



## SISTEM JARINGAN TRANSPORTASI LOGISTIK DAN AKSESIBILITAS DISTRIBUSI ANGKUTAN BARANG DI PULAU KABAENA KABUPATEN BOMBANA

<sup>1</sup> Ishak, <sup>2</sup> Adris Ade Putra, <sup>3</sup> La Ode Muh. Magribi

<sup>1</sup> Program Pasca Sarjana, Program Studi Manajemen Rekayasa, Universitas Halu Oleo Kendari

<sup>2</sup> Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Halu Oleo Kendari

<sup>3</sup> Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Halu Oleo Kendari

Koresponden Author : [putra\\_adris@yahoo.com](mailto:putra_adris@yahoo.com)

Info Artikel	<b>ABSTRAK</b>
Diajukan : 17 Mei 2019 Diperbaiki : 20 Mei 2019 Disetujui : 23 Mei 2019	<p>Pulau Kabaena memiliki potensi sumber daya alam yang cukup banyak, sejalan dengan pengembangan Kabupaten Bombana, maka dipandang perlu untuk memaksimalkan pemanfaatan jaringan jalan yang tersedia agar dapat digunakan secara maksimal dalam mendukung pengembangan wilayah. Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah: Mengetahui potensi komoditi angkutan logistik di Pulau Kabaena pada saat ini (existing) dan tahun yang akan datang. Menganalisis pola jaringan transportasi logistik di Pulau Kabaena. Hasil penelitian menunjukkan bahwa komoditi terbesar di Kepulauan Kabaena untuk jenis tanaman pangan, tanaman perkebunan, dan peternakan dihasilkan oleh Kecamatan Kabaena dan Kecamatan Kabaena Selatan. Pergerakan Internal angkutan logistik masuk di pulau Kabaena yang berasal dari dalam Kabupaten melalui pintu masuk Pelabuhan Sikeli, Pelabuhan Dongkala, Pelabuhan Bopinang dan Pelabuhan Kasipute, sedangkan pergerakan Eksternal angkutan logistik keluar di pulau Kabaena dengan tujuan Talaga, Bau-Bau, Bajoe, Kendari, Kaledupa, Maccani Baji, Morowali, B. Kassi, M. Bajji, Toli-Toli, dan Biringkasi. Strategi pengembangan transportasi dilakukan dengan membangun sistem jaringan transportasi jalan yang di sesuaikan dengan kebutuhan pembangunan wilayah.</p> <p><b>Kata Kunci :</b> Distribusi, Komoditi, Jalan, Pelabuhan, Angkutan Logistik</p>
	<p><b>ABSTRACT</b></p> <p><i>Kabaena islands have considerable natural resource potential, in line with the development of Bombana Regency, it is deemed necessary to maximize the utilization of available road networks to be used optimally in supporting regional development. The objectives to be achieved in this study are: knowing the potential of the logistics transportation commodities on Kabaena Island in the present and the coming year. Analyzing the pattern of logistics transportation networks on Kabaena Island. Develop a transportation network development strategy to support logistics distribution on Kabaena Island. The results showed that the largest commodity in the Kabaena Islands for food crops, plantation crops, and livestock was produced by Kabaena District and South Kabaena District. Internal movement of logistic transportation entering Kabaena island originating from within the Regency through the entrance of Sikeli Port, Dongkala Port, Bopinang Port and Kasipute Port, while the external movement of logistic transport out on Kabaena island with the aim of Talaga, Bau-Bau, Bajoe, Kendari, Kaledupa, Maccani Baji, Morowali, B. Kassi, M. Bajji, Toli-Toli, and Biringkasi. The transportation development strategy is carried out by building a road transportation network system that is tailored to the regional development needs.</i></p> <p><b>Keywords :</b> Distribution, Commodities, Roads, Ports, Logistics Transportation</p>

## PENDAHULUAN

Pembangunan suatu daerah sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur wilayah, khususnya prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan sosial ekonomi. Pembangunan sektor transportasi dilakukan secara terpadu antar berbagai sistem, sehingga dapat dicapai sistem transportasi yang efektif dan efisien sebagaimana yang diamanatkan dalam sistem transportasi nasional. Penyediaan sarana dan prasarana transportasi wilayah harus dapat memberikan peningkatan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat serta pengembangan daerah dalam mendukung peningkatan ekonomi masyarakat setempat.

Pengembangan infrastruktur pelabuhan dan konektivitas antar pelabuhan dapat memberikan pengaruh pada peningkatan ekonomi terhadap potensi sumber daya alam yang berimplikasi pada kesejahteraan penduduk. Oleh karena itu diperlukan suatu pengembangan pelabuhan, sehingga pelabuhan dapat mengantisipasi pergerakan arus bongkar muat barang dan jasa [1]. Tercapainya suatu sistem transportasi atau perhubungan yang menjamin pergerakan manusia dan atau barang secara aman, cepat murah dan nyaman merupakan tujuan pembangunan di sektor perhubungan (transportasi). Sistem jaringan transportasi hendaknya dipertimbangkan terhadap faktor yang sangat mempengaruhi sistem antara lain karakteristik permintaan, tata guna lahan, serta kondisi yang ada di suatu daerah, disamping itu sistem transportasi harus mampu dikembangkan untuk memenuhi permintaan akan jasa transportasi.

Angkutan barang dalam menunjang pergerakan barang di kawasan perkotaan mempunyai ruang gerak yang sangat terbatas pada ruas-ruas jalan tertentu, terutama untuk truk besar dan kendaraan kontainer/peti kemas. keterbatasan ruang gerak tersebut akan menentukan efektifitas dan efisiensi dari angkutan barang itu sendiri. Semakin efisien dan efektif suatu angkutan barang akan semakin menekan harga komoditas. Perjalanan barang dari menuju ke dan dari lokasi perdagangan, akhirnya sampai pada konsumen bukan merupakan hal yang sederhana, namun dipengaruhi oleh berbagai mata rantai pergerakan yang berpengaruh terhadap biaya, waktu, keamanan dan keselamatan, belum lagi pergerakan barang dari maupun ke luar kota.

Pulau Kabaena memiliki potensi sumber daya alam yang cukup banyak, sejalan dengan

pengembangan kawasan perkotaan Kabupaten Bombana, maka dipandang perlu untuk memaksimalkan pemanfaatan jaringan jalan yang tersedia agar dapat digunakan secara maksimal dalam mendukung pengembangan wilayah. Pengembangan jaringan jalan di Wilayah Kabaena diharapkan mampu meningkatkan aksesibilitas pergerakan angkutan barang yang berorientasi pada meningkatnya kesejahteraan penduduk.

