-	2.50	-	-
33	Batupai-Malanying	3.50	-	-	-	-	-	-	-	3.50
34	Sumbang-Rabu	-	2.00	-	-	-	-	2.00	-	-
35	Curio-Maliba	5.50	-	-	-	-	-	-	-	5.50
36	Jl.Kotu Curio	1.50	-	-	0.50	-	0.50	-	-	1.50

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Enrekang Tahun 2005



Jika ditinjau dari kondisi permukaan jalan, dari 181,27 Km panjang jalan di Kecamatan Alla hanya 27,7 Km atau 15,28% dalam kondisi baik, sepanjang 67,10 Km atau 37,02% kondisi sedang, 52,90 Km atau 29,18% kondisi rusak ringan dan sisanya sepanjang 34,20 Km atau 18,87% dalam keadaan rusak berat. Seperti yang terlampir pada tabel 3.5

3.3. Produksi Komoditi Hortikultura

Tingginya hasil produksi dari beberapa komoditi pertanian tanaman pangan khususnya sayur-sayuran, salah satu penyebabnya adalah dengan Terbukanya akses pada kawasan sentra-sentra produksi dan tingginya tingkat permintaan konsumen sehingga hasil-hasil dari daerah tersebut mudah untuk dipasarkan ke luar. Di samping itu dengan kelancaran transportasi, memungkinkan distribusi faktor-faktor produksi seperti pupuk, sehingga mendorong masyarakat untuk meningkatkan produktivitas mereka. Faktor lain adalah dukungan dari sarana irigasi dan intensifnya penyuluhan yang diadakan pemerintah melalui Balai Informasi Penyuluhan Pertanian oleh Dinas Pertanian Kabupaten Enrekang.

Peningkatan produksi tanaman hortikultura khususnya sayur-sayuran di Kecamatan Alla setiap tahunnya mengalami peningkatan. Jumlah produksi pada tahun 1999 sebanyak 74.503,53 ton dan mengalami peningkatan pada tahun 2003 sebanyak 155.290,52 ton atau rata-rata Kenaikannya sebesar 52,02%. Hal ini dipengaruhi oleh kenaikan luas panen pada komoditi hortikultura. Adapun luas panen pada tahun 1999 sebesar 4.066 Ha dan mengalami peningkatan sebesar 46,89% pada tahun 2003 yakni sebesar 7.656 Ha.

Luas panen pada komoditas tanaman pangan secara keseluruhan pada tahun 2003 adalah 7.656 Ha dengan total produksi 155.290,523 ton. Komoditi tanaman pangan khususnya sayur-sayuran yang dominan diusahakan oleh petani di kecamatan Alla adalah tanaman kubis/kol, bawang daun dan bawang merah. Pada tabel 3.6 menginformasikan bahwa hasil produksi pertanian tanaman pangan khususnya sayur-sayuran jika dilihat dari luas panen dan hasil produksi, maka yang tertinggi adalah sayuran kubis/kol dengan luas panen 1.919 Ha dengan hasil produksi 103.601,05 ton atau rata-rata produksi sebesar 53,99 ton/Ha/tahun, untuk bawang daun luas panen sebesar 1.752 Ha dengan hasil produksi 23.993,64 ton

Tabel 3.6

Perkembangan Hasil Produksi Tanaman Hortikultura
Di kecamatan Alla Tahun 1999 – 2003

No.	Jenis Sayuran	1999		2000		2001		2002		2003	
		Luas Panen (ha)	Produksi (ton)	Luas Panen (ha)	Produksi (ton)	Luas Panen (ha)	Produksi (ton)	Luas Panen (ha)	Produksi (ton)	Luas Panen (ha)	Produksi (ton)
1	Kentang	388	5.018,39	363	5.177,47	359	5.128,92	511	6.637,75	554	7.188,70
2	Kubis/Kol	795	55.668,29	1.064	74.379,98	1.020	68.705,43	1.896	118.018,84	1.919	103.601,05
3	Sawi	206	2.413,46	182	2.461,73	223	3.023,31	333	4.514,63	346	4.682,07
4	Buncis	185	194,62	242	2.467,65	270	31,82	640	851,83	318	407,67
5	Wortel	110	718,27	161	1.031,69	154	1.009,70	700	4.567,15	540	2.497,04
6	Kacang Panjang	7	6,19	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Bawang Daun	886	357,43	833	11.956,05	883	13.114,94	1.374	19.700,56	1.752	23.993,64
8	Kacang Merah	501	1.041,06	341	720,87	454	956,12	-	-	800	1.610,40
9	Lombok/Cabe	112	245,95	167	386,10	318	655,20	631	1.373,50	289	640,14
10	Tomat	174	411,66	217	610,38	219	681,83	273	658,20	205	456,46
11	Bawang Merah	702	8.428,21	345	4.171,74	584	7.070,48	322	3.680,49	933	10.216,35
	Jumlah	4.066	74.503,53	3.915	103.363,66	4.484	100.377,45	6.680	160.002,95	7.656	155.290,52

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Enrekang, 2005

atau rata-rata produksi 13,70 ton/Ha/tahun serta untuk tanaman bawang merah luas panen sebesar 933 Ha dengan hasil produksi 10.216,35 ton atau rata-rata produksi sebesar 10.95 ton/Ha/tahun.

Beberapa komoditi tanaman sayur-sayuran mengalami penurunan produksi pada tahun 2003 seperti tanaman buncis, wortel, lombok/cabe dan tomat. Hasil pertanian tanaman pangan terutama sayur-sayuran dengan tingkat produktivitas yang tinggi dapat dipasarkan ke luar daerah dalam pemenuhan kebutuhan konsumen di wilayah KAPET Parepare, Sulawesi Utara dan Kalimantan Timur.

Adapun daerah produksi komoditi kubis, petsai, wortel, bawang daun dan kentang lebih banyak diproduksi di Desa Buntusugi, Kelurahan Kambiolangi, Desa Pana, Desa Tongko, Desa Baroko, Desa Sumillang, dan Desa Masalle. Sedangkan untuk komoditi buncis, bawang merah, tomat dan lombok diproduksi di Desa Mata A'lo, Kelurahan Kalosi dan Desa Sumillang sekalipun jumlah produksinya lebih kecil dari jumlah produksi yang dihasilkan di Kecamatan Anggeraja. Sedangkan produksi komoditi hortikultura secara keseluruhan lebih banyak dihasilkan di Kelurahan Kambiolangi dan Desa Baroko.

3.4. Keadaan Sosial Ekonomi dan PDRB

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

Luas lahan yang digarap oleh petani dalam wilayah Kecamatan Alla seluas 10.823 Ha, sedangkan sisanya berupa lahan tidur, hutan dan pemukiman penduduk. Ditinjau dari segi usaha tani yang ada, para petani lebih dominan bertani hortikultura serta tanaman perkebunan seperti kopi, kakao, vanili dan lain-lain.

Kondisi ekonomi Kabupaten Enrekang yang dicerminkan oleh Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) pada lima tahun terakhir memperlihatkan kecenderungan perbaikan, sebab dari tahun ke tahun mengalami peningkatan, di mana pada tahun 2002 total PDRB Kabupaten Enrekang telah mencapai 526.491,63 juta rupiah. Bila dibandingkan PDRB tahun 2001, mengalami

peningkatan sekitar 12,99% dengan rata-rata perkembangan sekitar 23,85% per tahun selama kurun waktu 1998 – 2002.

Persentase PDRB Kabupaten Enrekang masih relatif kecil pada tahun 2002, yakni sekitar 1,45%. Angka ini sedikit bergerak naik yang mana pada tahun 2001 PDRB Kabupaten Enrekang hanya sekitar 1,43% terhadap total PDRB Sulawesi Selatan. Angka-angka selengkapnya dapat dilihat pada tabel 3.7.

Tabel 3.7
Perbandingan PDRB Sulawesi Selatan dengan PDRB
Kabupaten Enrekang Tahun 2002

Tahun	PDRB Sul-Sel (Juta Rp)	PDRB Enrekang (Juta Rp)	Prosentase PDRB Enrek. Thdp PDRB Sul-Sel
1998	21.959.763,91	342.787,86	1,56
1999	24.064.892,99	348.322,65	1,45
2000	27.772.137,31	394.527,35	1,42
2001	32.087.080,49	458.117,99	1,43
2002	36.087.080,74	526.491,63	1,45
<i>Rata-rata</i>	<i>28.394.191,088</i>	<i>414.049,496</i>	<i>1,47</i>

Sumber : kantor BPS Kabupaten Enrekang, Tahun 2005

Untuk Kabupaten Enrekang, sektor ekonomi masih mendominasi sektor perekonomian dalam kurun waktu tahun 1998 – 2002. Kontribusi sektor pertanian terhadap total PDRB Kabupaten Enrekang masih rata-rata di atas 45 %. Tingginya kontribusi sektor pertanian tersebut ditunjang oleh sektor tanaman bahan makanan yang kontribusinya rata-rata diatas 23% pertanian. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar penduduk di daerah ini masih mengandalkan sektor pertanian tanaman pangan dalam bidang ekonomi.

Peranan terbesar kedua terhadap pertumbuhan PDRB Kabupaten Enrekang adalah sektor perdagangan, hotel, restoran dengan kontribusi sekitar 16,65 % pada tahun 2002. Urutan berikutnya adalah sektor jasa-jasa yang pada tahun 2002 menyumbang sekitar 14,15 % terhadap total PDRB Kabupaten Enrekang, sedangkan sektor-sektor lainnya, yakni sektor pertambangan dan penggalian, sektor angkutan dan komunikasi dan sektor keuangan, persewaan dan jasa perusahaan peranannya relatif kecil terhadap pertumbuhan PDRB Kabupaten Enrekang. Peranan sektor-sektor tersebut adalah sekitar 21,11 %.

Pada tabel 3.8 di bawah ini, akan dipaparkan masing-masing sektor ekonomi terhadap pembentukan PDRB Kabupaten Enrekang periode tahun 1998 – 2002.

Tabel 3.8
Struktur Perekonomian Kabupaten Enrekang
Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga
Berlaku Tahun 1998-2002

No.	Lapangan Usaha	Tahun				
		1998	1999	2000	2001	2002
1.	Pertanian	47,97	50,53	49,69	48,48	48,09
2.	Pertambangan & Penggalian	0,77	0,71	0,71	0,67	0,67
3.	Industri Pengolahan	5,32	6,48	6,55	6,38	6,43
4.	Listrik, gas & air bersih	0,96	0,91	0,95	0,97	0,96
5.	Bangunan	4,95	4,93	4,78	4,57	4,45
6.	Perdagangan, Hotel & Restoran	17,17	17,54	17,21	17,79	16,65
7.	Angkutan & Komunikasi	2,90	2,82	2,91	2,88	2,95
8.	Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan	6,38	3,50	4,86	5,17	5,64
9.	Jasa-jasa	13,08	12,58	12,34	14,08	14,15
	PDRB	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Enrekang, Tahun 2005

3.5. Karakteristik Responden

Di dalam melakukan analisis data responden. Perlu disajikan beberapa aspek seperti data umur, pendidikan dan jenis pekerjaan tetap dari responden. Analisis data tersebut diperkirakan mempunyai hubungan dengan analisis data selanjutnya di dalam penelitian ini.

