

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat tak terkecuali di daerah perdesaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi daerah perdesaan. Dengan adanya transportasi harapannya dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan, baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya di daerah perdesaan. (Sri Rum Giyarsih, 2010).

Transportasi itu sendiri diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan alat angkut atau kendaraan. Atau yang biasa disebut dengan perjalanan dari suatu tempat ke tempat yang lain. Banyak keuntungan yang dapat diperoleh dari pembangunan akses pada daerah perdesaan yang dapat dirasakan. Fungsi transportasi sebagai promotor perubahan dan bukan sebagai inisiator perubahan. Hal ini berarti kelancaran transportasi akan mengundang sektor-sektor lain untuk berkembang terutama sektor pertanian dan sosial ekonomi lainnya yang bertujuan untuk meningkatkan perekonomian daerah perdesaan. (Sri Rum Giyarsih, 2010).

Peran sektor transportasi sangat menentukan dalam keberhasilan pembangunan yang telah dicapai di segala bidang. Peran transportasi bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia tetapi juga membantu

tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara baik melalui pembangunan jangka panjang. Peran transportasi dapat memberikan pelayanan yang baik untuk kegiatan manusia, dan cukup tersedia secara baik serta terjangkau oleh daya beli masyarakat yang ada di perdesaan.

Sistem transportasi di daerah perdesaan yang belum ada perlu dibangun dan dipadukan dengan transportasi perkotaan, melalui pendekatan transportasi perdesaan yang menekankan pada pembangunan jalan desa dan motorisasi kendaraan perdesaan.

Peran transportasi perdesaan sangat berpengaruh besar dalam menunjang kegiatan ekonomi masyarakat khususnya di daerah perdesaan terutama pada sektor pertanian. Transportasi diharapkan dapat melayani masyarakat dalam berusaha serta dapat memberikan pelayanan lebih memadai sehingga peran transportasi dapat lebih ditingkatkan dalam mendukung pembangunan pertanian, yang dapat meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat perdesaan. (Nurafni Syarif, 2010)

Potensi yang ada di Kecamatan Enrekang kaya akan sumber daya alam yang harus dikelola secara baik, terutama hasil pertanian yaitu tanaman pangan dan hasil perkebunan. Namun peran transportasi di beberapa desa yang ada di Kecamatan Enrekang belum berjalan sebagaimana mestinya, termasuk dalam mengangkut hasil-hasil pertanian ke tempat pemasaran yang lebih banyak dipengaruhi oleh kondisi jalan, jarak angkut, dan sarana pengangkutan. Sehingga akan menurunkan pendapatan masyarakat dan kesejahteraan ekonomi masyarakat perdesaan.

Mata pencaharian masyarakat di Kecamatan Enrekang sebagian besar merupakan petani, sehingga dengan peran transportasi yang saat sekarang ini belum berjalan lancar akan berdampak pada aktivitas yang dilakukan masyarakat perdesaan khususnya hasil pertanian dan perkebunan. Karena kondisi jalan di beberapa desa masih merupakan jalan tanah yang sulit dilalui kendaraan dan jarak tempuh yang jauh sangat berpengaruh pada hasil produksi pertanian, selain itu sebagian besar petani masih menggunakan sarana pengangkutan hewan seperti kuda dalam mengangkut hasil pertanian sehingga akan dilakukan pengangkutan berulang kali karena keterbatasan daya angkut. Hambatan tersebut maka dapat mempengaruhi rendahnya tingkat aksesibilitas dalam pengangkutan hasil produksi pertanian, yang akan mengakibatkan menurunnya kualitas produksi pertanian sampai ke tempat pemasaran. Sehingga akan menurunkan pendapatan masyarakat perdesaan. (Nurafni Syarif, 2010).

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka masalah yang akan dikaji pada penelitian ini, adalah :

1. Bagaimana mengetahui karakteristik jenis hasil komoditi dan moda angkutan barang di Kecamatan Enrekang?
2. Bagaimana karakteristik jaringan jalan angkutan hasil komoditi di kecamatan Enrekang?
3. Bagaimanakah peran transportasi pedesaan terhadap pembangunan pertanian berdasarkan persepsi masyarakat di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang menggunakan analisis SPSS V24?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui bagaimana karakteristik jenis hasil komoditi dan moda angkutan barang di Kecamatan Enrekang.
2. Untuk mengetahui karakteristik jaringan jalan angkutan hasil komoditi di kecamatan Enrekang.
3. Mengetahui peran transportasi pedesaan terhadap pembangunan pertanian berdasarkan persepsi masyarakat di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang menggunakan analisis SPSS V24.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat member manfaat, yaitu:

1. Sebagai informasi bagi pemerintah daerah Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang, khususnya pemerintah Kecamatan Enrekang.
2. Sebagai bahan perbandingan dalam perencanna transportasi perdesaan di Kecamatan Enrekang.
3. Sebagai bahan masukan dan acuan bagi peneliti berikutnya.

E. Definisi Operasional dan Ruang Lingkup Penelitian

1. Definisi operasional.

Definisi operasional perlu untuk memberikan pemahaman mengenai topik penelitian yang akan dilaksanakan, definisi tersebut antara lain:

- a. Potensi daerah adalah sumber daya alam yang dikandung oleh daerah dan dapat dimanfaatkan untuk keperluan pembangunan daerah, potensi yang dimaksud adalah potensi lahan pertanian.

- b. Peningkatan produksi pertanian adalah kegiatan untuk menciptakan dan menambah kegunaan suatu barang dan jasa dengan memanfaatkan faktor-faktor produksi yang tersedia.
- c. Pengembangan transportasi perdesaan adalah pengembangan prasarana transportasi baik kondisi prasarana dan sarana.
- d. Pembangunan pertanian adalah adanya peningkatan pada sektor pertanian dari tidak baik menjadi lebih baik.
- e. Kondisi transportasi adalah keadaan transportasi perdesaan dalam melaani kebutuhan masyarakat dan mendukung pembangunan pertanian, dengan bebrapa indikator yaitu kondisi jalan, jarak angkut, dan waktu tempuh.

2. Ruang lingkup penelitian

Dengan mengingat penelitian ini adalah merupakan peranan transportasi terhadap pembangunan pertanian, maka batasan wilayah penelitian adalah mengenai peran transportasi perdesaan di Kecamatan Enrekang, dengan melihat variabel penelitian seperti kondisi jalan, jarak tempuh, alat angkut transportasi, tarif/biaya angkutan, dalam mendukung pembangunan pertanian Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang.

F. Sistematika Pembahasan

Adapun sistematika pembahasan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut.

BAB I: PENDAHULUAN

Dalam hal ini akan membahas mengenai latar belakang, rumusan masalah, definisi operasional dan ruang lingkup penelitian, serta tujuan dan manfaat penelitian.

BAB II: KAJIAN PUSTAKA

Dalam hal ini akan membahas mengenai pengertian dan fungsi transportasi, peran transportasi terhadap aksesibilitas wilayah perdesaan dan peran transportasi dalam pengembangan wilayah, serta pembangunan pertanian yang terdiri dari potensi daerah dan faktor produksi pertanian.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam hal ini akan membahas lokasi dan waktu penelitian, jenis sumber data, metode pengumpulan data, serta metode analisis data.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan membahas mengenai kondisi wilayah penelitian, keadaan prasarana dan sarana transportasi, produktivitas komoditas pertanian. Serta menguraikan tentang keadaan fisik wilayah, analisis peranan transportasi, analisis faktor yang mempengaruhi pembangunan pertanian.

BAB V : PENUTUP

Berisi kesimpulan dan saran-saran

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri. Dalam hubungan ini terlihat bahwa unsur-unsur pengangkutan meliputi atas: (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya, (c) ada jalanan yang dapat dilalui, (d) ada terminal asal dan terminal tujuan, (e) sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut. (Nur Nasution, 2004).

Transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) kesebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. (Rustian Kamaluddin, 2003).

Transportasi berasal dari kata transportation dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan, yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut maupun udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin.

Transportasi didefinisikan sebagai sesuatu hal yang berhubungan dengan pemindahan orang atau barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan. Adapun rekayasa transportasi didefinisikan sebagai penerapan prinsip-prinsip ilmiah ilmu pengetahuan dan teknologi didalam semua tahapan perencanaan dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur transportasi untuk menjamin terselenggaranya semua pergerakan tersebut secara selamat, mudah, cepat, nyaman, ekonomis dan serasi serta bersahabat dengan lingkungan.

Transportasi bukan hanya penting di perkotaan, tetapi juga di daerah perdesaan atau antarkeduanya. Sarana transportasi dibutuhkan guna menghubungkan kota dengan desa atau sebaliknya kota dengan desa. Perbedaanannya adalah terletak pada intensitas, manajemen atau pengaturan dan kebutuhan fasilitas. (Maryngan Masry Simbolan, 2003).

Menurut MKJI (1999) kendaraan dibagi menjadi beberapa jenis, diantaranya:

- a. Kendaraan ringan (LV) Kendaraan ringan merupakan kendaraan dengan dua as beroda 4 dengan jarak as 2,0 – 3,0 m.
- b. Kendaraan berat (HV) Kendaraan berat merupakan kendaraan dengan jarak as lebih dari 3,50 m, biasanya memiliki roda lebih dari 4
- c. Sepeda motor (MC) Sepeda motor merupakan kendaraan bermotor beroda dua atau tiga
- d. Kendaraan tak bermotor (UM) Kendaraan tak bermotor merupakan kendaraan beroda yang menggunakan tenaga manusia atau hewan dalam menggerakkannya.

2. Transportasi Perdesaan

Transportasi perdesaan merupakan transportasi yang menghubungkan sentra-sentra produksi dan berfungsi untuk memperlancar (daya jangkau) masyarakat perdesaan di dalam melaksanakan kegiatan serta menyalurkan informasi dan segala jasa di perdesaan.

Efektivitas tiap kebijaksanaan pembangunan regional tergantung pada bagaimana yang bersangkutan menyempurnakan organisasi sosial ekonominya sebagai pusat pelayanan bagi penduduk perdesaan. adapun kaitannya dengan produksi pertanian pusat pelayanan kecil melaksanakan tiga fungsi, yaitu:

- a. Bertindak sebagai suatu pasar lokal atau titik akumulasi hasil pertanian lokal untuk konsumsi di daerah.
- b. Bertindak sebagai pusat koleksi hasil-hasil untuk tujuan ekspor, sebagai mata rantai pengiriman dari daerah pertanian ke konsumen keluar daerah.
- c. Menyediakan masukan pertanian atau jasa lainnya yang mendorong penduduk desa untuk memperkenalkan perubahan-perubahan teknologi dalam produksi.

Sarana transportasi dan komunikasi menentukan keadaan seluruh interaksi. Sangat sedikit pertukaran barang dapat terjadi tanpa komunikasi antar manusia, dalam hal ini penekanannya diletakkan pada transportasi. Perbaikan kondisi sarana transportasi dan digunakan sarana kendaraan memberikan manfaat kepada produksi pertanian yang semula daerah pemasarannya sangat atau terbatas menjadi lebih luas. Perbaikan kondisi jalan tersebut menuntut pengembangan transportasi baik berupa penambahan jalan baru dan peningkatan sejalan dengan kebutuhan untuk ekstensifikasi pertanian.

3. Fungsi dan Manfaat Transportasi

Transportasi berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Kegiatan- kegiatan ekonomi dapat berjalan jika jasa transportasi terus tersedia dalam menunjang kegiatan tersebut peranan transportasi hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. (Nur Nasution, 2004).

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut. Hubungan antara kemajuan berbagai aspek jasa transportasi ini adalah berkaitan erat sekali dan saling bergantung satu sama lainnya.

Sesungguhnya peran dan pentingnya transportasi beserta kemajuannya juga mencakup segi-segi politik seperti dalam kaitan dengan terciptanya kesatuan nasional dan berkembangnya kebersamaan antarbangsa, tercipta dan kuatnya keamanan dan ketahanan nasional serta berkembangnya saling pengertian serta hubungan politik dan pemerintahan. Di samping itu, transportasi juga dapat berfungsi membina dan mengembangkan pengetahuan dan budaya nasional, lebih tersebar nya distribusi penduduk dengan berbagai aspeknya pada wilayah yang luas, dan sebagainya.

Transportasi atau aktivitas bisnis dan Perkembangan wilayah saling mempengaruhi satu dengan yang lainnya. Kemajuan suatu daerah membutuhkan transportasi. Fungsi lain dari transportasi dapat sebagai pembuka isolasi daerah, disamping sebagai perangsang pembangunan, sarana komunikasi, alat pemersatu budaya, ekonomi dan politik, serta yang lainnya.

Transportasi memiliki nilai strategis bagi suatu wilayah, baik perdesaan, perkotaan, bahkan bagi suatu bangsa dan Negara. Nilai strategis transportasi disini, terutama nilai ekonomisnyamemberi tambahan kesejahteraan hidup bagi masyarakat.

Transportasi bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Sementara itu, kegiatan masyarakat sehari-hari bersangkut-paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhannya yang beraneka ragam. Oleh karena itu, manfaat pengangkutan dapat dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat diantaranya yaitu manfaat ekonomi, sosial, politik dan kewilayahan.

a. Manfaat ekonomi.

Kegiatan ekonomi masyarakat adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi, dan pertukaran kekayaan yang semuanya bisa diperoleh dan berguna. Manusia menggunakan sumber daya untuk memenuhi kebutuhannya akan pangan, papan, dan sandang. Oleh karena itu, manusia tidak berhenti menyerbu sumber alam dimana saja untuk membuat berbagai jenis barang yang diperlukannya meskipun, seperti diketahui sumber alam tidak terdapat disemua tempat. Selanjutnya, setelah melalui proses produksi, barang siap pakai perlu dipasarkan.

Produksi merupakan bagian dari kegiatan ekonomi sumber daya alam dan sumber daya manusia dengan tujuan menghasilkan barang yang dapat dipasarkan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Barang produksi atau barang modal mempercepat produksi dan meningkatkan volume produksi. Ini berarti, kegiatan ekonomi adalah kombinasi dari tiga factor produksi, yaitu tanah, buruh, dan modal.

Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Pengangkutan adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis orang maupun barang. Dengan angkutan bahan baku dibawa menuju tempat produksi dan dengan angkutan jugalah hasil produksi dibawa ke pasar. Selain itu, dengan angkutan pula para konsumen datang ke pasar atau tempat pelayanan kebutuhannya, seperti pasar, rumah sakit, pusat rekreasi, dan lain-lain.

b. Manfaat sosial.

Manusia pada umumnya hidup bermasyarakat dan berusaha hidup selaras satu sama lain dan setiap orang harus menyisihkan waktu untuk kegiatan social. Bentuk kemasyarakatan ini dapat bersifat resmi, seperti hubungan dengan keluarga.

Untuk kepentingan hubungan sosial ini, pengangkutan sangat membantu dalam menyediakan berbagai kemudahan, antara lain (a) pelayanan untuk perorangan ataupun kelompok, (b) pertukaran atau penyampaian informasi, (c) perjalanan untuk rekreasi, (d) perluasan jangkauan perjalanan social, (e) pemendekan jarak antara rumah dan tempat kerja, dan (f) bantuan dalam memperluas kota atau memancarkan pendudukan menjadi kelompok yang lebih kecil.

c. Manfaat kewilayahan

Pada bagian terdahulu telah diungkapkan bahwa barang atau orang berpindah atau bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan karena daya tarik bisnis di tempat tujuan dan/atau kebutuhan mengatasi rintangan alami. Ini berarti, ada kesenjangan jarak antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk mengatasi kesenjangan jarak inilah dibutuhkan pengangkutan maupun komunikasi.

Sistem pengangkutan dan komunikasi diciptakan atau dikembangkan setelah ada permintaan untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan dan komunikasi tersebut. Seperti juga telah dikemukakan, permintaan akan jasa pengangkutan maupun komunikasi adalah permintaan turunan, tetapi setelah jasa turunan ini terwujud menjadi kenyataan, misalnya dalam bentuk bangunan berupa jalan dengan segala kelengkapannya.

Transportasi mempunyai karakteristik dan atribut yang menunjukkan arti dan fungsi spesifiknya. Fungsi utamanya adalah untuk menghubungkan manusia dengan tata guna lahan. Sebagai faktor integrasi dan koordinasi pada masyarakat industri, transportasi terlibat dalam pemindahan barang. Barang mempunyai nilai rendah jika tidak mempunyai utilitas, yaitu nilai pemenuhan kebutuhan.

Transportasi mempunyai dua macam utilitas yaitu utilitas ruang(tempat) dan utilitas waktu. Dalam ukuran ekonomi, berarti bahwa tersedianya barang di tempat tertentu pada waktu tertentu sesuai dengan kapan dan dimana barang itu diperlukan. Kondisi yang sama untuk manusia, dimana transportasi dapat digunakan untuk mencapai tempat dan waktu tertentu sesuai kebutuhan manusia tersebut.

4. Peran dan Pentingnya Transportasi

Sesungguhnya peran dan pentingnya transportasi dalam kaitannya dengan terciptanya kesatuan nasional dan berkembangnya kebersamaan antarbangsa, tercipta dan kuatnya keamanan dan ketahanan nasional serta berkembangnya saling pengertian serta hubungan politik dan pemerintahan diantara berbagai Negara dunia.

Peran dan pentingnya transportasi dan perbaikannya dalam kaitan dengan aspek ekonomi dan sosial-ekonomi pada Negara dan masyarakat. Dalam hubungan yang utama diantaranya adalah (1) tersedianya barang (2) stabilisasi dan penyamaan harga, (3) penurunan harga (4) meningkatkan nilai tanah, (5) terjadinya spesialisasi antar wilayah, (6) berkembangnya usaha skala besar, (7) terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk dalam kehidupan. Mengenai peran dan pentingnya transportasi menurut (Rustian Kamaluddin, 2003) tersebut dapat dijelaskan, sebagai berikut:

a. Tersedianya barang.

Efek yang nyata adanya transportasi yang baik dan murah adalah penyediaan atau pengadaan pada masyarakat barang-barang yang dihasilkan di tempat lain yang tidak dapat dihasilkan setempat, mengingat kondisi iklim dan keterbatasan sumber daya alam yang tidak memungkinkan untuk menghasilkannya atau kalau dihasilkan juga terpaksa dengan biaya produksi dan harga yang sangat tinggi.

Dengan adanya transportasi yang murah, maka pada masyarakat yang tidak dapat menghasilkan barang tertentu atau ketersediaannya dalam serba kekurangan

akan dapat disuplai barang tersebut yang mengalir dari daerah/tempat penghasilnya guna memenuhi kebutuhan masyarakat setempat yang bersangkutan.

b. Stabilisasi dan penyamaan harga.

Adanya transportasi yang murah dan mudahnya pergerakan barang dari suatu lingkungan masyarakat ke yang lainnya, maka akan cenderung terjadinya stabilisasi dan penyamaan harga dalam hubungan keterkaitan satu sama lainnya.

Misalnya, kekurangan produk tertentu pada suatu daerah/tempat karena kegagalan panen atau kemerosotan produksi yang bersangkutan sehingga harganya menjadi mahal. Sebaliknya pada daerah/tempat lainnya mungkin terjadi kelebihan suplai local yang berakibat harganya rendah. Dengan mengalirnya barang dari daerah/tempat kelebihan suplai ke daerah yang kekurangan suplai dengan transportasi yang lancar dan murah itu akan dapat teratasi gejolak harga dan akan terjadi kecendrungan penyamaan harga antar daerah/tempat yang bersangkutan.

c. Penurunan harga.

Hampir sama dan identik dengan pengaruh stabilitas dan penyamaan harga yang dikemukakan diatas adalah terjadinya penurunan harga sebagai hasil dari transportasi yang murah. Namun, disini lebih ditekankan pada ongkos transport sebagai salah satu unsur dalam penentuan harga produksi maupun dalam perannya untuk pengadaan atau penyediaan sumber-sumber produksi beserta ongkos pemrosesan bahan mentah dalam proses produksi yang bersangkutan.

Dengan demikian, maka dalam hal ini dengan transport yang tersedia dengan mudah dan murah akan menurunkan harga barang-barang oleh karena turunnya ongkos produksi atau biaya pengadaan barang-barang yang bersangkutan

akibat penurunan ongkos transpor tersebut, yang antara lain bertalian dengan:

1. Penurunan ongkos pengangkutan dari produsen ke konsumen.
2. Penurunan ongkos pengumpul dan proses daripada bahan-bahan mentah dan spare parts yang diperlukan pada industry.
3. Memungkinkan terjadinya pembagian kerja secara geografis antardaerah ataupun spesialisasi secara territorial yang menghasilkan efisiensi, dan lain sebagainya.

Hal tersebut diatas, tersedianya transportasi yang mudah dan murah tersebut memungkinkan pula lebih banyaknya penjual atau pengusaha yang dapat masuk ke dalam pasar, sehingga memperbesr persaingan diantara mereka yang akan dapat mengakibatkan terjadinya penurunan harga. Ini tentulah akan menguntungkan bagi para pembeli atau para konsumen dari barang yang bersangkutan

d. Meningkatnya nilai tanah.

