

**ANALISIS KEBUTUHAN TERMINAL AGRO  
DI KABUPATEN GOWA**



**Skripsi**

**Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat untuk meraih  
Gelar Sarjana (S1) dalam Ilmu Sains Jurusan Kimia Fakultas Sains dan Teknologi**

**UIN Alauddin Makassar**

**KHAIRUL SANI USMAN, ST  
60800109018**

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
**ALAUDDIN**  
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
MAKASSAR  
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR

**2014**

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin. Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang telah memberikan nikmat kesehatan dan hikmat kepada penulis sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik sesuai dengan waktu yang telah direncanakan.

Skripsi berjudul **“Analisis Kebutuhan Terminal Agro di Kabupaten Gowa”**, disusun untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik Perencanaan Wilayah & Kota, Fakultas Sains & Teknologi, UIN Alauddin Makassar.

Penulis menyampaikan ucapan terima kasih setinggi-tingginya dan tak terhingga kepada yang terhormat :

1. Bapak Prof Dr H A Qadir Gassing HT Ms, selaku Rektor UIN Alauddin Makassar.
2. Bapak Dr. Muhammad Halifah Mustamin, M.Pd., selaku Dekan Fakultas Sains & Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar yang telah menyetujui dan menerima skripsi penulis.
3. Bapak Nursyam Aksa, ST., M.Si, selaku Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah & Kota dan sekaligus sebagai Dosen Pembimbing I, yang dengan sabar telah meluangkan waktu untuk membimbing dan mengarahkan penulis.
4. Ibu Henny Haerani G, ST., MT, selaku dosen pembimbing II, yang dengan sabar telah meluangkan waktu untuk membimbing dan mengarahkan penulis.

5. Seluruh Bapak/Ibu Dosen Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar yang telah membimbing dan memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis.

Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang turut serta memberikan bantuan dan sumbangan pemikiran selama penulis mengikuti perkuliahan. Akhirnya segala kebaikan yang telah diberikan kepada penulis dapat menjadi karunia yang tidak terhingga dalam hidupnya.

Penulis telah berupaya semaksimal mungkin, namun penulis menyadari masih banyak kekurangannya, untuk itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun dari pembaca demi sempurnanya skripsi ini. Kiranya skripsi ini dapat bermanfaat dalam memperkaya khasanah ilmu pengetahuan.

Paccinongang, November 2013

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
**ALAUDDIN**  
Penulis  
M A K A S S A R

## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	i
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	ii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iv
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	viii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xi
<b>DAFTAR PETA</b> .....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	6
C. Tujuan Penelitian .....	6
D. Manfaat Penelitian .....	7
E. Ruang Lingkup Pembahasan .....	7
F. Sistematika Pembahasan .....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Umum .....	10
1. Definisi Analisis .....	10
2. Terminal .....	12

3. Agro/Pertanian .....	13
B. Sistem Transportasi .....	15
C. Jaringan Jalan .....	17
D. Kinerja Ruas Jalan .....	18
1. Volume Lalu Lintas .....	18
2. Kapasitas Ruas Jalan .....	20
3. Tingkat Pelayanan .....	24
E. Jenis dan Fungsi Terminal .....	25
F. Ketentuan dan Persyaratan Lokasi Terminal Angkutan Penumpang .....	26
1. Terminal Penumpang Tipe A .....	26
2. Terminal Penumpang Tipe B .....	27
3. Terminal Penumpang Tipe C .....	28
G. Kapasitas dan Sirkulasi Terminal .....	29
1. Sirkulasi Penumpang .....	30
2. Sirkulasi Barang .....	30
3. Sirkulasi Bus .....	30
4. Sirkulasi Angkutan Kota .....	31
H. Terminal Agro .....	32
I. Terminal Agribisnis .....	33
J. Sektor Pertanian .....	35
1. Pembangunan Pertanian .....	35
2. Ciri-ciri Kawasan Sentra Produksi Pangan .....	36

3. Persyaratan Kawasan Sentra Produksi Pangan .....	38
4. Insfrastruktur .....	39
5. Pemasaran Hasil Pertanian .....	41
6. Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Wilayah Pertanian ....	43
K. Sistem Agribisnis .....	44
L. Agroindustri .....	45
 <b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN</b>	
A. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	48
B. Jenis dan Sumber Data .....	48
C. Metode Pengumpulan Data .....	49
D. Variabel Penelitian .....	50
E. Metode Analisis Data .....	50
F. Defenisi Operasional .....	56
G. Kerangka Pikir Penelitian .....	58
 <b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian .....	59
1. Kondisi Fisik Dasar .....	60
2. Sosial Kependudukan .....	74
3. Kegiatan Sektor Pertanian .....	78
B. Analisis Kebutuhan Terminal Agro .....	94

1. Analisis Potensi Sektor Pertanian .....	94
2. Analisis Pola Perdagangan .....	105
3. Analisis Kinerja Jalan Lokasi Perdagangan Hasil Pertanian .....	114
4. Analisis Tingkat Kebutuhan Masyarakat Akan Terminal Agro .....	132
5. Analisis Kebijakan .....	136
C. Pengembangan Terminal Agro di Kabupaten Gowa .....	137
1. Faktor Internal .....	137
2. Faktor Eksternal .....	138
3. Analisis Faktor Strategis Internal dan Eksternal Dalam Pengembangan Terminal Agro di Kabupaten Gowa .....	139
D. Analisis Pengembangan Terminal Agro Berdasarkan Al-Qur'an .....	145
 <b>BAB V PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan .....	138
B. Saran .....	140
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>vii</b>



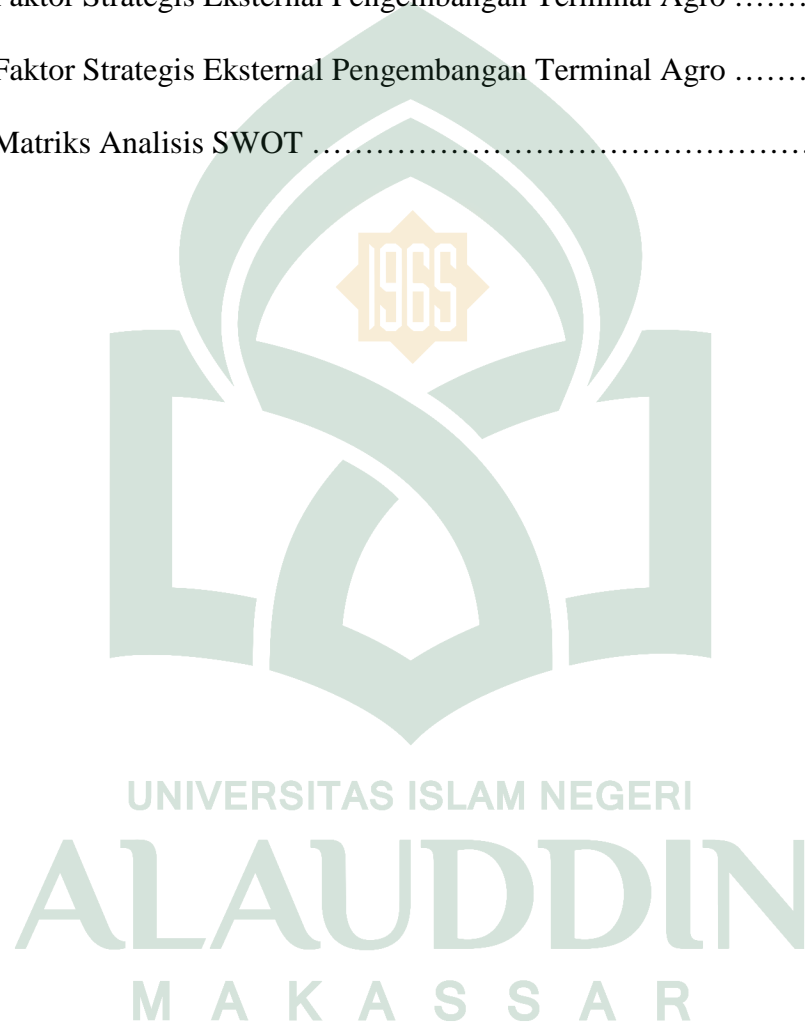
## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 1.</b> Daftar Konversi Satuan Mobil Penumpang (smp) .....	19
<b>Tabel 2.</b> Kapasitas Dasar Jalan (Co) .....	22
<b>Tabel 3.</b> Faktor Penyesuaian Lebar Jalan .....	22
<b>Tabel 4.</b> Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisah Arah (FCsp) .....	23
<b>Tabel 5.</b> Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Gangguan Samping (FCsf) .....	23
<b>Tabel 6.</b> Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs) .....	24
<b>Tabel 7.</b> Luas Wilayah Kabupaten Gowa Dirinci Berdasarkan Kecamatan ..	62
<b>Tabel 8.</b> Kondisi dan Luas Kemiringan Lereng Kabupaten Gowa .....	64
<b>Tabel 9.</b> Keadaan Curah Hujan dan Kelembaban Udara .....	74
<b>Tabel 10.</b> Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kab. Gowa .....	75
<b>Tabel 11.</b> Jumlah Penduduk Kabupaten Gowa .....	76
<b>Tabel 12.</b> Struktur Penduduk Menurut Umur dan Jenis Kelamin .....	77
<b>Tabel 13.</b> Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Komoditi Padi .....	78
<b>Tabel 14.</b> Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Komoditi Jagung .....	79
<b>Tabel 15.</b> Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Komoditi Kedelai .....	81
<b>Tabel 16.</b> Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Komoditi K. Tanah .....	82
<b>Tabel 17.</b> Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Komoditi K. Hijau .....	83
<b>Tabel 18.</b> Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Komoditi Ubi Kayu .....	84
<b>Tabel 19.</b> Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Komoditi Ubi Jalar .....	85



<b>Tabel 20.</b> Produksi Sayur-Sayuran Menurut Jenisnya di Kab. Gowa .....	87
<b>Tabel 21.</b> Produksi Buah-Buahan Menurut Jenisnya di Kab. Gowa .....	89
<b>Tabel 22.</b> Produksi Tanaman Perkebunan Rakyat Menurut Kecamatan .....	90
<b>Tabel 23.</b> Produksi Tanaman Perkebunan Rakyat Menurut Kecamatan .....	91
<b>Tabel 24.</b> Populasi Hewan Ternak Besar (Ekor) Menurut Kecamatan .....	92
<b>Tabel 25.</b> Populasi Hewan Ternak Unggas (Ekor) Menurut Kecamatan .....	93
<b>Tabel 26.</b> Hasil Analisis Location Question Untuk Sektor Pertanian .....	95
<b>Tabel 27.</b> Struktur Ekonomi Kab. Gowa Berdasarkan Lapangan Usaha .....	103
<b>Tabel 28.</b> Struktur Ekonomi Kab. Gowa Berdasarkan Lapangan Pertanian ..	104
<b>Tabel 29.</b> Jumlah Kios/Warung, Lapak-Lapak di Jl. Poros Pallangga .....	110
<b>Tabel 30.</b> Standar Perbandingan Jenis Kendaraan .....	117
<b>Tabel 31.</b> Volume Lalu Lintas Ruas Jalan Poros Pallangga Tahun 2013 .....	118
<b>Tabel 32.</b> Lebar Jalan Lokasi Penelitian .....	120
<b>Tabel 33.</b> Kapasitas Dasar Jalan (Co) .....	123
<b>Tabel 34.</b> Faktor Penyesuaian Lebar Jalan (FCw) .....	123
<b>Tabel 35.</b> Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisahan Arah (FCsp) .....	124
<b>Tabel 36.</b> Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Gangguan Samping (FCsf) .....	124
<b>Tabel 37.</b> Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs) .....	125
<b>Tabel 38.</b> Kapasitas Jalan Poros Pallangga Tanpa Aktifitas Perdagangan .....	126
<b>Tabel 39.</b> Kapasitas Jalan Poros Pallangga Dengan Aktifitas Perdagangan ..	126
<b>Tabel 40.</b> Perbandingan Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Poros Pallangga .....	131
<b>Tabel 41.</b> Pendapat Responden Tentang Kebutuhan Terminal Agro .....	133