1. Umur Responden

Faktor usia merupakan pendorong aktivitas kerja petani dan kemampuan dalam mengelola usaha taninya. Umur sangat berpengaruh terhadap kemampuan fisik maupun cara berpikir seorang petani. Petani yang masih mudah mempunyai kemampuan fisik masih kuat dan mudah menerima informasi baru sesuai dengan pengembangan usaha tani melalui penerapan teknologi pertanian. Sebaliknya petani yang berusia lanjut kemampuan fisiknya jauh menurun dan mengalami kesulitan dalam menerima perubahan dan informasi baru karena selalu berpijak pada pengalaman masa lalunya. Wawasan yang mereka miliki cenderung bersifat konstan sehingga sulit untuk menerima suatu proses perubahan dan pembaharuan utamanya teknologi baru sebagai bagian dari upaya untuk mencapai produktivitas yang lebih baik.

Hasil pengamatan berdasarkan umur responden di Kecamatan Alla disajikan pada tabel 3.9. Pada tabel tersebut diperlihatkan bahwa rata-rata umur responden di Kecamatan Alla sudah termasuk kategori usia tenaga kerja produktif. Adapun responden yang berumur 20 – 24 tahun sebanyak 127 responden (35,57%), berusia antara 25 – 34 tahun sebanyak 117 responden atau 31,93%, berusia 35 – 44 tahun sebanyak 89 responden (24,93%), usia 45 – 60 tahun sebanyak 22 responden (6,16%) sedangkan usia di atas 60 tahun sebanyak 5 responden (1,40%).

Tabel 3.9

**Jumlah Responden Berdasarkan Golongan Umur
di Kecamatan Alla Kabupaten Enrekang**

No.	Umur Responden	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	20 – 24	127	35,57
2	25 – 34	117	31,93
3	35 – 44	89	24,93
4	45 – 60	22	6,16
5	> 60	5	1,40
Jumlah		357	100

Sumber : Data Primer, Tahun 2005

2. Tingkat Pendidikan

Salah satu faktor yang mempengaruhi tingkat keberhasilan suatu penelitian adalah tingkat kesempurnaan data yang disampaikan oleh para responden. Keakuratan dan kebenaran data setidaknya dipengaruhi oleh tingkat pendidikan dari responden. Semakin tinggi tingkat pendidikan responden maka informasi atau data yang diberikan akan semakin tinggi pula tingkat kebenaran dan akurasinya demikian pula sebaliknya. Untuk mengetahui tingkat pendidikan responden dalam penelitian dapat dilihat pada tabel 3.10

Tabel 3.10

**Jumlah Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan
Di kecamatan Alla Tahun 2005**

No	Pendidikan	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	SD	78	21,85
2	SLTP	101	28,29
3	SMU	124	34,73
4	Diploma/S1	54	15,15
Jumlah		357	100

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, Tahun 2005

Tabel di atas menggambarkan bahwa tingkat pendidikan responden masuk dalam golongan sedang. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa dalam beraktivitas, maka yang bersangkutan dapat melakukan dengan baik. Adapun tingkat pendidikan responden dalam penelitian ini cukup bervariasi. Dari 357 responden 78 responden (21,85%) di antaranya berpendidikan sekolah dasar, 101 responden (28,29%) berpendidikan SLTP, 124 berpendidikan SMU (34,74%) dan selebihnya berpendidikan diploma/sarjana, yakni 54 responden (15,15%).

3. Jenis Pekerjaan

Setiap orang akan selalu berusaha untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari dan keluarganya. Untuk itu di samping pekerjaan tetap yang dimiliki, orang akan berusaha mencari penghasilan tambahan untuk mencukupi kebutuhan hidup keluarganya. Responden dalam penelitian ini mata pencaharian utamanya adalah petani sebagai sumber penghasilan pokoknya. Namun sebagian juga memanfaatkan lahan pertanian sebagai kegiatan sampingan, sedangkan pekerjaan utamanya di bidang lain. Hal ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3.11
Jumlah Responden Berdasarkan Mata Pencaharian
Di Kecamatan Alla Tahun 2005

No	Mata Pencaharian	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	Petani	263	73,67
2	Pedagang	54	15,13
3	Pegawai	10	2,80
4	Supir Angkutan	25	7,00
5	Buruh	5	1,40
Jumlah		357	100

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, Tahun 2005

3.6. Sistem Distribusi Komoditi Hortikultura

Saluran distribusi yang dilakukan oleh pelaku pemasaran sangat berperan dalam menyampaikan suatu produk dari produsen ke konsumen atau dari penjual ke pembeli. Adapun pelaku pemasaran dalam hal ini meliputi produsen (petani), pedagang besar, pedagang pengumpul, pemerintah, dan pengecer. Dalam melakukan kegiatan pemasaran diperlukan saluran distribusi pemasaran yang menguntungkan. Komoditi hortikultura yang diproduksi oleh petani akan

diperdagangkan dengan melalui dua macam saluran distribusi baik itu saluran distribusi langsung maupun saluran distribusi tidak langsung. Sistem distribusi yang ada di kecamatan Alla sekarang ini terbagi dalam tiga bentuk, yakni :

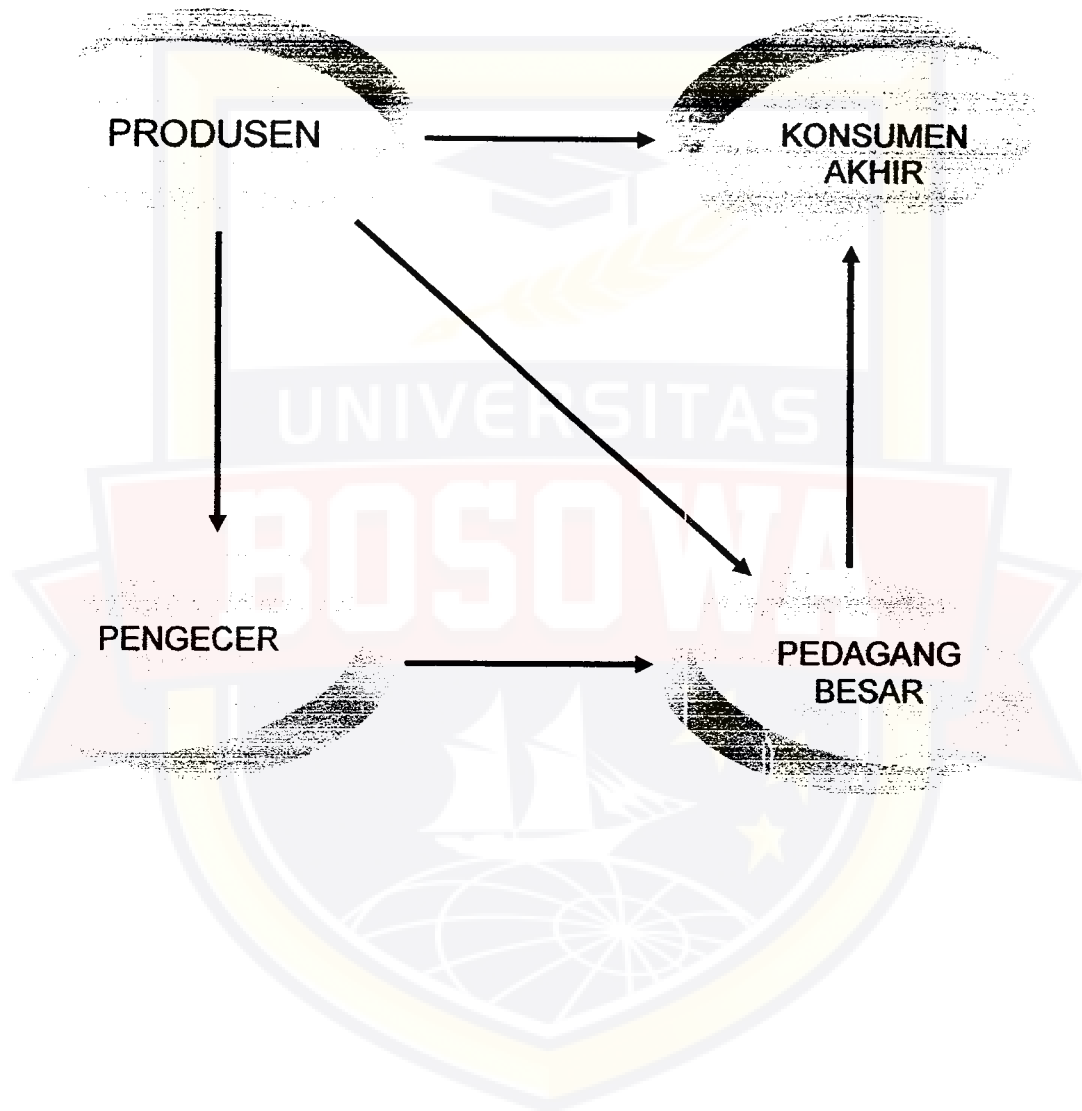
- a. Produsen – Konsumen Akhir
- b. Produsen – Pengecer – Konsumen Akhir
- c. Produsen – Pedagang Besar – Pengecer – Konsumen Akhir

Produsen yang dimaksud dalam hal ini adalah petani yang akan menjual hasil produksi komoditinya di pasar Sudu untuk dapat dikonsumsi oleh masyarakat (konsumen akhir). Penjualan komoditi dimulai dengan pengangkutan dari tempat produksi ke pasar Sudu, kemudian petani dapat secara langsung menjual hasil komoditinya ke konsumen akhir dalam jumlah yang lebih kecil. Jika produksi komoditi yang dihasilkan lebih besar maka petani dapat memasarkan komoditinya dengan bantuan pedagang perantara (pedagang lokal) kemudian pedagang lokal memasarkan komoditi hortikultura ke pedagang besar untuk dipasarkan ke luar wilayah Kecamatan Alla seperti ke Sidrap, Parepare, Palopo, Manado dan bahkan sampai ke pulau Kalimantan.