Banyak lahan pertanian yang tidak menguntungkan dan tidak layak untuk ditanam bagi usaha pertanian karena hasilnya tidak dapat dijual ke pasar akibat lokasinya jauh dan ongkos transpornya mahal.

Dengan tersedianya transportasi yang mudah dan murah pada tanah atau wilayah yang potensial untuk pengembangan pertanian tersebut, akan dapat dihasilkan produksi pertanian yang menguntungkan sebab hasil produksinya akan dapat diangkut dan dilemparkan ke pasar dengan kalkulasi ongkos-harga yang menguntungkan. Dengan demikian, maka tanah atau wilayah yang terpencil dan jauh tempatnya dari pasar tersebut akan naik nilainya dibandingkan dengan kondisi sebelumnya.

e. Tersedianya spesialisasi antar wilayah.

Suatu daerah akan menspesialisasikan diri dalam produksi barang- barang tertentu karena dia mempunyai keunggulan tertentu, seperti tersedianya bahan baku yang berlimpah dan murah, tersedianya permodalan yang memadai, adanya tenaga kerja trampil yang sesuai, dan sebagainya dibandingkan dengan daerah lainnya. Dengan adanya spesialisasi atau pembagian kerja antardaerah tersebut akan terjadi surplus hasil produksi karena spesialisasi tang bersangkutan.

Surplus barang yang dispesialisasikan itu harus diangkut dan dikirimkan ke daerah lain yang memerlukannya sebagai penukaran atas barang tertentu yang tidak dapat dihasilkan didaerahnya atau dapat dihasilkan jika terpaksa dengan biaya produksi yang relatif jauh lebih mahal.

Dengan demikian, pertukaran barang-barang antardaerah tersebut (melalui pasar) hanya dapat berlangsung dengan baik dan lancar, jika tersedia sistem transport yang murah dan efisien, sehingga akan dapat mendorong dan mendukung pembagian kerja dan spesialisasi antardaerah tersebut.

f. Berkembangnya usaha skala besar.

Kegiatan produksi skala besar biasanya memerlukan sumber produksi dan bahan mentah yang berasal dari daerah atau wilayah yang jauh untuk didatangkan ke lokasi pabriknya. Adalah suatu hal yang menguntungkan secara ekonomis jika pada pabrik atau industri yang bersangkutan dilaksanakan proses produksinya dengan menggunakan mesin skala besar, khususnya yang bersifat menghemat tenaga kerja dan memiliki tingkat spesialisasi kerja yang tinggi. Namun, usaha skala besar ini tidak terlaksana dan tidak menguntungkan, jika tidak

ada atau tidak mencukupinya pasar bagi hasil produk yang akan dijualnya.

Dengan terjadinya fasilitas transportasi dengan ongks yang relatif murah akan dapat disediakan suplai bahan-bahan dan tenaga kerja yang diperlukan, dan produk yang dihasilkan akan dapat mencapai atau memasuki pasar yang lebih luas yang memungkinkan kebutuhan dan manfaat yang lebih besar bagi para konsumen dan masyarakat pada umumnya sebagai hasil dari usaha skala besar yang lebih efisien tersebut. Jadi, dengan kemajuan transportasi yang antara lain berupa peningkatan kapasitas pelayanan jasa transportasi dengan kecepatan yang lebih baik dan ongkos transportasi yang relatif lebih murah tersebut, akan memungkinkan terjadinya pasar yang lebih luas dan konsentrasi produksi yang lebih besar dalam kaitan dengan usaha ekonomi skala besar tersebut.

g. Terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk.

Sebagaimana dikemukakan diatas, dengan tersedianya transportasi yang mudah dan murah akan mendorong timbulnya pembagian kerja dan spesialisasi antardaerah. Ini akan mendorong bertumbuh dan berkembangnya serta terkonsentrasinya industri dan perdagangan dalam skala besar dan menengah.

Kegiatan usaha dan ekonomi tersebut akan selalu menimbulkan aktivitas yang menyertainya, dan kegiatan-kegiatan lainnya yang berkaitan dan ditunjang oleh tersedianya fasilitas dan kemajuan transportasi yang bersangkutan.

Kesemuanya itu akan cenderung dilaksanakan di pusat-pusat kota (urban centers). Jadi, dengan demikian akan mengakibatkan tumbuh dan berkembangnya kota-kota besar disertai dengan urbanisasi penduduk ke wilayah kota-kota industri dan perdagangan yang berkembang tersebut untuk mencari kerja dan

penghidupannya.

5. Peran Transportasi Terhadap Aksesibilitas Wilayah Perdesaan

Perkembangan sistem transportasi yang ada dewasa ini masih jauh dari yang diharapkan. Apabila diperhatikan ternyata masih banyak ketimpangan yang terjadi khususnya dalam sistem transportasi yang ada. Perbedaan yang sangat mencolok terlihat dari sistem transportasi perdesaan dan perkotaan. Di jaman yang serba canggih ini masih ada sebagian masyarakat yang masih menggunakan peralatan tradisional yang sebenarnya sudah tidak layak lagi. (9 Sri Rum Giyarsih, 2010).

Sistem transportasi perdesaan memang jauh ketinggalan dibanding dengan transportasi perkotaan. Transportasi perkotaan sudah jauh melesat mengikuti perkembangan jaman, bahkan sebagian sudah memanfaatkan teknologi canggih dalam pengoperasiannya. Sementara itu sebagian besar masyarakat perdesaan masih menggunakan transportasi konvensional seperti gerobak, pedati, sepeda sebagai transportasi darat, di samping sampan, perahu, dan rakit sebagai transportasi air.

Kesenjangan ini merupakan salah satu dampak dari belum meratanya pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Akibatnya akses yang dilakukan oleh masyarakat perdesaan menjadi lamban. Produksi pertanian yang diharapkan meningkat menjadi terhambat lantaran sarana transportasi yang sangat minim, dan stagnasi dalam bersosialisasi dengan dunia luar pun tidak dapat dihindari. Pembangunan perdesaanpun menjadi kian lambat dan terhambat hanya karena minimnya sarana transportasi yang ada.

Transportasi sangat menguntungkan bagi kehidupan manusia, baik keuntungan secara langsung maupun keuntungan secara tidak langsung. Keuntungan secara langsung yaitu penduduk dengan mudah mendapat pelayanan dari fasilitas-fasilitas yang disediakan di tempat lain sehingga kebutuhannya terpenuhi. Keuntungan secara tidak langsung yaitu penduduk dapat menghemat biaya dan waktu karena dengan menggunakan moda transportasi maka pekerjaan akan lebih cepat terselesaikan. Dari sisi ekonomi, transportasi dapat meningkatkan efisiensi dan menghemat waktu serta biaya.

Dari sisi sosial dan budaya juga dipengaruhi oleh keberadaan transportasi, misalnya di daerah terpencil yang sulit dijangkau, umumnya terdapat masyarakat yang tingkat intelektualnya rendah karena informasi dan teknologi sulit masuk ke daerah tersebut. Akibatnya pola kehidupan masyarakatpun cenderung tradisional dan tertinggal dari daerah-daerah lain yang sifatnya lebih terbuka karena adanya transportasi. Dengan adanya transportasi dapat membuka jalan komunikasi antar daerah sehingga terjadi aliran barang, jasa, manusia, dan ide-ide sebagai modal bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang.

Transportasi dapat menjadi fasilitator bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang karena transportasi meningkatkan aksesibilitas suatu daerah. Aksesibilitas sering dikaitkan dengan letak strategis suatu tempat yang merupakan faktor penentu untuk kegiatan ekonomi. Apabila suatu daerah mempunyai aksesibilitas yang baik maka akan merangsang investasi.

Transportasi sering dikaitkan dengan aksesibilitas suatu wilayah. Dalam pembangunan perdesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat

diabaikan dalam suatu rangkaian program pembangunan. Terjadinya proses produksi yang efisien, selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik, investasi dan teknologi yang memadai sehingga tercipta pasar dan nilai.

Pemusatan atau penyebaran hasil berbagai industri dapat terjadi dengan kondisi aksesibilitas yang tinggi pada suatu daerah. Transportasi yang lancar akan membantu terwujudnya kondisi tersebut. Perkembangan suatu wilayah dapat diidentifikasi dari tingkat aksesibilitasnya. Aksesibilitas yang tinggi di suatu daerah dicirikan dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai.

Agar perencanaan aksesibilitas berjalan dengan baik dan dapat dimanfaatkan secara optimal maka dapat dipakai pedoman antara lain:

- a. Perencanaan tersebut diintegrasikan dengan mempertimbangkan semua aspek kebutuhan rumah tangga, baik kebutuhan hidup sehari-hari, ekonomi, maupun kebutuhan sosial.
- b. Perencanaan tersebut berdasarkan pada sistem pengumpulan data yang cermat.
- c. Menggunakan rumah tangga sebagai fokus dalam proses perencanaan.
- d. Mengembangkan seperangkat set informasi yang komperhensif pada semua aspek infrastruktur perdesaan.
- e. Mengidentifikasi intervensi-intervensi antara perbaikan sistem transportasi lokal (jalan dan pelayanan transportasi lokal) dan untuk lokasi pelayanan yang paling cocok.
- f. Perencanaan tersebut mudah diaplikasikan.
- g. Perencanaan tersebut murni menggunakan perencanaan pendekatan sistem bottom-up.

6. Peran Transportasi Terhadap Pengembangan Wilayah

Kajian geografi transportasi umumnya berfokus pada jaringan transportasi, lokasi, struktur, arus, dan signifikansi serta pengaruh jaringan terhadap ruang ekonomi yang berkaitan dengan pengembangan wilayah dengan prinsip ketergantungan antara jaringan dengan ruang ekonomi sebagaimana perubahan aksesibilitas. Dalam hal ini semakin baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga semakin baik sehingga kegiatan ekonomi juga semakin berkembang. (Sri Rum Giyarsih, 2010).

Aksesibilitas yang baik juga akan mendorong minat swasta dan masyarakat untuk menanamkan modalnya dalam rangka pengembangan perdesaan. Dengan demikian akan memajukan kegiatan perekonomian masyarakat, dan dapat mengentaskan atau setidaknya dapat mengurangi kemiskinan di daerah perdesaan.

Untuk mengembangkan prasarana dan sarana transportasi di daerah perdesaan yang merupakan wilayah daratan tentu tidak sama penanganannya dengan daerah perdesaan yang mayoritas transportasinya berupa transportasi air. Namun ada kesamaan tujuan yaitu membuka akses daerah perdesaan.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam pembangunan. Dengan didukung sarana dan prasarana transportasi akan membuat pembangunan lebih mudah dan lancar karena akan memudahkan aksesibilitas antar daerah. Pembangunan di sektor transportasi ini juga dapat meningkatkan kondisi ekonomi masyarakat dan meningkatkan kesejahteraan sosial. Asumsi yang digunakan adalah dengan pembangunan suatu jalur transportasi maka akan mendorong tumbuhnya fasilitas-fasilitas lain yang tentunya bernilai ekonomis.

Prasarana transportasi berperan sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang akibat adanya kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Sebagai contoh suatu kawasan permukiman baru yang hendak dipasarkan, tidak akan pernah ada peminatnya apabila di lokasi tersebut tidak disediakan prasarana transportasi. Hal senada juga terjadi di kawasan permukiman transmigran. Suatu kawasan permukiman tidak akan dapat berkembang meskipun fasilitas rumah dan sawah sudah siap pakai jika tidak tersedia prasarana transportasi. Hal ini akan mengakibatkan biaya transportasi menjadi sangat tinggi. Jika hal ini dibiarkan terus maka kawasan permukiman transmigran tersebut tidak akan berkembang. Oleh karena itu, kebijakan yang harus dilakukan adalah menyediakan sistem prasarana transportasi dengan kualitas minimal agar dapat dilalui.

Jaringan transportasi merupakan komplementaritas dalam sektor lain. Dengan membangun semua sektor pembangunan tanpa memperhatikan sektor transportasi maka transferabilitas antar daerah kurang berhasil. Tidak diragukan lagi bahwa transportasi memiliki pengaruh yang besar terhadap pembangunan di segala bidang. Hampir semua mobilitas spasial melibatkan urusan transportasi.

Transportasi dalam kaitannya dengan sistem atau kondisi perekonomian di suatu wilayah sangat erat. Dalam bidang ekonomi diperlukan sarana untuk mendistribusikan output dari proses produksi sehingga barang-barang yang dihasilkan dapat sampai ke konsumen tepat waktu.

Di sisi lain transportasi juga berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan di bidang pendidikan. Untuk memperoleh pelayanan pendidikan yang tidak tersedia

di suatu daerah maka penduduk harus ke luar daerah. Kesulitan aksesibilitas dalam bidang pendidikan akan mengakibatkan masyarakat tidak termotivasi untuk menempuh pendidikan.

7. Jenis Dan Jaringan Jalan

Menurut UU No. 38 Tahun 2004 dan PP No. 34 Tahun 2006. Klasifikasi jalan berdasarkan fungsinya adalah sebagai berikut:

- a. Sistem Jaringan Jalan Primer Sistem jaringan jalan primer terdiri dari jalan arteri primer, jalan kolektor primer, jalan lokal primer, dan jalan lingkungan primer, dimana disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan yaitu menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan, dan menghubungkan antar pusat kegiatan nasional.

1. Jalan Arteri Primer

Jalan ini menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah, dengan persyaratan teknis sebagaimana diatur dalam PP No. 34 Tahun 2006, sebagai berikut:

- a) Didesain paling rendah dengan kecepatan 60 km/jam.
- b) Lebar badan jalan paling sedikit 11 meter.
- c) Kapasitas lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata.

- d) Lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang-alik, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal.
- e) Jumlah jalan masuk ke jalan primer dibatasi secara efisien sehingga kecepatan 60 km/jam dan kapasitas besar tetap terpenuhi.
- f) Jalan arteri primer yang memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus.

2. Jalan Kolektor Primer

Merupakan jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, 3 antar pusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal. Adapun persyaratan teknis dari jalan ini adalah sebagai berikut:

- a) Didesain paling rendah dengan kecepatan 40 km/jam.
- b) Lebar badan jalan paling sedikit 9 meter.
- c) Kapasitas lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- d) Jumlah jalan masuk dibatasi, dan direncanakan sehingga dapat dipenuhi kecepatan paling rendah 40 km/jam.
- e) Jalan kolektor primer yang memasuki kawasan perkotaan tidak boleh terputus.

3. Jalan Lokal Primer

Merupakan jalan yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antar pusat kegiatan lokal, atau pusat

kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan. Adapun persyaratan teknis jalan ini adalah sebagai berikut:

- a) Didesain berdasarkan kecepatan paling rendah 20 km/jam.
- b) Lebar badan jalan paling sedikit 7,5 meter.
- c) Jalan lokal primer yang memasuki kawasan pedesaan tidak boleh terputus.

4. Jalan Lingkungan Primer

Merupakan jalan yang menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan pedesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan pedesaan. Adapun persyaratan teknis dari jalan ini adalah sebagai berikut:

- a. Didesain berdasarkan kecepatan paling rendah 15 km/jam.
- b. Lebar badan jalan paling sedikit 6,5 meter.
- c. Jalan lingkungan primer yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih harus memiliki lebar badan jalan paling sedikit 3,5 meter.

b. Sistem Jaringan Jalan Sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder ke satu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil. Adapun pembagian sistem jaringan jalan sekunder yaitu

1. Jalan Arteri Sekunder

Jalan ini menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan 5 kawasan sekunder kedua. Adapun persyaratan teknisnya sebagai berikut :

- a) Didesain berdasarkan kecepatan paling rendah 30 km/jam.
- b) Memiliki kapasitas sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- c) Lebar badan jalan paling sedikit 11 meter.
- d) Pada jalan arteri sekunder, lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
- e) Persimpangan sebidang dengan pengaturan tertentu harus memenuhi kecepatan tidak kurang dari 30 km/jam.

2. Jalan Kolektor Sekunder

Jalan ini menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua, atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Adapun persyaratan teknisnya adalah sebagai berikut:

- a) Didesain berdasarkan kecepatan paling rendah 20 km/jam.
- b) Lebar badan jalan paling sedikit 9 meter.
- c) Memiliki kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- d) Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
- e) Persimpangan sebidang dengan pengaturan tertentu harus memenuhi kecepatan tidak kurang dari 20 km/jam.

3. Jalan Lokal Sekunder

Jalan ini menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan. Adapun persyaratan teknisnya adalah sebagai berikut:

- a) Didesain dengan kecepatan paling rendah 10 km/jam.
- b) Lebar badan jalan tidak kurang dari 7,5 meter.

4. Jalan Lingkungan Sekunder

Jalan ini menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan, Adapun persyaratan teknisnya adalah sebagai berikut:

- a) Didesain berdasarkan kecepatan paling rendah 10 km/jam.
- b) Lebar badan jalan tidak kurang dari 6,5 meter.
- c) Jalan yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 meter

8. Pembangunan Pertanian

Pembangunan pertanian dapat didefinisikan sebagai suatu proses perubahan sosial. Implementasinya tidak hanya ditujukan untuk meningkatkan status dan kesejahteraan petani semata, tetapi sekaligus juga dimaksudkan untuk mengembangkan potensi sumber daya manusia baik secara ekonomi, sosial, politik, budaya, lingkungan, maupun melalui perbaikan, pertumbuhan dan perubahan. Adapun syarat pokok dalam pembangunan pertanian meliputi:

- a. Adanya pasar untuk hasil-hasil usaha tani.

Pembangunan pertanian akan meningkatkan produksi hasil-hasil usaha

tani. Hasil-hasil ini tentunya akan dipasarkan dan dijual dengan harga yang cukup tinggi untuk menutupi biaya dan tenaga yang telah dikeluarkan para petani sewaktu memproduksinya. Didalam memasarkan hasil-hasil produk pertanian ini diperlukan adanya permintaan akan hasil- hasil pertanian tersebut, sistem pemasaran, dan kepercayaan para petani pada sistem pemasaran tersebut

b. Teknologi yang senantiasa berkembang.

Meningkatnya produksi pertanian diakibatkan oleh pemakaian cara- cara atau teknik-teknik baru dalam di usaha tani. Memanglah tidak mungkin untuk memperoleh hasil yang banyak dengan hanya menggunakan tanaman hewan yang itu-itu saja, menggunakan tanah yang lama dan dengan cara-cara yang tetap seperti dulu.

c. Tersedianya bahan-bahan dan alat-alat produksi yang lokal.

Sebagian besar metode baru yang dapat meningkatkan produksi pertanian memerlukan penggunaan bahan-bahan dan alat-alat produksi yang khusus oleh para petani. Diantaranya termasuk bibit, pupuk, obat- obat pemberantasan hama dan lain-lain. Pembangunan pertanian memerlukan kesemua faktor diatas tersedia diberbagai tempat dalam jumlah yang cukup banyak untuk memenuhi keperluan tiap petani yang mungkin mau menggunakannya.

d. Adanya perangsang produksi bagi petani.

Teknologi yang maju, pasar yang mudah, dan tersedianya bahan- bahan dan alat-alat produksi, kesemuanya memberikan kesempatan kepada para

petani untuk menaikkan produksi.

e. Tersedianya pengangkutan yang lancar dan kontinyu.

Syarat mutlak kelima adalah pengangkutan. Tanpa pengangkutan yang efisien dan murah, keempat syarat mutlak lainnya tidak dapat berjalan dengan efektif, karena produksi pertanian harus tersebar luas. Oleh karena itu diperlukan suatu jaringan pengangkutan yang bercabang luas untuk membawa bahan-bahan perlengkapan produksi ke tiap usaha tani, dan membawa hasil pertanian ke konsumen di kota-kota besar dan kecil.

1) Potensi Daerah

Potensi daerah pada dasarnya merupakan kekayaan yang dikandung oleh suatu daerah dan dapat dimanfaatkan kepening pembangunan daerah. Potensi daerah dibagi atas potensi pertanian, peternakan, perikanan, kehutanan, perindustrian, pertambangan, dan sebagainya. Sarana transportasi terus berkembang mengikuti fenomena perkembangan tata guna lahan dalam memperbaiki jalan raya dan pelayanan transportasi yang baik untuk menunjang daerah yang dibangun.

Kebijaksanaan pertanian adalah serangkaian tindakan yang sedang dan akan dilaksanakan oleh pemerintah untuk mencapai tujuan tertentu. Adapun tujuan umum kebijaksanaan pertanian kita adalah memajukan pertanian, mengusahakan agar pertanian menjadi lebih produktif, produksi dan efisiensi produksi mengakibatkan tingkat penghasilan petani akan lebih tinggi dan kesejahteraan yang lebih sempurna.

Kebijaksanaan pertanian yang lebih spesifik meliputi berbagai bidang

yang penting diantaranya adalah kebijaksanaan harga, kebijaksanaan pemasaran dan lain-lain kebijaksanaan yang dibuat bidang-bidang lain kebijaksanaan yang lebih khusus menyangkut masalah kelembagaan baik yang langsung dapat di sektor pertanian.

