

KETERKAITAN JALUR TRANSPORTASI DAN INTERAKSI EKONOMI KABUPATEN KONAWA UTARA DENGAN KABUPATEN/KOTA SEKITARNYA

Sutami Silondae
Mahasiswa Pascasarjana
Universitas Halu Oleo, Kendari
E-mail: silondaesutami@gmail.com

H. Abd. Azis Muthalib
Universitas Halu Oleo, Kendari

Ernawati
Universitas Halu Oleo, Kendari

-Abstract

This study aimed to find out and empirically analyze: 1) the economic interaction between North Konawe regency and its surrounding cities/regencies, 2) the impact of transportation on the economy of North Konawe regency.

The study used a descriptive research design. Types of data used were quantitative and qualitative data. Sources of data were primary and secondary data. Techniques of data analysis used were observation, interview, and documentation. Data analysis used an analysis of the condition of transportation route, gravitation of economic interaction, index of economic interaction, quadrant, and used a deskriptive analysis.

Result of the study concludes that: 1) the condition of transportation route which connects North Konawe regency and its surrounding cities/regencies in 2013 shows that the most severely damaged road is in Morowaliregency, which spans 122.438,47 km² or 57.89%, followed by the road in Konawe regency which spans 814.39 km² or 81%, and the road in Kendari city which spans 268.92 km² or 52%. The economic interaction between North Konawe regency its surrounding cities/regencies shows that the biggest interaction is with Kendari city, followed by Konawe regency, and then Morowali regency. People who are mobilizing themselves prefer Kendari city due to factors of the needs for goods and service such as healthcare service. Kendari city had a superior interaction with North Konawe regency, whereas Morowali regency was in the position of developing interaction, and Konawe regency was categorized into a region with potential interaction. 2) the impact of transportation on the economy of North Konawe regency was positive, as well as on the Gross Regional Domestic Product (GRDP), which amounted to Rp. 3.074,68 or 0.53 percent.

Keywords: Transportation Route, Economic Index

1. PENDAHULUAN

Transportasi sangat penting peranannya bagi daerah baik itu perdesaan atau daerah semi urban atau urban di negara-negara yang sedang berkembang, karena menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Akses terhadap informasi, pasar, dan jasa masyarakat dan lokasi tertentu, serta peluang-peluang baru kesemuanya merupakan kebutuhan yang penting dalam proses pembangunan.

Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil sehingga tercipta pemerataan pembangunan.

Menurut Morlok (1988) mengemukakan bahwa akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dihantarkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum.

Hurst (1974), dikutip oleh Armin Atmajaya (2011) mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya sistem transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda. Transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih meningkat.

Jalan merupakan infrastruktur yang sangat dibutuhkan bagi transportasi darat. Fungsi jalan adalah sebagai penghubung satu wilayah dengan wilayah lainnya. Jalan merupakan infrastruktur yang paling berperan dalam perekonomian nasional maupun daerah.

Infrastruktur fisik terutama jaringan jalan sebagai pembentuk struktur ruang nasional memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah maupun sosial budaya kehidupan masyarakat. Dalam konteks ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan tempat bertumpu perkembangan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi sulit dicapai tanpa ketersediaan jalan yang memadai.

Sehubungan dengan keadaan tersebut, termasuk kajian teori transportasi maka penulis mencoba melakukan penelitian dengan mengkaji dan menganalisis Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi serta bagaimana melihat dampak transportasi terhadap perkembangan ekonomi di Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten/ Kota sekitarnya.

Berdasarkan uraian sebelumnya, maka topik permasalahan dalam penulisan ini adalah

1. Bagaimana keterkaitan jalur transportasi dan interaksi ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten sekitarnya.
2. Apakah transportasi berdampak positif terhadap perekonomian di Kabupaten Konawe Utara.

2.KAJIAN LITERATUR

1. Pengertian Transportasi

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

Tamin (2008:135), transportasi diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak terdapat di sembarang tempat, sehingga terdapat kesenjangan jarak antar lokasi sumber, lokasi produksi dan lokasi manusia sebagai konsumen kesenjangan jarak inilah yang melahirkan kegiatan pengangkutan. Ada lima unsur pokok transportasi yaitu :

- a. Manusia, yang membutuhkan transportasi
- b. Barang, yang diperlukan manusia.
- c. Kendaraan, sebagai saran transportasi
- d. Jalan, sebagai prasarana transportasi
- e. Organisasi sebagai pengelola transportasi.

2. Sistem Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai pergerakan barang atau manusia dalam dimensi ruang, waktu dan nilai (Stoper dan Meyburg, 1978). Pergerakan barang atau manusia tersebut belum bisa berlangsung tanpa adanya sarana dan prasarana yang mendukungnya, oleh sebab itu pendekatan sistem lebih tepat digunakan dalam memahami transportasi.

3. Perkembangan Transportasi

Menurut Whyne-Hammond (1995), kebanyakan jalur transportasi tidak dibangun secara keseluruhan, maksudnya jaringan transportasi ini selalu berkembang secara gradual dan bertahap dari waktu ke waktu.

Dalam perkembangan transportasi ada beberapa teori yang menjelaskan tentang perkembangan transportasi, antara lain :

1). Teori Poros (*Babcock*)

Peranan jalur transportasi dalam perkembangan daerah kekotaan dijelaskan oleh teori utama berkaitan dengan struktur keruangan kota yaitu teori poros (Babcock, 1993 dalam yunus, 2000). Pada teori poros yang memandang peran jalur transportasi dalam perspektif ekologis-babcock mengungkapkan bahwa keberadaan poros transportasi dengan mobilitas tinggi. Asumsi tersebut berimplikasi perkembangan zona-zona yang ada pada daerah sepanjang poros transportasi akan lebih besar dari zona yang lain.

Pada dasarnya teori ini merupakan transportasi dalam mempengaruhi struktur bangunan kota. Keberadaan poros transportasi menurut Babcock akan mengakibatkan distorsi pada konsentris, karena sepanjang rute transportasi berasosiasi dengan mobilitas penduduk yang tinggi. Daerah yang akan dilalui transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah-daerah di antara jalur-jalur yang disebut star-shaped patten/octopus-like pattern.