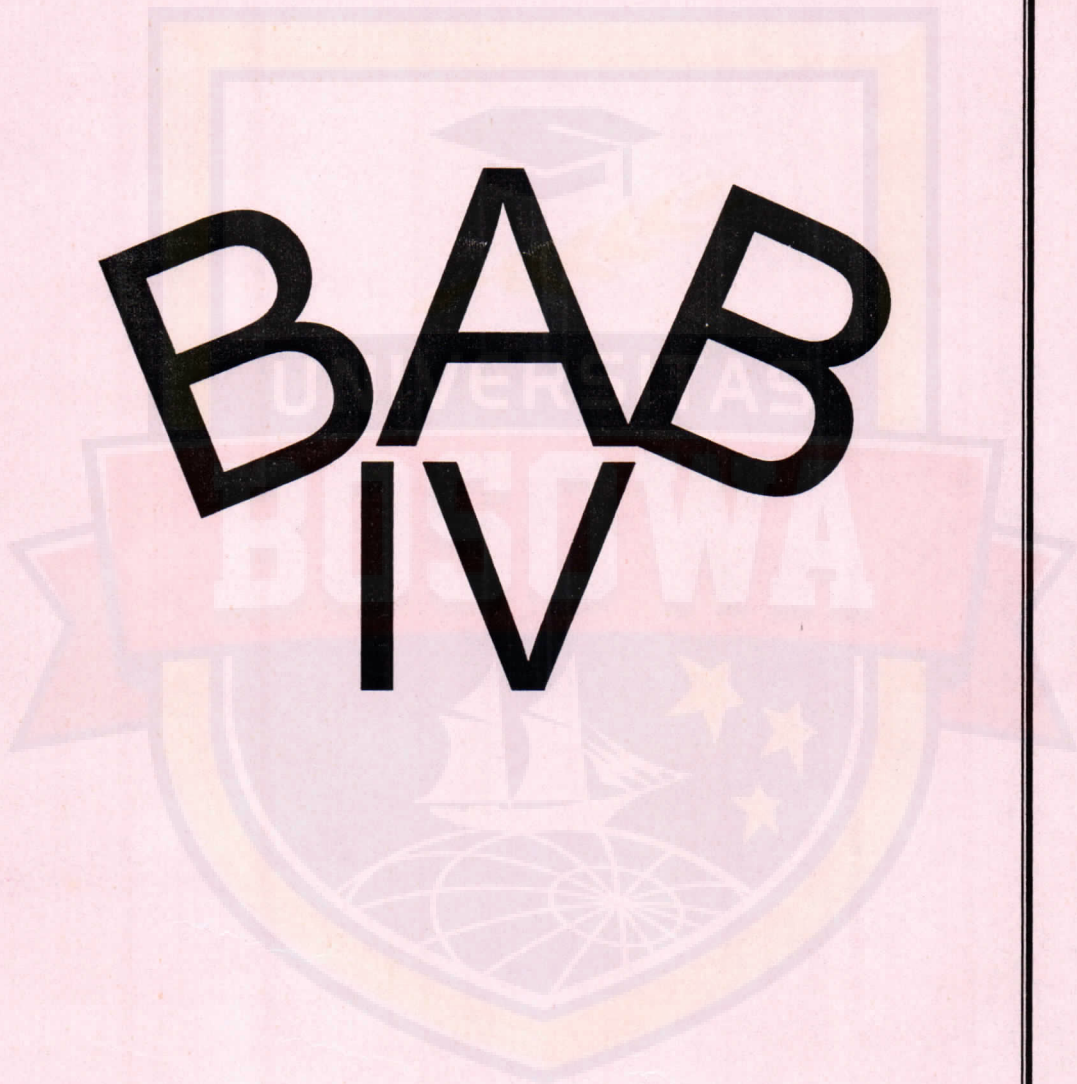
Sistem lain dari pola distribusi pemasaran yang ada di Kecamatan Alla adalah petani dapat memasarkan hasil komoditinya secara langsung kepada pedagang besar. Hal ini dapat memberikan keuntungan yang lebih besar kepada para petani karena kurangnya ongkos produksi dan biaya pengangkutan yang dikeluarkan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

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

Gambar 3.1. Sistem Distribusi Komoditi Hortikultura



BAB IV



BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisis Keadaan Fisik Wilayah

Kondisi topografi Kecamatan Alla sangat bervariasi dilihat dari tingkat kemiringan lereng, yakni berkisar antara 2 – 15%, 15 – 30%, dan 40% ke atas. Kondisi demikian menunjukkan bahwa hanya sebagian dari wilayah studi yang dapat dikembangkan untuk peruntukan lahan perkotaan sedangkan selebihnya untuk pengembangan usaha pertanian, peternakan dan kehutanan.

Berdasarkan data yang diperoleh, ketinggian wilayah studi dari permukaan air laut rata-rata 500-1500 m dari permukaan air laut. Dengan kondisi demikian, pengembangan usaha-usaha pertanian dan perkebunan sangat memungkinkan di mana klasifikasi ketinggian 500 – 1000 m dari permukaan air laut dapat dimanfaatkan untuk tanaman iklim sedang, sedang ketinggian di atas 1000 m dimanfaatkan untuk hutan lindung dan konservasi.

Keadaan hidrologi Kecamatan Alla yang dilalui oleh anak sungai Mata Allo dapat dikembangkan fungsinya yang selama ini hanya dimanfaatkan oleh sebagian kecil masyarakat untuk pengairan persawahan, sehingga dapat digunakan untuk meningkatkan hasil pertanian dengan pembuatan bangunan-bangunan air berupa cekdam yang juga dapat dimanfaatkan untuk memenuhi kebutuhan air bersih masyarakat.

Dengan melihat kondisi Klimatologi yang tergolong dalam iklim tropis dimana curah hujan bervariasi antara 1061 – 1097 mm per tahun. Curah hujan tertinggi terjadi pada bulan April dengan banyaknya curah hujan 276 mm/bulan dan jumlah hari hujan 9 hh, serta curah hujan terendah terjadi pada bulan September dengan banyaknya curah hujan 16 mm/bulan dan jumlah hari hujan 3 hh. Klasifikasi curah hujan menurut Schmidt Fergusson menunjukkan bahwa jumlah curah hujan yang lebih dari 100 mm/bulan termasuk dalam kategori bulan basah, sedang bulan lembab jika jumlah curah hujan berkisar antara 60-100 mm/bulan, serta kurang dari 60 mm/bulan tergolong dalam bulan kering.



4.2. Analisis Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura

Untuk mengetahui tingkat penurunan kualitas komoditi hortikultura dilihat dari stakeholder (petani, pedagang, pengusaha angkutan, pemerintah dan buruh) dengan menggunakan analisis bobot dan skor (nilai). Sedangkan analisis yang digunakan untuk variabel-variabel angka mutlak dengan menggunakan metode pembobotan dengan memberikan bobot masing-masing kategori.

Tanggapan responden terhadap aspek-aspek penurunan kualitas komoditi hortikultura di Kecamatan Alla diarahkan sebagai kriteria analisa yakni:

1. Kondisi jalan yang dilalui selama pengangkutan
2. Waktu tempuh dari produsen ke konsumen akhir
3. Jarak dari produsen ke tempat pemasaran akhir
4. Alat angkut komoditi hortikultura
5. Cara panen dari setiap komoditi
6. Pengemasan yang dilakukan

Untuk masing-masing aspek penurunan kualitas komoditi hortikultura yang telah diberikan bobot yang berbeda-beda sesuai dengan pengaruh terhadap penurunan kualitas. Kondisi jalan dianggap sangat penting dalam penurunan kualitas dan diberi bobot 25%, waktu tempuh yang digunakan selama pengangkutan serta jarak dari produsen ke tempat pemasaran menempati urutan kedua dan diberi bobot masing-masing 20% kemudian alat angkut yang digunakan untuk mengangkut produksi berada di urutan ke tiga dengan bobot sebesar 15%, sedangkan cara panen dan pengemasan berada di tingkat terakhir dengan bobot masing-masing sebesar 10%, lihat lampiran 1. Dalam daftar pertanyaan (Stakeholder) untuk memilih 1 (satu) dari 4 (empat) kategori penilaian, yaitu :

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

Untuk 4 (empat) kategori di atas diberi skor/nilai berturut-turut adalah : 4 (empat), 3 (tiga), 2 (dua), 1 (satu)

Untuk masing-masing kolom menurut aspek tanggapan dan kategori pemberian skor/nilai diisi oleh jumlah perkalian dari jumlah frekuensi dikali nilai,

dikali bobot, jumlah bobot dikali skor untuk masing-masing aspek tanggapan dijumlahkan ke kanan dan mendapatkan hasil tertimbang (frekuensi x nilai x bobot). Selanjutnya nilai hasil tertimbang tersebut dihitung proporsinya dalam prosentase (%) yang dilakukan secara berurut menurut urutan besarnya.

Berdasarkan tanggapan responden memperlihatkan bahwa :

1. Kondisi Jalan

Penurunan kualitas komoditi hortikultura, waktu tempuh dan peningkatan intensitas perjalanan baik angkutan truk maupun mobilitas masyarakat juga dipengaruhi oleh kondisi jalan yang ada. Jalan yang dimuat sesuai persyaratan teknis seperti permukaan jalan, lebar jalan kemiringan dan tanjakan yang landai akan mempengaruhi aktivitas pemakai jalan dan kualitas komoditi hortikultura. Sebaliknya jalan yang dibuat tanpa mempertimbangkan persyaratan teknis yang diminta, seperti tinggi tanjakan, kemiringan tikungan, tebing yang curam dapat membahayakan pemakai jalan dan tingkat kerusakan komoditi semakin meningkat, sebab tingginya gesekan dan getaran selama pengangkutan dari produsen ke konsumen. Berikut ini disajikan tanggapan responden mengenai pengaruh kondisi jalan terhadap penurunan kualitas komoditi.

Tabel 4.1

Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Kondisi Jalan Terhadap Penurunan Kualitas Komoditi hortikultura Tahun 2005

No	Tanggapan	Bobot	Skor	Frekuensi	Nilai Timbang	Presentase (%)
1	Sangat Berpengaruh	25	4	121	12.100	10,47
2	Berpengaruh	25	3	177	13.275	11,48
3	Kurang Berpengaruh	25	2	54	2.700	2,34
4	Tidak Berpengaruh	25	1	5	125	0,11

Sumber : Data Primer Setelah Dianalisis, 2005

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai pengaruh kondisi jalan terhadap penurunan kualitas komoditi hortikultura, maka yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 10,47%, yang berpendapat berpengaruh 11,48%, yang berpendapat kurang berpengaruh sebanyak 2,34% sedangkan yang berpendapat tidak berpengaruh sebanyak 0,11%.

Persentase responden yang menyatakan berpengaruh, hal ini disebabkan karena melihat dari konstruksi jalan dari beberapa lokasi seperti jalan yang bergelombang, tanjakan yang cukup tinggi serta banyaknya tikungan yang dilalui kendaraan dapat menimbulkan gesekan pada komoditi hortikultura atau tingginya getaran dalam kendaraan sehingga mempengaruhi kualitas mutu dari setiap komoditi yang diangkut dari sentra produksi ke tempat pemasaran. Akibat lain dari kondisi jalan yang buruk seperti yang dipaparkan di atas dapat berpengaruh terhadap lamanya waktu tempuh yang digunakan untuk mengangkut komoditi. Dengan kondisi seperti ini maka persentase penurunan kualitas komoditi hortikultura yang diakibatkan oleh kondisi jalan berdasarkan jawaban responden dan telah dianalisis sebesar 24,39% (lihat lampiran 1).

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

2. Jarak dan Waktu Tempuh

Lokasi studi merupakan wilayah dengan kondisi fisik bergelombang dan berbukit sehingga berpengaruh terhadap konstruksi jalan yang ada. Kondisi jalan yang bergelombang, tanjakan yang tinggi serta bentuk jalan yang tidak lurus mengakibatkan jarak yang dilalui oleh alat angkut kendaraan dari sentra produksi ke tempat pemasaran semakin jauh. Adapun tanggapan responden mengenai penurunan kualitas komoditi hortikultura yang diakibatkan oleh jarak dapat dilihat pada tabel 4.2

Tabel 4.2
Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Jarak Terhadap
Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura Tahun 2005

No	Tanggapan	Bobot	Skor	Frekuensi	Nilai Timbang	Presentase (%)
1	Sangat Berpengaruh	20	4	119	9.520	8,23
2	Berpengaruh	20	3	162	9.720	8,41
3	Kurang Berpengaruh	20	2	73	2.920	2,53
4	Tidak Berpengaruh	20	1	3	60	0,05

Sumber : Data Primer Setelah Dianalisis, 2005

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai pengaruh jarak terhadap penurunan kualitas komoditi hortikultura, maka yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 8,23%, yang berpendapat berpengaruh 8,41%, yang berpendapat kurang berpengaruh sebanyak 2,53% sedangkan yang berpendapat tidak berpengaruh sebanyak 0,05%. Secara keseluruhan persentase penurunan kualitas komoditi hortikultura yang diakibatkan oleh jarak berdasarkan jawaban dari responden sebanyak 20,50% .