Koordinasi selalu dibutuhkan dalam organisasi yang besar dan kompleks, serta dalam kehidupan modern karena pada umumnya untuk suatu tujuan ada berbagai kegiatan yang dilakukan atau dalam berbagai kegiatan yang meskipun berlainan tujuannya, tetapi di dalamnya ada hal-hal yang saling berkaitan.

Koordinasi atau kurangnya koordinasi ternyata sering juga merupakan hal yang mengganggu dalam pencapaian sasaran pembangunan secara optimal. Bahkan di daerah lain yang sama ada kegiatan untuk tujuan yang sama, tetapi dilakukan oleh instansi yang berbeda dan satu sama lain tidak saling berhubungan. Dengan demikian koordinasi harus diupayakan berjalan sehingga dapat menjamin keserasian dan sinergi demi berbagai kegiatan pembangunan yang dilakukan.

2) Faktor produksi pertanian

Dalam perencanaan pembangunan yang lalu telah ditunjukkan mengenai perbaikan prasarana dan sarana yang dapat mempengaruhi peningkatan produksi pertanian khususnya produksi tanaman pangan dipertimbangkan pula bahwa lapangan kerja dapat ditingkatkan dengan peningkatan intensitas tenaga kerja dengan cara-cara pertanian modern, dengan menggunakan bibit unggul. Panca usaha dalam pembangunan pertanian,

yaitu:

- a) Penggunaan bibit unggul pertanian.
- b) Penggunaan pupuk.
- c) Perbaikan dalam cara-cara bercocok tanam.
- d) Pengenal cara perlindungan tanaman yang sesuai.
- e) Pemanfaatan sarana irigasi yang optimal.

Produksi diartikan sebagai kegiatan untuk menciptakan dan menambah kegunaan suatu barang dan jasa dengan memanfaatkan faktor-faktor produksi yang tersedia. Upaya untuk menciptakan atau menambah kegunaan suatu barang atau jasa menggunakan faktor produksi yang tersedia dengan memerlukan metode tertentu yang dikombinasikan dalam proses produksi.

Lahan pertanian dapat dibedakan dengan tanah pertanian. Lahan pertanian banyak diartikan sebagai tanah yang disiapkan untuk diusahakan misalnya sawah, tegalan, dan pekarangan. Sedangkan tanah pertanian adalah tanah yang belum tentu diusahakan dengan usaha pertanian. Dengan demikian luas tanah pertanian lebih besar dari pada lahan pertanian sehingga lahan tersebut dapat juga dilihat dari aspek kesuburan tanah, lokasi, topografi, status lahan dan faktor lingkungan.

Disektor pertanian sebagian besar tenaga kerja berasal dari keluarga petani. Tenaga kerja sebagian faktor sangat dibutuhkan dimana merupakan penggerak dari penggunaan faktor produksi lainnya yang perlu mendapat perhatian mengenai tenaga kerja dalam sektor pertanian bagaimana

menyerap tenaga kerja. Produktivitas tenaga kerja pertanian dapat ditingkatkan melalui berbagai cara antara lain dengan cara pendidikan dan latihan kerja dalam meningkatkan mutu dan hasil kerjanya.

Tenaga kerja merupakan faktor produksi yang perlu dipertimbangkan sehingga dapat mencukupi bukan dilihat dari tersedianya tenaga kerja tetapi jumlah dan kualitas dan macam tenaga kerja perlu diperhatikan.

Daerah-daerah perdesaan mempunyai arti yang penting pula yaitu:

- a. Menyuplai bahan makanan yang dibutuhkan tenaga kerja sektor individu,
- b. Menyediakan banyak bahan mentah untuk produksi individu dan
- c. Merupakan pasar lokal untuk barang dan jasa yang dihasilkan di kota.

Penyuluhan pertanian dapat juga disebut bentuk pendidikan non formal, suatu bentuk pendidikan yang cara, bahan dan sasarannya disesuaikan dengan keadaan, kepentingan, waktu maupun tempat petani. Tujuan utama adalah untuk menambah kesanggupan petani dalam mengolah usahanya. Hal ini berarti melalui penyuluhan diharapkan adanya perubahan perilaku petani, sehingga mereka dapat memperbaiki cara bercocok tanam, menggemukkan ternak, agar lebih besar penghasilannya dan hidup lebih layak. Tugas penyuluh pertanian terutama menyangkut membantu petani agar senantiasa meningkatkan usaha tani. Sedangkan bagi petani, penyuluhan itu adalah suatu kesempatan pendidikan diluar sekolah dimana mereka dapat belajar sambil berbuat.

9. SPSS (Statistical Package for the Social Sciesnces)

SPSS yang merupakan kepanjangan dari Statitical Product and Service Solution merupakan salah satu dari bebrapa program aplikasi komputer untuk menganalisis data statistic. (Tim Statistik Elementer.2007:1).

SPSS merupakan salah salah satu dari program aplikasi komputer untuk menganalisis data statistik. Di bawah operasi windows, SPSS menawarkan banyak kemudahan dalam pengoperasiannya, antara lain pada menu pull down dengan dialog Box interface, pembaca banyak dimanjakan dalam merekam data (data entry). Memberikan perintah, dan subperintah analisis, serta menyajikan hasil analisis. (Tim Statistika Elementer. 2007:1-2)

Software SPSS membantu pengurutan data kecil ke besar ataupun sebaliknya sehingga pengamat bisa secara cepat mendapatkan nilai data terkecil dan terbesar. Selain itu, pengguna software SPSS dapat melihat median sebagai urutan pusat data dan rentangan sebagai ukuran penyebaran data. Penyajian tersebut tentu memudahkan perhitungan pusat dan sebaran data, mengetahui distribusi data simetris atau tidak. (Tim Statistik Elementer.2007:1)

Melakukan perhitungan dan analisis data seperti ini jika dilakukan secara manual memerlukan waktu dan biaya yang besar. Dengan adanya software SPSS, banyak kemudahan yang dapat lebih cepat, tepat, dan efisien. SPSS digunakan oleh peneliti pasar, peneliti kesehatan, perusahaan, survei, pemerintah, peneliti pendidikan, organisasi pemasaran, dan sebagainya.

- a. Statistik deskriptif tabulasi silang, frekuensi, deskripsi, penelusuran, statistik deskripsi rasio.

- b. Statistik bivariat rata-rata, t-test, anova, korelasi (bivariat, parsial, jarak), nonparametric tests.
- c. Prediksi hasil numerik regresi linear.
- d. Prediksi untuk mengidentifikasi kelompok meliputi analisis cluster (two-step, k-means, hierarkies) disikriminan.

SPSS dapat membaca berbagai jenis data atau memasukkan data secara langsung ke dalam SPSS data editor. Bagaimana struktur dari file data mentahnya, maka data dalam data editor SPSS harus dibentuk dalam bentuk baris (cases) dan kolom (variabel). Case berisi informasi untuk satu unit analisis, sedangkan variabel adalah informasi yang dikumpulkan dari masing-masing kasus.

Hasil-hasil analisis muncul dalam SPSS output navigator. Kebanyakan prosedur base system menghasilkan pivot tables, dimana kita bisa memperbaiki tampilan dari keluaran yang diberikan oleh SPSS. Untuk memperbaiki output, maka kita dapat memperbaiki output sesuai dengan kebutuhan.

10. Validitas

Validitas atau kesahihan adalah menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur mampu mengukur apa yang diukur. Validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut.

Dalam suatu penelitian yang bersifat deksriptif yang melibatkan variabel/konsep yang tidak bisa diukur secara langsung, masalah validitas tidak sederhana, didalamnya juga menyangkut penjabaran konsep dan tingkat teoritis

sampai empiris (indikator).

a. Validitas Konstruk

Konstruk adalah kerangka dari suatu konsep, validitas konsep adalah validitas yang berkaitan dengan kesanggupan suatu alat ukur dalam mengukur pengertian suatu konsep yang diukurnya. Menurut Jack R. Fraenkel validasi konstruk (penentu validitas konstruk) merupakan yang terluas cakupannya dibandingkan dengan validasi lainnya, karena melibatkan banyak prosedur termasuk validasi dan validasi kriteria.

Setelah membuat kuesioner (instrumen penelitian) langkah selanjutnya menguji apakah kuesioner yang dibuat telah valid atau tidak. Ada beberapa kriteria yang digunakan yaitu:

- a. Jika koefisien korelasi product momen melebihi 0,3 (azwar, 1992. Soegiyono, 1990)
- b. Jika koefisien korelasi product momen $> r\text{-tabel}(\alpha; n-2)$ n = jumlah sampel
- c. Nilai $\text{sig} \leq \alpha$

11. Realibilitas

Relabilitas adalah untuk mengukur suatu yang merupakan indikator dari variabel suatu kuesioner. Dinyatakan reliabel/ handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu (Ghozali, 2006:).

Pengukuran relabilitas dapat dilakukan dengan one shot/pengukuran sekali saja, dan kemudian hasilnya dibandingkan dengan pernyataan lain atau mengukur korelasi antar jawaban pertanyaan. Uji realibilitas alat ukur dapat dilakukan secara

eksternal maupun internal. Secara eksternal, pengujian dapat dilakukan ters-retest, equivalent, dan gabungan keduanya. Secara internal, realibilitas alat ukur dapat diuji dengan menganalisis konsisten butir-butir yang ada pada instrumen dengan teknik tertentu, menurut Kaplan dan Saccuzo (1993).

Ada beberapa teknik yang dapat digunakan untuk mengukur realibilitas suatu instrumen penelitian, tergantung dari skala yang digunakan, dan yang digunakan oleh peneliti saat ini sesuai dengan karakteristik pengukuran realibilitas alpha cronbach dan spearman brown.

Teknik alpha cronbach untuk menentukan apakah suatu instrumen penelitian reabel atau tidak, bila jawaban yang diberikan responden berbentuk skala seperti 1-3 dan 1-5 serta 1-7 atau jawaban responden yang menginterpretasikan penilaian sikap.

Misalnya responden memberikan jawaban sebagai berikut:

- a. Sangat Setuju (SS)
- b. Setuju (S)
- c. Cukup setuju (CS)
- d. Tidak Setuju (TS)
- e. Sangat Tidak Setuju (STS)

12. Analisa Regresi Linear Berganda

Adalah suatu analisis untuk mengetahui besarnya pengaruh antara indeventent variable dengan dependent variable secara serentak, dirumuskan sebagai berikut (Djarwanto dan Subagyo dalam Sunyoto, 2014)

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3x_3$$

Dimana:

Y = Tingkat Pendapatan (petani)

X1 = Kinerja (jarak, waktu tempuh, kecepatan, volume produksi)

X2 = Tarif/Biaya

X3 = Tingkat Kepuasan (kemampuan dan tingkat pelayanan)

a. Uji F (Pengujian Secara Serempak)

Uji F dilakukan untuk mengetahui pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen secara bersama. (Sunyoto, 2014). Apabila uji signifikan di atas 0,05 maka variabel bebas (variabel X) tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat (variabel Y), sedangkan jika di bawah 0,05 maka variabel bebas (variabel X) berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat (variabel Y).

b. Uji T

Uji T digunakan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan atau pengaruh yang berarti (signifikan) antara variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen (Sunyoto, 2014). Apabila uji T signifikan di bawah 0,05 maka dapat dikatakan signifikan, yaitu terdapat pengaruh antara variabel independen yang diteliti dengan variabel dependen. Sebaliknya jika di atas 0,05, maka dapat dikatakan tidak signifikan.

B. Penelitian Terdahulu

Berdasarkan hasil yang didapat dari penelitian sebelumnya adalah sebagai berikut:

1. Dewanti dan Danang Parilasit “Perkembangan Layanan Transportasi Perdesaan Pada Wilayah Perbukitan” Perkembangan layanan transportasi juga memberikan

perubahan karakter layanan baik yang positif (peningkatan ketersediaan, frekuensi, mobilitas, dan aksesibilitas serta mengatasi kendala alam). Konsekuensi perkembangan sepeda motor berupa penurunan kinerja transportasi umum pedesaan yang menjadi wewenang dan tanggung jawab pemerintah.

2. Putri Sholeha “Pengaruh Penggunaan Motor Modifikasi (TASSI) Terhadap Tingkat Pendapatan Petani di Desa Watang Kassa Kecamatan Batu Lappa Kabupaten Pinrang” Dapat dilihat terdapat hubungan yang lemah antara pendapatan petani terhadap data kinerja (X1) sebesar 0,323 sedangkan tarif (X2) terhadap pendapatan petani terdapat hubungan yang kuat yaitu sebesar 0,708 dan adapun hubungan antara tingkat kepuasan (X3) dengan pendapatan petani terdapat hubungan yang sangat lemah sebesar 0,119.
3. Sama’ani Intakoris, Sugiono Soetomo “Perkembangan wilayah pegunungan oleh pengaruh penggunaan sepeda motor”.
 - a. Tamin (2003) menyebutkan bahwa sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem mikro yaitu : (1) sistem kegiatan, (2) sistem jaringan prasarana transportasi. (3) sistem pergerakan lalu lintas, dan (4) sistem kelembagaan
 - b. Donges (1999) lebih mengaitkan antara aksesibilitas masyarakat di pedesaan dan aspek ketenagakerjaan.
 - c. Butto (1966) dan La Ode (2004) mengatakan bahwa transportasi sangat berpengaruh positif pada pembangunan secara langsung dengan pembangunan sektor transportasi.
 - d. Peranan transportasi pedesaan terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang. Oleh *Nurfaina Syarif Fakultas*

Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar, 2010.

- e. Sri Rum Giyarsih menyatakan transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat tak terkecuali di daerah perdesaan.
- f. Nur Nasution menyatakan transportasi berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan waktu penelitian

1. Lokasi penelitian.

Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang, pemilihan lokasi berdasarkan atas pertimbangan pada daerah tersebut memiliki sumber daya alam pertanian dan perkebunan yang berlimpah, namun peranan transportasi di beberapa Desa belum berjalan sebagaimana mestinya sehingga akan mempengaruhi produksi hasil pertanian.



Gambar 3.1. Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang
(Sumber: Google maps)

2. Waktu Penelitian.

Waktu penelitian dilakukan berdasarkan lama waktu kegiatan penelitian dimulai dari melakukan pembuatan proposal, melakukan penelitian, kegiatan survey lapangan, pengumpulan data penelitian, sampai dengan perampungan hasil

penelitian dan proses kegiatan penyelesaian penelitian.

B. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Secara sederhana populasi dapat diartikan sebagai subjek pada wilayah serta waktu tertentu yang akan diamati atau diteliti oleh peneliti. Menurut (Sugiyono, Memahami Penelitian Kualitatif, 2005). Mengartikan populasi yaitu wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Adapun populasi pada penelitian kali ini merupakan masyarakat petani yang ada di Kecamatan Enrekang dengan jumlah penduduk 42.393 jiwa.

2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang akan diteliti dan dimanfaatkan untuk memperoleh gambaran dari populasi. Pengambilan sampel pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggapan para petani. Penelitian ini dilakukan dengan mengambil sampel pada lokasi yang telah ditentukan. Untuk efisiensi penelitian ini maka sampel ditetapkan secara proporsional dengan menggunakan rumus berikut:

$$n = \frac{N}{N(d)^2} + 1$$

Keterangan:

n = jumlah populasi yang digunakan

N = jumlah populasi

d = derajat kebebasan

Dengan demikian jumlah populasi N untuk masyarakat sebanyak 42.393 jiwa dengan presisi yang ditetapkan 10 % adalah sebagai berikut

$$\begin{aligned}
 N &= \frac{42.393}{42.393 (10\%)^2 + 1} \\
 &= \frac{42.393}{42393 (0,01) + 1} \\
 &= \frac{42393}{424,9} \\
 &= 150 \text{ (Sampel)}
 \end{aligned}$$

Jadi, jumlah sampel untuk masyarakat adalah sebanyak 150 orang

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Convenience Sampling Method* yaitu pengambilan anggota sampel dari populasi dilakukan berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Pengambilan sampel ini bertujuan untuk mengetahui peranan transportasi pedesaan terhadap pembangunan pertanian.

Adapun lokasi penelitian pada kali ini, berada di pedesaan yang ada di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang.

C. Jenis dan Sumber Data

Data yang diperoleh pada penelitian ini bersumber dari beberapa instansi terkait seperti dari kantor desa, kantor pertanian, balai informasi dan penyuluhan pertanian, BPS Kabupaten Enrekang, Dinas perkebunan dan kehutanan, kantor Bappeda, Dengan jenis data sebagai berikut:

1. Data primer, adalah data yang diperoleh dari hasil penelitian di lapangan yang berhubungan langsung dengan transportasi, seperti kondisi jalan, jarak angkut,

serta sarana pengangkutan, terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Enrekang.

2. Data sekunder, adalah data yang diperoleh pada instansi terkait guna mengetahui data kuantitatif objek penelitian jenis data yang dimaksud adalah data geografi wilayah/administrasi, topografi, keterangan, jenis tanah, karakteristik kependudukan, prasarana dan sarana transportasi, produktivitas komoditas pertanian dan perkebunan di Kecamatan Enrekang.

D. Metode Pengumpulan Data

1. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari survey secara langsung di lapangan melalui kegiatan observasi, wawancara dan kuesioner. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a) Observasi

Observasi adalah suatu studi yang dilakukan oleh peneliti di lapangan secara sistematis melalui penglihatan atau pengamatan terhadap permasalahan yang terjadi saat itu. Dalam metode ini dilakukan secara langsung untuk memperoleh data di lokasi penelitian, dimana peneliti menggunakan seluruh indra yang ada dan alat atau media untuk mempermudah pengambilan data untuk menganalisis peran transportasi terhadap pembangunan pertanian terhadap tingkat pendapatan petani di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang, menganalisis biaya operasi kendaraan transportasi yg d gunakan di pedesaan, serta karakteristik pembangunan pertanian.

b) Wawancara

Teknik wawancara adalah memperoleh keterangan dengan cara tanya jawab kepada petani d pedesaan yang ada di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang untuk mendapatkan informasi atau data yang tidak diperoleh dalam bentuk dokumen sehingga dengan metode wawancara ini akan melengkapi data yang masih kurang.

c) Kuesioner (angket)

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk di jawabnya (Sugiyono, 2013: 199). Kuesioner ini didisebarkan kepada masyarakat petani di desa yang ada di Kecamtan Enrekang.

d) Dokumentasi

Pengambilan gambar saat melakukan penelitian, sehingga dapat menjadi sebuah bukti fisik bahwa benar melakukan penelitian.

2. Data sekunder

Data yang telah ada dari penelitian sebelumnya, dan akan menjadi sumber informasi tambahan. Data sekunder, adalah data yang diperoleh pada instansi terkait guna mengetahui data kuantitatif objek penelitian jenis data yang dimaksud adalah data geografi wilayah/administrasi, topografi, kelerangan, jenis tanah, karakteristik kependudukan, prasarana dan sarana transportasi, produktivitas komoditas pertanian dan perkebunan di Kecamatan Enrekang dan panduan penulisan skripsi FT-UMPAR 2023.

E. Teknik Analisis Data

Moleong (Giri Harto Wiratomo, 2007:57) menyatakan bahwa yang dimaksud analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data kedalam pola, kategori satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dirumuskan hipotesis kerja seperti yang dirumuskan data. Penelitian ini menggunakan metode analisis kuantitatif dan kualitatif menggunakan program SPSS. Analisis kuantitatif yaitu analisis yang menggunakan perhitungan atau metode statistik untuk mengolah data yang diperoleh (Umar dalam Sunyoto, 2014).

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini menggunakan regresi linear berganda, dimana analisis regresi linear berganda ini digunakan untuk mengukur pengaruh lebih dari satu variabel bebas terhadap variabel terikat.

Teknik analisis data dalam penelitian kuantitatif menggunakan statistik, data yang telah terkumpul akan di analisis regresi linear berganda dengan bantuan aplikasi program SPSS (*Statistic Product and Service Solution*) for windows version 24.

Analisis ini digunakan untuk mengidentifikasi keterkaitan factor yang mempengaruhi peranan transportasi perdesaan terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang, dimana pedoman interpretasi koefisien korelasi antar variabel yang diuji mengacu pada pedoman sebagai berikut:

Koefisien tingkat korelasi variabel yang berpengaruh

Interval koefisien	Tingkat hubungan
0,00 – 0,199	Sangat rendah
0,200 – 0,399	Rendah

0,400 – 0,599	Sedang
0,600 – 0,799	Kuat
0,800 – 1,000	Sangat kuat

Keterangan :

r = koefisien korelasi.

N = jumlah variabel

Y = variabel tidak bebas

X = variabel bebas

Dengan variabel yang digunakan yaitu:

Y = pembangunan pertanian

X_1 = kondisi jalan

X_2 = alat angkut

X_3 = jarak tempuh

X_4 = tarif/biaya angkutan

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

Uji t digunakan untuk membuktikan pengaruh yang signifikan masing-masing variabel independen secara individual terhadap variabel dependen. Dengan menggunakan tingkat signifikan 5% (0,05). Dapat diketahui pengaruh masing-masing variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen. Jika nilai

signifikan $>0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak, yang berarti tidak ada pengaruh variabel independen terhadap dependen. Sedangkan jika terjadi sebaliknya, yaitu nilai signifikan $<0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti bahwa variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen (Ghozali,2011).