2). Teori kekuatan Dinamis (*Charles Colby*)

Oleh karena dalam kota terdapat kekuatan-kekuatan dinamis yang mempengaruhi pola penggunaan lahan kota, maka pola penggunaan lahan kota sendiri tidak statis sifatnya. Secara garis besar, kekuatan dinamis ini dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu ; (1) Kekuatan-kekuatan sentrifugal (*centrifugal forces*) adalah kekuatan-

kekuatan yang menyebabkan terjadinya pergerakan penduduk dan fungsi-fungsi kota dari bagian dalam suatu kota menuju bagian luarnya.; (2) Kekuatan-kekuatan sentripetal (*centripetal forces*) adalah kekuatan-kekuatan yang terjadinya pergerakan baik penduduk maupun fungsi-fungsi kota yang berasal dari bagian luar menuju bagian dalam daerah perkotaan. Kekuatan-kekuatan tersebut timbul karena adanya faktor pendorong dan penarik. Masing-masing zona mempunyai karakteristik keruangan (*spatial characteristic*).

4. Pembangunan Ekonomi Di Bidang Transportasi

Transportasi sebagai sektor jasa yang mengemban fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan Nasional secara umum menjalankan fungsi katalisator pendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Untuk mendukung perwujudan kesejahteraan masyarakat, penyelenggaraan transportasi berperan mendorong pemerataan pembangunan melayani kebutuhan masyarakat luas baik di perkotaan maupun di pedesaan dengan harga terjangkau, mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah pedalaman dan terpencil, serta untuk melancarkan distribusi barang dan jasa, dan mendorong pertumbuhan sektor-sektor ekonomi Nasional.

5. Peran Transportasi Dalam Pembangunan Ekonomi

Mengingat kegiatan di bidang transportasi berperan penting dalam distribusi barang dan jasa ke seluruh pelosok tanah air dan antar Negara, maka transportasi merupakan salah satu komponen strategis dalam pemerataan dan pertumbuhan ekonomi, aliran pergerakan manusia dan barang, aliran informasi (*flow of information*) dan aliran dana (*flow of finance*) yang perlu dikelola secara cepat dan akurat untuk memenuhi tuntutan ketepatan waktu. Transportasi juga merupakan alat kemakmuran, pembangunan politik, sosial budaya pertahanan keamanan. Peran transportasi sebagai 'jembatan' yang memfasilitasi seluruh kegiatan perekonomian dan logistic nasional, memberikan nilai tambah secara sosial ekonomi (*increased social economic values*).

6. Transportasi Dalam Perspektif Pembangunan Ekonomi

Pengembangan teknologi dan manajemen transportasi merupakan salah satu tugas penting yang harus dilakukan pemerintah dalam mencapai tujuan pembangunan nasional dengan upaya pemerataan pembangunan ekonomi diseluruh wilayah baik perkotaan, pedesaan dan daerah-daerah terisolir untuk saling berinteraksi dalam pembangunan, maka perpindahan dan pergerakan barang-barang, jasa dan penduduk dari satu tempat ke tempat lain dapat berjalan lebih cepat, efisien dan efektif. *The world bank* (1996) menyatakan secara konseptual, *sustainable transportation* yakni transportasi melayani dengan tujuan utama sebagai penggerak ekonomi wilayah perkotaan dan perkembangan sosial, melihat prospek transportasi dalam konsep ini maka dapat diterapkan sistem transportasi untuk memperlancar kegiatan perekonomian di wilayah tersebut.

7. Pengaruh Transportasi Terhadap Perkembangan Kota

Transportasi memiliki peran yang sangat strategis dalam mendukung fungsi suatu wilayah. Untuk itu, transportasi sebagai media pergerakan barang dan jasa harus mampu mencerminkan tingkat efisien dan efektifitas wilayah dalam hal mobilitas dan aksesibilitas baik secara internal maupun secara eksternal.

Yunus (2000), menyatakan bahwa berdasarkan studi Herbert (1976), di beberapa kota di Amerika membuktikan bahwa perkembangan prasarana transportasi termasuk pembangunan jalan akan sangat mempengaruhi perkembangan dan morfologi kota. Kota-kota di Amerika adalah kota-kota yang terkondisikan oleh kemajuan teknologi di bidang transportasi darat mulai dari terbentuknya sampai dengan perkembangannya.

8. Wilayah dan Pengembangan Wilayah.

Wilayah (*region*) dalam pengertian geografi menurut Jayadinata (2009), merupakan kesatuan alam, yaitu alam yang serba sama atau homogen atau seragam dan kesatuan manusia, yaitu masyarakat serta kebudayaannya yang serba sama yang mempunyai ciri yang khas, sehingga wilayah tersebut dibedakan dari wilayah yang lain. Wilayah geografis dapat mengandung wilayah geologi (*geological region*), wilayah tubuh tanah (*soil region*), wilayah ekonomi (*economic region*) dan sebagainya. Batas wilayah geografis ini tidak berimpit, sehingga batasnya dapat diubah dengan tepat. Wilayah geografis ini sering disebut sebagai wilayah formal (*formal region*).

9. Pengembangan Wilayah

Pengembangan wilayah adalah upaya untuk memperbaiki tingkat kesejahteraan kualitas hidup masyarakat suatu wilayah tertentu. Tujuan pengembangan wilayah mengandung dua sisi yang berkaitan, yaitu sisi sosial ekonomi dan sisi ekologis. Pengembangan wilayah merupakan program menyeluruh dan terpadu dari semua kegiatan dengan memperhitungkan sumber daya yang ada dan kontribusinya pada pembangunan suatu wilayah.

10. Konsep-Konsep Pengembangan Wilayah

Pada dasarnya teori basis ekonomi menyatakan bahwa faktor penentu utama pertumbuhan ekonomi suatu daerah adalah berhubungan dengan permintaan akan barang dan jasa dari luar daerah. Pertumbuhan investasi industri yang menggunakan sumber daya lokal, termasuk tenaga kerja dan bahan baku untuk diekspor, dan menghasilkan kekayaan daerah dan menciptakan peluang kerja (*job creation*).

Teori basis ekonomi (*economic base theory*), dalam aplikasinya sering dinamakan sebagai analisis basis (*base analysis*) dan dalam model ini analisis perekonomian daerah/regional mengklasifikasikan menjadi dua sektor kegiatan yaitu:

1. Kegiatan-kegiatan basis (*basic activities*) adalah kegiatan-kegiatan yang mengekspor barang dan jasa ketempat-tempat di luar batas-batas perekonomian masyarakat yang bersangkutan atau kepada orang-orang yang datang dari luar wilayah perekonomian bersangkutan;
2. Kegiatan-kegiatan yang bukan basis (*non basic activities*) adalah kegiatan-kegiatan yang menyediakan barang-barang yang dibutuhkan oleh orang-orang yang bertempat tinggal di dalam batas-batas perekonomian masyarakat daerah yang bersangkutan, kegiatan ini tidak mengekspor barang dan jasa, produksi dan pemasaran terbatas pada wilayah daerah yang bersangkutan.