Lamanya waktu tempuh yang digunakan untuk mengangkut komoditi sayur-sayuran dari produsen ke tempat pemasaran diakibatkan karena kondisi jalan yang rusak seperti bergelombang, tanjakan yang tinggi serta jalan yang tidak lurus. Adapun tanggapan responden mengenai pengaruh waktu tempuh terhadap penurunan kualitas komoditi hortikultura dapat dilihat pada tabel 4.3

Tabel 4.3
Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Waktu Tempuh Terhadap
Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura Tahun 2005

No	Tanggapan	Bobot	Skor	Frekuensi	Nilai Timbang	Presentase (%)
1	Sangat Berpengaruh	20	4	135	10.800	9,34
2	Berpengaruh	20	3	201	12.060	10,43
3	Kurang Berpengaruh	20	2	21	840	0,73
4	Tidak Berpengaruh	20	1	0	0	0

Sumber : Data Primer Setelah Dianalisis, 2005

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai pengaruh waktu tempuh terhadap penurunan kualitas komoditi

hortikultura, maka yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 9,34%, yang berpendapat berpengaruh 10,43%, yang berpendapat kurang berpengaruh sebanyak 0,73% sedangkan yang berpendapat tidak berpengaruh tidak ada. Secara keseluruhan persentase penurunan kualitas komoditi hortikultura yang diakibatkan oleh waktu tempuh berdasarkan jawaban dari responden sebanyak 19,22% .

Persentase yang menjawab tidak berpengaruh adalah mereka yang memiliki jarak dari tempat pemasaran tidak jauh. Sedangkan yang menjawab waktu tempuh kurang berpengaruh terhadap penurunan kualitas adalah mereka yang berangkat ke pasar pada waktu subuh hari, saat jalan masih lengang dan tidak ada aktivitas yang menghambat perjalanan mereka. Persentase responden yang menjawab waktu tempuh berpengaruh terhadap penurunan kualitas adalah mereka yang berangkat agak siang dan seringnya mobil berhenti baik karena menaikkan penumpang atau komoditi hortikultura di perjalanan maupun karena kecepatan kendaraan yang lambat. Sedangkan persentase responden yang menjawab waktu tempuh sangat berpengaruh terhadap penurunan kualitas komoditi hortikultura adalah mereka yang menggunakan alat angkut yang sudah tua, kecepatan rendah, sering berhenti, kondisi jalan yang dilalui sudah mulai rusak dan berlubang serta jarak dari tempat pemasaran yang sangat jauh.

3. Alat Angkut

keberadaan sarana transportasi berupa angkutan umum yang beragam sangat membantu dalam memperlancar kegiatan masyarakat dalam aktivitas pertanian utamanya peningkatan produksi pertanian. Dengan adanya sarana angkutan yang memadai akan memperlancar faktor distribusi pertanian dan pengangkutan hasil produksi untuk dijual ke pasar. Jenis angkutan yang melayani pengangkutan sayur-sayuran dan mobilitas masyarakat adalah truk, mikrolet, pickup, dan sepeda motor.

Alat angkut truk digunakan untuk mengangkut sayur-sayuran ke luar wilayah seperti Manado, wilayah KAPET Parepare, Makassar bahkan ke Samarinda Kalimantan Timur. Dengan alat angkut ini, maka kapasitas pengangkutan akan lebih besar, yakni sekitar 9-11 ton yang terdiri dari berbagai macam jenis sayuran. Alat angkut ini dapat mengakibatkan penurunan kualitas komoditi hortikultura karena beban tumpukan dalam truk yang sangat besar

dengan ketinggian tumpukan bisa mencapai 2 meter, serta suhu dalam truk yang tidak stabil dan dapat mempercepat pembusukan bagi sayur-sayuran yang kadar airnya cukup tinggi.

Kendaraan mikrolet biasanya digunakan untuk angkutan penumpang dan barang dalam lingkup kecamatan. Biasanya yang menggunakan alat angkut ini hanya membawa barang dalam jumlah yang sedikit untuk dijual ke pasar. Namun jenis kendaraan ini juga mengakibatkan penurunan kualitas bagi sayuran karena ruang dalam kendaraan yang sangat kecil dan tidak seimbang dengan kapasitas angkutannya. Kendaraan pickup adalah jenis kendaraan yang digunakan oleh pedagang yang berjualan di pasar atau mereka yang ingin menjual hasil komoditi pertanian dalam jumlah yang berkisar 1 – 2 ton. Jenis kendaraan ini juga mempengaruhi kualitas komoditi hortikultura terutama pada musim hujan. Hal ini disebabkan karena bagian atas mobil hanya ditutup dengan terpal plastik yang tidak dapat menutupi secara maksimal sehingga air hujan dapat secara langsung membasahi komoditi sayur-sayuran dan mempercepat pembusukan. Demikian pula pada musim kemarau, penyinaran matahari langsung mengenai komoditi sehingga dapat merusak krop pada setiap komoditi sayuran seperti tanaman menjadi layu, daun berwarna kuning dan memar-memar. Adapun tanggapan responden mengenai pengaruh alat angkut terhadap penurunan kualitas komoditi sayuran dapat dilihat pada tabel 4.4.

Tabel 4.4

Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Alat Angkut Terhadap Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura Tahun 2005

No	Tanggapan	Bobot	Skor	Frekuensi	Nilai Timbang	Presentase (%)
1	Sangat Berpengaruh	15	4	159	9.540	8,25
2	Berpengaruh	15	3	147	6.615	5,72
3	Kurang Berpengaruh	15	2	49	1.470	1,27
4	Tidak Berpengaruh	15	1	2	30	0,03

Sumber : Data Primer Setelah Dianalisis, 2005

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai pengaruh Alat Angkut terhadap penurunan kualitas komoditi hortikultura, maka yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 8,25%, yang berpendapat berpengaruh 5,72%, yang berpendapat kurang berpengaruh

sebanyak 1,27% sedangkan yang berpendapat tidak berpengaruh sebanyak 0,03%. Sedangkan besarnya penurunan kualitas yang diakibatkan oleh alat angkut komoditi sayur-sayuran dari produsen ke tempat pemasaran sebesar 15,27%.

Adanya angkutan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dapat meningkatkan mobilitas barang dan penduduk yang berdampak pada aksesibilitas yang meningkat. Tersedianya angkutan memberi kemudahan efisiensi waktu perjalanan bagi masyarakat serta petani akan lebih mudah dalam mendapatkan sarana pertanian seperti pupuk, alat semprot, bibit unggul yang dapat menunjang produksi komoditi sayur-sayuran lebih besar. Peningkatan produktivitas lahan terkait dengan adanya pola pikir masyarakat dalam bercocok tanaman dan pemanfaatan lahan tidur yang tidak produktif menjadi lahan olahan, akan menambah lahan produksi sehingga areal pertanian semakin luas untuk membantu meningkatkan produktivitas pertanian masyarakat dan menambah pendapatan daerah kabupaten Enrekang pada umumnya dan Kecamatan Alla pada khususnya.

Selain keempat faktor tersebut di atas, faktor lain yang dapat mengakibatkan penurunan kualitas komoditi hortikultura adalah :

a. Cara Panen

Baik tidaknya cara panen yang dilakukan pada setiap komoditi sayur-sayuran akan berdampak pada kualitas komoditi hortikultura. Hal-hal yang perlu diperhatikan pada saat pemanenan suatu komoditi adalah cuaca, kematangan suatu tanaman, serta waktu hari pasar. Adapun tanggapan responden mengenai pengaruh cara panen terhadap penurunan kualitas komoditi hortikultura dapat dilihat pada tabel 4.5.

Tabel 4.5

Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Cara Panen Terhadap Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura Tahun 2005

No	Tanggapan	Bobot	Skor	Frekuensi	Nilai Timbang	Presentase (%)
1	Sangat Berpengaruh	10	4	145	5.800	5,02
2	Berpengaruh	10	3	139	4.170	3,61
3	Kurang Berpengaruh	10	2	62	1.240	1,07
4	Tidak Berpengaruh	10	1	11	110	0,10

Sumber : Data Primer Setelah Dianalisis, 2005

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai pengaruh cara panen terhadap penurunan kualitas komoditi hortikultura, maka yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 5,02%, yang berpendapat berpengaruh 3,61%, yang berpendapat kurang berpengaruh sebanyak 1,07% sedangkan yang berpendapat tidak berpengaruh sebanyak 0,10%. Sedangkan besarnya penurunan kualitas yang diakibatkan oleh cara panen komoditi sayur-sayuran dari produsen ke tempat pemasaran sebesar 9,80%.

Pendapat responden yang menjawab tidak berpengaruh, karena melihat tanaman yang sudah matang dalam artian umurnya sudah mencukupi seperti untuk tanaman kubis dipanen pada umur 90 hari, bawang merah pada umur 70 hari. Sedangkan responden yang menjawab sangat berpengaruh dan berpengaruh, karena melihat kondisi tanaman pada saat dipanen yakni umur tanaman melebihi umur yang telah ditentukan serta tidak memperhatikan cuaca, yakni pemanenan tanaman pada saat musim hujan atau tariknya matahari mengakibatkan tanaman cepat layu dan memar.

b. Pengemasan

Pengemasan pada setiap tanaman sayur-sayuran penanganannya masih sangat sederhana sehingga dapat mempengaruhi penurunan kualitas komoditi hortikultura. Adapun cara panen yang dilakukan berbeda-beda tergantung dari jenis komoditinya. Contoh, untuk tanaman kubis yang sudah dipanen dikemas dalam karung plastik dan tidak disusun secara beraturan dan berat dalam satu kemasan bisa mencapai 45 – 55 kg tergantung ukuran dan berat dari masing-masing krop. Besarnya kapasitas dari setiap kemasan akan mengakibatkan tingginya tumpukan dalam setiap pengangkutan apalagi dengan menggunakan alat angkut truk. Adapun tanggapan responden mengenai pengaruh pengemasan terhadap penurunan kualitas dapat dilihat pada tabel 4.6.