Wilayah Kabaena merupakan wilayah kepulauan, hal tersebut menjadi permasalahan yang cukup besar untuk angkutan logistik di Kabupaten Bombana karena perpindahan barang-barang besar antar pulau memakan waktu lama. Biaya pengiriman barang juga menjadi salah satu masalah, karena truck ataupun kapal yang mengangkut barang juga memberikan harga-harga yang relatif tinggi. Selain itu, minimnya infrastruktur membuat konektivitas menjadi masalah utama. Banyaknya perusahaan logistik dan lainnya yang ingin mengirimkan barang mengalami hambatan karena kurangnya infrastruktur, masalah lain yang muncul adalah keterbatasan jangkauan jaringan transportasi pelayanan di pulau Kabaena. Berdasarkan uraian di atas, maka dibutuhkan penelitian dengan judul "*Sistem Jaringan Transportasi Logistik Dan Aksesibilitas Distribusi Angkutan Barang Di Pulau Kabaena Kabupaten Bombana*".

## TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1. Sistem Transportasi

Sistem transportasi memiliki satu kesatuan definisi yang terdiri atas : Sistem, yakni bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan yang terstruktur, serta transportasi, yakni kegiatan memindahkan penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Sistem transportasi adalah gabungan elemen-elemen atau komponen-komponen yaitu :

- Prasarana (jalan, terminal, dermaga, bandara, rute, alur).
- Sarana (kendaraan).
- Sistem pengoperasian (yang mengkoordinasikan komponen prasarana dan sarana).

Dalam pergerakan barang, transportasi diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak terdapat di sembarang tempat. Sumber yang masih berbahan baku harus di proses melalui tahapan produksi yang lokasinya juga tidak selalu ada di lokasi manusia sebagai konsumennya. Kesenjangan antara jarak lokasi sumber, lokasi

produksi dan lokasi konsumsi inilah yang melahirkan adanya kebutuhan transportasi, dalam hal ini transportasi barang atau logistik. Oleh karena itu, Munawar A. [2] menguraikan ada 5 unsur pokok dalam sistem transportasi yaitu : 1) orang yang membutuhkan; 2) barang yang dibutuhkan; 3) kendaraan sebagai alat angkut; 4) jalan sebagai prasarana angkutan; 5) organisasi yaitu pengelola angkutan.

Transportasi merupakan komponen utama bagi berfungsinya suatu kegiatan masyarakat. Transportasi berkaitan langsung dengan pola kehidupan masyarakat lokal serta daerah layanan atau daerah pengaruh aktivitas-aktivitas produksi dan sosial serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai dengan mobilitas yang tinggi akibat tersedianya fasilitas transportasi yang cukup, sebaliknya adalah daerah yang kurang baik sistem transportasinya mengakibatkan keadaan ekonomi masyarakat berada dalam keadaan statis atau dalam tahap immobilitas.

Transportasi dalam kehidupan manusia adalah salah satu aspek yang sangat penting karena mampu mengatasi keterbatasan dan kemampuan manusia seperti keterbatasan manusia dalam memindahkan barang dalam jumlah besar dan jarak yang jauh. Pada dasarnya pemindahan barang dan penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan akan menciptakan kegunaan (utilitas) dari barang yang diangkut. Utilitas prasarana transportasi khususnya untuk angkutan barang pada dasarnya ada 2 (dua) macam yaitu utilitas tempat (*place utility*) dan utilitas waktu (*time utility*), kedua kegunaan tersebut berarti prasarana transportasi memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa transportasi [3].

## 2.2. Tingkat Pelayanan Angkutan Barang

Setiap pemakai angkutan barang untuk setiap tahap dalam saluran distribusi memerlukan "LOS". Menurut Manheim (1979) perbedaan kebutuhan LOS ini menggambarkan perilaku perusahaan atau kelompok perusahaan barang, merubah tingkat pelayanan (LOS) ini merupakan atribut sistem transportasi yang mempengaruhi pemakai dalam mengambil keputusan. Jadi atribut pelayanan memiliki tingkat pengaruh yang berbeda untuk setiap kelompok pemakai dan sistem transportasi [4].

Total LOS terdiri dari setiap sub-sub sistem, jadi kinerja dari sistem secara keseluruhan merupakan fungsi dari kinerja dari setiap elemen dalam sistem. Secara umum setiap sub sistem dari

sistem transportasi dikelola oleh berbagai organisasi yang berbeda, jadi terdapat berbagai operator dalam suatu sistem. Setiap operator hanya berkepentingan dengan kinerja dari sub sistemnya sendiri. Perhatian operator hanya dari segi pendapatan yang diperoleh dari penjualan jasa kepada user, serta aspek operasi yang mempengaruhi pemakaian sumber- sumber biaya operasi. Cara pengoperasian ini akan memberikan suatu LOS tertentu [4].

Setiap barang akan menggambarkan pola pergerakan serta kombinasi yang berbeda dalam ruang kota tergantung dari besar perusahaan, asal tujuan barang, jarak angkut, besarnya pengiriman, jenis barang, kapasitas kendaraan yang digunakan serta LOS-nya. Manheim [4] menggunakan model probabilitas yang linier untuk menduga perilaku konsumen (pemakai angkutan barang) dengan menggunakan atribut pelayanan (LOS)  $X_1 =$  Waktu perjalanan,  $X_2 =$  Waktu tunggu, dan  $X_3 =$  Biaya angkutan. Untuk pilihan angkutan dengan kereta api atau truk.

## 2.3. Manajemen dan Pengelolaan Lalu Lintas Angkutan Barang

Manajemen lalu lintas adalah pengelolaan dan pengendalian arus lalu lintas dengan melakukan optimasi penggunaan prasarana yang ada melalui peredaman atau pengecilan tingkat pertumbuhan lalu lintas, memberikan kemudahan kepada angkutan yang efisien dalam penggunaan ruang, jalan serta memperlancar sistem pergerakan [5]. Manajemen lalu lintas merupakan salah satu tugas yang diserahkan kepada aparat Daerah Tingkat untuk jalan propinsi dan aparat Daerah Tingkat untuk jalan kabupaten/kotamadya Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang penyerahan sebagian urusan pemerintah dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada daerah tingkat I dan daerah tingkat II.

Manajemen lalu lintas dilakukan bertujuan untuk mendapatkan tingkat efisiensi dari pergerakan lalu lintas secara menyeluruh dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi dengan menyeimbangkan permintaan dengan sarana penunjang yang tersedia, dan meningkatkan tingkat keselamatan dari pengguna yang dapat diterima semua pihak dan memperbaiki tingkat keselamatan tersebut sebaik mungkin serta melindungi dan memperbaiki keadaan kondisi lingkungan dimana arus lalu lintas tersebut berada. Mempromosikan penggunaan energi secara efisien atau penampung guna anenergi lain yang

berdampak negatif lebih kecil dari pada penggunaan energi yang ada.