11. Pusat Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat (Sukirno:2000).

Masalah pertumbuhan ekonomi dapat dipandang sebagai masalah makro ekonomi dalam jangka panjang yang dapat diukur berdasarkan kemampuan suatu negara untuk menghasilkan barang dan jasa dari satu periode ke periode lainnya. Kemampuan tersebut disebabkan adanya faktor-faktor produksi yang akan selalu mengalami penambahan dalam jumlah dan kualitasnya.

Pertumbuhan ekonomi merupakan kunci dari tujuan ekonomi makro. Hal ini didasari oleh tiga alasan. Pertama, penduduk selalu bertambah. Bertambahnya jumlah penduduk ini berarti angkatan kerja juga akan bertambah. Pertumbuhan ekonomi akan mampu menyediakan lapangan kerja bagi angkatan kerja. Jika pertumbuhan ekonomi yang mampu diciptakan oleh satu negara lebih kecil dari pada pertumbuhan angkatan kerja hal ini akan mendorong terjadinya pengangguran. Kedua, selama keinginan dan kebutuhan

tidak terbatas maka perekonomian harus mampu memproduksi lebih banyak barang dan jasa untuk memenuhi keinginan dan kebutuhan tersebut. Ketiga, usaha menciptakan pemerataan ekonomi (*economic stability*) melalui retribusi pendapatan (*income redistribution*) akan lebih mudah dicapai dalam periode pertumbuhan ekonomi yang tinggi.

Pertumbuhan ekonomi adalah proses kenaikan output perkapita dalam jangka panjang (Budiono:2009). Dalam pengertian ini teori tersebut harus mencakup teori mengenai pertumbuhan output perkapita dan teori mengenai pertumbuhan penduduk. Sebab hanya apabila kedua aspek tersebut dijelaskan, maka perkembangan output perkapita bisa dijelaskan. Kemudian aspek yang ketiga adalah pertumbuhan ekonomi dalam perspektif jangka panjang, yaitu apabila selama jangka waktu yang cukup panjang tersebut output perkapita menunjukkan kecenderungan yang meningkat.

12. Penelitian Terdahulu

- a. Cohen, Jeffery (2010), meneliti tentang dampak infrastruktur transportasi terhadap output melalui pendekatan produktivitas dan ekonometrik, pada industri manufaktur Amerika Serikat (AS), dengan menggunakan alat analisis *Two Stage Least Squares* (2SLS), Cohen menguji pengaruh spasial, stok modal privat, tenaga kerja, bahan baku dan infrastruktur transportasi terhadap output. Hasil analisis menunjukkan bahwa variabel-variabel tersebut signifikan mempengaruhi output industri manufaktur di Amerika Serikat. Hasil penelitian Cohen juga menunjukkan bahwa dengan memasukkan unsur spasial lag maka hasil pengujian pengaruh infrastruktur terhadap output akan menyelesaikan masalah bias spesifikasi dan efek multiplier spasial. Sebab pengujian dampak infrastruktur dalam mendorong output yang lebih besar akan menurunkan biaya sangat sensitif terhadap lokasi geografi dan spesifikasi ekonometrik.
- b. Fiturg, Miroiu, Tataru, Istoc, Pospescu (2013), meneliti tentang dukungan transportasi bagi proses pembangunan social ekonomi masyarakat di Rumania setelah tahun 1990, dengan menggunakan analisis deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap evolusi moda siklus transportasi terkait dengan fase resesi dan ekspansi ekonomi di Rumania. Bagaimanapun setiap siklus evolusi baru dari moda transportasi tidak dimulai dari “nol” namun dari hasil akumulasi siklus sebelumnya yang telah dibangun, diperbaiki dan diverifikasi untuk fase selanjutnya. Dengan keterkaitan pada berbagai cabang ekonomi dan kepentingan publik transportasi mendorong, memperbaiki dan mengembangkan perekonomian Rumania termasuk masyarakatnya.
- c. Aldast dan Weisbrod (2012), meneliti tentang hubungan akses dan konektivitas transportasi terhadap output ekonomi local dengan menggunakan analisis OLS dan *Two Stage Least Squares* (2SLS). Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel transportasi mampu menjelaskan 41,3 persen variasi output dan 37,1 persen variasi ekspor pada model OLS. Namun pada model 2SLS, variabel transportasi dapat menjelaskan 95,7 persen dari variasi output dan 91,1 persen variasi ekspor. Variabel transportasi mampu menjelaskan baik variasi output maupun variasi ekspor lebih baik disbanding variabel sektor primer (peternakan, pangan, pertanian, dan kehutanan). Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa wilayah yang memiliki akses yang dekat (misalnya 40 menit) sangat terkait dengan pengembangan industri, perdagangan dan jasa.
- d. *The Northern Institute* (2013), melakukan penelitian dampak infrastruktur dan jasa pada mobilitas temporer pada teritorial wilayah utara Australia dengan analisis Generalized Linear Mixed Model (GLMM). Hasil penelitian menunjukkan bahwa mobilitas penduduk dipengaruhi oleh karakteristik individu. Mobilitas temporer di wilayah utara Australia lebih didorong oleh kebutuhan layanan kesehatan, pelatihan kerja dan akses internet.

- e. Burn, et al (2002), menggunakan model gravitasi untuk menguji dampak biaya transportasi dan jarak terhadap perdagangan bilateral periode 1962-1996 dari 130 negara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor fungsi hambatan perdagangan (harga minyak, indeks infrastruktur dan share ekspor primer terhadap total perdagangan bilateral) secara statistik signifikan. Peningkatan biaya perdagangan sangat terkait dengan jarak transportasi.
- f. Disdier dan Head (2006), meneliti tentang dampak jarak terhadap perdagangan bilateral dengan mengkaji 103 artikel penelitian. Disdier dan Head menggunakan model gravitasi untuk menguji perdagangan bilateral. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jarak memiliki pengaruh negatif terhadap intensitas perdagangan.