<b>Tabel 42.</b> Pendapat Respondne Tentang Kebutuhan Terminal Agro .....	134
<b>Tabel 43.</b> Faktor Strategis Internal Pengembangan Terminal Agro .....	139
<b>Tabel 44.</b> Faktor Strategis Internal Pengembangan Terminal Agro .....	140
<b>Tabel 45.</b> Faktor Strategis Eksternal Pengembangan Terminal Agro .....	141
<b>Tabel 46.</b> Faktor Strategis Eksternal Pengembangan Terminal Agro .....	141
<b>Tabel 47.</b> Matriks Analisis SWOT .....	143



## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1.</b> Skema Pola Perdagangan Produk Pertanian di Kab. Gowa .....	106
<b>Gambar 2.</b> Kondisi Lokasi Penelitian .....	111
<b>Gambar 3.</b> Skema Pola Perdagangan Produk Pertanian Dengan Menggunakan Konsep Terminal Agro di Kab. Gowa .....	113
<b>Gambar 4.</b> Kondisi Jalan Lokasi Penelitian .....	121



## DAFTAR PETA

<b>Peta 01.</b> Peta Hasil Analisis LQ Sektor Pertanian Tanaman Pangan .....	98
<b>Peta 02.</b> Peta Hasil Analisis LQ Sektor Pertanian Tanaman Perkebunan .....	99
<b>Peta 03.</b> Peta Hasil Analisis LQ Sektor Pertanian Tanaman Holtikultura .....	100
<b>Peta 04.</b> Peta Hasil Analisis LQ Sektor Pertanian Perternakan .....	101
<b>Peta 05.</b> Peta Jalur Angkutan Hasil-Hasil Pertanian .....	107
<b>Peta 06.</b> Peta Asal Distribusi Hasil Produk Pertanian .....	108
<b>Peta 07.</b> Peta Arah Tujuan Distribusi Produk Pertanian .....	109
<b>Peta 08.</b> Peta Lokasi Penelitian .....	115



**Nama : Khairul Sani Usman**  
**NIM : 60800109017**  
**Judul Skripsi : Analisis Kebutuhan Terminal Agro di Kabupaten Gowa**

---

---

### **Abstrak**

Kabupaten Gowa merupakan salah satu kawasan yang memiliki potensi disektor pertanian yang tinggi. Sebagai salah satu dukungan pengembangan kawasan pertanian diperlukan sebuah sarana yang dapat berfungsi sebagai tempat menampung dan distribusi barang-barang hasil pertanian khususnya pada wilayah pedesaan yang kemudian dapat menambah nilai jual barang hasil pertanian sehingga dapat meningkatkan pendapatan daerah di Kabupaten Gowa.

Tetapi pada kenyataannya di Kabupaten Gowa belum tersedia sebuah sarana yang dapat menampung dan distribusi barang-barang hasil pertanian. Aktifitas pemasaran dan bongkar muat hasil pertanian tersebut umumnya sering berlangsung pada lokasi-lokasi pasar tradisional dan sebagian lagi dilakukan pada beberapa titik lokasi yang bukan pada peruntukannya, seperti pada ruas Jalan Poros Pallangga-Limbung yang fungsi jalannya merupakan jalan arteri. Yang setiap harinya mengalami kemacetan yang diakibatkan aktifitas tersebut.

Berdasarkan permasalahan tersebut diatas maka penelitian yang akan dilaksanakan melalui studi ini adalah “Analisis Kebutuhan Terminal Agro di Kabupaten Gowa”. Tujuan yang ingin dicapai dalam studi ini ialah mengetahui kebutuhan Terminal Agro dan pengembangan Terminal Agro di Kabupaten Gowa. Metode pendekatan yang digunakan dalam studi ini bersifat deskriptif.

Dari hasil analisis didapatkan bahwa Sebagai salah satu dukungan pengembangan kawasan Pertanian maka sudah semestinya di Kabupaten Gowa memiliki Terminal Agro. Terminal Agro tersebut berfungsi dan berperan sebagai pusat koleksi dan distribusi potensi pertanian pada masing-masing kawasan Agropolitan yang lebih terarah dan efektif sebagai pusat transaksi jual beli komoditas pertanian yang pada gilirannya akan meningkatkan kualitas dan kuantitas produksi yang berpeluang untuk diusahakan oleh masyarakat atau yang dapat memicu teralokasinya investasi-investasi baru pada kegiatan-kegiatan yang berbasis Agropolitan.

*Kata Kunci : Terminal Agro, Kebutuhan, Kegiatan Pertanian*

**Name** : **Khairul Sani Usman**  
**NIM** : **60800109017**  
**Judul Skripsi** : **Agro Terminal Needs Analysis in Gowa**

---

---

### **Abstract**

Gowa is one area that has a high potential in the agricultural sector . As one support agricultural development of the area needed a tool that can serve as a place to accommodate and distribution of agricultural goods, especially in rural areas can then add value to agricultural products so as to increase local revenues in Gowa.

But in fact in Gowa is not available a facility that can accommodate and distribution of agricultural goods . Marketing activities and unloading of agricultural products are generally often take place in locations traditional markets and partly carried out at several locations that are not on the allotment, as in Jalan Poros Pallangga - Limbung the course of an arterial road function. Who every day experience the congestion caused by these activities.

Based on the above issues will be carried out through research that this study is " Needs Analysis Terminal Agro in Gowa ". The aim of this study is to determine the needs and development of Agro Terminal in Gowa. The method of approach used in this study is descriptive.

From the analysis we found that As one of the region support the development of Agriculture then it should be in Gowa has Terminal Agro. The Agro terminal function and acts as a central collection and distribution of agricultural potential in each region Agropolitan more targeted and effective as a center for buying and selling agricultural commodities, which in turn will improve the quality and quantity of production are likely to be developed by the public or that can trigger proper allocation of new investments on activities based Agropolitan.

*Keywords: Agro Terminal, Supplies, Agricultural Activity*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pendekatan pembangunan yang lebih menonjolkan pertumbuhan ekonomi secara cepat tidak bisa dipungkiri telah mengakibatkan pertumbuhan diperkotaan melampaui kawasan lainnya atau dengan kata lain telah mendorong percepatan urbanisasi (*punctuated urbanization*). Percepatan urbanisasi ini selain menimbulkan akibat-akibat positif juga menimbulkan dampak negatif yakni terserapnya sumberdaya yang dimiliki perdesaan oleh kawasan perkotaan, baik sumber daya alam maupun sumber daya manusia (Lincoln Arsyad 2011 : 2).

Sementara itu, sebagian besar penduduk Indonesia tinggal di pedesaan dengan mata pencaharian utama di sektor pertanian. Pertanian dalam arti luas menyangkut pertanian tanaman pangan perkebunan, tanaman hortikultura, kehutanan, perikanan dan kelautan yang pada dasarnya berbasis sumber daya domestik yang dapat diperbaharui (*renewable resources*).

Kawasan perdesaan menurut UU No. 26 Tahun 2007 tentang Rencana Tata Ruang Nasional didefinisikan sebagai wilayah yang mempunyai kegiatan utama pertanian, termasuk pengelolaan sumberdaya alam dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perdesaan, pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan social dan kegiatan ekonomi. Karena terkonsentrasi sebagai penghasil bahan mentah pertanian, maka kawasan perdesaan dianggap berfungsi sebagai kawasan penghasil,

walaupun dapat berkembang menjadi kawasan agroindustri dan kawasan lainnya sesuai dengan kondisi sumber daya dan karakteristik yang dimiliki wilayah pedesaan tersebut.

Sebagaimana firman Allah S.W.T dalam Q.S. Al-Baqarah; 2 : 22

الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ فِرَاشًا وَالسَّمَاءَ بِنَاءً وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ  
مِنَ الشَّجَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ فَلَا تَجْعَلُوا لِلَّهِ أَنْدَادًا وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ ﴿٢٢﴾

Terjemahan :

*“Dialah yang menjadikan bumi sebagai hamparan bagimu dan langit sebagai atap, dan Dia menurunkan air (hujan) dari langit, lalu Dia menghasilkan dengan hujan itu segala buah-buahan sebagai rezki untukmu; karena itu janganlah kamu Mengadakan sekutu-sekutu bagi Allah, Padahal kamu mengetahui”<sup>1</sup>.*

Dijadikannya bumi terhampar bukan berarti dia diciptakan demikian. Bumi diciptakan Allah bulat atau bulat telur. Itu adalah hakikat ilmiah yang sulit dibantah. Keterhamparannya tidak bertentangan dengan kebulatannya. Allah menciptakannya bulat untuk menunjukkan betapa hebat ciptaan-Nya itu. Lalu Dia menjadikan yang bulat itu terhampar bagi manusia, yakni kemana pun mereka melangkahkan kaki, mereka akan melihat atau mendapatkannya terhampar. Itu dijadikan Allah agar manusia dapat meraih manfaat (baik lahir, batin, material maupun spiritual) sebanyak mungkin dari dijadikannya bumi demikian. [Quraish Shihab]

<sup>1</sup> Departemen Agama R.I, *Al – Qur'an dan Terjemahannya*. ( Jakarta, 1980 )



Allah SWT bukan hanya menciptakan kamu, tetapi Dia juga yang menjadikan bumi hamparan untuk kamu. Kalau kata mencipta memberi kesan wujudnya sesuatu. Baik melalui bahan yang telah ada sebelumnya maupun belum ada, serta menekankan bahwa wujud tersebut sangat hebat. Yang wujud itu sangat bermanfaat dan harus diraih manfaatnya, khususnya oleh yang untuknya diwujudkan sesuatu itu, yakni oleh manusia.

Allah SWT bukan hanya menciptakan bumi dan menjadikan terhampar tetapi ada juga menjadikan langit sebagai bangunan atau atap. Ini mengisyaratkan bahwa diatas langit dunia yang disebut ini, ada aneka langit yang lain, yang tidak sesuai dengan kondisi manusia secara umum.

Dia menghasilkan dengan hujan itu buah-buahan sebagai bagian dari rezeki kamu, sama dengan kata air, kata rezekipun berbentuk Nakirah, yang dalam ayat ini mengandung makna sebagian. Jika demikian, sumber rezeki bukan hanya buah-buahan yang tumbuh akibat hujan, tetapi masih banyak lainnya yang terhampar dibumi ini.

Penciptaan langit dan bumi dalam keadaan seperti yang ditunjukkan diatas, tersedianya air dan tumbuh berkembang dan berbuahnya pohon-pohon menunjukkan betapa Allah SWT telah menciptakan alam raya demikian bersahabat dengan manusia, sehingga menjadi kewajiban manusia menyambut persahabatan itu dengan memelihara dan mengembangkan sebagaimana dikehendaki Allah SWT dengan menjadikan manusia sebagai khalifah bumi.