Masalah lalulintas Angkutan Barang menjadi sorotan belakangan ini terutama dengan KM 74 Tahun 1990 Tentang Angkutan PetiKemas, serta Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 43 yang menyangkut 48 Jaringan Lintas Masalah yang timbul dari kendaraan barang terjadi di pusat-pusat kota, terutama dipusat perbelanjaan (pasar), permukiman dan industri [5]. Upaya manajemen lalulintas angkutan barang untuk mengatasi masalah tersebut adalah:

- 1) Penentuan waktu dan lokasi parkir untuk perhentian angkutan barang di pinggir jalan sangat penting di perhatikan terutama di luar kota.
- 2) Penyediaan fasilitas akses dan pemberhentian diluar jalan yang dapat berupa tempat parkir yang dapat dipergunakan untuk istirahat bagi pengemudi angkutan barang jarak jauh yang memadai.
- 3) Penetapan rute angkutan barang terutama bila melintasi kota dengan membentuk daerah terbatas, yang hanya dapat dilalui oleh kendaraan yang mempunyai batasan sumbu muatan tertentu untuk tujuan mengantar barang.
- 4) Melindungi daerah sekitar dari dampak lingkungan yang diakibatkan kendaraan barang berupa tanaman pohon dan tanaman semak.
- 5) Menetapkan dan mengelola depo pemindahan dan parkir/istirahat (bermalam) untuk angkutan barang.
- 6) Penerapan proses perencanaan angkutan pada waktu pembangunan konstruksi jalan baru dan peningkatan sistem pengendalian tata guna lahan.
- 7) Pengembangan rekayasa kendaraan untuk mengoptimalkan muatan sumbu dan menurunkan kebisingan dan asap.
- 8) Pengendalian kelebihan muatan dengan melalui jembatan timbang. Pengaturan waktu bongkar muatan barang dipusat-pusat perbelanjaan (pasar) terutama di pusat kota.
- 9) Zona industri harus mempunyai akses langsung ke jalanan terutama kolektor primer dan di lengkapi dengan lokasi bongkar muat barang.

Untuk mengatasi kawasan tertentu dari kerusakan jalan akibat kelebihan muatan yang di akibatkan kendaraan angkutan barang dapat di lakukan dengan memasang rambu larangan untuk kendaraan yang mempunyai sumbu muatan tertentu dan dapat juga dilakukan dengan pembatas fisik kendaraan seperti lebar dan tinggi kendaraan.

Angkutan kendaraan yang bersifat khusus (barang berbahaya dan beracun) dengan kendaraan yang mempunyai persyaratan teknis dan melalui lintasan yang jauh dari pusat keramaian dan tidak melalui kawasan permukiman.

#### 2.4. Aksesibilitas dan Mobilitas

Aksesibilitas adalah konsep yang menghubungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau tidaknya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi [6]. Pernyataan mudah atau susah merupakan hal yang sangat subyektif dan kualitatif. Mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang lain, begitu juga dengan pernyataan susah. Oleh karena itu diperlukan kinerja yang dapat terukur, sehingga dapat menyatakan tingkat aksesibilitas atau kemudahan. Sedangkan mobilitas adalah suatu ukuran kemampuan seseorang untuk bergerak yang biasanya dinyatakan dari kemampuannya membayar biaya transportasi. Pemanfaatan lahan yang berbeda-beda pasti mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula karena aktifitas pemanfaatan lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen). Sesuatu tempat yang berjarak jauh belum tentu dapat dikatakan mempunyai aksesibilitas rendah atau suatu tempat berjarak dekat mempunyai aksesibilitas tinggi karena terdapat faktor lain dalam menentukan aksesibilitas yaitu waktu tempuh.

Menurut Miro [7], mobilitas dapat diartikan sebagai tingkat kelancaran perjalanan, dan dapat diukur melalui banyaknya perjalanan (pergerakan) dari suatu lokasi ke lokasi lain sebagai akibat tingkat akses antara lokasi-lokasi tersebut. Itu berarti antara aksesibilitas dan mobilitas terdapat hubungan searah, yaitu semakin tinggi akses akan semakin tinggi pula tingkat mobilitas orang, kendaraan ataupun barang yang bergerak dari suatu lokasi ke lokasi lain.

Black [6] beberapa jenis tata guna lahan mungkin tersebar secara meluas (perumahan), jenis lainnya mungkin berkelompok (pusat pertokoan) sistem jaringan pada suatu daerah mungkin lebih baik kualitasnya (frekuensi dan pelayanannya). Contohnya, pelayanan angkutan umum biasanya lebih baik di pusat perkotaan dan pada beberapa jalan utama transportasi dibandingkan di daerah pinggiran kota. Skema

sederhana yang memperlihatkan kaitan antara beberapa hal yang diterangkan mengenai aksesibilitas, seperti yang ditunjukkan Tabel 1.

**Tabel 1.** Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas

Kondisi Prasarana Dasar	Sangat Jelek	Sangat Baik
Jarak Jauh	Aksesibilitas rendah	Aksesibilitas menengah
Jarak Dekat	Aksesibilitas menengah	Aksesibilitas tinggi

Sumber : Black, 1981

Apabila tata guna lahan sating berdekatan dan hubungan transportasi antara tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka aksesibilitas tinggi. Sebaliknya jika aktifitas tersebut saling terpisah jauh dan hubungan transportasi jelek maka aksesibilitas rendah. Beberapa kombinasi diantaranya mempunyai aksesibilitas menengah.

### 2.5. Location Quotient (LQ)

Metode *Location Quotient* (LQ) bertujuan untuk mengidentifikasi suatu komoditas unggulan [8], dan metode Analisis komoditas yang ada pada suatu wilayah apakah termasuk ke dalam suatu basis atau non basis.

Nilai LQ akan memberikan indikasi kemampuan suatu daerah dalam menghasilkan suatu komoditas, apakah mempunyai potensi untuk menyuplai daerah lain, mendatangkan dari daerah lain, atau dalam keadaan seimbang. Teknik LQ relevan juga digunakan sebagai metode untuk menentukan komoditas unggulan khususnya dari sisi penawaran (produksi atau populasi) pada daerah tersebut [9].

Warpani [10] menyatakan walaupun teknik ini tidak memberikan kesimpulan akhir namun dalam tahap pertama sudah cukup memberikan gambaran akan kemampuan suatu daerah yang bersangkutan dalam sektor yang diamati. Pada dasarnya teknik ini menyajikan perbandingan relatif antara kemampuan suatu sektor di daerah yang diselidiki dengan kemampuan sektor yang sama pada daerah yang lebih luas ruang lingkungannya. Menurut Sadono Sukirno [11], pertumbuhan ekonomi berarti perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat.