3.METODE PENELITIAN

1. Rancangan Penelitian

Rancangan penelitian ini adalah penelitian deskriptif. penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan antara variabel satu dengan variabel yang lain.

2. Jenis dan Sumber Data

2.1 Jenis Data

- a. Data kualitatif, yaitu data yang tidak berbentuk angka-angka, seperti data profil Kabupaten Konawe Utara maupun data kabupaten/kota disekitarnya meliputi: letak geografis, kondisi sosial masyarakat.
- b. Data kuantitatif, yaitu data yang berbentuk angka-angka, seperti data penerimaan setiap sektor ekonomi (pertanian; pertambangan dan penggalian; industri pengolahan; listrik, gas dan air bersih; konstruksi/bangunan; perdagangan, hotel, dan restoran; pengangkutan dan komunikasi; keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan ; jasa).

2.2 Sumber Data

- a. Data sekunder yaitu data yang dipublikasikan oleh BPS Kabupaten Konawe Utara maupun BPS kabupaten/ kota sekitarnya maupun sumber-sumber lain. Data yang dikumpulkan berupa Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), dan data infrastruktur jalan.
- b. Data Primer yaitu data hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan narasumber yang dianggap relevan dengan penelitian tersebut.

3. Teknik Pengumpulan Data

3.1 Teknik Obesevasi

Observasi yaitu melakukan pengamatan dengan sengaja dan sistematis terhadap aktivitas atau objek lain yang akan diselidiki. Dalam penelitian ini peneliti melakukan obesevasi sederhana langka awal untuk mengetahui kondisi, realitas lapangan penelitian dengan melakukan pengamatan dan pencatatan yang sistematis antara lain situasi sarana dan parsarana transportasi darat kewilayahan.

3.2 Wawancara

Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti untuk mendapatkan keterangan lisan dengan menggunakan instrument pedoman wawancara (guide inreview), wawancara dilakukan pada beberapa tempat yaitu pada Dinas Perhubungan Bidang Darat Kabupaten Konawe Utara, sopir angkutan, petugas Pos PAD, penumpang/masyarakat dan Dinas Perhubungan Bidang Darat Provinsi Sulawesi Tenggara.

3.3 Dokumentasi

Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik Dokumentasi, yaitu pengumpulan data hasil publikasi Badan Pusat Statistik (BPS), Dinas Perhubungan dan publikasi lain yang relevan.

4. Metode Analisis Data

Analisis data dilakukan secara deskriptif, dengan bantuan persentase, model gravitasi dan IV Kuadran;

1. Kondisi jalur transportasi darat diukur dengan 4 indikator (panjang jalan rusak, jumlah kendaraan, tarif sewa dan waktu tempuh).

Persentase jalan rusak dihitung dengan ;

Jumlah jalan rusak kd i

$$\frac{\text{Jumlah jalan rusak kd i}}{\text{Total jalan i}} \times 100\%$$

Total jalan i

2. Interaksi ekonomi Kabupaten Konawe Utara dianalisa dengan menggunakan model gravitasi. Formulasi rumus (Bintarto, 2002:80) sebagai berikut:

$$I_{1.2} = a \frac{P_1 \cdot P_2}{Jb_{1.2}}$$

$I_{1.2}$ = Interaksi dalam ruang antara wilayah 1 dan 2

P_1 = Jumlah nilai produksi wilayah 1

P_2 = Jumlah nilai produksi wilayah 2

$J_{1.2}^b$ = Jarak antara wilayah 1 dan 2

a = Konstanta empirik yang besarnya 1

b = Konstante empirik yang besarnya 2

Nilai interaksi ekonomi tertinggi menunjukkan bahwa hubungan ekonomi antar kedua daerah relatif lebih baik bila dibandingkan dengan daerah yang memiliki nilai interaksi ekonomi terendah.

3. Keterkaitan interaksi ekonomi merupakan jalur transportasi yang dihitung melalui angka indeks dari skor daerah. Karena terdapat 3 daerah perbatasan yang dianalisis maka skor indikator daerah menggunakan skala 1-3. Skala daerah 1 merupakan skala terendah dari perolehan indikator, sementara skala tertinggi yaitu skala 3 atau terbaik.

Adapun rumus indeks untuk interaksi ekonomi yaitu:

$$\text{Indeks}_i = \frac{N_d - N_{\min}}{N_{\max} - N_{\min}}$$

Keterangan:

N_d = Nilai skor yang diperoleh daerah pada indikator i

N_{\min} = Nilai skor minimal

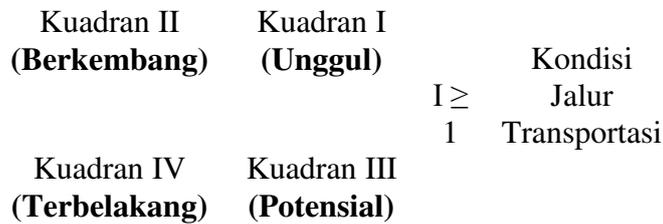
N_{\max} = Nilai skor maksimal

Berdasarkan rumus tersebut maka indeks tertinggi terjadi yang diperoleh sebesar 1, sehingga skor 1 merupakan indikator indeks yang tertinggi. Sementara skor < 1 merupakan indeks terendah.

Untuk memudahkan analisis potensi interaksi, maka digunakan metode IV Kuadran.

Interaksi Ekonomi

$$I \geq 1$$



4. Untuk menganalisis dampak transportasi terhadap perekonomian di Kabupaten Konawe Utara dianalisis dengan menggunakan analisis kualitatif.

4.HASIL PENELITIAN

1. Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten sekitarnya.