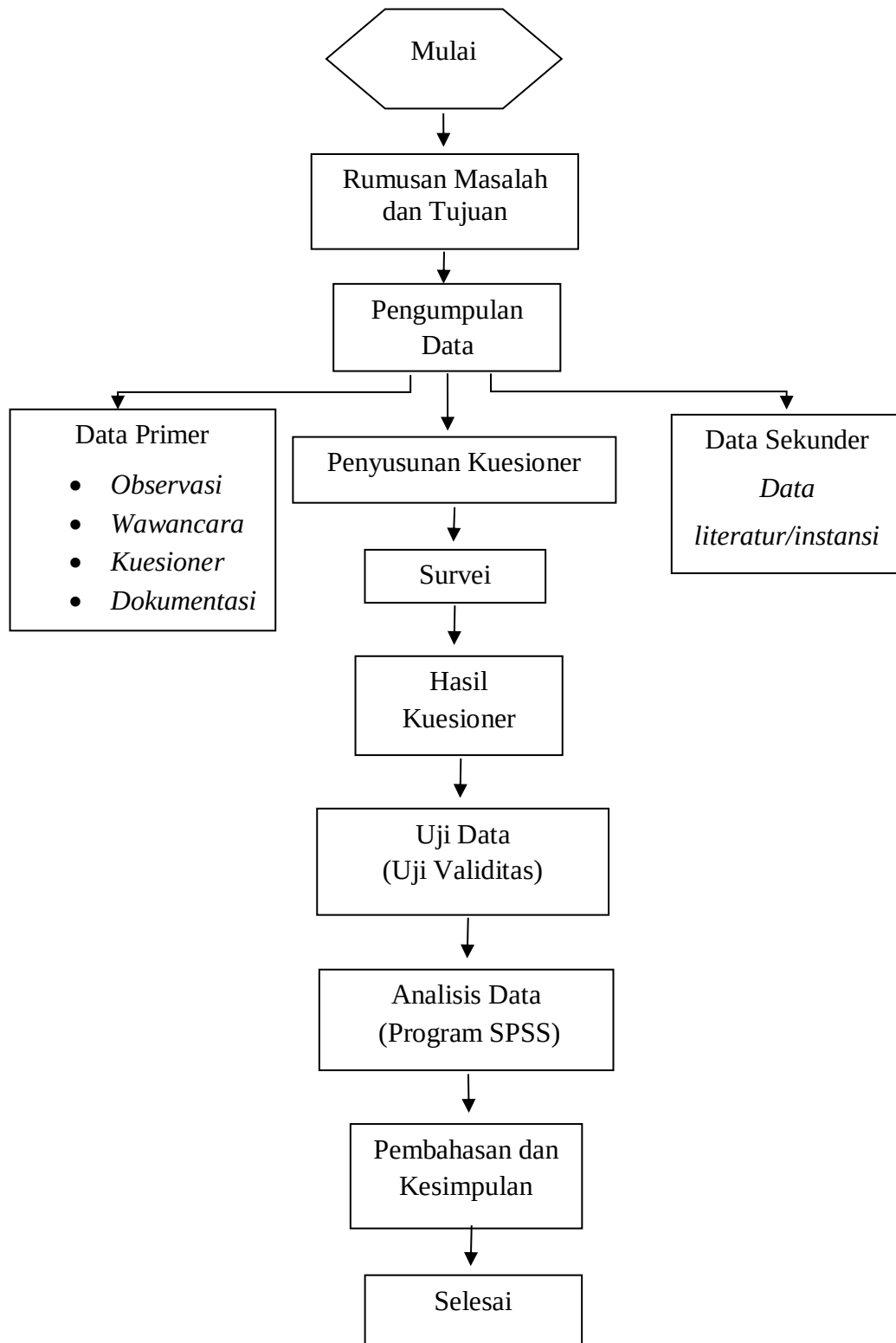
Pengujian hipotesis dapat menggunakan perbandingan antara t_{hitung} dan t_{tabel} dengan kriteria pengambilan keputusan:

1. Apabila $t_{hitung} \geq t_{tabel}$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Kondisi ini menunjukkan bahwa variabel independennya secara parsial mampu menjelaskan variasi pada variabel dependennya.
2. Apabila $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Kondisi ini menunjukkan bahwa variabel independennya secara parsial tidak mampu menjelaskan variasi pada variabel dependennya.

Uji F (ANOVA) digunakan untuk menilai ketepatan fungsi regresi sampel dalam menaksir nilai aktual yang diukur dari Goodness Of Fit suatu model menurut (Ghozali,2011). Pengukuran hipotesis dapat dilakukan dengan cara berikut:

1. $H_0: \beta = 0$, maka tidak ada pengaruh secara simultan antara variabel bebas X terhadap variabel terikat Y.
2. $H_1: \beta \neq 0$, maka ada pengaruh secara simultan antara variabel bebas X terhadap variabel terikat Y.
3. Level of significant (α) sebesar 5%.
4. Ketentuan yang digunakan adalah (berdasarkan probabilitas):
 Jika probabilitas $> 0,05$, maka H_0 tidak berhasil ditolak
 Jika probabilitas $< 0,05$, maka H_0 berhasil ditolak.

F. Bagan Aliran Penelitian



Gambar 3.2 Bagan alur penelitian

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Kabupaten Enrekang

Kabupaten Enrekang merupakan salah satu kabupaten yang terletak di tengah Propinsi Sulawesi Selatan yang berjarak sekitar 236 km dari Kota Makassar. Dimana ibukotanya adalah Kota Enrekang. Secara geografis, Kabupaten Enrekang terletak antara 3°14'36" - 3°50'0" Lintang Selatan dan antara 119°40'53" - 120°6'33" Bujur Timur. Sedangkan ketinggiannya bervariasi antara 47 meter sampai 3.329 meter di atas permukaan laut.

Kota Enrekang adalah kawasan perkotaan yang terletak di Kecamatan Enrekang. Kota Enrekang Terletak dibagian timur Kabupaten Enrekang dengan batasan-batasan sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara : Kecamatan Anggeraja
- b. Sebelah Timur : Desa Ranga dan Desa Tokkonan
- c. Sebelah Selatan : Kecamatan Cendana
- d. Sebelah Barat : Desa Cemba dan Desa Tunga

Kota Enrekang merupakan pusat pemerintahan di Kabupaten Enrekang yang terdiri dari 17 (tujuh belas) lingkungan yang termasuk dalam lingkup wilayah 6 kelurahan/desa antara lain Kelurahan Galonta, Kelurahan Juppandang, Kelurahan Puserren, Kelurahan Leoran, Kelurahan Lewaja, dan Desa Karueng. Adapun luas maupun presentase yang ada di Kota Enrekang dari tiap-tiap Desa/Kelurahan yang ada di Kota Enrekang

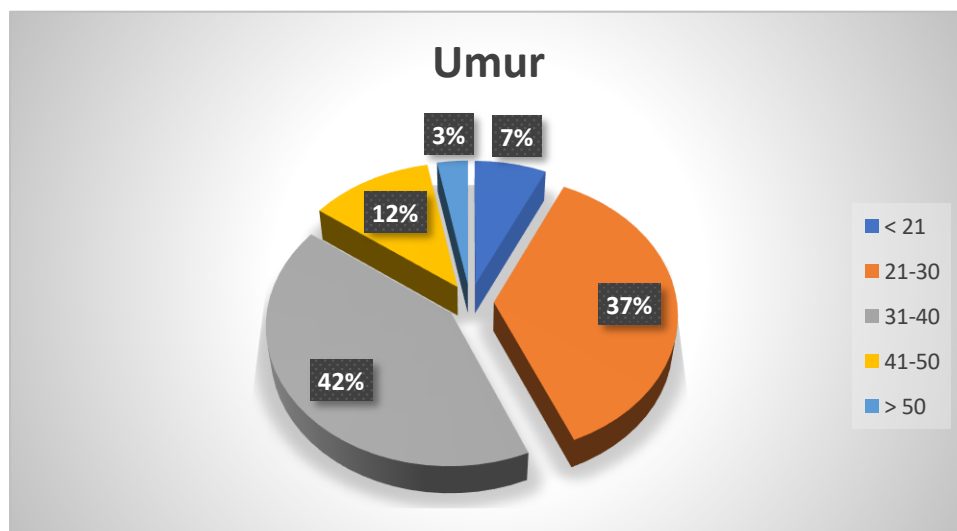
B. Karakteristik Responden

1. Distribusi Responden Menurut Berdasarkan Umur

Distribusi responden menurut umur dapat dilihat di tabel sebagai berikut:

Tabel 4.1 Persentase Responden Menurut Umur
(Sumber: Hasil Olah Data, 2024)

No	Umur responden	Frekuensi	Persentase (%)
1	< 21	10	7,0
2	21-30	55	37,0
3	31-40	63	42,0
4	41-50	18	12,0
5	> 50	4	3,0
Jumlah		150	100



Gambar 4.1 Persentase Responden Berdasarkan Umur Responden
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

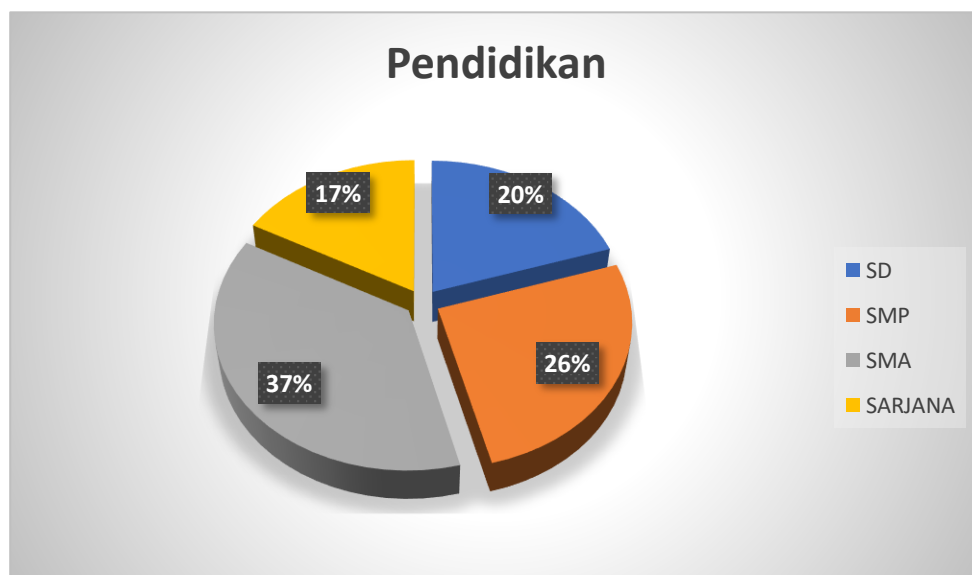
Berdasarkan tabel 4.1 diatas memberikan indikasi bahwa pada umumnya usia responden dalam penelitian ini tergolong usia produktif, sehingga dapat memberikan informasi yang akurat. Hal ini memberikan penjelasan bahwa petani yang berusia muda mempunyai kemampuan fisik lebih baik dibanding usia lanjut.

2. Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan

Distribusi responden menurut pendidikan dapat dilihat dari tabel sebagai berikut:

Tabel 4.2 Persentase Responden Menurut Pendidikan
(Sumber: Hasil Olah Data, 2024)

No	Tingkat Pendidikan	Frekuensi	Presentase (%)
1	SD	30	20,0
2	S M P	39	26,0
3	S M A	56	37,0
4	SARJANA	25	17,0
Jumlah		150	100



Gambar 4.2 Persentase Responden Berdasarkan Pendidikan
Sumber : (Hasil Olah Data, 2024)

Berdasarkan tabel 4.2 diatas memberikan indikasi bahwa tingkat pendidikan responden umumnya memiliki tingkat pendidikan Sekolah Dasar (SD), sehingga dalam penelitian ini, penulis menuntun responden untuk menjawab daftar pertanyaan yang dibeikan pada penulis. Namun dari sisi lain dapat peneliti amati, petani dalam wilayah Kecamatan Enrekang dapat memberikan informasi yang

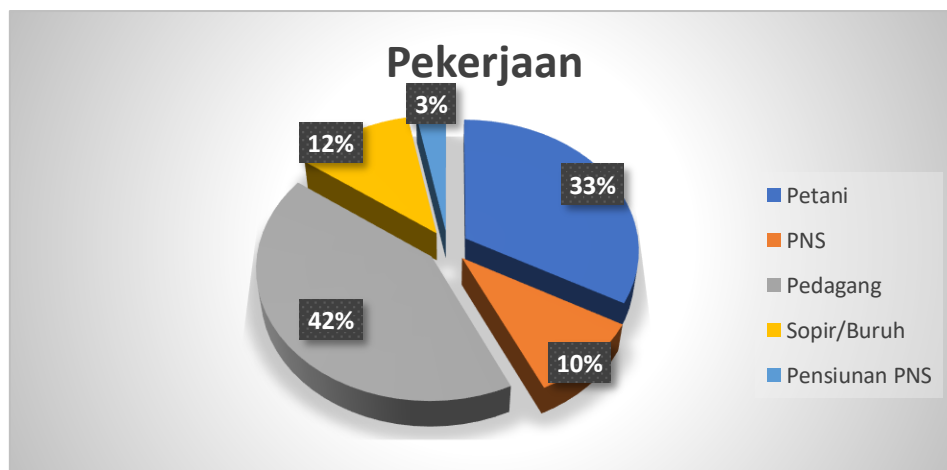
akurat tanpa dilihat dari tingkat pendidikannya, karena kemampuan untuk memberikan informasi yang akurat, ini karena pengalaman yang dimiliki selama beberapa tahun mengeluti dunia pertanian.

3. Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan

Distribusi responden menurut pekerjaan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4.3 Persentase Responden Menurut Pekerjaan
(Sumber: Hasil Olah Data, 2024)

No	Jenis pekerjaan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Petani	63	42,0
2	P N S	15	10,0
3	Pedagang	49	33,0
4	Sopir / buruh	18	12,0
5	Pensiunan P N S	5	3,0
Jumlah		150	100



Gambar 4.3 Persentase Responden Menurut Pekerjaan
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

Berdasarkan Tabel 4.4 dapat dilihat bahwa jenis pekerjaan responden adalah petani, namun jenis pekerjaan PNS, Pedagang, Buruh/Sopir dan Pensiunan PNS memiliki pekerjaan sampingan yaitu bertani, tapi penulis mencantumkan jenis

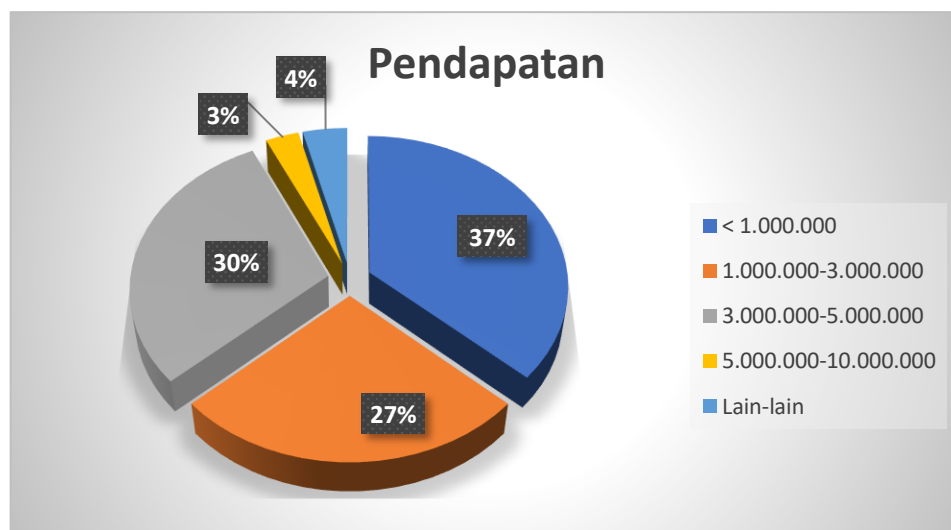
pekerjaan tetapnya, karena seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa semua masyarakat yang ada di Kecamatan Enrekang memiliki lahan pertanian. Jadi yang berprofesi bukan petani pun dapat mengolah lahan pertaniannya.

4. Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan

Distribusi responden menurut pendapatan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4.4 Persentase Responden Menurut Pendapatan
(Sumber: Hasil Olah Data, 2024)

No	Penghasilan Per-Bulan	Persentase (%)
1	< Rp. 1.000.000	37,0
2	Rp. 1.000.000 - 3.000.000	27,0
3	Rp. 3.000.000 - 5.000.000	30,0
4	Rp. 5.000.000-10.000.000	3,0
5	Lain - Lain	4,0
Jumlah		100



Gambar 4.4 Persentase Responden Menurut Pendapatan
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

Pendapatan adalah sebuah penghasilan yang diperoleh seseorang dalam kurun waktu tertentu. Tingkat pendapatan ini erat kaitannya dengan penghasilan yang di terima seseorang setiap hari, minggu, atau bulan. Karena dari tingkat

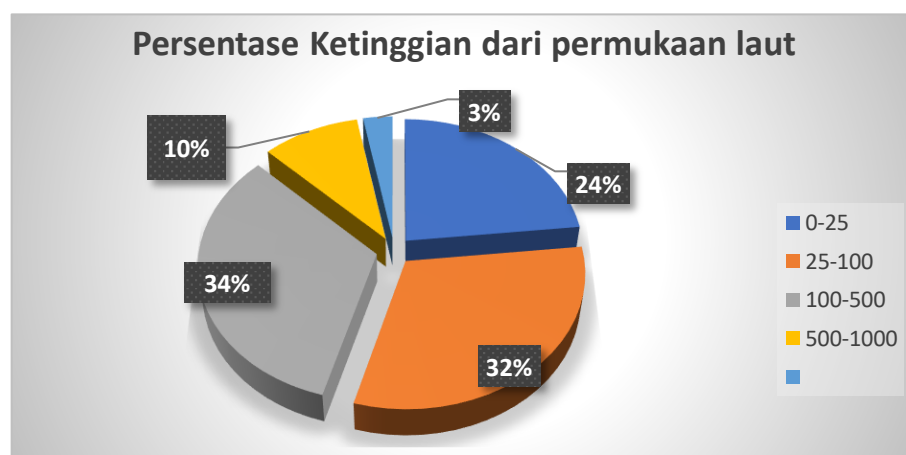
pendapatan ini pula dapat di tentukan seseorang tersebut mampu memenuhi kebutuhan hidup keluarganya atau tidak.