*Location Quotient* (LQ) dapat digunakan sebagai petunjuk adanya keunggulan komparatif bagi sektor-sektor yang telah lama berkembang, sedangkan bagi sektor yang baru atau sedang tumbuh apalagi yang selama ini belum pernah ada, LQ tidak dapat digunakan karena produk totalnya belum menggambarkan kapasitas riil daerah tersebut. LQ lebih tepat digunakan untuk melihat secara langsung apakah komoditi itu memiliki prospek untuk diekspor atau tidak, dengan catatan terhadap produk tersebut tidak diberikan subsidi atau bantuan khusus oleh daerah yang bersangkutan melebihi daerah-daerah lainnya.

Menurut Adisasmita [12], analisis *location quotient* merupakan suatu alat yang dapat digunakan dengan mudah, cepat dan tepat. Karena kesederhanaannya, teknik *location quotient* dapat dihitung berulang kali dengan menggunakan berbagai perubahan acuan dan periode waktu. *Location quotient* merupakan rasio antara jumlah tenaga kerja pada sektor tertentu (misalnya industri) atau PDRB terhadap total jumlah tenaga kerja sektor tertentu (industri) atau total nilai PDRB disuatu daerah (kabupaten) dibandingkan dengan rasio tenaga kerja dan sektor yang sama di provinsi dimana kabupaten tersebut berada dalam lingkungannya.

Setiap daerah mempunyai system pengolahan sumber daya alam, produksi, maupun tenaga kerja yang merupakan kegiatan memperkembangkan industri dan kegiatan lainnya di dalam daerah tersebut. Setiap daerah berusaha mencukupi kebutuhannya dan mengembangkan daerahnya secara maksimal. Adanya kekurangan dan kelebihan menyebabkan kegiatan impor-ekspor antar daerah. Barang dan jasa yang diimpor suatu daerah adalah ekspor dari daerah lain, yang menurut teori merupakan kelebihan dari daerah disebut terakhir.

Struktur perumusan LQ memberikan beberapa nilai sebagai berikut :  $LQ > 1$ , atau  $LQ < 1$ , atau  $LQ = 1$ . Analisa dengan LQ ini merupakan alat sederhana untuk mengetahui apakah suatu daerah (sub daerah) sudah seimbang atau belum dalam kegiatan tertentu yang bisa dilihat dari besarnya angka LQ [10]. Dengan kata lain, angka LQ memberikan indikasi sebagai berikut :

- 1)  $LQ > 1$ , menyatakan daerah (sub daerah) bersangkutan mempunyai potensi ekspor dalam kegiatan tertentu.
- 2)  $LQ < 1$ , menunjukkan sub daerah bersangkutan mempunyai kecenderungan impor dari sub daerah/daerah lain.

3)  $LQ = 1$ , memperlihatkan daerah (sub daerah) bersangkutan telah mencukupi dalam kegiatan tertentu (seimbang).

Untuk menentukan komoditas unggulan di suatu wilayah maka nilai LQ dari komoditas tersebut harus lebih besar daripada 1. Nilai LQ yang lebih tinggi menunjukkan keunggulan komparatif yang lebih tinggi pula dibandingkan dengan nilai LQ yang lebih rendah

## 2.7. Analisis SWOT

Menurut Kurtz [13], SWOT analisis adalah suatu alat perencanaan strategis yang penting untuk membantu perencanaan untuk membandingkan kekuatan dan kelemahan internal organisasi dengan kesempatan dan ancaman dari eksternal. Sedangkan menurut David [14], analisa SWOT adalah metode perencanaan strategi yang berfungsi untuk mengevaluasi kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman suatu perusahaan.

Menurut Rangkuti [15], analisis SWOT adalah indentifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisis ini berdasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strengths*) dan peluang (*opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weaknesses*) dan ancaman (*threats*).

Menurut Entang [16], analisis SWOT merupakan suatu alat yang berfungsi dalam melakukan general check up organisasi untuk mengetahui keadaan kekuatan, kelemahan, peluang, ancaman organisasi, guna menentukan strategi dan tindakan yang tepat dilakukan membangun suatu keunggulan meraih peluang yang memberikan manfaat yang lebih besar pada waktu yang akan datang. Dengan analisis SWOT tersebut akan dapat dicermati perubahan lingkungan dan mengadaptasi atau menyesuaikan dengan perubahan kebutuhan, keinginan publik sebagai salah satu unggulan organisasi meraih sukses yang lebih besar. Melalui analisis SWOT akan dapat dilakukan penyesuaian visi, misi dan tujuan organisasi sesuai dengan perubahan keinginan, harapan pelanggan.

Menurut Rangkuti [15], analisis SWOT adalah indentifikasi berbagai fungsi secara sistematis untuk merumuskan strategi organisasi. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strenght*) dan peluang (*opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threat*). Proses pengambilan keputusan strategi selalu berkaitan dengan pengembangan

misi, tujuan, strategi, dan kebijakan organisasi. Dengan demikian perencanaan strategis (*strategic planning*) harus menganalisis faktor-faktor strategis (kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman) dalam kondisi yang ada saat sekarang. Hal ini disebut dengan analisis situasi. Model yang paling populer untuk analisis situasi adalah Analisis SWOT. Penelitian menunjukkan bahwa kinerja organisasi dapat ditentukan oleh kombinasi faktor internal dan eksternal. Kedua faktor tersebut harus dipertimbangkan ke dalam analisis SWOT, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1. Diagram Analisis SWOT  
Sumber : Rangkuti, 2004

Dari diagram analisis SWOT di atas menggambarkan bahwa sumbu X menunjukkan faktor internal yang terdiri dari kekuatan dan kelemahan sedangkan sumbu Y menunjukkan faktor eksternal yang terdiri dari peluang dan ancaman. Diagram Analisis SWOT juga memberikan informasi tentang analisis strategi dari masing-masing kuadran sebagai berikut :

- Kuadran 1**, menggambarkan situasi yang sangat menguntungkan. Organisasi tersebut memiliki peluang dan kekuatan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif (*growth oriented strategy*).
- Kuadran 2**, menggambarkan bahwa meskipun terdapat berbagai ancaman, organisasi ini masih memiliki kekuatan dari segi internal. Strategi yang harus diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara strategi diversifikasi.
- Kuadran 3**, menggambarkan bahwa organisasi menghadapi peluang yang sangat besar tetapi di lain pihak ia menghadapi beberapa kendala atau kelemahan internal. Fokus strategi organisasi ini adalah dengan meninjau lagi (*turn around*)

masalah-masalah internal organisasi sehingga permasalahan tersebut dapat diminimalkan.

d. **Kuadran 4**, menggambarkan situasi yang sangat tidak menguntungkan, organisasi tersebut menghadapi berbagai ancaman dan kelemahan internal. Strategi yang dilakukan organisasi adalah *defensif* (bertahan).