Kabupaten Gowa dengan jumlah wilayah kecamatan definitif adalah sebanyak 18 (delapan belas) kecamatan yang secara topografis wilayah terdiri atas wilayah kecamatan yang masuk pada kategori wilayah pedataran tinggi (pegunungan) dataran rendah. Kedua kategori wilayah ini yang membentuk wilayah kabupaten Gowa merupakan aspek yang sangat potensial yang dapat memperkaya hasil potensi ekonomi wilayah, yang meliputi sektor pertanian, perkebunan, pertambangan, kehutanan, dan perikanan dengan luas wilayah daratan kurang lebih 1.883,33 km<sup>2</sup>. Selain itu, posisi geografis wilayah Kabupaten Gowa yang berbatasan langsung dengan Kota Makassar sebagai wilayah ibukota Propinsi Sulawesi Selatan yang dengan sendirinya menjadikan posisinya sebagai pintu gerbang pada bagian wilayah Selatan maupun bagian timur wilayah Propinsi Sulawesi Selatan dan jika dilihat dari pergerakan barang hasil pertanian merupakan peluang yang sangat besar sebagai pusat pemasaran perdagangan hasil-hasil pertanian, baik untuk kebutuhan domestik maupun untuk kebutuhan ekspor.

Berdasarkan gambaran singkat tersebut memperlihatkan bahwa Kabupaten Gowa memiliki potensi disektor pertanian sebagaimana yang tergambar pada Profil Kabupaten Gowa Tahun 2012, perolehan PDRB menurut lapangan usaha yang sangat dominan adalah pada sektor pertanian, yakni 44.15 % dari total PDRB. Jumlah produksi padi sebanyak 288.965 ton, tanaman jagung 195.248 ton, ubi jalar 9.834 ton, ubi kayu 185.248 ton, kacang kedelai 461 ton. Untuk jenis tanaman sayur-sayuran mencapai 30.427,6 ton, buah-buahan 2.003.653 kw yang meliputi

jenis tanaman alpukat, jambu, pepaya, pisang, nanas, salak, jeruk, sukun dan jambu. Sedangkan jenis tanaman perkebunan yang meliputi tanaman tanaman kelapa, jambu mete, kapuk, kopi, kemiri dengan total produksi 7.169 ton. Pada kegiatan sub sektor pertanian lainnya, yakni kegiatan perikanan yang meliputi perikanan laut dan budidaya yang mencapai 743,60 ton.

Pemasaran hasil pertanian tersebut dilakukan masih secara parsial, termasuk hasil produk yang berasal dari luar yang diperdagangkan di wilayah Kabupaten Gowa. Kegiatan perdagangan hasil produksi perekonomian masyarakat pedesaan umumnya berlangsung pada lokasi-lokasi pasar tradisional dan sebagian lagi dilakukan pada beberapa titik lokasi yang bukan pada peruntukannya. Sulitnya melacak potensi yang selama ini telah tereksploitasi disebabkan belum adanya prasarana pendukung daripada kegiatan perekonomian yang lebih memadai. Oleh karena itu, diperlukan sebuah sarana yang dapat berfungsi sebagai tempat menampung dan distribusi barang-barang hasil pertanian khususnya pada wilayah pedesaan yang kemudian dapat menambah nilai jual barang hasil pertanian sehingga dapat meningkatkan pendapatan daerah di Kabupaten Gowa.

Sebagai salah satu dukungan pengembangan kawasan Pertanian adalah tersedianya prasarana transportasi berupa terminal-terminal agro. Terminal agro tersebut berfungsi dan berperan sebagai pusat koleksi dan distribusi potensi pertanian pada masing-masing kawasan agropolitan yang lebih terarah dan efektif sebagai pusat transaksi jual beli komoditas pertanian yang pada gilirannya akan

meningkatkan kualitas dan kuantitas produksi yang berpeluang untuk diusahakan oleh masyarakat atau yang dapat memicu teralokasinya investasi-investasi baru pada kegiatan-kegiatan yang berbasis agropolitan. Oleh karena itu penelitian ini di fokuskan pada **Analisis Kebutuhan Terminal Agro di Kabupaten Gowa.**

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan maka dapat diarahkan rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kebutuhan terminal agro di Kabupaten Gowa ?
2. Bagaimana pengembangan terminal agro di Kabupaten Gowa ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini adalah :

1. Mengetahui kebutuhan terminal agro di Kabupaten Gowa
2. Mengetahui pengembangan terminal agro di Kabupaten Gowa

#### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Sebagai masukan bagi pemerintah dalam merencanakan dan mengembangkan Terminal Agro di Kabupaten Gowa.
2. Sebagai bahan referensi bagi peneliti yang akan melakukan kegiatan penelitian serupa.

#### **E. Ruang Lingkup Pembahasan**

1. Lingkup Wilayah

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Gowa yang merupakan salah satu kabupaten di Sulawesi Selatan yang memiliki potensi pengembangan di sektor pertanian.

2. Lingkup Materi

Adapun pembahasan dalam penelitian ini adalah menganalisis kebutuhan dan pengembangan terminal agro dalam mendukung sektor pertanian di Kabupaten Gowa.

## **F. Sistematika Pembahasan**

Dalam penyusunan skripsi ini penulis membagi kedalam lima bab, dengan sistematika pembahasan sebagai berikut :

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini memuat latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian dan ruang lingkup penelitian definisi operasional, sistematika pembahasan penulisan dan kerangka pikir.

### **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini memuat tentang definisi – definisi umum tentang Analisis, Terminal, Agro/pertanian, Terminal Agro, Pasar, Desa, Pengembangan Sektor Pertanian, Sistem Agribisnis, dan Agroindustri.

### **BAB III : METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini memuat lokasi dan waktu penelitian, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data.

### **BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini membahas tentang hasil dan pembahasan meliputi pendekatan analisis yang dilakukan secara matematis dengan menggunakan variabel – variabel dan indikator penelitian

Memberikan gambaran awal mengenai gambaran umum Kabupaten Gowa meliputi ; karakteristik fisik, penggunaan lahan, komoditas wilayah, sarana dan prasarana pemasaran dan transportasi di kawasan penelitian

**BAB V : PENUTUP**

Memuat Kesimpulan dan Saran



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Umum**

##### **1. Definisi Analisis**

Analisis bisa di artikan sebagai kajian yang dilaksanakan terhadap sebuah bahasa guna meneliti struktur bahasa tersebut secara mendalam. Sedangkan pada kegiatan laboratorium, kata analisa atau analisis dapat juga berarti kegiatan yang dilakukan di laboratorium untuk memeriksa kandungan suatu zat dalam cuplikan.

Sedangkan Definisi Analisis menurut para ahli yaitu sebagai berikut :

- **Wiradi**

Analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditaksir maknanya.

- **Komaruddin**

Analisis adalah kegiatan berfikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu.



- **Dwi Prastowo & Rifka Yulianti**

Analisis merupakan penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan

Dalam sebuah proses penelitian, antara kegiatan analisa memiliki keterkaitan erat dengan proses pengolahan data menggunakan metode statistic. Hal ini terkait dengan fungsi statistic yang akan menyajikan sebuah data yang didapat dari proses penelitian untuk kemudian diolah menjadi sebuah informasi baru. Hasil informasi inilah yang kemudian dibuat sebuah analisis yang menjadi kesimpulan penelitian tersebut.

Dalam proses penelitian, analisis merupakan tahap akhir sebelum penarikan kesimpulan dilakukan. Pada awal tahapan, dilakukan proses pencarian serta pembatasan masalah. Selanjutnya, dilakukanlah proses penarikan hipotesa awal hipotesa awal ini berfungsi sebagai praduga awal sebelum proses penelitian dilakukakan.

Dengan demikian, pada nantinya penelitian tersebut akan membuktikan apakah hasil praduga yang tertuang dalam hipotesa tersebut sesuai atau tidak. Pertanyaan yang muncul kemudian adalah apakah hasil penelitian menyebabkan hipotesa ditolak atau sebaliknya, hasil penelian sesuai dengan hipotesa yang sudah dibuat pada awal penelitian.

## 2. Terminal

Dalam pencapaian pembangunan nasional peranan transportasi memiliki posisi yang penting dan strategi dalam pembangunan, maka perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib maka ditempat-tempat tertentu perlu dibangun dan diselenggarakan terminal. Secara definitif terminal mempunyai pengertian sebagai berikut :

- **Menurut undang-undang no 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.**

Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan transportasi.

- **Menurut peraturan pemerintah Republik Indonesia no 41 tahun 1993**

Terminal adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi.

- **Menurut DISHUB kabupaten Bangkalan, 1997:7**

Terminal dapat diartikan sebagai suatu simpul tempat terjadinya putaran arus yang merupakan prasarana angkutan, tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang, tempat pemindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi sebagai akibat adanya pergerakan manusia dan barang serta tuntutan efisiensi transportasi.

### **3. Agro/pertanian**

Agro/Pertanian adalah sejenis proses produksi khas yang didasarkan atas proses pertumbuhan tanaman dan hewan. Kegiatan-kegiatan produksi didalam setiap usaha tani merupakan suatu bagian usaha, dimana biaya dan penerimaan adalah penting. Tumbuhan merupakan pabrik pertanian yang primer. Ia mengambil gas karbondioksida dari udara melalui daunnya. Diambilnya air dan hara kimia dari dalam tanah melalui akarnya. Dari bahan-bahan ini, dengan menggunakan sinar matahari, ia membuat biji, buah, serat dan minyak yang dapat digunakan oleh manusia. Pertumbuhan tumbuhan dan hewan liar berlangsung di alam tanpa campur tangan manusia. Beribu-ribu macam tumbuhan di berbagai bagian dunia telah mengalami evolusi sepanjang masa sebagai reaksi terhadap adanya perbedaan dalam penyinaran matahari, suhu, jumlah air atau kelembaban yang tersedia serta sifat tanah. Tiap jenis tumbuhan menghendaki syarat-syarat tersendiri terutama tumbuhnya pada musim tertentu.

Tumbuhan yang tumbuh di suatu daerah menentukan jenis-jenis hewan apakah yang hidup di daerah tersebut, karena beberapa di antara hewan itu memakan tumbuhan yang terdapat di daerah tersebut, sedangkan lainnya memakan hewan lain. Sebagai akibatnya terdapatlah kombinasi tumbuhan dan hewan di berbagai dunia (A.T Mosher 1968 : 19).

Pertanian terbagi ke dalam pertanian dalam arti luas dan pertanian dalam arti sempit (Mubyarto, 1989 : 16-17). Pertanian dalam arti luas mencakup :

- Pertanian rakyat atau disebut sebagai pertanian dalam arti sempit.
- Perkebunan (termasuk didalamnya perkebunan rakyat atau perkebunan besar).
- Kehutanan.
- Peternakan.

Sebagaimana telah disebutkan di atas, dalam arti sempit pertanian diartikan sebagai pertanian rakyat yaitu usaha pertanian keluarga di mana diproduksinya bahan makanan utama seperti beras, palawija (jagung, kacang-kacangan dan ubi-ubian) dan tanaman-tanaman hortikultura yaitu sayuran dan buah-buahan. Pertanian rakyat yang merupakan usaha tani adalah sebagai istilah lawan dari perkataan “farm” dalam Bahasa Inggris.