Tabel 4.6

Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Pengemasan Terhadap Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura Tahun 2005

No	Tanggapan	Bobot	Skor	Frekuensi	Nilai Timbang	Presentase (%)
1	Sangat Berpengaruh	10	4	115	4.600	3,98
2	Berpengaruh	10	3	129	3.870	3,35
3	Kurang Berpengaruh	10	2	92	1.840	1,59
4	Tidak Berpengaruh	10	1	21	210	0,18

Sumber : Data Primer Setelah Dianalisis, 2005

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai pengaruh pengemasan terhadap penurunan kualitas komoditi hortikultura, maka yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 3,98%, yang berpendapat berpengaruh 3,35%, yang berpendapat kurang berpengaruh sebanyak 1,59% sedangkan yang berpendapat tidak berpengaruh sebanyak 0,18%. Sedangkan besarnya penurunan kualitas yang diakibatkan oleh pengemasan komoditi sayur-sayuran dari produsen ke tempat pemasaran sebesar 10,82%.(lihat lampiran 1)

4.3. Analisis Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Penurunan Kualitas

Seperti yang dijelaskan pada bab-bab sebelumnya, bahwa penurunan kualitas komoditi hortikultura yang dipengaruhi oleh penanganan cara panen, pengemasan dan transportasi. faktor kondisi jalan, alat angkut, jarak dan waktu tempuh merupakan peubah penentu besarnya penurunan kualitas yang terjadi. Untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap penurunan kualitas komoditi hortikultura di Kecamatan Alla dilakukan pendekatan analisis uji korelasi. Hasil uji korelasi tiap-tiap variabel bebas dengan variabel tidak bebas maupun sesama variabel bebas dapat dilihat pada tabel 4.7 berikut:

Tabel 4.7
Hasil Uji Korelasi Variabel Bebas dengan Variabel Tidak Bebas

	Y	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄
Y	1,00				
X ₁	0,99	1,00			
X ₂	0,98	0,98	1,00		
X ₃	0,85	0,99	0,64	1,00	
X ₄	0,96	0,93	0,93	0,28	1,00

Keterangan :

Y = Penurunan Kualitas

X₁ = Kondisi Jalan

X₂ = Waktu Tempuh

X₃ = Jarak

X₄ = Alat Angkut

Dari hasil uji korelasi penurunan kualitas komoditi hortikultura di Kecamatan Alla dapat diketahui bahwa faktor yang mempunyai hubungan kuat terhadap besarnya penurunan kualitas komoditi hortikultura yang terjadi adalah Kondisi Jalan (X₁) dan Waktu Tempuh (X₂). Di mana penurunan kualitas (Y) mempunyai tingkat korelasi dengan kondisi jalan sebesar 0,99%, waktu tempuh 0,98%. Sedangkan jarak dan alat angkut mempunyai hubungan yang lemah dengan penurunan kualitas komoditi hortikultura yang terjadi yaitu dengan tingkat korelasi masing-masing sebesar 0,85% dan 0,96%.

4.4. Analisis Peranan Transportasi Terhadap Pemasaran Hortikultura

Pemasaran suatu produk sangat tergantung pada kelancaran distribusi produk dari produsen ke konsumen. Keterlambatan produk diterima konsumen menyebabkan hilangnya kepercayaan dan nilai jual produk berubah. Dalam pemasaran hortikultura di Kecamatan Alla, distribusi produk hortikultura cukup baik dan memudahkan petani dalam mengirim produknya ke konsumen baik di pasar Suda maupun keluar wilayah. Dengan kondisi tersebut para produsen memiliki nilai tambah dengan adanya sarana transportasi yang mulai merambah desa/kampung penghasil produk hortikultura. Adapun peranan transportasi dalam

memperluas pemasaran produk hortikultura di Kecamatan Alla adalah sebagai berikut :

1. Distribusi produk hortikultura akan semakin cepat
2. Jangkauan pemasaran akan semakin luas
3. Harga jual meningkat
4. Sarana produksi komoditi hortikultura mudah diperoleh
5. Informasi dari kebutuhan produk mudah didapatkan
6. Jumlah produksi meningkat
7. Intensitas penjualan akan meningkat
8. Peningkatan pendapatan

Secara deskriptif, peningkatan pembangunan transportasi di Kecamatan Alla yaitu dengan bertambahnya kualitas dan ruas jalan menyebabkan terjadinya peningkatan sarana transportasi darat seperti kendaraan roda dua, roda empat. Dengan tersedianya sarana transportasi darat tersebut, memungkinkan petani dapat memanfaatkan sarana yang tersedia dalam memasarkan produk hortikultura ke luar daerahnya.

Dengan adanya pengembangan transportasi melalui pembangunan prasarana jalan dan sarana angkutan di Kecamatan Alla maka terjadi perubahan arah pemasaran produk hortikultura dari para petani. Produk hortikultura dapat dipasarkan lebih jauh lagi dari sebelumnya dengan tingkat harga yang lebih tinggi dan intensitas penjualan dapat dilakukan dengan frekuensi yang lebih banyak sehingga petani hortikultura dapat meningkatkan pendapatannya. Adanya pengembangan transportasi di Kecamatan Alla juga memungkinkan distribusi produk semakin cepat tiba di pasar atau pedagang yang memesan, sehingga kualitasnya masih baik, serta memudahkan petani untuk menerima informasi kebutuhan pasar akan produk-produk hortikultura. Selain itu, dengan kemudahan-kemudahan dan aksesibilitas dari tersedianya sarana transportasi juga dapat memudahkan petani hortikultura untuk memperoleh sarana dan prasarana produksinya berupa peralatan, pupuk, bibit dan sebagainya, dapat meningkatkan jumlah produksinya sesuai kebutuhan pasar.

Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi berperan dalam menunjang tingkat aksesibilitas dan mobilitas manusia, komoditi hortikultura dan



jasa serta meningkatkan kegiatan ekonomi dalam suatu wilayah baik melalui jalur transportasi darat, air maupun udara (Anonim, 1995)

Pemasaran produk hortikultura yang lebih efisien dengan menggunakan angkutan darat disebabkan oleh bertambahnya ruas jalan yang beraspal di Kecamatan Alla yang dapat menyebabkan biaya distribusi (angkutan) lebih rendah dan biaya pemasaran produksi petani dapat didistribusikan dengan lebih murah, dan menambah pendapatan yang lebih tinggi bagi petani. Rendahnya biaya yang dikeluarkan petani untuk memasarkan produk hortikultura juga disebabkan oleh jumlah sarana angkutan yang semakin bertambah dengan adanya peningkatan kualitas jalan sehingga terjadi persaingan harga penyewaan dalam setiap distribusi komoditi hortikultura. Kondisi ini menyebabkan harga sewa sarana angkutan lebih murah dan mengurangi biaya yang dikeluarkan dalam distribusi pemasaran. Selain itu, banyak pedagang pengumpul yang sudah memiliki akses dan secara langsung membeli produk hortikultura ke petani sehingga biaya pemasaran petani relatif rendah dan biaya pemasaran menjadi tanggungan para pedagang. Kondisi pasar yang tergolong jauh, membutuhkan sarana transportasi yang cepat untuk memudahkan distribusi produk hortikultura dari petani ke pasar dengan waktu yang lebih cepat dan tidak mengurangi kualitas produk tersebut.

4.5. Analisis Pengendalian Penurunan Kualitas dan Kerusakan Mekanis

Pada dasarnya penurunan kualitas komoditi hortikultura yang diperdagangkan dari tempat asal ke tempat tujuan banyak ditentukan atau dipengaruhi oleh kegiatan transportasi baik itu kondisi jalan, alat angkut, jarak, waktu tempuh dan kegiatan lainnya seperti cara panen. Penanganan jalan dengan mengikuti persyaratan teknis seperti perbaikan permukaan jalan, lebar jalan, kemiringan jalan dan tanjakan yang landai dapat mengendalikan penurunan kualitas komoditi hortikultura atau setidaknya dapat menekan terjadinya kerusakan mekanis sebab dengan kondisi jalan yang baik dapat mengurangi terjadinya gesekan dan getaran selama pengangkutan. Akibat lain yang ditimbulkan oleh kondisi jalan yang baik adalah waktu tempuh yang digunakan selama pengangkutan dari sentra produksi ke pusat distribusi di Kelurahan Kambiolangi Kecamatan Alla akan lebih sedikit.

Akibat lain yang dapat menimbulkan terjadinya penurunan kualitas komoditi hortikultura terutama pada saat proses pengangkutan adalah kondisi alat angkut komoditi hortikultura yang kurang baik. Beberapa faktor penting yang perlu diperhatikan untuk menekan kerusakan mekanis selama pengangkutan yakni kendaraan yang digunakan harus bersih dan dilindungi penyekat untuk menghindari gesekan komoditi hortikultura dalam kendaraan dan pencemaran pada komoditi hortikultura, menggunakan penutup kendaraan selama pengangkutan agar menghindari penyinaran langsung oleh sinar matahari yang mengakibatkan tanaman mudah layu dan memar-memar, perjalanan dilakukan bukan pada jam sibuk, hal ini dimaksudkan agar perjalanan tidak mengalami hambatan dan hendaknya dilakukan pada suhu udara tidak terlalu panas serta alat angkut dilengkapi dengan ventilasi agar suhu dalam kendaraan tetap stabil.

Dengan transportasi yang baik, maka komoditi akan mampu dipasarkan secara luas ke wilayah lain yang dapat mendorong petani untuk meningkatkan produksi sayur-sayuran dan akan berdampak pada tingkat pendapatan petani yang lebih besar, sehingga pendapatan daerah akan meningkat karena kontribusi di sektor pertanian yang meningkat. Hal ini akan mempengaruhi pencapaian sasaran atau target pengembangan wilayah yang diharapkan, sehingga peningkatan kesejahteraan masyarakat di Kabupaten Enrekang umumnya dan Kecamatan Alla khususnya akan lebih baik.

Upaya lain yang dilakukan untuk mengendalikan penurunan kualitas komoditi hortikultura adalah penanganan pada saat pemanenan. Pemanenan komoditi hortikultura dilakukan pada saat komoditi sudah cukup umur dan hendaknya dipanen pada suhu udara tidak terlalu panas. Hal ini dimaksudkan agar ketahanan dari komoditi akan lebih lama dan tidak cepat layu, membusuk dan memar-memar utamanya bagi tanaman yang kadar airnya cukup tinggi.

4.6. Upaya Penanganan Untuk Menjamin Kualitas Komoditi Hortikultura

4.6.1. Sistem Pengemasan

Pengemasan merupakan salah satu cara untuk melindungi atau mengawetkan komoditi sayur-sayuran yang dapat menunjang proses transportasi dan distribusi komoditi hortikultura. Dengan adanya pengepakan atau pewadahan yang baik dapat membantu, mencegah dan mengurangi

kerusakan, melindungi dari bahaya pencemaran serta gangguan fisik seperti gesekan, benturan, getaran dan beban tumpukan yang tinggi selama pengangkutan.

Jenis kemasan yang digunakan untuk sayuran dapat berupa peti kayu atau plastik, karung plastik dan kantong plastik, tergantung dari kecocokan komoditi hortikultura tersebut. Besar dan beratnya kemasan harus disesuaikan dengan kemampuan satu orang agar kemasan itu tidak dijatuhkan pada waktu bongkar muat serta mengurangi beban tumpukan pada komoditi yang hanya menggunakan kemasan dengan karung plastik atau kantong plastik.

Adapun jenis kemasan yang digunakan untuk mengawetkan komoditi hortikultura selama pengangkutan sesuai dengan karakteristik komoditinya adalah sebagai berikut :

a. *Pengemasan dengan Menggunakan Karung Plastik*

Pengemasan dengan menggunakan karung plastik biasanya digunakan pada jenis komoditi yang kadar airnya tinggi seperti kubis dan petsai, namun cara pengemasan ini dapat pula digunakan pada komoditi bawang merah, kentang, buncis, wortel dan lombok.

b. *Pengemasan dengan Menggunakan Kantong Plastik*

Jenis komoditi yang menggunakan kantong plastik dalam mengawetkan atau melindungi komoditi ini biasanya digunakan untuk komoditi bawang daun.

c. *Pengemasan dengan menggunakan Peti Kayu/Peti Plastik*

Sistem pengemasan ini difungsikan untuk melindungi komoditi dari tindihan pada saat pengangkutan. Jenis komoditi yang menggunakan sistem pengemasan ini adalah tomat.