- Kecamatan Kabaena Timur.
- Kecamatan Kabaena Tengah.

## METODOLOGI PENELITIAN

### 3.1. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu alat ukur yang digunakan oleh peneliti untuk memandu penelitian sehingga metode yang digunakan sesuai dengan tujuan penelitian atau proses atau cara ilmiah untuk mendapatkan data yang akan digunakan untuk keperluan penelitian. Penelitian merupakan suatu penyelidikan yang sistematis untuk meningkatkan sejumlah pengetahuan, juga merupakan suatu usaha yang sistematis dan terorganisasi untuk menyelidiki masalah tertentu yang memerlukan jawaban [17]. Berdasarkan tujuan dan masalah yang diteliti, penelitian ini adalah non-eksperimental dan bersifat deskriptif kuantitatif, yang merupakan jenis studi kasus dengan survey dan pengamatan langsung di lapangan yang memberikan gambaran terhadap objek yang diteliti dan pengembangannya dimasa yang akan datang.

### 3.2. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di Kepulauan Kabaena, Kabupaten Bombana yaitu bulan Januari 2019 pada saat penyusunan proposal hingga saat penulisan hasil penelitian telah selesai dilaksanakan.

Pertimbangan dipilihnya kepulauan Kabaena, Kabupaten Bombana karena perlu mendapat perhatian khusus dalam hal pembangunan, khususnya pembangunan sistem jaringan transportasi yang bukan hanya untuk distribusi logistik (logistik hanya sebagai objek), tetapi akan memberikan manfaat secara menyeluruh, disamping hal tersebut juga menjawab salah satu tujuan akan terhubung dengan konektivitas jaringan transportasi yang berkualitas. Lokasi penelitian terletak di Pulau Kabaena, Kabupaten Bombana yang terdiri dari 6 (enam) kecamatan yang berada di wilayah kepulauan yaitu:

- Kecamatan Kabaena.
- Kecamatan Kabaena Utara.
- Kecamatan Kabaena Selatan.
- Kecamatan Kabaena Barat.



Gambar 2. Lokasi Penelitian

### 3.3. Teknik Analisis Data

*Location Quotient* adalah suatu metode untuk menghitung perbandingan relatif sumbangan nilai tambah sebuah sektor di suatu daerah (Kabupaten/Kota) terhadap sumbangan nilai tambah sektor yang bersangkutan dalam skala provinsi atau nasional. Teknik ini digunakan untuk mengidentifikasi potensi internal yang dimiliki suatu daerah yaitu membaginya menjadi dua golongan yaitu sektor basis dan sektor non basis. Analisis *Location Quotient* dimaksudkan untuk mengidentifikasi dan merumuskan komposisi dan pergeseran sektor-sektor basis suatu wilayah dengan menggunakan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sebagai indikator pertumbuhan wilayah.

Rumus Perhitungan :

$$LQ = \frac{si/st}{Si/St} \dots\dots\dots (1)$$

Dimana:

- LQ = *Location Quotient*
- si = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kecamatan
- st = Jumlah produksi jenis komoditas j pada tingkat kecamatan
- Si = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kabupaten
- St = Jumlah produksi komoditas j pada tingkat kabupaten.

Hasil indikasi angka-angka LQ tersebut adalah :

Jika LQ sektor i > 1, artinya sektor i merupakan sektor basis bagi perekonomian di Kepulauan Kabaena, Kabupaten Bombana.

Jika LQ sektor  $i < 1$ , artinya sektor  $i$  bukan merupakan sektor basis bagi perekonomian di Kepulauan Kabaena, Kabupaten Bombana.

Jika LQ sektor  $i = 1$ , artinya semua sektor yang ada Kepulauan Kabaena, Kabupaten Bombana bukan sektor basis.

Metode analisis ini digunakan untuk memberikan gambaran potensi sumber daya alam wilayah yang dapat dikembangkan dalam Kepulauan Kabaena, Kabupaten Bombana .

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1. Sektor Unggulan Wilayah Perkotaan Kabupaten Bombana

Untuk menemukan wilayah yang memiliki potensi pengembangan sentra produksi pangan (agropolitan) akan dilakukan pemilihan sub sektor yang berperan dalam pembangunan pertanian yang menonjol di tiap wilayah kecamatan. Berdasarkan hasil perhitungan nilai LQ sebagaimana halnya di atas, subsektor yang memiliki nilai LQ  $> 1$  merupakan subsektor yang berpotensi untuk dikembangkan sebagai subsektor basis wilayah kecamatan yang sekaligus sebagai dasar pengembangan di Kabupaten Bombana. Sedangkan jenis subsektor yang mendapatkan nilai LQ = 1 menurut potensi wilayah sebagaimana hasil perhitungan yang telah dilakukan dan nantinya dijadikan sebagai dasar dalam penentuan basis wilayah. Matriks sektor unggulan dengan nilai LQ  $> 1$  dapat dilihat pada Tabel 2.

**Tabel 2.** Matriks Potensi Wilayah Perkotaan Menurut Jenis Tanaman Pangan, Perkebunan dan Jenis Ternak

No.	Uraian	Kecamatan						Jumlah
		Kabaena	Kabaena Utara	Kabaena Selatan	Kabaena Barat	Kabaena Timur	Kabaena Tengah	
<b>A.</b>	<b>Tanaman Pangan</b>							
1	Padi		X					1
2	Jagung	X		X	X	X	X	5
3	Kedelai							0
4	Kacang Tanah	X		X		X		3
5	Ubi Kayu	X	X	X	X	X	X	6
6	Ubi Jalar	X		X	X	X	X	5
7	Kacang Hijau							0
<b>B.</b>	<b>Tanaman Perkebunan</b>							
1	Kelapa							0
2	Kopi	X	X	X			X	4
3	Kapuk							0
4	Lada	X		X				2
5	Jambu Mete	X	X	X	X	X	X	6
6	Kemiri			X				1
7	Coklat						X	1
8	Cengkeh	X		X				2

### 4.2. Analisis Pola Pergerakan Angkutan Logistik di Kabupaten Bombana

Konsep yang paling mendasar yang menjelaskan terjadinya suatu pergerakan atau perjalanan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi ruang (spasial) perjalanan dengan distribusi spasial tata guna lahan (*land use*) yang terdapat disuatu wilayah. Dalam hal ini konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan suatu kegiatan tertentu dilokasi yang dituju, sedangkan lokasi kegiatan tersebut ditentukan oleh pola tata guna lahan. Pola pergerakan angkutan barang sangat dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi, di mana hal ini sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan permukiman, industri dan perdagangan.