Dengan kondisi jalan yang baik akan mempengaruhi mobilitas masyarakat maupun pengangkutan barang dari daerah asal ke daerah tujuan, dengan maksud melakukan kegiatan ekonomi. Untuk mengetahui kondisi fisik jalan, fasilitas sarana transportasi dan ekonomi yang berada di Kabupaten Konawe Utara dengan kabupaten/ kota yang menjadi objek dalam pengambilan data dalam penelitian ini, dapat dilihat pada tabel 5.2.1 berikut :

Tabel 5.2.1 Kondisi Fisik, Sarana dan Ekonomi Menurut Kabupaten/ Kota

No.	Kabupaten/ Kota	Fisik			Sarana		Ekonomi	
		Jalan Rusak (Km)	Total Jalan (Km)	Persen (%)	Pos PAD	Σ Kendaraan	Tarif Sewa (Rp)	Waktu Tempuh (menit)
1	Konawe Utara	307,64	633,1	49				
2	Morowali	122.438,47	2.114,89	57,89	2	40	150.000	210 menit
3	Konawe	814,39	1.010,56	81	2	5	70.000	120 menit
4	Kendari	268,92	513,54	52	3	6	70.000	180 menit

Sumber; BPS dan hasil olahan

Berdasarkan dari tabel 5.2.1 diatas kondisi jalan rusak yang berada di wilayah Kabupaten Konawe Utara 307,6 km² atau 49 persen dengan total panjang jalan 633,1 km², untuk di wilayah Kabupaten Morowali kondisi jalan rusak 122.438,47 atau 57,89 persen dengan total panjang jalan 2.114,89 km², sarana Pos PAD 2 unit, kendaraan angkutan penumpang umum yang beroperasi dari Kabupaten Morowali melintas di wilayah Kabupaten Konawe Utara sebanyak 40 unit, dengan tarif penumpang Rp. 150.000, dan waktu tempuh 210 menit. Kabupaten Konawe dengan kondisi jalan rusak 814,39 km² atau 81 persen, dengan panjang jalan 1.010,56 km², sarana Pos PAD 2 unit, kendaraan angkutan

penumpang umum yang beroperasi pada wilayah Kabupaten Konawe Utara sebanyak 5 unit, dengan tarif penumpang Rp. 70.000, dan jarak tempuh 120 menit. Dan untuk Kota Kendari kondisi jalan rusak 268,92 km² atau 52 persen, total jalan 513,54 km², sarana Pos PAD 3 Unit, kendaraan angkutan penumpang umum yang beroperasi di wilayah Kabupaten Konawe Utara sebanyak 6 unit, dengan tarif penumpang Rp. 70.000, dan waktu tempuh 180 menit.

Untuk melihat interaksi ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan kabupaten/ kota sekitarnya dapat dilihat pada tabel 5.2.2 di bawah ini :

Tabel 5.2.2 Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten/ Kota sekitarnya

No.	Kabupaten	PDRB	Jarak Tempuh (Ibu Kota-Ibu Kota)	Interaksi	Nilai Gravitasi
1	Konawe Utara	457.989,5 (juta Rp)			
2	Morowali	1.054,972 (juta Rp)	220 Km	Morowali-Konut	2.196.210
3	Konawe	4.383.570,1 (milyar Rp)	65 Km	Konawe-Konut	30.886.601.205
4	Kendari	10.669.612 (milyar Rp)	135 Km	Kendari-Konut	36.196.816.778

Sumber : BPS dan Hasil analisis

Tabel 5.2.2 diatas tersebut menunjukkan bahwa interaksi ekonomi terjadi antara Kota Kendari dengan Kabupaten Konawe Utara memberikan nilai tertinggi dengan nilai gravitasi sebesar Rp.

36.196.816.778, selanjutnya adalah interaksi ekonomi antara Kabupaten Konawe dengan Kabupaten Konawe Utara dengan nilai gravitasi sebesar Rp.30.886.601.205 dan interaksi paling rendah yaitu interaksi ekonomi antara Kabupaten Morowali dengan Kabupaten Konawe Utara dengan nilai gravitasi sebesar Rp.2.196.210.

Keterkaitan ekonomi dengan jalur transportasi dihitung melalui angka indeks dari skor daerah. Karena terdapat 3 daerah perbatasan yang dianalisis maka skor indikator daerah menggunakan skala 1-3. Skala daerah 1 merupakan skala terendah dari perolehan indikator, sementara skala tertinggi yaitu skala 3 atau terbaik. Berdasarkan Tabel 5.2.1 dan tabel 5.2.2 maka skala indikator kondisi jalur transportasi dan interaksi ekonomi kabupaten yang berbatasan dengan Kabupaten Konawe Utara disajikan sebagaimana Tabel 5.2.3 dibawah ini :

Tabel 5.2.3. Skala Indikator Kondisi Jalur Transportasi Daerah dan Interaksi Ekonomi

Kabupaten/ Kota	Kondisi Jalur Transportasi				Interaksi Ekonomi
	Jalan Rusak	Σ Kendaraan	Tarif Sewa	Waktu Tempuh	
Morowali	2	3	2	1	1
Konawe	1	1	1	3	2
Kendari	3	2	1	2	3

Sumber: Tabel 5.2.1 dan 5.2.2 diolah

Pada Kabupaten Morowali Provinsi Sulawesi Tengah ; kondisi jalan rusak diberi skor 2, untuk jumlah kendaraan diberi skor 3, sedangkan untuk tarif angkutan diberi skor 2, untuk waktu tempuh diberi skor 1 dan untuk interaksi ekonomi diberi skor 1. Di Kabupaten Konawe untuk kondisi jalan rusak diberi skor 1, jumlah kendaraan diberi skor 1, untuk tarif sewa diberi skor 1, untuk waktu tempuh diberi skor 3, dan untuk interaksi ekonomi diberi skor 2. Dan Kota Kendari untuk kondisi jalan rusak diberi skor 3, untuk jumlah kendaraan diberi skor 2, untuk tarif sewa diberi skor 1, untuk waktu tempuh diberi skor 2 dan untuk interaksi ekonomi diberi skor 3. Hasil perhitungan rata-rata indeks jalur transportasi (lampiran 2), menunjukkan bahwa indeks jalur Kabupaten Morowali dan Kota Kendari sebesar 1 sementara Kabupaten Konawe sebesar 0. Sementara indeks gravitasi Kota Kendari adalah 1, Kabupaten Konawe 0,5 dan Kabupaten Konawe adalah 0.

Tabel 5.2.3 diatas menunjukkan bahwa untuk kondisi jalan, Kabupaten Morowali berada pada kondisi jalan rusak yang paling parah dibanding daerah lainnya. Adapun kondisi jalan terbaik dari daerah yang berbatasan langsung dengan kabupaten Konawe Utara yaitu Kota Kendari.