Pertanian akan selalu memerlukan bidang permukaan bumi yang luas yang terbuka terhadap sorotan sinar matahari. Pertanian rakyat diusahakan di tanah-tanah sawah, ladang dan pekarangan. Di dalam pertanian rakyat hampir tidak ada

usaha tani yang memproduksi hanya satu macam hasil saja. Dalam satu tahun petani dapat memutuskan untuk menanam tanaman bahan makanan atau tanaman perdagangan. Alasan petani untuk menanam bahan makanan terutama didasarkan atas kebutuhan makan untuk seluruh keluarga petani, sedangkan alasan menanam tanaman perdagangan didasarkan atas iklim, ada tidaknya modal, tujuan penggunaan hasil penjualan tanaman tersebut dan harapan harga.

## **B. Sistem Transportasi**

Transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Menurut Jinca (2001 : 3), transportasi merupakan salah satu sistem yang menjadi daya dukung terhadap proses pembangunan suatu kota dan juga merupakan suatu indikator kinerja sistem perkotaan. Peranan sistem jaringan transportasi sebagai prasarana perkotaan dan tujuan utama sebagai sarana pencapaian pembangunan perkotaan dan sebagai prasarana perkotaan bagi pergerakan orang dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut.

Menurut Salim Abbas (1993), transportasi merupakan kegiatan memindahkan barang dan produsen sampai kepada konsumen dengan menggunakan salah satu moda transportasi yang dapat meliputi moda transportasi darat, laut/sungai, maupun udara. Perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya diantara tempat-tempat terpisah secara geografis.

Dari berbagai definisi diatas tercermin bahwa transportasi merupakan salah satu kunci perkembangan karena sebagai media pergerakan. Jadi transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dari tempat asal ketempat tujuan. Dari kegiatan pergerakan tersebut ada lima unsur transportasi yaitu :

- 1) Orang yang membutuhkan (manusia)
- 2) Muatan yang diangkut (barang)
- 3) Ketersediaan kendaraan sebagai alat angkut (sarana)
- 4) Jalan yang dapat dilalui (prasarana)
- 5) Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut (kelembagaan).

Pada dasarnya kelima unsur diatas saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ketempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut.

Secara umum manfaat transportasi adalah untuk memberikan kemudahan dalam segala aktivitas masyarakat yang telah di uraikan di atas. Kemudahan (aksesibilitas) ini di artikan sebagai mudahnya tempat tujuan itu tercapai walaupun jauh jaraknya. Kemudahan ini dapat menyangkut berbagai aspek kegiatan, seperti mudahnya faktor-faktor produksi didapatkan, mudahnya informasi menyebar, mudahnya penduduk bergerak (mobilitas tinggi). Untuk menimbulkan kemudahan ini tentu segala elemen utama transportasi harus ditingkatkan secara serentak seperti membuka jalan baru tentu sarana kendaraannya harus diadakan dan pengelolaannya pun harus berjalan. Masih

belum tercapai tingkat kemudahan kalau hanya jalannya saja di bangun, begitu pula sebaliknya.

### **C. Jaringan Jalan**

Menurut undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 pasal 1 ayat 4 dikatakan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah dan di bawah permukaan tanah dan atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api dan jalan kanal.

Prasarana jalan mempunyai peranan yang sangat besar dalam kehidupan manusia, dalam perekonomian dan pembangunan. Peranan jalan sebagaimana tercantum dalam Undang-undang RI nomor 38 Tahun 2004, pasal 5, dimana dinyatakan bahwa:

- 1) Jalan sebagai bagian dari prasarana transportasi mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.
- 2) Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa dan negara.
- 3) Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan, menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah RI.

#### **D. Kinerja Ruas Jalan**

Manual kapasitas jalan Indonesia (MKJI,1997) mendefinisikan suatu ruas jalan sebagai diantara dan tidak dipengaruhi oleh simpangan bersinyal utama serta mempunyai karakteristik yang hampir sama sepanjang jalan.

Menurut Tamin (2000:540) pada umumnya permasalahan lalu lintas hanya terjadi pada jalan utama, khususnya jalan arteri dan kolektor. Pada jalan utama ini volume lalu lintas pada umumnya besar sedangkan pada jalan lokal volume lalu lintas pada umumnya rendah. Parameter yang digunakan untuk menganalisis kinerja ruas jalan dapat di jelaskan sebagai berikut :

##### **1. Volume Lalu Lintas**

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik jalur gerak untuk suatu satuan waktu, dimana volume lalu lintas tersebut merupakan jumlah kendaraan total jarak pada waktu tertentu. Jika volume lalu lintas lebih besar dari kapasitas jalan maka akan terjadi hambatan pada akhirnya terjadi penurunan tingkat pelayanan ruas jalan bersangkutan.

Volume lalu lintas suatu jalan raya dihitung berdasarkan jumlah kendaraan yang melewati titik yang tetap pada jalan dalam satuan waktu. Arus lalu lintas terdiri dari berbagai jenis kendaraan dimana setiap jenis kendaraan mempunyai karakteristik tersendiri. Olehnya itu diperlukan satuan pembanding untuk kendaraan di Indonesia menurut Indonesia Highway Capacity Manual (IHCM), yang dinyatakan dalam Satuan Mobil Penumpang (SMP) yaitu angka jenis kendaraan dimana setiap kendaraan tertentu



terhadap mobil penumpang. Volume arus lalu lintas yang dibutuhkan untuk perhitungan waktu alat pemberi isyarat lalu lintas adalah volume arus untuk masing-masing arah pergerakan. Klasifikasi kendaraan diperlukan untuk mengkonversikan kendaraan kedalam suatu mobil penumpang (smp). Satuan mobil penumpang yang dapat digunakan untuk kondisi dan situasi di Indonesia. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 1.** Daftar Konversi Satuan Mobil Penumpang (smp)

No.	Jenis Kendaraan	Kelas	Smp	
			Ruas	Simpang
1.	Sedan/jeep	Kendaraan Ringan	1,00	1,00
	Oplet			
	Microbus			
	Pick Up/Kanvas			
2.	Bus standard	Kendaraan Berat	2,00	1,30
	Truk sedang			
	Truk			
3.	Sepeda Motor	Sepeda Motor	0,30	0,40
4.	Becak	Tidak bermotor	0,80	1,00
	Sepeda			
	Gerobak , dll			

Sumber : MKJI Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1996

Keterangan : LV = Light Vehicle (kendaraan ringan)

HV = Heavy Vehicle (kendaraan berat)

MC = Motorcycle (kendaraan bermotor)

UM = Unmotorised Vehicle (kendaraan tidak bermotor)

Digunakan mobil penumpang sebagai satuan pembanding disebabkan oleh mobil penumpang dianggap relative lebih bersifat seragam dan mampu mempertahankan kecepatannya.

Berdasarkan penyesuaian kendaraan terhadap satuan mobil penumpang, volume lalu lintas dapat dihitung dengan menggunakan rumus:

$$V = \frac{n}{T}$$

Di mana : V = volume lalu lintas yang melewati suatu titik (smp/jam)

n = jumlah kendaraan yang melewati suatu jalan (smp/jam)

T = waktu pengamatan

## 2. Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas adalah suatu ruas jalan dalam sistem jalan raya adalah jumlah kendaraan maksimum yang memiliki kemungkinan yang cukup untuk melewati ruas jalan tersebut dalam periode waktu tertentu dan dibawah kondisi jalan dan lalu lintas yang umum.

Faktor-faktor yang berpengaruh pada kapasitas ruas jalan antara lain :

- a. Faktor jalan, meliputi: lebar lajur, bahu jalan median, kondisi permukaan jalan, dan lain-lain.
- b. Faktor lalu lintas, meliputi : komposisi lalu lintas, volume, distribusi lajur, dan gangguan lalu lintas, adanya kendaraan tidak bermotor, gangguan samping dan lain-lain.

c. Faktor lingkungan, meliputi : pejalan kaki, pengendara sepeda, binatang yang menyeberang dan sebagainya.

Menurut Tamin (2000:62), persamaan umum untuk menghitung kapasitas suatu ruas jalan dapat digunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). Kapasitas dinyatakan dalam satuan mobil penumpang (smp) persamaan untuk menentukan kapasitas ruas jalan adalah sebagai berikut :

$$C = C_o \times F_{cw} \times F_{csp} \times F_{Csf} \times F_{CCs}$$

Dimana :  $C$  = kapasitas jalan (smp/jam)

$C_o$  = kapasitas dasar (smp/jam)

$F_{cw}$  = faktor penyesuaian lebar jalan

$F_{Csp}$  = faktor penyesuaian pemisah arah

$F_{Csf}$  = faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan

$F_{CCs}$  = faktor penyesuaian ukuran

Di bawah ini dilampirkan beberapa tabel yang mendukung penghitungan kapasitas jalan berdasarkan *Indonesia Highway Capacity Manual* (IHCM) sebagai berikut:

**Tabel 2.** Kapasitas Dasar Jalan ( $C_0$ )

<b>Tipe Jalan Kota</b>	<b>Kapasitas Dasar Jalan (<math>C_0</math>)</b>	<b>Keterangan</b>
4 lajur berpembatas median atau jalan satu arah	1650	Perlajur
4 lajur tanpa pembatas median	1500	Perlajur
2 lajur tanpa pembatas median	2900	Kedua Arah

Sumber : MKJI Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1996

**Tabel 3.** Faktor Penyesuaian Lebar Jalan ( $FC_w$ )

<b>Tipe Jalan</b>	<b>Lebar Jalan Efektif (m)</b>	<b>F<sub>cw</sub></b>	<b>Keterangan</b>
4 lajur dipisah atau jalan satu arah	3.00	0,92	Perlajur
	3.25	0,96	
	3.50	1,00	
	3.75	1,04	
	4.00	1,08	
4 lajur tak dipisah	3.00	0,91	Perlajur
	3.25	0,95	
	3.50	1,00	
	3.70	1,05	
	4.99	1,09	
2 lajur tak dipisah	5	0,56	Kedua arah
	6	0,87	
	7	1,00	
	8	1,14	
	9	1,25	
	10	1,29	
	11	1,34	

Sumber : MKJI Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1996

**Tabel 4.** Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisahan Arah (FC<sub>sp</sub>)

Pemisahan Arah %-%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FC <sub>sp</sub>	2-lajur 2-arah tanpa pembatas median (2/2 UD)	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
	4- lajur 2-arah tanpa pembatas median (4/2 UD)	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Sumber : MKJI,1997 (5-52)

**Tabel 5.** Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Gangguan Sampung (FC<sub>sf</sub>) Untuk Jalan Yang Mempunyai Bahu Jalan

Tipe Jalan	Kelas Gangguan Sampung	Faktor Koreksi Akibat Gangguan Sampung Dan Lebar Bahu Jalan			
		Lebar bahu jalan efektif			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ C,0
4 lajur 2 arah pembatas median (4/2 D)	Sangat rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
4 lajur 2arah tanpa pembatas median (4/2 UD)	Sangat rendah	0,96	0,99	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,87	0,91	0,94	0,98
	Sangat tinggi	0,80	0,86	0,90	0,95
2-lajur 2-arah tanpa pembatas median 2/2 UD) atau jalan satu arah	Sangat rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber : MKJI, 1997 (5-55)

**Tabel 6.** Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs)

Ukuran Kota (jumlah penduduk )	FCcs
< 0,1	0,86
0,1-0,5	0,90
0,5-0,1	0,94
1,0-3,0	1,00
> 3,0	1,04

Sumber : MKJI, 1997 (5-55)

### 3. Tingkat Pelayanan

Tingkat pelayanan jalan adalah ukuran kualitatif yang menggambarkan kondisi operasi lalu lintas pada suatu ruas jalan . Tingkat pelayanan dapat dihitung dengan menggunakan persamaan sebagai berikut:  $LoS = V/C$  Sedangkan standarisasi nilai LoS ditetapkan berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) adalah sebagai berikut :

0.01 – 0.7	Kondisi pelayanan sangat baik, dimana kendaraan dapat berjalan dengan lancar.
0.7 – 0.8	Kondisi pelayanan baik, dimana kendaraan berjalan lancar dengan sedikit hambatan.
0.8 – 0.9	Kondisi pelayanan cukup baik, dimana kendaraan berjalan lancar tapi adanya hambatan lalu lintas sudah lebih mengganggu.
0.9 – 1.0	Kondisi pelayanan kurang baik dimana kendaraan berjalan dengan banyak hambatan.
1.0 – keatas	Kondisi pelayanan buruk dimana kendaraan berjalan dengan lamban dan cenderung macet, berjalan di bahu jalan.