5. Tofografi, Kelerengan dan Jenis Tanah

a. Topografi

Tabel 4.5 Persentase Ketinggian dari permukaan laut di Kabupaten Enrekang Tahun 2024

Ketinggian (Meter)	Presentase (%)
0-25	24
25-100	32
100-500	34
500-1000	10
< 1000	3



Gambar 4.5 Persentase Responden Menurut Ketinggian dari permukaan laut
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

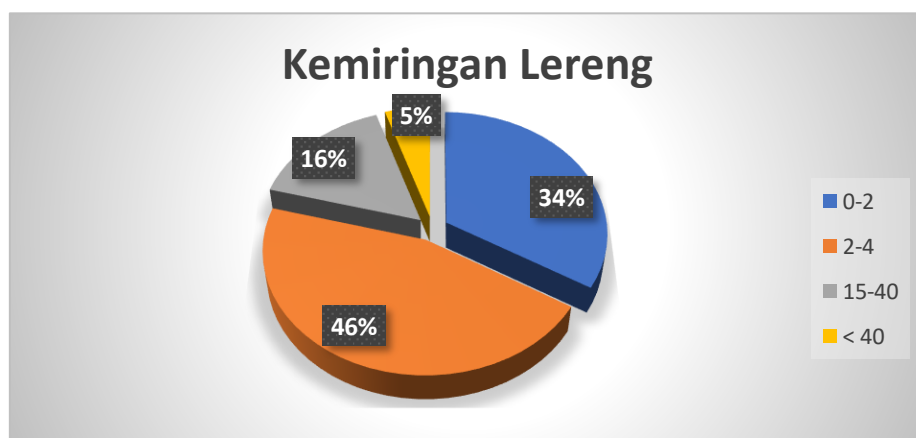
Wilayah Kabupaten Enrekang hampir 95,4 % berada pada ketinggian 0 sampai 1000 meter diatas permukaan laut (dpl) dengan tingkat kemiringan tanah umumnya 0-8 %.

b. Kemiringan Lereng

Tabel 4.6 Persentase Kemiringan Lereng Kabupaten Enrekang 2024

Kemiringan Lereng	Persentase (%)
0-2	34
2-4	46
15-40	16
< 40	5

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Enrekang 2024



Gambar 4.6 Persentase Responden Menurut Kemiringan Lereng
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

Keadaan permukaan lahan di Kabupaten Enrekang bervariasi mulai dari landai, bergelombang hingga curam. Untuk kemiringan tanah umumnya 2-8 46,0% terdapat sekitar 32 aliran sungai yang dapat mengairi sawah, sehingga merupakan daerah potensi pertanian. Lereng timbunan merupakan konstruksi buatan manusia yang mengakibatkan gangguan terhadap kondisi lokasi alami dan kemungkinan stabilitas alami, baik dengan menghilangkan tegangan atau penerapan beban baru. Selain itu, banyak proyek rekayasa dapat mengganggu lereng alami, seperti lereng bukit, dengan menambahkan beban tambahan seperti bangunan di atas lereng. Selain itu, stabilitas lereng alami mungkin penting untuk keselamatan manusia.

c. Klimatologi

Di Kota Enrekang memiliki dua musim atau iklim yaitu musim hujan dan musim kemarau. Suhu di Suhu berkisar antara 240C –300C. Musim penghujan biasanya terjadi pada bulan November hingga Juni dan sebaliknya musim kemarau biasanya terjadi pada bulan Agustus hingga September. Banyaknya curah hujan di wilayah Kota Enrekang setiap bulan selalu berubah dan siklus iklim ini terjadi setiap tahunnya. Hal itu bisa dilihat dari banyaknya hari hujan yang terjadi setiap bulannya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.8 berikut ini :

Tabel 4.7 Jumlah curah hujan lima tahun terakhir di Kota Enrekang tahun 2024

Bulan	Curah hujan				
	2019	2020	2021	2022	2023
Januari	115	156	104	125	168
Februari	104	277	101	67	84
Maret	117	136	146	141	245
April	166	235	95	91	556
Mei	149	115	62	172	560
Juni	230	248	66	55	364
Juli	22	99	77	148	196
Agustus	36	27	-	38	81
September	-	37	-	-	35
Oktober	-	38	-	100	106
November	62	68	44	27	206
Desember	93	89	100	107	168

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Enrekang 2024

d. Hidrologi

Hidrologi merupakan ilmu dasar yang mempelajari tentang keseimbangan air secara global dan juga menunjukkan semua hal yang berhubungan dengan air, serta tidak pernah terlepas dari konsep daerah resapan dan daerah buangan. Ditinjau

dari segi hidrologi, di Kota Enrekang Memiliki 2 sungai yaitu sungai saddang dan sungai mata allo.

e. Geologi dan Jenis Tanah

Kota Enrekang memiliki struktur geologi berupa batu gamping, batuan epiklasik dan batuan lava. Jenis tanah yang di Kota Enrekang adalah tanah Aluvial, tanah Litosol, tanah Mediteran, dan tanah podsolik. Jenis tanah dengan tingkat kesuburan rendah maupun tinggi dan menjadikan kawasan ini baik prasarana permukiman serta perkebunan.

f. Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di Kota Enrekang terdiri dari permukiman, taman, kebun, hutan, dan sawah. Berdasarkan tabel 4.7 dan peta penggunaan lahan di wilayah Kota Enrekang didominasi oleh hutan, kebun, dan permukiman.

Tabel 4.8 Penggunaan Lahan Kota Enrekang tahun 2024

No	Penggunaan Lahan	Luas Wilayah (Km ²)	Persentase (%)
1	Permukiman	78,34	6,78
2	Taman	68,79	5,96
3	Kebun	129,06	11,18
4	Hutan	171,33	14,84
5	Sawah	117,53	10,18
Jumlah		13.55	100,00

Sumber :

- Citra Satelit
- Perhitungan GIS 2024
- Survey Lapangan Tahun 2024

g. Pertanian di Kecamatan Enrekang

Sejalan dengan peningkatan peradaban manusia, pertanianpun berkembang menjadi berbagai sistem. Mulai dari sistem yang paling sederhana sampai sistem yang canggih dan padat modal. Berbagai teknologi pertanian dikembangkan guna

mencapai produktivitas yang diinginkan. Dalam pembangunan pertanian bertujuan untuk meningkatkan hasil produksi, selain itu dengan hasil pertanian suatu daerah atau wilayah dapat berkembang dengan pesat lewat hasil alam dalam hal ini meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat khususnya petani di pedesaan dengan sekaligus dapat memperluas lapangan kerja bagi masyarakat lainnya. Namun betapapun pentingnya sektor-sektor lain, usaha yang berkaitan dengan sektor pertanian tetap merupakan bidang usaha yang cocok dalam wilayah pedesaan. Oleh karena itu peningkatan hasil produksi pertanian itu sendiri perlu dilakukan dalam wujud pembangunan pedesaan yang tidak lepas dengan dukungan sarana dan prasarana. Berikut visualisasi keadaan pertanian di Kecamatan Enrekang



Gambar 4.7
Tanaman Pangan di Kecamatan Enrekang

1. Jenis Usaha Pertanian

Jenis usaha petani di Kecamatan Enrekang belum terlihat adanya perkembangan karena SDM masyarakat petani kurang mengetahui bagaimana mengolah hasil pertanian selain memproduksi sehingga menjadi barang yang dapat di konsumsi langsung, kurangnya pemahaman petani karena kurangnya

pemerintah dalam mewujudkan petani yang kreatif, kurangnya penyelenggaraan penguluhan di Kecamatan Enrekang sehingga pengetahuan petani hanya bercocok tanam dengan pengalaman yang sudah bertahun-tahun di tekuninya.

Namun lancarnya transportasi ke Desa khususnya di Kecamatan Enrekang, maka jenis usaha pertanian seperti tersedianya pupuk, racun hama, alat-alat pertanian (Traktor dll), dapat lebih lancar arus masuk ke desa yang situnjang dengan kondisi jalan yang berupa aspal. Kegiatan pertanianpun tidak terhambat dan produksi pertanian yang meningkat karena mudahnya alat dan barang pertanian di dapatkan, yang tidak meski keluar dari wilayah Kecamatan Enrekang.

2. Tanaman Pertanian

Usaha pertanian di Kecamatan Enrekang merupakan mata pencaharian utama sebagian besar penduduk Masyarakat Enrekang, berbagai tanaman pangan yang dapat dihasilkan seperti padi sawah, jagung, kacang tanah, ubi kayu, ubi jalar. Berikut tabel 4.10 jenis tanaman pangan yang ada di kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang :

Tabel 4.9
Jenis Tanaman Pangan di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang
Tahun 2024

Jenis Tanam	Luas Tanam (Ha)	Luas Panen (Ha)	Produksi (Ton)	Produktivitas (Kw/Ha)
Jagung	4.720	4.720	23.926	50,69
Padi Sawah	962	962	2.852	29,65
Bawang Merah	47	47	56	11,88
Jumlah	5729	5729	26834	92.333

Sumber: Dinas Pertanian Kecamatan Enrekang Tahun 2024

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa jenis tanaman yang ada di Kecamatan Enrekang adalah jagung, padi sawah dan Bawang merah dari ketiga jenis tanam

diatas yang paling luas area tanamnya adalah jenis tanam Jagung yaitu 4.720 Ha dengan produksi 23.926 Ton, dan yang menempati posisi paling rendah adalah bawang merah dengan luas tanam 47 ha dengan produksi 56 ton.

Selain pertanian yang terdapat di Kecamatan Enrekang terdapat pula hasil perkebunan. Berikut adalah tabel yang menyajikan produksi perkebunan yang ada di Kecamatan Enrekang dengan jenis tanaman yang dimilikinya.

Tabel 4.10
Jenis Tanam Perkebunan
Di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang Tahun 2024

No	Jenis Tanam	Luas Area (Ha)	Produksi (Ton)
1.	Kelapa	82,0	51
2.	Kopi	20,4	45
3.	Lada	14,0	35
4.	Kakao	64,4	50
Jumlah		160,4	177

Sumber: Kecamatan Enrekang dalam Angka 2024

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa jenis tanaman perkebunan yang ada di Kecamatan Enrekang adalah empat jenis tanam yaitu kelapa, kopi, Lada, kakao, yang memiliki area paling luas adalah jenis tanaman kelapa dengan luas 82,0 Ha yang memiliki produksi 51 Ton, namun lada adalah jenis tanam paling kecil yaitu memiliki luas area 14.0 ha dengan produksi 35 ton.

Kecamatan Enrekang kaya akan sumber daya alam selain tanaman pertanian dan perkebunan, terdapat pula tanaman sayur-sayuran yang dapat menunjang kebutuhan sehari-hari masyarakat setempat dan dapat pula sebagai pendapatan masyarakat dengan menjualnya kepasar. Berikut adalah tabel yang menyajikan jenis-jenis tanaman sayuran yang ada di Kecamatan Enrekang

Tabel 4.11
Jenis Tanaman Sayuran
di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang

No	Jenis Tanam	Luas (Ha)	Produksi (Ton)
1.	Cabe	9	3,60
2.	Kacang Pannjang	3	1,78
3.	Terung	6	2,52
4.	Buncis	5	2,25

Sumber: Statistik Kabupaten Enrekang Tahun 2024

Dapat dilihat pada tabel diatas sebagian kecil dari luas Kecamatan Enrekang tidak hanya dimanfaatkan untuk tanaman pertanian dan perkebunan maupun yang lainnya, masyarakat juga memanfaatkannya untuk tanaman sayuran. Tanaman sayuran untuk jenis tanaman Cabe adalah jenis tanam dengan luas 9 Ha dengan produksi 3,60 ton, dan produksi paling rendah adalah Kacang Panjang dengan 1,78 ton dengan luas 3 Ha. Berikut tabel produktifitas pertanian lima tahun terakhir di Kecamatan Enrekang.

3. Lahan Sawah

Secara geografis lahan-lahan sawah ini terletak di Kecamatan dengan tofografi yang datar dan sebagian di daerah perbukitan sampai ketinggian 100 m dpl dan umumnya pada daerah-daerah aliran sungai dan sekitarnya. Kisarannya dimulai dari daerah kota mengarah ke Barat Ibukota Kabupaten Enrekang. Sedangkan wilayah Timur Kabupaten enrekang merupakan daerah yang kurang potensi sebagai lahan persawahan karena kondisi wilayah merupakan pesisir dengan struktur tanah liat, keras dan berbatu.

Lahan sawah yang ada diatas secara umum ditanami padi dengan frekuensi penanaman yang sangat tergantung pada fasilitas irigasi. Untuk lahan sawah di Kabupaten Enrekang ini saluran irigasi dengan jenis irigasi teknis, tapi hanya saluran

irigasi dengan jenis $\frac{1}{2}$ teknis, irigasi sederhana, dan irigasi desa/non PU, selain itu masih terdapat pula lahan yang belum mendapat saluran irigasi sehingga masih mengandalkan hujan atau pasang surutnya air.

Lahan sawah yang ada di Enrekang sebagian besar ditamani sebanyak dua kali setiap tahun bahkan ada beberapa yang ditanami hingga mencapai tiga kali dalam satu tahun. Adapun secara rinci lahan sawah menurut irigasi di Kabupaten enrekang.

Selain lahan persawahan yang ada di Kabupaten Enrekang terdapat pula pertanian tanaman pangan 5 tahun terakhir yang mengalami laju peningkatan yang cukup pesat, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.12 Luas Panen dan Produksi Tanaman Pangan di Kabupaten Enrekang Tahun 2019-2023

No	Komoditas	2019	2020	2021	2022	2023
1.	Jagung					
	• Luas Panen (Ha)	1422	1468	4090	4143	7740
	• Produksi (Ton)	5308	5852	21892	21876	43576
2.	Padi					
	• Luas Panen (Ha)	53	73	943	909	952
	• Produksi (Ton)	102	175	2481	2994	2570
3.	Bawah Merah					
	• Luas Panen (Ha)	15	25	30	56	286
	• Produksi (Ton)	341	348	342	710	4554

Sumber: Enrekang Dalam Angka 2014

5. Aspek Kependudukan

a. Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Berdasarkan distribusi dan kepadatan penduduk, Desa/Kelurahan yang memiliki kepadatan penduduk tertinggi adalah Kelurahan Juppandang dengan kepadatan 610,81 Km/Jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.13 Penduduk Berdasarkan Kepadatan Penduduk Di Kota Enrekang
Tahun 2024

No.	Desa/Kelurahan	Luas (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)
1	Galonta	3.654	3.654
2	Juppandang	7.116	7.116
3	Puserren	2.702	2.702
4	Leoran	1.721	1.721
5	Lewaja	1.253	1.253
6	Karueng	1.800	1.800
7	Cemba	1.489	1489
8	Lembang	1.136	1136
9	Kaluppini	1.228	1181
10	Ranga	1.443	1443
11	Buttu batu	1.821	1821
12	Temban	915	915
13	Tallu bamba	2.451	2451
14	Tokkonan	645	645
15	Rossoan	1.325	1325
16	Tobalu	1.325	1325
17	Tungka	917	917
Jumlah		91,28	18.246

Sumber: Kecamatan Enrekang dalam angka 2024

b. Penduduk Menurut Jenis Kelamin

Berdasarkan jenis kelamin penduduk, Desa/Kelurahan yang memiliki jumlah penduduk laki-laki dan perempuan tertinggi adalah Kelurahan Juppandang dengan jumlah 3.390 jiwa untuk laki-laki dan 3.726 jiwa untuk perempuan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 8 berikut :

Tabel 4.14 Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin Di Kota Enrekang Tahun 2024

No.	Desa/Kelurahan	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1	Galonta	1.688	1.966	3.654
2	Juppandang	3.390	3.726	7.116
3	Puserren	1.371	1.331	2.702
4	Leoran	838	883	1.721
5	Lewaja	595	658	1.253
6	Karueng	904	896	1.800
7	Cemba	747	742	1.489
8	Lembang	558	578	1.136
9	Kaluppini	614	614	1.228
10	Ranga	766	677	1.443
11	Buttu batu	914	907	1.821
12	Temban	461	454	915
13	Tallu bamba	1184	1267	2.451
14	Tokkonan	333	312	645
15	Rossoan	660	665	1.325
16	Tobalu	665	660	1.325
17	Tungka	503	414	917
Jumlah		16.191	16.750	18.246

Sumber: Kecamatan Enrekang dalam angka 2024

g. Karakteristik dan Kondisi Masyarakat Kota Enrekang

Kota Enrekang merupakan kawasan perkotaan yang didominasi oleh wilayah perbukitan, dimana penduduknya bermukim di daerah pinggiran wilayah perkotaan. Hal ini pun berpengaruh terhadap karakteristik pola pergerakan masyarakat. Dengan kondisi wilayah seperti ini masyarakat cenderung menggunakan kendaraan bermotor. Dalam melakukan pergerakan masyarakat Kota Enrekang memiliki kebiasaan membawa barang.

Aktifitas masyarakat di Kota Enrekang didominasi oleh pedagang yang menjajakan hasil perkebunannya di pasar. Kemudian ada pula masyarakat yang

berprofesi sebagai pegawai, dan masyarakat yang masih bersekolah. Pola pergerakan masyarakat yaitu berawal dari daerah permukiman menuju ke kantor, sekolah, pusat perdagangan, dan daerah perkebunan. Namun pada hari senin dan kamis merupakan puncak dari aktifitas atau pergerakan masyarakat.

6. Sarana dan Prasarana

a. Sarana dan Prasarana Transportasi

Adanya sarana dan prasarana transportasi di daerah akan mempertinggi daya jangkau (aksesibilitas) daerah yang bersangkutan, yang pada gilirannya akan mempengaruhi sistem aktivitas dari daerah yang dimaksud dari daerah yang dimaksud. Pengaruh yang dimaksud disebabkan karena perilaku perorangan dan lembaga dalam menentukan lokasi mereka beraktivitas. Mereka akan memilih daerah dimana daya jangkau (aksesibilitasnya) paling mudah. Akibatnya mudah diduga, daerah yang daya jangkau tinggi makin diminati perorangan dan lembaga untuk aktivitasnya yang pada gilirannya daerah tersebut menjadi makin berkembang dan berkembang.

Dilain pihak pola aktivitas bersama-sama dengan sarana dan prasarana yang ada akan menyebabkan perilaku orang dalam kegiatan transportasi berubah pula, dimana dalam hal ini diindikasikan dengan adanya kebutuhan transportasi yang makin meningkat, terutama di daerah dimana perkembangan aktivitas kegiatan manusia yang tinggi. Akibat dari hal ini ketidakseimbangan antara sarana dan prasarana transportasi dengan kebutuhan pergerakan yang merangsang adanya kebutuhan untuk menyediakan sarana dan prasarana yang lebih baik. Sehingga, adanya peningkatan daya jangkau masyarakat.

1) Sarana

Dalam rangka menunjang perekonomian di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang dan kelancaran dalam mendistribusikan hasil-hasil pertanian bagi para petani dan masyarakat lainnya. Daerah Kecamatan Enrekang dengan kondisi sarana yang cukup memadai untuk pengangkutan barang termasuk angkutan komoditi pertanian.

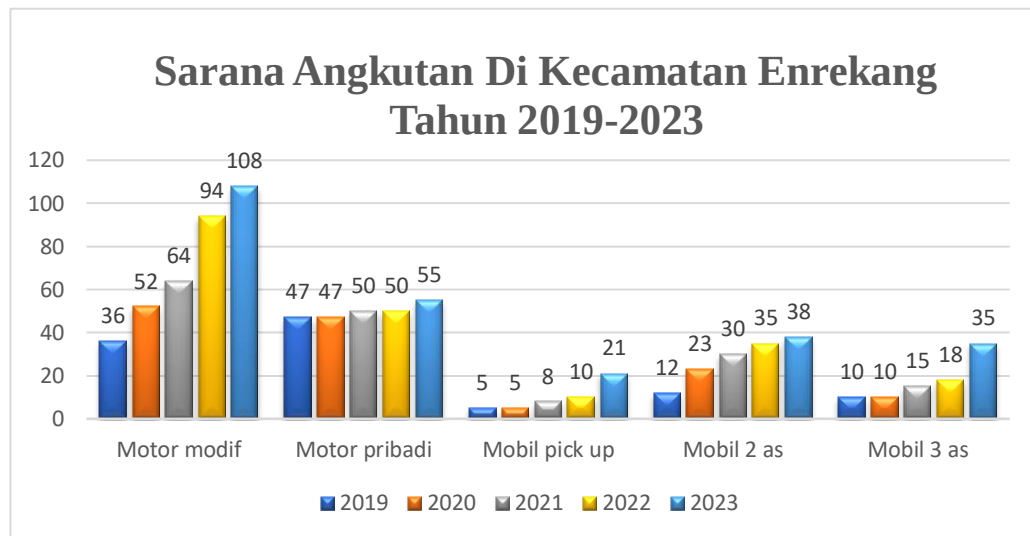
Jenis sarana yang digunakan untuk pengangkutan komoditi dari tempat produksi ke tempat pengumpul menggunakan roda dua (motor) dan roda empat (mobil) dengan jumlah produksi yang lebih banyak. Pengangkutan ini dilakukan oleh pedagang yang langsung membeli hasil pertanian di tempat produksi.

Jumlah sarana angkutan di Kecamatan Enrekang, khususnya sarana angkutan barang untuk mengangkut hasil produksi pertanian yang ada di beberapa desa seperti sarana angkutan pick up. Berikut tabel yang menyajikan banyaknya sarana angkutan:

Tabel 4.15 Banyaknya Sarana Angkutan Di Kecamatan Enrekang Tahun 2019-2023

No	Sarana Angkutan	2019	2020	2021	2022	2023
1.	Motor modif	36	52	64	94	108
2.	Motor pribadi	47	47	50	50	55
3.	Mobil pick up	5	5	8	10	21
4.	Mobil 2 as	12	23	30	35	38
5.	Mobil 3 as	10	10	15	18	35
Jumlah		110	137	167	207	257

Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Enrekang 2024



Gambar 4.8 Grafik tabel Sarana Angkutan Di Kecamatan Enrekang
Tahun 2019-2023

Pada tabel 4.16 dapat dilihat bahwa sarana angkutan yang ada di Kecamatan Enrekang tiap tahunnya mengalami peningkatan terutama pada sarana angkutan Motor modif yang peningkatannya sangat signifikan dari tahun 2021-2023, urutan kedua adalah sarana angkutan Motor pribadi yang mengalami peningkatan cukup signifikan pada tahun 2019-2023, sedangkan yang lainnya seperti Mobil pick up, Mobil 2 as dan Mobil 3 as mengalami peningkatan yang tidak melaju seperti sarana angkutan lainnya.

Kecamatan Enrekang masih membutuhkan sarana angkutan yang lebih banyak lagi seperti Mobil pick up, Mobil 2 as dan Mobil 3 as karena dengan sarana tersebut dapat lebih memadai dalam pengangkutan hasil produksi pertanian dengan jumlah yang lebih besar. Hal ini didasarkan pada hasil produksi pertanian yang ada di Kecamatan Enrekang yang setiap tahunnya mengalami peningkatan sehingga membutuhkan sarana angkutan barang untuk mengangkut hasil produksi pertanian ke tempat pemasaran.

b. Jalan

Jalan merupakan prasarana untuk memperlancar kegiatan perekonomian, dalam pembangunan pertanian transportasi sangat penting karena menentukan kelancaran pemasaran hasil produksi setempat serta barang yang dibutuhkan masyarakat yang tidak dihasilkan sendiri, serta dengan menjangkau kantong-kantong produksi. Tanpa prasarana yang memadai, maka komoditas yang diproduksi setempat akan bernilai rendah karena biaya pengangkutan yang tinggi untuk sampai kepasar, bahkan keadaan ini juga akan mengakibatkan menurunnya kualitas komoditas pertanian sejalan dengan bertambahnya waktu yang terbuang, sehingga akan mengakibatkan harga semakin rendah.