Dalam analisis pergerakan angkutan barang logistik di Kabupaten Bombana ini untuk mengetahui asal dan tujuan barang maka akan di analisis tempat atau pusat pusat pergerakan barang di Kabupaten Bombana serta tempat pengiriman barang baik yang masuk dan keluar dari Kabupaten Bombana, sehingga dalam analisis ini akan dilihat dari asal dan tujuan barang yang akan dirinci pada dua kondisi yaitu :

1. Pola pergerakan angkutan mendatangkan barang;
2. Pola pergerakan angkutan mengeluarkan barang.



No.	Uraian	Kecamatan						Jumlah
		Kabaena	Kabaena Utara	Kabaena Selatan	Kabaena Barat	Kabaena Timur	Kabaena Tengah	
9	Aren	X	X	X				3
<b>C. Peternakan</b>								
1	Sapi		X		X	X	X	4
2	Kerbau		X			X	X	3
3	Kuda						X	1
4	Kambing	X	X		X	X	X	5
5	Babi							0
6	Ayam Kampung	X		X				2
7	Ayam Petelur							0
8	Ayam Potong							0
9	Itik				X			1

Sumber : Analisa, 2019

#### 4.2.1. Pola Pergerakan Internal Angkutan Logistik Kepulauan Kabaena

Dalam analisis pergerakan angkutan logistik pulau Kabaena akan dilihat berdasarkan asal barang masuk ke pulau Kabaena yaitu melalui pintu masuk Pelabuhan Sikeli, Pelabuhan Dongkala, Pelabuhan Bopinang, dan Pelabuhan Kasipute dengan tujuan ke daerah-daerah pusat perdagangan dan perindustrian di wilayah

Kabupaten Bombana khususnya pulau Kabaena. Dari hasil analisis perhitungan asal dan tujuan barang, moda angkutan dan jenis barang pada setiap zona/wilayah dalam hal ini adalah di dalam pulau Kabaena serta di luar pulau Kabaena Kabupaten Bombana, maka dapat di Gambarkan dalam Tabel 3 Matriks Asal Tujuan untuk pergerakan angkutan barang internal dan external maka di Pulau Kabaena adalah sebagai berikut:

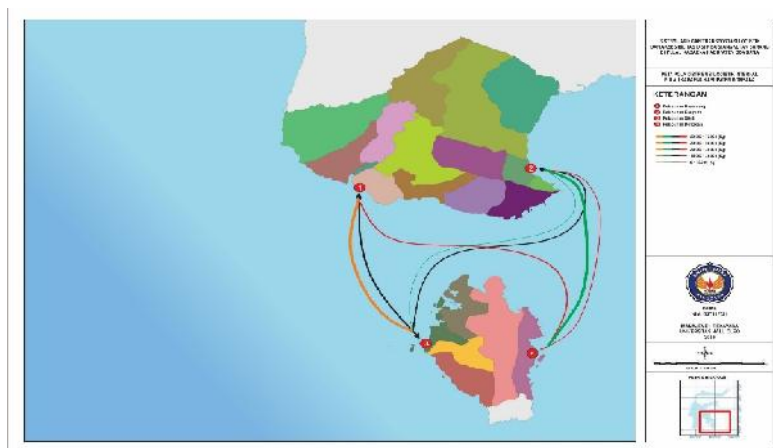
Tabel 3. Matriks Asal Tujuan Angkutan Logistik Internal

Asal	Pelabuhan Sikeli	Pelabuhan Dongkala	Pelabuhan Bopinang	Pelabuhan Kasipute	O
Tujuan					
<b>Angkutan Logistik Internal</b>					
Sikeli	-	-	75.000	15.000	<b>90.000</b>
Dongkala	-	-	-	66.000	<b>66.000</b>
Bopinang	45.000	30.000	-	-	<b>75.000</b>
Kasipute	22.000	19.000	-	-	<b>41.000</b>
<b>D</b>	<b>67.000</b>	<b>49.000</b>	<b>75.000</b>	<b>81.000</b>	<b>272.000</b>

Sumber : Analisa, 2019

Berdasarkan Tabel 3. menunjukkan bahwa pergerakan angkutan logistik masuk di pulau Kabaena yang berasal dari dalam Kabupaten melalui pintu masuk Pelabuhan Sikeli, Pelabuhan Dongkala, Pelabuhan Bopinang dan Pelabuhan

Kasipute. Dari masing-masing pergerakan tersebut akan menyebar atau menuju zona yang ada di wilayah Pulau Kabaena untuk lebih jelasnya pergerakan angkutan barang masuk dari luar kota dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Pola Pergerakan Internal Angkutan Logistik

#### 4.2.2. Pola Pergerakan Eksternal Angkutan Logistik di Pulau Kabaena

Dalam analisis pergerakan angkutan logistik keluar Pulau Kabaena akan dilihat berdasarkan asal barang keluar dari dalam kabupaten Bombana dan Pulau Kabaena menuju pintu masuk Pelabuhan

Sukeli, Pelabuhan Dongkala, Pelabuhan Bopinang dan Pelabuhan Kasipute. Dari hasil analisis perhitungan asal dan tujuan angkutan logistik, moda angkutan dan jenis barang pada setiap zona/wilayah dalam hal ini adalah di luar Pulau Kabaena, maka dapat di gambarkan dalam Tabel 4.

Tabel 4. Matriks Asal Tujuan Angkutan Logistik Eksternal

Asal	Pelabuhan Sikeli (kg)	Pelabuhan Dongkala (kg)	Pelabuhan Bopinang (kg)	Pelabuhan Kasipute (kg)	O
Tujuan					
<b>Angkutan Logistik Eksternal</b>					
Talaga	83.000	60.000	-	-	<b>143.000</b>
Bau-Bau	193.000	214.000	104.000	2.000	<b>513.000</b>
Bajoe	355.000	351.000	106.000	500.000	<b>1.312.000</b>
Kendari	3.000	2.000	-	-	<b>5.000</b>
Kaledupa	40.000	32.000	-	-	<b>72.000</b>
Maccani Baji	190.000	135.000	-	485.000	<b>810.000</b>
Morowali	-	-	1.713.000	-	<b>1.713.000</b>
B. Kassi	-	-	1.000.000	-	<b>1.000.000</b>
M. Bajji	-	-	440.000	-	<b>440.000</b>
Toli-Toli	-	-	-	1.000	<b>1.000</b>
Biringkasi	-	-	-	400.000	<b>400.000</b>
	<b>864.000</b>	<b>794.000</b>	<b>3.363.000</b>	<b>1.388.000</b>	<b>6.409.000</b>