### E. Jenis dan Fungsi Terminal

Berdasarkan, Juknis LLAJ, 1995, Terminal Transportasi merupakan:

- Titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum.
- Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas.
- Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang.
- Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Berdasarkan, Juknis LLAJ, 1995, Terminal dibedakan berdasarkan jenis angkutan, menjadi:

- Terminal Penumpang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
- Terminal Barang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

Berdasarkan, Juknis LLAJ, 1995, Terminal Angkutan Jalan dapat ditinjau dari

3 unsur :

- **Fungsi terminal bagi penumpang**, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parker kendaraan pribadi.
- **Fungsi terminal bagi pemerintah**, adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalulintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum.
- **Fungsi terminal bagi operator/pengusaha** adalah pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

#### **F. Ketentuan dan Persyaratan Lokasi Terminal Angkutan Penumpang**

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31/1995, Terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanan dibagi menjadi :

##### **1. Terminal Penumpang Tipe A**

Terminal Penumpang Tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Adapun persyaratan untuk lokasi Terminal Tipe A, yaitu :

- Terletak di Ibukota Propinsi, Kotamadya atau kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan atau angkutan lintas batas negara.



- Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA.
- Jarak antara dua terminal penumpang Tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya.
- Mempunyai jalan akses masuk atau keluar ke dan dari terminal, sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.

## **2. Terminal Penumpang Tipe B**

Terminal Penumpang Tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.

Adapun persyaratan untuk lokasi Terminal Tipe B, yaitu :

- Terletak di Kotamadya atau Kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi.
- Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB.
- Jarak antara dua terminal penumpang Tipe B atau dengan terminal Tipe A sekurang-kurangnya 15 km di pulau Jawa, 30 km di Pulau lainnya.

- Tersedianya luas lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera dan 2 ha di pulau lainnya.
- Mempunyai jalan akses masuk atau keluar ke dan dari terminal, sekurang-kurangnya berjarak 50 meter di Pulau Jawa dan 30 meter di pulau lainnya.

### **3. Terminal Penumpang Tipe C**

Terminal Penumpang Tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Adapun persyaratan untuk lokasi Terminal Tipe C, yaitu :

- Terletak di dalam wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan.
- Terletak di jalan kolektor atau local dengan kelas jalan paling tinggi IIIA. Tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan.
- Mempunyai jalan akses masuk atau keluar ke dan dari terminal, sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

Penentuan lokasi terminal penumpang harus memperhatikan :

- Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan.
- Rencana umum tata ruang

- Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal
- Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda.
- Kondisi topografi, lokasi terminal.
- Kelestarian terminal.

### **G. Kapasitas dan Sirkulasi Terminal**

Terminal penumpang merupakan bagian dari sistem transportasi dan secara umum berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Efektifitas terminal baik dalam hal kenyamanan pelayanan ataupun kecepatan pergerakan penumpang sangat menentukan kapasitas sebuah terminal.

Perencanaan kapasitas terminal harus disesuaikan dengan perkembangan yang akan datang. Kapasitas yang ada harus memperhitungkan moda transportasi yang akan digunakan penumpang, fasilitas yang ada serta tinjauan dari segi manajemen lalu lintas di lokasi terminal.

Sirkulasi adalah pola pergerakan yang melalui suatu area atau bangunan dalam suatu bangunan, merupakan suatu bagan yang melengkapi arah pergerakan sehingga menjadi lancar, ekonomis dan fungsional.

Sifat dari sirkulasi tergantung pada kecepatan dan muatan yang melalui saluran itu. Suatu jalan yang dipakai untuk jalan kaki dipengaruhi oleh hal - hal kecil yang terlihat berganti-ganti dan diperindah oleh ruangan yang proporsional.

Dalam operasional suatu terminal, sirkulasi dapat dibagi menjadi empat bagian, yaitu :

### **1. Sirkulasi Penumpang**

Yang disebut penumpang adalah orang yang akan naik ataupun turun dari bus. Sebelum naik ke bus, penumpang harus membeli karcis, kemudian menunggu di ruang tunggu menuju alur bus yang dituju. Penumpang turun meninggalkan bus melalui selasar untuk keluar terminal atau berganti bus atau angkutan kota.

### **2. Sirkulasi Barang**

Barang yang dimaksud di sini adalah barang bawaan penumpang sehingga dengan sendirinya pergerakan barang mengikuti sirkulasi penumpang. Barang yang dibawa memanfaatkan jasa porter menggunakan kereta dorong, dipikul atau dijinjing sendiri oleh penumpang yang bersangkutan.

### **3. Sirkulasi Bus**

Sirkulasi bus dibedakan menjadi dua, yaitu bus dengan tujuan berhenti murni dan bus yang transit. Bus dengan tujuan murni, setelah masuk terminal dan membayar retribusi adalah menurunkan penumpang, arkir istirahat, dan akhirnya parkir di emplasemen penaikan penumpang menunggu waktu pemberangkatan. Sedangkan bus transit, setelah masuk terminal dan membayar retribusi adalah menurunkan penumpang kemudian langsung menuju emplasemen penaikan penumpang menunggu waktu pemberangkatan berikutnya.

#### 4. Sirkulasi Angkutan Kota

Angkutan kota disini adalah melayani penumpang dalam kota sehingga setelah penumpang turun dari bus antar kota didistribusikan ke angkutan kota dengan trayek tertentu untuk masuk kota.

Secara khusus pada sirkulasi kendaraan akan dibahas cara parkir yang dibagi menjadi dua :

**1. Cara parkir sejajar jalur : satu jalur (single line), banyak jalur dan banyak jalur pemisah.**

Keuntungannya adalah tidak ada perubahan drastis dalam arah atau kecepatan, tertib, cocok untuk frekuensi bis yang tinggi.

Kerugiannya adalah memakai banyak ruang, perlu penanganan khusus untuk persilangan dengan penumpang.

**2. Cara parkir menyudut jalur : gergaji lurus, gergaji lingkaran dan tegak lurus tetapi kan menyulitkan bus.**

Keuntungannya adalah tidak butuh banyak ruang dan penumpang aman karena tidak ada crossing.

Kerugiannya adalah manuver bis sulit dan makan waktu dan cocok untuk terminal berfrekuensi rendah dan kecepatan tinggi, misal bis antar kota.

## H. Terminal Agro

Terminal Agro merupakan infrastruktur pemasaran tempat transaksi jual beli hasil – hasil pertanian seperti buah-buahan dan sayur. Adapun fungsi terminal agro, yaitu :

### 1. Tempat transaksi dan jual beli

Sebagai tempat transaksi dan jual beli, Sub Terminal Agro berfungsi sebagai:

- menyediakan tempat yang memadai bagi produsen dan konsumen untuk transaksi hasil komoditas pertanian secara berkelanjutan
- sebagai jalur distribusi produksi pertanian
- meningkatkan pendapatan petani produsen serta memberikan kemudahan, kenyamanan dan perlindungan konsumen.
- Pusat kegiatan penanganan pasca panen (sortasi, grading, pengepakan dan cold storage)

### 2. Tempat informasi

Sebagai tempat informasi, Sub Terminal Agribisnis berfungsi sebagai :

- sebagai pusat informasi bagi produsen dan konsumen mengenai volume, macam, dan waktu ketersediaan.komoditas yang ditawarkan
- sebagai wadah / forum komunikasi antara kelompok petani dan produsen
- sebagai sekretariat asosiasi-asosiasi pertanian

### 3. Tempat pendidikan

Sebagai tempat pendidikan, Sub Terminal Agribisnis berfungsi sebagai :

- Tempat pelatihan bagi masyarakat untuk meningkatkan hasil pertanian, pengelolaan, pemasaran dan manajemen.
- Tempat magang bagi masyarakat untuk mengetahui proses kegiatan pemasaran

#### 4. Tempat pariwisata

Sebagai tempat pariwisata, Sub Terminal Agribisnis berfungsi sebagai :

- Rest area
- Tempat pameran hasil pertanian sebagai wahana promosi Agrowisata

### **I. Terminal Agribisnis**

Menurut Badan Agribisnis Departemen Pertanian (2000) Terminal Agribisnis merupakan infrastruktur pemasaran untuk transaksi jual beli hasil-hasil pertanian, baik untuk transaksi fisik (lelang, langganan, pasar spot) maupun non fisik (kontrak, pesanan, future market).

Menurut Tanjung (2001), merupakan infrastruktur pemasaran sebagai tempat transaksi jual beli hasil-hasil pertanian baik transaksi fisik maupun non fisik yang terletak di sentra produksi.

Terminal Agribisnis merupakan suatu infrastruktur pasar, tempat transaksi jual beli baik dengan cara langsung, pesanan, langganan atau kontrak. Terminal Agribisnis juga merupakan wadah yang dapat mengakomodasikan berbagai kepentingan pelaku agribisnis, seperti layanan informasi manajemen produksi sesuai

dengan permintaan pasar, manajemen pengadaan sarana produksi, manajemen pasca panen (pengemasan, sortasi, grading, penyimpanan) serta kegiatan-kegiatan lainnya, seperti ruang pameran, promosi, transportasi dan pelatihan.

Terminal Agribisnis sebagai infrastruktur pemasaran berdasarkan konsep dari badan Agribisnis Departemen Pertanian (2000) pada intinya diharapkan bermanfaat untuk : (1) Memperlancar kegiatan dan meningkatkan efisiensi pemasaran komoditas agribisnis karena mencakup sebagai pusat transaksi hasil-hasil agribisnis; memperbaiki struktur pasar, cara dan jaringan pemasaran; sebagai pusat informasi pertanian serta sebagai sarana promosi produk pertanian. (2) mempermudah pembinaan mutu hasil-hasil agribisnis yang meliputi; penyediaan tempat sortasi dan pengemasan; penyediaan air bersih, es, gudang, cool room dan cool storage; melatih para petani dan pedagang dalam penanganan dan pengemasan hasil-hasil pertanian. (3) sebagai wadah bagi pelaku agribisnis untuk merancang bangun pengembangan agribisnis, mensinkronkan permintaan pasar dengan manajemen lahan, pola tanam, kebutuhan saprodi dan permodalan serta peningkatan SDM pemasaran. (4) peningkatan pendapatan daerah melalui jasa pelayanan pemasaran, dan (5) pengembangan agribisnis dan wilayah.



## **J. Sektor Pertanian**

### **1. Pembangunan Pertanian**

Pembangunan sering diartikan pada pertumbuhan dan perubahan. Jadi pembangunan pertanian yang berhasil dapat diartikan kalau terjadi pertumbuhan sektor pertanian yang tinggi dan sekaligus terjadi perubahan masyarakat tani dari yang kurang baik menjadi lebih baik (Dr. Soekartawi, 1994:1).