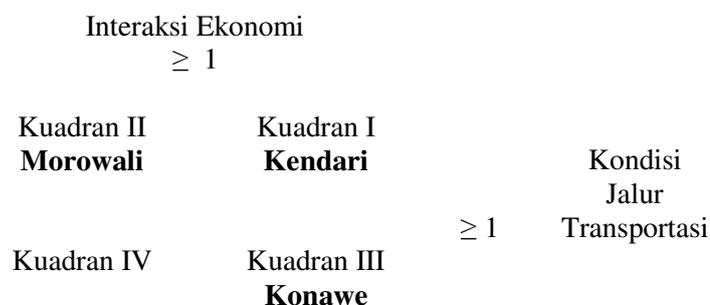
Dengan meletakkan nilai indeks sebagaimana Gambar 5.2.1, maka dapat diperoleh posisi daerah berdasarkan pembagian kuadran. Tabel 5.2.4 menunjukkan bahwa tingkatan hubungan antara Kabupaten Konawe Utara dan wilayah sekitarnya tidak setara. Hubungan Konawe Utara dan Kota Kendari sangat maju dibanding daerah lain. Namun hubungan Konawe Utara tampaknya lebih berkembang meskipun berada dalam propinsi yang berbeda dibanding Kabupaten Konawe yang masih berada dalam propinsi yang sama. Hal ini dapat dilihat pada tabel 5.2.4 dan gambar 5.2.1 berikut di bawah ini:

Tabel 5.2.4 Indeks Kondisi Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi

Kabupaten/ Kota	Indeks		Kuadran	
	Kondisi Jalur Transportasi	Interaksi Ekonomi		
Morowali	1	0	II	Berkembang
Konawe	0	0,5	III	Potensial
Kendari	1	1	I	Unggul

Sumber: Tabel 5.2.3, diolah

Gambar 5.2.1 Posisi Wilayah Berdasarkan Kuadran



Dari gambar 5.2.1 diatas hubungan Kabupaten Morowali dan Konawe Utara berada pada daerah berkembang menunjukkan kondisi jalur transportasi antar Kabupaten Morowali dan Konawe Utara yang relatif lebih menguntungkan dibanding Kabupaten Konawe, meskipun secara interaksi ekonomi rendah. Sementara hubungan Kabupaten Konawe Utara dan Kabupaten Konawe yang berada pada kondisi potensial menunjukkan bahwa meskipun

secara ekonomi daya tarik ekonomi antar kedua kabupaten tersebut tinggi, namun masih kurang didukung oleh jalur transportasi. Pola hubungan antara Kabupaten Konawe Utara dan kabupaten sekitarnya menunjukkan bahwa konektivitas antar daerah akan terwujud jika interaksi/daya tarik ekonomi tinggi disertai dengan dukungan jalur transportasi yang memadahi.

Pada penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya dengan judul Analisis Posisi Pusat Kota Kendari Berdasarkan Aspek Aksesibilitas Wilayah oleh Rice Soesilowati (2014), dimana Berdasarkan analisis hasil penelitian yang telah dilaksanakan maka dapat ditarik kesimpulan pada penelitian ini adalah:

1. Indeks fungsi wilayah yang diukur dari ketersediaan sarana dan prasarana wilayah menghasilkan indeks fungsi wilayah sebagai berikut: kelurahan dengan akses wilayah sangat tinggi terdapat pada 4 kelurahan (6,25%), akses wilayah tinggi terdapat pada 11 kelurahan (17,19%), akses wilayah rendah sebanyak 9 kelurahan (14,06%) serta akses wilayah sangat rendah sebanyak 40 kelurahan (62,5%).
2. Karakteristik tipologi Kota Kendari dapat diklasifikasikan sebagai berikut: tipologi wilayah yang sangat maju dan berkembang pesat (kuadran 1); tipologi wilayah yang sangat maju dan berpotensi untuk berkembang lebih baik (kuadran 2); tipologi wilayah yang kurang maju namun masih memiliki peluang untuk berkembang (kuadran 3); serta tipologi wilayah-wilayah yang masih sangat membutuhkan sentuhan pembangunan infrastruktur (kuadran 4).
3. Lokasi pusat-pusat kegiatan di Kota Kendari mulai terkonsentrasi pada wilayah-wilayah Kecamatan Mandonga, Wua-Wua, Kadia, Poasia dan Puuwatu.

2. Dampak Transportasi Terhadap Perekonomian Di Kabupaten Konawe Utara

Berdasarkan Informasi yang diperoleh dari responden dalam penelitian ini, bahwa angkutan transportasi yang ada di Kabupaten Konawe Utara berpengaruh positif terhadap aktivitas ekonomi masyarakat. Dampak tersebut antara lain :

- Dapat untuk mengangkut hasil pertanian atau memindahkan barang.
- Mempelancar masyarakat untuk berpergian dari daerah asal ke daerah tujuan.
- Mempermudah akses masyarakat untuk melakukan interaksi sosial maupun kegiatan politik.
- Mempermudah masyarakat untuk melakukan kegiatan perekonomian.

Dari data diatas pula pada tabel 5.2.1 Kondisi Fisik, Sarana dan Ekonomi Menurut Kabupaten/ Kota, menunjukkan jumlah sarana angkutan masih sedikit bila dibandingkan dengan angkutan yang melintas di wilayah Kabupaten Konawe Utara dari Kabupaten Morowali sebanyak 40 unit, sedangkan dari Kota Kendari Ke Kabupaten Konawe Utara sebanyak 6 unit dan dari Konawe Ke Konawe Utara sebanyak 5 unit. Sarana Pos PAD yang dilalui angkutan penumpang dari Kota Kendari ke Kabupaten Konawe Utara sebanyak 3 unit dari pada jumlah Pos PAD yang dilalui dari Kabupaten Morowali ke Kabupaten Konawe Utara sebanyak 2 unit, dan dari Kabupaten Konawe ke Kabupaten Konawe Utara sebanyak 2 unit. Hal ini dapat memberikan kontribusi Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada sekor pengangkutan dan komunikasi terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Konawe Utara. Hasil wawancara terhadap petugas jaga di Pos PAD menyatakan bahwa jumlah retribusi yang dipungut oleh petugas Pos PAD kepada sopir angkutan umum jurusan Morowali-Konut sebanyak Rp. 10.000,-, dari Konawe-Konut Rp. 10.000,- dan dari Kendari-Konut sebanyak Rp. 2000. Jumlah Kontribusi sektor Pengangkutan dan Komunikasi pada PDRB Kabupaten Konawe Utara Tahun 2013 sebanyak 3.074,68 (juta Rp) atau 0,53 persen.

3. Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten/ Kota sekitarnya.