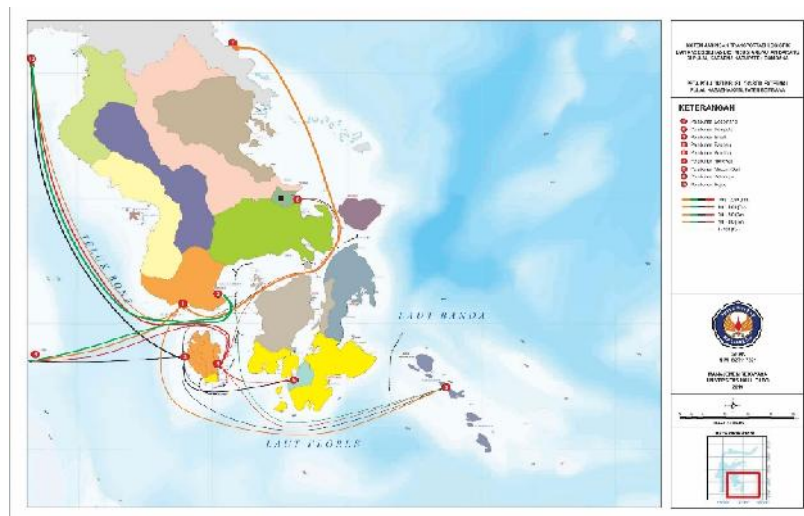
Sumber : Analisa, 2019

Berdasarkan Tabel 4. menunjukkan bahwa untuk pergerakan angkutan logistik keluar di pulau Kabaena dengan tujuan Talaga, Bau-Bau, Bajoe, Kendari, Kaledupa, Maccani Baji, Morowali, B. Kassi, M. Bajji, Toli-Toli, dan Biringkasi. Hasil

produksi yang ada di Kepulauan Kabaena menggunakan di angkut transportasi laut karena moda transportasi darat tidak bisa di gunakan akses untuk memasarkan hasil produksi yang ada di Pulau Kabaena. Dari masing-masing pergerakan

tersebut akan menyebar atau menuju zona yang ada di luar wilayah Pulau Kabaena, untuk lebih

jelasan pergerakan angkutan barang masuk dari luar kota dapat dilihat pada Gambar 4.



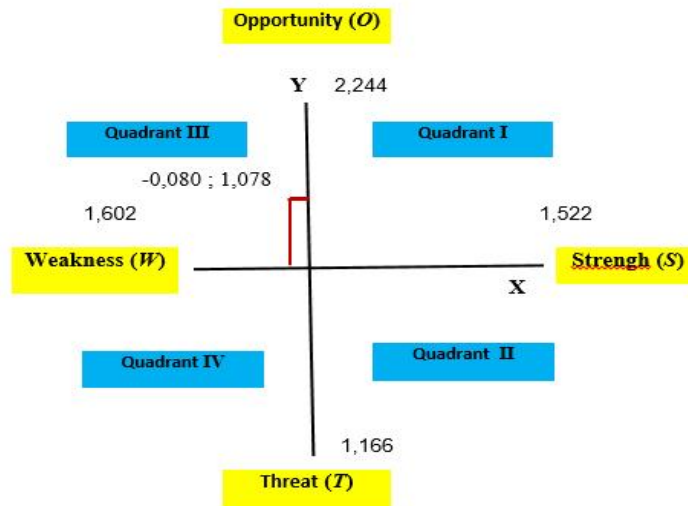
Gambar 4. Pola Pergerakan External Angkutan Logistik

#### 4.3. Strategis Kebijakan Dengan SWOT

Perkembangan penduduk, tenaga kerja, pertanian, ekonomi, pembangunan prasarana dan sarana, perdagangan, serta pariwisata di kawasan Kepulauan Kabaena membawa pengaruh terhadap wilayah sekitarnya, baik secara regional maupun nasional. Perkembangan sektor-sektor tersebut merupakan faktor yang dominan mempengaruhi perkembangan transportasi dan menuntut perlunya suatu tatanan sebagai acuan untuk mengantisipasi perkembangan tersebut.

Perkembangan lingkungan strategis internal maupun eksternal wilayah kawasan perbatasan menuntut suatu kajian mengenai posisi dan peran kawasan Kepulauan Kabaena, perlu dilakukan suatu analisa SWOT dalam konteks pengertian potensi dan kendala kewilayahan baik secara internal maupun eksternal.

Dari matriks pembobotan SWOT dapat diketahui bahwa posisi internal dan eksternal kawasan kepulauan kabaena terletak di kuadran I yaitu titik koordinat (1,715 ; 1,167) pada strategi SO. dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 5. Diagram Analisa SWOT

Berdasarkan diagram analisa SWOT Gambar 5 menunjukkan bahwa sumber nilai masing-masing kuadran yaitu berdasarkan matriks pembobotan dapat diketahui posisi sumbu X dengan rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned} X &= \text{Total kekuatan} - \text{Total kelemahan} \\ &= 1,522 - 1,602 \\ &= \mathbf{-0,080} \end{aligned}$$

Berdasarkan matriks pembobotan dapat diketahui posisi sumbu Y dengan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned} Y &= \text{Total peluang} - \text{Total ancaman} \\ &= 2,244 - 1,166 \\ &= \mathbf{1,078} \end{aligned}$$

Jadi dapat diketahui posisi kawasan perkotaan Kabupaten Bombana berada pada Kuadran I dengan sumbu  $(X,Y) = -0,080 ; 1,078$ . Hal ini menunjukkan bahwa pengembangan jaringan transportasi darat perkotaan Kabupaten Bombana mempunyai kekuatan dan peluang dengan strategi S-O (*Strenght – Opportunity*). Sedangkan untuk menentukan alternatif strategi dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Kuadran **I** : Memiliki kekuatan internal dengan daya tarik bidang kegiatan yang cukup bagus serta peluang yang cukup besar, strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung pengembangan jaringan transportasi darat pulau Kabaena.
2. Kuadran **II** : Memiliki kekuatan internal yang cukup baik, namun namun daya tarik bidang kegiatan lemah serta peluang relatif kecil, strategi yang harus diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang.
3. Kuadran **III** : Memiliki kelemahan internal yang cukup serius walaupun daya tarik kegiatan bagus serta peluang cukup besar.
4. Kuadran **IV** : Memiliki kelemahan internal yang cukup serius dengan daya tarik bidang kegiatan yang lemah serta peluang relatif kecil.

Berdasarkan formulasi letak kuadran tersebut diatas, strategi yang mendesak untuk dilaksanakan dalam rangka mewujudkan jaringan transportasi logistik ke Kawasan Kepulauan Kabaena berdasarkan kondisi saat ini dan masa yang akan datang adalah terletak di kuadran ketiga (*Around*) atau antara kelemahan internal dan peluang eksternal.

#### 4.4. Konsep Pengembangan Jaringan Transportasi Logistik Pulau Kabaena

Dalam menetapkan kebijakan pembangunan dan pelayanan transportasi di Kepulauan Kabaena di gunakan pendekatan Metode SWOT (*Strenght, Weakness, Opportunities, dan Threats*) berdasarkan analisis lingkungan internal dan eksternal, proyeksi pertumbuhan daerah, pendistribusian logistik, pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan didasarkan pada kebijakan Sistranas, Tatranas dan RTRW serta kinerja transportasi dan keterpaduan antar dan intra moda transportasi.