Sektor pertanian di Indonesia dianggap penting terlebih dari peranan sektor pertanian terhadap penyediaan lapangan kerja, penyediaan pangan, penyumbang devisa negara melalui ekspor dan sebagainya. Dalam pertanian tanaman pangan di Indonesia terdapat urutan komoditas menurut kepentingannya (Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Pertanian, 1990:8). Tanaman padi adalah tanaman utama. Meskipun secara ekonomis tanaman padi bukan yang paling menguntungkan, kebanyakan petani mengutamakan padi dalam usaha taninya.

A.T Mosher telah menganalisa syarat-syarat pembangunan pertanian di banyak negara dan menggolong-golongkannya menjadi syarat-syarat mutlak dan syarat-syarat pelancar. Terdapat lima syarat yang tidak boleh tidak harus ada untuk adanya pembangunan pertanian. Kalau satu saja syarat-syarat tersebut tidak ada, maka terhentilah pembangunan pertanian, pertanian dapat berjalan terus tetapi sifatnya statis.

Syarat-syarat mutlak yang harus ada dalam pembangunan pertanian (A.T Mosher, 1965:77) adalah :

- Adanya pasar untuk hasil-hasil usaha tani.

- Teknologi yang senantiasa berkembang.
- Tersedianya bahan-bahan dan alat-alat produksi secara lokal.
- Adanya perangsang produksi bagi petani
- Tersedianya perangkutan yang lancar dan kontinyu.

## 2. Ciri-ciri Kawasan Sentra Produksi Pangan

Dalam Pedoman Pengelolaan Ruang Kawasan Sentra produksi Pangan Nasional dan Daerah Departemen PU tahun 2007, Suatu kawasan sentra produksi pangan yang sudah berkembang harus memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

- Kegiatan masyarakat di kawasan tersebut di dominasi oleh kegiatan pertanian atau agribisnis pada kesisteman yang utuh dan terintegrasi mulai dari :
  - a. Subsistem agribisnis hulu (*up stream agribusiness*) yang mencakup : mesin, peralatan pertanian pupuk, dan lain-lain.
  - b. Subsistem usaha tani/pertanian primer (*on form agribusiness*) yang mencakup usaha tanaman pangan, hortikultura, perkebunan, perikanan, peternakan, dan kehutanan.
  - c. Subsistem agribisnis hilir (*down stream agribusiness*) yang meliputi: industry-industri pengolahan dan pemasarannya, termasuk perdagangan untuk ekspor.

- d. Subsistem jasa-jasa penunjang (kegiatan yang menyediakan jasa bagi agribisnis) seperti perkreditan, asuransi, transportasi, penelitian, pengembangan, pendidikan, penyuluhan, infrastruktur, dan kebijakan pemerintah.
- Adanya keterkaitan antara kota dengan desa yang bersifat interdependensi/timbal balik dan saling membutuhkan, dimana kawasan pertanian di perdesaan mengembangkan usaha budidaya (*on farm*) dan produksi olahan skala rumah tangga (*off farm*), sebaliknya kota menyediakan fasilitas untuk berkembangnya usaha budidaya dan agribisnis seperti penyediaan sarana pertanian, modal, teknologi, informasi, peralatan pertanian dan lain sebagainya.
  - Kegiatan sebagian besar masyarakat di kawasan tersebut didominasi oleh kegiatan pertanian atau agribisnis, termasuk usaha industry (pengolahan) pertanian, perdagangan hasil-hasil pertanian (perdagangan untuk kegiatan ekspor), perdagangan agribisnis hulu (sarana pertanian, permodalan), agrowisata dan jasa pelayanan.
  - Kehidupan masyarakat di kawasan sentra produksi pangan (agropolitan) sama dengan suasana kehidupan di perkotaan, karena prasarana dan infrastruktur yang ada dikawasan agropolitan diusahakan tidak jauh berbeda dengan di kota.

### 3. Persyaratan Kawasan Sentra Produksi Pangan

Dalam Pedoman Pengelolaan Ruang Kawasan Sentra produksi Pangan Nasional dan Daerah Departemen PU tahun 2007, Suatu wilayah dapat dikembangkan menjadi suatu kawasan sentra produksi pangan harus dapat memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- Memiliki sumberdaya lahan dengan agroklimat yang sesuai untuk mengembangkan komoditi pertanian khususnya pangan, yang dapat dipasarkan atau telah mempunyai pasar (selanjutnya disebut komoditi unggulan).
- Memiliki prasarana dan infrastruktur yang memadai untuk mendukung pengembangan system dan usaha agribisnis khususnya pangan, seperti jalan, sarana irigasi/pengairan, sumber air baku, pasar, terminal, jaringan telekomunikasi, fasilitas perbankan, pusat informasi pengembangan agribisnis, sarana produksi pengolahan hasil pertanian, dan fasilitas umum serta fasilitas social lainnya.
- Memiliki sumberdaya manusia yang berpotensi untuk mengembangkan kawasan sentra produksi pangan (agropolitan) secara mandiri.
- Konservasi alam dan kelestarian lingkungan hidup bagi kelestarian sumberdaya alam, kelestarian social budaya maupun ekosistem secara keseluruhan.

#### 4. Infrastruktur

Dalam Pedoman Pengelolaan Ruang Kawasan Sentra produksi Pangan Nasional dan Daerah Departemen PU tahun 2007, Infrastruktur penunjang diarahkan untuk mendukung pengembangan system dan usaha agribisnis pada suatu kesisteman yang utuh dan menyeluruh pada kawasan sentra produksi pangan yang meliputi :

- Dukungan sarana dan prasarana untuk menunjang subsistem agribisnis hulu (*up stream agribusiness*) untuk menunjang kelancaran aliran barang masuk dari kota ke kawasan sentra produksi pangan dan sebaliknya, seperti bibit, benih, mesin dan peralatan pertanian, pupuk, pestisida, obat/vaksin ternak dan lain-lain. Jenis dukungan sarana dan prasarana antara lain :
  - Jalan penghubung antar desa-kota
  - Gudang penyimpanan Saprotan (sarana produksi pertanian)
  - Tempat bongkat muat Saprotan
- Dukungan sarana dan prasarana untuk menunjang subsistem usaha tanui/pertanian primer (*on-farm agribusiness*) untuk peningkatan produksi usaha budidaya pertanian tanaman pangan, hortikultura, perkebunan, peternakan, perikanan, dan kehutanan. Jenis dukungan sarana dan prasarana antara lain :
  - Jalan usaha tani (*farm road*) dari desa pusat ke desa hinterland maupun antar desa hinterland yang menjadi alur hasil pertanian.

- Penyediaan sarana air baku melalui pembuatan sarana irigasi untuk mengairi dan menyirami lahan pertanian.
  - Dermaga, tempat pendaratan kapal penangkap ikan, dan tambatan perahu pada kawasan budidaya perikanan tangkapan, baik di danau ataupun di laut.
- Dukungan sarana dan prasarana untuk mendukung subsistem agribisnis hilir (*down stream agribusiness*) berupa industry-industri pengolahan hasil pertanian sebelum dipasarkan sehingga mendapat nilai tambah. Jenis dukungan sarana dan prasarana antara lain :
- Sarana pengeringan hasil pertanian seperti : lantai jemur gabah, jagung, kopi, coklat, kopra, dan tempat penjemuran ikan.
  - Gudang penyimpanan hasil pertanian, termasuk sarana pengawetan/pendinginan (*cold storage*).
  - Sarana pengolahan hasil pertanian seperti tempat penggilingan, tempat pengemasan, rumah potong hewan, tempat pencucian dan sortir hasil pertanian, sarana industry-industri rumah tangga termasuk *food service*, pembuatan kripik, dodol, jus, bubuk/tepung, produk segar supermarket, aero catering, dan lain-lain.
  - Sarana pemasaran dan perdagangan hasil pertanian seperti pasar tradisional, kios cendramata, pasar hewanm tempat pelelangan ikan, dan terminal agribisnis.

- Terminal, pelataran, tempat parker serta bongkar muat barang, termasuk sub terminal agribisnis (STA)
- Sarana promosi dan pusat informasi pengembangan agribisnis.
- Sarana kelembagaan dan perekonomian seperti bangunan koperasi usaha bersama (KUB), perbankan balai pendidikan dan pelatihan agribisnis.
- Jalan antar desa-kota, jalan antar desa, jalan poros desa dan jalan lingkar desa yang menghubungkan beberapa desa *hinterland*.
- Sarana penunjang seperti pembangkit listrik/generator listrik, telepon, sarana air bersih untuk pembersihan dan pengolahan hasil pertanian, sarana pembuangan limbah industri dan sampah hasil olahan.

## 5. Pemasaran Hasil Pertanian

Pemasaran adalah Suatu kegiatan usaha/bisnis untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen melalui pendistribusian suatu produk. Beberapa ahli memberikan bermacam-macam defenisi tentang pemasaran, antara lain:

- a) Philip dan Duncan: Pemasaran meliputi semua langkah yang dipergunakan untuk menempatkan barang-barang nyata ketangan konsumen.
- b) W.J. Stanton: Pemasaran meliputi keseluruhan sistem yang berhubungan dengan kegiatan-kegiatan usaha, yang bertujuan merencanakan, menentukan harga, hingga mempromosikan, dan mendistribusikan

barang-barang atau jasa yang akan memuaskan kebutuhan pembeli, baik yang actual maupun yang potensial.

- c) P.H. Nyistrom: Pemasaran meliputi segala kegiatan mengenai penyaluran barang atau jasa dari tangan produsen ketangan konsumen.
- d) American Marketing Association: Pemasaran pelaksanaan kegiatan usaha niaga yang diarahkan pada arus aliran barang dan jasa dari produsen kekonsumen.

Pemasaran Hasil Pertanian atau Tata niaga Pertanian merupakan serangkaian kegiatan ekonomi berturut-turut yang terjadi selama perjalanan komoditas hasil-hasil pertanian mulai dari produsen primer sampai ke tangan konsumen (FAO pada tahun 1958).

Pemasaran hasil pertanian berarti kegiatan bisnis dimana menjual produk berupa komoditas pertanian sesuai dengan kebutuhan dan keinginan konsumen, dengan harapan konsumen akan puas dengan mengkonsumsi komoditas tersebut. Pemasaran hasil pertanian dapat mencakup perpindahan barang atau produk pertanian dari produsen kepada konsumen akhir, baik input ataupun produk pertanian itu sendiri.

Konsep pemasaran berorientasikan memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen dengan efektif. Empat hal berikut merupakan prinsip utama yang menjadi tonggak konsep pemasaran:



- a) Pasar sasaran – memilih pasar sasaran yang tepat dan membentuk aktiviti pemasaran dengan sempurna.
- b) Keperluan pengguna - memahami kehendak sebenar pengguna dan memenuhinya dengan lebih efektif.
- c) Pemasaran berintegrasi - kesemua fungsi / sub-unit industri bekerjasama memenuhi tanggungjawab pemasaran.
- d) Keuntungan - mencapai keuntungan melalui kepuasan pelanggan.

## **6. Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Wilayah Pertanian**

Program ini bertujuan untuk memperlancar akses penduduk antar distrik agropolitan ke agropolitan center, pusat pemerintahan, pusat pelayanan social dasar dan pusat perdagangan. Kegiatan yang akan dilakukan adalah :

- Peningkatan jalan usaha tani dan jalan poros desa di wilayah hinterland agropolitan center.
- Pengembangan infrastruktur pendukung seperti transportasi, telekomunikasi, air bersih, energi dan air limbah bagi kawasan agropolitan.
- Pembangunan system jaringan perhubungan termasuk outlet pemasaran yang efisien untuk menghubungkan kawasan pertanian dengan pusat perdagangan di luar daerah.
- Pembangunan pusat perdagangan barang masuk, pusat pengolahan produk-produk pertanian dan pusat sector jasa.