Sesuai hasil penelitian yang dilakukan dengan metode wawancara kepada penumpang angkutan umum dari Kabupaten Morowali ke Kota Kendari bahwa untuk memenuhi kebutuhan ekonominya baik barang maupun jasa maupun kegiatan-kegiatan sosial lainnya, alasannya untuk lebih memilih ke Kota Kendari yaitu selain jarak tempuh cukup dekat bila dibandingkan akan ke Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tengah di Kota Palu dan selain itu dianggap kondisi jalan yang baik untuk melewati jalur transportasi di wilayah kabupaten konawe utara.

Hal ini juga sesuai dengan hasil gambaran kondisi jalan di wilayah Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten Sekiranya yang menjadi objek penelitian, dimana kondisi jalan paling tinggi tingkat kerusakannya berada di Kabupaten Morowali yaitu 2.14,89 km² dari total panjang jalan 122.438,47 km² , selanjutnya Kabupaten Konawe dengan kondisi jalan yang rusak sedang yaitu 1.010,56 km² dari total panjang jalan 814,39 km², sedangkan kondisi jalan rusak di Kabupaten Konawe Utara yaitu 633,1 km² dari total panjang jalan 307,64 km² dan untuk kondisi jalan di Kota Kendari yang rusak 513,54 km² atau dari total panjang jalan 268,92 km².

Suatu wilayah tertentu bergantung pada wilayah lain. Demikian juga wilayah lain memiliki ketergantungan pada wilayah tertentu. Diantara wilayah-wilayah tersebut, terdapat wilayah-wilayah tertentu yang memiliki kelebihan dibanding yang lain sehingga wilayah tersebut memiliki beberapa fasilitas yang mampu melayani kebutuhan penduduk dalam radius yang lebih luas, sehingga penduduk pada radius tertentu akan mendatangi wilayah tersebut untuk memperoleh kebutuhan yang diperlukan.

Menurut Morlok (1988), mengemukakan bahwa akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dihantarkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum. Tanpa adanya transportasi yang memadai maka penduduk kurang memiliki akses terhadap pusat-pusat pelayanan yang dibutuhkan.

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan bahwa masih kurangnya sarana moda transportasi yang dibutuhkan untuk pengangkutan manusia dan barang antar wilayah di Kabupaten Konawe Utara dengan wilayah sekitarnya. Disamping itu pula kondisi jalan sangat mempengaruhi dalam interaksi antar wilayah satu dengan wilayah lainnya.

Dalam Hal ini pula sesuai dengan penelitian terdahulu oleh Abu Daud (2014), dengan judul Kedudukan Kabupaten Konawe Selatan Sebagai Salah Satu Pusat Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Sulawesi Tenggara berpengaruh signifikan, dimana Hasil penelitian menyimpulkan bahwa: (1) Kontribusi Kabupaten Konawe Selatan terhadap pertumbuhan Provinsi Sulawesi Tenggara rata-rata sebesar 2,29% per tahun selama kurun waktu tahun 2009-2013. (2) Interaksi ekonomi yang terbaik adalah Kabupaten Konawe Selatan dengan Kabupaten Kolaka dengan nilai interaksi tertinggi. Yang terendah nilai interaksi ekonominya adalah Kabupaten Konawe Selatan dengan Kabupaten Kolaka Utara. (3) Tipologi ekonomi menurut hasil analisis LQ untuk sektor pertanian; sektor pengangkutan dan komunikasi; serta sektor keuangan, persewaan dan jasa perusahaan adalah basis, namun sektor pertanian tumbuh lambat. Disamping itu, hasil analisa *shift share* menunjukkan bahwa sektor unggulan adalah pengangkutan dan komunikasi. Sedangkan sektor yang

terbelakang adalah industri; listrik, gas dan air bersih; konstruksi/ bangunan; perdagangan, hotel dan restoran; serta jasa-jasa.

Berdasarkan hasil tersebut dalam penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Burn, et al (2002), menggunakan model gravitasi untuk menguji dampak biaya transportasi dan jarak terhadap perdagangan bilateral periode 1962-1996 dari 130 negara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor fungsi hambatan perdagangan (harga minyak, indeks infrastruktur dan share ekspor primer terhadap total perdagangan bilateral) secara statistik signifikan. Peningkatan biaya perdagangan sangat terkait dengan jarak transportasi.

4. Dampak Transportasi Terhadap Perekonomian Di Kabupaten Konawe Utara

Pada awalnya infrastruktur seperti transportasi berperan dalam memenuhi kebutuhan dasar manusia. Berbagai aktifitas terkait dengan pemenuhan kebutuhan dasar memerlukan ketersediaan infrastruktur yang baik, sekarang transportasi berperan penting dalam mengoakomodasi aktifitas social dan ekonomi masyarakat. Peran lain pada tahap ini adalah sebagai fasilitas bagi system produksi dan investasi sehingga memberikan dampak positif pada kondisi ekonomi baik pada tingkat nasional maupun daerah.

Disisi lain, pembangunan sarana dan prasarana transportasi dapat membuka aksesibilitas sehingga meningkatkan produksi masyarakat yang berujung pada peningkatan daya beli masyarakat.

Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi.

Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi.

• **Manfaat Sosial** ; Transportasi menyediakan berbagai kemudahan, diantaranya :

1. Pelayanan untuk perorangan atau kelompok
2. Pertukaran atau penyampaian informasi
3. Perjalanan untuk bersantai
4. Memendekkan jarak
5. Memencarkan penduduk.

• **Manfaat Politis** ; Transportasi menciptakan persatuan, pelayanan lebih luas, keamanan negara, mengatasi bencana, dll.

• **Manfaat Kewilayahan** ; Memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman terutama yang berkaitan dengan sirkulasi dan mobilisasi serta perangsang pembangunan.

Sesuai dengan data hasil penelitian yang diperoleh dilapangan pada tabel 5.2.1 Kondisi Fisik, Sarana dan Ekonomi Menurut Kabupaten/ Kota, menunjukkan sarana Pos PAD yang dilalui angkutan penumpang dari Kota Kendari ke Kabupaten Konawe Utara lebih banyak dari pada jumlah Pos PAD yang dilalui dari Kabupaten Morowali ke Kabupaten Konawe Utara, dan dari Kabupaten Konawe ke Kabupaten Konawe Utara. Hal ini dapat memberikan kontribusi PAD pada sektor pengangkutan dan komunikasi terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Konawe Utara. Jumlah Kontribusi sektor Pengangkutan dan Komunikasi pada PDRB Kabupaten Konawe Utara Tahun 2013, sebanyak 3.074,68 (juta Rp) atau 0,53 persen, berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Konawe Utara.