4.6.2. Bongkar Muat Komoditi hortikultura

Sistem bongkar muat komoditi hortikultura yang baik merupakan salah satu upaya untuk menangani penurunan kualitas komoditi hortikultura. pengaturan komoditi hortikultura dalam kendaraan sangat mempengaruhi ketahanan komoditi, misalnya dengan meletakkan komoditi hortikultura yang tahan lama atau komoditi hortikultura yang dikemas dengan menggunakan peti kayu atau plastik pada bagian bawah dan komoditi hortikultura yang

tidak bisa ditindih pada bagian atas serta komoditi hortikultura yang akan diturunkan lebih dulu diletakkan pada tempat yang mudah dijangkau. Hal ini dimaksudkan agar memudahkan dalam membongkar atau menurunkan komoditi hortikultura. Dengan kondisi seperti ini maka dapat menghemat waktu dan tenaga selama bongkar barang

4.6.3. Sistem Distribusi Komoditi hortikultura

Penanganan untuk menjamin kualitas komoditi hortikultura dapat ditentukan dengan pola distribusinya, baik distribusi secara langsung maupun distribusi secara tidak langsung. Dari kedua pola distribusi tersebut, masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangan. Untuk distribusi langsung yakni distribusi komoditi hortikultura dari produsen langsung ke konsumen memiliki kelebihan, yakni tingkat kerusakan komoditi lebih kecil atau kualitas komoditi hortikultura yang diterima oleh konsumen masih bagus. Adapun dari kelemahan pola distribusi ini adalah hasil distribusi yang akan dipasarkan lebih kecil, dan keuntungan yang diperoleh petani lebih sedikit karena adanya pengurangan biaya transportasi dari sentra produksi ke pusat distribusi di Kelurahan Kambiolangi Kecamatan Alla.

Sedangkan pola distribusi tidak langsung, yakni dari petani ke pedagang kemudian ke konsumen juga memiliki kekurangan dan kelebihan. Di mana kekurangannya adalah tingkat kerusakan barang yang lebih besar dari pola distribusi langsung karena seringkali terjadi bongkar muat barang, terkecuali jika pedagang langsung ke sentra produksi untuk membeli barang. Kelebihan dari pola distribusi ini adalah produksi barang yang dipasarkan dan pendapatan yang diperoleh petani akan lebih besar.

4.6.4. Pendinginan

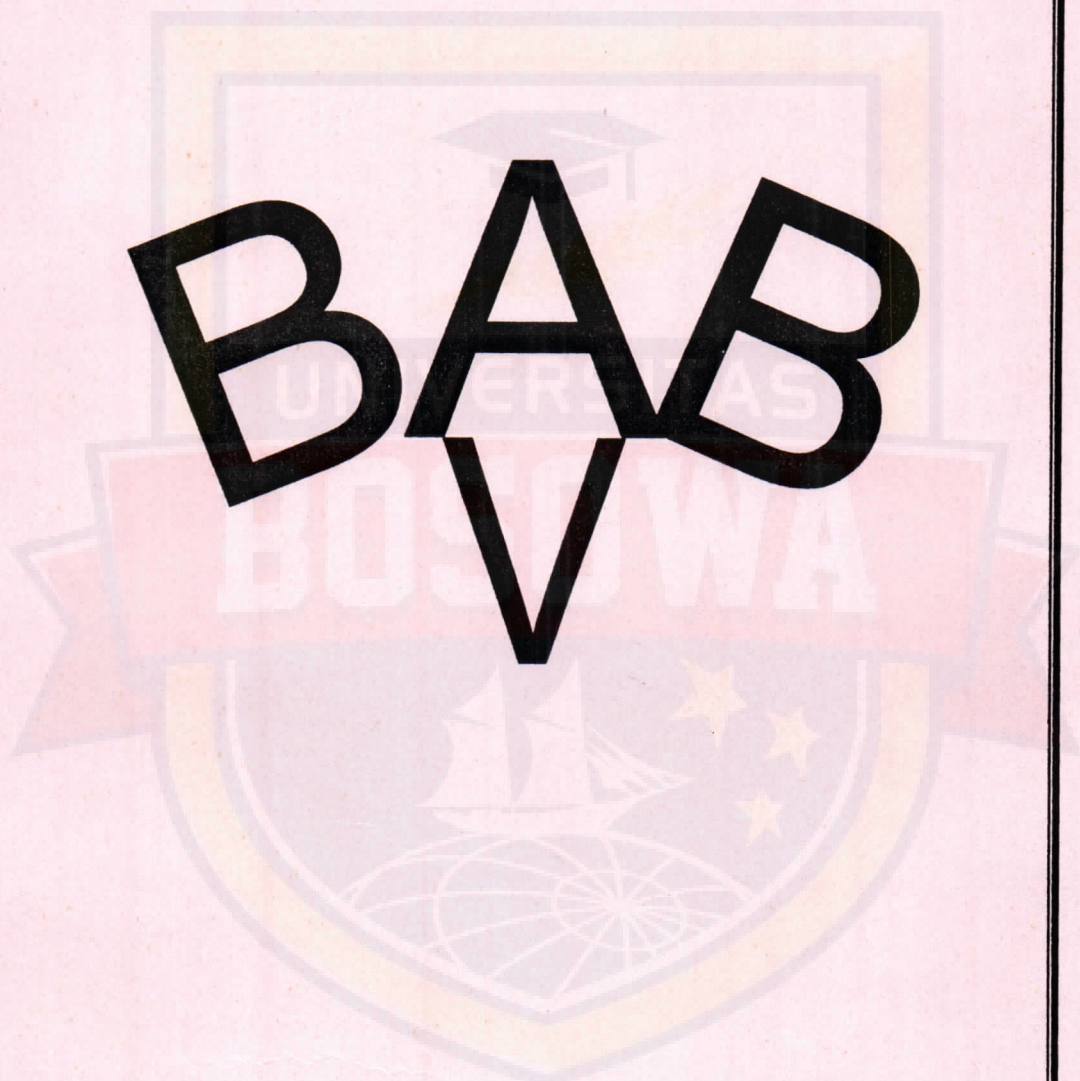
Salah satu cara untuk mengurangi jumlah kerusakan pada komoditi hortikultura adalah dengan menyimpan komoditi di ruang pendingin atau dapat menggunakan ruang hampa udara. Agar dapat bertahan lama, komoditi dimasukkan ke dalam karung atau kantong dan disimpan dalam gudang yang suhu dan kelembabannya relatif dapat dikontrol. Upaya ini dapat pula melindungi komoditi dari serangga atau hewan yang mengganggu komoditi yang disimpan.

4.6.5. Pengangkutan dengan Cepat

Komoditi yang memiliki kadar air yang lebih tinggi seperti tomat, bawang daun, lombok dan komoditi yang tingkat kerusakannya lebih cepat sebaiknya diangkut dengan cepat dan hati-hati. Hal ini dilakukan karena komoditi ini sangat peka terhadap tingkat kelembaban, guncangan, dan suhu.



BAB



BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis di atas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Tingkat kerusakan komoditi dari asal ke tujuan yang meliputi kegiatan transportasi (kondisi jalan, waktu tempuh, jarak dan alat angkut) dan kegiatan pengemasan serta proses saat panen yang dianalisis dengan metode pembobotan, maka kerusakan yang dominan yang dapat mempengaruhi kualitas barang di tempat tujuan adalah kegiatan transportasi yang mencapai tingkat pengaruh sebesar 79,38% dan selebihnya dipengaruhi oleh pengemasan sebesar 10,82 % dan cara panen sebesar 9,80%,
2. Variabel yang berpengaruh terhadap penurunan kualitas yang diakibatkan oleh kegiatan transportasi setelah diuji korelasi dari masing-masing variabel, maka pengaruh kondisi jalan sebesar 0,99%, waktu tempuh 0,98%, alat angkut 0,96% dan jarak sebesar 0,85%

5.2. Rekomendasi

Untuk dapat mengurangi (menekan) penurunan kualitas atau kerusakan komoditi hortikultura perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut :

1. Untuk memperkecil tingkat kerusakan diperlukan fasilitas pendukung transportasi yang dapat memperpendek waktu perjalanan alat angkut.
2. Dalam pengangkutan perlu diperhatikan jenis dan kapasitas kemasan, karena semakin besar kapasitas kemasan, maka semakin besar tumpukan dan tekanan, sehingga sayuran mengalami kerusakan yang sangat besar.
3. Pada saat pemuatan dan pembongkaran sebaiknya menggunakan alat mekanisasi. Hal ini dimaksudkan untuk menghindari kerusakan pada saat terjadi bongkar muatan.
4. Sebaiknya ada perhatian dari pemerintah dan swasta untuk mengadakan tempat penampungan sementara yang representatif.
5. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi dapat lebih ditingkatkan utamanya kualitas jalan, sehingga dapat mencapai sentra-sentra produksi hortikultura.

6. perlu dipertimbangkan untuk menentukan jenis angkutan yang lebih tepat bagi masing-masing produk hortikultura dengan pertimbangan daya tahan produk terhadap waktu pengangkutan sehingga kualitas produk tetap segar dan biaya angkut murah.



DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, 1993. *Manajemen Transportasi*. Penerbit PT. Raja Grafindo Persada Jakarta.
- Anonim, 2001. *Enrekang Dalam Angka dan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)*. BPS Kabupaten Enrekang.
- Benyamin Lakitan, 1995. *Hortikultura, Teori, Budidaya dan pasca Panen*. Raja Grafindo Persada Jakarta.
- Benny Mansjur 2003. *Implikasi Pembangunan Prasarana Transportasi Jalan Lingkar Terhadap Pengembangan Kawasan Timur Enrekang*. Program Pasca Sarjana Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Edward K. Morlok, 1985. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Marlock E.K., 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Nasution H.N.M., 1996. *Manajemen Transportasi*. Balai Aksara Yudhistira, Jakarta.
- Ofyar Z. Tamin, 2000. *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*. Penerbit ITB Bandung.
- Warpani S., 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Penerbit ITB 1990, Bandung.

Lampiran 1. Tanggapan Responden Terhadap Penurunan Kualitas Komoditi Hortikultura di Kecamatan Alla Tahun 2005.