- Pembangunan pusat permukiman yang mengarah ke jalan poros.
- Pengembangan fasilitas social, seperti kesehatan, pendidikan, telekomunikasi, sarana hiburan, jasa akomodasi (hotel dan restoran).
- Pembangunan terminal penumpang.
- Pembangunan prasarana dan sarana air bersih dan air beku untuk agroindustri.
- Pembangunan instalasi pengolahan air limbah (IPAL) terpadu.

#### **K. Sistem Agribisnis**

Agribisnis terkadang tidak sesuai dengan pertanian baik pada persepsi maupun aktualisasi, dan pengertian pertanian untuk arti luas adalah seluruh mata rantai proses pemanenan energi surya secara langsung dan tidak langsung melalui fotosintesa dan proses pendukung lainnya untuk kehidupan manusia mencakup aspek ilmu pengetahuan, teknologi dan kemasyarakatan dan mencakup bidang tanaman pangan, hortikultura, peternakan, perikanan, perkebunan, dan kehutanan. Jadi pertanian hanyalah salah satu bagian dari agribisnis mencakup tiga hal yakni :

1. Industri hulu pertanian disebut agribisnis hulu, yakni menghasilkan sarana produksi (*input*) pertanian (*the manufactured and distribution on the farm supplies*).
2. Pertanian untuk arti luas (*production operation on the farm*) disebut juga *on-farm* agribisnis, yaitu pertanian tanaman pangan, tanaman hortikultura,

tanaman obat-obatan, perkebunan, peternakan, perikanan laut dan air tawar serta kehutanan.

3. Industri hilir pertanian disebut agribisnis hilir yakni kegiatan industri yang mengolah hasil pertanian menjadi produk-produk olahan baik produk antara (*intermediate product*) maupun produk akhir (*storge processing and distribution of farm commodities and item made form them*).

Dengan kata lain, pengembangan agribisnis merupakan pembangunan industri dan pertanian serta jasa sekaligus. Sebaiknya pembangunan pertanian bukan saja pembangunan agribisnis karena tidak mencakup pembangunan industri dan jasanya.

#### **L. Agroindustri**

Dalam Pedoman Pengelolaan Ruang Kawasan Sentra produksi Pangan Nasional dan Daerah Departemen PU tahun 2007, Infrastruktur penunjang diarahkan untuk mendukung pengembangan system dan usaha agribisnis pada suatu kesisteman yang utuh dan menyeluruh pada kawasan sentra produksi pangan yang meliputi :

- Dukungan sarana dan prasarana untuk menunjang subsistem agribisnis hulu (*up stream agribusiness*) untuk menunjang kelancaran aliran barang masuk dari kota ke kawasan sentra produksi pangan dan sebaliknya, seperti bibit, benih, mesin dan peralatan pertanian, pupuk, pestisida, obat/vaksin ternak dan lain-lain. Jenis dukungan sarana dan prasarana antara lain :
  - Jalan penghubunga antar desa-kota
  - Gudang penyimpanan Saprotan (sarana produksi pertanian)

- Tempat bongkat muat Saprotan
- Dukungan sarana dan prasarana untuk menunjang subsistem usaha tanui/pertanian primer (*on-farm agribusiness*) untuk peningkatan produksi usaha budidaya pertanian tanaman pangan, hortikultura, perkebunan, peternakan, perikanan, dan kehutanan. Jenis dukungan sarana dan prasarana antara lain :
  - Jalan usaha tani (*farm road*) dari desa pusat ke desa hinterland maupun antar desa hinterland yang menjadi alur hasil pertanian.
  - Penyediaan sarana air baku melalui pembuatan sarana irigasi untuk mengairi dan menyirami lahan pertanian.
  - Dermaga, tempat pendaratan kapal penangkap ikan, dan tambatan perahu pada kawasan budidaya perikanan tangkapan, baik di danau ataupun di laut.
- Dukungan sarana dan prasarana untuk mendukung subsistem agribisnis hilir (*down stream agribusiness*) berupa industry-industri pengolahan hasil pertanian sebelum dipasarkan sehingga mendapat nilai tambah. Jenis dukungan sarana dan prasarana antara lain :
  - Sarana pengeringan hasil pertanian seperti : lantai jemur gabah, jagung, kopi, coklat, kopra, dan tempat penjemuran ikan.
  - Gudang penyimpanan hasil pertanian, termasuk sarana pengawetan/pendinginan (*cold storage*).

- Sarana pengolahan hasil pertanian seperti tempat penggilingan, tempat pengemasan, rumah potong hewan, tempat pencucian dan sortir hasil pertanian, sarana industry-industri rumah tangga termasuk *food service*, pembuatan kripik, dodol, jus, bubuk/tepung, produk segar supermarket, aero catering, dan lain-lain.
- Sarana pemasaran dan perdagangan hasil pertanian seperti pasar tradisional, kios cendramata, pasar hewanm tempat pelelangan ikan, dan terminal agribisnis.
- Terminal, pelataran, tempat paker serta bongkar muat barang, termasuk sub terminal agribisnis (STA)
- Sarana promosi dan pusat informasi pengembangan agribisnis.
- Sarana kelembagaan dan perekonomian seperti bangunan koperasi usaha bersama (KUB), perbankan balai pendidikan dan pelatihan agribisnis.
- Jalan antar desa-kota, jalan antar desa, jalan poros desa dan jalan lingkar desa yang menghubungkan beberapa desa *hinterland*.
- Sarana penunjang seperti pembangkit listrik/generator listrik, telepon, sarana air bersih untuk pembersihan dan pengolahan hasil pertanian, sarana pembuangan limbah industri dan sampah hasil olahan.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan di Kabupaten Gowa pada bulan Juli – September 2013 di Kabupaten Gowa.

#### **B. Jenis dan Sumber Data**

Menurut jenisnya data terbagi atas dua yaitu:

1. Data kualitatif : Adalah jenis data yang tidak berupa angka tetapi berupa kondisi kualitatif objek dalam ruang lingkup studi. Yang termasuk dalam jenis data kualitatif ini adalah : kebijakan pemerintah menyangkut kawasan pertanian, kondisi fisik wilayah studi, amenitas (kondisi jaringan utilitas, fasilitas dan pelayanan), sosial budaya masyarakat yang menyangkut adat istiadat dan Perilaku masyarakat.
2. Data kuantitatif; Adalah jenis data yang berupa angka atau numerik yang bisa langsung diolah dengan menggunakan metode perhitungan yang sederhana. Dalam studi ini yang termasuk jenis data kuantitatif yaitu data jumlah produksi hasil pertanian dan perkebunan.

Sedangkan menurut sumbernya data terbagi atas dua yaitu :

1. Data Primer yaitu Data yang bersumber dari survey atau pengamatan langsung ke lapangan atau kawasan penelitian seperti kondisi eksisting

dan penggunaan lahan dan kondisi aksesibilitas serta interaksi masyarakat.

2. Data Sekunder yaitu data yang bersumber dari dinas/ instansi ataupun lembaga-lembaga terkait.

### **C. Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Metode Wawancara

Metode ini dilakukan dengan cara melakukan wawancara dan diskusi langsung kepada pemerintah setempat, tokoh masyarakat, dan instansi terkait.

2. Metode Observasi

Merupakan survey langsung ke lapangan melalui kegiatan pengamatan, penelitian, dan pengambilan data atau informasi terhadap aspek-aspek yang berkaitan langsung maupun tidak langsung terhadap pemenuhan kebutuhan terminal agro

3. Telaah Pustaka

Yakni dalam telaah pustaka peneliti mempelajari data, baik kuantitatif maupun kualitatif melalui sumber documenter (laporan, monografi daerah, buku-buku ilmiah, dan lain-lain)

#### D. Variabel Penelitian

Variabel adalah gejala yang menjadi fokus penelitian untuk diamati yang dapat diukur secara kualitatif dan kuantitatif. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

No	Variabel	Indikator
1	Komoditas Wilayah	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jumlah produksi hasil pertanian</li> <li>- Jumlah produksi hasil perkebunan</li> <li>- Jumlah produksi hasil ternak kecil</li> </ul>
2	Sarana dan Prasarana Pemasaran	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pasar</li> <li>- Kios/Warung</li> <li>- Pelaku Ekonomi</li> <li>- Lapak-lapak jajakan</li> </ul>
3	Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalan</li> <li>- Waktu Tempuh</li> <li>- Volume</li> <li>- Parkir</li> </ul>

#### E. Metode Analisis Data

##### 1. Alat Analisis Untuk Rumusan Masalah Pertama

Untuk rumusan masalah pertama yaitu analisis kebutuhan terminal agro di Kabupaten Gowa menggunakan analisis meliputi :



- Analisis Kuantitatif

Pengumpulan data yang berupa angka atau numerik, dan dianalisis dengan metode perhitungan.

- Analisis Deskriptif Kualitatif

Metode Analisis dengan melakukan pendekatan - pendekatan analisis secara sistematis. Analisis ini digunakan untuk mendeskripsikan ciri atau karakteristik variabel yang ditetapkan. Untuk mendukung hal tersebut, digunakan standar peraturan - peraturan dan pedoman - pedoman yang terkait dengan variabel dan indikator penelitian.

## **2. Alat Analisis Untuk Rumusan Masalah Kedua**

Dalam menganalisis rumusan masalah yang kedua yaitu pengembangan terminal agro di Kabupaten Gowa akan digunakan Analisis SWOT. Adapun penjeiasan tentang analisis ini Analisis SWOT adalah instrumen yang digunakan untuk melakukan analisis strategis. Menurut Robert Symbolon, (1999), analisis SWOT merupakan suatu alat yang efektif dalam membantu menstrukturkan masaiàh, terutama dengan melakukan analisis atas lingkungan strategis, yang lazim disebut sebagai lingkungan internal dan lingkungan eksternal.

Dalam lingkungan internal dan eksternal ini pada dasarnya terdapat empat unsur yang selalu dimiliki dan dihadapi, yaitu secara internal memiliki sejumlah **kekuatan-kekuatan (Strengths)** dan **kelemahan-kelemahan (Weaknesses)**, dan secara eksternal akan berhadapan dengan berbagai **peluang-peluang (Opportunities)** dan **ancaman-ancaman (Threats)**.

SWOT merupakan singkatan dari strengths (kekuatan-kekuatan), weaknesses (kelemahan-kelemahan), opportunities (peluang-peluang) dan threats (ancaman-ancaman). Pengertian-pengertian kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman dalam analisis SWOT adalah sebagai berikut :

**a. Kekuatan (strengths)**

Kekuatan adalah sumber daya, keterampilan atau keunggulan lain relatif terhadap pesaing dan kebutuhan dari pasar suatu perusahaan (Amin W.T, 1994:75).

**b. Kelemahan (weaknesses)**

Kelemahan adalah keterbatasan/kekurangan dalam sumber daya alam, keterampilan dan kemampuan yang secara serius menghalangi kinerja efektif suatu perusahaan (Amin W.T, 1994:75).

**c. Peluang (opportunities)**

Peluang adalah situasi/kecenderungan utama yang menguntungkan dalam lingkungan perusahaan (Amin W.T, 1994:74)

**d. Ancaman (threats)**

Ancaman adalah situasi/kecenderungan utama yang tidak menguntungkan dalam lingkungan perusahaan (Amin W.T, 1994:74)

- Matriks Analisis SWOT

Matrik SWOT matrik yang menginteraksikan faktor strategis internal dan eksternal. Matrik dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman (eksternal) yang dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan (internal) yang dimiliki (Freddy Rangkuti, 2001:31).