Dampak transportasi bagi masyarakat Kabupaten Konawe Utara berpengaruh positif dalam memenuhi kegiatan sehari-hari. Hal ini pula dapat memberikan kemudahan aktivitas

perekonomian untuk memenuhi kebutuhannya maupun untuk memenuhi kebutuhan sosial, pendidikan, kesehatan dan kegiatan politik.

Berdasarkan pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Asmardin Hamid Kora dengan judul Analisis Strategi Sistem Transportasi Darat Dalam Menunjang Pembangunan Ekonomi Di Kota Kendari (2015), sejalan dengan penelitian ini. Hasil penelitian menunjukkan peran sektor angkutan umum dalam menunjang pertumbuhan ekonomi sesuai PDRB Kota Kendari tahun 2009-2013 menunjukkan persentase signifikan, lebih detail peran sub sektor transportasi darat perhitungan tahun 2009-2013 sebesar 17,40 persen criteria kuran memberikan kontribusi, penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) jenis retribusi daerah sektor transportasi darat perhitungan tahun 2010-2014 sebesar 5,70 persen kriteria sangat kurang memberikan kontribusi.

Kajian teori ekonomi pembangunan menurut Marsuki (2005) dan Sjafrizal (2008), dikatakan bahwa untuk menciptakan dan meningkatkan kegiatan ekonomi diperlukan sarana infrastruktur yang memadai. Ilustrasinya sederhana, seandainya semula tidak ada akses jalan lalu dibuat jalan maka dengan akses tersebut akan meningkatkan aktivitas perekonomian. Fungsi strategis infrastruktur jalan jelas tidak diragukan lagi tanpa pembangunan infrastruktur yang mencukupi, kegiatan investasi pembangunan lainnya seperti kegiatan produksi, jelas tidak akan meningkat secara signifikan.

Infrastruktur fisik, terutama jaringan jalan sebagai pembentuk struktur ruang nasional memiliki keterkaitan kuat dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah maupun sosial budaya kehidupan masyarakat. Dalam konteks ekonomi jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan tempat bertumpu perkembangan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi sulit dicapai tanpa ketersediaan jalan yang memadai.

6. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan serta kajian deskriptif mengenai analisis keterkaitan jalur transportasi dan interaksi ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan kabupaten/kota sekitarnya, maka ditarik kesimpulan :

1. Kondisi jalur transportasi yang menghubungkan antara Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten sekitarnya pada tahun 2013, yang paling rusak berat yaitu di wilayah kabupaten Morowali sepanjang 122.438,47 km² atau 57,89%, disusul Kabupaten Konawe sepanjang 814,39 km² atau 81%, dan Kota Kendari sepanjang 268,92 km² atau 52%. Interaksi ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan wilayah disekitarnya yang terbesar adalah Kota Kendari, disusul oleh Kabupaten Konawe, dan Kabupaten Morowali. Masyarakat yang melakukan mobilisasi lebih memilih ke Kota Kendari dikarenakan oleh faktor-faktor kebutuhan barang dan jasa seperti jasa kesehatan. Dan Kota Kendari merupakan daerah interaksi yang unggul bagi Kabupaten Konawe Utara, sedangkan Kabupaten Morowali berada pada daerah posisi interaksi berkembang sementara Kabupaten Konawe di kategorikan daerah interaksi potensial.
2. Dampak transportasi terhadap perekonomian di Kabupaten Konawe Utara, berpengaruh positif terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sebesar Rp. 3.074,68 atau 0,53 persen.

6.REFERENSI

- AbuDaud, 2015.Tesis. Kedudukan Kabupaten Konawe Selatan Sebagai salah Satu Pusat Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Sulawesi Tenggara.Pps-Ilmu Ekonomi,UHO-Kendari.
- Asmardin Hamid Kora,2015.Tesis. Analisis Strategi Sistem Transportasi Darat Dalam Menunjang Pembangunan Ekonomi Di Kota Kendari. Pps-Ilmu Ekonomi,UHO-Kendari.
- AtmajayaArmin.,2011,Pengaruh Perkembangan Transportasi Dalam Pertumbuhan Ekonomi, UNM, Makassar; Jurnal.
- Brian Alstadt. Glen Weisbrod (2012), The Relationship of Transportation Access and Connectivity to Local Economic Outcomes: A Statistical Analysis.
- Brun, et al (2002). Has Distance Died? Evidence from a panel Gravity Model
- Cohen. P, Jeffrey, 2009. The Broader Effects of Transportation Infrastructure Spatial Ecomometrics and Productivity Approaches” Transportastion Research, Elsevier, USA
- Daniel Frantz Fistung, Rodica Miroiu, Dkk. 2013, Transport in Support of the Process of Sosio-Economic Development of Rumania, after 1990, International Conference Economic Scietific Research- Theoretical Emperical and Practical Approaches, ESPERA 2013, Rumania.
- Disdier and Head (2006). The Puzzling Persistence of the Distance Effect on Bilateral Trade.
- Jayadinata, Johara, T., 2009. Tata Guna Lahan dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah : ITB, Bandung
- Morlok, Edwar K. 1988. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. terjemahan Yani Sianipar, Erlangga, Jakarta.
- Rice Soesilawati, 2012. Analisis Posisi Pusat Kota Kendari Berdasarkan Aspek Aksesibilitas Wilayah. Tesis,Pps-ppw, UHO-Kendari
- Sukirno, Sadono, 2000. Makroekonomi Modern:Perkembangan Pemikiran dari Klasik Hingga Keynesian Baru : Raja Grafindo Pustaka, Jakarta.
- Stoper, Peter R, Meyburg, Arnim H. 1978.Urban Transportation Modelling and Planning. Massachusetts, USA;Lexington Books.
- Tamin, Ofyar Z., 2008, Perencanaan, Permodelan, & Rekayasa Transportasi, Bandung; Penerbit ITB.
- The Northern Institute, (2013). Impacts of service and infrastructure provision on Indigenous temporary mobility in the Northern Territory: Insights from the 2011 census.
- Whyne-Hammond, C. 1985. Element Of Human Geograpy. Happer and Row Publisher. London.
- Yunus, Hadi sabari, 1981. Perkembangan Kota Yogyakarta dan Faktor-faktor yang mempengaruhinya. Laporan Penelitian, Yogyakarta. Fakultas Geografi UGM.