Pembangunan prasarana sangat penting karena menentukan kelancaran pergerakan dan pemasaran hasil pertanian setempat. Serta distribusi hasil pertanian yang tidak dapat diproduksi sendiri serta untuk meningkatkan hasil-hasil produksi. Tanpa prasarana jalan yang memadai, maka hasil produksi pertanian masyarakat suatu kawasan tidak memiliki nilai ekonomi yang tinggi, karena biaya angkutan yang tinggi ke pasar.

Kondisi jalan yang ada di Kecamatan Enrekang yaitu beton adalah 66,4 km, pengerasan 52,8 km, namun masih ada beberapa jalan yang merupakan jalan tanah yaitu 116,1 km. Jalan tanah yang dimaksud adalah jalan yang dilalui petani yang terdapat pada area pertanian yang sulit dilalui kendaraan apalagi saat hujan turun, sehingga dapat mempengaruhi aktifitas di Desa tersebut. Salah satu penunjang dalam pembangunan suatu wilayah adalah pembangunan jalan, kondisi jalan tani yang ada di Kecamatan Enrekang adalah berupa jalan tanah dan penggerasan, yang

dapat dilewati oleh mobil pengangkut pertanian sehingga tidak begitu menghambat dalam pengangkutan hasil pertanian yang ada di Kecamatan Enrekang

Partisipasi masyarakat petani yang tinggi dalam memperhatikan kondisi jalan, yang biasa dilakukan adalah bergotong royong untuk memperbaiki dengan alat seadanya demi kelancaran pengangkutan hasil pertanian, karena terkadang ada sebagian jalan yang tidak mampu dilewati oleh mobil jika hujan turun, karena kondisinya yang berupa jalan tanah. Berikut tabel yang menyajikan jenis jalan di Kecamatan Enrekang.

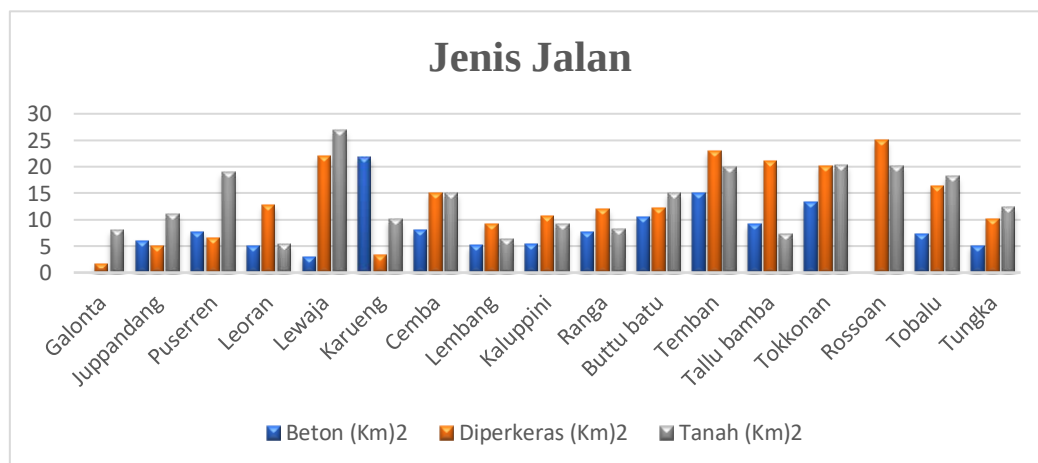
Tabel 4.16 Jalan Menurut Jenis Jalan Di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang Tahun 2023

Desa/Kelurahan	Jenis Jalan		
	Beton (Km) ²	Diperkeras (Km) ²	Tanah (Km) ²
1	2	3	4
Galonta	3,5	1,7	8
Juppandang	6	5	11
Puserren	7,7	6,5	19
Leoran	5,1	12,7	5,3
Lewaja	3	22	27
Karueng	21,8	3,3	10
Cemba	8	15	15
Lembang	5,13	9,12	6,23
Kaluppini	5,3	10,6	9,2
Ranga	7,6	12	8,15
Buttu batu	10,5	12,25	15
Temban	15	23	20
Tallu bamba	9,23	21	7,26

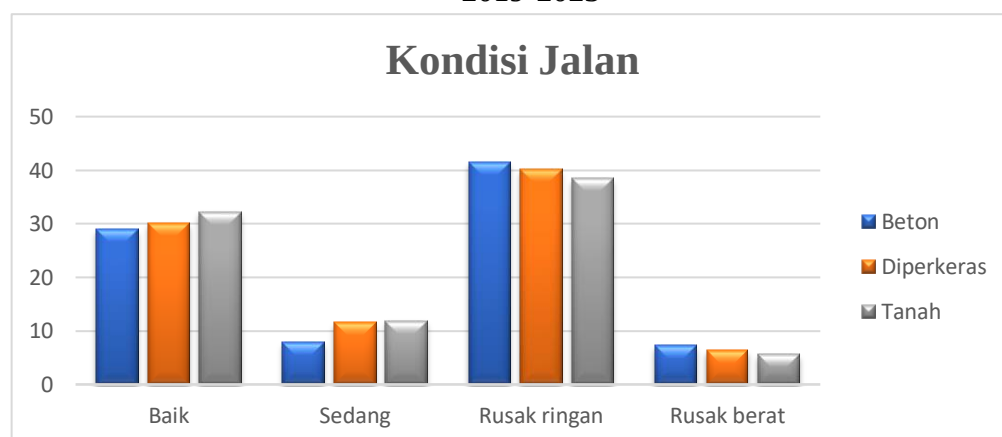
Lanjutan:

Tokkonan	13,25	20,2	20,35
Rossoan	19,15	25	20,15
Tobalu	7,2	16,3	18,2
Tungka	5,1	10,2	12,3
Kecamatan Enrekang	127,78	222,87	223,14
Kondisi Jalan			
• Baik	29	30,1	32,2
• Sedang	7,9	11,5	11,9
• Rusak ringan	41,6	40,1	38,4
• Rusak berat	7,2	6,4	5,7
Jumlah	85,7	88,1	88,2

Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Kecamatan Enrekang 2024



Gambar 4.9 Grafik tabel Sarana Angkutan Di Kecamatan Enrekang Tahun 2019-2023



Gambar 4.10 Grafik tabel Sarana Angkutan di Kecamatan Enrekang Tahun 2019-2023



Gambar 4.11

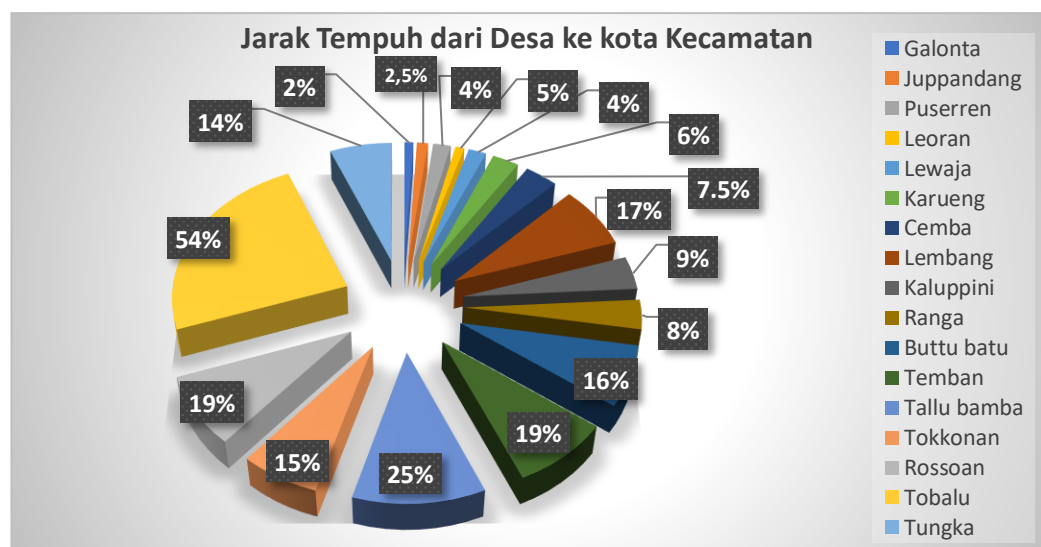
Kondisi Jalan Pengerasan dan Tanah di Kecamatan Enrekang Tahun 2024

c. Jarak

Selain jalan, jarak juga sangat berpengaruh dalam kegiatan perekonomian suatu wilayah, karena dengan menempuh jarak yang jauh dari tempat produksi ketempat pemasaran maka akan berpengaruh pada kualitas hasil pertanian yang diangkut. Dalam hal ini jarak adalah salah satu pengukuran untuk melihat seberapa besar biaya transportasi/perjalanan dalam menyalurkan distribusi hasil pertanian, adapun jarak yang ditempuh dari hasil produksi ketempat pemasaran yang ada di Kecamatan Enrekang berbeda-beda, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.17 Jarak Tempuh dari Desa ke kota Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang Tahun 2024

No	Desa/Kelurahan	Jarak Tempuh (Km)
1	Galonta	2,0
2	Juppandang	2,5
3	Puserren	4,0
4	Leoran	5,0
5	Lewaja	4,0
6	Karueng	6,0
7	Cemba	7,5
8	Lembang	17,0
9	Kaluppini	9,0
10	Ranga	8,0
11	Buttu batu	16,5
12	Temban	19,0
13	Tallu bamba	25,0
14	Tokkonan	15,0
15	Rossoan	19,0
16	Tobalu	54,0
17	Tungka	14,0
Jumlah		224,5



Gambar 4.14 Persentase Responden Menurut Usaha Trasportasi
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

Dari tabel diatas, maka jelas bahwa Kecamatan Enrekang, menunjukkan masing-masing Jalan memiliki jarak tempuh kurang dari 2 Km, dalam hal ini, Jalan yang memiliki jarak tempuh paling jauh dari kota Kecamatan adalah jalan di desa Tobalu dengan jarak 59 Km sedangkan jarak tempuh yang paling dekat adalah Desa Galonta dengan 2 Km.

Ketersediaan sarana angkutan dalam kegiatan pertanian sangat dibutuhkan tidak terkecuali yang ada di Kecamatan Enrekang, sarana angkutan yang ada di Kecamatan Enrekang bermacam-macam yang digunakan petani tentang banyaknya angkutan yang ada di Kecamatan Enrekang, namun masih ada sebagian petani yang menggunakan jasa hewan seperti kuda sebagai transportasi pedesaan petani untuk mengangkut hasil pertaniannya sampai ke rumah petani tersebut.

Pengangkutannya pun bervariasi, terkadang petani mengangkut hasil pertaniannya yang telah dibeli oleh pedagang di tempat produksi, namun masih adapula petani yang mengangkut hasil pertaniannya sampai kerumah untuk konsumsi sendiri.

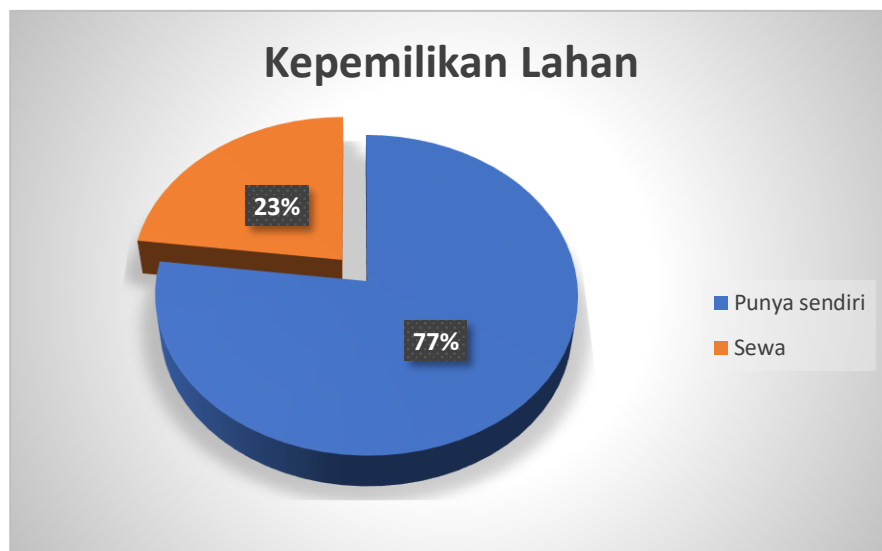
Adanya pengangkutan hasil-hasil pertanian maka biaya transportasi terkadang menghambat arus barang yang akan dipasarkan, konsep yang digunakan dalam pengangkutan hasil pertanian yang ada di Kecamatan Enrekang adalah jarak 1-10 Km tarifnya adalah Rp 1000- 2000/orang dan jarak 10-19 km 4000/orang, namun adapula dikenakan biaya dengan barang bawaannya dikenakan tarif Rp 5000/karung dengan jarak yang jauh antara 10-18 km namun jarak yang dekat dikenalan tarif Rp 3000 dengan jarak 3-9 Km. Dapat dirata-ratakan tarif angkutan sebesar 6000/orang/karung.

d. Karakteristik Kepemilikan Lahan

Berdasarkan hasil mengenai karakteristik menurut kepemilikan lahan dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.18 Kepemilikan Lahan Responden

No.	Kepemilikan Lahan	Jumlah	%
1.	Punya Sendiri	115 orang	77,0
2.	Sewa	35 orang	23,0
Jumlah		150 orang	100



Gambar 4.12 Persentase Responden Menurut Kepemilikan Lahan
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

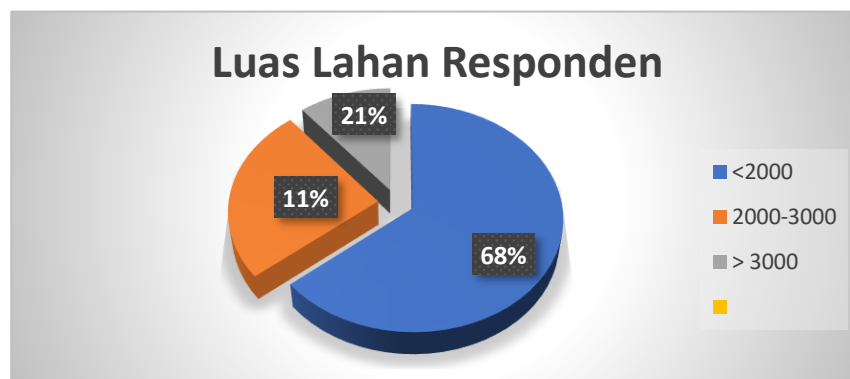
Tabel 4.7 di atas menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki lahan pribadi, yaitu sebanyak 115 orang atau 77,0%, sedangkan responden yang menyewa lahan sebanyak 35 orang atau 23,0%.

e. Karakteristik Luas Lahan

Berdasarkan hasil mengenai karakteristik menurut luas lahan dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.19 Luas Lahan Responden

No.	Luas Lahan (m ²)	Jumlah	%
1.	< 2000	102 orang	68,0
2.	2000 – 3000	16 orang	11,0
3.	> 3000	32 orang	21,0
Jumlah		150 orang	100



Gambar 4.13 Persentase Responden Menurut Luas Lahan
 Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

Responden yang memiliki lahan < 2000 sebanyak 102 orang atau 68,0%, responden yang memiliki lahan 2000 – 3000 sebanyak 16 orang atau 11,0%, sedangkan responden yang memiliki lahan > 3000 sebanyak 32 orang atau 21,0%. Artinya sebagian besar petani memiliki luas lahan < 2000 m².

f. Analisis Peranan Transportasi Terhadap Pembangunan Pertanian

Pada prinsipnya suatu aktivitas/usaha dapat terlaksana apabila kegiatan atau aktivitas tersebut dapat ditunjang dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai dengan memahami suatu program pembangunan, maka obyek pembangunan mempunyai lisensi apakah suatu program itu perlu atau tidak khususnya untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat yang berada di daerah perdesaan.

Prasarana dan sarana transportasi merupakan hal yang terpenting dalam

memacu dinamika pertumbuhan ekonomi dalam suatu wilayah. Melalui prasarana dan sarana transportasi diharapkan transportasi perdesaan dapat memperlancar kegiatan usaha dan pergerakan arus barang sehingga dapat di akses dengan cepat dalam meningkatkan pendapatan masyarakat di perdesaan.

Untuk mengetahui tingkat peranan transporasi terhadap pembangunan pertanian dilihat dari data responden dan menggunakan analisis korelasi. Masing-masing kolom menurut aspek tanggapan diberikan frekuensi berdasarkan tanggapan responden, selanjutnya dihitung proporsinya dalam persentase (%) yang dilakukan berturut-turut menurut urutan besarnya. Berdasarkan tanggapan responden memperlihatkan :

1. Kondisi jalan

Transportasi perdesaan dapat dikatakan mempunyai peranan yang penting dalam melaksanakan pembangunan pertanian. kondisi jalan di Kecamatan Enrekang sudah memiliki akses keluar yang cukup baik. Namun masih ada beberapa desa yang kondisi jalannya masih rusak, dimana pada desa tersebut sangat banyak memproduksi hasil-hasil pertanian. berikut ini disajikan tanggapan responden mengenai pengaruh kondisi jalan terhadap pembangunan pertanian.

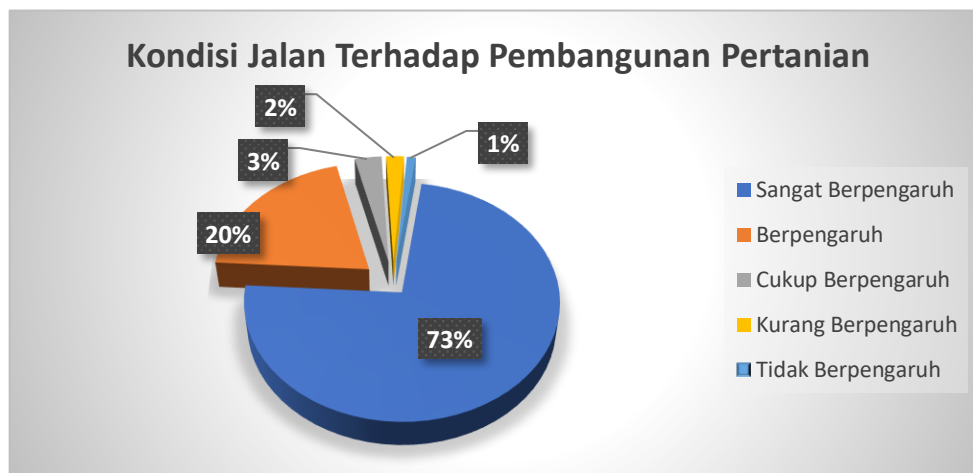
Tabel 4.20
Pengaruh Kondisi Jalan Terhadap Pembangunan Pertanian
di Kecamatan Enrekang

No	Tanggapan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Sangat berpengaruh	110	73,0
2	Berpengaruh	30	20,0
3	Cukup berpengaruh	5	3,0
4	Kurang berpengaruh	3	2,0

Lanjutan

5	Tidak berpengaruh	2	1,0
Jumlah		150	100

Sumber : hasil analisis



Gambar 4.14 Persentase Responden Menurut Kondisi Jalan
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

Tabel diatas menunjukkan bagaimana tanggapan responden terhadap pengaruh kondisi jalan terhadap pembanguna pertanian kondisi jalan. Yaitu yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 73,0 % yang berpendapat berpengaruh sebanyak 20,0 %, dan yang tidak berpengaruh terhadap terhadap pembangunan pertanian sebanyak 1,0 %.

Berdasarkan tanggapan responden tersebut sehingga dapat dikatakan bahwa kondisi jalan di Kecamatan Enrekang sangat perlu adanya perbaikan. Jika hal ini dibiarkan, maka kemungkinan besar akan berdampak pada tingkat pendapatan petani yang semakin menurun pada akhirnya berpengaruh terhadap rendahnya produksi pertanian oleh petani yang mengakibatkan terganggunya distribusi pemasaran dalam memenuhi kebutuhan konsumen.

1. Alat angkut

Keberadaan sarana transportasi berupa angkutan umum yang beragam sangat membantu dan memperlancar kegiatan masyarakat dalam aktivitas pertanian utamanya peningkatan produksi pertanian. sarana angkutan yang dimaksud adalah jenis angkutan barang seperti Motor modif, Motor pribadi, Mobil pick up, Mobil 2 as ataupun Mobil 3 as. Sarana angkutan seperti Motor modif dan Motor pribadi biasanya digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dalam lingkup kecamatan, biasanya menggunakan alat angkut ini hanya membawa barang dalam jumlah sedikit untuk dijual ke pasar.

Berikut ini tanggapan responden mengenai pengaruh alat angkut terhadap pembangunan pertanian.