No	Tanggapan	Bobot (%)	Sangat Berpengaruh	Berpengaruh	Kurang Berpengaruh	Tidak Berpengaruh	Nilai Timbang	Persentase (%)	Peringkat
1	Kondisi Jalan	25	121x4x25 = 12.100	177x3x25 = 13.275	54x2x25 = 2.700	5x1x25 = 125	28.200	24,39	I
2	Waktu Tempuh	20	135x4x20 = 10.800	201x3x20 = 12.060	21x2x20 = 840	0x1x20 = 0	23.700	20,50	II
3	Jarak	20	119x4x20 = 9.520	162x3x20 = 9.720	73x2x20 = 2.920	3x1x20 = 60	22.220	19,22	III
4	Alat Angkut	15	159x4x15 = 9.540	147x3x15 = 6.615	49x2x15 = 1.470	2x1x15 = 30	17.655	15,27	IV
5	Cara Panen	10	145x4x10 = 5.800	139x3x10 = 4.170	62x2x10 = 1.240	11x1x10 = 110	13.320	9,80	VI
6	Pengemasan	10	115x4x10 = 4.600	129x3x10 = 3.870	92x2x10 = 1.840	21x1x10 = 210	10.520	10,82	V
Jumlah			52.360	49.710	11.010	535	115.615	100	
Persentase (%)			46,09	43,75	9,69	0,47	100		
Tingkat Nilai Responden			I	II	III	IV			

Sumber : Data Primer Setelah dianalisis, 2005

Ket. : Penilaian Ada 4 kategori, yaitu :

Sangat Berpengaruh (SB), Berpengaruh (B), Kurang Berpengaruh (KB) dan Tidak Berpengaruh (TB)

Untuk Masing-masing indikator 1 s/d 6 menggunakan kategori nilai yang disesuaikan dengan jenis tanggapan seperti :

- 1 = Sangat Berpengaruh, Berpengaruh, Kurang Berpengaruh, Tidak Berpengaruh
- 2 = Sangat Berpengaruh, Berpengaruh, Kurang Berpengaruh, Tidak Berpengaruh
- 3 = Sangat Berpengaruh, Berpengaruh, Kurang Berpengaruh, Tidak Berpengaruh
- 4 = Sangat Berpengaruh, Berpengaruh, Kurang Berpengaruh, Tidak Berpengaruh
- 5 = Sangat Berpengaruh, Berpengaruh, Kurang Berpengaruh, Tidak Berpengaruh
- 6 = Sangat Berpengaruh, Berpengaruh, Kurang Berpengaruh, Tidak Berpengaruh



Lampiran 2. Analisis Regresi (Korelasi)

Tabel Regresi

Y	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄
534	121	135	119	159
687	177	201	162	147
197	54	21	73	49
10	5	0	3	2
Σ	1428	357	357	357

Sehingga diperoleh :

- a. $\Sigma YX_1 = 196901$ $\Sigma X_1X_4 = 47914$ $\Sigma X_3^2 = 45743$
 b. $\Sigma YX_2 = 214314$ $\Sigma X_2X_3 = 50160$ $\Sigma X_4^2 = 49295$
 c. $\Sigma YX_3 = 403565$ $\Sigma X_2X_4 = 52041$
 d. $\Sigma YX_4 = 195568$ $\Sigma X_3X_4 = 27580$
 e. $\Sigma X_1X_2 = 53042$ $\Sigma X_1^2 = 48911$
 f. $\Sigma X_1X_3 = 47030$ $\Sigma X_2^2 = 59067$

Perhitungan Korelasi

a. $Y \rightarrow X_1$

$$r = \frac{n \Sigma YX_1 - \Sigma Y \Sigma X_1}{\sqrt{n \Sigma X_1^2 - (\Sigma X_1)^2} \sqrt{n \Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2}}$$

$$r = \frac{787604 - 509796}{\sqrt{4(48911) - (357)^2} \sqrt{4(796034) - (1428)^2}}$$

$$r = \frac{787604 - 509796}{\sqrt{195644 - 127449} \sqrt{3184136 - 2039184}}$$

$$r = \frac{277808}{\sqrt{(68195)(1144952)}}$$

$$r = \frac{277808}{279427,99} \quad r = 0,99$$

b. $Y \rightarrow X_2$

$$r = \frac{n \sum YX_2 - \sum Y \sum X_2}{\sqrt{(n \sum X_2^2 - (\sum X_2)^2)(n \sum Y^2 - (\sum Y)^2)}}$$

$$r = \frac{857256 - 509796}{\sqrt{4(59067) - (357)^2} \sqrt{(796034) - (1428)^2}}$$

$$r = \frac{857256 - 509796}{\sqrt{236268 - 127449} \sqrt{184136 - 2039184}}$$

$$r = \frac{347460}{\sqrt{(108819)(1144952)}}$$

$$r = \frac{347460}{35297067}$$

$$r = 0,98$$

c. $Y \rightarrow X_3$

$$r = \frac{n \sum YX_3 - \sum Y \sum X_3}{\sqrt{(n \sum X_3^2 - (\sum X_3)^2)(n \sum Y^2 - (\sum Y)^2)}}$$

$$r = \frac{857256 - 509796}{\sqrt{4(59067) - (357)^2} \sqrt{(796034) - (1428)^2}}$$

$$r = \frac{1614260 - 509796}{\sqrt{1614260 - 127449} \sqrt{184136 - 2039184}}$$

$$r = \frac{1104464}{\sqrt{(1486811)(1144952)}}$$

$$r = \frac{1104464}{1304728,89}$$

$$r = 0,85$$



d. $Y \rightarrow X_4$

$$r = \frac{n \sum YX_4 \sum YX_4 - \sum Y \sum YX_4}{\sqrt{n \sum Y^2 (\sum YX_4)^2}}$$

$$r = \frac{782272 \sum 509796}{\sqrt{4(49295) \sum (357)^2 - 4(796034) \sum (1428)^2}}$$

$$r = \frac{782272 \sum 509796}{\sqrt{197180 \sum 127449 - 3184136 \sum 2039184}}$$

$$r = \frac{272476}{\sqrt{(1486811)(1144952)}}$$

$$r = \frac{272476}{282560,18}$$

$$r = 0,96$$



Lampiran 3

DAFTAR KUISIONER PENELITIAN

PENGARUH TRANSPORTASI TERHADAP KUALITAS BARANG
DI KECAMATAN ALLA KABUPATEN ENREKANG

- Kuisisioner ini hanya untuk penelitian skripsi, dalam rangka penyelesaian studi pada program sarjana (S1) dan tidak terkait dengan masalah lainnya.
- Tiap-tiap jawaban yang Bapak/Ibu kembalikan kepada kami merupakan bantuan yang tidak ternilai bagi keberhasilan penelitian kami. Untuk itu kami sampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya.

A. DATA LOKASI SURVEY

- 1. Kabupaten : Enrekang
- 2. Kecamatan : Alla
- 3. Kelurahan/Desa :

B. DATA UMUM RESPONDEN

- 1. Nama :
- 2. Jenis kelamin : () Wanita () Pria
- 3. Umur : tahun
- 4. Pendidikan terakhir :
- 5. Pekerjaan :
- 6. Status Perkawinan :
- 7. Jumlah Anggota Keluarga : Orang

DAFTAR PERTANYAAN

Berilah tanda silang (X) pada salah satu jawaban yang paling cocok/benar menurut tanggapan Bapak/Ibu :

1. Bagaimana kondisi fisik jalan yang ada mulai dari tempat produksi komoditi hortikultura sampai ke tempat pemasaran ?

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

2. Bagaimana pengaruh kondisi jalan terhadap kualitas komoditi hortikultura ?

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

3. Bagaimana kondisi kendaraan yang mengangkut komoditi dari rumah ke pasar ?

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

4. Jenis alat angkut apa saja yang dipergunakan untuk mengangkut komoditi

a.
b.
c.
d.

5. Apakah alat angkut berpengaruh terhadap penurunan kualitas komoditi ?

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

6. Berapa jauh jarak yang ditempuh untuk memasarkan komoditi hortikultura dari tempat produksi ke pasar ?

a. < 1 Km
b. 1 – 5 Km
c. 6 – 10 Km
d. > 10 Km

7. Bagaimana pengaruh jarak terhadap penurunan kualitas komoditi selama pengangkutan dari tempat produksi ke pasar ?

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









8. Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk mengangkut komoditi dari tempat produksi ke pasar ?
- < 0,5 jam
 - 0,5 – 1 jam
 - 1 – 1,5 jam
 - > 1,5 jam
9. Apakah waktu tempuh selama pengangkutan komoditi dapat mempengaruhi penurunan kualitas komoditi?
- Sangat berpengaruh
 - Berpengaruh
 - Kurang berpengaruh
 - Tidak berpengaruh
10. Apakah cara panen ikut mempengaruhi penurunan kualitas komoditi?
- Sangat berpengaruh
 - Berpengaruh
 - Kurang berpengaruh
 - Tidak berpengaruh
11. Apakah cara pengemasan ikut mempengaruhi penurunan kualitas komoditi?
- Sangat berpengaruh
 - Berpengaruh
 - Kurang berpengaruh
 - Tidak berpengaruh
12. Menurut Anda, hal apa sajakah yang dapat mengakibatkan penurunan kualitas komoditi hortikultura ?
-
 -
 -
 -
13. Kemukakan pendapat Anda, langkah-langkah apa saja yang perlu dilakukan untuk mengurangi penurunan kualitas komoditi hortikultura !
-
-
-

Ucapan terima kasih yang tulus atas kesediaan Bapak/Ibu mengisi kuisioner ini dengan baik dan benar .

....., 2005
Responden

Judul Peta :
ORIENTASI WILAYAH STUDY

Keterangan :

-  Batas Kabupaten
-  Batas Kecamatan
-  Ibukota Kabupaten
-  Ibukota Kecamatan
-  Jalan
-  Jembatan
-  Sungai
-  Lokasi Penelitian