Berdasarkan analisis SWOT sebagaimana pada tabel matriks diatas, diidentifikasi beberapa konsep yang dapat dilakukan dalam rangka mewujudkan tataran transportasi kawasan kepulauan Kabaena dalam mendukung sistem jaringan transportasi logistik.

Konsep pengembangan transportasi kawasan kepulauan Kabaena dapat dilihat dari potensi pengembangan sistem transportasi, meliputi :

1. Terbangunnya sistem jaringan transportasi jalan di kawasan kepulauan Kabaena dengan kebutuhan pembangunan wilayah, yang berfungsi sebagai interkoneksi antara wilayah, dan sebagai jaringan penghubung antar kecamatan di Pulau Kabaena Kab. Bombana
2. Terbangunnya beberapa ruas jalan penghubung yang berfungsi sebagai jalan pengumpan. jaringan jalan yang potensial dikembangkan dengan menghubungkan antar kecamatan.
3. Pengembangan trayek, baik dalam skala kabupaten maupun provinsi dengan mengacu pada titik simpul di wilayah layanan, titik simpul tersebut berupa pusat-pusat pelayanan distrik, kabupaten/kota. Titik simpul pelayanan angkutan dapat berupa terminal.
4. Pengembangan rute sistem jaringan transportasi logistik melalui transportasi laut di sesuaikan dengan kebutuhan pembangunan wilayah.

#### KESIMPULAN

Dari hasil analisis sistem jaringan transportasi logistik dan aksesibilitas distribusi angkutan barang di Pulau Kabaena Kabupaten Bombana, maka dapat disimpulkan bahwa :

- 1) Komoditi terbesar di Kepulauan Kabaena untuk jenis tanaman pangan, tanaman perkebunan, dan peternakan dihasilkan oleh Kecamatan Kabaena dan Kecamatan Kabaena Selatan, semua hasil produksi tersebut dipasarkan di

pusat perbelanjaan Kabupaten Bombana dan pasar-pasar yang ada di kecamatan masing-masing sebagian di pasar lokal dengan melalui transportasi darat dan laut namun hal ini belum ditunjang dengan sarana dan prasarana transportasi yang belum memadai.

- 2) Pergerakan Internal angkutan logistik masuk di pulau Kabaena yang berasal dari dalam kabupaten melalui pintu masuk Pelabuhan Sikeli, Pelabuhan Dongkala, Pelabuhan Bopinang dan Pelabuhan Kasipute. Dari masing-masing pergerakan tersebut akan menyebar atau menuju zona yang ada di wilayah Pulau Kabaena. Sedangkan pergerakan Eksternal angkutan logistik keluar di pulau Kabaena dengan tujuan Talaga, Bau-Bau, Bajoe, Kendari, Kaledupa, Maccani Baji, Morowali, B. Kassi, M. Bajji, Toli-Toli, dan Biringkasi.
- 3) Strategi pengembangan transportasi kawasan kepulauan Kabaena dilakukan dengan membangun sistem jaringan transportasi jalan di kepulauan Kabaena di sesuaikan dengan kebutuhan pembangunan wilayah. Membangun beberapa ruas jalan penghubung yang berfungsi sebagai menghubungkan antar kecamatan. Membuat trayek, baik dalam skala kecamatan maupun kabupaten dengan mengacu pada titik simpul di wilayah layanan, serta pengembangan rute jaringan transportasi laut untuk memperluas ekspor hasil-hasil produksi yang ada di Pulau Kabaena.

## SARAN

- 1) Pola jaringan transportasi logistik di Pulau Kabaena masih mengandalkan jaringan transportasi laut, selain itu sarana dan prasarana pendukung masih terbatas, sehingga sistem transportasi laut perlu menjadi prioritas untuk dikembangkan oleh pemerintah Kabupaten Bombana.
- 2) Pemerintah Daerah Kabupaten Bombana perlu mempercepat pengembangan jaringan jalan yang mempunyai tingkat aksesibilitas yang rendah, khususnya pada daerah-daerah yang mempunyai potensi sumber daya alam yang ada di pulau Kabaena.
- 3) Penelitian selanjutnya di harapkan memperhitungkan penyelenggaraan sistem transportasi terintegrasi yang efektif dan efisien berdasarkan Sistem Transportasi Nasional.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] A. A. Putra, M. Makmur, and M. Arsyad, "International Journal on: The Academic Research Community Publication Development of Urban Transportation System Based on Bus Rapid Transit (Study Case : Kendari City, South East Sulawesi Province, Indonesia)," *Acad. Res. Community Publ.*, p. IEREK Press, 2018.
- [2] A. Munawar, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset, 2005.
- [3] E. K. Morlok, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga, 1995.
- [4] M. L. Manheim, *Fundamentals of Transportation Systems Analysis*, 1th ed. The MIT Press, 1979.
- [5] Direktorat BSLLAK, *Rekayasa Lalu Lintas : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Lalu Lintas di Wilayah Perkotaan*. Jakarta: Departemen Perhubungan RI, 1999.
- [6] J. Black, *Urban Transport Planning: Theory and Practice*. London: Croom Helm Ltd., 1981.
- [7] F. Miro, *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga, 2004.
- [8] Darmawansyah, "Pengembangan Komoditi Unggulan sebagai Basis Ekonomi Daerah," Bogor, 2003.
- [9] R. Hendayana, "Aplikasi Metode Location Quotient (LQ) dalam Penentuan Komoditas Unggulan Nasional," *Inform. Pertan.*, vol. 12, 2013.
- [10] S. Warpani, *Analisis Kota dan Daerah*. Bandung: ITB Bandung Press, 1980.
- [11] S. Sukirno, *Mikro Ekonomi Teori Pengantar*. Jakarta: Rajawali Press, 2002.
- [12] R. Adisasmita and S. A. Adisasmita, "Pembangunan Sektor Transportasi," Pusat Pengembangan Keuangan dan Keuangan Daerah (PPKED) Fakultas Ekonomi, Makassar, 2007.
- [13] D. L. Kurtz, *Principle of Contemporary Marketing*. Stamford: South-Western: Educational Publishing, 2008.
- [14] F. R. David, *Strategic Management: Concepts and Cases*, Thirteenth Edition. South Carolina: Prentice Hall International, Inc., 2011.

- [15] F. Rangkuti, *Analisa SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2008.
- [16] Entang, “Teknik-teknik Analisis Manajemen,” Jakarta, 2008.
- [17] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*. Bandung: Alfabeta, 2007.