Tabel 4.21 Derajat hubungan

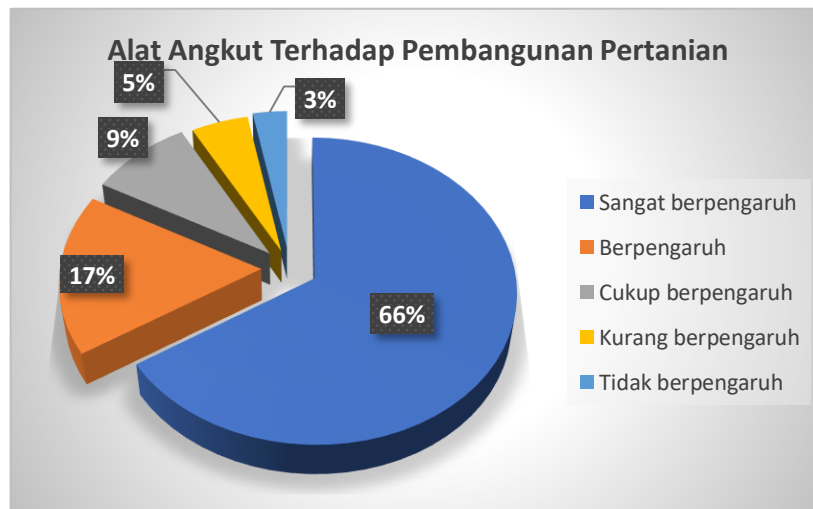
Nilai Person Correlation	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Tidak berpengaruh
0,020 – 0,399	Kurang berpengaruh
0,040 – 0,599	Cukup berpengaruh
0,60 – 0,799	Berpengaruh
0,80 – 1,00	Sangat berpengaruh

Sumber: Sugiyono, 2019

Tabel 4.22
Pengaruh Alat Angkut Terhadap Pembangunan Pertanian
di Kecamatan Enrekang

No	Tanggapan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Sangat berpengaruh	99	66,0
2	Berpengaruh	25	17,0
3	Cukup berpengaruh	13	9,0
4	Kurang berpengaruh	8	5,0
5	Tidak berpengaruh	5	3,0
Jumlah		150	100

Sumber : hasil analisis



Gambar 4.15 Persentase Responden Menurut Alat Angkut Terhadap Pembangunan Pertanian
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

Tabel diatas dapat dikatakan bahwa tanggapan responden yang sangat berpengaruh sebanyak 66,0% tanggapan yang menjawab berpengaruh sebanyak 17,0% yang cukup berpengaruh sebanyak 9,0%, dan yang tidak berpengaruh terhadap pembangunan pertanian sebanyak 3,0%.

Dengan adanya angkutan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang yang dapat meningkatkan mobilitas barang yang berdampak pada aksesibilitas yang meningkat.

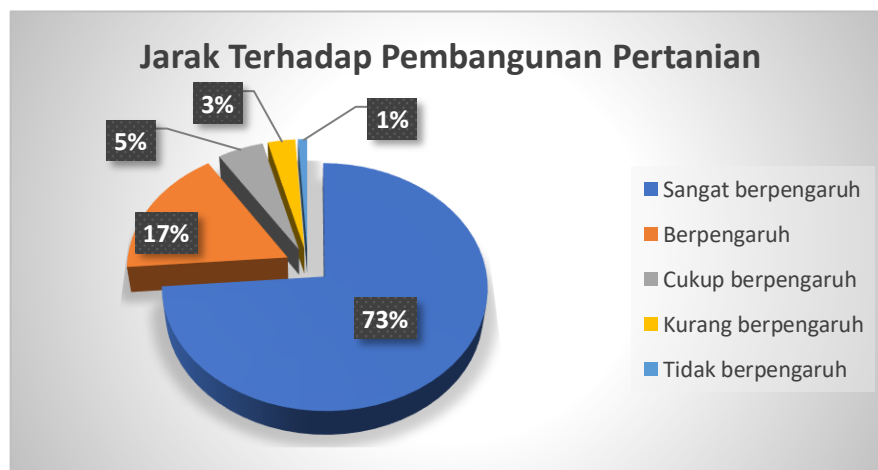
2. Jarak

Melihat kondisi jalan yang rusak berat mengakibatkan jarak yang dilalui oleh alat angkut kendaraan dari tempat produksi ke tempat pemasaran semakin jauh. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.23
Pengaruh Jarak Terhadap Pembangunan Pertanian
di Kecamatan Enrekang

No	Tanggapan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Sangat berpengaruh	110	73,0
2	Berpengaruh	25	17,0
3	Cukup berpengaruh	8	5,0
4	Kurang berpengaruh	5	3,0
5	Tidak berpengaruh	2	1,0
Jumlah		150	100

Sumber : hasil analisis



Gambar 4.16 Persentase Responden Menurut Jarak Terhadap
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

Tabel diatas dapat dikatakan bahwa penadapat dari keseluruhan responden adalah terhadap pengaruh jarak tempuh dalam pembangunan pertanian maka yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 73,0% yang berpendapat berpengaruh sebanyak 17,0%, cukup berpengaruh sebanyak 5,0%, sedangkan yang berpendapat kurang berpengaruh sebanyak 3,0%. Dan yang tidak berpengaruh sebesar 1,0%

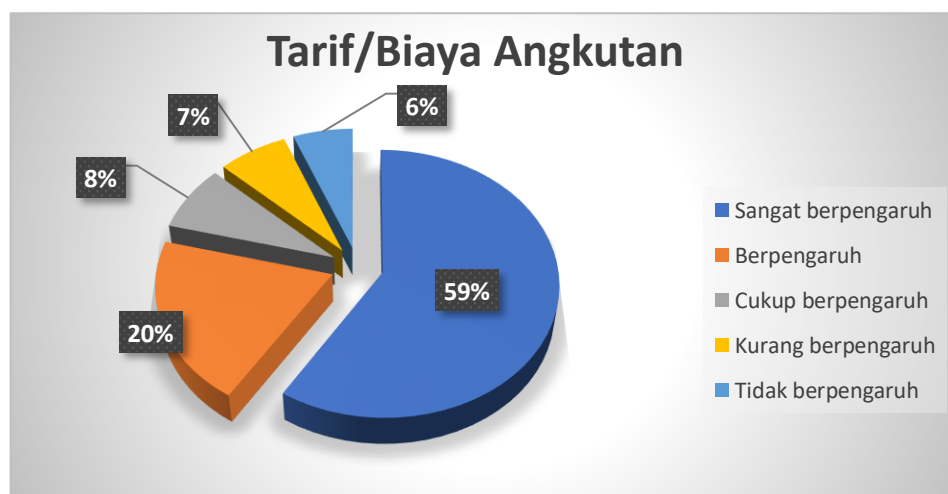
c. Tarif/biaya angkutan

Dengan adanya angkutan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dapat meningkatkan mobilitas barang yang berdampak pada aksesibilitas yang meningkat. Dengan ketersediaan alat angkutan memberi kemudahan bagi masyarakat khususnya petani akan lebih mudah dalam mendapatkan sarana pertanian. berikut ini tanggapan responden mengenai tarif/biaya terhadap pembangunan pertanian.

Tabel 4.24
Pengaruh Tarif/Biaya Angkutan Terhadap Pembangunan Pertanian
Di Kecamatan Enrekang

No	Tanggapan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Sangat berpengaruh	89	59,0
2	Berpengaruh	30	20,0
3	Cukup berpengaruh	12	8,0
4	Kurang berpengaruh	10	7,0
5	Tidak berpengaruh	9	6,0
Jumlah		150	100

Sumber : hasil analisis



Gambar 4.17 Persentase Responden Menurut Tarif/Biaya Angkutan
Sumber: (Hasil Olah Data, 2024)

Tabel diatas dapat dilihat tanggapan masyarakat tentang tarif angkutan terhadap pembangunan pertanian, yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 59,0 % berpengaruh sebanyak 20,0 %, cukup berpengaruh sebanyak 8,0 %, dan yang kurang berpengaruh terhadap pembangunan pertanian sebanyak 7,0 %. Sedangkan yang tidak berpengaruh sebesar 6,0%.

C. Analisa Data

1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengetahui valid atau tidaknya kuesioner yang dibagikan kepada responden. Untuk mengetahui suatu kuesioner dapat dikatakan valid apabila nilai rhitung > rtabel. Dalam penelitian ini, jumlah data yang dapat digunakan sebanyak 150 kuesioner, dengan tingkat kepercayaan ($\alpha=5\%$), sehingga nilai rtabel atau $df = (N-2) = 0,134$ Uji validitas ini menggunakan aplikasi SPSS statistic 24. Berikut hasil uji validitasnya:

Tabel 4.25 Hasil Uji Validitas

Variabel	Item	Corrected item- total correlatiaon	r-tabel	Sig	Ket.
Kinerja/ Kualitas (X1)	X1.1	0, 652	0,134	0,000	Valid
	X1.2	0, 680	0,134	0,000	Valid
	X1.3	0, 490	0,134	0,000	Valid
	X1.4	0, 688	0,134	0,000	Valid
	X1.5	0, 562	0,134	0,000	Valid
Tarif/Harga (X2)	X2.1	0, 595	0,134	0,000	Valid
	X2.2	0, 646	0,134	0,000	Valid

	X2.3	0, 631	0,134	0,000	Valid
	X2.4	0, 637	0,134	0,000	Valid
	X2.5	0, 668	0,134	0,000	Valid
Kepuasan (Y)	Y.1	0, 567	0,134	0,000	Valid
	Y.2	0, 652	0,134	0,000	Valid
	Y.3	0, 469	0,134	0,000	Valid
	Y.4	0, 532	0,134	0,000	Valid
	Y.5	0, 428	0,134	0,000	Valid

Sumber : Data diolah, tahun 2024

Dengan melihat tabel 4.1 dapat diketahui bahwa besarnya koefisien korelasi dari seluruh butir pertanyaan variabel-variabel penelitian. Berdasarkan hasil perhitungan koefisien korelasi seluruh butir pertanyaan memiliki signifikan pearson correlation lebih besar dari rtabel sebesar 0,134 ($r_{hitung} > r_{tabel}$). Maka dari itu dapat disimpulkan item pertanyaan tersebut dinyatakan valid dan dilanjutkan dengan uji reliabilitas

b) Uji Reliabilitas

Menguji hubungan variabel menggunakan uji korelasi pearson untuk mengetahui variable antara responden. Berdasarkan olah data SPSS diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel Uji Validasi Item pernyataan yang telah diuji validitasnya dan dinyatakan valid baru bisa diuji reliabilitasnya. Pengukuran reliabilitas dilakukan *one shot* atau pengukuran sekali saja. SPSS memberikan fasilitas untuk mengukur reliabilitas dengan uji statistik *Cronbec's Alpha*. Hasil uji reliabilitas dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.26 Hasil Uji Reliabilitas

Reability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.784	5

Sumber: hasil uji SPSS

Tabel 4.27 Cronbec's alpha

No	Variabel	Cronbach's Alpha	Koefisien Reabilitas	Kesimpulan
1	Kinerja/ Kualitas, Tarif/Harga dan Kepuasan.	0.784	0.6	Reliabel

Sumber: hasil uji SPSS

Hasil output SPSS menunjukkan bahwa nilai Cronbach's Alpha dengan nilai koefisien, lebih besar dari nilai koefisien reabilitas maka dikatakan reliable dan dapat digunakan untuk penelitian selanjutnya.

3. Uji korelasi

Analisis hubungan (uji korelasi) adalah suatu cara metode untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan linear terhadap variabel. Apabila terdapat hubungan maka perubahan-perubahan yang terjadi pada salah satu variabel X akan mengakibatkan terjadinya perubahan pada variabel lainnya (Y). Hasil analisis data dengan bantuan SPSS dapat kita lihat pada tabel berikut:

Tabel 4.28 *Corelation*

Correlations				
		KINERJA (X1)	TARIF/BIAYA (X2)	KEPUASAN (Y)
KINERJA (X1)	Pearson Correlation	1	.478**	.323**
	Sig. (2- tailed)		.000	.000
	N	150	150	150
TARIF/BIAYA (X2)	Pearson Correlation	.478**	1	.708**
	Sig. (2- tailed)	.000		.000
	N	150	150	150
KEPUASAN (Y)	Pearson Correlation	.323**	.708**	1

Lanjutan

	Sig. (2- tailed)	.000	.000	
	N	150	150	150
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).				

Sumber: hasil uji SPSS

Dari tabel 4.4 diperoleh hasil analisis korelasi person yang terjadi bahwa: dapat dilihat terdapat hubungan yang lemah antara kepuasan petani terhadap data kinerja sebesar 0,323; sedangkan tarif/biaya terhadap kepuasan petani terdapat hubungan yang kuat yaitu sebesar 0,708. Untuk membuktikan hubungan antara ke-2 variabel independent dan satu variabel dependent, maka dilakukan uji sebagai berikut:

1. Antara variabel X_1 terhadap Y

Hipotesis terhadap kasus ini:

- a. Hipotesis dalam bentuk kalimat

H_0 : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kinerja terhadap

kepuasan petani.

Ha : Terdapat hubungan yang signifikan antara kinerja terhadap kepuasan petani.

- a. Menentukan resiko kesalahan $\alpha = 5\%$ (0,05)
- b. Kriteria keputusan

Jika $\text{sig} < \alpha$, maka H_0 ditolak

Jika $\text{sig} > \alpha$, maka H_0 diterima

Dari tabel 4.4 menunjukkan variabel kinerja dengan nilai sig sebesar 0,000 untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi maka nilai $\alpha / 2$, sehingga nilai α $0,05/2 = 0,025$.

- c. Perbandingan nilai sig dengan α

Jika $\text{sig} < \alpha$, maka H_0 ditolak

Ternyata $\text{sig} = 0,000 < 0,025$, maka H_0 ditolak

- d. Keputusan

Sehingga terdapat hubungan yang signifikan antara variabel kinerja dengan kepuasan petani.

2. Antara variabel X_2 dengan Y

Hipotesis terhadap kasus ini

- a. Hipotesis dalam bentuk kalimat

H_0 : Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara tarif/biaya terhadap kepuasan petani.

H_a : Terdapat hubungan yang signifikan antara tarif/biaya terhadap kepuasan petani.

b. Menentukan resiko kesalahan $\alpha = 5\%$ (0,05)

c. Kriteria keputusan :

Jika $\text{sig} < \alpha$, maka H_0 ditolak

Jika $\text{sig} > \alpha$, maka H_0 diterima

Dari tabel 4.4 menunjukkan variabel tarif/biaya dengan nilai sig sebesar 0,000 untuk nilai α nya, karena menggunakan uji dua sisi maka nilai $\alpha / 2$, sehingga nilai α $0,05/2 = 0,025$.

d. Perbandingan nilai sig dengan α

Jika $\text{sig} < \alpha$ maka H_0 ditolak

Nilai sig 0,000 < 0,025 H_0 ditolak

c. Keputusan

Sehingga terdapat hubungan signifikan antara variabel tarif/biaya dengan kepuasan petani.

Tabel 4.29 *Model summary*

Model Summary^b									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.710 ^a	.504	.495	2.312	.504	52.850	3	156	.000
a. Predictors: (Constant), TARIF/BIAYA (X2), KINERJA (X1)									
b. Dependent Variable: KEPUASAN (Y)									

Sumber: hasil uji SPSS

Jika nilai sig. F Change < 0,05 maka ada hubungan secara signifikan sedangkan jika nilai sig. F Change > 0,05 maka tidak ada hubungan secara signifikan.

Nilai sig. F Change sebesar 0,000 < (0,005) maka bisa disimpulkan bahwa

variabel kinerja (X1), tarif/biaya (X2) memiliki hubungan yang signifikan terhadap kepuasan petani (Y) secara simultan.

4. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda dilakukan untuk mengetahui pengaruh lebih dari satu variabel bebas (independen) terhadap satu variabel terikat (dependen), adapun hasil analisis regresi linear berganda data yang diolah melalui spss *for windows version 24* dapat dilihat tabel berikut:

Berdasarkan analisis data dengan menggunakan spss 24, maka diperoleh hasil persamaan regresi sebagai berikut:

Tabel 4. 30 *Variables entered/removed*

Variables Entered/Removed ^a			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	KINERJA (X1), TARIF/BIAYA (X2) ^b	.	Enter
a. Dependent Variable: KEPUASAN PETANI (Y)			
b. All requested variables entered.			

Sumber: hasil uji SPSS

Pada tabel 4.7 dapat kita lihat bahwa variabel yang dimasukkan pada proses pengolahan data dengan menggunakan bantuan aplikasi SPSS adalah data kinerja, dan tarif biaya.

Nilai R (Koefisien Korelasi) sebesar 0,710 maka bisa disimpulkan bahwa tingkat hubungan antara kinerja (X1) dan tarif/biaya (X2) memiliki hubungan yang signifikan terhadap keouasan petani (Y) secara simultan memiliki hubungan yang kuat.

Tabel 4.31 Hasil uji koefisien determinasi

Model Summary^b									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.710 ^a	.504	.495	2.312	.504	52.850	3	146	.000
a. Predictors: (Constant), TARIF/BIAYA (X2), KINERJA (X1)									
b. Dependent Variable: KEPUASAN PETANI (Y)									

Sumber: hasil uji SPSS

Analisis koefisien determinasi dilakukan untuk melihat seberapa besar presentase pengaruh kinerja dan tarif/biaya terhadap kepuasan petani.

Koefisien determinasi R^2 pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah nol dan satu. Nilai R^2 yang rendah berarti kemampuan variabel – variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel – variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen. Berdasarkan uji R^2 yang dilakukan dapat dilihat pada tabel 4.32.

Korelasi R yang secara simultan bersama – sama antara variabel kinerja (X_1) dan tarif/biaya (X_2) terhadap kepuasan petani (Y) diperoleh nilai sebesar $r = 0,710$. Kontribusi yang diberikan oleh semua variabel bebas terhadap variabel terikat

$$KP = (0,710)^2 \times 100\% = 50.41\%.$$

Tabel 4.32 Hasil uji regresi linear berganda

Coefficients^a				
Model	Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients	t	Sig.