Skala :
1 : 900.000



Mahasiswa :
Liswani Djalaluddin

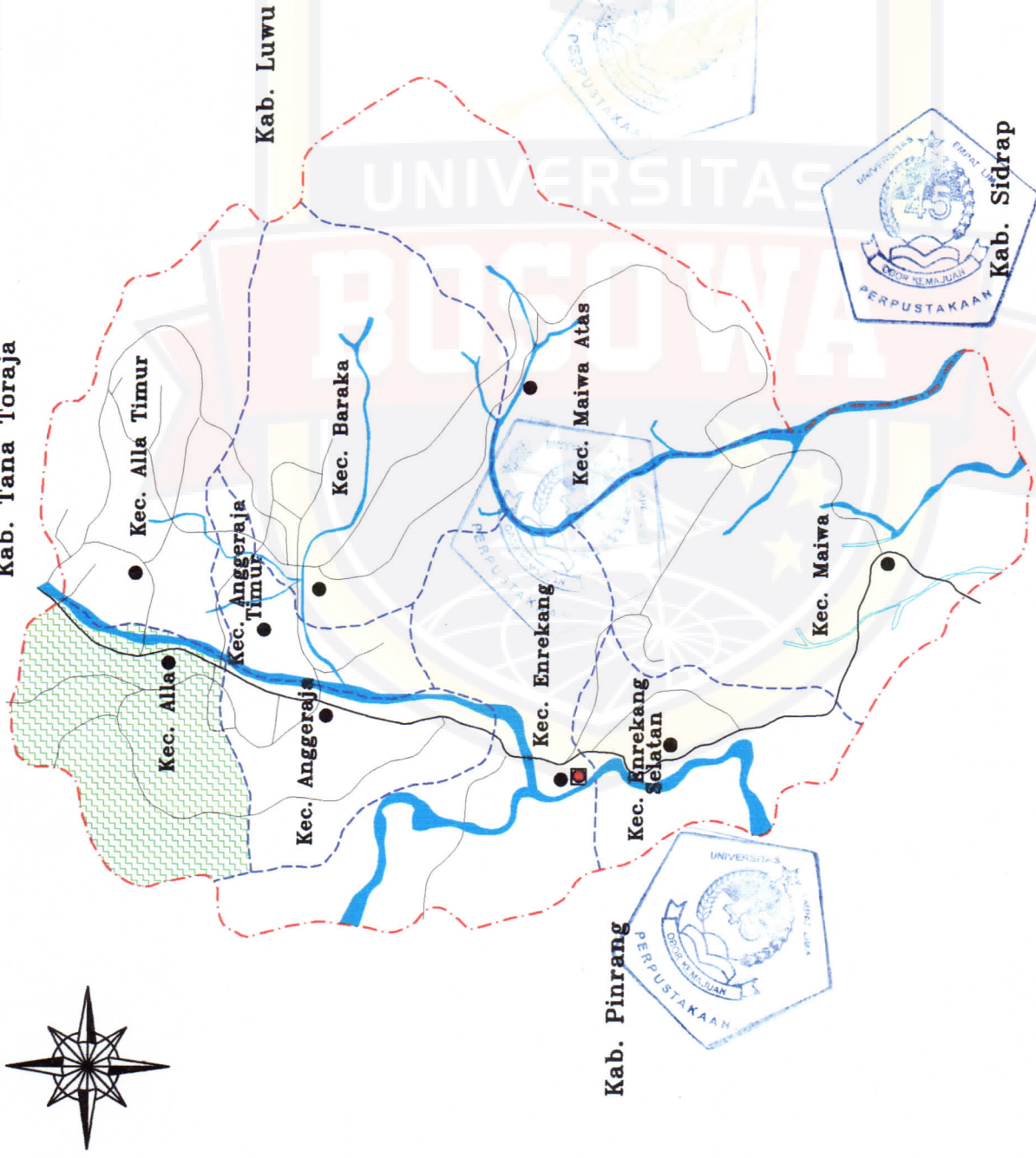
STB :
45 00 042 017

Dosen :

1. Drs. H. Abd. Mattola, MSP
2. Ir. Agus Salim, MSI
3. Ir. Nursyam Akse, M.Si.

Sumber :
Kantor BPN Kab. Enrekang

JURUSAN PERENCANAAN WIL & KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS 45 MAKASSAR
2005



Kab. Pinrang

Kab. Sidrap

Kab. Luwu

KABUPATEN ENREKANG

PENGARUH TRANSPORTASI TERHADAP
KUALITAS BARANG DI KECAMATAN ALLA
KABUPATEN ENREKANG

ADMINISTRASI

Keterangan :

- Jalan
- Sungai
- Batas Kecamatan
- Batas Desa

Mahasiswa :
Lisweni Djalaluddin

Stanbuk :
4500042017

Pembimbing :

Drs. H. Abd. Azis Mattola, M.SP
Ir. Agus salim. M.Si
Ir. Nursyam Aksa. M.Si

GBR
01

Skala : 1 : 100.000



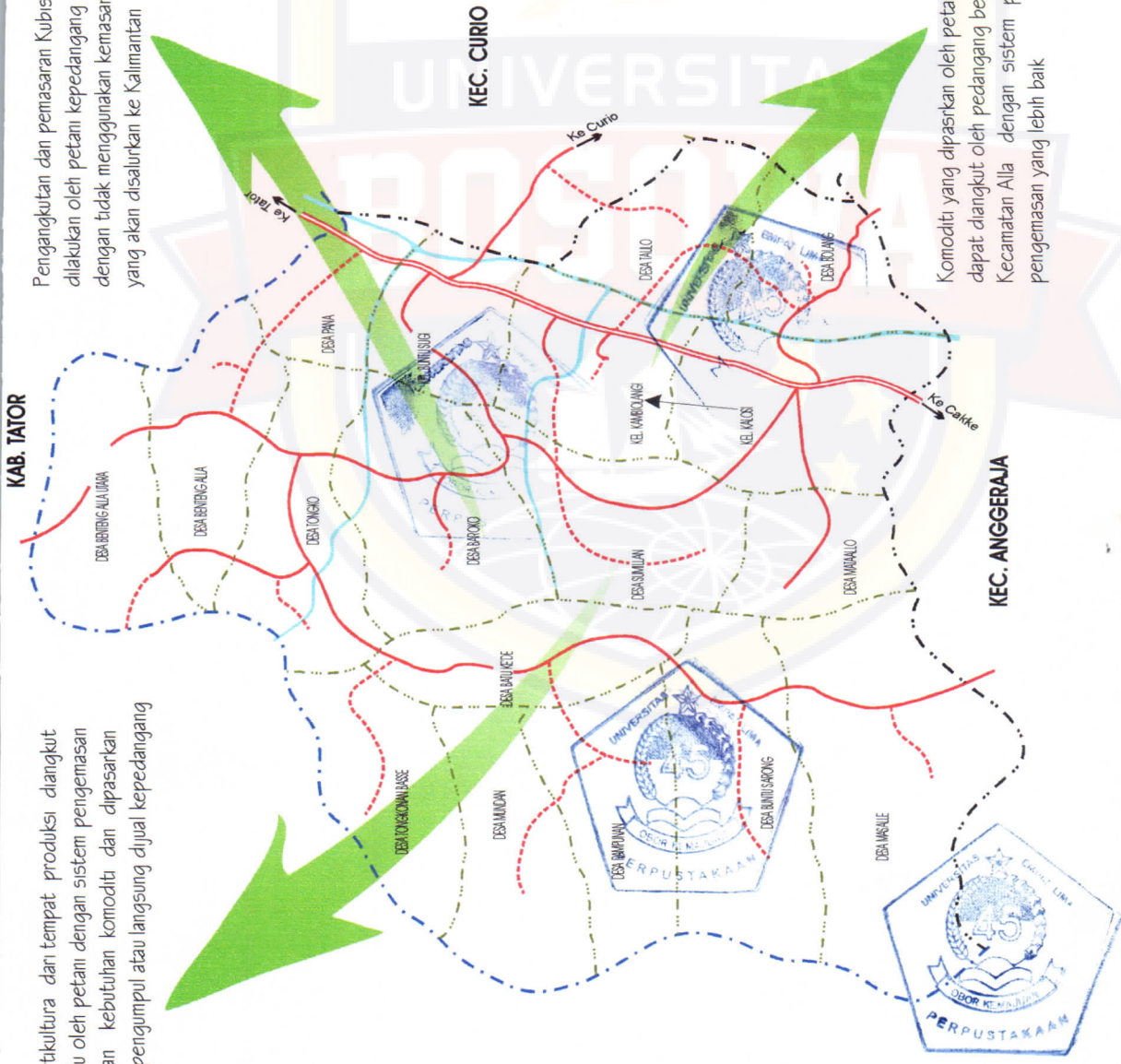
JURUSAN PERENCANAAN WIL & KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS '45' MAKASSAR
2005

KECAMATAN ALLA



Komoditi Hortikultura dan tempat produksi diangkut ke Pasar Sudu oleh petani dengan sistem pengemasan sesuai dengan kebutuhan komoditi dan dipasarkan kepedagang pengumpul atau langsung dijual kepedagang besar

Pengangkutan dan pemasaran Kubis terkadang langsung dilakukan oleh petani kepedagang besar ditempat produksi dengan tidak menggunakan kemasan untuk pengawetannya yang akan disalurkan ke Kalimantan



Komoditi yang dipasarkan oleh petani di Pasar Sudu dapat diangkut oleh pedagang besar keluar wilayah Kecamatan Alla dengan sistem pengangkutan dan pengemasan yang lebih baik

KECAMATAN ALLA

KABUPATEN ENREKANG

DISTRIBUSI KOMODITI

Keterangan :

- Jalan
- Sungai

Mahasiswa :
Liswani Djalaluddin

Stanbuk :
4500042017

Pembimbing :

- Drs. H. Abd. Azis Mattola, M.SP
- Ir. Agus salim. M,Si
- Ir. Nursyam Aksa. M,Si

GBR 03

Skala : 1 : 100.000

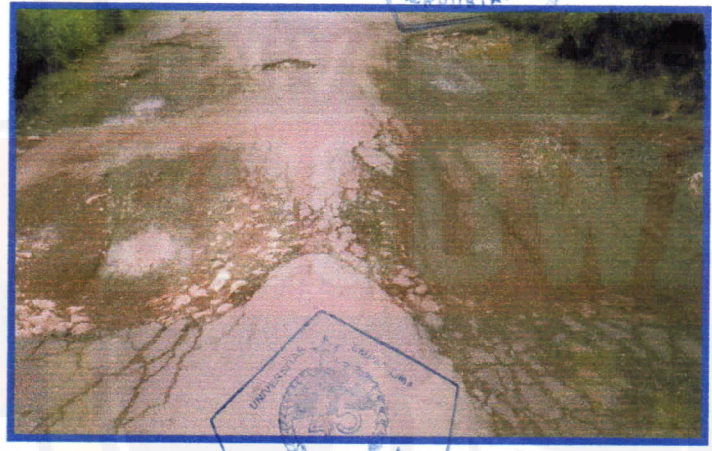


JURUSAN PERENCANAAN WIL & KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
2005

Lampiran 4



Gambar 1. Sistem Bongkar Muat Komoditi Hortikultura yang Akan Dipasarkan ke Luar Wilayah Kecamatan Alla.



Gambar 2. Kondisi Jalan Rusak yang Menghubungkan Tongko - Batu Ke'de



Gambar 3. Cara Pengemasan Komoditi Kubis dan Petsai



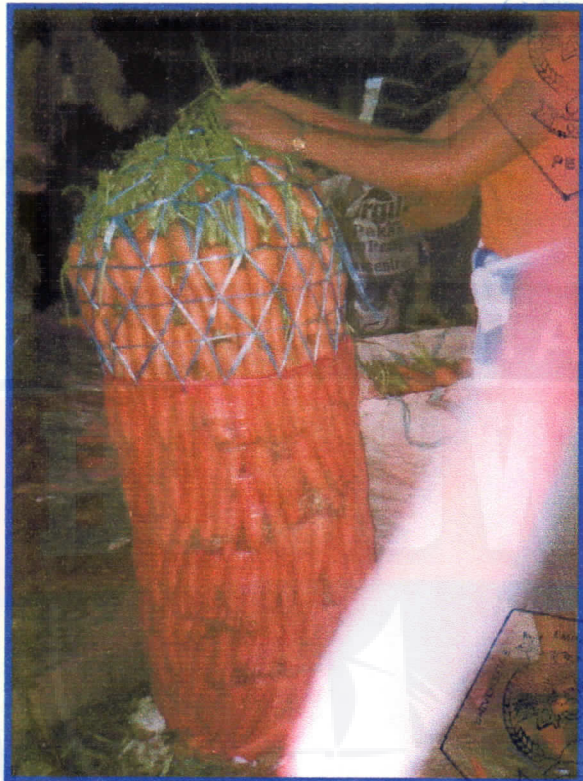
Gambar 4. Cara Pengangkutan Komoditi Hortikultura



Gambar 5. Cara Pengemasan untuk Komoditi Bawang Daun



Gambar 6. Kondisi Jalan yang Ada di Desa Mundan dan Masih Pengerasan



Gambar 7. Cara Pengemasan Komoditi Wortel