Hasil dari interaksi faktor strategis internal dengan eksternal menghasilkan alternatif - alternatif strategi. Matrik SWOT menggambarkan berbagai alternatif strategi yang dapat dilakukan didasarkan hasil analisis

SWOT (Purnomo, Zulkieflimansyah, 1996:87). Strategi SO adalah strategi yang digunakan dengan memanfaatkan /mengoptimalkan kekuatan yang untuk memanfaatkan berbagai peluang yang ada. Sedang strategi WO adalah strategi yang digunakan seoptimal mungkin untuk meminimalisir kelemahan.

Strategi ST adalah strategi yang digunakan dengan memanfaatkan/mengoptimalkan kekuatan untuk mengurangi berbagai ancaman. Strategi WT Strategi yang digunakan untuk mengurangi kelemahan dalam rangka meminimalisir/menghindari ancaman. Model Matrik Analisis SWOT dapat dilihat pada Gambar 2.2 sebagai berikut :

Eksternal Internal	<b>Kekuatan (S)</b>	<b>Kelemahan (W)</b>
<b>Peluang (O)</b>	<b>Strategi SO</b> <i>(Strategi yang menggunakan kekuatan dan memanfaatkan peluang)</i>	<b>Strategi WO</b> <i>(Strategi yang meminimalkan kelemahan dan memanfaatkan peluang)</i>
<b>Ancaman (T)</b>	<b>Strategi ST</b> <i>(Strategi yang menggunakan kekuatan dan mengatasi ancaman)</i>	<b>Strategi WT</b> <i>(Strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman)</i>

Sumber : Freddy Rangkuti, 2001

#### - Alternatif Strategi

Alternatif strategi adalah hasil dari matrik analisis SWOT yang menghasilkan berupa Strategi SO, WO, ST, WT. Alternatif strategi yang dihasilkan minimal 4 buah strategi sebagai hasil dari analisis matrik SWOT. Menurut Freddy Rangkuti (2001:31- 32) strategi yang dihasilkan adalah sebagai berikut :

- a. Strategi SO : Strategi ini dibuat berdasarkan jalan pikiran memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.
- b. Strategi ST : Strategi ini adalah strategi dalam menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman.
- c. Strategi WO : Strategi ini diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.
- d. Strategi WT : Strategi ini didasarkan pada kegiatan usaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

Analisis SWOT merupakan suatu alat yang efektif dalam membantu menstrukturkan masalah, terutama dengan melakukan analisis atas lingkungan strategis, yang lazim disebut sebagai lingkungan internal dan lingkungan eksternal. Dalam lingkungan tersebut pada dasarnya terdapat 4 unsur yang selalu dimiliki dan dihadapi, secara internal memiliki sejumlah kekuatan (strengths) atau sumberdaya, keterampilan atau

keunggulan lain relatif terhadap pesaing yang berasal dari dalam dan kelemahan - kelemahan (weaknesses) atau keterbatasan / kekurangan dalam sumber daya alam, keterampilan dan kemampuan yang secara serius menghalangi kinerja efektif suatu sistem, dan secara eksternal akan berhadapan dengan berbagai peluang - peluang

(opportunities) atau situasi tanda / kecenderungan utama yang menguntungkan yang berasal dari luar, dan ancaman-ancaman (threat) situasi/kecenderungan utama yang tidak menguntungkan yang berasal luar.

#### **F. Definisi Operasional**

Dalam definisi operasional ini ada beberapa pengertian yang berkaitan dengan pokok pembahasan materi penelitian untuk dijadikan acuan. Definisi tersebut adalah:

1. Analisis adalah kajian yang dilaksanakan terhadap sebuah bahasa guna meneliti struktur bahasa tersebut secara mendalam.
2. Kebutuhan adalah sesuatu yang harus dipenuhi untuk kelangsungan hidup dan apabila tidak dipenuhi akan berakibat fatal.
3. Terminal adalah titik dimana penumpang dan barang masuk atau keluar dari sistem jaringan transportasi. Ditinjau dari sistem jaringan transportasi secara keseluruhan, terminal merupakan simpul utama dalam jaringan dimana sekumpulan lintasan rute secara keseluruhan bertemu.
4. Agro adalah kegiatan yang berbasis pertanian. Agro juga merupakan sektor primer (sektor pertanian) disektor tersier (sektor pariwisata) yang bertujuan untuk membantu meningkatkan pendapatan.

5. Terminal Agro adalah infrastruktur pemasaran sebagai tempat transaksi jual beli hasil-hasil pertanian baik transaksi fisik maupun non fisik yang terletak di sentra produksi.
6. Desa dalam pengertian umum adalah sebagai suatu gejala yang bersifat universal, terdapat dimana pun di dunia ini, sebagai suatu komunitas kecil, yang terikat pada lokalitas tertentu baik sebagai tempat tinggal (secara menetap) maupun bagi pemenuhan kebutuhannya, dan yang terutama yang tergantung pada sektor pertanian
7. Pasar merupakan suatu lapangan atau pelataran yang sebagian beratap atau sebagian terbuka, seluruhnya terbuka atau tertutup yang sesuai berdasarkan peraturan dan ketentuan pemerintah setempat.

***G. Kerangka Pikir***



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
**ALAUDDIN**  
M A K A S S A R



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### ***A. Kesimpulan***

Dari hasil analisis dan pembahasan untuk menjawab tujuan dari penelitian ini maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan terhadap factor-faktor permasalahan yang di timbulkan dari tidak adanya perasarana dan sarana yang dapat mendukung kegiatan pertanian baik kegiatan bongkar-muat dan pemasaran hasil pertanian di Kabupaten Gowa seperti aktifitas perdagangan dan bongkar-muat barang pertanian yang sering terjadi di beberapa titik lokasi yaitu di Jl. Poros Pallangga-Limbung dan Jl. Usman Salengke yang mengurangi tingkat pelayanan jalan yang dapat berakibat pada kemacetan lalu lintas yang apabila ini terus terjadi maka akan berakibat lebih parah dan sebagaimana yang telah tercantum dalam kebijakan pengembangan struktur ruang Kabupaten Gowa bahwa dalam rangka peningkatan akses pelayanan pertumbuhan ekonomi di pusat-pusat kegiatan pertanian, maka sudah semestinya Kabupaten Gowa memiliki Terminal Agro yang berfungsi baik sebagai titik simpul pertemuan yang mengatur kedatangan dan kepergian barang-barang hasil pertanian dalam jumlah besar maupun sebagai tempat pemasaran hasil-hasil pertanian.

2. Dalam pengembangan terminal agro di Kabupaten Gowa, berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan ada beberapa strategi yang dapat digunakan yaitu :
  - a. Pemanfaatan dan peningkatan sumber daya alam yang dimiliki oleh Kabupaten Gowa, adapun rekomendasi strateginya yaitu :
    - 1) Mempertahankan atau bahkan meningkatkan lahan-lahan pertanian yang sudah ada untuk meningkatkan jumlah produksi pertanian
    - 2) Penggunaan alat-alat teknologi pertanian untuk meningkatkan kualitas produksi pertanian.
  - b. Pengembangan Terminal Agro yang mampu melayani kebutuhan domestic di Kabupaten Gowa maupun kebutuhan ekspor untuk Kabupaten/kota lainnya, adapun rekomendasi strateginya yaitu :
    - 1) Penyusunan rencana pengembangan terminal agro yang dapat menampung barang-barang produk pertanian dari berbagai daerah di Kabupaten Gowa, dan mampu memenuhi kebutuhan domestik Kabupaten Gowa dan Kabupaten/kota lainnya.
    - 2) Pembangunan dan perbaikan sarana dan prasarana pendukung dalam pengembangan terminal agro di Kabupaten Gowa.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil analisis, pembahasan serta kesimpulan, maka penelitian ini merekomendasikan beberapa hal sebagai saran dalam rangka pengembangan terminal agro di Kabupaten Gowa, yaitu :

1. Bagi Pemerintah Kabupaten Gowa perlunya segera dilakukan penyusunan rencana pengembangan terminal agro untuk mendukung kegiatan pertanian dan pemasaran hasil-hasil pertanian di Kabupaten Gowa.
2. Jika kedepannya pengembangan terminal agro telah terlaksana, diperlukan kesadaran dari masyarakat/pelaku ekonomi agar tidak lagi melakukan aktifitas perdagangannya pada tempat yang bukan pada peruntukannya. Melainkan melakukan aktifitas pada tempat yang sudah disediakan yaitu pada Terminal Agro.
3. Untuk penelitian selanjutnya, agar dapat melakukan penelitian terhadap analisis penentuan lokasi yang sesuai untuk pembangunan Terminal Agro.

## **Daftar Pustaka**

Adisasmita, Rahardjo, 2006, **Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan**, Graha Ilmu : Yogyakarta.

*Al Quranul Karim 1989. Al-Quran dan Terjemahannya*. Departemen Agama

Anneahira, **Makna dan Pengertian Analisis**. <http://www.anneahira.com/pengertian-analisis.htm> (24 Maret 2013)

Arsyad L dkk., 2011, **Strategi Pembangunan Perdesaan Berbasis Lokal**, UPP STIM Yogyakarta: Yogyakarta.

CaturDJ, **Sektor Pertanian Indonesia**. <http://caturdj.wordpress.com/sektor-pertanian/> ( 20 Maret 2013)

Daldjoeni N., 1998, **Geografi Kota dan Kota**, Penerbit Alumni : Bandung.

Hukmiah, 2011, **Pengaruh Aktivitas Komersial Terhadap Lalu Lintas Di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan**, Skripsi tidak diterbitkan, Teknik Perencanaan Wilayah & Kota, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

Kardady, **Terminal Penumpang dan Sistem Jaringan Angkutan Umum**. <http://kardady.wordpress.com/2010/04/26/terminal-penumpang-dan-sistem-jaringan-angkutan-umum/> (20 Maret 2013)

Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997, Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Perhubungan dan Prasarana Wilayah, Jakarta.

Sitompul R.F., 2009, **Merancang Model Pengembangan Masyarakat Pedesaan Dengan Pendekatan System Dynamics**, UPP STIM Yogyakarta: Yogyakarta.

Sumadi, 2006, **Kemacetan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Veteran Kota Brebes**, Tesis tidak diterbitkan, Teknik Pembangunan Wilayah & Kota, Pascasarjana Universitas Diponegoro.

UU 26 Tahun 2007 **Tentang Penataan Ruang**

vvhavgod, **Analisis SWOT**. <http://vvhavgod.blogspot.com/2011/02/analisis-swot.html> (20 Maret 2013)

\_\_\_\_\_, 2010, Bab II Tinjauan Pustaka Institut Pertanian Bogor. <http://repository.ipb.ac.id/bitstream/handle/123456789/55740/BAB%20II%20Tinjauan%20Pustaka.pdf?sequence=5> (20 Maret 2013)

\_\_\_\_\_, 2007, **Pedoman Pengelolaan Ruang Kawasan Sentra Produksi Pangan Nasional dan Daerah (Agropolitan)**, Departemen Pekerjaan Umum

\_\_\_\_\_, 2010, **Penyusunan Master Plan Terminal Agropolitan Kabupaten Maros Provinsi Sul-Sel**, Dinas Perhubungan Kabupaten Maros Provinsi Sul-Sel