		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	8.060	1.343		6.000	.000
	KINERJA (X1)	-.013	.076	-.011	-.175	.861
	TARIF/BIAYA (X2)	1.617	.145	.727	11.188	.000
a. Dependent Variable: KEPUASAN PETANI (Y)						

Sumber: hasil uji SPSS

Berdasarkan jenis data dengan menggunakan SPSS 24, maka diperoleh hasil persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3$$

Dimana :

a = Konstanta regresi

Y = Kepuasan petani

X₁ = Kinerja

X₂ = Tarif/biaya

b = Derajat kemiringan regresi

Langkah – langkah regresi berganda adalah sebagai berikut:

a. Menduga parameter

Untuk mencari koefisien regresi a,b₁,b₂ dapat dihitung dengan menggunakan pendekatan matriks

$$X'X = A = \begin{bmatrix} n & \sum X_1 & \sum X_2 \\ \sum X_1 & \sum X_1 X_1 & \sum X_1 X_2 \\ \sum X_2 & \sum X_2 X_1 & \sum X_2 X_2 \end{bmatrix}$$

$$A = \begin{bmatrix} 150 & 2019 & 1120 \\ 2019 & 26689 & 14440 \\ 1120 & 14440 & 8180 \end{bmatrix}$$

$$b = \begin{bmatrix} a \\ b_1 \\ b_2 \end{bmatrix}$$

$$X'Y = H = \begin{bmatrix} \sum Y \\ \sum X_1 Y \\ \sum X_2 Y \end{bmatrix}$$

$$X'X.b = X'Y$$

$$\begin{bmatrix} n & \sum X_1 & \sum X_2 \\ \sum X_1 & \sum X_1 X_1 & \sum X_1 X_2 \\ \sum X_2 & \sum X_2 X_1 & \sum X_2 X_2 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} a \\ b_1 \\ b_2 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \sum Y \\ \sum X_1 Y \\ \sum X_2 Y \end{bmatrix}$$

Maka matriks A_0 , A_1 , A_2 ialah:

$$A_0 = \begin{bmatrix} \sum Y & \sum X_1 & \sum X_2 \\ \sum X_1 Y & \sum X_1 X_1 & \sum X_1 X_2 \\ \sum X_2 Y & \sum X_2 X_1 & \sum X_2 X_2 \end{bmatrix}$$

$$A_0 = \begin{bmatrix} 2890 & 2019 & 1120 \\ 36929 & 26689 & 14440 \\ 20765 & 14440 & 8180 \end{bmatrix}$$

$$A_1 = \begin{bmatrix} n & \sum Y & \sum X_2 \\ \sum X_1 & \sum X_1 Y & \sum X_1 X_2 \\ \sum X_2 & \sum X_2 Y & \sum X_2 X_2 \end{bmatrix}$$

$$A_1 = \begin{bmatrix} 160 & 2890 & 1120 \\ 2019 & 36929 & 14440 \\ 1120 & 20765 & 8180 \end{bmatrix}$$

$$A_2 = \begin{bmatrix} n & \sum X_1 & \sum Y \\ \sum X_1 & \sum X_1 X_1 & \sum X_1 Y \\ \sum X_2 & \sum X_2 X_1 & \sum X_2 Y \end{bmatrix}$$

$$A_2 = \begin{bmatrix} 160 & 2019 & 2890 \\ 2019 & 26689 & 36929 \\ 1120 & 14440 & 20765 \end{bmatrix}$$

Maka determinan dari A_0 , A_1 , A_2 adalah:

$$\begin{aligned}
\det(A) = & \left\{ n \cdot \sum X_1 X_1 \cdot \sum X_2 X_2 \right\} - \left\{ \sum X_1 \cdot \sum X_1 X_2 \right\} \\
& + \left\{ \sum X_2 \cdot \sum X_1 X_2 \cdot \sum X_2 \right\} - \left\{ n \cdot \sum X_1 X_2 \cdot \sum X_2 X_2 \right\} \\
& + \left\{ \sum X_1 \cdot \sum X_1 \right\} - \left\{ \sum X_2 \cdot \sum X_1 X_1 \cdot \sum X_2 \right\}
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
\det(A) = & \{(160) (26689) (8180) (110537)\} \\
& - \{(2019) (14440) (29299) (4151)\} \\
& + \{(1120) (52820) (1120) (52820)\} \\
& - \{(4151) (2019) (14440) (29299)\} \\
& - \{(160) (52820) (8180) (52820)\} \\
& + \{(2019) (2019) (29299) (29299)\} \\
& - \{(1120) (26689) (1120) (110537)\} \\
& + \{(4151) (14440) (14440) (4151)\}
\end{aligned}$$

$$= 133.196$$

$$\begin{aligned}
\det(A_0) = & \left\{ \sum Y \cdot \sum X_1 X_1 \cdot \sum X_2 X_2 \right\} - \left\{ \sum X_1 \cdot \sum X_1 X_2 \cdot Y \right\} \\
& + \left\{ \sum X_2 \cdot \sum X_1 X_1 \cdot \sum X_2 Y \cdot \sum X_2 X_1 \right\} \\
& - \left\{ \sum Y \cdot \sum X_1 X_2 \cdot \sum X_2 X_2 \cdot \sum X_1 X_1 \right\} \\
& + \left\{ \sum X_1 \cdot \sum X_1 Y \cdot \sum X_2 X_2 \cdot \sum X_1 X_2 \right\} \\
& - \left\{ \sum X_2 \cdot \sum X_1 X_1 \cdot \sum X_2 Y \right\}
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
\det(A_0) &= \{(2890) (26689) (8180) (110537)\} \\
&\quad - \{(2019) (14440) (29299) (75237)\} \\
&\quad + \{(1120) (52820) (20765) (52820)\} \\
&\quad - \{(4151)(36929) (14440) (29299) \} \\
&\quad - \{(2890) (52820) (8180) (52820)\} \\
&\quad + \{(2019) (36929) (29299) (29299)\} \\
&\quad - \{(1120) (26689) (20765) (110537)\} \\
&\quad + \{(4151) (14440) (14440) (75257)\} \\
&= 1.07352
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
\det(A_1) &= \left\{ n. \sum X_1 Y. \sum X_2 X_2. \right\} - \left\{ \sum X_1. \sum X_1 X_2. \sum X_2 X_3. \sum X_3 \right\} \\
&\quad + \left\{ \sum X_2. \sum X_1 X_1. \sum X_2. \sum X_1 Y \right\} - \left\{ n. \sum \sum X_2 X_2. \sum X_{31} Y \right\} \\
&\quad + \left\{ \sum X_1. \sum X_1. \sum X_2 X_1. \right\} - \left\{ \sum X_2. \sum X_1 X_1. \sum X_2. \sum X_3 X_3 \right\} \\
&= -17.78219,925
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
\det(A_0) &= \{(2890) (26689) (8180) (110537)\} \\
&\quad - \{(2019) (14440) (29299) (75237)\} \\
&\quad + \{(1120) (52820) (20765) (52820)\} \\
&\quad - \{(4151)(36929) (14440) (29299) \} \\
&\quad - \{(2890) (52820) (8180) (52820)\} \\
&\quad + \{(2019) (36929) (29299) (29299)\} \\
&\quad - \{(1120) (26689) (20765) (110537)\} \\
&\quad + \{(4151) (14440) (14440) (75257)\} \\
&= 1.07352
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
\det(A_2) = & \left\{ n \cdot \sum X_1 X_1 \cdot \sum X_2 Y \right\} - \left\{ \sum X_1 \cdot \sum X_1 Y \cdot \sum X_2 X_3 \cdot \sum X_3 \right\} \\
& + \left\{ \sum X_2 \cdot \sum X_1 X_2 \cdot \sum X_2 \cdot \sum X_1 X_1 \right\} - \left\{ \sum X_1 \cdot \sum X_1 \cdot \sum X_2 X_1 \cdot \right\} \\
& - \left\{ n \cdot \sum X_1 X_2 \cdot \sum X_2 Y \right\} + \left\{ \sum X_1 \cdot \sum X_1 \cdot \sum X_2 X_3 \cdot \sum X_3 Y \right\} \\
& + \left\{ \sum X_2 \cdot \sum X_1 Y \cdot \sum X_2 X_1 \cdot \sum X_2 \right\}
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
\det(A_2) = & \{(160) (26689) (20765) (110537)\} \\
& - \{(2019) (36929) (29299) (4151)\} \\
& + \{(1120) (52820) (1120) (52820)\} \\
& - \{(4151)(2019) (14440) (52820) \} \\
& - \{(160) (52820) (20765) (52820)\} \\
& + \{(2019) (2019) (29299) (75237)\} \\
& - \{(1120) (26689) (1120) (110537)\} \\
& + \{(110537) (36929) (14440) (110537)\} \\
& = 215.39
\end{aligned}$$

Dari determinan tersebut maka diperoleh nilai a , b_1 , b_2 sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
a &= \frac{\det A_0}{\det A} \\
&= \frac{107.352}{133.196} \\
&= 8060 \\
b_1 &= \frac{\det A_1}{\det A} \\
&= \frac{-17.78219.925}{133.196} \\
&= -0133504
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 b_2 &= \frac{\det A_2}{\det A} \\
 &= \frac{215.39}{133.196} \\
 &= 1617
 \end{aligned}$$

Sehingga diperoleh persamaan regresinya sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$$

$$Y = 8060 + (-) 013X_1 + 1617X_2$$

Artinya dapat memprediksi nilai Y apabila X_1 dan X_2 diketahui serta Persamaan regresi diatas memperlihatkan hubungan antara variabel independent dengan variabel dependen secara parsial, dari persamaan tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa:

- a. Nilai constanta adalah 8,060 artinya jika tidak terjadi perubahan variabel kinerja dan tarif/biaya (nilai X_1 , X_2 adalah 0) maka kepuasan terhadap pembangunan pertanian di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang adalah sebesar 8,060.
- b. Koefisien regresi berganda sebesar 8,060, (-) 0,13, dan 1,617 mengindikasikan besaran penambahan tingkat kepuasan petani setiap pertambahan jawaban responden untuk variabel kinerja, tarif/biaya dan tingkat kepuasan.

5. Uji F

Uji F dapat digunakan untuk menguji pengaruh secara simultan variabel bebas terhadap variabel terikat (Y). Jika variabel bebas memiliki pengaruh secara simultan terhadap variabel terikat (Y). Uji ini, dilakukan dengan membandingkan signifikan nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$ maka model yang dirumuskan sudah tepat. Jika nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$ maka dapat diartikan bahwa model regresi sudah tepat artinya

pengaruh secara bersama, dengan melihat nilai $F_{\text{tabel}} = 2,66$ dengan tingkat kesalahan 5%. Uji F yang dilakukan dapat dilihat pada tabel berikut:

$$F_{\text{tabel}} = k : n - k$$

Dimana :

n = Jumlah sampel

k = Banyaknya variabel bebas

$$F_{\text{tabel}} \quad k : n - k = 3 : 147 = 2,66$$

Tabel 4.33 Hasil uji F simultan

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	847.501	3	282.500	52.850	.000 ^b
	Residual	833.874	146	5.345		
	Total	1681.375	149			
a. Dependent Variable: KEPUASAN PETANI (Y)						
b. Predictors: (Constant), TARIF/BIAYA (X2), KINERJA (X1),						

Sumber: hasil uji SPSS

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel 4.10 diatas dapat dilihat pada nilai F_{hitung} sebesar 52,850 dengan nilai F_{tabel} adalah 2,66 sehingga nilai $F_{\text{hitung}} > F_{\text{tabel}}$ atau $52,850 > 2,66$, dengan tingkat signifikan $0,000 < 0,05$ maka H_0 ditolak, dapat disimpulkan bahwa variabel kinerja (X_1) dan tarif/biaya (X_2) secara bersamaan berpengaruh signifikan terhadap tingkat kepuasan petani (Y) dan dapat digunakan untuk memprediksi pendapatan yang di pengaruhi oleh variabel kinerja (X_1), dan tarif/biaya (X_2) di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang.

6. Uji T

Niai T_{hitung} digunakan untuk menguji pengaruh secara parsial kinerja (X_1), dan tarif/biaya (X_2) terhadap variabel terikatnya. Apakah variabel tersebut memiliki

pengaruh yang berarti terhadap variabel kepuasan petani (Y) atau tidak dengan tingkat kesalahan 5%. Uji ini dilakukan dengan melihat kolom signifikan pada masing-masing variabel independen (bebas) dengan taraf signifikan $< 0,05$. Uji T yang dilakukan dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.34 Hasil uji T parsial

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	8.060	1.343		6.000	.000
	KINERJA (X1)	,446	,097	,418	4,589	,000
	TARIF/BIAYA (X2)	1.617	.145	.727	11.188	.000

a. Dependent Variable: KEPUASAN PETANI (Y)

Sumber: hasil uji SPSS

Berdasarkan tabel 4.34 diatas dengan mengasumsi baris, kolom dan sig bisa dijelaskan sebagai berikut:

- a. Pengaruh variabel kinerja terhadap kepuasan petani (H_1)

Variabel kinerja (X_1), tidak signifikan terhadap kepuasan petani. Hal ini terlihat dari signifikan kinerja (X_1) $0,000 < 0,05$, dengan nilai $t_{tabel} = \frac{0,05}{2} : 150 - 3 - 1 = 0,025 : 146 = 1,97529$. Berarti t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} atau ($4,589 < 1,97529$), maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Sehingga hipotesis yang berbunyi terdapat pengaruh kinerja terhadap tingkat kepuasan petani di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang.

$$t_{tabel} = \frac{\alpha}{2} : n - k - 1$$

Dimana :

α = Tingkat kepercayaan (0,05)

n = Jumlah sampel

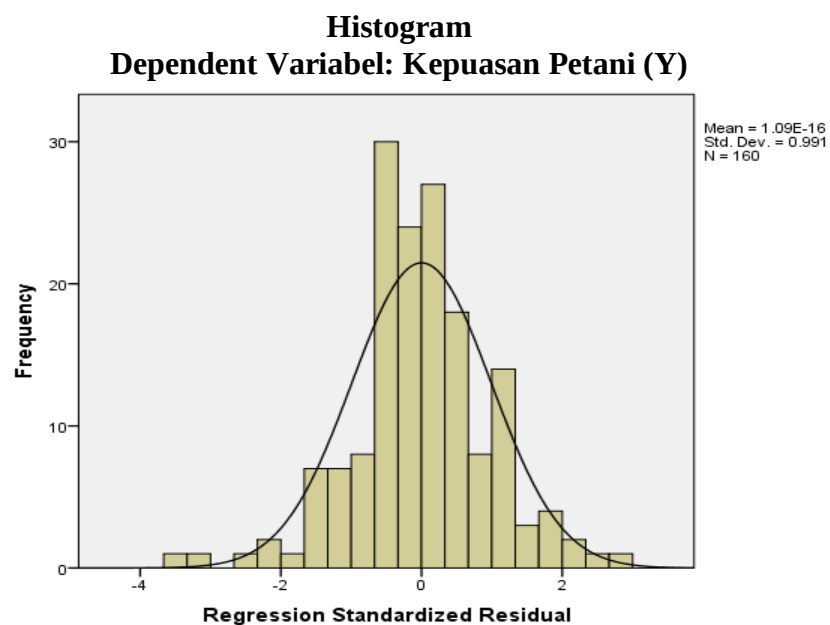
k = Banyaknya variabel bebas

$$t_{\text{tabel}} = \frac{0,05}{2} : 150 - 3 - 1$$

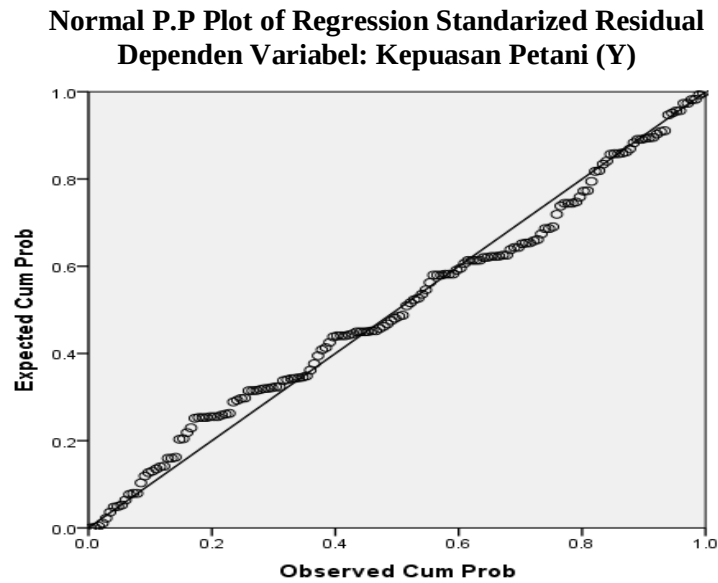
$$t_{\text{tabel}} = 0,025 : 146 = 1,97529$$

b. Pengaruh variabel tarif/biaya terhadap kepuasan petani (H_2)

Variabel tarif/biaya (X_2), signifikan terhadap kepuasan petani di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang. Hal ini terlihat dari signifikan tarif/biaya (X_2) $0,000 < 0,05$, dengan nilai $t_{\text{tabel}} = \frac{0,05}{2} : 150 - 3 - 1 = 0,025 : 146 = 1,97529$. Berarti t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} atau ($11,188 > 1,97529$), maka H_0 ditolak dan H_2 diterima. Sehingga hipotesis yang berbunyi terdapat pengaruh tarif/biaya terhadap kepuasan petani di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang



Gambar 4.18 Grafik histogram



Gambar 4.19 Grafik regression

Berdasarkan tampilan output diatas kita dapat melihat grafik histogram maupun plot. Dimana grafik histogram memberikan distribusi normal dimana grafik mengikuti arah diagonal. Selanjutnya pada gmbar plot terlihat titik – titik mengikuti dan mendekati garis diagonalnya sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi memenuhi asumsi normalitas.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya maka dapat disimpulkan :

1. Karakteristik jenis hasil komoditi dan moda angkutan barang di Kecamatan Enrekang Jumlah responden petani sebanyak 150 orang dengan usia kebanyakan 31-40 tahun jenis hasil komoditi dilihat dari Jenis tanaman pangan adalah jagung, padi dan bawang merah dari ketiga jenis tanam diatas yang paling luas area tanamnya adalah jenis tanam Jagung yaitu 4.720 Ha denga produksi 23.926 Ton, dan Jenis Tanam Perkebunan yaitu kelapa, kopi, Lada, kakao, yang memiliki area paling luas adalah jenis tanaman kelapa dengan luas 82,0 Ha yang memiliki produksi 51Ton sedangkan Jenis Tanaman Sayuran cabe, kacang panjang terung dan buncis. Sedangkan moda angkut barang antara lain Motor modif, Motor pribadi, Mobil pick up, Mobil 2 as dan Mobil 3 as
2. Karakteristik jaringan jalan angkutan hasil komoditi di kecamatan Enrekang. Dari hasil data yang di dapatkan mengenai tanggapan responden mengenai jaringan jalan angkutan hasil komoditi Yaitu yang berpendapat sangat berpengaruh sebanyak 73,0 % yang berpendapat berpengaruh sebanyak 20,0 %, dan yang tidak berpengaruh terhadap terhadap pembangunan pertanian sebanyak 1,0 % sehingga dapat simpulkan bahwa jaringan jalan angkutan hasil komoditi di Kecamatan sangat perlu adanya perbaikan. Jika hal ini dibiarkan, maka kemungkinan besar akan berdampak pada tingkat pendapatan petani yang

semakin menurun pada akhirnya berpengaruh terhadap rendahnya produksi pertanian oleh petani yang mengakibatkan terganggunya distribusi pemasaran dalam memenuhi kebutuhan konsumen.

3. Peran transportasi pedesaan terhadap pembangunan pertanian berdasarkan persepsi masyarakat di Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang dengan menggunakan analisis SPSS V24. Dapat dilihat terdapat hubungan yang kuat antara kepuasan petani terhadap data kinerja (X1) sebesar 0,323; sedangkan tarif/biaya (X2) terhadap kepuasan petani terdapat hubungan yang kuat yaitu sebesar 0,708 dan grafik histogram memberikan distribusi normal dimana grafik mengikuti arah diagonal. Selanjutnya pada gambar plot terlihat titik – titik mengikuti dan mendekati garis diagonalnya sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi memenuhi asumsi normalitas.

B. Saran

Adapun saran-saran dalam penelitian ini :

1. Sumber daya alam di Kecamatan Enrekang sangat berpotensi untuk pembangunan pertanian, seperti sektor tanaman pangan, dan perkebunan sehingga memerlukan pengelolaan yang lebih baik agar dapat memberikan peningkatan kesejahteraan ekonomi masyarakat.
2. Dari hasil analisis, kondisi jalan sangat berperan terhadap pembangunan pertanian, maka Pemerintah Daerah khususnya Pemerintah Kecamatan hendaknya memperhatikan kondisi jalan yang masih rusak agar melakukan perbaikan jalan.
3. Kiranya mengembangkan sistem transportasi yang dibutuhkan dalam peningkatan hasil pertanian agar potensi yang ada di Kecamatan Enrekang dapat dipasarkan secara luas dan Perlu adanya kerjasama yang baik antara pemerintah dan masyarakat dalam pembangunan dan pemeliharaan prasarana dan sarana yang ada di Kecamatan Enrekang.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salm. H. A, 1993, *Manajemen Transportasi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Adisasmita, S. A., 2011, *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Adji, Sakti., 2011, *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta.
- BPS, *Kabupaten Enrekang Dalam Angka 2016*, Badan Pusat Statistik Kabupaten Enrekang.
- BPS, *Kecamatan Enrekang Dalam Angka 2016*, Badan Pusat Statistik Kabupaten Enrekang.
- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, *Data Base Bidang Perhubungan*
- 2015, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Enrekang.
<https://id.wikipedia.org/wiki/Biaya>
- https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi_umum
- https://id.wikipedia.org/wiki/Waktu_antara
- <https://ms.wikipedia.org/wiki/Sosioekonomi>
- http://www.panjimas.com/citizens/2016/08/10/pengaturan-transportasi_dalam-islam/ perspektif -
- Kanafani , A, 1983, *Transportation Demand Analysis* , Mc. Graw Hill Book Co, New York.
- Khisty,C. Jhotin dan Lall,B. Kent, *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Penerbit Erlangga, Bandung.
- Komputer, Wahana, 2004, *10 Model Penelitian dan Pengolahannya dengan SPSS*, Andi, Semarang

- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi: Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Penerbit Erlangga. Jakarta.
- Morlok, Edwar K. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Mukti, E.T.2001, *Kompetisi Pemilihan Moda Antara Kereta Api dan Bus*, Tesis, Magister Teknik Sipil, ITB
- Munawar, Ahmad, 2005, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Beta Offset, Yogyakarta
- Nasution. H. M. N, 1996, *Manajemen Transportasi 1*, Ghalia, Indonesia.
- Ortuzar, J.D. and Willumsen, L.G. (1994) *Modelling Transport*, Third Edition, Jhon Wiley & Sons
- Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang *Angkutan Jalan*
- Pramesti, Getut. 2007. *Aplikasi SPSS15.0 Dalam Model Linier Statika*. PT Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Sitindaon, Charles. 2001. *Kajian Model Pemilihan Moda Angkutan Barang Antara Kereta Api dan Truk*. Tesis Magister Teknik Sipil ITB, Bandung.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan : Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Cv.Afabeta : Bandung.
- Supriyanto, M.A, 2003, *Analisis Pemilihan Moda antara Busway dan Kendaraan Pribadi, Dengan Model Logit – Probit*, Tesis, Magister Teknik Sipil, UI
- Tamin, O. Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Edisi Pertama, Penerbit ITB, Bandung
- Tamin, O. Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Edisi Kedua, Penerbit ITB, Bandung
- Tamin, O. Z. 2008. *Perencanaan, Pemodelan, & Rekayasa Transportasi: Teori, Contoh Soal, dan Aplikasi*. Penerbit ITB, Bandung
- Teknik Perencanaan Wilayah Dan Kota, 2013, *Buku Pedoman Penulisan Karya Ilmiah Mahasiswa*, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, Makassar
- Warpani, S. P., 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung.