

**TUGAS AKHIR  
(SKRIPSI)**

**IDENTIFIKASI POTENSI DAN POLA  
PERGERAKAN BARANG ANTAR PULAU  
DI KABUPATEN FLORES TIMUR**

Disusun Oleh :  
**MELANIA CARVYTA SOGEN**  
NIM. 08.24.040



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
2015**

TUGAS AKHIR  
(SKRIPSI)

IDENTIFIKASI POTENSI DAN POLA  
PERGERAKAN BARANG ANTAR KULIAH  
DI KABUPATEN FLORES TENOR

Dibuat oleh :  
MELANIA CARVITA SOGEM  
NIM 08.24.040

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

2012



Perkumpulan Pengelola Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK  
Kampus I : Jalan Bendungan sigura-gura No.2 Malang, Jawa Timur Telp. (0341) 551431,  
Fax. (0341) 553015  
Kampus II Jalan Raya karanglo km 2 Telp. (0341) 417834 Malang

## LEMBAR PENGESAHAN

Identifikasi Potensi Dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau  
di Kabupaten Flores Timur

Skripsi Dipertahankan Dihadapan Majelis Penguji Sidang Skripsi  
Jenjang Strata Satu (S-1)

Pada : **SELASA**  
Tanggal : **25 AGUSTUS 2015**

Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Disusun Oleh  
Melania Carvyta Sogen  
08.24.040

Disahkan Oleh,

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Agung. Witjaksana, ST.MT

Maria C. Endarwati ST.MIUEM

Endratno Budi.S, ST.MT

Mengetahui

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)

Ida Soewarni, ST.,MT=  
NIP. Y. 1039 600 293



Perkumpulan Pengelola Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK  
Kampus I :Jalan Bendungan sigura-gura No.2 Malang, Jawa TimurTelp. (0341) 551431,  
Fax. (0341) 553015  
Kampus II :Jalan Raya karanglo km 2 Telp. (0341) 417834 Malang

## LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Melania Carvyta Sogen  
Nim : 08.24.040  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)  
Judul Skripsi : Identifikasi Potensi dan Pola Pergerakan Barang  
Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur

Menyatakan dengan sungguh-sungguhnya bahwa Tugas Akhir yang saya tulis ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilan ahlian tulisan atau pikiran orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa Tugas Akhir ini adalah jiplakan/plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Malang, 25 Agustus 2015

Yang Membuat Pernyataan



Melania Carvyta Sogen

08.24.040



Perkumpulan Pengelola Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK  
Kampus I : Jalan Bendungan sigura-gura No.2 Malang, Jawa Timur Telp. (0341) 551431,  
Fax. (0341) 553015  
Kampus II: Jalan Raya Karanglo km 2 Telp.(0341) 417834 Malang

## LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

Identifikasi Potensi Dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau  
Di Kabupaten Flores Timur

Disusun dan Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana Teknik Planologi S-1  
Institut Teknologi Nasional Malang

Disusun Oleh  
Melania Carvyta Sogen  
08.24.040

Menyetujui,

Pembimbing I

= Ir. Agustina Nurul Hidayati.MTP =

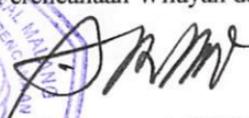
Pembimbing II

= Mira Setiawati, ST.MT =

Mengetahui

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)



  
Ida Soewarni, ST..MT  
NIP. Y. 1039 600 293



Perkumpulan Pengelola Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK  
Kampus I :Jalan Bendungan sigura-gura No.2 Malang, Jawa Timur Telp. (0341) 551431,  
Fax. (0341) 553015  
Kampus II:Jalan Raya karanglo km 2 Telp.(0341) 417834 Malang

## LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program  
Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) yang Diadakan pada :

Nama : Melania Carvyta Sogen

Nim : 08.24.040

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)

Judul Skripsi : Identifikasi Potensi dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau  
di Kabupaten Flores Timur

Terdapat kekurangan yang meliputi :

---

---

---

---

---

---

---

---

Malang, 25 Agustus 2015  
Penguji I

Agung. Witjaksono, ST.MT



Perkumpulan Pengelola Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK  
Kampus I :Jalan Bendungan sigura-gura No.2 Malang, Jawa TimurTelp. (0341) 551431,  
Fax. (0341) 553015  
Kampus II:Jalan Raya karanglo km 2 Telp.(0341) 417834 Malang

## LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program  
Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) yang Diadakan pada :

Nama : Melania Carvyta Sogen  
Nim : 08.24.040  
Hari/ Tanggal : Selasa, 25 Agustus 2015  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)  
Judul Skripsi : Identifikasi Potensi dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau  
di Kabupaten Flores Timur  
Terdapat kekurangan yang meliputi :

Malang, 25 Agustus 2015  
Penguji II

Maria C. Endarwati ST.MIUEM



Perkumpulan Pengelola Pendidikan Umum dan Teknologi Nasional Malang  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK  
Kampus I : Jalan Bendungan sigura-gura No.2 Malang, Jawa Timur Telp. (0341) 551431,  
Fax. (0341) 553015  
Kampus II: Jalan Raya Karanglo km 2 Telp. (0341) 417834 Malang

## LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program  
Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) yang Diadakan pada :

Nama : Melania Carvyta Sogen  
Nim : 08.24.040  
Hari/ Tanggal : Selasa, 25 Agustus 2015  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)  
Judul Skripsi : Identifikasi Potensi dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau  
di Kabupaten Flores Timur  
Terdapat kekurangan yang meliputi :

---

---

---

---

---

---

---

---

Malang, 25 Agustus 2015

Penguji III

Endratno Budi.S. ST.MT

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yesus Kristus atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan “Tugas Akhir” dengan judul “Identifikasi Potensi dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur” dengan sebaik-baiknya. Adapun tugas akhir ini dibuat sebagai prasyarat untuk mendapatkan gelar strata 1, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Malang.

Penulis memilih tema di atas dengan melihat fenomena pergerakan antar pulau yang terjadi di Kabupaten Flores Timur. Pergerakan antar pulau dianggap unik karena memiliki sistem koleksi distribusi yang berbeda dengan darat. Hal tersebut menjadikan penulis ingin menggali informasi menyangkut potensi dan pola simpul pergerakan serta kebutuhan pengembangan berdasarkan arus barang pada wilayah tersebut.

Pengerjaan tugas akhir ini memberikan masukan yang sangat besar bagi penulis dalam memahami dunia perencanaan yang sebenarnya dan dunia kerja yang penuh tantangan dan kompetitif. Dengan selesainya tugas akhir ini penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Orangtua yang telah memberikan dukungan moril dan materil
2. Ibu Ir. Agustina Nurul, MT selaku dosen pembimbing I
3. Ibu Mira Setiawati, ST, MT selaku dosen pembimbing II
4. Rekan-rekan planologi di angkatan 2008 dan semua pihak yang telah banyak membantu dalam penyusunan tugas akhir ini

Penulis menyadari bahwa di dalam laporan ini masih banyak terdapat kekurangan, baik dalam hal penyajian maupun dalam pembahasan materi. Untuk itu, bimbingan, petunjuk serta kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Malang, Agustus 2015

Penulis

## DAFTAR ISI

Lembar Pengesahan.....	i
Lembar Pernyataan Keaslian Tulisan.....	ii
Lembar Persetujuan Skripsi.....	iii
Lembar Perbaikan .....	iv
Abstract .....	vii
Abstrak .....	viii
Kata Pengantar .....	ix
Daftar Isi .....	x
Daftar Tabel .....	xiii
Daftar Gambar.....	xvi
Daftar Bagan .....	xvii
Daftar Peta .....	xviii

Latar Belakang .....	1
Latar Belakang .....	1

### BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	4
1.3.1 Tujuan .....	4
1.3.2. Sasaran .....	4
1.4. Keluaran dan Kegunaan yang Diharapkan.....	4
1.4.1. Keluaran .....	4
1.4.2. Kegunaan Penelitian.....	5
1.5. Ruang Lingkup Penelitian.....	5
1.5.1. Ruang Lingkup Substansial .....	5
1.5.2. Ruang Lingkup Spasial.....	7
1.6. Kerangka Pemikiran .....	14
1.7. Sistematika Penulisan .....	16

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Potensi Wilayah.....	18
2.1.1. Pengertian Wilayah .....	18
2.1.2. Potensi Wilayah.....	20
2.1.3. Aktivitas Wilayah Sebagai Pola Aliran Komoditas.....	21
2.2. Pola Pergerakan .....	22
2.2.1. Distribusi.....	22
2.2.2. Sarana dan Prasarana Pergerakan .....	24
2.2.2.1. Sarana dan Prasarana Transportasi Laut.....	24

2.2.2.2. Konsep Perencanaan Transportasi .....	26
2.3. Barang .....	41
2.4. Pasar Sebagai Pusat Distribusi .....	42
2.4.1. Pengertian Pasar .....	42
2.4.2. Wilayah Pelayanan Pasar.....	42
2.4.3. Pengguna Pasar.....	44
2.4.4. Fungsi dan Peranan Pasar .....	44
2.5. Analisis Deskriptif .....	45
2.6. Variabel Penelitian.....	47

### **BAB III METODOLOGI**

3.1 Pendekatan Penelitian .....	52
3.2 Metode Pelaksanaan Penelitian.....	52
3.2.1 Teknik Pengumpulan Data .....	53
3.2.2 Teknik Pengolahan dan Penyajian Data .....	64
3.2.3 Metode Analisis.....	64

### **BAB 4 GAMBARAN UMUM**

4.1. Batas Administrasi Wilayah.....	74
4.2. Kondisi Sumber Daya Alam (SDA).....	75
4.2.1. Pertanian.....	75
4.2.2. Hasil Hutan.....	75
4.3. Fasilitas Perdagangan.....	83
4.3.1. Pusat Perdagangan.....	83
4.3.2. Pasar Sebagai Tujuan Pergerakan Barang .....	83
4.4. Sarana dan Prasarana Pergerakan Barang Antar Pulau .....	90
4.5. Pergerakan Barang.....	111
4.5.1. Barang Hasil Pertanian .....	111
4.5.2. Barang Hasil Tangkapan Laut .....	115
4.5.3. Barang Hasil Hutan .....	121
4.5.4. Bahan Bakar Minyak.....	124
4.5.5. Bahan Bangunan.....	125
4.5.6. Kendaraan.....	127
4.5.7. Industri Rumah Tangga .....	128
4.5.8. Barang Kebutuhan Pribadi.....	129
4.5.9. Makanan dan Minuman Olahan Pabrik .....	130
4.5.10. Barang Kebutuhan Rumah Tangga .....	131
4.6. Survey Asal-Tujuan (OD).....	134

### **BAB V ANALISA**

5.1. Analisa Potensi Wilayah .....	162
5.2. Analisa Pola Pergerakan Barang .....	169

**BAB VI KESIMPULAN**

6.1. Kesimpulan .....207  
6.2. Rekomendasi.....209

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Luas Wilayah Berdasarkan Pulau Tahun 2012.....	1
Tabel 1.2	Nama dan Jumlah Pelabuhan/JTP Tahun 2013 .....	11
Tabel 3.1	Bentuk Umum M.A.T atau O-D Matriks .....	35
Tabel 2.1.	Design Kerja Potensi dan Pola Pererakan Barang.....	48
Tabel 4.1	Luas Wilayah Berdasarkan Pulau Tahun 2008-2012 .....	78
Tabel 4.4	Jumlah Produksi Tanaman Buah-Buahan Berdasarkan Jenis Komoditi Tahun 2008-2012.....	79
Tabel 4.5	Jumlah Produksi Tanaman Perkebunan Berdasarkan..... Jenis Komoditi Tahun 2008-2012 .....	80
Tabel 4.6	Jumlah Produksi Perikanan Tangkap Berdasarkan..... Jenis Komoditi Tahun 2008-2012 .....	81
Tabel 4.7	Jumlah Produksi Hasil Hutan Berdasarkan Jenis Komoditi .. Tahun 2008-2012 .....	82
Tabel 4.8	Nama dan Jumlah Pelabuhan Tahun 2013 .....	92
Tabel 4.9	Rute dan Jadwal Pelayaran Lokal Tahun 2013 .....	106
Tabel 4.10	Pergerakan Barang Sektor Pertanian Berdasarkan .....	
	Pola Eksternal-Internal Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	112
Tabel 4.11	Pergerakan Barang Sektor Pertanian Berdasarkan .....	
	Pola Internal-Eksternal Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	113
Tabel 4.12	Pergerakan Barang Sektor Pertanian Berdasarkan .....	
	Pola Internal-Internal Bulan Januari-Juli Tahun 2013.....	114
Tabel 4.13	Pergerakan Barang Hasil Tangkapan Laut Berdasarkan .....	
	Pola Eksternal-Internal Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	115
Tabel 4.14	Pergerakan Barang Hasil Tangkapan Laut Berdasarkan .....	
	Pola Internal-Eksternal Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	117
Tabel 4.15	Pergerakan Barang Hasil Tangkapan Laut Berdasarkan .....	
	Pola Internal-Internal Bulan Januari-Juli Tahun 2013.....	119
Tabel 4.16	Pergerakan Barang Hasil Hutan Berdasarkan .....	
	Pola Eksternal-Internal Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	122
Tabel 4.17	Pergerakan Barang Hasil Hutan Berdasarkan .....	
	Pola Internal-Eksternal Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	123
Tabel 4.18	Pergerakan BBM Berdasarkan Pola Internal-Eksternal.....	
	Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	124
Tabel 4.19	Pergerakan BBM Berdasarkan Pola Internal-Internal .....	
	Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	124
Tabel 4.20	Pergerakan Bahan Bangunan Berdasarkan .....	
	Pola Eksternal-Internal Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	125
Tabel 4.21	Pergerakan Bahan Bangunan Berdasarkan .....	
	Pola Internal-Eksternal Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	126

Tabel 4.22	Pergerakan Bahan Bangunan Berdasarkan Pola Internal-Internal Bulan Januari-Juli Tahun 2013.....	127
Tabel 4.23	Pergerakan Kendaraan Berdasarkan Pola Eksternal-Internal .. Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	127
Tabel 4.24	Pergerakan Kendaraan Berdasarkan Pola Internal-Eksternal .. Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	128
Tabel 4.25	Pergerakan Kendaraan Berdasarkan Pola Internal-Internal..... Bulan Januari-Juli Tahun 2013 .....	128
Tabel 4.26	Pergerakan Barang Industri Rumah Tangga Berdasarkan Pola Internal-Internal Bulan Januari-Juli Tahun 2013.....	129
Tabel 4.27	Pergerakan Barang Kebutuhan Pribadi Berdasarkan Pola Internal-Internal Bulan Januari-Juli Tahun 2013.....	129
Tabel 4.28	Pergerakan Makanan dan Minuman Olahan Pabrik Berdasarkan Pola Eksternal-Internal .....	130
Tabel 4.29	Pergerakan Makanan dan Minuman Olahan Pabrik .....	130
Tabel 4.30	Pergerakan Barang Kebutuhan Rumah Tangga Berdasarkan . Pola Internal-Internal Bulan Januari-Juli Tahun 2013.....	131
Tabel 4.31	Total Pergerakan Barang Muat Tanggal .....	136
Tabel 4.32	Jumlah Kapal dan Kunjungan Barang Muat Berdasarkan..... 7 Hari Survey .....	138
Tabel 4.33	Pergerakan Berdasarkan Volume Barang Muat .....	140
Tabel 4.34	Pergerakan Barang Muat Berdasarkan Subsektor .....	143
Tabel 4.35	Pergerakan Barang Muat Berdasarkan Sektor dan .....	145
Tabel 4.36	Pergerakan Barang Bongkar Pada Tanggal 11-17..... September 2013 .....	147
Tabel 4.37	Jumlah Kapal dan Kunjungan Barang Bongkar Berdasarkan 7 Hari Survey .....	148
Tabel 5.1	Potensi Wilayah Berdasarkan Analisa Growth Share .....	163
Tabel 5.2	Rangkuman Potensi Wilayah Berdasarkan .....	166
Tabel 5.3	Distribusi Barang Eksternal-Internal Bulan Januari - .....	177
Tabel 5.4	Distribusi Barang Internal-Eksternal Timur Bulan Januari-.... Bulan Juli di Kabupaten Flores Tahun 2013 .....	182
Tabel 5.5	Distribusi Barang Internal-Internal Bulan Januari-Bulan Juli Tahun 2013 .....	185

<b>Tabel 5.6</b>	<b>Distribusi Barang Berdasarkan Sektor .....</b>	<b>192</b>
<b>Tabel 5.7</b>	<b>Potensi Wilayah dan Pola Pergerakan Barang di Kabupaten Flores Timur .....</b>	<b>194</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Bangkitan Perjalanan Satu Zona dan Dua Zona .....	30
Gambar 3.2	Bentuk Perjalanan Berbasis Rumah..... (Home Based Trip/Residential).....	30
Gambar 3.3	Bentuk Perjalanan Berbasis Bukan Rumah atau..... Perjalanan Berbasis Zona .....	31
Gambar 3.4	Pola Penyebaran dari dan ke Berbagai Zona .....	35
Gambar 3.5	Metode untuk Memperkirakan Matriks Asal-Tujuan .....	40
Gambar 4.1	Kondisi Pasar Waiwerang .....	84
Gambar 4.2	Pasar Botang pada hari Sabtu. Tidak ada kegiatan. .... Pasar Botang bersebelahan dengan JTP.Lohayong.....	85
Gambar 4.3	Penjual Ikan Asin di Pasar Podor .....	86
Gambar 4.4	Pasar Enatukan pada saat tidak terjadi perdagangan .....	87
Gambar 4.5	Jenis-Jenis Dagangan di Pasar Inpres Larantuka .....	87
Gambar 4.6	Aktifitas Perdagangan di Pasar Oka .....	90
Gambar 4. 7	Sketsa Pelabuhan Larantuka.....	93
Gambar 4. 8	Pelabuhan Larantuka dan Dermaga Wharf.....	94
Gambar 4.9	Kapal Fiber dan kapal-kapal lainnya pada Dermaga .....	95
Gambar 4.10	Pier TPI Larantuka .....	95
Gambar 4.10	Pelabuhan Tobilota dalam proses pemabangunan .....	96
Gambar 4.11	Kapal-kapal nelayan di JTP.Waiwadan .....	97
Gambar 4.12	Kapal-kapal pada JTP.Wailebe. JTP.Wailebe .....	97
Gambar 4. 13	tidak memiliki dermaga.....	97
Gambar 4. 13	Pelabuhan Terong.....	99
Gambar 4.14	Kapal penumpang dan kapal nelayan di JTP.Podor.....	99
Gambar 4.16	Kapal-kapal nelayan JTP.Ongalereng.....	100
Gambar 4. 19	JTP Lohayong .....	103
Gambar 4. 20	JTP Lublolong di Pulau Solor .....	104
Gambar 4. 21	Kapal Tujuan Lewoleba (Kab.Lembata) .....	105
Gambar 4. 22	Pelabuhan Lewoleba (Kab.Lembata).....	105
Gambar 5.1	Pola Pergerakan Barang Antar Pulau di Kab. Flotim .....	202
Gambar 5.2	Pola Pergerakan Barang Darat di Kab.Flotim.....	203

## DAFTAR DIAGRAM

Kerangka 1. 1	Kerangka Pikir Potensi dan Pola Pergerakan Barang .....	
	Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur.....	15
Diagram 4.1	Frekuensi Kapal Berdasarkan Waktu Survey .....	
	di Kabupaten Flores Timur.....	139
Diagram 4.2	Pergerakan Berdasarkan Volume Barang Muat .....	
	di Pelabuhan Larantuka Pada Tanggal 11-17 September ..	
	Pola Internal di Kabupaten Flores Timur .....	141
Diagram 4.3	Perbandingan Jumlah Barang dan Volume	
	Berdasarkan 10 Sektor Pada Tanggal 11-17 September .....	
	di Kabupaten Flores Timur.....	145
Diagram 4.4	Frekuensi Kapal Bongkar Berdasarkan Waktu Survey.....	
	di Kabupaten Flores Timur.....	149
Diagram 4.5	Perbandingan Pergerakan Berdasarkan Volume .....	
	Barang Bongkar Pada Tanggal 11-17 September 2013 di	
	Kabupaten Flores Timur.....	150
Diagram 4.6	Perbandingan Jumlah Barang Bongkar dan Volume	
	Berdasarkan 10 Sektor Pada Tanggal 11-17 September .....	
	di Kabupaten Flores Timur.....	153
Diagram 4.7	Perbandingan Frekuensi Muat dan Bongkar Barang .....	
	di Pelabuhan Larantuka Berdasarkan Pelabuhan/JTP Pada	
	Tanggal 11-17 September 2013	
	di Kabupaten Flores Timur.....	154
Diagram 4.8	Perbandingan Volume Muat dan Bongkar Barang di	
	Pelabuhan Larantuka Berdasarkan Pelabuhan/JTP .....	
	Pada Tanggal 11-17 September 2013 .....	155

## DAFTAR PETA

Peta 1.1 Ruang Lingkup Lokasi Penelitian.....	9
Peta 1.2 Ruang Lingkup Prasarana Transportasi .....	13
Peta 4.1 Wilayah Administrasi Kab. Flotim .....	75
Peta 4.2 Sarana Transportasi Laut Kab. Flotim .....	110
Peta 5.1 Potensi Wilayah Kab. Flotim.....	168
Peta 5.2 Distribusi Barang Pola Eksternal di Kab. Flotim.....	204
Peta 5.3 Distribusi Barang Muat di Kab. Flotim.....	205
Peta 5.4 Distribusi Barang Bongkar dan Muat Pola Internal Kab. Flotim..	206

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Indonesia termasuk negara maritim yang terbesar di dunia, memiliki garis pantai sepanjang 81.000 kilometer dan terdiri dari 17.500 pulau yang tersebar di sekitar garis katulistiwa. Jarak terpanjang dari ujung paling barat (Sabang) sampai ke ujung paling timur (Jayapura) mencapai lebih dari 5.000 kilometer<sup>1</sup>.

Sebagai negara maritim, orientasi pembangunan di wilayah Indonesia terbagi menjadi darat, laut dan udara. Selama ini, orientasi pembangunan selalu dimulai dari daratan karena wilayah daratan merupakan pusat kegiatan manusia terbanyak. Namun demikian, perlu disadari wilayah perairan menjadi media penghubung semua aktifitas pembangunan di darat sehingga keberadaannya menjadi faktor pendukung pembangunan. Wilayah perairan antar pulau dilalui oleh pelayaran-pelayaran. Pelayaran niaga adalah usaha pengangkutan barang, terutama barang dagangan melalui laut antar tempat/pelabuhan<sup>2</sup>. Kapal sebagai sarana pelayaran memiliki peran sangat penting dalam sistem angkutan laut. Barang impor, ekspor dan muatan dalam jumlah sangat besar diangkut dengan kapal laut, walaupun di antara tempat-tempat di mana pengangkutan berlangsung terdapat fasilitas angkutan lain berupa angkutan darat dan udara. Kapal memiliki kapasitas yang jauh lebih besar daripada sarana angkutan lainnya. Sebagai contoh pengangkutan minyak yang mencapai puluhan ribu ton, apabila harus diangkut menggunakan truk tangki diperlukan ribuan kendaraan. Dengan demikian, untuk muatan dalam jumlah besar, angkutan dengan kapal akan memerlukan waktu lebih singkat, tenaga kerja lebih sedikit dan biaya lebih murah.

Pada dasarnya, pelayaran membantu wilayah dalam memenuhi kebutuhan sehingga wilayah tersebut mengalami perkembangan dalam pembangunan. Tingkat perkembangan suatu wilayah merupakan fungsi dari lingkungan alam, penduduk, sosial dan kegiatan ekonomi. Interaksi antara lingkungan alam, penduduk dan ekonomi pada gilirannya akan mempengaruhi tingkat perkembangan wilayah (Budihardjo, 1995). Hurst (1974) mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa.

Hubungan antara satu wilayah dengan wilayah lain disebabkan oleh adanya saling ketergantungan berdasarkan kesamaan kepentingan dan

---

<sup>1</sup> Rahardjo Adisasmita dalam Pembangunan Kelautan dan Kewilayahan tahun 2006

<sup>2</sup> Bambang Triatmodjo dalam Pelabuhan 1996

kebutuhan. Tingkat kepentingan dan kebutuhan antar wilayah biasanya diukur dari seberapa besar tingkat permintaan dan penawaran antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Umumnya setiap wilayah tidak cukup memiliki kemampuan sendiri dalam pengembangan wilayah (*exclusive*), dikarenakan adanya keterbatasan sumber daya, yaitu sumber daya manusia, alam dan buatan. Dalam hubungan antar wilayah, maka ketidaktersediaan sumber daya (manusia, alami dan buatan) tersebut akan dipenuhi (*supply*) oleh wilayah lain, demikian seterusnya, sebagai contoh, misalnya satu wilayah sebagai wilayah produksi padi dan beras, maka wilayah lain sebagai wilayah pemasaran beras dan penyedia peralatan pertanian. Hubungan antara satu wilayah dengan wilayah lain merupakan jejaring yang saling ketergantungan (*interdependency*) dan akan berjalan dengan baik, apabila kedua wilayah saling berkomplementer atau melengkapi, artinya tidak ada dominasi satu wilayah dengan mengabaikan wilayah lainnya. Tingkat perkembangan hubungan antar wilayah sangat ditentukan oleh seberapa besar hubungan tersebut akhirnya akan mampu memberikan dampak bagi peningkatan pendapatan atau pertumbuhan ekonomi masing-masing wilayah.

Pembangunan yang dilaksanakan di wilayah kepulauan menimbulkan arus barang. Arus barang adalah wujud fisik yang menunjang kegiatan pembangunan perdagangan antar daerah dan antar pulau. Arus barang menjangkau dan melintasi batas wilayah, baik dalam arti fisik yaitu wilayah administrasi maupun wilayah pengembangan (atau wilayah fungsional). Arus barang melibatkan jasa perdagangan (barang) dan jasa angkutan (barang). Arus barang bermula dari tempat asal suatu sumber daya alam ataupun produk (setelah mengalami pengolahan) untuk diangkut ke tempat tujuan yaitu pasar atau konsentrasi konsumen (penduduk). Konsentrasi penduduk dari berbagai kegiatan sosial dan ekonomi berada pada kota-kota atau pusat-pusat pelayanan yang berfungsi sebagai 'simpul jasa distribusi'. Simpul-simpul besar terletak pada 'lokasi ujung' (Poernomosidi Hadjisarosa) merupakan tempat pertemuan angkutan beberapa jenis moda angkutan darat dan laut yang berada di daratan pinggir laut atau sungai, sehingga mempunyai peluang pengembangan jasa distribusi yang luas<sup>3</sup>.

Berhasilnya perdagangan antar daerah ditentukan oleh jenis dan volume komoditas yang diperdagangkan dan yang diproduksi dari daerah belakang. Fasilitas transportasi dan pelabuhan laut lebih berfungsi sebagai prasarana pelayanan dan penunjang. Keterhubungan (*interrelationship*) dan ketergantungan (*interdependency*) antar wilayah dapat diperlihatkan dari jaringan arus antar wilayah (termasuk didalamnya arus perdagangan, arus

---

<sup>3</sup> Rahardjo Adisasmita dalam Pembangunan Kelautan dan Kewilayahan tahun 2006

penduduk, dan arus faktor produksi lainnya). Suatu wilayah akan mengekspor (mengantarpulaukan) barang-barang yang mempunyai keuntungan produksi yang *relative* lebih besar (*comparative advantage*) dan sebaliknya akan mengimpor (mendatangkan) barang-barang yang mempunyai keuntungan produksi yang *relative* kecil atau kerugian produksi yang lebih besar (*comparative disadvantage*). Suatu wilayah dapat dinyatakan sebagai suatu sistem yang terpadu secara spasial<sup>4</sup>.

Kabupaten Flores Timur merupakan bagian dari Propinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) yang terdiri dari 3 (tiga) pulau besar yaitu Pulau Flores dengan Larantuka sebagai ibu kota kabupaten, Pulau Adonara dan Pulau Solor. Selain itu, terdapat pula pulau-pulau kecil lainnya terdiri dari 17 (tujuh belas) pulau yaitu Pulau Waibalun, Pulau Mas, Pulau Konga, Pulau Sarang Burung, Pulau Kambing, Pulau Nuha Kowa, Pulau Belopo Belen, Pulau Belopo Kre, Pulau Bola Belen, Pulau Bola Kre, Pulau Nuha Watu Peni 1, Pulau Nuha Watu Peni 2, Pulau Nuha Bele, Pulau Pasir Putih, Pulau Nuha Kelelawar, Pulau Nuha Gambus dan Pulau Nuha Peni.

Semua pulau yang ada memiliki aktifitas yang beragam. Pulau Sarang Burung dan 15 pulau kecil lainnya tidak ditinggali oleh penduduk setempat sedangkan Pulau Konga dikuasai oleh pabrik mutiara milik Negara Jepang dengan aktifitas distribusi adalah terkait dengan kepentingan perusahaan. Tiga pulau dengan aktifitas rutin adalah Pulau Flores-Timur (Larantuka), Pulau Adonara dan Pulau Solor. Ketiga pulau ini memerlukan pintu masuk untuk kegiatan pendistribusian barang agar terpenuhi semua kebutuhan manusia didalamnya.

Menurut Christaler, terdapat tiga unsur fundamental dalam pengembangan wilayah yaitu adanya (1) pusat, (2) wilayah pengaruh (pelayanan), dan (3) jaringan transportasi. Jaringan transportasi laut dalam hal ini memegang peranan sebagai penunjang kelancaran distribusi barang.

Berdasarkan penjelasan di atas fokus penelitian ini adalah memperoleh hasil dari identifikasi potensi dan pola pergerakan barang antar pulau di Kabupaten Flores Timur, Propinsi NTT, dengan melihat potensi wilayah (Sumber Daya Alam) apa saja yang dimiliki Kabupaten Flores Timur dan pola pergerakan barang.

---

<sup>4</sup> Sjafrizal dalam Ekonomi Wilayah dan Perkotaan Tahun 2011

## 1.2. Rumusan Masalah

Berikut ini merupakan masalah-masalah yang mendasari penelitian. Masalah-masalah tersebut dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa saja jenis barang yang tergolong potensial, unggulan, dominan, dan stagnan?
2. Bagaimana pola dan simpul pergerakan barang di kabupaten Flores Timur?

## 1.3. Tujuan dan Sasaran

Penelitian ini didasari pula oleh tujuan dan sasaran. Tujuan merupakan landasan penelitian sedangkan sasaran merupakan cara yang ditempuh guna mencapai tujuan. Berikut ini merupakan tujuan dan sasaran penelitian:

### 1.3.1. Tujuan

Identifikasi potensi dan pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur Propinsi Nusa Tenggara Timur.

### 1.3.2. Sasaran

Sasaran yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Identifikasi potensi wilayah berdasarkan sektor di Kabupaten Flores Timur
2. Identifikasi pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur

## 1.4. Keluaran dan Kegunaan yang Diharapkan

Keluaran dan kegunaan yang diharapkan merupakan penjabaran lebih lanjut mengenai sasaran penelitian sehingga kegunaan dari penelitian ini beserta output atau luaran yang ingin dicapai dapat bermanfaat bagi penulis sendiri dan masyarakat luas. Keluaran dan kegunaan penelitian ini adalah sbb:

### 1.4.1. Keluaran

Tujuan penelitian adalah mengetahui potensi dan pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur. Dalam mencapai tujuan yang dimaksud maka perlu melewati tahap-tahap pengerjaan. Identifikasi pada penelitian ini meliputi identifikasi potensi wilayah dan identifikasi pola pergerakan.

Tahap pertama yang perlu dicapai adalah mengidentifikasi potensi wilayah sehingga dapat diketahui produk yang tergolong dalam kategori produk unggulan, potensial, dominan dan stagnan. Diharapkan masyarakat dapat lebih memanfaatkan produk yang ada.

Wilayah penelitian merupakan wilayah kepulauan yang memiliki distribusi barang yang unik karena terjadi melalui jalur laut. Untuk melengkapinya perlu diketahui pola pergerakan barang. Pola ini diklasifikasi berdasarkan pola eksternal-internal, internal-eksternal dan internal-internal baik yang masuk dan ke luar di Kabupaten Flores Timur. Pola dan simpul ini meliputi distribusi frekuensi untuk mengelompokkan data-data yang ada dan mengetahui banyaknya data yang paling sering keluar. Untuk mengetahui pergerakan barang lokal dan luar selanjutnya adalah menempuh perhitungan *Original Destination* (OD). OD bertujuan untuk mengetahui pola pergerakan dalam distribusi barang. Semua langkah ini diharapkan dapat menunjukkan pada masyarakat bahwa hubungan antara satu wilayah dengan wilayah lain merupakan jejaring yang saling ketergantungan (*interdependency*) dan akan berjalan dengan baik, apabila kedua wilayah saling melengkapi.

#### 4.2. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian terdiri dari kegunaan akademis dan praktis. Melengkapinya dapat dilihat pada uraian di bawah ini:

##### A. Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat dan berguna bagi

## **1.5. Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup penelitian dibagi menjadi dua yaitu substantiasial yang memuat batasan materi penelitian sedangkan spasial memuat batasan lokasi penelitian. Berikut penjelasan se

### **1.5.1. Ruang Lingkup Substansial**

Dengan adanya keterbatasan waktu, biaya dan tenaga tujuan penelitian yang ingin dicapai maka penelitian ini dibatasi sebagai berikut:

1. Potensi wilayah bertujuan mengetahui produk wilayah y dalam kategori produk unggulan, potensial, dominan Materi ini dibatasi pada produk pertanian, perikanan d Data yang diambil adalah semua jenis barang pada berdasarkan wilayah dan jumlah produksi. Data diperoleh terkait.
2. Pola dan pergerakan barang bertujuan mengetahui pergerakan lokal dan luar berdasarkan jumlah kunjungan barang masuk yang dikelompokkan berdasarkan pola pergerakan eksternal-eksternal dan internal-internal.

Pada materi ini batasan materi dibedakan atas 2 komponen:

- a. Barang

Wilayah penelitian merupakan wilayah kepulauan yang memiliki distribusi barang yang unik karena terjadi melalui jalur laut. Untuk melengkapinya perlu diketahui pola pergerakan barang. Pola ini diklasifikasi berdasarkan pola eksternal-internal, internal-eksternal dan internal-internal baik yang masuk dan ke luar di Kabupaten Flores Timur. Pola dan simpul ini meliputi distribusi frekuensi untuk mengelompokan data-data yang ada dan mengetahui banyaknya data yang paling sering ke luar. Untuk mengetahui pergerakan barang lokal dan luar selanjutnya adalah menempuh perhitungan *Original Destination* (OD). OD bertujuan untuk mengetahui pola pergerakan dalam distribusi barang. Semua langkah ini diharapkan dapat menunjukan pada masyarakat bahwa hubungan antara satu wilayah dengan wilayah lain merupakan jejaring yang saling ketergantungan (*interdependency*) dan akan berjalan dengan baik, apabila kedua wilayah saling melengkapi.

#### 1.4.2. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian terdiri dari kegunaan akademis dan praktis. Selengkapinya dapat dilihat pada uraian di bawah ini:

##### A. Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat dan berguna bagi masyarakat yang menjadi objek penelitian serta bagi pemerintah dan bagi para pemerhati. Kegunaan penelitian ini adalah:

1. Sebagai salah satu solusi dalam menangani permasalahan pengembangan wilayah dan meningkatkan partisipasi masyarakat terhadap produk wilayah dan kontribusinya terhadap ekonomi wilayah penelitian.
2. Sebagai bahan masukan bagi pemerintah kabupaten Flores Timur untuk meningkatkan strategi pengembangan wilayah.

##### B. Kegunaan Akademis

Kegunaan secara akademis menjelaskan manfaat yang ingin dicapai dari sebuah penelitian bagi pihak akademis yang akan melakukan penelitian lanjutan. Adapun kegunaan akademis penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Dapat menambah pemahaman mengenai potensi dan pola pergerakan barang antar pulau di Kabupaten Flores Timur.
2. Dapat menjadi salah satu referensi dalam membuat sebuah konsep pengembangan wilayah.

## 1.5. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian dibagi menjadi dua yaitu ruang lingkup substansial yang memuat batasan materi penelitian sedangkan ruang lingkup spasial memuat batasan lokasi penelitian. Berikut penjelasan selengkapnya:

### 1.5.1. Ruang Lingkup Substansial

Dengan adanya keterbatasan waktu, biaya dan tenaga serta sesuai tujuan penelitian yang ingin dicapai maka penelitian ini dibatasi pada kajian sebagai berikut:

1. Potensi wilayah bertujuan mengetahui produk wilayah yang tergolong dalam kategori produk unggulan, potensial, dominan dan stagnan. Materi ini dibatasi pada produk pertanian, perikanan dan kehutanan. Data yang diambil adalah semua jenis barang pada 3 sektor ini berdasarkan wilayah dan jumlah produksi. Data diperoleh pada instansi terkait.
2. Pola dan pergerakan barang bertujuan mengetahui pergerakan barang lokal dan luar berdasarkan jumlah kunjungan barang masuk dan ke luar yang dikelompokkan berdasarkan pola pergerakan eksternal-internal, internal-eksternal dan internal-internal.

Pada materi ini batasan materi dibedakan atas 2 komponen:

#### a. Barang

Pergerakan barang dibatasi pada 10 kelompok barang yaitu:

- 1) Pertanian:
  - a) Pangan
  - b) Sayur
  - c) Buah
  - d) Kebun
- 2) Perikanan
- 3) Hasil Hutan:
  - a) Kayu
  - b) Non Kayu
- 4) Bahan Bakar Minyak:
  - a) Minyak Tanah
  - b) Premium
  - c) Solar
- 5) Bahan Bangunan:
  - a) Semen
  - b) Galian Golongan C (Pasir)
  - c) Besi
- 6) Kendaraan:
  - a) Roda 2
  - b) Roda 4

penduduk, dan arus faktor produksi lainnya). Suatu wilayah akan mengekspor (mengantarpulaukan) barang-barang yang mempunyai keuntungan produksi yang *relative* lebih besar (*comparative advantage*) dan sebaliknya akan mengimpor (mendatangkan) barang-barang yang mempunyai keuntungan produksi yang *relative* kecil atau kerugian produksi yang lebih besar (*comparative disadvantage*). Suatu wilayah dapat dinyatakan sebagai suatu sistem yang terpadu secara spasial<sup>4</sup>.

Kabupaten Flores Timur merupakan bagian dari Propinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) yang terdiri dari 3 (tiga) pulau besar yaitu Pulau Flores dengan Larantuka sebagai ibu kota kabupaten, Pulau Adonara dan Pulau Solor. Selain itu, terdapat pula pulau-pulau kecil lainnya terdiri dari 17 (tujuh belas) pulau yaitu Pulau Waibalun, Pulau Mas, Pulau Konga, Pulau Sarang Burung, Pulau Kambing, Pulau Nuha Kowa, Pulau Belopo Belen, Pulau Belopo Kre, Pulau Bola Belen, Pulau Bola Kre, Pulau Nuha Watu Peni 1, Pulau Nuha Watu Peni 2, Pulau Nuha Bele, Pulau Pasir Putih, Pulau Nuha Kelelawar, Pulau Nuha Gambus dan Pulau Nuha Peni.

Semua pulau yang ada memiliki aktifitas yang beragam. Pulau Sarang Burung dan 15 pulau kecil lainnya tidak ditinggali oleh penduduk setempat sedangkan Pulau Konga dikuasai oleh pabrik mutiara milik Negara Jepang dengan aktifitas distribusi adalah terkait dengan kepentingan perusahaan. Tiga pulau dengan aktifitas rutin adalah Pulau Flores-Timur (Larantuka), Pulau Adonara dan Pulau Solor. Ketiga pulau ini memerlukan pintu masuk untuk kegiatan pendistribusian barang agar terpenuhi semua kebutuhan manusia didalamnya.

Menurut Christaler, terdapat tiga unsur fundamental dalam pengembangan wilayah yaitu adanya (1) pusat, (2) wilayah pengaruh (pelayanan), dan (3) jaringan transportasi. Jaringan transportasi laut dalam hal ini memegang peranan sebagai penunjang kelancaran distribusi barang.

Berdasarkan penjelasan di atas fokus penelitian ini adalah memperoleh hasil dari identifikasi potensi dan pola pergerakan barang antar pulau di Kabupaten Flores Timur, Propinsi NTT, dengan melihat potensi wilayah (Sumber Daya Alam) apa saja yang dimiliki Kabupaten Flores Timur dan pola pergerakan barang.

---

<sup>4</sup> Sjafrizal dalam Ekonomi Wilayah dan Perkotaan Tahun 2011

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berikut ini merupakan masalah-masalah yang mendasari penelitian. Masalah-masalah tersebut dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa saja jenis barang yang tergolong potensial, unggulan, dominan, dan stagnan?
2. Bagaimana pola dan simpul pergerakan barang di kabupaten Flores Timur?

## **1.3. Tujuan dan Sasaran**

Penelitian ini didasari pula oleh tujuan dan sasaran. Tujuan merupakan landasan penelitian sedangkan sasaran merupakan cara yang ditempuh guna mencapai tujuan. Berikut ini merupakan tujuan dan sasaran penelitian:

### **1.3.1. Tujuan**

Identifikasi potensi dan pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur Propinsi Nusa Tenggara Timur.

### **1.3.2. Sasaran**

Sasaran yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Identifikasi potensi wilayah berdasarkan sektor di Kabupaten Flores Timur
2. Identifikasi pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur

## **1.4. Keluaran dan Kegunaan yang Diharapkan**

Keluaran dan kegunaan yang diharapkan merupakan penjabaran lebih lanjut mengenai sasaran penelitian sehingga kegunaan dari penelitian ini beserta output atau luaran yang ingin dicapai dapat bermanfaat bagi penulis sendiri dan masyarakat luas. Keluaran dan kegunaan penelitian ini adalah sbb:

### **1.4.1. Keluaran**

Tujuan penelitian adalah mengetahui potensi dan pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur. Dalam mencapai tujuan yang dimaksud maka perlu melewati tahap-tahap pengerjaan. Identifikasi pada penelitian ini meliputi identifikasi potensi wilayah dan identifikasi pola pergerakan.

Tahap pertama yang perlu dicapai adalah mengidentifikasi potensi wilayah sehingga dapat diketahui produk yang tergolong dalam kategori produk unggulan, potensial, dominan dan stagnan. Diharapkan masyarakat dapat lebih memanfaatkan produk yang ada.

- 7) Makanan dan Minuman Olahan Pabrik:  
Makanan (Rokok dan Jajanan Ringan (snack))
- 8) Industri Rumah Tangga:  
Jenis-jenis barang yang berasal dari hasil olahan masyarakat Kabupaten Flores Timur
- 9) Kebutuhan Pribadi:  
Barang-barang yang berhubungan dengan kebutuhan fashion manusia seperti pakaian, sepatu dan tas
- 10) Kebutuhan Rumah Tangga:  
Kebutuhan ini dibatasi pada barang-barang yang akan habis dalam kurun waktu tertentu. Barang-barang kebutuhan rumah tangga yang digunakan sehari-hari seperti Sabun, Pasta Gigi, Shampo, Sabun Cuci Piring dan Deterjen

Sektor-sektor ini adalah barang-barang yang bersifat komersial kecuali sector kendaraan. Kendaraan dipakai karena terlihat dominan pada saat survey berlangsung sehingga menarik untuk dilihat alasan pergerakannya selain itu, kendaraan memiliki hubungan dengan peran transportasi darat.

b. Prasarana dan Sarana Transportasi

Prasarana dan sarana transportasi dibatasi pada pelabuhan dan kendaraan yang aktif mengangkut barang. Keputusan tersebut didasarkan pada observasi dan data sekunder. Terdapat beberapa Pelabuhan dan Jembatan Terminal Penyeberangan (JTP) yang masih dalam pembangunan dan tidak mengangkut barang, selain itu bila data tidak menunjukkan adanya pergerakan pada pelabuhan dan JTP tersebut maka tidak digunakan sebagai sampel penelitian. Hal tersebut berlaku pula pada kapal-kapal pengangkut barang.

Untuk mengetahui pola dan simpul pergerakan maka survey dilakukan dengan menggunakan teknik survey *Original Destination* (OD). Nara sumber yang dimintai informasi dibatasi pada: Pedagang, Supir Truk, Pihak Kapal dan Instansi Terkait.

### 1.5.2. Ruang Lingkup Spasial

Wilayah yang menjadi lokasi penelitian adalah Kabupaten Flores Timur, Propinsi Nusa Tenggara Timur. Kabupaten Flores Timur terletak di ujung Timur Pulau Flores dengan batas wilayah :

Utara	: Laut Flores
Selatan	: Laut Sawu
Timur	: Kabupaten Lembata
Barat	: Kabupaten Sikka

Secara geografis Kabupaten Flores Timur terletak pada 8° 04' LS - 8° 40' LS dan 122° 38' BT - 123° 57' BT. Kabupaten Flores Timur memiliki 17 pulau kecil tidak berpenghuni dan 3 pulau berpenghuni yaitu Pulau

Flores-Timur (Larantuka), Pulau Adonara dan Pulau Solor. Tiga pulau berpenghuni akan menjadi fokus penelitian dalam studi ini. Terdapat 19 kecamatan yang tersebar pada 3 pulau di Kabupaten Flores Timur dengan luas wilayah 1.812,9 Ha. Luas wilayah berdasarkan pulau di Kabupaten Flores Timur dapat dilihat pada Tabel 1.1. Selengkapnya dapat dilihat pada **Peta 1.1** yaitu peta administrasi Kabupaten Flores Timur Tahun 2012.

**Tabel 1.1**  
**Luas Wilayah Berdasarkan Pulau di Kabupaten Flores Timur Tahun 2012**

No	Pulau	Kecamatan	Desa	Kelu- rahan	Luas (Ha)	Presentase (%)
1	Flores Timur (Larantuka)	Wulanggitang	11		255,96	14,11
2		Titehena	14		211,70	11,68
3		Tanjung Bunga	16		234,55	12,94
4		Ile Mandiri	8		74,24	4,1
5		Larantuka	2	18	75,91	4,19
6		Demon Pagong	7		57,37	3,16
7		Ile Bura	7		48,53	2,68
8		Lewolema	7		108,61	5,99
<b>Jumlah</b>			<b>72</b>	<b>18</b>	<b>1.066,9</b>	
9	Solor	Solor Barat	14	1	128,28	7,08
10		Solor Timur	17		66,56	3,67
11		Solor Selatan	7		31,50	1,74
<b>Jumlah</b>			<b>38</b>	<b>1</b>	<b>226,34</b>	
12	Adonara	Adonara Barat	18		55,97	3,09
13		Wotan Ulumado	12		75,81	4,18
14		Adonara Timur	19	2	108,94	6,01
15		Ile Boleng	21		51,39	2,83
16		Witihama	16		77,97	4,3
17		Klubagolit	12		45,12	2,49
18		Adonara Tengah	13		57,99	3,2
19		Adonara	8		46,45	2,56
<b>Jumlah</b>			<b>119</b>	<b>2</b>	<b>519,64</b>	
<b>Total</b>			<b>229</b>	<b>21</b>	<b>1.812,9</b>	<b>100</b>

Sumber: Kabupaten Flores Timur Dalam Angka Tahun 2012



Sistem Koleksi D  
Antar P  
di Kabupaten F

Peta 1.  
Wilayah Adm  
Kabupaten Flo



- Legenda:
- Jalan Nasional
  - Jalan Propinsi
  - Jalan Kabupaten
  - Sungai
  - 0 - 500 m
  - 500 - 1000 m
  - 1000 - 3000 m
  - 3000 - 5000 m
  - > 5000 m
  - Kec. Adonara
  - Kec. Adonara Barat
  - Kec. Adonara Tengah
  - Kec. Adonara Timur
  - Kec. Demon Pagong
  - Kec. Ila Boleing
  - Kec. Ila Bura
  - Kec. Ila Mandiri
  - Kec. Kelubagoti
  - Kec. Lerantuka
  - Kec. Lewo Lema
  - Kec. Solor Barat
  - Kec. Solor Selatan
  - Kec. Solor Timur
  - Kec. Tanjung Bunga
  - Kec. Titihena
  - Kec. Witihena
  - Kec. Witan Ujumendo
  - Kec. Wunggitang



Sumber: RBI

	<p><b>Struktur Bawang Madi Kores Timur</b></p>	<p><b>Struktur Timor</b></p>
---	--	----------------------------------

Selain lokasi penelitian yang meliputi tiga pulau utama di Kabupaten Flores Timur, penelitian juga dibatasi pada pelabuhan-pelabuhan dan Jembatan Terminal Penyeberangan (JTP) yang ada pada lokasi studi. Nama dan Jumlah Pelabuhan/JTP di Kabupaten Flores Timur Tahun 2013 dapat dilihat pada Tabel 1.2.

Berdasarkan table 1.2, maka Pelabuhan dan JTP. yang dijadikan objek penelitian adalah:

- Pulau Flores-Timur (Larantuka), Pelabuhan Larantuka
- Pulau Flores-Timur (Larantuka) , TPI Larantuka (Fishing Ground)
- Pulau Adonara, JTP. Waiwadan
- Pulau Adonara, Pelabuhan Tobilota
- Pulau Adonara, JTP. Wailebe
- Pulau Adonara, Pelabuhan Terong
- Pulau Solor, JTP. Lamakera
- Pulau Solor, Pelabuhan Menanga
- Pulau Solor, JTP. Lamahayong
- 0. Pulau Solor, JTP. Lublolong
- 1. Pulau Solor, JTP. Podor
- 2. Pulau Solor, JTP. Ongalereng
- 3. Pulau Solor, JTP. Pamakayo
- 4. Pulau Solor, JTP. Balaweling
- 5. Pulau Solor, JTP. Nusadani
- 6. Pulau Solor, JTP.Ritaebang

Pelabuhan dan JTP di atas merupakan prasarana inti sebagai fokus penelitian di Kab.Flores Timur. Namun demikian, akan terdapat pelabuhan-pelabuhan lainnya yang mencakup lintas wilayah yaitu pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sesuai asal dan tujuan barang yang bergerak mengikuti wilayah angkauan pelabuhan di Kabupaten Flores Timur.

Ruang lingkup lokasi dapat dilihat pada peta di bawah ini:

**Tabel 1.2**  
**Nama dan Jumlah Pelabuhan/JTP di Kabupaten Flores Timur Tahun 2013**

No	Nama Pulau	Nama Pelabuhan/JTP	Keterangan	Observasi	Batasan Penelitian
1	Flores-Timur (Larantuka)	Pelabuhan Larantuka	Aktif		√
2		Pelabuhan Ferry	Aktif	Tidak diijinkan melakukan penelitian	
3		TPI Larantuka	Aktif		√
4		TPI Nurabelen	Aktif. Tempat Pengalengan Ikan	Tidak diijinkan melakukan penelitian	
5		JTP. Pantai Palo	Aktif	Pergerakan dilakukan karena kepentingan pribadi	
6		JTP. Waidoko	Aktif	Tidak memiliki rute yang pasti. Pergerakan untuk penumpang tujuan Pulau Konga	
7		JTP. Waietan	Sedang dibangun		
8		JTP. Latonliwo	Sedang dibangun		
9		JTP. Paatisirawalang	Sedang dibangun		
10	Adonara	JTP. Waiwadan	Aktif		√
11		JTP. Wureh	Pelabuhan ditujukan untuk wisata religi (Paskah umat kristiani)	TTidak aktif pada saat survey berlangsung	
12		JTP. Tanah Merah	Aktif	Pergerakan dilakukan karena kepentingan pribadi	
13		Pelabuhan Tobilota	Aktif		√

No	Nama Pulau	Nama Pelabuhan/JTP	Keterangan	Observasi	Batasan Penelitian
14		JTP. Wailebe	Kapal singgah bila ada permintaan		√
15		Pelabuhan Terong	Aktif		√
16		Pelabuhan Waiwerang	Renofasi	Sebelumnya pelabuhan ini adalah pelabuhan utama namun sedang dalam <i>renofasi</i> untuk melengkapsi fasilitas yang ada	
17		JTP. Klukenuking	Sedang dibangun		
18		JTP. Ile Boleng	Sedang dibangun		
19		Pelabuhan Ferry Deny	Sedang dibangun		
20		JTP. Lamakera	Aktif		√
21		Pelabuhan Menanga	Aktif		√
22		JTP. Lamahayong	Aktif		√
23		JTP. Lublolong	Aktif		√
24	JTP. Podor	Aktif		√	
25	JTP. Ongalereng	Aktif		√	
26	JTP. Pamakayo	Aktif		√	
27	JTP. Balaweling	Aktif		√	
28	JTP. Nusadani	Aktif		√	
29	JTP. Ritaebang	Aktif		√	

Sumber : Hasil Survey

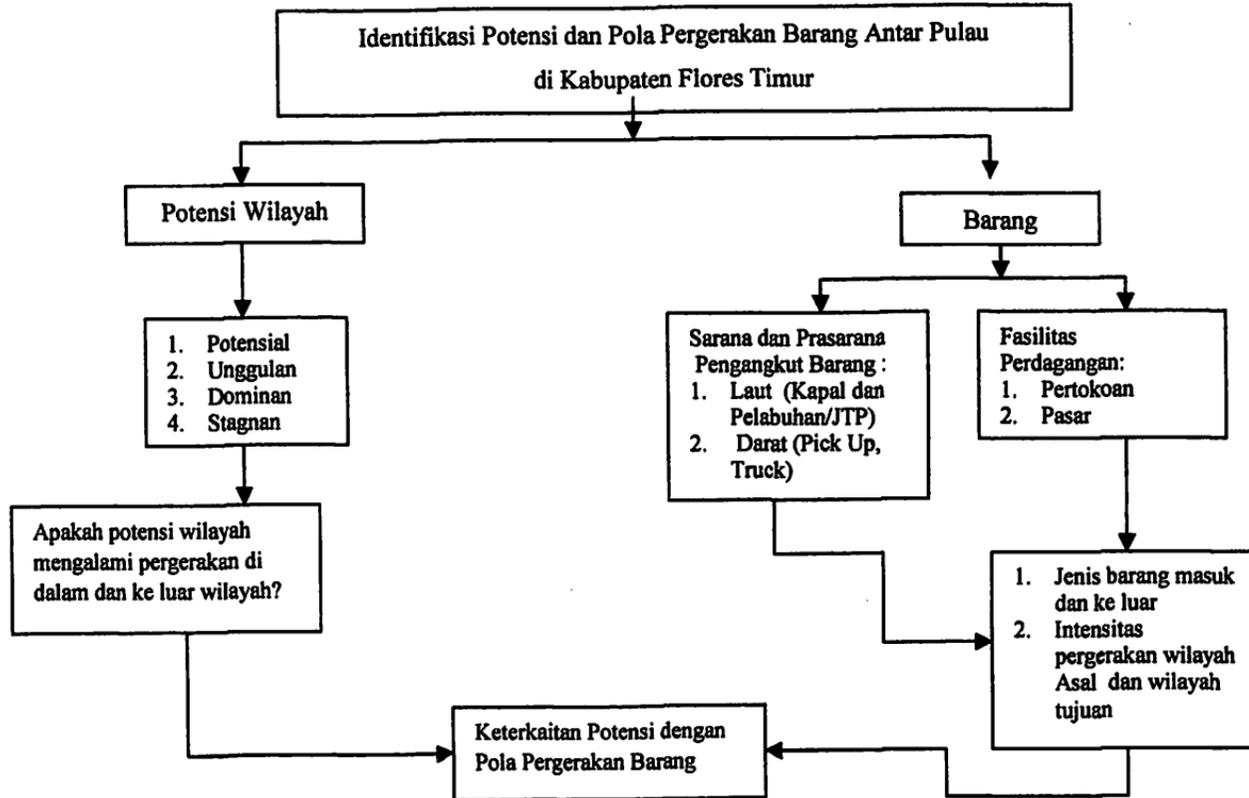
### 1.6. Kerangka Pemikiran

Kecenderungan perkembangan wilayah yang selalu dimulai dari pusat, menyebabkan pulau-pulau yang lain perlu menunjang kebutuhan hidup masyarakatnya pada pusat wilayah. Kota Larantuka sebagai ibu kota Kabupaten Flores Timur, memiliki pelabuhan dengan skala pelayanan yang jauh lebih luas dan terhubung jaringan jalan nasional antar kabupaten di pulau Flores Timur. Kondisi ini menjadikan Kota Larantuka sebagai pusat distribusi barang antar pulau di dalam Kabupaten Flores Timur. Menurut Christaler, terdapat tiga unsur fundamental dalam pengembangan wilayah yaitu adanya (1) pusat, (2) wilayah pengaruh (pelayanan), dan (3) jaringan transportasi. Jaringan transportasi laut dalam hal ini memegang peranan sebagai penunjang kelancaran distribusi barang. Kapal dan pelabuhan menjadi moda yang mempengaruhi kelangsungan distribusi barang.

Suatu wilayah memiliki keunggulan komparatif apabila wilayah tersebut memiliki komoditas produksi yang dapat dikembangkan bagi pengembangan wilayah (Ricardo dalam Tarigan, 2003). Komoditas produksi tersebut menurut perbandingan lebih menguntungkan dikembangkan, dibandingkan dengan komoditas produksi lainnya. Komoditas produksi dengan keunggulan komparatif pada akhirnya dapat memiliki prospek menjadi komoditas produksi dengan keunggulan kompetitif. Komoditas produksi dengan keunggulan kompetitif adalah komoditas produksi yang memiliki daya saing dan wilayah pemasaran ke luar daerah hingga pasar global (Tarigan, 2003). Suatu wilayah memiliki keunggulan absolut apabila wilayah tersebut mempunyai keunggulan mutlak dibandingkan wilayah yang lain.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka kerangka pikir untuk identifikasi potensi dan pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur adalah sebagai berikut:

**Kerangka 1.1**  
**Kerangka Pikir Potensi dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur**



## 1.7. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I: PENDAHULUAN**

Bab I berisi latar belakang yaitu uraian tentang alasan pengambilan judul penelitian, masalah-masalah terkait kajian yang berhubungan dengan lokasi penelitian yang disusun dalam bentuk pertanyaan-pertanyaan, landasan penelitian dan cara yang ditempuh untuk mencapai tujuan serta batasan-batasan penelitian untuk menjelaskan maksud penelitian yang terbagi dalam batasan substansial seta lokasi. Selain itu, bab ini berisi pula gambaran umum konsep penelitian yang tertuang dalam bagan kerangka pikir dan kerangka kerja. Terakhir adalah sistematika penulisan, yaitu gambaran penelitian secara keseluruhan yang didasarkan pada bab-bab atau point-point yang mengarahkan fokus pengamatan penulis.

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

Merupakan studi literatur yang berisi kajian teori yang akan digunakan untuk menguraikan dan menganalisis permasalahan studi yang menjadi pertanyaan penelitian yang antara lain berisi potensi wilayah dan pola pergerakan barang

### **BAB III: METODE PENELITIAN**

Pada bab ini berisi metode yang akan digunakan dalam pengerjaan penelitian. Metode yang dimaksud terdiri atas metode pendekatan penelitian, metode pelaksanaan penelitian, teknik pengumpulan data, teknik pengolahan dan penyajian data, teknik sampling, dan teknik analisis. Keseluruhannya adalah langkah-langkah yang dipakai dalam survey dan pengerjaan laporan.

### **BAB IV: GAMBARAN UMUM**

Bab IV berisi fakta wilayah penelitian terkait tujuan penelitaian. Sumber data berdasarkan gabungan survey primer dan sekunder. Kondisi wilayah penelitian meliputi kondisi wilayah administrasi, kondisi Sumber Daya Alam meliputi sektor pertanian, perikanan dan kehutanan berdasarkan daerah dan jumlah produksi pada tahun 2008-2012, fasilitas perdagangan berupa pertokoan dan pasar, prasarana dan sarana penghubung, serta survey OD pada tanggal 11-17 September 2013. Kondisi wilayah penelitian berisi data-data yang digunakan untuk mencapai sasaran-sasaran penelitian.

## BAB V: ANALISA

Bab ini berisi analisa yang menjawab sasaran-sasaran yang diharapkan dalam penelitian ini antara lain analisa potensi wilayah yang menguraikan penggolongan sumber daya Kab.Flores Timur dalam kelompok unggulan, potensial, dominan dan stagnan. Pola pergerakan yang menguraikan barang serta prasarana dan sarana yang terkait pengangkutan barang. Hasil survey akan digabungkan untuk membentuk pola pergerakan yang terjadi pada masing-masing sector.

## BAB VI: KESIMPULAN

Pada Bab ini berisi temuan penelitian yang kemudian dibuat kesimpulan untuk menjawab *research question* yang dikemukakan sebelumnya. Dari kesimpulan tersebut dibuat rekomendasi yang ditujukan bagi Pemerintah Kabupaten Flores Timur dan Instansi terkait berupa saran-saran dalam menetapkan kebijakan-kebijakari tentang sistem koleksi distribusi barang yang sesuai dengan pola yang ada.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Pengembangan dan pembangunan wilayah Kabupaten Flores Timur tidak terlepas dari strategi pengembangan wilayah, termasuk salah satunya adalah pengembangan struktur wilayah kabupaten secara menyeluruh dan terpadu. Strategi pengembangan struktur wilayah menjadi sangat penting dalam pengembangan dan pembangunan wilayah karena struktur wilayah merupakan tulang punggung bagi pengembangan suatu wilayah. Salah satu struktur wilayah adalah distribusi barang sebagai salah satu penunjang hajat hidup masyarakat suatu wilayah. Kabupaten Flores Timur yang terdiri dari kepulauan memiliki distribusi barang tersendiri. Tidak seperti kabupaten lain yang berada di Pulau Flores, Sumba dan Timor, yang seluruh wilayahnya dihubungkan dengan distribusi darat, distribusi barang Kabupaten Flores Timur merupakan distribusi antar pulau yang akan diteliti dalam penelitian ini.

Referensi mengenai distribusi menjadi sangat penting untuk menguatkan analisis dalam penelitian ini. Karenanya maka bab ini akan meninjau referensi-referensi mengenai distribusi untuk kemudian dirumuskan menjadi landasan penelitian beserta variabel-variabel yang akan digunakan dalam penelitian ini.

#### **2.1. Potensi Wilayah**

##### **2.1.1. Pengertian Wilayah**

Secara yuridis, dalam Undang-Undang No.26/2007 tentang Penataan Ruang, pengertian “wilayah” adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional<sup>5</sup>.

Johnston (1976) memandang wilayah sebagai bentuk istilah teknis klasifikasi spasial dan merekomendasikan dua tipe wilayah: (1) wilayah formal, merupakan tempat-tempat yang memiliki kesamaan-kesamaan karakteristik, dan (2) wilayah fungsional atau nodal, merupakan konsep wilayah dengan menekankan kesamaan keterkaitan antar komponen atau lokasi/tempat. Dengan cara yang lain Murty (2000) mendefinisikan wilayah sebagai suatu area geografis, teritorial atau tempat, yang dapat berwujud sebagai suatu negara, negara bagian, propinsi, distrik (kabupaten), dan perdesaan. Tetapi suatu wilayah pada umumnya tidak sekedar merujuk suatu tempat atau area, melainkan merupakan suatu kesatuan ekonomi, politik,

---

<sup>5</sup> Ernan Rustiadi, Sunsun Saefulhakim, Dyah R. Penuju dalam *Perencanaan dan Pengembang Wilayah 2011*

sosial, administrasi, iklim hingga geografis, sesuai dengan tujuan pembangunan atau kajian<sup>6</sup>.

Konsep tentang wilayah sebagai metode klasifikasi, muncul melalui dua fase yang berbeda, yaitu yang mencerminkan kemajuan ekonomi dan perekonomian sederhana ke sistem industri yang kompleks (Glasson, 1983). Pada fase pertama memperlihatkan wilayah formal, yaitu berkenaan dengan keseragaman dan didefinisikan menurut homogenitas. Fase kedua memperlihatkan perkembangan wilayah fungsional, yaitu berkenaan dengan interpersonal, saling hubungan antara bagian-bagian dan didefinisikan menurut koherensi fungsional.

Pembagian wilayah terdiri dari 3 (tiga) tipe (Richardson, 2001), yaitu<sup>7</sup>:

1. Wilayah Homogen, yaitu wilayah yang dilihat dari segi kesamaan karakteristik serta perbedaan internal dan interaksi intraregional dianggap bukan sesuatu yang penting.
2. Wilayah Nodal (*Polarized*), yaitu keterpaduan yang merupakan hasil dari aliran internal, hubungan dan saling ketergantungan terpolarisasi menuju ke sebuah pusat (*node*) yang dominan.
3. Wilayah Perencanaan, yaitu sebagai sebuah daerah dimana kebijaksanaan ekonomi diterapkan, dan hal ini merupakan satu-satunya kekuatan yang menyatukan sistem perwilayahan.

Dalam Rustiadi, 2011, tipe wilayah dibagi menjadi 5, yaitu wilayah homogen, wilayah nodal, wilayah pesisir, wilayah perencanaan dan wilayah administratif.

Berdasarkan referensi di atas, definisi wilayah dalam penelitian ini adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif. Homogenitas kawasan sebagai wilayah hinterland diasumsikan sebagai sumber pergerakan barang yang akan distribusikan dari dan ke setiap pelabuhan/dermaga. Kawasan dengan karakter Nodal (*Polarized*) dicirikan pada kawasan yang cenderung menjadi pusat. Adanya aliran barang yang di daerah hinterland pada kawasan node. Wilayah perencanaan merupakan wilayah dengan karakter yang dikhususkan untuk pengembangan atau pembangunan wilayah.

Wilayah penelitian yang terhimpun dalam satu wilayah administratif Kabupaten Flores Timur terdiri dari kepulauan yang terdiri dari tiga (3) pulau besar dan tujuh belas (17) pulau kecil.

---

<sup>6</sup> Ernani Rustiadi, Sunsun Saefulhakim, Dyah R. Penuju dalam Perencanaan dan Pengembang Wilayah 2011

<sup>7</sup> Sjafrisal dalam Ekonomi Wilayah dan Perkotaan 2012

### 2.1.2. Potensi Wilayah

Untuk mengetahui sector unggulan, digunakan kombinasi metode analisa yaitu Metode Growth dan Metode Share. Metode Growth merupakan metode yang digunakan untuk melihat tingkat pertumbuhan produktifitas hasil produksi dari tahun ke tahun. Pertumbuhan tidak terjadi disembarang tempat dan juga tidak terjadi secara serentak melainkan terjadi pada titik/kutub pertumbuhan dengan intensitas yang berubah-ubah dan menyebar sepanjang saluran yang beranekaragam terhadap keseluruhan perekonomian.

Rumus Perhitungan

$$\text{Growth} = \frac{P_{ij} - P_{ix}}{P_{ix}} \times 100\%$$

$P_{ij}$  = Produksi tahun akhir

$P_{ix}$  = Produksi tahun awal

Sedangkan metode share digunakan untuk menentukan konstribusi hasil suatu sector terhadap hasil semua sector yang ada di wilayah dalam jangka waktu satu tahun produksi. Share berfungsi untuk membantu mendefinisikan wilayah-wilayah dengan menghubungkan secara kuantitatif dan kualitatif terhadap total nasional dan antar wilayah, berguna mengkarakteristikan struktur ekonomi berbagai wilayah dalam ukuran relatif, dapat memperlihatkan berbagai aspek pertumbuhan baik yang sama atau menyimpang dari pola nasional, membantu mengkarakteristikan elemen-elemen yang stabil dan tidak stabil baik dalam struktur ekonomi wilayah maupun struktur ekonomi nasional.

Rumus Perhitungannya :

$$\text{Share} = \frac{\text{Nilai Produksi Sektor A tahun ke } - n}{\text{Jumlah Total Nilai Produksi Sektor A taun ke } - n} \times 100\%$$

Setelah diketahui masing-masing nilai pada kedua metode dilakukan penggabungan antara metode growth dan share untuk mengetahui sector unggulan, potensial, dominan dan stagnan/statis:

Keterangan :

1. Sektor Unggulan  
Jika suatu sector memiliki growth/pertumbuhan yang cukup tinggi (+) dan kontribusi yang diberikan besar (share/perkembangan) (+) dan sector ini dijadikan base sector suatu wilayah
2. Sektor Potensial

Sektor yang sangat diusahakan atau dikelola oleh masyarakat karena mempunyai pertumbuhan yang besar tetapi peran dalam perkembangan suatu wilayah masih kurang (jika sektor tersebut memiliki growth (+) dan share (-), tetapi dapat menjadi base sektor dengan adanya perlakuan-perlakuan khusus).

3. Sektor Dominan

Jika suatu sektor memiliki growth/pertumbuhan negatif (-) dan share/perkembangan positif (+) dimana sektor tersebut nantinya mampu dijadikan base sektor dalam jangka waktu yang panjang.

4. Sektor Stagnan/Statis

Sektor yang mempunyai laju pertumbuhan yang rendah dan jarang diusahakan oleh masyarakat sehingga peran atau manfaat terhadap usaha perkembangan suatu wilayah kurang (growth dan share (-), tetapi dapat dijadikan sebagai sektor dominan dengan perlakuan khusus dan upaya diversifikasi komoditas dan sebagainya.

### 2.1.3. Aktivitas Wilayah Sebagai Pola Aliran Komoditas

Aktivitas wilayah merupakan rangkaian kegiatan yang tidak terpisahkan dari pengembangan wilayah dan merupakan suatu pengembangan yang terpadu dengan memanfaatkan saling keterkaitan antar sektor yang membentuk struktur ruang wilayah. Wilayah sebagai wadah kegiatan ekonomi memiliki peran penting bagi wilayahnya sendiri maupun daerah di sekitar wilayahnya. Memahami sistem aktivitas suatu wilayah, pola perilaku manusia merupakan faktor yang sangat mempengaruhi terhadap perkembangan wilayah, yaitu sistem kegiatan yang menyangkut hubungan yang lebih kompleks (cross relationships) dengan berbagai sistem kegiatan yang lain, baik dengan perorangan, kelompok dan lembaga. Kondisi ini akan menciptakan "linkage" (pertalian) yang sangat banyak dalam sistem kegiatan. Manajemen produksi bertujuan mengatur penggunaan resources (faktor-faktor produksi) yang ada, baik yang berupa bahan, tenaga kerja, mesin-mesin dan perlengkapan sedemikian rupa, sehingga proses produksi dapat berjalan dengan efektif dan efisien.

Unsur-unsur pokok dari sistem produksi suatu negara ada 3 (tiga) (Smith, 1980), yaitu:

1. Sumber daya alam yang tersedia (tanah)
2. Sumber daya insani (jumlah penduduk)
3. Stok komoditas modal yang ada.

Sumber daya alam merupakan wadah yang paling mendasar dalam kegiatan produksi suatu masyarakat. Jumlah sumber daya alam yang tersedia merupakan batas maksimum bagi pertumbuhan suatu perekonomian. Sumber daya insani (jumlah penduduk) mempunyai peranan yang pasif dalam proses pertumbuhan output. Ada 2 faktor penunjang penting di balik proses akumulasi modal bagi terciptanya pertumbuhan output yaitu:

1. Makin meluasnya pasar, dan
2. Adanya tingkat keuntungan di atas tingkat keuntungan minimal.

Dalam sistem produksi input dapat berupa komoditas atau jasa, begitu juga dengan output yang dihasilkan setelah melalui proses transformasi dapat berupa komoditas atau jasa.

## **2.2. Pola Pergerakan**

### **2.2.1. Distribusi**

Distribusi adalah kegiatan penyaluran hasil produksi berupa barang dan jasa dari produsen ke konsumen guna memenuhi kebutuhan manusia. Pihak yang melakukan kegiatan distribusi disebut sebagai distributor. Contoh dari kegiatan distribusi adalah penyaluran hasil panen petani ke kota-kota.

Sistem distribusi bertujuan agar benda-benda hasil produksi sampai kepada konsumen dengan lancar, tetapi harus memperhatikan kondisi produsen dan sarana yang tersedia dalam masyarakat, dimana sistem distribusi yang baik akan sangat mendukung kegiatan produksi dan konsumsi.

Dalam penyaluran hasil produksi dari produsen ke konsumen, produsen dapat menggunakan beberapa jenis sistem distribusi yang dapat dikelompokkan:

1. Distribusi langsung, dimana produsen menyalurkan hasil produksinya langsung kepada konsumen
2. Distribusi semi langsung, dimana penyaluran barang hasil produksi dari produsen ke konsumen melalui badan perantara (toko) milik produsen itu sendiri
3. Distribusi tidak langsung. Pada sistem ini produsen tidak langsung menjual hasil produksinya, baik berupa benda ataupun jasa kepada pemakai melainkan melalui perantara (badan usaha atau perorangan) sejak pengumpulan barang dengan jalan membelinya dari produsen untuk disalurkan ke konsumen,

Berdasarkan hal tersebut maka fungsi distribusi terbagi atas:

1. Fungsi pertukaran, dimana kegiatan pemasaran atau jual beli barang atau jasa yang meliputi pembelian, penjualan, dan pengambilan resiko (untuk mengatasi resiko bisa dilakukan dengan menciptakan situasi dan kondisi pergudangan yang baik, mengasuransikan barang dagangan yang akan dan sedang dilakukan). Fungsi penyediaan fisik, berkaitan dengan menyediakan barang dagangan dalam jumlah yang tepat mencakup masalah pengumpulan, penyimpanan, pemilahan, dan pengangkutan.
2. Fungsi penunjang, ini merupakan fungsi yang berkaitan dengan upaya memberikan fasilitas kepada fungsi-fungsi lain agar kegiatan distribusi

dapat berjalan dengan lancar, fungsi ini meliputi pelayanan, pembelanjaan, penyebaran informasi, dan koordinasi.

Fungsi utama saluran distribusi adalah menyalurkan barang dari produsen ke konsumen, maka perusahaan dalam melaksanakan dan menentukan saluran distribusi harus melakukan pertimbangan yang baik. Adapun fungsi-fungsi saluran distribusi menurut Kotler (1997 : 52) adalah :

1. Information, yaitu mengumpulkan informasi penting tentang konsumen dan pesaing untuk merencanakan dan membantu pertukaran.
2. Promotion, yaitu pengembangan dan penyebaran komunikasi persuasif tentang produk yang ditawarkan.
3. Negotiation, yaitu mencoba untuk menyepakati harga dan syarat-syarat lain, sehingga memungkinkan perpindahan hak pemilikan.
4. Ordering, yaitu pihak distributor memesan barang kepada perusahaan.
5. Payment, yaitu pembeli membayar tagihan kepada penjual melalui bank atau lembaga keuangan lainnya.
6. Title, yaitu perpindahan kepemilikan barang dari suatu organisasi atau orang kepada organisasi / orang lain.
7. Physical Possession, yaitu mengangkut dan menyimpan barang-barang dari bahan mentah hingga barang jadi dan akhirnya sampai ke konsumen akhir.
8. Financing, yaitu meminta dan memanfaatkan dana untuk biaya-biaya dalam pekerjaan saluran distribusi.
9. Risk Taking, yaitu menanggung resiko sehubungan dengan pelaksanaan pekerjaan saluran distribusi.

Terdapat berbagai macam saluran distribusi barang konsumsi, yaitu diantaranya :

1. Produsen-Konsumen  
Bentuk saluran distribusi ini merupakan yang paling pendek dan sederhana karena tanpa menggunakan perantara. Produsen dapat menjual barang yang dihasilkannya melalui pos atau langsung mendatangi rumah konsumen (dari rumah ke rumah). Oleh karena itu saluran ini disebut saluran distribusi langsung.
2. Produsen-Pengecer-Konsumen  
Produsen hanya melayani penjualan dalam jumlah besar kepada pedagang besar saja, tidak menjual kepada pengecer. Pembelian oleh pengecer dilayani oleh pedagang besar, dan pembelian oleh konsumen dilayani pengecer saja.
3. Produsen -Pedagang Besar- Pengecer-Konsumen  
Saluran distribusi ini banyak digunakan oleh produsen, dan dinamakan saluran distribusi tradisional. Di sini, produsen hanya melayani penjualan dalam jumlah besar kepada pedagang besar saja, tidak menjual kepada

pengecer. Pembelian oleh pengecer dilayani pedagang besar, dan pembelian oleh konsumen dilayani pengecer saja.

4. **Produsen -Agen-Pengecer-Konsumen**

Di sini, produsen memilih agen sebagai penyalurnya. Ia menjalankan kegiatan perdagangan besar dalam saluran distribusi yang ada. Sasaran penjualannya terutamaditujukan kepada para pengecer besar.

5. **Produsen- Agen- Pedagang Besar -Pengecer – Konsumen**

Dalam saluran distribusi, produsen sering menggunakan agen sebagai perantara untuk menyalurkan barangnya kepada pedagang besar yang kemudian menjualnya kepada toko-toko kecil. Agen yang terlihat dalam saluran distribusi ini terutama agen penjualan. (Swasthadan Irawan, 1997, p.295-297).

## **2.2.2. Transportasi Sebagai Sarana dan Prasarana Pergerakan**

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan objek dari suatu tempat ke tempat lain dimana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Transportasi juga berupa proses gerak, proses pindah, dimana tidak terlepas dari keperluan akan alat pendukung sesuai waktu yang diinginkan. Alat pendukung bisa bervariasi tergantung pada:

1. Bentuk objek yang akan dipindahkan
2. Jarak antara suatu tempat ke tempat lain
3. Maksud dan tujuan objek yang akan dipindahkan

Alat pendukung proses pergerakan yang dimaksud dalam penerlitan ini adalah alat pengangkut barang di perairan laut. Alat pengangkut (sarana) transportasi laut adalah kapal dengan berbagai macam jenis dan kapasitas sedangkan prasarana yang mendukung proses perpindahan tersebut adalah pelabuhan. Transportasi akan dijelaskan berdasarkan sarana dan prasarana serta konsep perencanaan transportasi yang meliputi metode-metode perhitungan. Selengkapnya diuraikan sbb:

### **2.2.2.1. Sarana dan Prasarana Transportasi Laut**

Sebagai negara maritim/kepulauan, peranan pelayaran adalah sangat penting bagi kehidupan sosial, ekonomi, pemerintahan, pertahanan/keamanan dan sebagainya. Bidang kegiatan pelayaran sangat luas yang meliputi angkutan penumpang dan barang, penjagaan pantai, hidrografi dan masih banyak lagi jenis pelayaran lainnya.

Bidang kegiatan pelayaran dapat dibedakan menjadi dua yaitu pelayaran niaga dan bukan niaga. Pelayaran niaga adalah usaha pengangkutan barang, terutama barang dagangan melalui laut antar

tempat/pelabuhan. Pelayaran bukan niaga meliputi pelayaran kapal patrol, survai kelautan dan sebagainya.

Kapal sebagai sarana pelayaran memiliki peran sangat penting dalam sistem angkutan laut. Hampir semua barang impor, ekspor dan muatan dalam jumlah sangat besar diangkut dengan kapal laut, walaupun di antara tempat-tempat di mana pengangkutan berlangsung terdapat fasilitas angkutan lain berupa angkutan darat dan udara. Hal ini mengingat kapal memiliki kapasitas yang jauh lebih besar daripada sarana angkutan lainnya. Sebagai contoh pengangkutan minyak yang mencapai puluhan ribu ton, apabila harus diangkut menggunakan truk tangki diperlukan ribuan kendaraan. Dengan demikian untuk muatan dalam jumlah besar, angkutan dengan kapal akan memerlukan waktu lebih singkat, tenaga kerja lebih sedikit dan biaya lebih murah.

Untuk mendukung sarana angkutan laut diperlukan prasarana berupa pelabuhan. Pelabuhan merupakan tempat pemberhentian (terminal) kapal setelah melakukan pelayaran. Di pelabuhan kapal melakukan berbagai kegiatan seperti menaik-turunkan penumpang, bongkar muat barang, pengisian bahan bakar dan air tawar, reparasi, perbekalan dan sebagainya. Untuk bisa melakukan berbagai kegiatan tersebut pelabuhan harus dilengkapi dengan fasilitas seperti pemecah gelombang, dermaga, peralatan tambatan, peralatan bongkar muat barang, gudang, halaman untuk menimbun barang, perkantoran baik untuk pengelola maupun untuk maskapai pelayaran, ruang tunggu, perlengkapan pengisian bahan bakar dan penyedia air bersih dan lain sebagainya.

Prasarana transportasi laut di Kabupaten Flores Timur terdiri dari pelabuhan dan Jembatan Terminal Penyebrangan. Jembatan Terminal Penyebrangan merupakan terminal yang terletak di dalam daerah kerja dan daerah kepinginan pelabuhan terdekat. Jembatan Terminal Penyebrangan berfungsi sebagai jembatan penggerak dan penghubung jalur.

Berikut ini beberapa pengertian yang berkaitan dengan penelitian berdasarkan UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
2. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
3. Angkutan Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.
4. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

5. Pelayaran-Perintis adalah pelayanan angkutan di perairan pada trayek-trayek yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersial.
6. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
7. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
8. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri dari kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang dan/ tempat bongkar muat barang

#### 2.2.2.2. Konsep Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi terdiri dari 4 konsep yaitu:

1. **Bangkitan Perjalanan/Pergerakan ( $Trip\ Generation=G$ )**  
Merupakan tahap perhitungan jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh suatu zona atau kawasan. Dalam aspek transportasi, di kawasan atau zona dalam lingkup setiap harinya, terutama pagi hari, akan selalu terjadi arus kendaraan/orang/barang yang meninggalkan zona tersebut dan bergerak menuju zona atau kawasan yang lainnya yang cukup jauh. Pergerakan semacam ini disebabkan akibat tidak berdampingannya atau tidak berdekatnya jarak antara zona tempat tinggal dengan zona aktivitas.  
Tugas dari tahapan bangkitan perjalanan ini adalah menghitung dan menganalisis pengetahuan mengenai berapa jumlah pergerakan atau perjalanan pelaku transportasi (kendaraan, orang, dan barang) yang meninggalkan satu zona ke zona lain, juga mencari tahu factor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya pergerakan atau perjalanan yang demikian itu.
2. **Sebaran Perjalanan ( $Trip\ Distribution=D$ )**  
Dalam suatu lingkup kota, zona-zona atau kawasan-kawasan pergerakan terjadi pada banyak tujuan. Penyebaran atau pembagian jumlah perjalanan kendaraan, orang, dan barang ke semua zona tersebut akan dihitung dan diperkirakan dalam tahap sebaran

perjalanan ini dengan menggunakan berbagai metode dan model analisis transportasi.

3. **Pemilihan Moda Angkutan (*Mode Choice Or Mode Split*)**

Tahap ini berfungsi menghitung dan memperkirakan jumlah arus orang dan barang yang menggunakan alat angkut (kendaraan) tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Di sini, arus kendaraan (alat angkut) tidak ikut dihitung karena objek yang diperkirakan adalah para pemakai kendaraan yaitu orang dan barang. Dalam analisis pemilihan moda ini, alat angkut (kendaraan) akan diistilahkan dengan moda transportasi.

Munculnya tahap analisis pilihan moda ini disebabkan oleh tersedianya berbagai wujud alat angkut (moda) yang akan digunakan, yang jumlahnya bukan hanya satu alternative di tiap pasang zona asal dan tujuan.

Analisis pilihan moda tidak hanya menghitung banyaknya orang dalam memilih dan menggunakan suatu alat angkut tertentu tetapi sekaligus mengidentifikasi perilaku orang dalam memilih dan menggunakan suatu alat angkut tertentu. Dalam kegiatan analisis dan kajian, tahap ini tidak bisa dilepaskan dari penggunaan model dan melibatkan teknik matematis. Hasil kajian analisis tahap ini merupakan masukan berharga bagi pihak penyedia jasa angkutan karena pengusaha angkutan dapat menentukan dengan tepat jumlah armada yang akan dioperasikan sesuai dengan perkiraan pangsa pasar terhadap jasa transportasi yang dibutuhkan.

4. **Pemilihan Rute/Pembebanan Jaringan Lalulintas (*Route Choice And Assignment*)**

Tahap keempat dari perencanaan transportasi adalah konsep pilihan rute. Sebagai contoh, untuk bepergian dari Jakarta ke Bandung kita perlu memilih apakah hendak naik mobil, kereta api atau pesawat. Adanya tahap ini disebabkan terdapat lebih dari 1 alternatif pilihan jalur gerak (rute tempuh) yang menghubungkan tempat asal dan tujuan sehingga arus orang, kendaraan dan barang yang akan melakukan pergerakan akan menghadapi 2 atau lebih pilihan rute tempat lewat yang harus dipilih salah satunya.

Secara umum, rute yang dipilih adalah rute yang terbaik. Rute terbaik memiliki ciri-ciri berupa jarak terdekat, waktu tersingkat dan biaya termurah.

Hasil kajian tahapan pilihan moda angkutan merupakan masukan bagi pihak pengusaha jasa angkutan, sebagai informasi pasar yang dihadapi. Jadi, hasil kajian dan analisis tahap pilihan rute merupakan masukan berharga bagi pihak perencana dan penyedia fasilitas jalan raya (misalnya PU dan Bina Marga) yang dipakai sebagai acuan

pengimbangan dan pembangunan ruas-ruas jalan baru dan perehabilitasian ruas-ruas jalan yang sudah ada.

Berdasarkan penjelasan 4 konsep perencanaan transportasi di atas, materi terkait pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur adalah model bangkitan dan sebaran perjalanan, selengkapnya dijelaskan sebagai berikut :

### 1. Bangkitan Perjalanan (Trip Generation)

Bangkitan perjalanan/pergerakan dapat diartikan sebagai banyaknya jumlah perjalanan/pergerakan yang dibangkitkan oleh suatu zona per satuan waktu (detik, menit, jam, hari, minggu, dst). Bangkitan perjalanan merupakan tahap permodelan transportasi yang bertugas untuk memperkirakan dan meramalkan jumlah (banyaknya) perjalanan yang berasal (meninggalkan) dari suatu zona dan jumlah (banyaknya) perjalanan yang datang/tertarik (menuju) ke suatu zona pada masa yang akan datang (tahun rencana) per satuan waktu.

Morlok menyebutkan, banyaknya perjalanan pada tahun rencana nanti sangat ditentukan oleh karakteristik tata guna lahan/petak-petak lahan (kawasan) serta karakteristik sosioekonomi tiap-tiap kawasan tersebut yang terdapat dalam ruang lingkup wilayah kajian tertentu, seperti area kota, regional/propinsi atau nasional.

Secara sederhana dapat diartikan jumlah perjalanan adalah fungsi dari tata guna lahan/kawasan/zona yang menghasilkan perjalanan tersebut dan dapat pula dalam bentuk persamaan fungsional berikut:

$$\text{Jumlah Trip } (Q_{\text{trip}}) = f(\text{TGL})$$

Dimana:

$Q_{\text{trip}}$  = Jumlah perjalanan yang timbul dari suatu tata guna lahan (zona) per satuan waktu

$f$  = Fungsi matematik

TGL = Karakteristik-karakteristik dan sosioekonomi tata guna lahan dalam lingkup wilayah kajian.

Pada bagian berikutnya, Morlok lebih memperjelas bahwa karakteristik sistem transportasi tidak diikutkan dalam model persamaan fungsional dengan alasan bahwa disebagian negara maju yang tergolong berpenghasilan tinggi, biaya perjalanan merupakan bagian terkecil dari total penghasilan yang diterima sehingga tidak begitu berpengaruh terhadap keputusan orang untuk melakukan perjalanan atau tidak. Walaupun demikian, pada banyak kajian transportasi lainnya di beberapa negara ditemui bahwa variabel

(karakteristik) sistem transportasi seperti biaya perjalanan, kenyamanan, kecepatan (waktu perjalanan) dan pelayanan mempunyai peran yang menentukan keputusan seseorang melakukan perjalanan. Dalam prosesnya, bangkitan perjalanan ini dianalisis secara terpisah menjadi 2 bagian yaitu:

- a. **Produksi Perjalanan/Perjalanan yang Dihasilkan (Trip Production)**  
Merupakan banyaknya perjalanan/pergerakan yang dihasilkan oleh zona asal dengan lain pengertian merupakan perjalanan lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi tata guna lahan/zona
- b. **Penarik Perjalanan/Perjalanan yang Tertarik (Trip Attraction)**  
Merupakan banyaknya perjalanan yang tertarik ke zona tujuan dengan lain pengertian merupakan perjalanan yang menuju atau datang ke suatu lokasi/zona.

Sebelum memasuki pembahasan pendekatan analisis dan metode analisis, perlu diketahui beberapa konsep dan pengertian basis perjalanan. Identifikasi basis perjalanan berguna untuk memilih pendekatan dan metode yang dipakai dalam studi transportasi serta memudahkan perumusan variabel-variabel yang berpengaruh untuk permodelan.

a. **Basis Perjalanan**

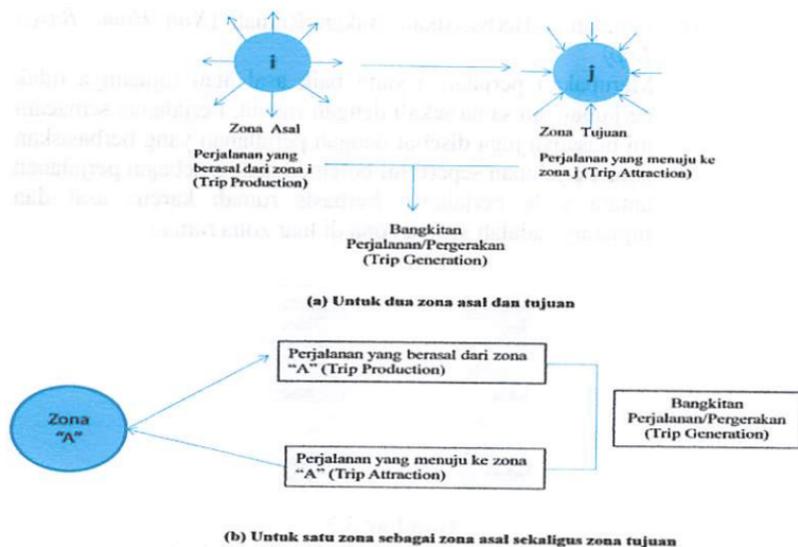
Basis perjalanan merupakan tempat dimana lokasi perjalanan diawali dan diakhiri. Untuk mengetahui basis perjalanan ini, ada beberapa pengertian dasar yang perlu kita pahami, yaitu:

1) **Perjalanan (*Trip*)**

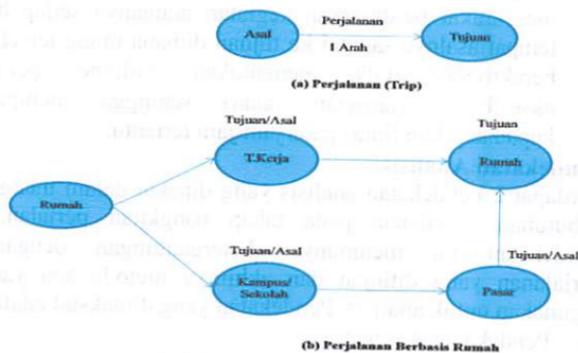
Merupakan perjalanan satu arah dari zona asal ke zona tujuan dengan maksud tertentu seperti yang terlihat pada Gambar 3.1

2) **Perjalanan berbasis rumah (*Home Based Trip/Residential*)**

Merupakan perjalanan yang salah satu atau kedua zonanya adalah rumah. Bisa juga merupakan sebuah pergerakan yang diawali dari rumah dan diakhiri di rumah atau diawali dari rumah dan diakhiri di zona yang tidak ada sangkutpautnya dengan rumah serta sebaliknya.



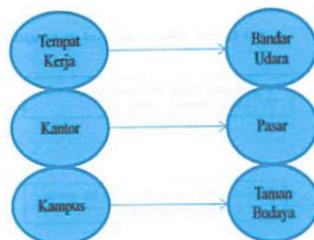
**Gambar 3.1**  
**Bangkitan Perjalanan Satu Zona dan Dua Zona**



**Gambar 3.2**  
**Bentuk Perjalanan Berbasis Rumah**  
**(Home Based Trip/Residential)**

3) Perjalanan Berbasisikan Bukan Rumah (*Non Home Based Trip*)

Merupakan perjalanan yang baik asal atau tujuannya tidak berhubungan sama sekali dengan rumah. Perjalanan semacam ini biasanya juga disebut dengan perjalanan yang berbasiskan zona. Perjalanan seperti ini boleh dikatakan sebagai perjalanan antara pada perjalanan berbasis rumah karena asal dan tujuannya adalah semua zona di luar zona rumah



**Gambar 3.3**  
Bentuk Perjalanan Berbasis Bukan Rumah atau  
Perjalanan Berbasis Zona

Origin Destination merupakan aktivitas pergerakan masyarakat berdasarkan kegiatan utamanya setiap hari dari tempat asalnya sampai ke tujuan dimana orang tersebut akan beraktivitas. OD menentukan volume penggunaan aksesibilitas (jaringan jalan) sehingga mempengaruhi kepadatan lalu lintas pada jam-jam tertentu.

**b. Pendekatan Analisis**

Terdapat 2 pendekatan analisis yang dipakai dalam mengestimasi kebutuhan perjalanan pada tahap bangkitan perjalan. Kedua pendekatan ini mempunyai ketergantungan dengan basis perjalanan yang ditinjau dan akhirnya metode apa yang akan digunakan untuk analisis. Pendekatan yang dimaksud adalah:

1) Pendekatan Agregat

Merupakan pendekatan yang dilakukan secara menyeluruh dengan memahami atribut-atribut zona, baik zona asal atau tujuan seperti sosial ekonomi suatu zona, penduduk zona, perkembangan wilayah dan pola tata guna lahan sebuah zona. Bila dikaitkan dengan basisi perjalanan berarti pendekatan cara ini dilakukan apabila perjalanan berbasis zona.

## 2) Pendekatan Disagregat

Merupakan pendekatan yang dilakukan per individu dengan memahami langsung atribut-atribut elemen yang lebih kecil seperti: faktor-faktor yang berpengaruh menimbulkan perjalanan tetapi melekat pada diri orang yang melakukan perjalanan (*trip maker*) atau manusia diantaranya, pendapatan pelaku perjalanan, jumlah kendaraan yang dipunyai, struktur dan ukuran rumah, dll

Pendekatan ini sangat erat kaitannya dengan basis perjalanan rumah (*home base trip*) dengan beranggapan bahwa setiap individu pelaku perjalanan akan mengawali perjalanan selalu dari rumah yang berlokasi pada zona permukiman dengan maksud perjalanan tertentu sesuai dengan aktivitasnya.

### c. Metode Analisis

Metode analisis yang dipakai dalam tahap bangkitan perjalanan sangat tergantung pada basis perjalanan dan pendekatan analisis yang dilakukan, diantaranya:

#### 1) Metode Analisis Regresi Linear

Metode ini merupakan alat analisis statistik yang menganalisis faktor-faktor penentu yang menimbulkan suatu kejadian atau kondisi tertentu yang diamati, sekaligus menguji sejauh manakah kekuatan faktor-faktor penentu yang dimaksud berhubungan dengan kondisi yang ditimbulkan.

Peramalan jumlah perjalanan di kawasan perkotaan pada tahap bangkitan perjalanan akan menggunakan metode ini untuk seluruh perjalanan berbasis zona dan berbasis rumah serta perjalanan antar kota. Untuk perjalanan berbasis zona, metode analisis regresi linear menganalisis bagaimana hubungan antara variabel bebas berupa karakteristik sosioekonomi zona (guna lahan) dengan variabel terikat berupa jumlah arus lalu lintas (perjalanan) dari zona asal yang diamati ke zona tujuan yang diamati dan juga memberikan hasil berupa besaran angka perkiraan jumlah perjalanan dari asal ke tujuan yang ditimbulkan oleh karakteristik sosioekonomi zona untuk perjalanan berbasis zona dan karakteristik sosioekonomi rumah tangga untuk perjalanan berbasis rumah.

Terdapat 2 bentuk metode analisis regresi linear, yaitu:

- a) Analisis Regresi Linear Sederhana
- b) Analisis Regresi Linier Berganda

## 2) Metode Analisis Kategori/Klasifikasi Silang

Merupakan alat/cara untuk menaksir/mengestimasi jumlah perjalanan/pergerakan orang yang dibangkitkan oleh suatu zona atau kawasan.

Metode ini dikhususkan pada basis perjalanan rumah (home based trip) dengan pendekatan disagregat (per individu), karena faktor pendorong timbulnya perjalanan adalah karakteristik rumah tangga yang berkaitan dengan individu si pelaku perjalanan. *The Puget Sound Regional Transportation Studi* pada Tahun 1964 yang pertama kali menggunakan dan mengembangkan metode ini untuk mendapatkan angka perkiraan bangkitan perjalanan (lalu lintas) pada kawasan permukiman mengidentifikasi 3 variabel utama yang menggambarkan karakteristik rumah tangga yang menimbulkan bangkitan perjalanan dari kawasan perumahan, yaitu:

- a) Ukuran keluarga/jumlah orang dalam rumah
- b) Pemilik kendaraan di rumah
- c) Pendapatan keluarga di rumah tangga tersebut.

Ketiga variabel utama di atas kemudian diklasifikasikan menurut tingkat tinggi atau rendahnya pada beberapa strata dan masing-masing tingkat dijadikan sebagai satu kategori atau klasifikasi yang didalamnya memuat beberapa rumah tangga yang cenderung homogen (sejenis). Oleh karenanya, di Amerika Serikat metode ini dinamai analisis klasifikasi silang (*Cross Clasification Analysis*) dan untuk negara-negara di Eropa lebih populer dengan metode analisis kategori.

Sebagai pendekatan analisis, metode ini harus melewati 4 tahap (Black, 1981):

- a) Menetapkan beberapa variabel utama dimana variabel-variabel ini merupakan penggambaran karakteristik individu rumah tangga yang ada di zona permukiman yang diteliti, diantaranya variabel ukuran rumah tangga, variabel jumlah kendaraan, variabel tingkat pendapatan dan variabel jumlah pekerja yang ada di dalam rumah tangga.
- b) Mengalokasikan setiap rumah tangga melalui wawancara dan quisioner ke dalam setiap kelas sedemikian rupa sehingga tiap kelas memuat beberapa rumah tangga yang berkarater sama (homogen)
- c) Menentukan rata-rata tingkat perjalanan per rumah tangga pada masing-masing kelas yang sudah ditetapkan di tahap ke dua dengan cara membagi jumlah perjalanan

pada kelas yang bersangkutan dengan jumlah rumah tangga yang terdapat pada kelas tersebut.

- d) Menentukan jumlah perjalanan masing-masing kelas dengan cara mengalikan jumlah perjalanan rata-rata per rumah tangga pada kelas yang bersangkutan dengan jumlah rumah tangga hasil perkiraan dan mentotalkannya untuk seluruh kelas/kategori, sehingga didapatkan hasil perkiraan jumlah perjalanan yang diproduksi oleh zona permukiman yang diteliti per hari pada tahun rencana.

Penentuan banyaknya variabel yang akan dijadikan faktor yang berpengaruh menimbulkan perjalanan sangat bervariasi dan tergantung data yang tersedia serta tujuan studi. Untuk mendapatkan hasil perkiraan jumlah perjalanan yang diproduksi oleh zona permukiman, dapat digunakan model matematis sbb:

$$\hat{O}_{pi} = \sum_{i=1}^{n=\text{kategori}} T_{ci} \cdot H_{ci}(i)$$

Dimana:

- (1)  $\hat{O}_{pi}$  = Perkiraan jumlah perjalanan yang diproduksi oleh zona permukiman  $i$  yang diteliti per hari per tahun rencana
- (2)  $T_{ci}$  = Rata-rata tingkat perjalanan per rumah tangga yang ada dalam kelas/kategori  $ci$
- (3)  $H_{ci}$  = Perkiraan jumlah rumah tangga yang ada dalam kelas/kategori  $ci$  yang berlokasi di zona permukiman  $i$  yang diteliti pada tahun rencana

Menurut Morlok, dalam banyak studi transportasi di negara-negara Eropa, untuk basis perjalanan rumah ini, kedua metode yang sudah dijabarkan di atas juga sering dipakai sekaligus untuk memprediksi jumlah bangkitan/produksi perjalanan dari zona permukiman per hari pada tahun rencana (Analisis Regresi Linear dan Analisis Kategori)

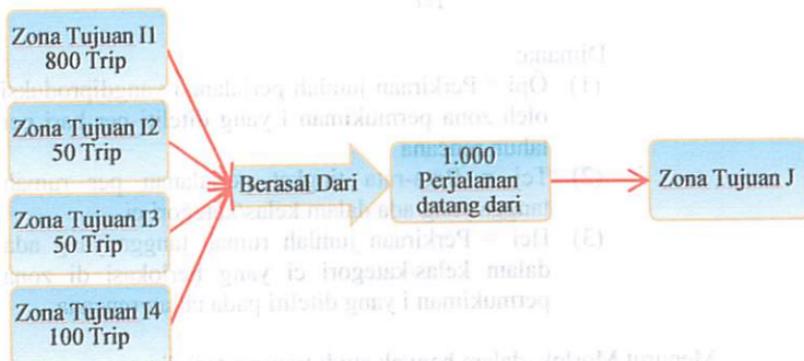
## 2. Sebaran Perjalanan (Trip Distribution)

Sebaran perjalanan (Trip Distribution) adalah bagian dari proses perencanaan transportasi 4 tahap yakni pengembangan dari tahap bangkitan perjalanan (*trip generation*) Sebaran perjalanan merupakan jumlah (banyaknya) perjalanan yang bermula dari suatu zona asal lalu menyebar ke banyak zona tujuan atau sebaliknya. Distribusi perjalanan ini sangat

membantu untuk melihat dengan mudah apa yang disebut dengan pola perjalanan antar zona. Oleh karena itu, untuk maksud melihat pola perjalanan antar zona berupa arus pergerakan (Kendaraan, Penumpang dan Barang) dalam area studi selama periode waktu tertentu digunakan sebuah alat berupa matriks berdimensi dua (baris  $\times$  kolom) yang disebut dengan Matriks Pergerakan atau Matriks Asal Tujuan (M.A.T) dan dalam istilah asing adalah *Origin-Destination matrix* (OD Matriks).



Sebaliknya:



**Gambar 3.4**

**Pola Penyebaran dari dan ke Berbagai Zona**

Tabel 3.1 Bentuk Umum M.A.T atau O-D Matriks

Zona Tujuan (Ke) \ Zona Asal (dari)	1	2	3	•j•	N	$O_i$
1	$T_{1-1}$	$T_{1-2}$	$T_{1-3}$	$\bullet T_{1-j} \bullet$	$T_{1-N}$	$O_1$
2	$T_{2-1}$	$T_{2-2}$	$T_{2-3}$	$\bullet T_{2-j} \bullet$	$T_{2-N}$	$O_2$
3	$T_{3-1}$	$T_{3-2}$	$T_{3-3}$	$\bullet T_{3-j} \bullet$	$T_{3-N}$	$O_3$
• i •	$\bullet$ $T_{i-1}$ $\bullet$	$\bullet$ $T_{i-2}$ $\bullet$	$\bullet$ $T_{i-3}$ $\bullet$	$\bullet$ $\bullet T_{i-j} \bullet$ $(a)$	$\bullet$ $T_{i-N}$ $\bullet$	$\bullet$ $O_i$ $\bullet$
N	$T_{N-1}$	$T_{N-2}$	$T_{N-3}$	$\bullet T_{N-j} \bullet$	$T_{N-N}$	$Q_N$
Dj	$D_1$	$D_2$	$D_3$	$\bullet Dj \bullet$	$D_N$	T

## Keterangan:

- 1) Baris matriks (secara vertikal dari atas ke bawah) menyatakan zona asal (dari mana sejumlah perjalanan =  $O_i$  berasal)
- 2) Kolom matriks (secara horizontal dari kiri ke kanan) menyatakan zona tujuan (ke mana sejumlah perjalanan =  $D_j$  menuju)
- 3) Sehingga sel matriks (pertemuan persilangan baris dan kolom) menyatakan besarnya perjalanan atau arus lalu lintas kendaraan, penumpang dan barang yang bergerak dari satu zona asal  $i$  tertentu ke zona tujuan  $j$  tertentu.
- 4)  $(a)$  = Jumlah perjalanan dari 1 zona asal  $i$  ke zona tujuan  $j$
- 5) T = Total perjalanan antar zona dalam wilayah studi

Di samping keterangan matriks pada tabel di atas, beberapa hal yang perlu dipahami adalah:

- a. Jumlah zona asal dan tujuan yang dimasukkan ke dalam matriks asal tujuan merupakan sampel zona dari keseluruhan zona yang ada di dalam wilayah kajian secara otomatis menunjukkan banyaknya sel matriks yang bersangkutan dan langsung pula menandakan besar kecilnya matriks.

- b. Berarti semakin banyak zona sampel dalam daerah studi semakin banyak, semakin besar tingkat ketelitian dan tingkat kesalahan semakin rendah begitu pula sebaliknya.
- c. MAT selain dapat mengkaji kebutuhan perjalanan antar zona dalam kota, juga dapat dipakai mengkaji kebutuhan perjalanan antar kota dan daerah pedalaman sebagai zonanya. Yang membedakannya adalah , untuk perjalanan dalam kota, sel diagonal matriks (sel yang membujur dari kiri atas matriks ke kanan bawah matriks) harus memuat jumlah perjalanannya atau harus terdapat perjalanan dalam zona yang sama (perjalanan intrazona). Sedangkan untuk perjalanan antar kota, sel diagonal akan menunjukkan angka 0 karena tidak ada perjalanan dari suatu kota ke kota yang sama atau tidak berlaku perjalanan dalam zona (intrazona)
- d. Sekali sang perencana telah memformat dan merancang sebuah matriks asal-tujuan, maka wajib baginya memenuhi kondisi berikut:

- 1)  $T_{i,j}$  : Merupakan jumlah perjalanan dari satu zona asal  $i$  tertentu saja ke suatu zona tujuan  $j$  tertentu pula dalam daerah kajian.
- 2)  $O_i$  : Merupakan jumlah perjalanan yang berasal dari satu zona asal  $i$  tertentu yang nanti akan tersalurkan ke beberapa zona tujuan sebanyak tertentu tergantung tujuannya. Oleh karena itu :

$$O_i = \sum_{j=1}^N t_{i-j}$$

Dimana:

$O_i$  : Jumlah perjalanan yang berasal dari satu zona asal  $i$  tertentu

$\sum_{j=1}^N t_{i-j}$  : Sejumlah  $N$  zona tujuan  $j$  dimana jumlah perjalanan dari satu zona asal  $i$  tertentu akan terbagi-bagi ke sana.

- 3)  $D_j$  : Merupakan jumlah perjalanan yang datang ke suatu zona tujuan  $j$  tertentu, dimana jumlah ini berasal dari berbagai zona asal dengan jumlah tergantung asalnya. Maka :

$$D_j = \sum_{i=1}^N t_{i-j}$$

Dimana:

$D_j$ : Jumlah perjalanan yang datang ke satu zona tujuan  $j$  tertentu

$\sum_{i=1}^N t_{i-j}$ : Sejumlah  $N$  zona asal  $i$  dimana sejumlah perjalanan dari masing-masing zona asal  $i$  datang ke suatu zona tujuan  $j$  tertentu.

- 4)  $T$ : merupakan total (jumlah keseluruhan) perjalanan atau arus lalu lintas orang, barang dan kendaraan antar zona (keseluruhan zona) di dalam wilayah kajian. Sehingga berlaku kondisi berikut:

$$T = \sum_{i=1}^N O_i = \sum_{j=1}^N D_j = \sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^N T_{i-j}$$

Dimana:

$T$ : Total (jumlah keseluruhan) perjalanan atau arus lalu lintas orang, barang, dan kendaraan antar zona (keseluruhan zona atau sampel zona) di dalam lingkup wilayah kajian.

$\sum_{i=1}^N O_i$ : Penjumlahan seluruh perjalanan yang berasal dari seluruh zona asal  $i$  ( $O_1+O_2+O_3+\dots+O_N$ )

$\sum_{j=1}^N D_j$ : Penjumlahan seluruh perjalanan yang datang ke seluruh zona tujuan  $j$  ( $D_1+D_2+D_3+\dots+D_N$ )

$\sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^N T_{i-j}$ : Menunjukkan penjumlahan seluruh perjalanan yang berasal dari seluruh zona asal  $i$  akan sama dengan penjumlahan seluruh perjalanan yang datang ke seluruh zona tujuan  $j$  dan secara otomatis merupakan total perjalanan antar zona di dalam wilayah kajian.

- 5) Untuk keperluan memperkirakan dan menganalisis perjalanan antar zona pada masa yang akan datang maka perlu membedakan:
- Perjalanan masa dahulu dan sekarang dengan simbol yang digunakan adalah:
    - Arus perjalanan dari  $i$  ke  $j$  ( $t_{i-j}$ )
    - Arus perjalanan dari zona asal ( $o_i$ )
    - Arus perjalanan ke zona tujuan ( $d_j$  atau dengan huruf  $t$ ,  $o$ ,  $d$  kecil)
  - Perjalanan masa mendatang yang akan diperkirakan dengan simbol yang digunakan adalah:
    - Arus perjalanan dari  $i$  ke  $j$  ( $T_{i-j}$ )

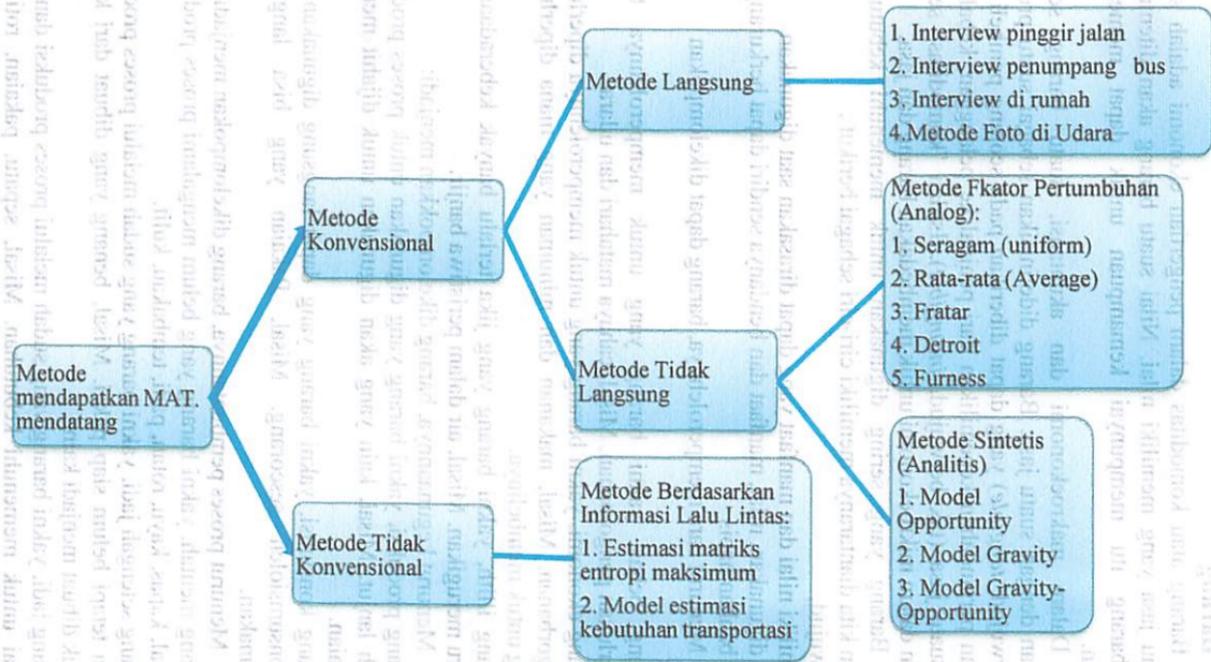
- (2) Arus perjalanan dari zona asal ( $O_i$ )
  - (3) Arus perjalanan ke zona tujuan ( $D_j$  atau dengan huruf T, O, D besar)
- 6) Sel matriks, di samping berisi informasi/data besarnya arus perjalanan juga berisi data-data atau informasi lain seperti :
- a) Tingkat aksesibilitas
  - b) Informasi jarak  $i$  ke  $j$  (km) dengan simbol  $d$  (distance)
  - c) Informasi waktu perjalanan dari  $i$  ke  $j$  (jam) dengan simbol  $t$  (time)
  - d) Informasi biaya transportasi dari  $i$  ke  $j$  (Rp) dengan simbol  $c$  (cost)

Dalam hal memperkirakan jumlah perjalanan antar zona tahun rencana, jumlah perjalanan antar zona tahun sekarang harus dihubungkan dengan faktor yang disebut faktor pertumbuhan, dimana faktor ini dianggap sebagai penyebab terjadi atau bertambahnya jumlah perjalanan antar zona di wilayah studi.

Faktor pertumbuhan dapat berupa karakteristik zona seperti: penduduk, tingkat kepemilikan kendaraan, perkembangan wilayah atau hal-hal lain yang dapat dijadikan sebagai faktor penentu meningkatnya perjalanan antar zona seperti, meningkatnya intensitas penggunaan lahan atau aktivitas lainnya.

Terdapat beberapa metode untuk memperkirakan jumlah perjalanan antar zona pada periode tahun rencana kalau faktor pertumbuhan telah didapat besarnya, diantaranya:

1. Metode Analogi (Faktor Pertumbuhan)
  2. Metode Sintetis (Formulasi Perjalanan antar area/analitis)
  3. Metode Analisis Regresi Linear
  4. Program Linear
- Empat point di atas oleh Tamin, O.Z (1997) dikelompokan seperti pada Gambar 3.5



**Gambar 3.5**

**Metode untuk Memperkirakan Matriks Asal-Tujuan Pada Tahun Rencana**

### 2.3. Barang

Barang atau komoditas dalam pengertian ekonomi adalah suatu objek atau jasa yang memiliki nilai. Nilai suatu barang akan ditentukan karena barang itu mempunyai kemampuan untuk dapat memenuhi kebutuhan.

Dalam makroekonomi dan akuntansi, suatu barang sering dilawankan dengan suatu jasa. Barang didefinisikan sebagai suatu produk fisik (berwujud, *tangible*) yang dapat diberikan pada seorang pembeli dan melibatkan perpindahan kepemilikan dari penjual ke pelanggan, kebalikan dengan suatu jasa (tak berwujud, *intangible*). Istilah "komoditas" sering digunakan dalam mikroekonomi untuk membedakan barang dan jasa.

Barang yang sering digunakan untuk memenuhi kebutuhan kita diantaranya memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

1. Berwujud,
2. Memiliki nilai dan manfaat yang dapat dirasakan saat digunakan
3. Bila digunakan, nilai, manfaat dan bendanya sendiri dapat berkurang atau bahkan habis

Menurut cara memperolehnya, barang dapat dikelompokkan menjadi:

1. Barang bebas, yakni barang yang untuk memperolehnya tidak diperlukan pengorbanan. Misal, cahaya matahari dan udara.
2. Barang ekonomi, yakni barang yang untuk memperolehnya diperlukan pengorbanan. Misal, makanan dan minuman yang mana diperlukan uang untuk membelinya.
3. Barang illith, yakni barang yang jika terlalu banyak keberadaannya justru merugikan. Misal, air dalam peristiwa banjir.

Menurut kegunaannya, barang dikelompokkan menjadi:

1. Barang produksi, yakni barang yang digunakan untuk proses produksi lebih lanjut. Misal, kain yang akan digunakan untuk dijahit menjadi pakaian.
2. Barang konsumsi, yakni barang yang dapat langsung digunakan dan dikonsumsi oleh seseorang. Misal, Pakaian yang bisa langsung digunakan.

Menurut proses pembuatannya, barang dikelompokkan menjadi:

1. Barang mentah, yakni barang yang belum mengalami proses produksi. Misal, kapas, kayu, rotan, padi, tembakau, kulit.
2. Barang setengah jadi, yakni barang yang sudah melalui proses produksi akan tetapi belum siap pakai. Misal, benang yang dibuat dari kapas untuk dibuat menjadi kain.
3. Barang jadi, yakni barang yang sudah melalui proses produksi dan siap pakai untuk memenuhi kebutuhan. Misal, sepatu, pakaian, roti dan sebagainya.

Menurut hubungannya, barang dibagi menjadi:

1. Barang Substitusi, yakni barang yang dapat mengganti fungsi barang yang lain. Contohnya: lampu neon yang dapat menggantikan fungsi dari lampu pijar sebagai penerangan.
2. Barang komplementer, yakni barang yang dapat melengkapi fungsi dari barang lainnya. Contohnya: Bensin yang dapat melengkapi mobil sebagai alat transportasi, tanpa bensin mobil tidak bisa dijalankan.

## 2.4. Pasar Sebagai Pusat Distribusi

### 2.4.1. Pengertian Pasar

Ada beberapa defenisi mengenai pasar yang dikemukakan oleh pendapat beberapa ahli, antara lain:

1. Pasar didefinisikan sebagai institusi atau mekanisme dimana pembeli (yang membutuhkan) dan penjual (yang memproduksi) secara bersama-sama terjadipertukaran komoditas dan jasa (Campbell, 1990).
2. Pasar adalah sebagai orang-orang yang mempunyai kebutuhan untuk dipuaskan, mempunyai uang untuk dibelanjakan dan kemauan untuk membelanjakan uang (Shah, 1985).

Pengertian pasar dalam beberapa sisi (Kotler, 1998), antara lain:

1. Dalam pengertian aslinya, pasar adalah suatu tempat fisik dimana pembeli dan penjual berkumpul untuk mempertukarkan komoditas dan jasa.
2. Bagi seorang ekonom, pasar mengandung arti semua pembeli dan penjual yang menjual dan melakukan transaksi atas komoditas/jasa tertentu. Dalam hal ini para ekonom memang lebih tertarik akan struktur, tingkah laku dan kinerja dari masing-masing pasar ini.
3. Bagi seorang pemasar, pasar adalah himpunan dari semua pembeli nyata dan pembeli potensial dari pada suatu produk.

### 2.4.2. Wilayah Pelayanan Pasar

Teori tempat pusat atau pusat pelayanan (central place theory) yang dikemukakan oleh Christaller dalam bukunya *Central Place in Shouthern Germany* (terjemahan Baskin), didefenisikan sebagai suatu kesatuan unit dasar pemukiman dengan dilengkapi pusat-pusat pelayanan di dalamnya. Unit pemukiman yang dimaksud dapat berupa satu kota besar, kota-kota kecil, wilayah kota atau satuan lingkungan hunian tertentu. Ciri dari pusat pelayanan (tempat sentral) adalah bahwa pusat tersebut menyediakan pelayanan (komoditas dan jasa) untuk wilayah pemukiman itu sendiri dan daerah sekitarnya yang lebih besar (Daldjoeni, 1997). Christaller juga menganggap, bahwa jumlah penduduk merupakan penentu dari tingkat pelayanan pusat sentral, selain itu juga fungsi dari pusat sentral itu menjadi penting, misalnya sebagai pusat kegiatan perdagangan, pendidikan, pemerintahan, maupun rekreasi. Ada hubungan yang sangat erat antara

jumlah penduduk pendukung di suatu wilayah dengan tingkatan (hierarki) dari pusat pelayanan tempat sentral.

Ada 2 faktor yang berpengaruh terhadap jumlah, luas dan sebaran serta hierarki dari pusat pelayanan di wilayah pemukiman, yaitu:

1. Setiap pusat memiliki batas ambang penduduk yang dilayani (population threshold). Batas ambang penduduk adalah jumlah minimum penduduk yang dilayani suatu pusat tempat sentral atau pusat pelayanan masyarakat guna mendukung kelancaran atau kesinambungan supply dan demand dari komoditas dan jasa yang disediakan. Jika jumlah penduduk dibawah population threshold, maka akan mengakibatkan kerugian dan dapat mengancam kegiatan yang bersangkutan. Sebaliknya, jika jumlah penduduk meningkat sampai diatas population threshold, maka kegiatan yang bersangkutan akan memperoleh keuntungan serta dalam jangka waktu tertentu dapat mempertajam tingkat persaingan.
2. Setiap pusat memiliki jangkauan pasar (market range). Jangkauan pasar adalah jarak di mana seseorang dapat bersedia untuk mengadakan perjalanan dalam mencapai fasilitas/sarana yang diperlukannya. Jarak jangkauannya untuk suatu sarana akan berbeda jarak jangkauannya dari sarana yang lain tergantung pada jenis komoditas/jasa yang dipasarkannya. Market range terbagi atas inner limit yang membatasi wilayah yang didiami oleh population threshold dan outer limit yang merupakan suatu garis yang membatasi range of service dimana di luar atas wilayah tersebut konsumen harus berbelanja di central place yang lain. Konsumen yang berada dalam range inner dan outer limit merupakan yang beruntung (untuk memperoleh kebutuhannya) sedangkan yang berada di luar itu harus pergi ke central place yang lainnya. Teori tentang market range selanjutnya dikembangkan oleh Blair (1995), dengan pendapatnya tentang market area. Market area adalah suatu wilayah yang diperkirakan suatu produk bisa dijual. Outer limit terbagi dalam dua jenis, yaitu ideal outer range dan real outer range (Blair, 1995). Ideal outer range dari suatu komoditas dijual adalah jarak maksimum yang akan ditempuh oleh konsumen untuk memperoleh komoditas kebutuhannya selama biaya transportasi ditambah harga komoditas yang dibelinya masih dipandang lebih murah dari harga rata-rata. Real outer range adalah jarak maksimum yang akan ditempuh oleh konsumen dalam persaingan pasar yang ada dan inilah yang disebut sebagai market area yang sesungguhnya dari suatu kegiatan usaha. Besarnya market area ditentukan oleh 3 (tiga) faktor, sebagai berikut:

- a. Skala ekonomi (economic scale), komoditas/jasa usaha mempunyai skala ekonomiyang tinggi biasanya mempunyai market area yang cukup besar.
- b. Demand Density (tingkat kepadatan penduduk dan pendapatan perkapita).
- c. Biaya transportasi, biaya transportasi yang tinggi akan menimbulkan harga jual yang tinggi pula, dan pada akhirnya bisa memperkecil market area (Blair, 1995)

#### 4.3. Pengguna Pasar

Secara garis besar pengguna pasar dibedakan menjadi 2 (dua) yakni pembeli dan pedagang, membedakan pembeli menjadi 3 (tiga) Damsar, 1997), yaitu:

- Pengunjung, yaitu mereka yang datang ke pasar tanpa mempunyai tujuan untuk membeli suatu komoditas atau jasa. Mereka adalah orang-orang yang menghabiskan waktu luangnya di pasar.
- Pembeli, yaitu mereka yang datang ke lokasi pasar dengan maksud untuk membeli sesuatu komoditas atau jasa tetapi tidak mempunyai tujuan ke (di) mana akan membeli.
- Pelanggan, yaitu mereka yang datang ke lokasi pasar dengan maksud untuk membeli sesuatu komoditas atau jasa dan mempunyai tujuan yang pasti ke (di) mana akan membeli. Seseorang menjadi pembeli tetap dari seseorang penjual tidak terjadi secara kebetulan tetapi melalui proses interaksi sosial.

#### 4.4. Fungsi dan Peranan Pasar

Pasar merupakan akibat dari pola kegiatan manusia yang terjadi karena adanya saling membutuhkan, sehingga terjadi pola pertukaran antara komoditas dan jasa. Kompleksitas kebutuhan akan mengakibatkan kompleksitas baik orang, jenis komoditas, cara pertukaran dan tempat yang makin luas (Kotler & Armstrong, 2001). Berdasarkan Keputusan Menteri Kerjaan Umum No.378/KPTS/1987 tentang Pengesahan 33 Standar Konstruksi Bangunan Indonesia, fungsi pasar ada saat ini dapat dibedakan, sebagai berikut:

- Tempat pengumpulan hasil pertanian;
- Tempat distribusi komoditas industri;
- Tempat menukar komoditas kebutuhan;
- Tempat jual beli komoditas dan jasa;
- Tempat informasi perdagangan.

Pasar terus berkembang perannya sebagai akibat berkembangnya fungsi pasar. Berdasarkan pada pengertian-pengertian mengenai pasar, dengan berkembangnya kegiatan yang terjadi, maka pasar pun mempunyai peranan yang beragam. Dalam Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor:

378/KPTS/1987 tentang Pengesahan Standar Bangunan Indonesia disebutkan peranan pasar ; sebagai berikut:

1. Pasar sebagai tempat pemenuhan kebutuhan;
2. Pasar sebagai tempat rekreasi;
3. Pasar sebagai sumber pendapatan daerah/kota;
4. Pasar sebagai tempat pencarian atau kesempatan kerja;
5. Pasar sebagai tempat komunikasi sosial;
6. Pasar sebagai tempat studi dan latihan.

## 2.5. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif adalah analisa yang mempelajari meto meringkas dan menggambarkan sisi yang penting dari suatu data. Analis deskriptif dalam laporan ini adalah distribusi frekuensi. Untuk dapat membaca dan memahami tentang data yang diperoleh, data tersebut harus disusun terlebih dahulu ke dalam kelas-kelas tertentu. Daftar yang memuat data berkelompok disebut distribusi frekuensi atau tabel frekuensi. Jadi distribusi frekuensi adalah susunan data menurut kelas-kelas interval tertentu atau menurut kategori tertentu dalam sebuah daftar.

### 1. Membuat Tabel Distribusi Frekuensi

Tabel distribusi frekuensi dapat dibuat apabila kita mempunyai data dan hasil observasi terhadap suatu hal tertentu. Data dapat berupa hasil uji mahasiswa, jumlah penjualan, jumlah produksi yang dihasilkan perusahaan, jumlah modal, dan lain-lain. Untuk membuat tabel distribusi frekuensi dengan panjang kelas interval yang sama dilakukan melalui langkah-langkah :

a. Tentukan nilai jarak: yaitu data terbesar dikurangi dengan data terkecil

b. Tentukan jumlah kelas interval yang diperlukan. Jumlah kelas sering biasa diambil paling sedikit 5 kelas dan paling banyak dipilih menurut keperluan. Cara lain dapat menggunakan Rumus Sturges yaitu:

$$\text{Jumlah kelas} = 1 + 3,3 \log n$$

n menyatakan banyak data dan hasil akhir dijadikan bilangan bulat untuk contoh di atas  $n = 80$

Rumus sturges di atas sebetulnya mengandung beberapa kelemahan bila digunakan sebagai pedoman mutlak dalam penentuan jumlah kelas. Penggunaan rumus tersebut dalam bagi jumlah n yang terlampau besar atau terlampau kecil dapat memberi hasil yang menyesatkan. Selain daripada penggunaan Rumus Sturges tidak selamanya menghasilkan jumlah kelas yang dapat digunakan secara praktis dalam penyusunan distribusi frekuensi (Dajan, 2000:84).

Bila berpedoman pada Rumus Sturges guna menghitung jumlah kelas yang seharusnya digunakan dalam penyusunan distribusi, maka hasilnya menjadi:

$$\text{Jumlah Kelas} = 1 + 3,3 \log 80$$

$$\text{Jumlah kelas} = 1 + 3,3 (1,9031) = 7,28202$$

Tabel dapat dibuat dengan banyak kelas 7 atau 8 buah.

- c. Tentukan panjang kelas interval (p). Secara perkiraan ditentukan oleh aturan berikut

$$p = \frac{\text{Nilai Jarak}}{\text{Banyak Kelas}}$$

Harga p diambil sesuai dengan ketelitian satuan data yang digunakan. Jika data berbentuk satuan, ambil harga p teliti sampai satuan. Untuk data hingga satu desimal, p ini juga diambil hingga satu desimal, demikian seterusnya.

## 2. Distribusi Frekuensi Relatif dan Kumulatif

Dalam tabel di atas, frekuensi dinyatakan dengan banyak data yang terdapat dalam tiap kelas; jadi dalam bentuk absolut. Jika frekuensi dinyatakan dalam persen; maka diperoleh daftar distribusi frekuensi relatif.

Ada lagi sebuah tabel yang dapat dibuat sehubungan dengan data di atas yaitu tabel distribusi kumulatif. Tabel distribusi kumulatif dapat dibentuk dari tabel di atas dengan jalan menjumlahkan frekuensi demi frekuensi. Dikenal dua macam distribusi frekuensi kumulatif yaitu "kurang dari (less than) dan atau lebih (more than)". Tentu saja untuk kedua hal ini terdapat pula frekuensi-frekuensi absolut dan relatif.

## 3. Histogram Frekuensi

Untuk menyajikan data yang telah disusun tabel distribusi frekuensinya ke dalam diagram, seperti biasa dipakai sumbu mendatar untuk menyatakan frekuensi baik absolut maupun relatif. Yang dituliskan pada sumbu mendatar adalah batas-batas kelas interval dari nilai ujian. Bentuk diagram histogram frekuensi seperti diagram batang hanya di sisi-sisi batangnya berhimpitan.

Histogram seringkali dianggap grafik yang bertetangga. Salah satu fungsi histogram yang terpenting adalah menggambarkan beda antara kelas-kelas dalam sebuah distribusi. Penggambaran histogram akan dipermudah bila distribusi frekuensinya memiliki intervensi kelas yang sama bagi tiap-tiap kelas. Dalam hal demikian itu, histogram sebetulnya merupakan serangkaian empat persegi panjang yang memiliki alas sepanjang interval antara kedua tepi kelas dan memiliki luas yang sebanding dengan frekuensi yang terdapat dalam kelas-kelas yang bersangkutan.

#### 4. Poligon Frekuensi

Distribusi frekuensi dapat pula digambarkan dalam bentuk poligon frekuensi. Penggambaran yang demikian itu sangat berguna bila ingin melakukan perbandingan antara dua atau beberapa distribusi frekuensi. Cara penggambaran poligon frekuensi umumnya dilakukan dengan jalan menentukan titik-titik tengah bagi tiap-tiap persegi panjang serta menghubungkan dengan sebuah garis linear atau dengan garis terputus-putus. Poligon frekuensi bagi nilai 80 mahasiswa di atas nampak pada diagram berikut<sup>8</sup>.

#### 2.6. Variabel Penelitian

Untuk mencapai tujuan penelitian, maka variabel-variabel yang digunakan sebagai instrumen penelitian adalah sebagai berikut:

1. Potensi wilayah meliputi pencarian data sekunder pada instansi terkait sebagai data untuk analisa Growth Share. Data ini dibatasi pada komoditi pertanian, perikanan dan kehutanan. Data-data yang dipakai berupa jenis produk, jumlah produk, sistem pemasaran dan lokasi.
2. Pola pergerakan barang dengan mencari rute, jumlah kunjungan dan biaya pengiriman barang. Pola ini diklasifikasi berdasarkan pola eksternal-internal, internal-eksternal dan internal-internal baik yang masuk dan ke luar di Kabupaten Flores Timur. Pola dan simpul ini meliputi distribusi frekuensi untuk mengelompokkan data-data yang ada dan mengetahui banyaknya data yang paling sering ke luar. Untuk mengetahui pergerakan barang lokal dan luar selanjutnya adalah menempuh perhitungan Original Destination (OD). Materi ini diperoleh dari data primer dan sekunder. Data primer berupa survei lapangan dan wawancara pada pelabuhan/JTP, sedangkan data sekunder berupa data-data distribusi barang.

Design kerja identifikasi potensi dan pola pergerakan barang antar pulau di Kabupaten Flores Timur dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

<sup>8</sup> H.M.Syahirman Yusi dan Hj.Umiyati Idris dalam Statistika untuk Ekonomi dan Penelitian 2010

**Tabel 2.1.**  
**Design Kerja Potensi dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur**

Tujuan	Sasaran	Teori	Variabel	Analisa	Teknik Survey	Output
Identifikasi Potensi dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur	Identifikasi Potensi Wilayah Kab.Flores Timur	Tingkat pertumbuhan produktifitas hasil produksi dari tahun ke tahun. Pertumbuhan tidak terjadi disembarang tempat dan juga tidak terjadi secara serentak melainkan terjadi pada titik/kutub pertumbuhan dengan intensitas yang berubah-ubah dan menyebar sepanjang saluran yang beranekaragam terhadap keseluruhan perekonomian.	A. Pertanian (Jumlah Produksi, Sistem Pemasaran,Lokasi) : 1. Pangan: a. Padi b. Gabah Kering c. Jagung d. Ubi Kayu (Singkong) e. Ubi Jalar f. Kacang Tanah g. Kacang Hijau h. Sorgum 2. Sayur-Sayuran: a. Bawang Merah b. Sawi c. Kacang Panjang d. Cabai e. Tomat f. Terung g. Kangkung h. Bayam 3. Buah-Buahan: a. Jeruk b. Pisang c. Mangga d. Pepaya	Growth Share	Data Sekunder dengan survey pada instansi terkait. Badan Pusat Statistik Kab.Flores Timur	Mengetahui produk apa yang menjadi keunggulan Kabupaten Flores Timur.

Tujuan	Sasaran	Teori	Variabel	Analisa	Teknik Survey	Output
			<ul style="list-style-type: none"> <li>e. Nangka</li> <li>f. Alpukat</li> <li>g. Nenas</li> <li>h. Sirsak</li> <li>i. Semangka</li> </ul> <p>4. Perkebunan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kopi</li> <li>b. Cengkeh</li> <li>c. Kakao</li> <li>d. Jambu Mente</li> <li>e. Kemiri</li> <li>f. Pinang</li> <li>g. Pala</li> <li>h. Lada</li> <li>i. Vanili</li> <li>j. Jarak Pagar</li> </ul> <p>B. Perikanan (Jumlah Produksi, Sistem Pemasaran, Lokasi):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Kakap</li> <li>2. Merah</li> <li>3. Kerapu</li> <li>4. Ekor Kuning</li> <li>5. Selar</li> <li>6. Tembang</li> <li>7. Julung-Julung</li> <li>8. Teri</li> </ul>			

Tujuan	Sasaran	Teori	Variabel	Analisa	Teknik Survey	Output
			9. Kembang 10. Biji Nangka 11. Tenggiri 12. Tuna 13. Cakalang 14. Tongkol 15. Beronap 16. Lainnya  C. Hutan (Jumlah Produksi, Sistem Pemasaran,Lokasi) 1. Kayu 2. Asam			
Identifikasi Potensi dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur	Pola Pergerakan Barang Kab.Flores Timur	Bangkitan perjalanan/pergerakan dapat diartikan sebagai banyaknya jumlah perjalanan/pergerakan yang dibangkitkan oleh suatu zona per satuan waktu (detik, menit, jam, hari, minggu, dst). Bangkitan perjalanan merupakan tahap permodelan	<b>A. Produk</b> 1. <b>Lokal</b> a. Jenis Barang b. Jumlah Barang c. Asal Barang d. Tujuan Barang e. Harga Barang f. Seberapa sering barang di angkut g. Faktor-faktor lain : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Iklim</li> <li>▪ Harga Pasar</li> <li>▪ Penundaaan Pengiriman</li> </ul>	Distribusi Frekuensi OD	Data primer: Survey OD Waawancara  Sekunder: Kegiatan Operasional Pelabuhan Larantuka	Mengetahui pola dengan mengelompokan barang berdasarkan 10 sektor. Sektor berdsarkan asal dan tujuan diklasifikasi berdasarkan pola eksternal-internal, internal-eksternal serta

Tujuan	Sasaran	Teori	Variabel	Analisa	Teknik Survey	Output
		<p>transportasi yang bertugas untuk memperkirakan dan meramalkan jumlah (banyaknya) perjalanan yang berasal (meninggalkan) dari suatu zona dan jumlah (banyaknya) perjalanan yang datang/tertarik (menuju) ke suatu zona pada masa yang akan datang (tahun rencana) per satuan waktu.</p>	<p><b>2. Luar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jenis Barang</li> <li>b. Jumlah Barang</li> <li>c. Asal Barang</li> <li>d. Tujuan Barang</li> <li>e. Harga Barang</li> <li>f. Seberapa sering barang di angkut</li> <li>g. Faktor-faktor lain :               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Iklim</li> <li>▪ Harga Pasar</li> <li>▪ Penundaan Pengiriman</li> </ul> </li> </ol> <p><b>B. Sarana Transportasi</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jenis angkutan distribusi barang di darat</li> <li>2. Jenis angkutan distribusi barang di laut</li> <li>3. Biaya pengangkutan masing-masing jenis angkutan</li> <li>4. Rute</li> <li>5. Jarak tempuh</li> <li>6. Frekuensi</li> </ol>			<p>internal-internal.</p>

Sumber: Kajian Peneliti

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian merupakan suatu sistem untuk memecahkan suatu persoalan yang terdapat dalam suatu kegiatan penelitian secara lebih terinci. Metode penelitian pada laporan ini terdiri dari pendekatan penelitian, metode survey dan analisis yang merupakan suatu kesatuan sistem dalam penelitian yang terdiri dari prosedur dan teknik yang perlu dilakukan dalam suatu penelitian. Dalam uraian di bawah ini akan dijelaskan urutan-urutan survey yang akan dilakukan dan alat-alat ukur yang diperlukan dalam penelitian terhadap Identifikasi Potensi dan Pola Pergerakan Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur.

#### **3.1 Pendekatan Penelitian**

Tujuan penelitian adalah mengetahui sistem koleksi distribusi barang antar pulau di Kabupaten Flores Timur, maka tipe penelitian yang dipakai adalah deskriptif (*descriptive research*). Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai status suatu gejala yang ada yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan (Arikunto, 2005: 234). Penelitian deskriptif ditujukan untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Perspektif waktu yang dijangkau dalam penelitian deskriptif adalah waktu sekarang, atau sekurang-kurangnya jangka waktu yang masih terjangkau dalam ingatan responden (Nazir, 2003: 54-55).

Untuk lebih memahami fenomena sosial yang diteliti, peneliti melakukan kombinasi pendekatan kualitatif dan kuantitatif (Singarimbun dan Effedi, 1995:9)<sup>1</sup>. Kedua pendekatan tersebut dapat dimanfaatkan apabila desainnya adalah memanfaatkan satu paradigma sedangkan paradigma lainnya hanya sebagai pelengkap.

#### **3.2 Metode Pelaksanaan Penelitian**

Metode penelitian merupakan acuan pelaksanaan studi yang meliputi kebutuhan data, teknik pengumpulan data, teknik pengolahan dan penyajian data dan teknik analisis yang digunakan.

---

<sup>1</sup>Singarimbun dan Effedi dalam Bab 4 Metode Penelitian  
[www.damandiri.or.id/file/kusnanunairbab4.pdf](http://www.damandiri.or.id/file/kusnanunairbab4.pdf)

### 3.2.1 Teknik Pengumpulan Data

Dalam pelaksanaan penelitian yang paling didahulukan adalah tahap pengumpulan data. Pengumpulan data terdiri dari pengumpulan data primer atau survey primer dan pengumpulan data sekunder. Pengumpulan data primer atau survey primer meliputi teknik sampling dimana peneliti menentukan jumlah sampel yang akan dipakai, setelah itu akan dijelaskan tahap-tahap survey lainnya yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi. Dalam pengumpulan data sekunder akan diklasifikasikan data-data apa saja yang diperlukan dalam penelitian ini.

#### A. Survey Primer

Dalam survey primer yang perlu ditentukan sebelum melakukan tahap pengecekan lapangan perlu adanya penentuan sampling. Penentuan sampling dimaksudkan untuk mengetahui objek dan jumlah sampel yang akan digunakan. Dalam survey primer ada pula tahapan survey lainnya seperti tahapan observasi, wawancara dan dokumentasi

- a. Observasi atau pengamatan langsung di lapangan untuk mengetahui lokasi detail barang yang akan didistribusikan melalui keberadaan pelabuhan dan JTP. Hasil observasi ini selain ditulis secara deskriptif juga direkam dengan kamera foto. Observasi dilakukan pada 7 pelabuhan penumpang dan barang, 2 pelabuhan ikan dan 20 JTP pada lokasi penelitian. Selain pelabuhan, observasi dilakukan di pasar untuk mengetahui pola distribusi di darat.
- b. Penyebaran wawancara langsung. Pertanyaan berupa pertanyaan terbuka. Pertanyaan terbuka berisi pertanyaan yang dapat secara bebas dijawab oleh responden.
- c. Dokumentasi yaitu merekam atau mengambil gambar dari tiap variabel yang diinginkan berdasarkan sasaran yang sudah ditentukan. Berikut ini merupakan objek-objek yang akan didokumentasikan
  - 1) Transportasi Darat
    - a) Jalan berdasarkan fungsinya
    - b) Jenis angkutan : Truk, pick up, angkot/bemo
    - c) Objek yang diwawancarai: Supir Truk
    - d) Kegiatan pengangkutan barang
  - 2) Transportasi Laut
    - a) Pelabuhan/JTP
    - b) Kantor pelayanan
    - c) Jenis angkutan : Kapal, perahu motor
    - d) Objek yang diwawancarai: Petugas Kapal, Nelayan,
    - e) Terminal pelabuhan
    - f) Parkiran
    - e) Kegiatan pengangkutan barang
  - 3) Barang
    - a) Jenis Barang :

- Pertanian
  - Perikanan
  - Kehutanan
  - Bahan Bakar Minyak
  - Bahan Bangunan
  - Kendaraan
  - Makanan dan Minuman Pabrik
  - Industri Rumah Tangga
  - Kebutuhan Pribadi
  - Kebutuhan Rumah Tangga
- b) Kegiatan pengangkutan barang di pelabuhan dan di pasar

Objek-objek yang akan didokumentasikan ini bisa berkurang ataupun bertambah sesuai dengan kondisi masing-masing pelabuhan dan JTP.

Karena adanya keterbatasan waktu, tenaga dan biaya maka individu yang membentuk populasi yang akan diteliti tidak memungkinkan untuk dikenai secara keseluruhan. Oleh karena itu penelitian akan dilakukan terhadap sejumlah sampel yang diambil dari populasi yang bersangkutan.

Teknik sampling dan jumlah sampel yang digunakan untuk setiap objek dalam penelitian ini adalah pelabuhan dan JTP. Pemilihan pelabuhan dan JTP sebagai objek dikarenakan pelabuhan dan JTP merupakan pintu masuk dan keluar barang dari dan ke berbagai daerah. Pelabuhan pada lokasi penelitian berjumlah 5 dan jumlah JTP sebanyak 11. Pelabuhan yang ada ini terdiri dari pelabuhan penumpang dan barang Larantuka, pelabuhan tobilota, pelabuhan terong, pelabuhan menanga dan pelabuhan ikan (fishing ground).

Guna mendukung informasi akan distribusi barang, informan yang paling mungkin dipakai adalah pedagang, petugas kapal, supir truk, dan instansi terkait yang menaungi pelabuhan dan pendistribusian. Berikut ini Gambaran Kondisi, Klasifikasi Barang, Sumber Informan dan Metode Sampling yang dipakai pada tiap Pelabuhan pada lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel 3.1

**Tabel 3.1**

**Gambaran Kondisi, Klasifikasi Barang, Sumber Informan dan Metode Sampling yang Dipakai pada Tiap Pelabuhan/JTP di Lokasi Penelitian**

	<b>Pelabuhan Campuran</b>	<b>Pelabuhan Rakyat (Lokal)/JTP</b>	<b>Pelabuhan Ikan</b>
<b>Kondisi</b>	Pelabuhan Penumpang Skala Regional terdiri dari: (1) Pelabuhan Penumpang Larantuka	Pelabuhan Rakyat (Lokal) pada lokasi penelitian berupa JTP yang	Terdapat 2 pelabuhan ikan., yaitu TPI.Larantuka

	<b>Pelabuhan Campuran</b>	<b>Pelabuhan Rakyat (Lokal)/JTP</b>	<b>Pelabuhan Ikan</b>
	<p>: Pelabuhan utama kota Larantuka yang menampung kapal-kapal besar, biasanya langsung dari pelabuhan-pelabuhan utama Kabupaten/kota lainnya. Pelabuhan penumpang juga menyediakan tempat untuk kapal-kapal lokal yang tidak mendapat tempat pada pelabuhan barang.(2)</p> <p>Pelabuhan Barang terdapat dalam 1 kawasan Pelabuhan. Pelabuhan Barang masih dalam renofasi dan belum disahkan. Pelabuhan barang menampung kapal-kapal lokal untuk mendistribusikan penumpang dan barang.</p>	<p>menghubungkan wilayah secara lokal.(Pulau Flores-Timur (Larantuka), Pulau Adonara dan Pulau Solor). Pada beberapa JTP melayani pengangkutan sebanyak 3 kali sehari. Jumlah JTP sebanyak 11.</p>	<p>dan TPI Nurabelen, namun yang Fokus penelitian adalah TPI Larantuka.</p>
<b>Barang</b>	<p>Barang yang tergolong dalam 10 kelompok barang. Secara umum, kelompok barang yang tergolong dalam usaha komersil</p> <p>Umunya, setiap barang yang terdistribusi berbentuk bungkusan sehingga sulit dikenali terutama bungkusan tanpa merk. Oleh sebab itu, cara yang ditempuh adalah menanyakan langsung pada pemilik barang jenis barang tersebut.</p>	<p>Barang yang tergolong dalam 10 kelompok barang. Secara umum, kelompok barang yang tergolong dalam usaha komersial.</p> <p>Umunya, setiap barang yang terdistribusi berbentuk bungkusan sehingga sulit dikenali terutama bungkusan tanpa merk. Oleh sebab itu, cara yang ditempuh adalah menanyakan</p>	<p>Setiap kapal ikan yang masuk (berhasil menangkap ikan)</p>

	<b>Pelabuhan Campuran</b>	<b>Pelabuhan Rakyat (Lokal)/JTP</b>	<b>Pelabuhan Ikan</b>
		langsung pada pemilik barang jenis barang tersebut.	
<b>Sumber Data/informasi</b>	Petugas Kapal, Pedagang, Supir Truk	Petugas Kapal, Pedagang, Supir Truk	Petugas Kapal, Supir Pick Up, Nelayan
<b>Teknik Sampling</b>	Snowball : Karena pada saat penelitian jumlah kapal, barang, pedagang dan supir truk tidak bisa diketahui maka cara yang mungkin dipakai adalah mencari objek berdasarkan masukan dari objek sebelumnya yang sudah diwawancarai..	Snowball : Karena pada saat penelitian jumlah kapal, barang, pedagang dan supir truk tidak bisa diketahui maka cara yang mungkin dipakai adalah mencari objek berdasarkan masukan dari objek sebelumnya yang sudah diwawancarai.	Snowball : Karena pada saat penelitian jumlah kapal, barang supir dan nelayan tidak bisa diketahui maka cara yang mungkin dipakai adalah mencari objek berdasarkan masukan dari objek sebelumnya yang sudah diwawancarai.

Sumber: Hasil Observasi

**Tabel 3.2**  
**Jumlah Sampel Penelitian**

Pelabuhan/JTP	Kendaraan Pengangkut Barang	Petugas Kapal	Pedagang
Semua Pelabuhan dan JTP yang aktif dijadikan sampel penelitian: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Pelabuhan Penumpang dan Barang</li> <li>• 1 TPI</li> <li>• 3 Pelabuhan Lokal</li> <li>• 11 JTP lokal</li> </ul>	Jumlah truk yang disurvei adalah semua truk yang mengangkut barang.	Petugas kapal diwawancarai sesuai jumlah kapal yang ada. Wawancara langsung pada petugas yang bertugas untuk pengiriman barang.	Pedagang yang melakukan distribusi barang diwawancarai. Wawancara bersifat langsung.

Sumber: Kajian Penelitian

Jumlah-jumlah sampel yang ditentukan pada tabel di atas merupakan jumlah yang ditentukan berdasarkan observasi awal yang diperkirakan akan dipakai pada Pelabuhan Larantuka. Berdasarkan survey yang ada maka jumlah sampel akan dibagi sbb:

1. Pelabuhan Larantuka dan TPI :
  - a) Kapal = 87 unit
  - b) Kendaraan Pengangkut = 98 unit
  - c) Pedagang Muat = 87 orang
  - d) Pedagang Bongkar = 11 orang

Pada saat survey berlangsung, sampel jumlah kapal, truk dan pedagang adalah 100% sesuai kondisi lapangan pada saat survey berlangsung. Jumlah kapal berdasarkan hasil observasi dapat dilihat pada Tabel 3.2.

Dalam penelitian tidak berlaku kuesioner sebab kapal dan orang melakukan kegiatan dengan cepat dan tidak menetap. Kapal-kapal berlayar tanpa jadwal yang pasti. Sumber informasi berupa wawancara langsung. Berikut ini variabel-variabel yang akan digunakan sebagai acuan wawancara dan kuisisioner. Daftar pertanyaan dan kuisisioner terlampir.

- 1) Angkutan Darat
  - a) Jenis Angkutan
  - b) Rute
  - c) Biaya
  - d) Jarak Tempuh
  - e) Intensitas dalam sehari
- 2) Angkutan Laut

- a) Nama Pelabuhan
- b) Jenis Pelabuhan dan kelas pelabuhan
- c) Jenis Angkutan
- d) Rute
- e) Biaya
- f) Jarak Tempuh
- g) Intensitas dalam sehari

## 2. Barang

- a) Jenis Barang
- b) Asal Barang
- c) Tujuan Barang
- d) Harga Barang
- e) Seberapa sering barang di angkut
- f) Faktor-faktor lain :
  - 1) Iklim
  - 2) Harga Pasar
  - 3) Penundaaan Pengiriman

## B. Survey Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini merupakan data yang diperoleh dari sumber lain, misalnya dengan menyalin atau mengutip data dalam bentuk yang sudah jadi. Data sekunder diperoleh dari referensi dan informasi yang didokumentasikan oleh kantor/dinas/instansi terkait. Teknik untuk mendapatkan data sekunder dengan cara mempelajari dan mencatat arsip-arsip atau data-data yang ada kaitannya dengan masalah-masalah yang diteliti sebagai bahan menganalisis permasalahan, misalnya untuk mencapai sasaran pertama yaitu mengetahui potensi wilayah, data sekunder yang dicarai berupa jenis, jumlah produksi, lokasi dan sistem persebaran dari sektor pertanian dan kehutanan. Data-data sekunder ini diperoleh dari dinas atau instansi terkait. Berikut ini merupakan data-data sekunder yang akan diambil dalam penelitian ini:

**Tabel 3.3**  
**Kegiatan Operasional di Pelabuhan Larantuka Berdasarkan Hasil Observasi**

No	Rute	Jadwal dari Pelabuhan Larantuka	Jadwal Keberangkatan Pelabuhan Tujuan	Biaya	Waktu Tempuh	Jumlah Kapal (unit)
1	Larantuka-Tobilota	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00	Rp. 5.000, -orang, Rp. 20.000/orang/kendaraan R2. Roda 4 Rp.100.000,-	Waktu tempuh 20 menit.	13
2	Larantuka-Waiwadan	07.00, 10.00, 12.00, 16.00	05.00, 10.00, 14.00	Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 2 jam	4
3	Larantuka-Wailebe	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00	Rp. 5.000, -orang, Rp. 20.000/orang/kendaraan R2. Tidak melayani R4	Waktu tempuh 30 menit.	5
4	Larantuka-Lewoleba	07.00, 12.00, 17.00	07.00, 12.30, 17.00	Rp.100.000/orang	Kapal cepat: waktu tempuh 1 jam	2
5	Larantuka-Terong	07.00, 10.00, 12.00, 16.00	05.00, 10.00, 14.00	Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 2 jam	3
6	Larantuka-Terong-Lewoleba	07.00, 12.00, 17.00	07.00, 12.30, 17.00	Rp. 40.000/orang, Rp. 60.000/orang/R2. Roda 4 Rp.250.000	Waktu tempuh 4 jam	13
7	Terong-	07.00 -	07.00 -	Rp.10.000/orang, R2.25.000.	Waktu tempuh 1	1

No	Rute	Jadwal dari Pelabuhan Larantuka	Jadwal Keberangkatan atau Pelabuhan Tujuan	Biaya	Waktu Tempuh	Jumlah Kapal (unit)
	Lamakera	19.00	19.00	Tidak melayani R4.	jam. Waktu operasi tidak tentu disebabkan jumlah penumpang sedikit. Ramai biasanya pada hari-hari pasar. Hari pasar di Terong pada hari Senin dan Kamis, dan pada hari pasar Menanga yaitu hari Jumad dan Sabtu	
8	Terong-Menanga	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00			1
9	Pantai Palo-Tanah Merah	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00	Rp 5.000/orang, Rp.20.000/R2. Tidak melayani R4	Waktu tempuh 10 menit.	24
10	Waidoko-Nusadani					
11	Waidoko-Ritaebang	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00	Rp.10.000/orang, R2.25.000. Tidak melayani R4.	Waktu tempuh 1 jam. Waktu operasi tidak tentu disebabkan jumlah penumpang sedikit. Pelayaran paling sering pada hari Selasa dan Rabu	7

No	Rute	Jadwal dari Pelabuhan Lantuka	Jadwal Keberangkatan atau Pelabuhan Tujuan	Biaya	Waktu Tempuh	Jumlah Kapal (unit)
					karena hari pasar di Nusadani.	
12	Larantuka-Lamakera	09.00, 12.00, 15.00	07.00,15.00	Rp. 25.000/orang, Rp. 45.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 3 jam.	1
13	Larantuka-Lublolong-Lamahayon-Menanga	07.00, 12.00, 15.00	05.00, 09.00, 16.00	Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh Larantuka-Lublolong 2 jam, sampai ke Pelabuhan Menanga 02.30 menit ditambah dengan waktu bongkar muat barang pada pelabuhan lainnya.	2
14	Larantuka-Podor	08.00,11.00 , 17.00	07.00, 12.00, 17.00	Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 2 jam.	3
15	Larantuka-Pamakayo					2
16	Larantuka-Ongalereng					2
17	Larantuka-Balaweling-Nusadani	08.00, 12.00, 17.00	07.00,10.00 ,15.00	Rp. 25.000/orang, Rp. 45.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 3 jam.	2

No	Rute	Jadwal dari Pelabuhan Larantuka	Jadwal Keberangkatan atau Pelabuhan Tujuan	Biaya	Waktu Tempuh	Jumlah Kapal (unit)
18	Larantuka-Ritaebang	07.00, 12.00	05.00,10.00 ,15.00	Rp. 40.000/orang, Rp. 60.000/orang/R2. Roda 4 Rp.250.000	Waktu tempuh 03.30.	2
<b>Jumlah</b>						<b>87</b>

Sumber: Hasil Observasi

**Tabel 3.4**  
**Kebutuhan Data Sekunder Identifikasi Potensi dan Pola Pergerakan**  
**Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur**

Tujuan	Sasaran	Data Sekunder	Sumber
Identifikasi potensi dan pola pergerakan barang antar pulau di Kabupaten Flores Timur	Identifikasi potensi wilayah	<p>A. Perikanan</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jenis</li> <li>2. Hasil Produksi</li> <li>3. Jumlah Produksi</li> <li>4. Sistem Pemasaran</li> <li>5. Lokasi</li> </ol> <p>B. Pertanian</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jenis</li> <li>2. Hasil Produksi</li> <li>3. Jumlah Produksi</li> <li>4. Sistem Pemasaran</li> <li>5. Lokasi</li> </ol> <p>C. Kehutanan</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jenis</li> <li>2. Hasil Produksi</li> <li>3. Jumlah Produksi</li> <li>4. Sistem Pemasaran</li> <li>5. Lokasi</li> </ol>	BPS
	Pola pergerakan barang	<p>1. Lokal</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jenis Barang</li> <li>b. Jumlah Barang</li> <li>c. Asal Barang</li> <li>d. Tujuan Barang</li> <li>e. Harga Barang</li> <li>f. Seberapa sering barang di angkut</li> <li>g. Faktor-faktor lain :               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Iklim</li> <li>▪ Harga Pasar</li> <li>▪ Penunndaaan Pengiriman</li> </ul> </li> </ol> <p>2. Luar</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jenis Barang</li> <li>b. Jumlah Barang</li> <li>c. Asal Barang</li> <li>d. Tujuan Barang</li> <li>e. Harga Barang</li> <li>f. Seberapa sering barang di angkut</li> <li>g. Faktor-faktor lain :               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Iklim</li> <li>▪ Harga Pasar</li> <li>▪ Penunndaaan Pengiriman</li> </ul> </li> </ol>	KUPPL Larantuka

Sumber: Kajian Penelitian

### 3.2.2 Teknik Pengolahan dan Penyajian Data

Data primer dan sekunder yang telah dikumpulkan dari hasil wawancara dan observasi atau pengamatan yang dilakukan masih merupakan data mentah. Agar data tersebut dapat lebih berguna bagi penelitian ini, diperlukan suatu pengolahan dan penyajian data sehingga dapat dilakukan analisis. Tahap-tahap yang akan dilakukan dalam teknik tersebut adalah sebagai berikut:

1. Editing, merupakan kegiatan pemeriksaan terhadap data yang masuk, apakah terdapat kekeliruan dalam pengisian atau kurang lengkap, palsu, tidak sesuai dan sebagainya. Penyesuaian data lapangan dan data sekunder yang ada. *Editing* dilakukan dengan harapan akan diperoleh data yang benar-benar *valid* dan *reliable*, serta dapat dipertanggungjawabkan.
2. Coding, proses berikutnya setelah editing adalah pemberian kode. Kode diberikan pada catatan-catatan lapangan, hasil observasi, data dari dokumentasi dan jawaban pertanyaan yang diberikan responden. Kegiatan ini dilakukan untuk memudahkan analisa, yaitu memungkinkan untuk menemukan dengan cepat dan menggolongkan seluruh bagian yang berhubungan dengan permasalahan tertentu, hipotesa, konsep maupun tema.
3. Tabulating, yang merupakan tahap memasukkan data pada tabel-tabel tertentu dan mengatur angka-angka sehingga mudah menganalisisnya. Penyajian data dalam penelitian ini diwujudkan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi.
4. Pemetaan, yang merupakan tahap merangkum data yang menunjukkan lokasi-lokasi dalam peta untuk menunjukkan tempat-tempat yang dimaksudkan dalam penelitian.

### 3.2.3 Metode Analisis

Teknik analisis data yang akan dipergunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif. Teknik analisis kuantitatif yang dipergunakan dalam penelitian ini meliputi analisis Growth Share, Distribusi Frekuensi dan OD.

#### 1. Teknik Analisis Deskriptif Kuantitatif

Teknik analisis deskriptif kuantitatif dalam laporan ini terdiri dari analisa growth share, analisa distribusi frekuensi, analisa OD. Berikut merupakan uraian tiap-tiap analisa yang akan dipakai dalam identifikasi potensi dan pola pergerakan barang antar pulau di Kabupaten Flores Timur.

##### a. Growth Share

Untuk mengetahui sector unggulan, digunakan kombinasi metode analisa yaitu Metode Growth dan Metode Share. Metode Growth merupakan metode yang digunakan untuk melihat tingkat pertumbuhan produktifitas hasil produksi dari tahun ke tahun.

Pertumbuhan tidak terjadi disembarang tempat dan juga tidak terjadi secara serentak melainkan terjadi pada titik/kutub pertumbuhan dengan intensitas yang berubah-ubah dan menyebar sepanjang saluran yang beranekaragam terhadap keseluruhan perekonomian.

Rumus Perhitungan:

$$\text{Growth} = \frac{P_{ij} - P_{ix}}{P_{ix}} \times 100\%$$

Keterangan :

$P_{ij}$  = Produksi tahun akhir

$P_{ix}$  = Produksi tahun awal

Sedangkan metode share digunakan untuk menentukan kontribusi hasil suatu sektor terhadap hasil semua sektor yang ada di wilayah dalam jangka waktu satu tahun produksi. Share berfungsi untuk membantu mendefinisikan wilayah-wilayah dengan menghubungkan secara kuantitatif dan kualitatif terhadap total nasional dan antar wilayah, berguna mengkarakteristikan struktur ekonomi berbagai wilayah dalam ukuran relatif, dapat memperlihatkan berbagai aspek pertumbuhan baik yang sama atau menyimpang dari pola nasional, membantu mengkarakteristikan elemen-elemen yang stabil dan tidak stabil baik dalam struktur ekonomi wilayah maupun struktur ekonomi nasional.

Rumus Perhitungannya :

$$\text{Share} = \frac{\text{Nilai Produksi Sektor A tahun ke } - n}{\text{Jumlah Total Nilai Produksi Sektor A taun ke } - n} \times 100\%$$

Setelah diketahui masing-masing nilai pada kedua metode dilakukan penggabungan antara metode growth dan share untuk mengetahui sector unggulan, potensial, dominan dan stagnan/statis:

Keterangan :

1. Sektor Unggulan  
Jika suatu sektor memiliki growth/pertumbuhan yang cukup tinggi (+) dan kontribusi yang diberikan besar (share/perkembangan) (+) dan sektor ini dijadikan base sektor suatu wilayah
2. Sektor Potensial

Sektor yang sangat diusahakan atau dikelola oleh masyarakat karena mempunyai pertumbuhan yang besar tetapi peran dalam perkembangan suatu wilayah masih kurang (jika sektor tersebut memiliki growth (+) dan share (-), tetapi dapat menjadi base sektor dengan adanya perlakuan-perlakuan khusus).

3. Sektor Dominan

Jika suatu sektor memiliki growth/pertumbuhan negatif (-) dan share/perkembangan positif (+) dimana sektor tersebut nantinya mampu dijadikan base sektor dalam jangka waktu yang panjang.

4. Sektor Stagnan/Statik

Sektor yang mempunyai laju pertumbuhan yang rendah dan jarang diusahakan oleh masyarakat sehingga peran atau manfaat terhadap usaha perkembangan suatu wilayah kurang (growth dan share (-), tetapi dapat dijadikan sebagai sektor dominan dengan perlakuan khusus dan upaya diversifikasi komoditas dan sebagainya.

**b. Distribusi Frekuensi**

Analisa distribusi frekuensi bertujuan untuk mengelompokkan barang. Pengelompokan barang dalam penelitian ini bersifat sederhana dan tidak menggunakan metode statistik yang lengkap. Pengelompokan berdasarkan 10 sektor barang yaitu:

- 1) Pertanian
- 2) Perikanan
- 3) Hasil Hutan
- 4) BBM
- 5) Bahan Bangunan
- 6) Kendaraan
- 7) Makanan dan Minuman Olahan Pabrik
- 8) Industri Rumah Tangga
- 9) Kebutuhan Pribadi
- 10) Kebutuhan Rumah Tangga

Sepuluh sektor ini kemudian dibagi dalam 3 pola pergerakan yaitu:

- 1) Eksternal-Internal
- 2) Internal-Eksternal
- 3) Internal-Internal

Kemudian dari pengelompokan tersebut akan dipadukan dengan analisa deskriptif adalah untuk menggambarkan sisi yang penting dari suatu data. Ukuran nilai tengahnya adalah<sup>16</sup>:

- 1) Mean, median, modus

---

<sup>16</sup> file:///I:/7%20analisa%20data%20deskriptif.htm

- 2) Ukuran keragaman: range, variance, sd, koefisien keragaman
- 3) Proporsi, rate dan ratio
- 4) Analisis persentase: Analisis persentase baris dan kolom.

Hasil pengerjaan statistik deskriptif adalah :

- 1) Menggambarkan situasi tertentu
- 2) Menggambarkan perbedaan antar situasi
- 3) Menggambarkan perkembangan keadaan

Berikut merupakan uraian penjelasan analisis deskriptif:

**1) Ukuran Nilai Tengah:**

a) Mean

Diperoleh dengan cara menjumlahkan semua nilai pengamatan kemudian dibagi dengan jumlah yang dilakukan (interval, ratio)

b) Median

Nilai yang di tengah pada data yang diperoleh setelah data di array (diurutkan)

c) Modus

d) Nilai yang paling sering muncul/nilai dengan frekuensi tertinggi (nominal, ordinal)

**2) Ukuran Keragaman:**

a) Range

Nilai yang menyatakan perbedaan antara besar dengan kecil

b) Variance

Rerata hitung dari kuadrat penyimpangan setiap nilai terhadap rerata hitungnya (standart deviasi=akar dari variance)

c) Koefisien Keragaman

Untuk mengukur/melihat perbedaan besarnya keragaman antara 2 ukuran yang mempunyai skala/satuan berbeda

**3) Proporsi, Rate dan Ratio**

a) Proporsi

Perbandingan yang pembilangnya merupakan bagian dari penyebutnya. Digunakan untuk melihat komposisi suatu variabel dalam populasi.

$$\text{Proporsi} = \frac{X}{X+Y} \times K$$

b) Rate Perbandingan antara suatu kejadian dengan jumlah penduduk yang mempunyai risiko kejadian tersebut. Digunakan untuk menyatakan dinamika dan kecepatan kejadian tertentu di masyarakat.

$$\text{Rate} = \frac{X}{Y} \times K$$

X= Jumlah kejadian tertentu, waktu dan masyarakat dan populasi tertentu

Y= Jumlah penduduk yang mempunyai risiko

Pengukuran terhadap vital event : Crude death rate, Specific death rate, Crude live birth rate, Case fatality rate, Maternal mortality rate, Infant mortality rate, Neonatal mortality rate, Post neonatal mortality rate, Perinatal mortality rate.

Untuk mengukur angka kesaktian/ morbiditas adalah Incidence rate dan Prevalence rate.

c) Ratio

Perbandingan 2 bilangan yang tidak saling tergantung dan digunakan untuk menyatakan besarnya kejadian

$$\text{Ratio} = \frac{x}{y} \times k$$

Sex ratio dan Dependency ratio

4) Analisis Persentase

a) Analisis persentase kolom

Untuk analisis persentase pada kolom, buatlah persentasenya ke baris

b) Analisis persentase baris

Untuk analisis persentase pada baris, buatlah persentasenya ke kolom

c) Statistik Deskriptif Untuk Grouped Data:

(1) Menentukan banyak kelas:

$$K = 1 + 3,32 (\text{Log}_{10} n)$$

Menentukan lebar kelas:

$$W = \frac{\text{Range}}{K}$$

(2) Rata-rata dari groped data:

$$\bar{X} = \frac{\sum cm1f1}{\sum f1}$$

Dimana:

F= frekuensi tiap kelas

M= nilai tengah (mid point) tiap kelas

Median dari grouped data:

$$\text{Posisi Median} = \frac{N+1}{2}$$

$$\text{Median} = L + \frac{\frac{1}{2}N - cfb}{f} \times 1$$

Dimana:

L= Batas bawah nyata

N= Banyaknya data

Cfb= Frekuensi kumulatif sebelum klas median

F= frekuensi klas median

l= Interval klas

(3) Mode dari groped data

Mode dari groped data adalah nilai tengah (mid point) dari klas interval yang memiliki frekuensi klas paling tinggi.

c. **Original Destination (Asal-Tujuan)**

Sebaran perjalanan merupakan jumlah (banyaknya) perjalanan yang bermula dari suatu zona asal lalu menyebar ke banyak zona tujuan atau sebaliknya. Distribusi perjalanan ini sangat membantu untuk melihat dengan mudah apa yang disebut dengan pola perjalanan antar zona. Oleh karena itu, untuk maksud melihat pola perjalanan antar zona berupa arus pergerakan (Kendaraan, Penumpang dan Barang) dalam area studi selama periode waktu tertentu digunakan sebuah alat berupa matriks berdimensi du (baris $\times$  kolom) yang disebut dengan Matriks Pergerakan atau Matriks Asal Tujuan (M.A.T) dan dalam istilah asing adalah Origin-Destination matrix (OD Matriks).

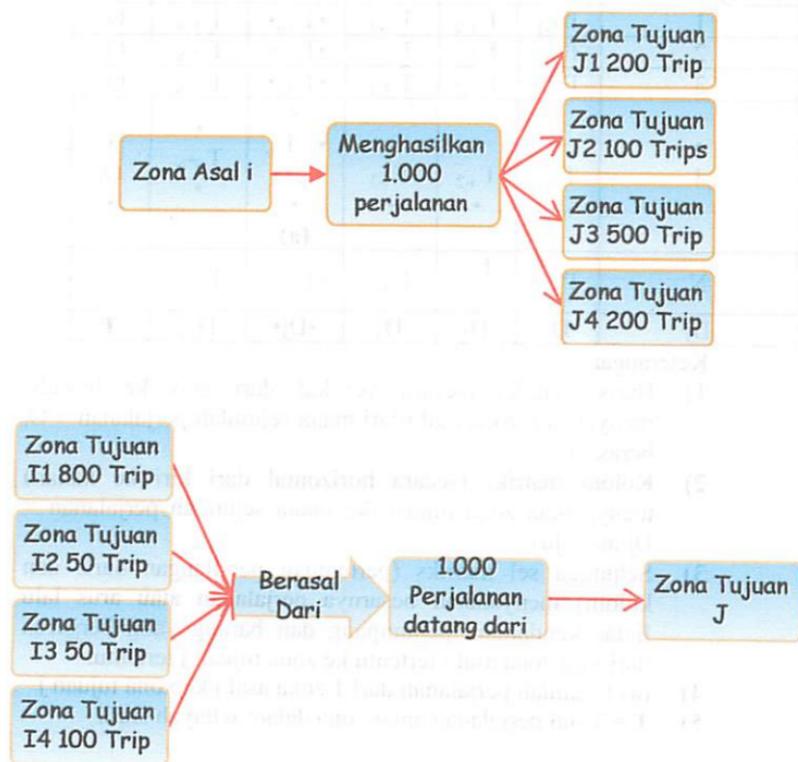
Pada analisa ini metode yang digunakan tidak semuanya mengikuti metode statistic yang ada atau yang terlihat pada Bab Tinjauan Pustaka. Dalam laporan ini penggunaan M.A.T atau OD Matriks diuraikan mengikuti analisa distribusi frekuensi. Jadi, setelah data primer dan sekunder dikelompokkan langkah selanjutnya adalah mengetahui pola-pola pergerakan. Pola dan pergerakan untuk menunjang OD telah tergambar pada saat analisa distribusi frekuensi telah selesai diolah sehingga bentuk lain dari OD Matriks telah tergambar dalam analisa distribusi frekuensi. Namun demikian, point-point terkait materi OD dianalisa sesuai ketentuan materi terkait seperti:

Pola penyebaran:

- 1) Jumlah perjalanan dari satu zona asal  $i$  tertentu saja ke suatu zona tujuan  $j$  tertentu pula dalam daerah kajian.
- 2) Jumlah perjalanan yang berasal dari satu zona asal  $i$  tertentu yang nanti akan tersalurkan ke beberapa zona tujuan sebanyak tertentu tergantung tujuannya.
- 3) Jumlah perjalanan yang datang ke suatu zona tujuan  $j$  tertentu, dimana jumlah ini berasal dari berbagai zona asal dengan jumlah tergantung asalnya.

- 4) Total (jumlah keseluruhan) perjalanan atau arus lalu lintas orang, barang dan kendaraan antar zona (keseluruhan zona) di dalam wilayah kajian.

Dalam analisa M.A.T perlu dilihat proyeksi penyebaran pada masa yang akan datang. Dalam penelitian ini, analisa tersebut tidak dilakukan sebab tujuan penelitian hanya ingin mengetahui pola pergerakan barang.



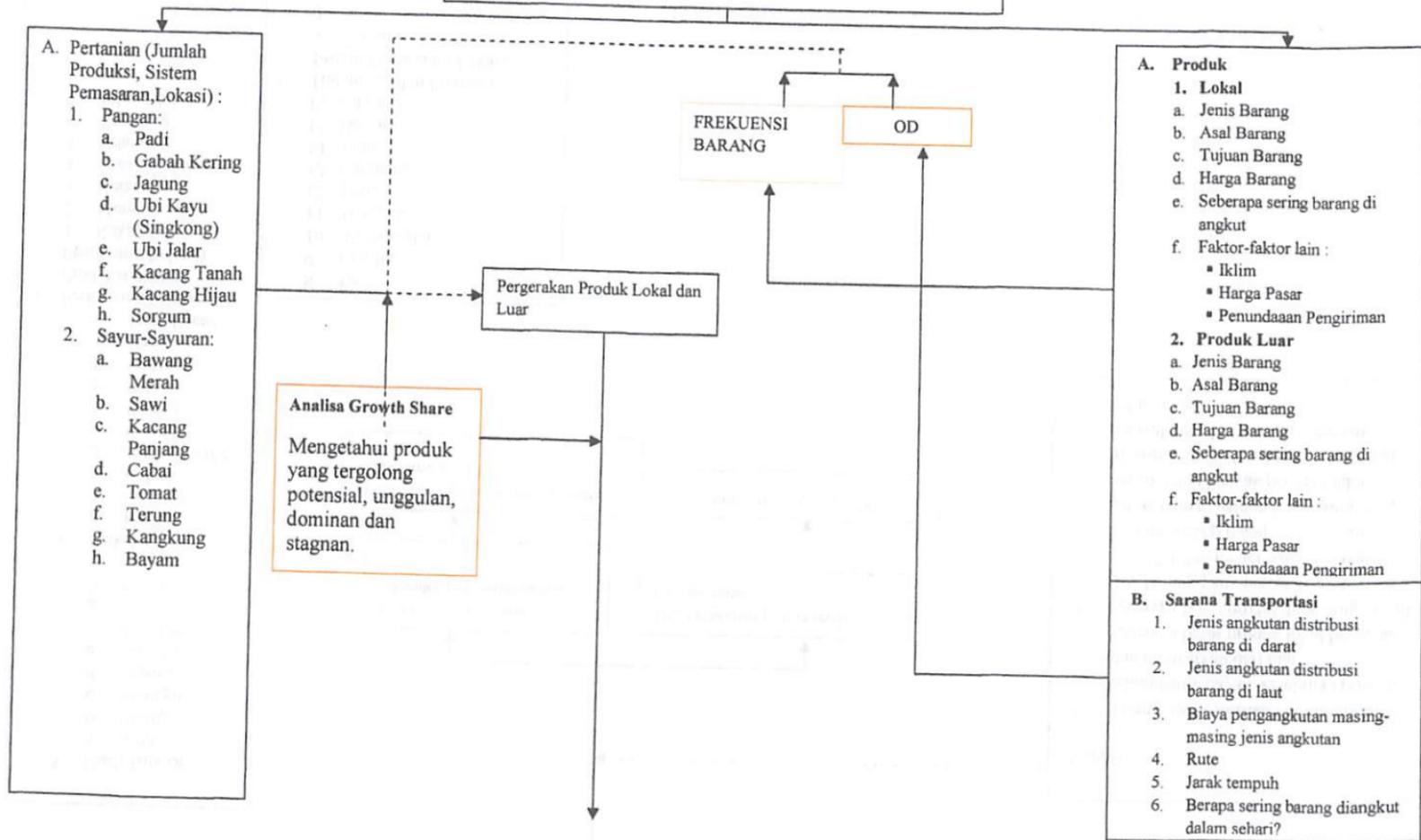
**Gambar 3.1**  
Pola Penyebaran dari dan ke Berbagai Zona

**Tabel 3.5 Bentuk Umum M.A.T atau O-D Matriks**

Zona Tujuan (Ke) \ Zona Asal (dari)	1	2	3	•j•	N	$O_i$
1	$T_{1-1}$	$T_{1-2}$	$T_{1-3}$	$\bullet T_{1-j} \bullet$	$T_{1-N}$	$O_1$
2	$T_{2-1}$	$T_{2-2}$	$T_{2-3}$	$\bullet T_{2-j} \bullet$	$T_{2-N}$	$O_2$
3	$T_{3-1}$	$T_{3-2}$	$T_{3-3}$	$\bullet T_{3-j} \bullet$	$T_{3-N}$	$O_3$
• i •	• $T_{i-1}$ •	• $T_{i-2}$ •	• $T_{i-3}$ •	• $T_{i-j}$ • (a)	• $T_{i-N}$ •	• $O_i$ •
N	$T_{N-1}$	$T_{N-2}$	$T_{N-3}$	$\bullet T_{N-j} \bullet$	$T_{N-N}$	$Q_N$
Dj	$D_1$	$D_2$	$D_3$	$\bullet Dj \bullet$	$D_N$	<b>T</b>

Keterangan:

- 1) Baris matriks (secara vertikal dari atas ke bawah) menyatakan zona asal (dari mana sejumlah perjalanan =  $O_i$  berasal)
- 2) Kolom matriks (secara horizontal dari kiri ke kanan) menyatakan zona tujuan (ke mana sejumlah perjalanan =  $D_j$  menuju)
- 3) Sehingga sel matriks (pertemuan persilangan baris dan kolom) menyatakan besarnya perjalanan atau arus lalu lintas kendaraan, penumpang dan barang yang bergerak dari satu zona asal  $i$  tertentu ke zona tujuan  $j$  tertentu.
- 4) (a) = Jumlah perjalanan dari 1 zona asal  $i$  ke zona tujuan  $j$
- 5) **T** = Total perjalanan antar zona dalam wilayah studi



## 3. Buah-Buahan:

- a. Jeruk
- b. Pisang
- c. Mangga
- d. Pepaya
- e. Nangka
- f. Alpukat
- g. Nenas
- h. Sirsak
- i. Semangka

## 4. Perkebunan

- a. Kopi
- b. Cengkeh
- c. Kakao
- d. Jambu Mente
- e. Kemiri
- f. Pinang
- g. Pala
- h. Lada
- i. Vanili
- j. Jarak Pagar

## B. Perikanan (Jumlah Produksi, Sistem Pemasaran, Lokasi):

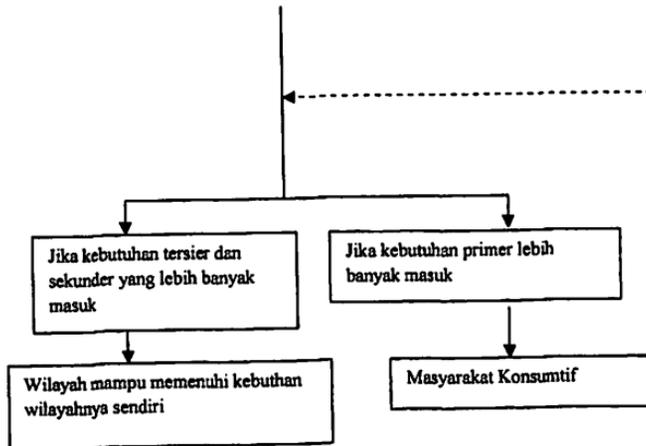
1. Kakap
2. Merah
3. Kerapu
4. Ekor Kuning
5. Selar
6. Tembang
7. Julung-Julung

## 8. Teri

9. Kembang
10. Biji Nangka
11. Tenggiri
12. Tuna
13. Cakalang
14. Tongkol
15. Berona
16. Lainnya

## C. Hutan (Jumlah Produksi, Sistem Pemasaran, Lokasi)

1. Asam
2. Kayu



## Asumsi:

1. Barang didistribusikan berdasarkan kebutuhan wilayah, kelebihan produk atau ditawarkan dari luar
2. Seberapa besar produk lokal bergerak
3. Seberapa besar produk luar yang masuk  
Bila barang yang masuk lebih banyak sekunder dan tersier maka wilayah tersebut cukup mampu memenuhi kebutuhannya, namun bila barang yang masuk lebih banyak primer maka masyarakat cenderung konsumtif dan wilayah tersebut memiliki banyak kekurangan.

## BAB IV GAMBARAN UMUM

### as Administrasi Wilayah

Kabupaten Flores Timur merupakan wilayah kepulauan yang terletak antara 080 4' LS dan 1220 38'BT – 1230 57' BT dengan luas 1.812,9 Ha dan terbagi Kecamatan yang terletak pada 3 pulau yaitu daratan flores yaitu Pulau Flores-rantuka), Pulau Adonara dan Pulau Solor. Wilayah Flores Timur banyak daerah terjal, terutama pada kawasan yang memiliki beberapa gunung yaitu Iwotobi, Gunung Iemandiri, Gunung Ieboleng, Gunung Leraboleng dan gunung – gunung kecil lainnya. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel 5.1 Luasan kecamatan Kabupaten Flores Timur Tahun 2012.

: Laut Flores

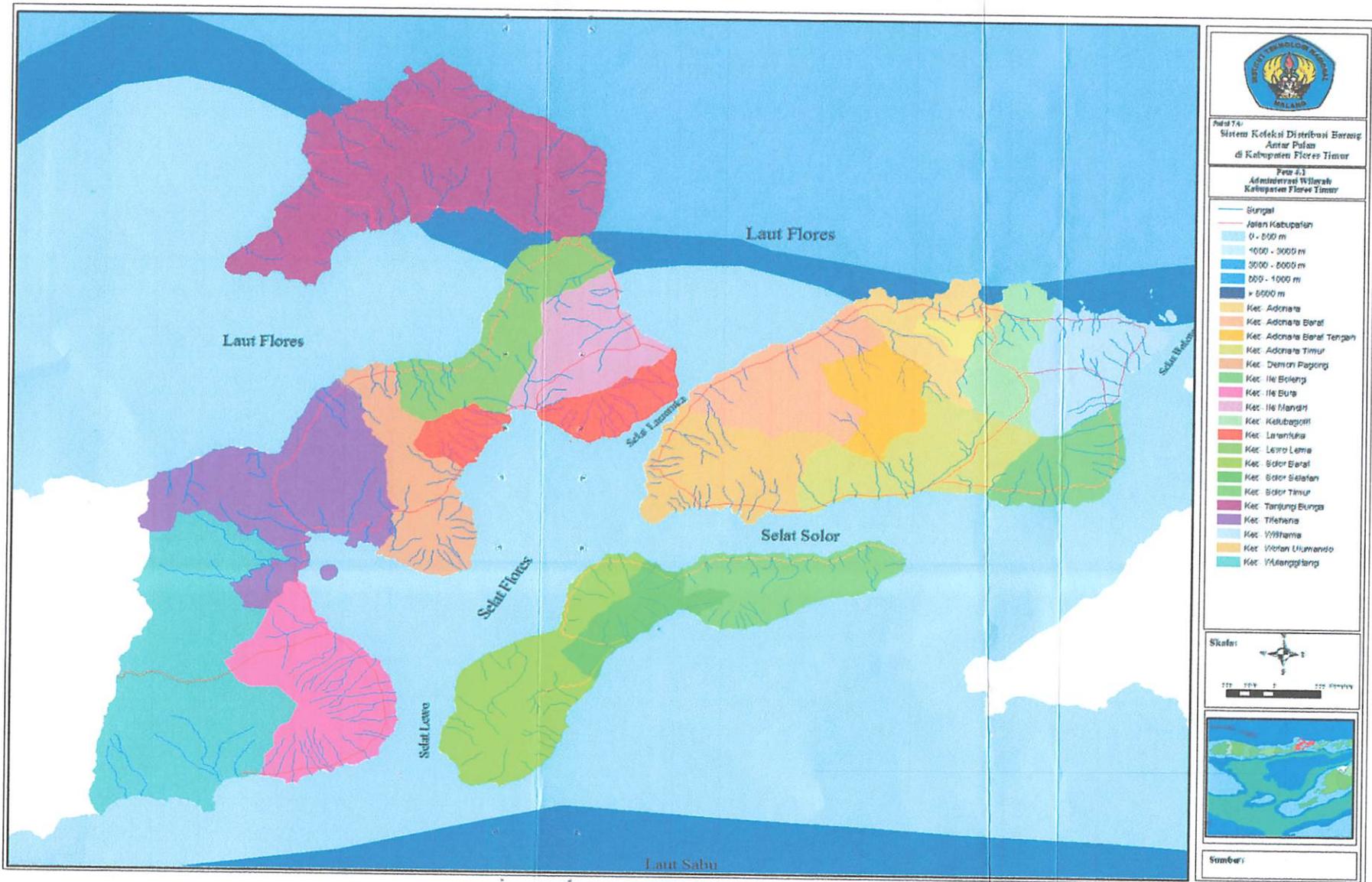
: Laut Sabu

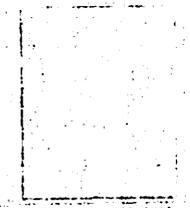
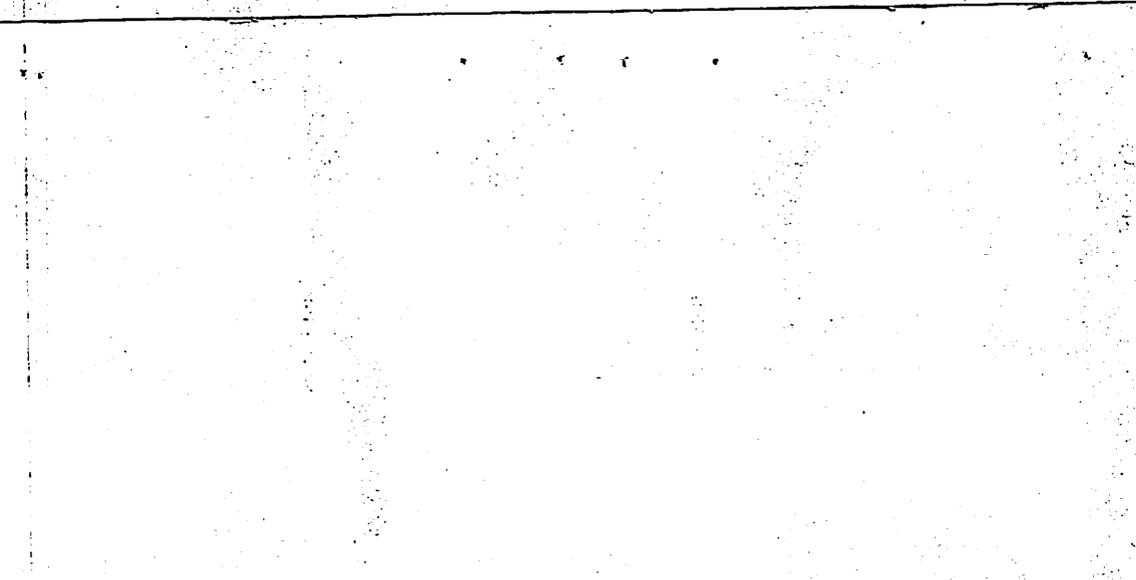
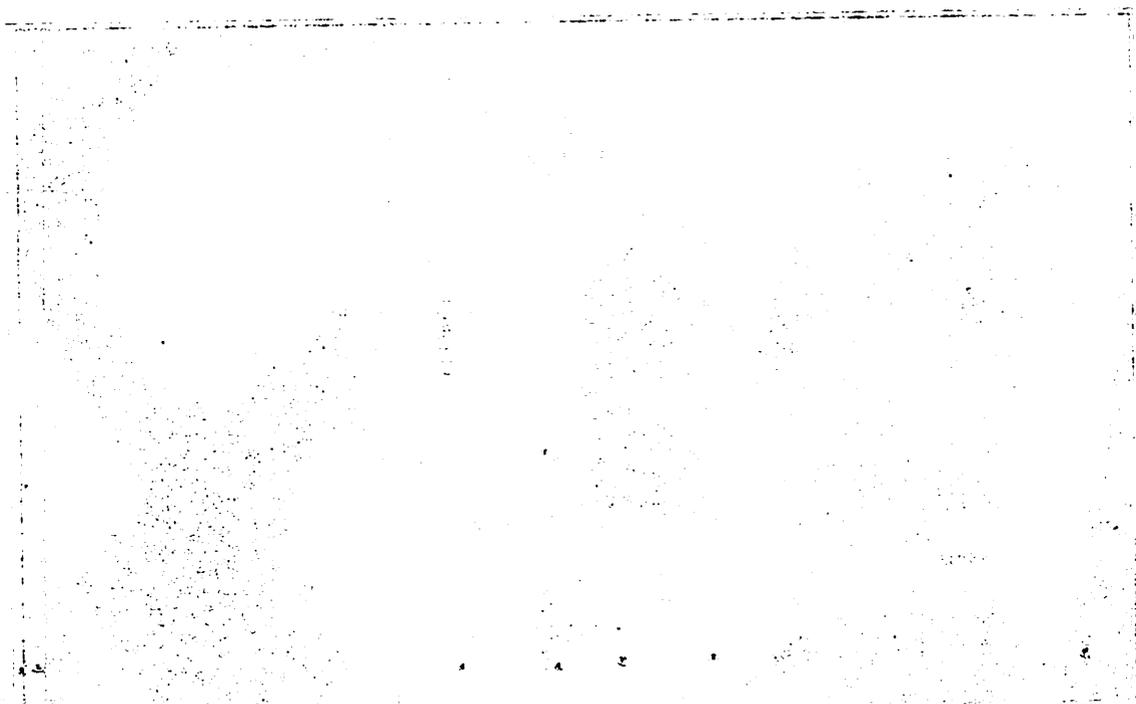
: Kabupaten Lembata

: Kabupaten Sikka

**Tabel 4.1**  
**Luas Wilayah Berdasarkan Pulau di**  
**Kabupaten Flores Timur Tahun 2012**

No	Pulau	Kecamatan	Luas (Ha)	Prosentase (%)
1	Flores Timur (Larantuka)	Wulanggitang	255,96	14,11
2		Titehena	211,70	11,68
3		Tanjung Bunga	234,55	12,94
4		Ile Mandiri	74,24	4,1
5		Larantuka	75,91	4,19
6		Demon Pagong	57,37	3,16
7		Ile Bura	48,53	2,68
8		Lewolema	108,61	5,99
<b>Jumlah</b>			<b>1.066,9</b>	
9	Solor	Solor Barat	128,28	7,08
10		Solor Timur	66,56	3,67
11		Solor Selatan	31,50	1,74
<b>Jumlah</b>			<b>226,34</b>	
12	Adonara	Adonara Barat	55,97	3,09
13		Wotan Ulumado	75,81	4,18
14		Adonara Timur	108,94	6,01
15		Ile Boleng	51,39	2,83
16		Witihama	77,97	4,3
17		Klubagolit	45,12	2,49
18		Adonara Tengah	57,99	3,2
19		Adonara	46,45	2,56





Luas wilayah dibagi berdasarkan nama pulau-pulau berpenghuni di wilayah Kabupaten Flores-Timur. Pulau-Pulau tersebut antara lain Pulau Flores tepatnya bagian Timur dimana terdapat Ibu Kota Kabupaten yaitu Kota Larantuka. Dalam laporan ini nama Pulau Flores-Timur (Larantuka) akan digunakan untuk menjelaskan informasi maupun data serta analisa dari 8 Kecamatan yang terdapat pada pulau tersebut. Presentase wilayah berdasarkan luas kecamatan tertinggi adalah Kecamatan Wulanggitang di Pulau Flores Timur (Larantuka) dengan presentase sebesar 14.11% sedangkan presentase terendah terdapat di Pulau Solor yaitu Kecamatan Solor Selatan sebesar 1.74%.

## 4.2. Kondisi Sumber Daya Alam (SDA)

Sumber daya alam yang dibahas dalam laporan ini adalah jenis dan jumlah produksi dari sektor pertanian dan hasil hutan. Berikut ini akan diuraikan kondisi sumber daya alam yang terkait pergerakan barang di Kab. Flores Timur:

### 4.2.1. Pertanian

Kabupaten Flores Timur berada pada daerah tropis sehingga tidak begitu menghasilkan produksi yang baik dibidang pertanian. Tanahnya yang kering lebih banyak menghasilkan tanaman pertanian seperti ubi, kemiri, asam jagung dan mete. Komoditi pertanian tanaman pangan seperti padi hanya berada pada beberapa kecamatan dan hanya untuk konsumsi kecil. Beras diambil dari wilayah lain, kebanyakan dari Makasar dan daerah-daerah di Pulau Jawa.

Tanaman pertanian dikelompokkan sebagai berikut :

#### 1. Tanaman Pangan:

Padi Ladang, Padi Sawah, Gabah Kering Ladang, Gabah Kering Sawah, Jagung, Ubi Kayu (Singkong), Ubi Jalar, Kacang Tanah, Kacang Hijau dan Sorgum.

#### 2. Tanaman Sayur-Sayuran:

Bawang Merah, Sawi, Kcang Panjang, Cabai, Tomat, Terong, Kangkung dan Bayam

#### 3. Tanaman Buah-Buahan:

Jeruk, Pisang, Mangga, Pepaya, Nangka, Alpukat, Nanas, Sirsak, dan Semangka

#### 4. Tanaman Perkebunan:

Kopi, Cengkeh, Kako, Jambu Mete, Kemiri, Pinang, Pala, Lada, Vanili dan Jarak Pagar

### 4.2.2. Hasil Hutan

Berdasarkan profil Kabupaten Flores Timur Tahun 2012, luas hutan produksi seluas 1.352 Ha. Hasil produksi hutan terdiri dari hasil hutan berupa kayu seperti kayu jati dan kayu campuran serta hasil hutan non kayu, yaitu tanaman hutan yang dapat dimanfaatkan untuk perdagangan seperti Asam. Hasil produksi Hutan dibedakan menjadi hasil hutan non kayu yaitu asam dan hasil hutan berupa kayu yaitu rimba campuran dan jati.

Jumlah dan produksi sektor pertanian dan hasil hutan digambarkan dalam tabel-tabel di bawah ini:

**Tabel 4.2**  
**Jumlah Produksi Sektor Pertanian Berdasarkan Jenis Komoditi di Kabupaten Flores Timur Tahun 2008-2012**

No	Jenis Komoditi	Jumlah Produksi Tanaman Pangan/Tahun														
		2008 (ton)			2009 (ton)			2010 (ton)			2011 (ton)			2012 (ton)		
		(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)
1	Padi Ladang	1.0943	1.140	1.397	11.500	1.439	1.515	13.135	349	2.831	12.363	1.108	3.374	11.595	443	1.676
2	Padi Sawah	871	0	225	1.743,3	0	148,2	824	0	269	869	0	281	804,25	0	214
3	Gabah Kering Ladang	16.837	1.754	2.150	19.232	2.214	2.885	20.207	563	4.653	19.025	1.705	5.863	1.8439	707	2.985
4	Gabah Kering Sawah	1.340	0	345	567	0	228	1.270	0	414	1.338	0	434	618	0	342
5	Jagung	7.927	6.028	10.881	11.054	6.896	12.618	12.996	3.150	21.857	12.608	4.624	15.244	11.227	1.931	9.883
6	Ubi Kayu	15.212	3.668	11.517	19.149	4.373	10.736	25.096	2.919	14.488	15.026	2.938	10.888	19.208	2.704	11.039
7	Ubi Jalar	1.172	0	18	1.050	0	320	721	0	70	764	960	2.688	239	0	0
8	Kacang Tanah	447	413	1.614	343	374	1.719	536	541	245	858	485	485	193	385	301
9	Kacang Hijau	263	170	627	285	175	603	85	117	181	61	26	32	35	31	518
10	Sorgum	24	0	0	24	0	10	8	5	24	0	5	9	35	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>55.036</b>	<b>13.173</b>	<b>28.774</b>	<b>64.948,1</b>	<b>15.471</b>	<b>30.782</b>	<b>74.878</b>	<b>7.644</b>	<b>45.032</b>	<b>62.912</b>	<b>11.851</b>	<b>39.298</b>	<b>62.393</b>	<b>6.201</b>	<b>26.958</b>
<b>Total</b>		<b>96.983</b>			<b>111.202</b>			<b>127.554</b>			<b>114.061</b>			<b>95.554</b>		

Sumber : Rekapitan Flores Timur Dalam Angka Tahun 2009-2013

Keterangan :

- 1) (a) : Pulau Flores-Timur (Iarantuka)
- 2) (b) : Pulau Solor
- 3) (c) : Pulau Adonara

**Tabel 4.3**  
**Jumlah Produksi Tanaman Sayur-Sayuran Berdasarkan Jenis Komoditi**  
**di Kabupaten Flores Timur Tahun 2008-2012**

No	Jenis Komoditi	Tahun Produksi														
		2008 (ton)			2009 (ton)			2010 (ton)			2011 (ton)			2012 (ton)		
		(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)
1	Bawang Merah	11,845	1,69	0	24	18	0	11	0	0	6	12	0	11	10	0
2	Bayam	3,9	6,26	0,5	12	70	8	11	56,5	3	3,4	41,4	7,5	9	38,6	3
3	Cabai	19,13	38	1,05	33	66	15	8,4	16,1	7,5	18	20,4	4,5	33,8	28,6	14
4	Kacang Panjang	4	12	2,38	27	60	12	12	70,2	0	8	73	19	22,2	84,2	22
5	Kangkung	23,65	47,13	3,09	127	337	21	233	305,3	0	136	211,2	19	211,3	189,2	17,4
6	Sawi	21	14,5	8	118	234	53	91	279,5	62,5	30	182	60	179	307	62
7	Terong	16,16	23,5	3,25	178	246	90	111,7	151,2	57,5	52	268,4	70	90,4	156,4	56,5
8	Tomat	14,58	34	3,5	65	91	52	68	123,5	40	21	104,5	57	82,2	107,2	18

Sumber : Rekapitan Flores Timur Dalam Angka Tahun 2009-2013

Keterangan :

- 1) (a) : Pulau Flores-Timur (Larantuka)
- 2) (b) : Pulau Solor
- 3) (c) : Pulau Adonara

**Tabel 4.4**  
**Jumlah Produksi Tanaman Buah-Buahan Berdasarkan Jenis Komoditi**  
**di Kabupaten Flores Timur Tahun 2008-2012**

No	Jenis Komoditi	Jumlah Produksi Tanaman Buah-Buahan/Tahun														
		2008 (ton)			2009 (ton)			2010 (ton)			2011 (ton)			2012 (ton)		
		(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)
1	Jeruk	16,65	10,32	10,2	50	139	44	19,4	51	23,7	35,33	57,43	101,48	52	54	78,5
2	Pisang	679,4	2,7	472,8	1.541	146	961	719,7	8	262	1.068,8	13,6	1.130	0	0	0
3	Mangga	824	24	703	575	26	570	501,5	32,2	601,24	965,75	41,62	719,7	1.185,2	222,2	605,1
4	Pepaya	927,81	13,1	554,09	1.002	44	606	472,1	24,4	365,45	827,1	137,5	978,15	620,4	184,5	1.017
5	Nangka	493	6	225	545	8	216	205,46	7,6	275,04	576,48	11,06	688,07	275,2	53,2	656,5
6	Alpukat	87,5	2	64	122	2	52	50,62	1,78	56,36	132,12	2,86	89,13	44,3	4,5	88,8
7	Nanas	235	1	64	233	3	92	225,34	3,97	46,26	143,5	4,5	67	117,2	21	83,2
8	Sirsak	23	0	18	21	4	49	24	1	45	24	2	17	0	0	0
9	Semangka	0	0	0	0	0	0	0	52	4	60	0	0	0	0	0
	<b>Jumlah</b>	<b>3.286</b>	<b>59</b>	<b>2.111</b>	<b>4.089</b>	<b>372</b>	<b>2.590</b>	<b>2.218</b>	<b>182</b>	<b>1.679</b>	<b>3.833</b>	<b>270</b>	<b>3.791</b>	<b>2.294</b>	<b>539</b>	<b>2.529</b>
	<b>Total</b>	<b>5.457</b>			<b>7.051</b>			<b>4.079</b>			<b>7.894</b>			<b>5.363</b>		

Sumber : Rekapitan Flores Timur Dalam Angka Tahun 2009-2013

Keterangan :

- 1) (a) : Pulau Flores-Timur (Larantuka)
- 2) (b) : Pulau Solor
- 3) (c) : Pulau Adonara

**Tabel 4.5**  
**Jumlah Produksi Tanaman Perkebunan Berdasarkan Jenis Komoditi**  
**di Kabupaten Flores Timur Tahun 2008-2012**

No	Jenis Komoditi	Jumlah Produksi Tanaman Sayuran/Tahun														
		2008 (ton)			2009 (ton)			2010 (ton)			2011 (ton)			2012 (ton)		
		(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)
1	Kelapa	3.908,64	141,78	14.102,78	2.162	142	7.194	2.162	151	7.194	2.160	151	7.190	2.162	151	7.194
2	Kopi	1.033	7	666	574	2	97	574	3	97	574	2	97	574	2	97
3	Cengkeh	110	0	6	25	0	7	25	0	7	26	5	2	19	0	7
4	Kakao	1.274	110	826	295	19	372	295	20	372	305	21	371	295	21	372
5	Jambu Mete	19.510	6.008	5.230	6.894	2693	837	6.894	2.701	837	6.894	2.701	823	6.894	2.701	836
6	Kemiri	1.608	128	1.134	471	51	350	471	55	350	471	63	355	471	33	350
7	Pinang	199	26	660	45	3	32	45	3	32	45	51	5.247	45	3	32
8	Pala	38	0	100	9	0	20	9	0	20	38	0	50.139	9	0	20
9	Lada	19	0	34	3	0	5	3	0	5	3	0	5	3	0	5
10	Vanili	510	0	1.420	10	0	21	10	0	20	10	90	21	10	0	21
11	Jarak Pagar	8	3	12	7	3	10	7	3	10	7	3	10	7	3	10
	<b>Jumlah</b>	<b>28.217</b>	<b>6.424</b>	<b>24.192</b>	<b>10.495</b>	<b>2913</b>	<b>8.945</b>	<b>10.495</b>	<b>2.936</b>	<b>8.944</b>	<b>10.533</b>	<b>3.087</b>	<b>64.260</b>	<b>10.489</b>	<b>2.914</b>	<b>8.944</b>
	<b>Total</b>		<b>58.833</b>			<b>22.353</b>			<b>22.375</b>			<b>77.880</b>			<b>22.347</b>	

Sumber : Rekaplan Flores Timur Dalam Angka Tahun 2009-2013

Keterangan :

- 1) (a) : Pulau Flores-Timur (Larantuka)
- 2) (b) : Pulau Solor
- 3) (c) : Pulau Adonara

**Tabel 4.6**  
**Jumlah Produksi Perikanan Tangkap Berdasarkan Jenis Komoditi di Kabupaten Flores Timur Tahun 2008-2012**

No	Jenis Komoditi	Jumlah Produksi Perikanan/Tahun														
		2008 (ton)			2009 (ton)			2010 (ton)			2011 (ton)			2012 (ton)		
		(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)
1	Kakap	127	74	9	158	28	245	142	30	83	145	24	84	145	24	84
2	Merah	88	3	61	446	130	332	306	62	145	300	69	139	301	68	139
3	Kerapu	132	8	48	382	119	334	273	55	126	268	60	124	268	60	124
4	Ekor Kuning	206	58	46	0	0	0	63	20	0	63	20	0	63	20	0
5	Selar	1.886	0	1.292	1.184	416	1.068	1.272	714	1.207	685	351	601	685	353	599
6	Tembang	2.606	876	2.043	907	293	1.027	1.276	875	1.224	1.257	870	1.040	1.257	870	1.040
7	Julung2	1.078	0	977	91	40	73	74	0	14	45	10	33	45	10	33
8	Teri	79	62	12	77	36	157	39	13	48	39	13	48	34	12	48
9	Kembung	623	90	1.074	71	35	78	143	41	65	143	41	65	143	41	65
10	Biji Nangka	1.405	0	175	77	37	49	111	14	32	36	9	12	36	9	12
11	Tenggiri	237	0	0	91	15	61	85	17	30	88	14	30	83	19	30
12	Tuna	1.741	100	1.290	80	211	136	63	24	321	98	24	313	115	312	58
13	Cakalang	1.753	124	1.089	791	0	0	900	23	56	911	23	56	914	21	55
14	Tongkol	1.561	44	480	588	112	956	648	355	661	645	362	644	645	364	642
15	Beronang	1.071	0	82	0	0	0	34	0	0	34	0	0	34	0	0
16	Lainnya	11.452	680	1.739	74	16	57	1.278	273	452	648	404	611	1.697	702	1.255
	<b>Jumlah</b>	<b>26.046</b>	<b>2.120</b>	<b>10.416</b>	<b>5.019</b>	<b>1.487</b>	<b>4.573</b>	<b>6.707</b>	<b>2.516</b>	<b>4.464</b>	<b>5.405</b>	<b>2.294</b>	<b>3.800</b>	<b>6.465</b>	<b>2.885</b>	<b>4.184</b>
	<b>Total</b>	<b>38.582</b>			<b>11.079</b>			<b>13.687</b>			<b>11.499</b>			<b>13.534</b>		

Sumber : Rekaplan Flores Timur Dalam Angka Tahun 2009-2013

Keterangan :

- 1) (a) : Pulau Flores-Timur (Larantuka)
- 2) (b) : Pulau Solor
- 3) (c) : Pulau Adonara

Tabel 4.7

## Jumlah Produksi Hasil Hutan Berdasarkan Jenis Komoditi di Kabupaten Flores Timur Tahun 2008-2012

No	Jenis Komoditi	Jumlah Produksi Hasil Hutan/Tahun														
		2008 (ton)			2009 (ton)			2010 (ton)			2011 (ton)			2012 (ton)		
		(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)	(a)	(b)	(c)
1	Asam (NK)	4	2,4	0	0,2	18,416	1	6,4	5,8	1,3	1,5	0	0	0	4	0
2	Kayu Campuran (K)	15	0	2,5	203,05	0	75,04	184	0	43,5	0	0	0	63	0	30,25
3	Kayu Jati (K)	71,75	0	3	80,55	0	0	15	0	19,5	0	0	0	33,7	1	6
<b>Jumlah</b>		<b>90,75</b>	<b>2,40</b>	<b>5,50</b>	<b>283,8</b>	<b>18,416</b>	<b>76,04</b>	<b>205,4</b>	<b>5,8</b>	<b>64,3</b>	<b>1,5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>96,7</b>	<b>5</b>	<b>36,25</b>
<b>Total</b>		<b>98.65</b>			<b>378,256</b>			<b>275,5</b>			<b>1,5</b>			<b>137,95</b>		

Sumber : Rekapitan Flores Timur Dalam Angka Tahun 2009-2013

## Keterangan :

- 1) (a) : Pulau Flores-Timur (Larantuka)
- 2) (b) : Pulau Solor
- 3) (c) : Pulau Adonara
- 4) (NK) : Non Kayu
- 5) (K) : Kayu

### 4.3. Fasilitas Perdagangan

Fasilitas perdagangan dimaksudkan untuk mengetahui lokasi-lokasi perdagangan dimana barang tersebar. Fasilitas perdagangan yang dimaksud adalah pusat perdagangan kota dan pasar. Fasilitas perdagangan di Kab.Flores Timur adalah sebagai berikut:

#### 4.3.1. Pusat Perdagangan

Pusat perdagangan dan jasa di Kabupaten Flores Timur terletak di Kecamatan Larantuka. Berdasarkan hasil survey, kawasan ini aktif dari Pagi hari Pkl.09.00-20.30 malam hari. Pada kawasan ini terdapat  $\pm$  25 bangunan. Dari 25 bangunan tersebut, 4 diantaranya menjual pakaian, 4 lainnya menjual tas dan sepatu, 3 toko menjual barang-barang kebutuhan rumah tangga seperti piring, gelas, sapu, dll, 2 toko menjual alat elektornik berupa HP dan pulsa, sedangkan sisa toko lainnya menjual barang-barang seperti makanan dan minuman pabrik dan barang-barang kebutuhan rumah tangga seperti sabun, pasta gigi, dll.

Mayoritas pedagang makanan adalah orang-orang Cina sedangkan pedagang lainnya adalah orang-orang Bugis. Pada kawasan perdagangan dan jasa ini terdapat pula pelabuhan, yaitu Pelabuhan Larantuka. Pada saat kapal-kapal pelayaran nasional atau dalam negeri masuk, maka jalanan menjadi sangat ramai dan tentunya macet sebab terdapat tiga aktifitas pengangkutan yang terjadi yaitu (1) angkutan umum berlomba-lomba mencari penumpang, (2) kendaraan pribadi berusaha menjemput penumpang dan (3) truk serta kendaraan lainnya berusaha mengangkut barang-barang dagangan yang biasanya berada dalam jumlah besar.

#### 4.3.2. Pasar Sebagai Tujuan Pergerakan Barang

Kabupaten Flores Timur memiliki 30 pasar yang tersebar tidak merata disetiap Kecamatan. Terdapat beberapa kecamatan yang tidak memiliki Pasar, seperti di Daratan Larantuka yaitu Kecamatan Ile Mandiri dan Demon Pagong. Jarak yang dekat dengan pasar umum dan masyarakat yang memiliki mata pencaharian petani menyebabkan tidak adanya fasilitas perdagangan dan jasa berupa pasar umum di kecamatan-kecamatan tersebut. Kebanyakan hasil bumi dijual secara pribadi oleh pedagang-pedagang eceran baik dari hasil pertanian sendiri yang musiman ataupun dibeli dari pasar umum lalu dijual kembali pada masyarakat didaerahnya masing-masing.

Tidak semua pasar pada Kabupaten Flores Timur disurvey secara langsung. Dari Ke-30 pasar ini hanya 6 pasar yang disurvey. Survey ini bertujuan untuk mengetahui dari mana asal barang yang dijual di pasar-pasar yang bersangkutan. Pasar yang disurvey adalah Pasar Inpres Waiwerang di Kecamatan Adonara Timur, Pasar Botang dan Podor di Kecamatan Solor Timur, Pasar Enatukan di Kecamatan Solor Barat, Pasar Inpres Larantuka dan Pasar Oka di Kecamatan Larantuka.

##### 1. Pasar Inpres Waiwerang

Pasar Inpres Waiwerang terletak tidak jauh dari Pelabuhan Waiwerang yang sedang direnofasi. Pasar Inpres Waiwerang merupakan pasar harian yang menjual kebutuhan bahan pangan dan sandang seperti pakaian, tas dan kebutuhan rumah tangga lainnya. Pasar Inpres Waiwerang menjadi pusat perbelanjaan di Pulau Adonara sebab mampu memenuhi kebutuhan konsumen. Barang dagangan berasal dari petani-petani Pulau Adonara dan juga petani lainnya di Kabupaten Flores Timur. Umumnya, Adonara

Timur memiliki jenis tanah yang baik untuk tanaman pertanian sehingga petani memanfaatkannya sebagai sumber pendapatan.

Berdasarkan hasil wawancara, tidak semua pedagang pasar memanfaatkan hasil pertanian di Pulau ini, tidak sedikit yang lebih memilih untuk membeli dari pedagang di Pasar Larantuka atau langsung bekerjasama dengan petani di Kabupaten Ende.



Gambar 4.1 Kondisi Pasar Waiwerang

Pasar Inpres Waiwerang terletak dalam 1 kawasan tanpa stan yang rapi. Pedagang-pedagang yang memiliki stan (tempat berjualan dengan tenda) adalah pedagang tetap yang menjual barang dalam jumlah banyak. Tidak ada sistem kontrak tempat sebab pedagang yang berjualan adalah juga petani-petani yang berdagang bila memiliki hasil panen.

Pedagang bisa meletakkan tikar atau terpal sebagai alas bahan dagangan. Jumlah barang yang dijual masing-masing pedagang tidak banyak dan tidak bervariasi. Banyak diantaranya adalah 1 jenis komoditi. Jenis barang dagang sayur-sayuran paling banyak adalah Daun Ubi, Kangkung, Kacang Panjang, Tomat dan Cabai. Pedagang tidak bisa mengambil resiko dengan menjual jenis sayuran lainnya sebab cepat layu dan tidak laku. Menurut Ibu Agustina, sayur-sayur yang lain tidak disukai masyarakat. Masyarakat lebih memilih sayur yang tahan lama sebab lebih banyak yang tidak memiliki lemari pendingin. "Sawi itu ditanam petani, tapi tidak banyak yang berhasil panen. Nanti dimakan sendiri, harganya juga mahal".

Kondisi yang terjadi pada semua pasar di wilayah Propinsi NTT adalah tidak ada proses tawar menawar harga, yang terjadi adalah proses tawar menawar jumlah barang. Barang tidak dijual berdasarkan ukuran berat (gram, kilogram, dll) tetapi diperkirakan dengan ukuran piring, ikat, mog dan buah. Misalnya, 1 mog tomat berisi 7 buah dihargai Rp.2.000. Sebagian besar barang belanjaan dibungkus menggunakan kertas/koran. Pembeli harus membawa tas belanjaan sendiri sebab tidak banyak pedagang yang menyiapkan kresek belanjaan.

Beberapa temuan studi berdasarkan informasi pedagang di Pasar Waiwerang adalah sebagai berikut:

- Pedangan Pasar Waiwerang adalah pedagang skala kecil yang membeli barang dari pedagang lainnya.
- Beberapa pedagang adalah petani dengan ladang kecil yang menjual hasil panen adapula masyarakat yang menjadi pedagang kerana memiliki tanaman pekarangan yang bisa dijual.

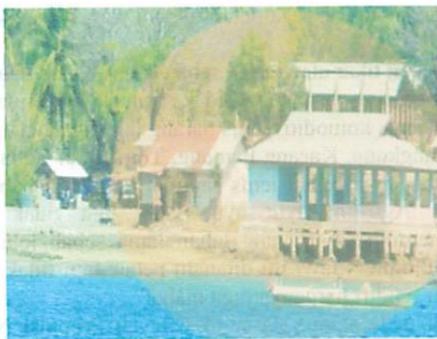
- c. Tidak ada variasi jenis yang beragam sehingga masyarakat yang memiliki kemampuan ekonomi yang cukup memilih membeli langsung di Pasar Inpres Larantuka.

## 2. Pasar Botang

Pasar Botang terdapat di Desa Lohayong, Kecamatan Solor Timur, terletak berdampingan dengan JTP Lohayong/Lamahayong. Desa Lohayong terkenal dengan nelayan ikan. Selama perjalanan darat menyusuri desa tersebut, terlihat aktifitas nelayan dengan jangkar. Baik dipantai maupun di pekarangan rumah.

Berdasarkan informasi, pasar ini aktif pada hari Selasa dan Jumat dimulai Pkl. 07.00-10.00. Setiap pedagang bisa menggunakan tempat dimana saja bila lebih epat mendapatkannya. Barang-barang yang didagangkan berasal dari 3 Pulau yang ada di Kabupaten Flores Timur akan tetapi karena letaknya berada pada Pulau Solor maka hasil yang dijual lebih banyak dari pulau ini. Pulau Solor merupakan Pulau Tropis dengan jenis tanah kering. Tidak memiliki sumber air yang aktif sehingga tidak dialiri oleh PDAM atau sumber air bersih manapun. Keadaan ini mempengaruhi hasil bumi. Tanaman yang paling banyak tumbuh adalah tanaman Jagung, Mete, Kelapa dan Singkong. Kerajinan yang dihasilkan adalah anyaman. Berdasarkan hasil wawancara, pedagang-pedagang dari

Pulau Adonara paling sering menjual kebutuhan pangan di Pulau ini. Pasar Botang berada di dekat pantai sehingga mudah dalam bongkar muat barang.



Gambar 4.2 Pasar Botang pada hari Sabtu. Tidak ada kegiatan. Pasar Botang bersebelahan dengan JTP.Lohayong

Berikut ini adalah rangkuman temuan studi terkait Pasar Botang:

- Pasar Botang merupakan pasar milik pemerintah yang dibangun untuk membantu masyarakat memenuhi kebutuhan.
- Pasar Botang aktif pada hari Selasa dan Jumat untuk membantu masyarakat yang tidak mampu membeli dan menjual barang di ibu kota kabupaten.
- Pasar Botang terdiri dari 1 ruang serupa aula ukuran  $\pm 6 \times 12$ . Pedagang bisa menggunakan tempat di dalam maupun di luar ruangan. Pemilihan tempat berdagang tidak disertai pungutan atau sistem kontrak.

- d) Terdapat ruang tambahan untuk aktifitas pasar yang dalam tahap pembangunan.
- e) Pada hari pasar, semua petani dari berbagai desa dan kelurahan dari tiap kecamatan di Pulau Solor berdatangan untuk menjual hasil panen.
- f) Berdasarkan pengamatan penduduk, keberadaan pasar mingguan di Pulau Solor mulai berkurang aktifitasnya. Bapak Agus Wetan mengungkapkan:
  - 1) Barang yang dijual monoton. Sangat bergantung pada musim panen jenis komoditi atau hasil kerajinan masyarakat. Memasuki musim kemarau panjang maka aktifitas pasar menurun. Musim kemarau panjang adalah Bulan April-Oktober. Tanaman yang dipanen adalah jenis buah-buahan. Menjual buah-buahan di Flores Timur itu seperti berjudi. Semua jenis tanaman buah-buahan yang dijual adalah jenis tanaman pekarangan yang dimiliki semua penduduk.
  - 2) Barang hasil perkebunan yang dijual di Pasar Botang adalah dalam skala kecil.
  - 3) Barang lebih banyak dibeli oleh masyarakat pulau sendiri, sedangkan daya beli penduduk lemah.
  - 4) Pasar mingguan kalah bersaing dengan pasar-pasar harian di luar Pulau Flores-Timur (Larantuka)
  - 5) Biaya transportasi pedagang.

### 3. Pasar Podor

Pasar Podor terdapat di Desa Karawutung, Kecamatan Solor Timur berdekatan dengan JTP Podor dan berjarak 15 menit perjalanan darat dengan JTP Pamakayo. Desa Karawutung dikenal dengan pengrajin anyaman. Hasil anyaman berupa tikar dan adapula yang menghasilkan tenun ikat.

Pasar Podor merupakan pasar mingguan yang menjual hasil pertanian, perkebunan dan sembako. Pasar ini tidak seramai Pasar Botang, Jumlah pedagang  $\pm 40$  orang. Hasil pertanian dan perkebunan dijual oleh pedagang dari Pulau Adonara dan beberapa dari pedagang Pulau Solor baik hasil pertanian maupun yang membeli dari pedagang Larantuka. Adapula ikan yang dijual, yang diambil dari TPI Larantuka. Pulau Solor, tidak menghasilkan ikan dalam jumlah banyak, nelayan-nelayan yang ada hanya bisa menghasilkan ikan untuk kebutuhan Rumah Tangga sendiri, berdasarkan hasil wawancara salah seorang nelayan di Pulau ini mengungkapkan arus laut yang berada diantara dua pulau (selat) menyebabkan ikan sulit di dapat. Bila musim ikan (blan terang) akan banyak ikan yang didapat, tapi tidak selalu pada perairan laut di Pulau Solor. Untuk memenuhi kebutuhan ikan, nelayan membeli pada TPI Larantuka yang menangkap ikan pada perairan lau lepas seperti Laut Sabu. Nelayan Pulau Solor bermodalkan sampan-sampan kecil.



Gambar 4.3  
Penjual Ikan Asin di Pasar Podor

Berikut ini rangkuman data yang didapat dari hasil wawancara dan pengamatan di Pasar Podor:

- a) Pasar Podor berada di pesisir pantai. 1 kawasan tanpa bangunan. Panjang kawasan  $\pm$  500 meter.
- b) Pedagang membuat stan berbentuk bale-bale dengan menggunakan kayu lalu ditutup terpal untuk mengurangi terik matahari. Stan berupa bale-bale dibuat oleh pedagang tetap
- c) Pedagang bisa menempati tempat-tempat (bukan stan pedagang lain) yang kosong.
- d) Tidak ada pungli. Tempat tidak berdasarkan sistem kontrak
- e) Pedagang adalah petani dan bukan petani yang memiliki hasil panen yang dapat dijual
- f) Selain sistem penjualan, beberapa pedagang melakukan transaksi dengan barter (tukar barang). Pertukaran barang dengan barang sesuai kesepakatan tanpa nilai ukur yang pasti.
- g) Seperti Pasar Botang, pedagang Pasar Podor adalah pedagang skala kecil yang menjual barang dengan jumlah kecil dan jenis terbatas. (1 jenis barang)
- h) Karena kecenderungan ikan yang musiman (kadang banyak kadang sedikit, kadang terjual kadang terbeli) maka pedagang lebih memilih mengeringkan hasil tangkapan agar mampu bertahan lama; disebut ikan asin. Pasar Podor dan pasar-pasar lainnya di Pulau Solor banyak menjual ikan asin.
- i) Biaya transportasi yang mahal, menyebabkan tidak banyak lagi pedagang dari Larantuka dan Adonara yang menjual barang dagangan. Akibatnya, jenis barang yang dijual di Pasar Podor tidak bervariasi. Penduduk mulai berkurang ketertarikannya dan lebih memilih berbelanja di Ibu Kota Kabupaten,
- j) Pasar Podor aktif pada hari minggu. Kapal-kapal lokal di seluruh Pulau Solor tidak melayani pelayaran pada hari tersebut.

#### 4. Pasar Enatukan

Pasar Enatukan terdapat di Desa Nusa 1, Kecamatan Solor Barat. Pasar Enatukan menjadi pagar pembatas menuju JTP Nusadani. Berdasarkan hasil survey, pasar ini dibuka pada Hari Selasa dan Hari Rabu. Kecamatan Solor Barat memiliki 2 pasar

yaitu pasar Enatukan dan Pasar Ritaebang. Pasar Ritaebang ± 2 jam perjalanan darat dari pasar Enatukan, sedangkan memakan waktu 3-4 jam perjalanan laut dari Pelabuhan Larantuka.



**Gambar 4.4**  
Pasar Enatukan pada saat tidak terjadi perdagangan

Berikut ini adalah rangkuman pengamatan dan hasil wawancara dari beberapa narasumber, yaitu:

- Pasar Enatukan adalah kawasan tanpa bangunan. Pedagang diperbolehkan membuat stan atau tempat berdagang.
- Pasar Enatukan menjadi satu-satunya pasar di Kecamatan Solor Barat yang ramai (dibandingkan Pasar Ritaebang) karena lengkap.
- Kebutuhan barang di Nusadani di dapat dari Pedagang Larantuka
- Pedagang Pasar Enatukan adalah petani dan pedagang. Petani menjual hasil panen sedangkan pedagang adalah penjual barang skala kecil (eceran) yang dibeli dari Pasar Larantuka
- Petani tanaman perkebunan langsung menjual barang di Larantuka atau Adonara sebab tidak ada tengkulak yang berkunjung di Pasar Enatukan
- Gapoktan di Kecamatan Solor Barat tidak aktif sehingga petani harus mencari link sendiri

#### 5. Pasar Inpres Larantuka

Pasar Inpres Larantuka terdapat di Desa Ekasapta, Kecamatan Larantuka, Pulau Flores. Pasar Inpres Larantuka aktif pada Pkl.07.15 -11.00. Keadaan ini dipengaruhi oleh bongkar muat barang dan waktu pengiriman barang melalui jalur darat dan laut. Pasar Inpres terletak di pesisir pantai yang dibuat menjadi kawasan perdagangan dan jasa berupa pasar tradisional. Pasar Inpres terdiri dari:

(1) bangunan 2 lantai yang melayani penjualan barang berupa pakaian, makanan pabrik dan sembako, warung makan serta menawarkan jasa penjahitan, (2) stan-stan berupa papan kayu yang menjual barang hasil komoditi pertanian pangan, sayur, buah, kebun, rempah-rempah) bahan kebutuhan lainnya seperti: sembako dan kebutuhan rumah tangga, (3) Pedagang tanpa stan (menggunakan bangku dan barang yang bisa diduduki) dan menjual ikan, buah, sayur, dll. Pedagang Pasar Inpres Larantuka dikenakan pajak. Kawasan pasar tidak memiliki tempat parkir. Kendaraan roda 4 dan roda 2 (umum, pribadi) bisa masuk ke dalam kawasan pasar untuk bongkar

muat barang dan penumpang. Kondisi ini menyebabkan pasar terlihat penuh sesak. Selain itu, pasar merupakan tempat yang becek. Berdasarkan hasil pengamatan, pedagang-pedagang di pasar adalah masyarakat Kabupaten Flores Timur dan penduduk luar daerah yang menetap, yaitu penduduk Bugis. Umumnya, barang-barang pertanian dan perkebunan berasal dari Kabupaten Ende.



**Gambar 4.5**  
**Jenis-Jenis Dagangan di Pasar Inpres Larantuka**

Berikut merupakan rangkuman data survey primer di Pasar Larantuka:

- a. Pasar Inpres Larantuka dihubungkan dengan jalan propinsi
- b. Jenis barang pertanian berasal dari 3 wilayah yaitu: Kecamatan Adonara Timur, Kecamatan Wulanggitan dan Kecamatan Kelimutu desa Nduaria dan Desa Moni, Kabupaten Ende.
- c. Kecamatan Adonara Timur  
Barang diangkut menggunakan kapal Pkl.05.00 lalu diturunkan di Pelabuhan Larantuka kemudian menempuh perjalanan  $\pm$  20 menit hingga sampai di Pasar Inpres Larantuka. Barang langsung dari petani.
- d. Kecamatan Wulanggitan.  
Kecamatan di Flores Timur yang memiliki hasil pertanian yang baik adalah Kecamatan Wulanggitan. Akan tetapi, jumlah produksi tidak mampu memenuhi kebutuhan seluruh masyarakat di Kabupaten Flores Timur sehingga tidak banyak pula pedagang yang bekerjasama dengan petani di kecamatan tersebut. Perjalanan darat dari Kecamatan Wulanggitan-Kecamatan Larantuka  $\pm$  1:30 menit. Barang diangkut menggunakan truk. Kegiatan bongkar barang dari Kecamatan tersebut adalah Pkl.06.00 untuk dibagikan kepada beberapa penjual yang tergabung dalam kelompok dagangan tersebut.
- e. Kecamatan Kelimutu, Kabupaten Ende.  
Sebagian besar pedagang mengaku membeli barang langsung dari petani-petani di wilayah tersebut. Waktu tempuh perjalanan darat adalah 6 jam. Beberapa pola yang terjadi dalam proses kerjasama jenis dagangan tersebut antara lain:
  - 1) Pembelian dan ongkos angkut merupakan patungan beberapa pedagang. Truk adalah milik pedagang. Jumlah truk yang mengangkut barang berjumlah 1. Truk mengangkut barang tiap hari dengan sistem gilir supir. Barang harus tiba Pkl.04.00-06.00. Pembelian barang adalah kerjasama pedagang dengan beberapa petani. 1 pedagang dengan 1 petani. Tugas supir adalah mengangkut barang tersebut dari beberapa petani. Pembelian dalam sistem

- borong. Tidak ada harga rinci tiap jenis barang, Jumlah yang dikeluarkan seluruh pedagang untuk sistem pembelian borongan adalah 3-4 juta. Harga supir adalah Rp.1.500.000 yang terdiri dari upah, bensin, makan, rokok dll.
- 2) Pembelian dan ongkos angkut ditanggung sendiri. Truk adalah milik pedagang. Jumlah truk yang mengangkut barang berjumlah 1. Truk mengangkut barang 3 hari sekali dengan sistem supir tetap. Barang harus tiba Pkl.04.00-06.00. Barang dibeli pada petani tanpa sistem kerjasama yang tetap. Seperti: Pedagang memberikan uang sebesar Rp.5.000.000, dengan list barang yang harus dibeli kemudian supir yang bertanggungjawab membeli barang sesuai modal yang diberikan.
  - 3) Pembelian barang pada supir-supir truk (tengkulak) di Pasar Larantuka. Supir-supir truk milik pedagang maupun pribadi yang diajak membeli barang oleh rekan sesama supir atau berdasarkan inisiatif sendiri seringkali membeli barang yang tidak terdaftar dalam list belanja pedagang. Supir-supir yang membeli barang di Kabupaten Ende memiliki tingkat kerjasama yang baik (kompak). Supir-supir tersebut berbagi informasi tentang barang belanjaan masing-masing majikan dan mencoba mencari keuntungan untuk menjual barang yang sama (yang menguntungkan) dan barang yang tidak pernah dijual. Barang-barang tersebut ditawarkan pada pedagang-pedagang kecil di Pasar Larantuka dengan harga jual yang sama dengan pedagang lainnya.
- f. Jenis barang hasil tangkapan laut berupa ikan berasal dari 2 kecamatan di Kabupaten Flores Timur yaitu Kecamatan Tanjung Bunga dan TPI Larantuka di Kecamatan Larantuka. Beberapa pola perdagangan untuk jenis barang tangkapan laut adalah sebagai berikut:
- 1) TPI Larantuka
 

Fiber-fiber untuk pelelangan ikan bersandar pada pagi hari Pkl.06.00-08.00 dan 14.00 siang. Pedagang-pedagang pasar yang diburu waktu pasar akan membeli ikan pada ojek-okej laut. Waktu tempuh perjalanan dari TPI menuju Pasar Inpres Larantuka adalah 15 menit.

Pedagang yang menunggu di TPI Larantuka adalah:

    - a) Pedagang Pasar Larantuka dan Pasar Oka
    - b) Pedagang yang menjual ikan di desa-desa
    - c) Nelayan-nelayan dari Pulau Adonara dan Pulau Solor
    - d) Pedagang kabupaten luar wilayah seperti : Kabupaten Sikka, Kabupaten Ende, Kabupaten Bajawa dan Kabupaten Manggarai.

Ikan yang dibeli akan dikeringkan (dijadikan ikan asin) kemudian dijual.
  - 2) Kecamatan Tanjung Bunga
 

Kecamatan Tanjung Bunga terletak di ujung timur Pulau Flores. Kecamatan Tanjung Bunga memiliki nelayan-nelayan yang menghasilkan ikan dalam jumlah besar sebab letak kecamatan berbatasan dengan laut lepas, yaitu Laut Flores (tidak berada pada selat). Waktu tempuh perjalanan darat menggunakan kendaraan roda 2 dan 4 dari Kecamatan Tanjung Bunga menuju Kecamatan Larantuka  $\pm$  1 jam. Pedagang Kecamatan Tanjung Bunga seringkali berburu waktu dengan fiber-fiber TPI Larantuka untuk menjual hasil tangkapan. Pada umumnya, fiber-fiber TPI Larantuka tidak memberikan waktu pasti kedatangan (berlabuh) sebab bila kebutuhan ikan belum terpenuhi, kapal ikan tersebut tidak akan kembali ke TPI. Pembeli hasil

tangkapan laut dari nelayan/pedagang ikan dari Kecamatan Tanjung Bunga adalah:

- a) Pedagang Pasar Larantuka dan Pasar Oka
  - b) Pedagang yang menjual ikan di desa-desa
  - c) Nelayan-nelayan dari Pulau Adonara dan Pulau Solor
- g. Jenis barang berupa sembako berasal dari pembelian barang ecer di kawasan Pertokoan Larantuka. Umumnya, pedagang sembako adalah juga pedagang sayuran. Barang sembako yang dijual dalam jumlah kecil. Keadaan tersebut untuk memperbanyak jenis dagangan.
- h. Jenis barang berupa kebutuhan rumah tangga berasal dari pembelian barang ecer di kawasan pertokoan Larantuka. Umumnya, pedagang barang kebutuhan rumah tangga adalah juga pedagang sayur dan sembako. Keadaan tersebut untuk memperbanyak jenis dagangan.
- i. Jenis barang berupa kebutuhan pribadi (pakaian,tas,sepatu) dijual oleh orang luar Kabupaten Flores Timur yang berdomisili di Kecamatan Larantuka. Beberapa pola pergerakan barang kebutuhan pribadi di Pasar Inpres Larantuka:
- 1) Barang berasal dari Surabaya. Barang dibeli secara grosir. Kerjasama 1 pedagang dengan kerabat di wilayah asal barang. Barang dikirim melalui kapal-kapal laut dari Surabaya-Makasar-Larantuka.Biasanya menggunakan kapal-kapal laut seperti Km.Awu atau Km.Sirimau.
  - 2) Barang berasal dari Surabaya. Barang merupakan kerjasama 1 keluarga inti, seperti: pedagang yang menjual barang di Pasar Larantuka adalah pedagang di Pasar Oka dan Pertokoan Larantuka. Barang dikirim melalui kapal-kapal laut dari kerabat yang berada di wilayah asal barang.
  - 3) Barang berasal dari Surabaya. Dtitip pada supir-supir yang mengirim barang hasil bumi ke Surabaya melalui Pelabuhan Kabupaten Sika.
  - 4) Barang berasal dari Surabaya melalui Pelabuhan Barang Kab.Sika. Dibeli dari supir-supir yang menawarkan barang baru.

## 6. Pasar Oka

Pasar Oka terletak di Kelurahan Oka, Kecamatan Larantuka. Awalnya,Pasar Oka adalah pasar mingguan yang aktif pada hari minggu. Keadaan tersebut berubah pada akhir Tahun 2012 menjadi pasar harian, dimana masyarakat di Kelurahan Oka dan kelurahan lainnya disekitar pasar mulai menunjukkan tingkat kebutuhan dan mengeluhkan biaya transportasi untuk menuju Pasar Larantuka. Selain kendaraan pengangkut barang dagangan dilarang masuk pada kawasan pasar. Pasar Oka terlihat lebih rapi bersih karena tidak berdesakan dan becek. Survey primer pada pasar-pasar yang dijelaskan di atas dilengkapi pula dengan daftar harga barang berdasarkan jenis. Harga barang pada tiap pulau umumnya berbeda. Harga barang di Larantuka berbeda dengan harga barang di Pulau Adonara dan Pulau Solor. Berdasarkan keterangan salah seorang pedagang, perbedaan harga di 2 pulau kecil di Kabupaten Flores Timur tidak besar. "Hanya beda Rp.500,-,itu juga kalau pedagangnya punya kebutuhan lain yang mendesak". Beliau menambahkan, harga jual di Kabupaten Flores Timur termasuk mahal. Misalnya, pedagang membeli 1 dos deterjen (24 bungkus/1kg) di pertokoan Larantuka sebesar Rp.300.000. Harga ecer 1 kg rinsu di seluruh Kabupaten Flores Timur sebesar Rp.25.000,- sehingga tanpa perlu menjadikan biaya transportasi antar pulau lokal sebagai alasan pun harga barang sudah mahal dan pedagang untung.

Pasar Oka merupakan pasar harian yang dihubungi oleh jalan propinsi. Pasar Oka merupakan kawasan yang dibatasi pagar sehingga pedagang tidak berdagang diluar batas kawasan. Pasar terdiri dari stan tanpa bangunan. Pedagang-pedagang bisa menggunakan stan atau menggunakan alas untuk menjual barang dagangan.

Pola pergerakan barang di Pasar Oka tidak berbeda dengan pola pergerakan barang di Pasar Inpres Larantuka. Tiap supir yang melakukan pergerakan barang melakukan kerjasama dalam perdagangan untuk menambah penghasilan.



**Gambar 4.6**  
Aktifitas Perdagangan di Pasar Oka

#### 4.4. Sarana dan Prasarana Pergerakan Barang Antar Pulau

Sarana dan prasarana transportasi laut di Kabupaten Flores Timur berupa kapal dan pelabuhan serta Jembatan Terminal Penyebrangan (JTP). Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/ perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/ bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta perpindahan intra dan antamoda transportasi. Pengelola Pelabuhan maupun JTP di Kabupaten Flores Timur terdiri dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Laut Larantuka, Pemerintah Daerah, PT.ASDP dan dikelola masyarakat sendiri. Berikut merupakan nama masing-masing sarana transportasi laut.

**Tabel 4.8**  
**Nama dan Jumlah Pelabuhan di Kabupaten Flores Timur Tahun 2013**

No	Nama Pulau	Nama Pelabuhan	Keterangan	Fasilitas Pelabuhan
1	Flores-Timur (Larantuka)	Pelabuhan Larantuka	Aktif. Dalam pembangunan	Dermaga, Terminal, Pasar, Kantor, Gudang, Tempat Peristirahatan Kapten dan ABK Kapal
2		TPI Larantuka	Aktif	Dermaga, SPBU, Pasar
3	Adonara	JTP. Waiwadan	Aktif	Dermaga
4		JTP. Wailebe	Aktif	Tanpa Dermaga
5		Pelabuhan Tobilota	Aktif	Dermaga
6		Pelabuhan Terong	Aktif	Dermaga
7	Solor	JTP. Lamakera	Aktif	Dermaga
8		Pelabuhan Menanga	Aktif	Dermaga, Terminal

No	Nama Pulau	Nama Pelabuhan	Keterangan	Fasilitas Pelabuhan
9		JTP. Lamahayong	Aktif	Dermaga
10		JTP. Lublolong	Aktif	Dermaga Kecil
11		JTP. Podor	Aktif	Dermaga Kecil
12		JTP. Ongalereng	Aktif	Dermaga Kecil
13		JTP. Pamakayo	Aktif	Dermaga Kecil
14		JTP. Balaweling	Aktif	Dermaga Kecil
15		JTP. Nusadani	Aktif	Dermaga Kecil
16		JTP. Ritaebang	Aktif	Dermaga Kecil

Sumber : Hasil Survey

Jumlah prasarana transportasi laut berjumlah 16. Pelabuhan di Kabupaten Flores Timur berjumlah 4, TPI berjumlah 1 dan JTP sebanyak 11. Berikut ini akan dijelaskan kondisi tiap-tiap prasarana laut di Kabupaten Flores Timur.

#### 1. Pelabuhan Larantuka

Pelabuhan Larantuka terletak di Kecamatan Larantuka. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan tipe B yang memiliki fasilitas-fasilitas pendukung berupa:

##### a. Pemecah Gelombang

Pelabuhan Larantuka terlindung secara alami. Keberadaan pelabuhan di teluk menyebabkan gelombang laut lepas tidak begitu mempengaruhi kapal. Kondisi ini menyebabkan tidak adanya pemecah gelombang pada Pelabuhan Larantuka.

##### b. Alur Pelayaran

Alur pelayaran di Pelabuhan Larantuka sangat bergantung tujuan dan asal kapal. Karena berada di selat maka alur pelayaran adalah timur atau barat.

##### c. Kolam Pelabuhan

Kolam pelabuhan merupakan tempat berputar kapal. Kolam pelabuhan terletak tidak jauh dari dermaga yaitu laut dengan ketentuan kedalaman tertentu dimana kapal bisa berputar untuk bersandar.

##### d. Dermaga

Dermaga di Pelabuhan Larantuka terdiri dari dermaga bertipe pier dan dermaga bertipe wharf. Dermaga bertipe pier atau menjorok ke laut berbentuk T adalah tempat bersandarnya kapal-kapal sesuai ketentuan (panjang kapal, kedalaman air, dll) kapal yang dilayani. Dermaga ini melayani pelayaran kapal luar negeri, nasional, (b), dan pelayaran rakyat (a). Kapal-kapal yang berlabuh pada pelabuhan ini biasanya Km. Awu, Km Wilis dan Km. Sirimau dengan jadwal dan tujuan yang beragam. Rute pelayaran pelabuhan Larantuka adalah:

- 1) Larantuka-Kupang-Kalabahi
- 2) Larantuka-Makasar-Kalabahi
- 3) Larantuka-Kupang-Makasar
- 4) Larantuka-Maropokot-Kupang

Pada saat kapal-kapal besar tidak bersandar maka pelabuhan ditempati kapal dengan tujuan pelayaran lokal. Hal tersebut disebabkan belum selesainya pembangunan pelabuhan barang larantuka.

Dermaga wharf atau sejajar dengan garis pantai adalah dermaga yang melayani pelayaran lokal. Dermaga wharf dalam proses pengembangan menjadi pelabuhan barang.

Dermaga untuk pelayaran lokal terdapat dalam 1 kawasan pelabuhan Larantuka yang dibatasi pagar besi dengan dermaga pier. Dermaga Wharf melayani pelayaran lokal antar pulau di Kabupaten Flores Timur. Pelabuhan ini terlihat sangat ramai pada hari

Senin-Sabtu dari Pkl. 06.00- 16.00 dan mulai menurun dari Pkl. 16.00-19.00. Pada hari Minggu, pelabuhan terlihat sepi sebab tidak banyak kapal melayani pelayaran. Berdasarkan hasil survey, kapal-kapal yang berlayar hanya kapal dengan tujuan Larantuka-Tobilota dan Larantuka-Terong-Lembata. Pada musim-musim hujan dan kondisi laut tidak memungkinkan, intensitas pelayaran akan sangat berkurang, yaitu pada Bulan Desember-Bulan Februari, pelaut setempat menamainya musim barat, yaitu adanya arus yang disebut Arus Gonzalo di perairan laut Kabupaten Flores Timur.

Berikut ini rute-rute pelayaran dari Pelabuhan Barang Larantuka:

- 1) Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Tobilota
- 2) Pelabuhan Larantuka-JTP.Waiwadan
- 3) Pelabuhan Larantuka-JTP. Wailebe
- 4) Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Lewoleba
- 5) Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Terong
- 6) Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Terong- Pelabuhan Lewoleba
- 7) Pelabuhan Larantuka-JTP.Lamakera
- 8) Pelabuhan Larantuka- JTP.Lublolong-JTP.Lamahayong-Pelabuhan Menanga
- 9) Pelabuhan Larantuka-JTP.Podor
- 10) Pelabuhan Larantuka-JTP.Pamakayo
- 11) Pelabuhan Larantuka-JTP.Ongalereng
- 12) Pelabuhan Larantuka-JTP.Balaweling-JTP.Nusadani
- 13) Pelabuhan Larantuka-JTP.Ritaebang

Adapula Jembatan Terminal Penyebrangan tanpa melalui Pelabuhan Larantuka:

- 1) Pelabuhan Terong-JTP.Lamakera
- 2) Pelabuhan Terong-Pelabuhan Menanga
- 3) JTP. Pante Palo- JTP.Tanah Merah
- 4) JTP. Waidoko- JTP. Nusadani
- 5) JTP. Waidoko- JTP. Ritaebang

Beberapa sarana pendistribusian barang yang belum difungsikan adalah:

- 1) Pelabuhan Fery Dery di pulau Adonara
- 2) JTP. Ile Boleng di pulau Adonara
- 3) JTP. Laton Liwo di pulau Flores-Timur (Larantuka)
- 4) JTP. Patisiralawang di pulau Flores-Timur (Larantuka)

Dermaga ini memiliki halaman untuk menempatkan barang-barang selama menunggu pengapalan atau angkutan darat. Halaman tersebut juga berisi peti kemas sebagai tempat penyimpanan barang.

e. Alat Penambat

Pelambung penambat di Pelabuhan Larantuka berupa dolphin yang terbuat dari tiang-tiang yang dipaancang di dermaga atau dilaut. Pada dermaga pier, alat penambat ditempatkan di dermaga sedangkan pada dermaga wharf alat penambat di tempatkan di perairan dan dermaga.

f. Gudang

Gudang terletak dibelakang dermaga. Gudang berbentuk aula kecil dengan konstruksi bangunan dari kayu atau bebak. Gudang berada di halaman dermaga wharf. Gudang tidak sering dipakai karena gudang untuk barang-barang hasil pertanian dari berbagai pulau lokal di Kabupaten Flores Timur akan didistribusi menunggu kapal siap

melayani barang muat. Peti kemas atau container-container yang berada di halaman dermaga juga berfungsi sebagai gudang.

g. Gedung Terminal

Gedung terminal berada di halaman dermaga wharf. Gedung terminal memiliki 2 fungsi untuk pelayaran kapal luar dan pelayaran lokal. Gedung terminal berupa bangunan untuk keperluan administrasi seperti loket, tempat tunggu penumpang dan toilet.

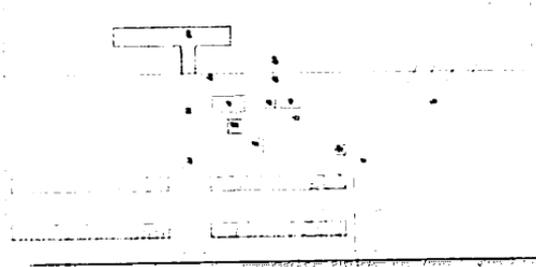
h. Fasilitas Pandu Kapal

Adalah kapal untuk membawa kapal masuk/ke luar pelabuhan. Untuk kapal-kapal yang bersandar di dermaga pier terdapat kapal-kapal kecil yang dirancang untuk menunda kapal besar. Kapal besar tidak boleh melakukan proses bersandar/berlabuh sendiri sebab kapal tidak boleh menggunakan kekuatan mesinnya sendiri. Perputaran baling-baling kapal dapat menimbulkan gelombang yang akan mengganggu kapal yang sedang melakukan bongkar muat barang.

i. Peralatan Bongkar Muat

Peralatan bongkar muat barang berupa kran darat untuk mengangkat dan memindahkan barang.

Selengkapnya dapat dilihat pada sketsadi bawah ini:



**Gambar 4. 7 Sketsa Pelabuhan Larantuka**

Ket:

1. Dermaga Pier
2. Halaman Pelabuhan
3. Pintu ke Luar Penumpang
4. Pintu Masuk Penumpang
5. Dermaga Wharf
6. Halaman Dermaga
7. Stasiun Penumpang
8. Rumah Warga
9. Tempat Peristirahatan Kapten dan Anak Buah Kapal
10. Gudang
11. Kantor Unit Pengembangan Pelabuhan Larantuka
12. Pasar
13. Pos Pemeriksaan
14. Gerbang Masuk
15. Lokasi Pelabuhan Barang (Pembangunan)

Pada saat kapal pelayaran (b) masuk, halaman dermaga wharf dipenuhi oleh:

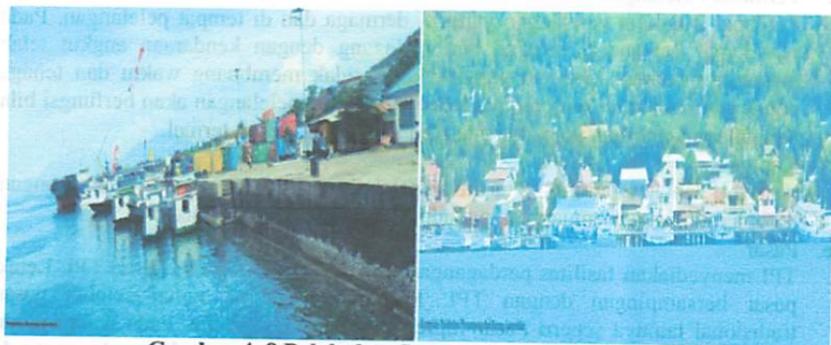
a. Tujuan Pelabuhan Penumpang:

- 1) Barang ke luar
- 2) Penumpang yang akan naik kapal (b)
- 3) Penjemput dengan dan tanpa kendaraan pribadi
- 4) Pengantar dengan dan tanpa kendaraan pribadi
- 5) Penawar jasa transportasi seperti angkutan kota/bemo dan ojek
- 6) Truk pengantar barang
- 7) Truk penjemput barang
- 8) Buruh pelabuhan
- 9) Pedagang

b. Tujuan Pelabuhan Lokal

- 1) Barang bongkar dan muat
- 2) Penumpang yang akan naik kapal lokal
- 3) Truk pengantar barang
- 4) Pick up pengambil barang
- 5) Pengantar dengan kendaraan pribadi

Halaman dermaga wharf menjadi sangat ramai karena ukuran yang tidak luas dan dipenuhi container-container serta pedagang. Pelabuhan Larantuka dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 4. 8 Pelabuhan Larantuka dan Dermaga Wharf

## 2. Tempat Pelelangan Ikan Larantuka

Tempat Pelelangan Ikan (TPI) Larantuka merupakan tempat pelelangan ikan terbesar di Kabupaten Flores Timur. Seluruh nelayan dari masing-masing pulau di Kabupaten ini mengambil ikan di TPI. Pemerintah pusat menyediakan kapal-kapal fiber besar yang mampu melayani kebutuhan ikan semua masyarakat tiga pulau ini. Seperti yang telah dijelaskan pada pembahasan tentang potensi perikanan, semua hasil tangkapan ikan ada yang langsung dibeli di laut pada saat kapal-kapal melewati perairan pada masing-masing pulau. TPI Larantuka terdiri dari:



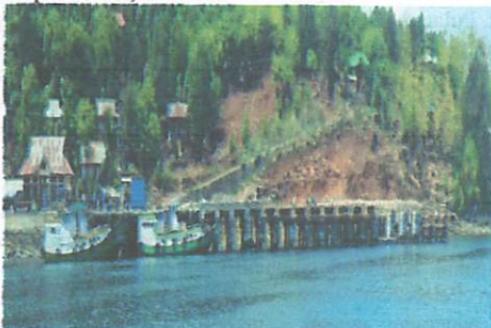
Gambar 4.9 Kapal Fiber dan kapal-kapal lainnya pada Dermaga Pier TPI Larantuka

- a. Dermaga  
Dermaga pelabuhan bertipe pier, menjorok ke laut berbentuk huruf T. Kapal besar milik pemerintah pusat bersandar pada ujung dermaga sedangkan perahu motor lainnya berada disepanjang jembatan dermaga
- b. SPBU  
SPBU digunakan untuk pengisian bahan bakar fiber-fiber.
- c. Terminal Pelelangan  
Terdapat 2 tempat pelelangan yaitu di dermaga dan di tempat pelelangan. Pada saat kapal bersandar, nelayan dan pedagang dengan kendaraan angkut telah menunggu barang sehingga petugas kapal tidak membuang waktu dan tenaga untuk memindahkan pada tempat lelang. Terminal pelelangan akan berfungsi bila mengalami kelebihan ikan atau ada ikan yang tidak cukup terjual.
- d. Kantor  
Kantor pelabuhan terletak di kawasan pelabuhan, didalamnya terdiri dari ruangan berupa ruangan pertemuan, tempat administrasi dan gudang mesin.
- e. Pasar  
TPI menyediakan fasilitas perdagangan berupa pasar di luar kawasan TPI. Letak pasar bersampingan dengan TPI. Pasar ikan terlihat ramai setelah pasar tradisional lainnya seperti Pasar Inpres dan Pasar Oka tutup. Pada waktu pasar tradisional masih beroperasi, pedagang pada pasar ikan menjual ikan dagangan di depan pasar untuk mengejar pembeli.

### 3. Pelabuhan Tobilota

Pelabuhan Tobilota terletak di Desa Wailebe, Kecamatan Wotan Ulumando, Pulau Adonara. Pelabuhan Tobilota adalah dermaga tipe pier yang menjorok ke laut. Saat survey, dermaga dalam tahap pembangunan. Pelabuhan Tobilota memiliki dermaga yang mampu disinggahi kapal-kapal perintis, (a) dan lokal. Pelabuhan Tobilota tidak memiliki fasilitas berupa terminal atau gudang karena dalam masa pembangunan. Berdasarkan data dan survey, Pelabuhan Tobilota menampung kapal-kapal pelayaran lokal dengan rute Pelabuhan Tobilota-Pelabuhan Larantuka (Pulang-Pergi). Terdapat 13 kapal yang melayani jalur ini. Kapal-kapal tersebut dikelola oleh 1 keluarga besar. Di lapangan, terdapat 9 kapal yang beroperasi aktif.

Narasumber berasal dari 5 moda yang berbeda yaitu Km. Harapan Baru, Km.Lota Lamadike, Km.Cahaya Welang, Km. Bintang Laut dan Km.Vildes Paldora. Lima narasumber tersebut menyatakan waktu operasi kapal dimulai Pkl.07.00 dan berakhir pada Pkl.19.00, tetapi penumpang sudah sepi pada Pkl.17.00. sehingga menjadi berkurang. Kapal akan melayani pelayaran, terutama bila penumpang sudah menyampaikannya terlebih dahulu. Banyak penumpang sudah terbiasa menghubungi via sms atau telepon pada nomor Hp salah satu anak buah kapl biasanya dengan harga yang relative yaitu Rp.100.000,-



**Gambar 4.10**  
Pelabuhan Tobilota dalam proses pemabangunan

Waktu tempuh perjalanan dari Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Tobilota “pp” adalah 25 menit, bisa mencapai 45 menit atau lebih bila terdapat gangguan cuaca apalagi bila masuk musim barat. Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Tobilota terdapat pada jalur Selat Larantuka dimana terdapat arus yang disebut Arus Gonzalo. Arus tersebut tergolong memiliki kekuatan yang besar, pada musim-musim biasa arus tersebut masih bisa diatasi oleh kapten kapal sehingga tidak menjadi ancaman namun ketika musim barat tiba, arus tersebut akan menyebabkan pelayaran dihentikan atau terbatas waktu operasinya.

Kapasitas kapal untuk pelayaran ini adalah sama. Masing-masing mampu memuat penumpang atau barang sebanyak 3 ton. Jumlah penumpang maksimal 20 orang, R2 maksimal 8 unit dan R4 maksimal 1 unit. Sejauh ini tidak terdapat barang yang dibatasi atau dilarang pengirimannya. Keselamatan barang dan penumpang sepenuhnya adalah tanggung jawab individu kecuali bila terdapat kelalaian pihak kapal.

Biaya transportasi ditetapkan oleh pemerintah dalam hal ini Unit Kegiatan Operasional Pelabuhan Larantuka. Biaya penumpang per orang adalah Rp.5.000, R2 dan pemilik (1orang) dikenai harga Rp.20.000, sedangkan R4 dan pemilik (1 orang) dikenai harga sebesar Rp.100.000. Harga barang berdasarkan berat dan jumlah tergantung pemilik kapal. Kondisi yang terjadi pada semua kapal pelayaran lokal di Kabupaten Flores Timur adalah penambahan biaya untuk barang dalam jumlah besar relatif. Alasan tersebut didasari : Semua orang pasti membawa barang, Toleransi dan Kekerabatan. Bila hendak mendistribusi barang dalam jumlah besar yang berkepentingan akan menyewa kapal seharga Rp.100.000 untuk 1 kali pelayaran.

Berdasarkan pengamatan, barang yang menuju Pelabuhan Tobilotota adalah jenis barang dengan fariasi terbatas sedangkan barang yang masuk ke Pelabuhan Larantuka dari Pelabuhan Tobilotota adalah 2 jenis yaitu hasil pertanian dan kendaraan roda 2.

#### 4. Jembatan Terminal Penyeberangan Waiwadan

Jembatan Terminal Penyeberangan Waiwadan terletak di Desa Waiwadan, Kecamatan Adonara Barat, Pulau Adonara. JTP ini terdiri dari dermaga bertipe pier yang melayani pelayaran jalur pelayaran lokal dengan rute JTP. Waiwadan-Pelabuhan Larantuka (pulang pergi). JTP Waiwadan menjadi satu-satunya prasarana yang membantu interaksi antara wilayah di Kecamatan Adonara Barat (yang berbatasan dengan laut Flores) dengan Pulau Larantuka. Jenis pelayaran kapal yang beroperasi pada rute ini adalah jenis pelayaran lokal. Terdapat 4 kapal yang aktif yaitu Km. Waiwadan Exp, Km. Bale Nagi, Km. Sinar Mutiara dan Km. Mandiri Karya. Berdasarkan hasil wawancara masing-masing kapten kapal, waktu operasional pelayaran adalah Pkl.07.00 – Pkl.19.00, akan tetapi Pkl 15.00 penumpang sudah sepi. Jadwal yang selama ini dipakai adalah Pelabuhan Larantuka Pkl 07.00, 10.00, 12.00, 16.00 sedangkan dari Pelabuhan Waiwadan Pkl.05.00, 10.00 dan 14.00. Masing-masing menerangkan, penerapan jadwal seringkali berubah tergantung penumpang. Waktu tempuh pelayaran rute Pelabuhan Larantuka-JTP Waiwadan "PP" adalah 2 jam (waktu paling lambat) sehingga kapal harus menunggu penumpang terisi penuh baru berangkat.



Gambar 4.11  
Kapal-kapal nelayan di JTP.Waiwadan

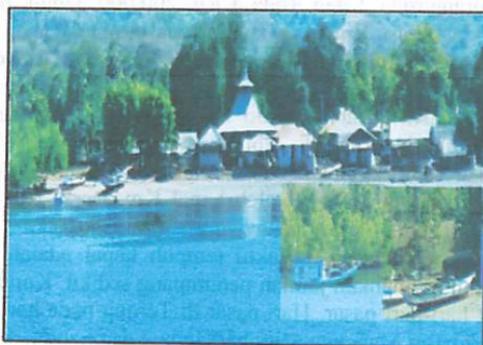
Kapasitas masing-masing kapal adalah sama, yaitu 5 ton dengan jumlah penumpang maksimal 70 orang, R2 maksimal 15 unit dan tidak melayani R4. Tidak ada barang yang tidak diterima atau tidak dilayani, akan tetapi keamanan barang ditanggung pemilik kapal.

Biaya transportasi laut untuk penumpang dan kendaraan roda dua ditentukan oleh pemerintah, yaitu Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Untuk barang-barang besar biasanya tergantung kedekatan (kekerabatan). Tidak ada standar harga, namun ketika dipaksa memberikan ukuran berat, kapten kapal memperkirakan >100kg= Rp.20.000/borongan.

Pelayaran lokal untuk rute ini sangat terbatas karena jarak dan medan tempuh yang berat ditambah penumpang yang melakukan pergerakan dalam jumlah kecil. Pada musim barat pelayaran sering kali dihentikan atau terbatas waktu operasinya karena cuaca. Rute pelayaran melewati Selat Larantuka yaitu Arus Gonzalo. Berbeda dengan rute Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Tobilota yang hanya melewati 1 titik arus, pelayaran Larantuka-Waiwadan melewati semua jalur arus gonzalo. Dengan kapasitas kapal yang kecil, kapten kapal tidak akan mengambil resiko pelayaran.

#### 5. Jembatan Terminal Penyeberangan Wailebe

JTP. Wailebe terletak di Desa Wailebe, Kecamatan Wotanutumado, Pulau Adonara. JTP ini dikelola masyarakat dan tidak memiliki dermaga. Jarak tempuh pelayaran ini adalah 30 menit. Terdapat 2 jenis kapal yang melayani pelayaran ini, yaitu kapal dengan kapasitas 2 ton dan perahu motor. Perahu motor kecil dikelola oleh perorangan dan tidak terdaftar di dalam kegiatan operasional sehingga kapal hanya menjemput dan mengantar penumpang yang merupakan pemilik kapal.



Gambar 4.12 Kapal-kapal pada JTP.Wailebe. JTP.Wailebe tidak memiliki dermaga

Dalam beberapa kesempatan, kapal tidak berlabuh di Pelabuhan Larantuka tetapi di pesisir pantai dekat wilayah pelabuhan. Dalam penelitian ini, kapal yang terdata dan disurvei adalah kapal dengan kapasitas 2 ton. Kapal tujuan JTP.Wailebe berjumlah 5 unit yaitu Km. Tanjung Wotan, Km. Hikam, Km. Sinar Lamaniati, Km. Tobilamahean dan Km. Mitra Bungsu. Karena berada pada desa dan kecamatan yang sama dengan Pelabuhan Tobilota, kapal-kapal Pelabuhan Tobilota seperti Km. Tanjung Wotan dan Km. Tobilamahean juga melayani pelayaran di JTP. Wailebe. Kondisi tersebut sangat bergantung pada keputusan juragan kapal.

Kapasitas kapal-kapal JTP. Wailebe adalah sama, masing-masing 2 ton; penumpang maksimal 20 orang, R2 maksimal 5 unit dan tidak melayani R4. Sepintas, kapal-kapal tujuan JTP. Wailebe terlihat sama dengan kapal-kapal pelayaran Tobilota namun berbeda dari segi kapasitas.

Jenis barang yang paling banyak didistribusi dari Pelabuhan Larantuka adalah motor dan BBM sedangkan dari JTP.Wailebe adalah kendaraan roda 2.

## 6. Pelabuhan Terong

Pelabuhan Terong terletak di Desa Terong, Kecamatan Adonara Timur, Pulau Adonara. Pelabuhan Terong terdiri dari:

### a. Dermaga

Dermaga pelabuhan bertipe pier dengan bentuk L. Dermaga ini melayani pelayaran perintis, ro-ro dan lokal. Pelayaran lokal melayani rute:

#### 1) Pelabuhan Terong-Pelabuhan Larantuka

Kapal-kapal yang beroperasi untuk pelayaran rute ini sebanyak 3 unit yaitu Km.Arkona, Km. Chaya Rahmat dan Km. Damai Oil. Jadwal pelayaran rute Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Terong adalah 07.00, 10.00, 12.00, 16.00 dan 05.00, 10.00, 14.00 dari Pelabuhan Terong- Pelabuhan Larantuka. Berdasarkan hasil wawancara ke-3 kapal dengan rute pelayaran ini memiliki kapasitas yang sama yaitu 7 ton dengan jumlah penumpang maksimal adalah 150 orang, R2 maksimal 20 unit dan R4 maksimal 1 unit.

Biaya transportasi 1 kali pelayaran adalah Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2 dan Roda 4 Rp. 200.000. Untuk barang besar tidak ada standar/klasifikasi. Biasanya karena kedekatan.

#### 2) Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Terong-Pelabuhan Lewoleba

Kapal asal Kabupaten Flores Timur yang melayani rute ini adalah Km. Trans Florety dan Km. Karya Apolo II. Kedua kapal ini berasal dari Kecamatan Terong. Kapasitas kapal  $\pm$  7 ton.

#### 3) Pelabuhan Terong-Pelabuhan Menanga dan Pelabuhan Terong-JTP. Lamakera

Pelayaran rute ini dilayani oleh kapal Km. Restu dan Km. Usaha Bersama. Kapal ini adalah kapal nelayan yang dimanfaatkan juga untuk melayani permintaan penumpang. Waktu tempuh kapal adalah 1 jam. Waktu operasi tidak tentu disebabkan jumlah penumpang sedikit. Kondisinya akan ramai bila terdapat hari-hari pasar. Hari pasar di Terong pada hari Senin dan Kamis dan pada hari pasar Menanga yaitu hari Jumad dan Sabtu.

### b. Alat Bongkar dan Muat Barang

Alat bongkar dan muat barang yang ada di dermaga berupa kran darat. Alat ini digunakan untuk membantu proses bongkar muat barang terutama barang dari kapal-kapal pelayaran perintis yang membawa barang dalam jumlah besar.

Pelabuhan Terong masih dalam tahap pembangunan karena belum memiliki fasilitas lainnya. Pelabuhan Terong, beroperasi menggantikan Pelabuhan Waiwerang yang masih dalam renovasi. Berdasarkan informasi, Pelabuhan Terong dan Pelabuhan Waiwerang kelak akan dijadikan Pelabuhan utama di Pulau Adonara. Rencana tersebut seiring proses pemisahan Pulau Adonara dari wilayah administratif Kabupaten Flores Timur. Pelabuhan Waiwerang akan menjadi Pelabuhan untuk pelayaran nasional, Pelabuhan Terong akan melayani pelayaran niaga (barang) dan pelayaran rakyat, Pelabuhan Fery Dery yang sedang dibangun akan menjadi pintu masuk pelayaran-pelayaran kapal PT.ASDP.



**Gambar 4. 13 Pelabuhan Terong**

**7. Jembatan Terminal Penyeberangan Lamakera**

JTP. Lamakera terletak di Desa Lamakera, Kecamatan Solor Timur, Pulau Solor. JTP. Lamakera terlihat sepi sekalipun memiliki prasarana yang baik. JTP. Lamakera adalah dermaga bertipe pier yang menjorok ke laut. JTP ini melayani pelayaran JTP.Lamakera-Pelabuhan Larantuka. Terdapat 1 kapal yang melayani pelayaran yaitu Km.Rahmat Solor dengan kapasitas 5 ton. Jumlah penumpang maksimal 100 orang, R2 maksimal 13 unit dan R4 maksimal 1 unit. Waktu tempuh pelayaran adalah 3 jam. Biaya angkut penumpang adalah Rp. 25.000/orang, Rp. 45.000/orang/roda 2, Rp. 200.000/orang/roda 4.

Berdasarkan keterangan kapten kapal, letak JTP yang berada pada ujung pulau mengakibatkan tidak amannya pelayaran. Arus yang besar karena perpecahan antara ombak di Selat Solor dan dari laut lepas (pertukaran arus) menyebabkan seringkali arus menjadi sulit dikendalikan oleh sebab itu seringkali pelayaran dihentikan.

Pelayaran rute ini sepi. Dalam sehari, kapal melayani 1 kali pelayaran tergantung jumlah penumpang yang berasal dari Desa Lamakera dan sekitarnya. Bila pagi hari ada penumpang yang bergerak dari Lamakera ke Larantuka berarti kapal akan melayani pelayaran, namun bila tidak ada, kapal digunakan untuk menangkap ikan di laut lepas.

Jenis barang yang paling sering dimuat dari Pelabuhan Larantuka-JTP.Lamakera adalah makanan dan minuman pabrik.

**8. Jembatan Terminal Penyeberangan Podor**

JTP. Podor terletak di Desa Karawatung, Kecamatan Solor Selatan, Pulau Solor. Dinamakan JTP.Podor karena letaknya berada pada Telug Podor. JTP.Podor dibangun berdasarkan swadaya masyarakat. Awalnya prasarana transportasi laut adalah JTP.Ongalereng namun memakan waktu dan biaya bila harus melakukan perjalanan darat (15 menit dengan menggunakan R2) terutama karena kendaraan umum hanyalah ojek. Barang dalam kapasitas besar tidak mampu dimuat. Demi memperlancar harus meminjam pick up tetangga atau menyewa. Alasan-alasan tersebut menyebabkan JTP. Podor dibangun.



**Gambar 4.14**  
**Kapal penumpang dan kapal nelayan di JTP.Podor**

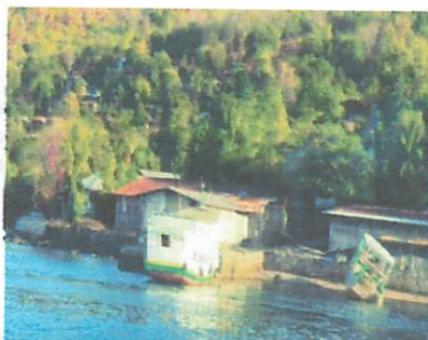
JTP. Podor adalah dermaga pier. JTP/Dermaga Podor melayani jalur pelayaran Pelabuhan Larantuka-JTP.Podor (pulang-pergi). Terdapat 3 kapal yang melayani pelayaran ini yaitu Km. Realita 2, Km. Purnama dan Km. Mitra Bungsu 2. Jadwal pelayaran kapal-kapal tersebut adalah 08.00, 11.00, 17.00 dari Pelabuhan Larantuka-JTP.Podor dan 07.00, 12.00, 17.00 dari JTP.Podor-Pelabuhan Larantuka. Jadwal ini tidak selalu tepat, keterlambatan hanya memakan waktu 10-30 menit. Waktu tempuh rute ini adalah 1,5-2 jam.

Kapasitas kapal adalah 5 ton: jumlah penumpang maksimal 100 orang, R2 maksimal 20 unit dan R4 maksimal 1 unit. Biaya transportasi 1 kali perjalanan adalah Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-. Untuk barang besar. "Anak buah biasanya kasihan. Jarang dikenakan biaya, kecuali pedagang besar. Tetapi di Podor tidak ada toko/pertokoan besar. Paling mahal Rp.20.000/barang besar dengan sistem borongan."

Jenis barang yang masuk ke kapal tidak dipilih atau diseleksi. Semua jenis barang didistribusi dengan syarat keamanan barang adalah tanggung jawab pemilik. Kondisi akan berbalik bila kelalaian anak buah kapal seperti bila barang tidak diikat kuat, miring, dll.

#### **9. Jembatan Terminal Penyeberangan Pamakayo**

JTP. Pamakayo terletak di Desa Pamakayo, Kecamatan Solor Barat, Pulau Solor. JTP ini dibangun berdasarkan kerjasama masyarakat dengan pihak keuskupan Larantuka (gereja). Desa pamakayo termasuk desa yang ramai penduduk, jarak tiap rumah tidak sejauh desa-desa lain di Pulau Solor.

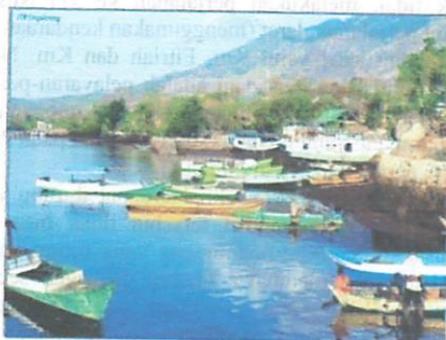


**Gambar 4.15 JTP.Pamakayo dan Kapal pelayaran lokal serta kapal**

JTP. Pamakayo adalah dermaga berbentuk wharf. Dermaga Pamakayo melayani rute JTP. Pamakayo-Pelabuhan Larantuka. Kapal rute ini berjumlah 2 unit, yaitu Km. Karya Apollo V dan Km. Rahmat Suka. Biaya transportasi 1 kali pelayaran adalah Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000. Kapasitas kapal-kapal tujuan JTP. Pamakayo adalah 5 ton: jumlah penumpang maksimal 100 orang, jumlah R2 maksimal 20 unit dan R4 maksimal 1 unit. Jadwal pelayaran kapal-kapal tersebut adalah 08.00, 11.00, 17.00 dari Pelabuhan Larantuka- JTP.Pamakayo dan 07.00, 12.00, 17.00 dari JTP. Pamakayo-Pelabuhan Larantuka. Jadwal pelayaran bisa berubah. Saran yang paling ampuh dari penduduk adalah memiliki nomor Hp kapten kapal atau anak buah kapal.

#### **10. Jembatan Terminal Penyeberangan Ongalereng**

JTP. Ongalereng terletak di Desa Ongalareng, Kecamatan Solor Selatan, Pulau Solor. JTP. Ongalereng adalah dermaga berbentuk wharf, dibangun atas bantuan pemerintah namun kemudian pengembangannya dilakukan sendiri oleh masyarakat. Dermaga ini melayani rute JTP. Ongalereng-Pelabuhan Larantuka (pulang-pergi). Rute ini memiliki 2 kapal yang aktif beroperasi yaitu Km.Kodi Dore dan Km.Sina Sare.



**Gambar 4.16 Kapal-kapal nelayan JTP.Ongalereng**

Kapasitas kapal-kapal tujuan JTP.Ongalereng adalah 5 ton: jumlah penumpang maksimal 100 orang, jumlah R2 maksimal 20 unit dan R4 maksimal 1 unit. Jadwal pelayaran kapal-kapal tersebut adalah 08.00,11.00, 17.00 dari Pelabuhan Larantuka-JTP.Ongalereng dan 07.00, 12.00, 17.00 dari JTP.Ongalereng -Pelabuhan Larantuka. Biaya transportasi 1 kali pelayaran adalah Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-

#### **11. Jembatan Terminal Penyeberangan Ritaebang**

JTP. Ritaebang berada di Desa Ritaebang Satu, Kecamatan Solor Barat, Pulau Solor. JTP. Ritaebang tidak disurvei langsung pada lokasi karena jadwalnya yang tidak pasti dan letaknya yang jauh. Pada JTP ini terdapat 2 kapal yang beroperasi aktif yaitu Km.S.H.Baru dan KM. Sonata. Kapal ini lebih sering difungsikan untuk menangkap ikan di laut lepas atau membantu pelayaran dengan rute lain.

Menurut Anak Buah Kapal Km.Sonata, JTP ini tidak memiliki dermaga. Pelayaran tergantung penumpang yang ingin melakukan aktivitas di Pulau Flores-Timur (Larantuka). "Pelayaran sangat terbatas karena penduduknya jarang bepergian. Kebanyakan malah menitip barang kalau ada tetangga yang mau ke Larantuka".

Dalam sebulan, wilayah ini mendapat pasokan Beras dari Larantuka sehingga penduduk tidak perlu ke luar wilayah untuk mencari kebutuhan. "Jumlah Kepala Keluarga di Desa Ritaebang dan sekitarnya tidak banyak. Jadi, tidak banyak kebutuhan yang perlu. Hanya ada 2 kios, dan orang-orang kios yang melakukan perjalanan. Tidak setiap hari kadang seminggu sekali atau dua minggu sekali, tergantung kebutuhan".

Pasar terdekat terletak di Desa Nusadani yaitu Pasar Enatukan yang memakan waktu 2 jam perjalanan darat (menggunakan kendaraan).Pasar Enatukan aktif pada hari Selasa dan hari Rabu sehingga masyarakat di Desa Ritaebang bisa berbelanja.

#### **12. JTP.Balaweling dan JTP.Nusadani**

JTP.Balaweling terletak di Desa Balaweling dan JTP. Nusadani terletak di Desa Nusadani. Kedua JTP terletak di Kecamatan Solor Barat, Pulau Solor. JTP Balaweling merupakan JTP swadaya masyarakat yang berusaha menghemat waktu dan biaya untuk tidak melakukan perjalanan ke JTP.Nusadani. Kedua JTP ini memakan 20 menit perjalanan darat (menggunakan kendaraan).

Terdapat 2 kapal yang aktif yaitu Km. Fitriah dan Km. Nusa. Kapal-kapal untuk pelayaran ke Balaweling dan Nusadani adalah pelayaran-pelayaran yang tidak tetap sehingga kapal-kapal tersebut harus mengangkut penumpang di Pelabuhan Larantuka. Tidak banyak penumpang yang melakukan pergerakan pada 2 JTP ini, pedagang tidak banyak melakukan pembelian di Larantuka.

Pada saat mengunjungi JTP. Balaweling terdapat ibu-ibu yang menunggu barang-barang belanjaan, sayangnya kondisi tersebut tidak bisa diabadikan karena alat perekam yang rusak. Tidak ada penumpang yang turun, tetapi pedagang-pedagang dari Desa Nusadani yang membawa barang dagangan sector pertanian membagi barang titipan pada 6 ibu yang menunggu barang dengan membawa baskom. Pemberhentian dilakukan selama 20 menit kemudian kapal melanjutkan perjalanan. Kebanyakan ibu-ibu pengambil barang-barang tersebut adalah kumpulan ibu rumah tangga yang menitip barang dagangnya. Ketika ditanya kenapa jumlah tersebut sangat

sedikit. Sang pedagang asal Desa Nusadani menjelaskan barang-barang tersebut adalah barang dagangan yang dijual atau dikonsumsi sendiri hingga menunggu hari pasar tiba.

Pasar Enatukan yang terletak di Nusadani adalah satu-satunya pasar di Kecamatan Solor Barat. Pasar Enatukan bukan pasar yang ramai seperti pasar-pasar lain di Kabupaten Flores Timur. Barang-barang yang dijual seadanya. Pasar di mulai Pkl.07.00 dan berakhir Pkl.11.00. Pedagang berdatangan dari berbagai pulau di kabupaten namun tidak sebanyak di pasar-pasar lainnya. "Kalau dulu masih ramai. Dulu sistemnya hari pasar. Kalau sekarang semua pasar buka setiap hari sehingga pedagang lebih memilih yang mudah dijangkau, tidak membuang waktu, tenaga dan biaya, akhirnya penduduk di sini harus ke luar dan membeli barang atau memilih untuk tidak makan sayur karena tidak setiap hari semua orang punya banyak uang". Mata pencaharian penduduk adalah petani dan nelayan. Pada pagi hari petani harus bekerja dan sore pulang dari ladang, kadang terpaksa tidur di kebun (sebagian besar kebun di pegunungan yang jaraknya jauh) sedangkan kapal sudah tidak ada pada siang hari. Hasil kebun petani di Kecamatan Solor Barat dijual pada hari pasar di Nusadani, bila tidak ada pedagang maka harus menjualnya ke Larantuka sehingga membuang biaya.

Kecamatan Solor Barat dan sebagian besar wilayah di Pulau Solor memiliki jenis tanah yang kering. Selain tidak dilayani PLN dan PDAM, Pulau ini sangat gersang dan tidak unggul di sector pertanian. Pertanian tanaman pangan dan buah-buahan yang paling banyak tumbuh adalah singkong, daun lantoro dan pepaya sehingga sehari-hari penduduk hanya bisa mengolah tanaman yang ada untuk dikonsumsi. "Di Flores Timur, semua orang Solor pasti dianggap remeh" beliau menjelaskan dari segi fisik wilayah (potensi wilayah), infrastruktur, pendidikan, keterampilan, terutama teknologi Pulau Solor jauh terbelakang. Kebanyakan anak-anak Pulau Solor datang ke Larantuka tinggal bersama keluarga atau kenalan keluarga untuk dimintai bantuan mengerjakan urusan rumah tangga (bersih-bersih) kemudian dibiayai sekolah. Kondisi tersebut dialami semua anak dengan keadaan keluarga berekonomi menengah ke bawah di Kabupaten Flores Timur.

Setelah selesai melakukan bongkar muat barang dan penumpang di JTP.Nusadani, Kapal KM.Nusa (kapal yang ditumpang) melakukan perjalanan balik ke Pelabuhan Larantuka (tanpa melalui JTP.Balaweling) pada pkl 14.20. Di dalam kapal hanya terdapat 15 penumpang. 13 penumpang adalah kelompok pekerja pemerintahan yang selesai melakukan kegiatan survey untuk proyek jaringan air bersih.

### 13. Pelabuhan Menanga

Pelabuhan Menanga terletak di Desa Menanga, Kecamatan Solor Timur, Pulau Solor. Pelabuhan ini adalah satu-satunya pelabuhan yang bisa disinggahi kapal-kapal perintis di pulau Solor dan mendapat perhatian khusus dari pemerintah Kabupaten Flores Timur. Waktu tempuh dari Pelabuhan Larantuka menuju pelabuhan Menanga adalah 2 jam itu bila kapal yang bersangkutan tidak berhenti pada pelabuhan lain. Rute Pelabuhan Menanga: Larantuka-Lublolong-Lamahayong- Menanga, Larantuka-Menanga dan Menanga-Terong



**Gambar 4.17 Pelabuhan Menanga**

Waktu tempuh rute pertama adalah 2-3 jam dengan biaya Rp.40.000,-, tepat 2 jam bila langsung sampai pada Pelabuhan Menanga dengan harga Rp. 40.000,-dan 1 jam untuk rute ke 3. Biaya penumpang pada rute ke 3 adalah Rp. 20.000,-

Pelabuhan Menanga terdiri dari dermaga berbentuk pier dan terminal pelabuhan. Pelabuhan Menanga masih dalam proses pembangunan.

Selama perjalanan menuju 3 prasarana transportasi berdasarkan rute dan pengamatan langsung selama melakukan perjalanan darat menuju JTP. Pamakayo, terdapat beberapa hasil wawancara terkait prasarana yang bersangkutan serta keberadaannya di Pulau Solor dirangkum sebagai berikut:

- a. Pedagang di Pulau Solor adalah pedagang skala kecil.
- b. Hasil bumi atau pertanian dijual ke Pelabuhan Terong dan Pelabuhan Larantuka mengikuti jadwal pelayaran dan kerjasama pedagang-pedagang di pelabuhan tersebut.
- c. Fasilitas perdagangan dan jasa yang ada berupa kios kecil.
- d. Pulau Solor tidak dialiri air bersih. Penduduk menggunakan sumur sebagai sumber air utama dengan mengharapkan hujan sebagai air tadahannya. Sumur hanya terdapat di pesisir. Berdasarkan pengamatan langsung, masyarakat yang tinggal di ketinggian rata-rata sudah harus turun ke wilayah pesisir untuk mengambil air.
- e. Pulau Solor tidak dilayani PLN.
- f. Listrik di beberapa desa yang cukup maju adalah generator-generator yang berfungsi dari Pkl.07.00 – 19.00. Selain waktu tersebut, desa diterangi lilin atau penerangan tradisional lainnya.
- g. Pulau Solor tidak memiliki kendaraan umum
- h. Sepanjang perjalanan dari Kecamatan Solor Timur hingga desa Pamakayo di Kecamatan Solor Barat, tidak terdapat fasilitas perdagangan dengan ukuran yang berbeda.
- i. Matapencaharian utama masyarakat di Pulau Solor adalah nelayan untuk pria dan menganyam bagi wanita (tikar,dll). Matapencaharian lainnya adalah petani. Kebun atau ladang petani terdapat di gunung atau bukit. Petani bisa menghabiskan waktu 5-6 jam perjalanan darat (jalan kaki). Bila mendekati

waktu panen, petani lebih banyak memilih bermalam untuk menjaga komoditi dari ancaman binatang (monyet, kelelawar).

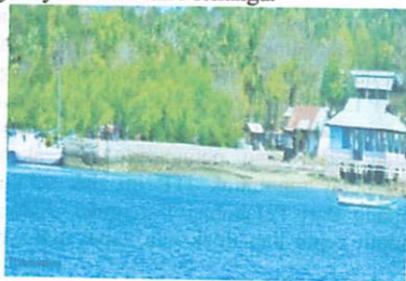
- j. Hasil panen petani kecil dipakai untuk konsumsi rumah tangga dan dijual di pasar-pasar mingguan pada daerah tempat tinggal terdekat
- k. Masyarakat Pulau Solor dianggap masyarakat termiskin sehingga sering dibuli atau diremehkan masyarakat dari pulau lainnya di Kabupaten Flores Timur.

Temuan-temuan studi di atas menjadi beberapa hal yang sekiranya mempengaruhi pergerakan barang di Pulau Solor.

Pelabuhan Menanga dibangun dengan tujuan mempermudah aktifitas pelayaran dari dalam dan luar Pulau Solor, kenyataannya belum berfungsi dengan baik. Pelabuhan Menanga sepi pengunjung dan tidak terdapat kapal-kapal perintis pengangkut dan pemuat barang. Pedagang-pedagang belum mampu bekerjasama dengan pedagang-pedagang luar karena tidak memiliki fariasi produksi.

#### 14. JTP. Lohayong

JTP.Lohayong/Lamahayong terdapat di Desa Lohayong, Kecamatan Solor Timur. JTP.Lohayong merupakan JTP milik pemerintah, dibangun bersebelahan dengan Pasar Botang, yaitu pasar mingguan. JTP. Lohayong merupakan dermaga berbentuk pier. Awalnya, JTP ini adalah prasarana transportasi lokal utama di Kecamatan Solor Timur sebelum dibangunnya Pelabuhan Menanga.



Gambar 4. 18 JTP Lohayong

JTP ini dekat dengan Pelabuhan Menanga. JTP Lamahayong berdiri atas inisiatif warga setempat. JTP ini tidak memiliki rute khusus. Kapal akan singgah bila melihat penumpang ada di pelabuhan tersebut. Biaya transportasinya mengikuti harga Pelabuhan Menanga.

## 15. JTP. Lublolong



Gambar 4. 19 JTP Lublolong  
di Pulau Solor

JTP Lublolong terdapat di Desa Wulublolong, Kecamatan Solor Timur. Waktu tempuh perjalanan adalah 2 jam. JTP. Lublolong merupakan dermaga berbentuk wharf. JTP ini dibangun berdasarkan swadaya masyarakat. pada Tahun 2009 JTP ini disapu badai dan rusak. Tidak ada perbaikan sehingga dipakai dengan kondisi seadanya.

JTP ini termasuk JTP yang kecil. JTP ini dibangun berdasarkan swadaya masyarakat Lublolong. Kondisi pelabuhannya buruk. Berdasarkan informan, pada Tahun 2009 JTP ini disapu badai dan rusak. Tidak ada perbaikan sehingga JTP ini dipakai dengan kondisi seadanya. JTP Lublolong pun bukan JTP aktif, bila ada penumpang yang akan singgah pada JTP ini maka baru dilayani. Biasanya masyarakat mempunyai nomor Hand Phone kapten kapal atau petugasnya dan akan menghubungi bila ada penumpang. Waktu pelayaran untuk JTP ini tiak selalu sama. Waktunya sangat tergantung penumpang dari Pelabuhan Larantuka. Jadwal yang pasti adalah JTP Podor, jadi bila butuh cepat dan tidak ada kapal maka harus ke Pelabuhan Podor terlebih dahulu.

## 16. Pelabuhan Lewoleba

Pelabuhan Lewoleba terletak di Kabupaten Lembata. Kabupaten Lembata merupakan Kabupaten tetangga yang berbatasan sebelah timur dengan Kabupaten Flores Timur. Dalam kegiatan operasional pelabuhan larantuka, rute Pelabuhan Lewoleba termasuk dalam pelayaran lokal. Pelabuhan Lewoleba memiliki fasilitas berupa dermaga, kantor, terminal yang dilengkapi kantin yang bersih, kran darat dan gudang yang terlihat berfungsi.

Rute pelayaran Lewoleba yang melayani pelabuhan di Kabupaten Flores Timur adalah:

- a. Rute Pelabuhan Lewoleba-Pelabuhan Terong-Pelabuhan Larantuka (Pulang-Pergi)  
Rute ini dilayani oleh 11 kapal yaitu Km. Lembata Karya, Km. Rahmat Suka, Km. Sinar Mutiara I, Km. Sinar Mutiara II, Km. Sinar Mutiara III, Km. Sinar Mutiara IV, Km. Sonata, Km. Trans Floreti, Km. Tri Sakti, Km. Tri Sakti II dan Km. Tri

Sakti III. Ke-11 kapal ini yang aktif dan terdata dalam survey OD adalah 4 kapal yaitu Km. Lembata Karya, Km. Rahmat Suka, Km. Sinar Mutiara II dan Km. Trans Floreti. Kapal ini masing-masing memiliki kapasitas 7 ton. Waktu tempuh kapal adalah 2 jam pada masing-masing pelabuhan dengan biaya yang berbeda. Penumpang yang berhenti pada pelabuhan 1 membayar Rp. 20.000/penumpang, Rp. 40.000/R2, Rp. 200.000/R4, sedangkan yang berhenti pada pelabuhan 2 membayar Rp. 40.000/orang, Rp. 60.000/orang/R2. Roda 4 Rp.250.000.

b. Rute Pelabuhan Lewoleba-Pelabuhan Larantuka (Pulang-Pergi)

Rute ini menggunakan kapal cepat dengan waktu tempuh 1 jam. Kapal cepat tujuan Pelabuhan Lewoleba adalah Kapal Fantasi Expres dan Kapal Ina Maria. Keduanya adalah kapal-kapal misi untuk mempermudah pergerakan barang dan penumpang. Kapal cepat hanya bisa memuat  $\pm$  60 penumpang dengan barang-barang bawaan pribadi. Biaya transportasi kapal cepat adalah Rp.100.000/penumpang.



Gambar 4. 20 Kapal Tujuan Lewoleba (Kab.Lembata)

- (a) Distribusi penumpang dan bawaan pribadi
- (b) Kapal Ina Maria
- (c) Kapal Fantasi Expres



Gambar 4. 21 Pelabuhan Lewoleba (Kab.Lembata)

**Tabel 4.9**  
**Rute dan Jadwal Pelayaran Lokal di Kabupaten Flores Timur Tahun 2013**

No	Rute	Jadwal dari Pelabuhan Larantuka	Jadwal Keberangkatan Pelabuhan Tujuan	Biaya	Waktu Tempuh	Jumlah Kapal (unit)	Jumlah Penumpang Rata-Rata (jiwa)	R2 (unit)	Jumlah R4 (unit)
1	Larantuka-Tobilota	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00	Rp. 5.000,-/orang, Rp. 20.000/orang/kendaraan R2. Roda 4 Rp.100.000,-	Waktu tempuh 20 menit.	13 (Pada saat survey berlangsung hanya terdapat 10 kapal yang aktif)	20	8	0
2	Larantuka-Waiwadan	07.00, 10.00, 12.00, 16.00	05.00, 10.00, 14.00	Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 2 jam	4	20	5	0
3	Larantuka-Wailebe	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00	Rp. 5.000,-/orang, Rp. 20.000/orang/kendaraan R2. Tidak melayani R4	Waktu tempuh 30 menit.	5	20	8	0
4	Larantuka-Lewoleba	07.00, 12.00, 17.00	07.00, 12.30, 17.00	Rp.100.000/orang	Kapal cepat: waktu tempuh 1 jam	2			
5	Larantuka-Terong	07.00, 10.00, 12.00, 16.00	05.00, 10.00, 14.00	Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 2 jam	3	150	20	1
6	Larantuka-Terong-Lewoleba	07.00, 12.00, 17.00	07.00, 12.30, 17.00	Rp. 40.000/orang, Rp. 60.000/orang/R2. Roda 4 Rp.250.000	Waktu tempuh 4 jam	13	150	20	1
7	Terong-Lamakera	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00		Waktu tempuh 1 jam. Waktu operasi tidak tentu disebabkan jumlah penumpang sedikit. Ramai biasanya pada	1	100	20	1
8	Terong-Menanga	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00	Rp.10.000/orang, R2.25.000. Tidak melayani R4.		1	100	20	1

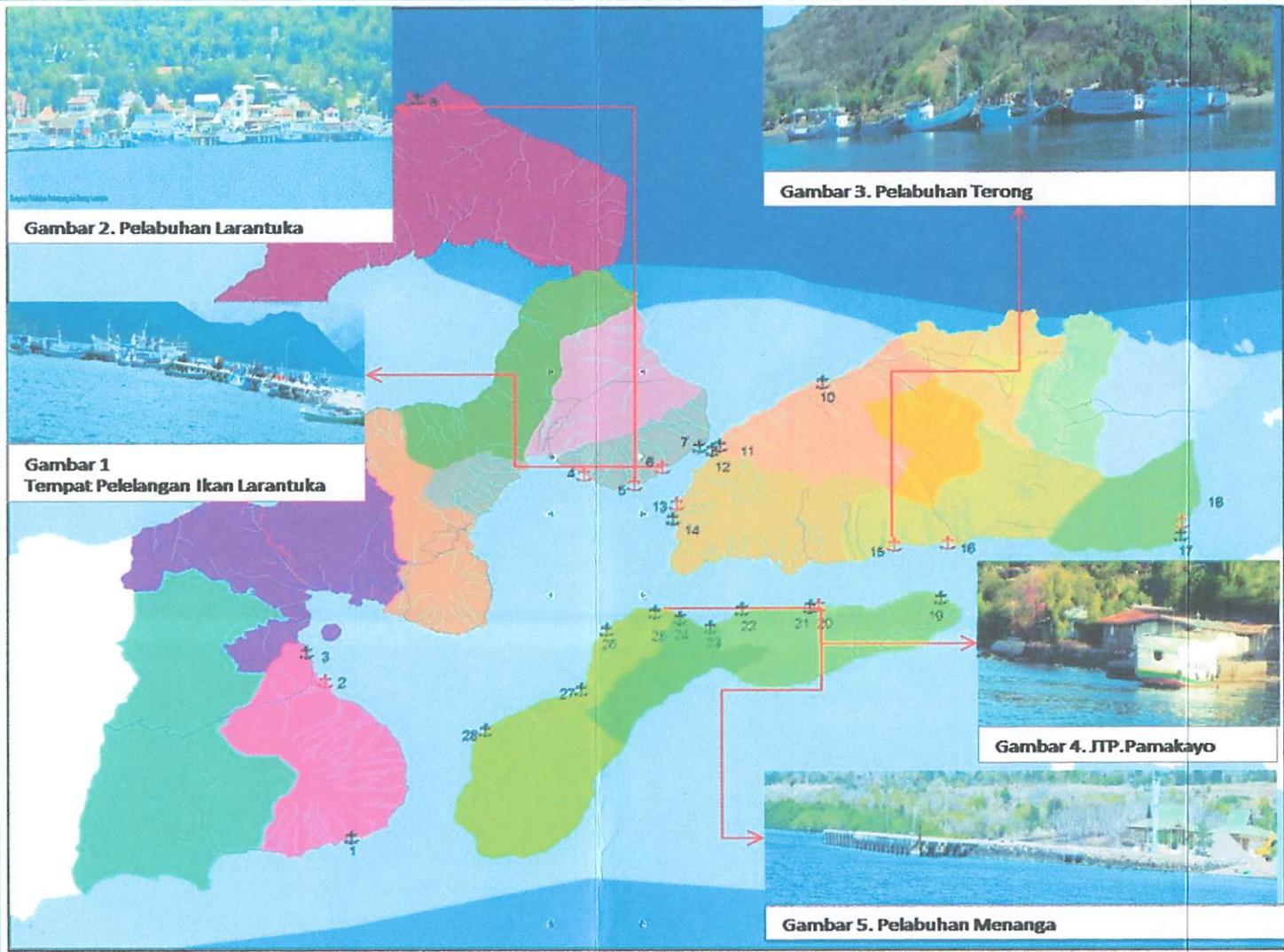
	nari-nari pasar. Hari pasar di Terong pada hari Senin dan Kamis, dan pada hari pasar Menanga yaitu hari Jumad dan Sabtu				
o 5.000/orang, o.20.000/R2. Tidak elayani R4	Waktu tempuh 10 menit.	24	8	1	0
p. 10.000/orang, 2.25.000. Tidak elayani R4.	Waktu tempuh 1 jam. Waktu operasi tidak tentu disebabkan jumlah penumpang sedikit. Pelayaran paling sering pada hari selasa dan rabu karena hari pasar di Nusadani.	7	20	8	0
p. 25.000/orang, Rp. 5.000/orang/roda 2. oda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 3 jam.	1	100	13	1
i. 20.000/orang, Rp. 000/orang/roda 2. da 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh Larantuka- Lublolong 2 jam, sampai ke Pelabuhan Menanga 02.30	2	100	20	1

Biaya	Waktu Tempuh	Jumlah Kapal (unit)	Jumlah Penumpang Rata-Rata (jiwa)	R2 (unit)	Jumlah R4 (unit)
	menit ditambah dengan waktu bongkar muat barang pada pelabuhan lainnya.				
Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 2 jam.	3	100	20	1
		2	100	20	1
		2	100	20	1
Rp. 25.000/orang, Rp. 45.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 3 jam.	2	100	20	1
Rp. 40.000/orang, Rp. 60.000/orang/R2. Roda 4 Rp.250.000	Waktu tempuh 03.30.	2	100	20	1

No	Rute	Jadwal dari Pelabuhan Larantuka	Jadwal Keberangkatan Pelabuhan Tujuan	Biaya	Waktu Tempuh	Jumlah Kapal (unit)	Jumlah Penumpang Rata-Rata (jiwa)	R2 (unit)	Jumlah R4 (unit)
					hari-hari pasar. Hari pasar di Terong pada hari Senin dan Kamis, dan pada hari pasar Menanga yaitu hari Jumad dan Sabtu				
9	Pantai Palo-Tanah Merah	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00	Rp 5.000/orang, Rp.20.000/R2. Tidak melayani R4	Waktu tempuh 10 menit.	24	8	1	0
10	Waidoko-Nusadani								
11	Waidoko-Ritnebang	07.00 - 19.00	07.00 - 19.00	Rp.10.000/orang, R2.25.000. Tidak melayani R4.	Waktu tempuh 1 jam. Waktu operasi tidak tentu disebabkan jumlah penumpang sedikit. Pelayaran paling sering pada hari Selasa dan Rabu karena hari pasar di Nusadani.	7	20	8	0
12	Larantuka-Lamakera	09.00, 12.00, 15.00	07.00,15.00	Rp. 25.000/orang, Rp. 45.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 3 jam.	1	100	13	1
13	Larantuka-Lublolong-Lamahayon-Menanga	07.00, 12.00, 15.00	05.00, 09.00, 16.00	Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh Larantuka-Lublolong 2 jam, sampai ke Pelabuhan Menanga 02.30	2	100	20	1

No	Rute	Jadwal dari Pelabuhan Larantuka	Jadwal Keberangkatan Pelabuhan Tujuan	Biaya	Waktu Tempuh	Jumlah Kapal (unit)	Jumlah Penumpang Rata-Rata (jiwa)	R2 (unit)	Jumlah R4 (unit)
					menit ditambah dengan waktu bongkar muat barang pada pelabuhan lainnya.				
14	Larantuka-Podor	08.00,11.00, 17.00	07.00, 12.00, 17.00	Rp. 20.000/orang, Rp. 40.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 2 jam.	3	100	20	1
15	Larantuka-Pamakayo					2	100	20	1
16	Larantuka-Ongalereng					2	100	20	1
17	Larantuka-Balaweling-Nusadani	08.00, 12.00, 17.00	07.00,10.00,15.00	Rp. 25.000/orang, Rp. 45.000/orang/roda 2. Roda 4 Rp. 200.000,-	Waktu tempuh 3 jam.	2	100	20	1
18	Larantuka-Ritaebang	07.00, 12.00	05.00,10.00,15.00	Rp. 40.000/orang, Rp. 60.000/orang/R2. Roda 4 Rp.250.000	Waktu tempuh 03.30.	2	100	20	1

Sumber : Hasil Survey



Gambar 2. Pelabuhan Larantuka

Gambar 1 Tempat Pelelangan Ikan Larantuka

Gambar 3. Pelabuhan Terong

Gambar 4. JTP.Pamakayo

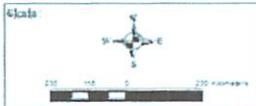
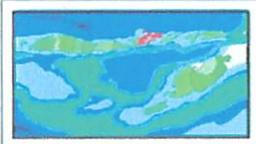
Gambar 5. Pelabuhan Menanga



Sistem Koleksi Distribusi Rantai Antar Pulau & Kabupaten Flores Timur

**Peta 4.2**  
Sarana Transportasi Laut Kabupaten Flores Timur

- Legenda**
- Jalan Nasional
  - Jalan Provinsi
  - Jalan Kabupaten
- Bunga**
- 0 - 500 m
  - 500 - 1000 m
  - 1000 - 3000 m
  - 3000 - 5000 m
  - > 5000 m
- ⚓ Pelabuhan**
- ⚓ JTP
- |                   |                  |
|-------------------|------------------|
| 1 JTP Waietan     | 21 JTP Lohayong  |
| 2 JTP Nupabolo    | 22 JTP Lubulog   |
| 3 JTP Wadoko      | 23 JTP Padoy     |
| 4 Pul Fay         | 24 JTP Omgalawog |
| 5 Subadun         | 25 JTP Pamakayo  |
| 6 Pul Lacoetika   | 26 JTP Bolawoang |
| 7 JTP Pantaj Palo | 27 JTP Surabolen |
| 8 JTP Patsira     | 28 JTP Rikabang  |
- Wahang**
- 9 JTP Lelondro
  - 10 JTP Wawadun
  - 11 JTP Wureh
  - 12 JTP T Sengh
  - 13 Pul Tahitota
  - 14 JTP Waiobe
  - 15 Pul Tocoog
  - 16 Pul Wajawajeng
  - 17 JTP Ho Rabeng
  - 18 Pul Fay Doy
  - 19 JTP Lamakoya
  - 20 Pul Mowaga



Sumber: RRI

11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

21 22 23 24 25 26 27 28 29 30

31 32 33 34 35 36 37 38 39 40

## 5. Pergerakan Barang

Pergerakan merupakan suatu proses penyaluran barang dari suatu tempat ke tempat lain. Proses penyaluran barang di Kabupaten Flores Timur terdiri dari lokal dan luar. Pergerakan lokal meliputi pergerakan barang bongkar dan muat di dalam wilayah Kabupaten Flores Timur sedangkan pergerakan barang luar meliputi semua barang dari kabupaten lain yang bergerak masuk maupun yang dipergerakkan ke luar wilayah kabupaten.

Berdasarkan data pergerakan barang dan survey lapangan maka pergerakan barang ini akan diklasifikasikan berdasarkan beberapa kelompok dengan tujuan mempermudah pemahaman jenis barang berdasarkan fungsinya. Dasar pembagian kelompok tersebut antara lain:

Data sekunder dari Administrasi Kegiatan Operasional Pelabuhan Larantuka yang mendata keluar masuknya barang berdasarkan pelabuhan asal dan tujuan kapal, waktu, jenis dan jumlah barang serta jumlah penumpang. Jenis-jenis barang yang terdata adalah : Asam, Bahan Bakar Minyak (BBM), Beras, Besi, Campuran, Galian Golongan C, Hasil Bumi, Ikan, Kacang Tanah, Kakao, Kayu, Kelapa, Kopra, Semen dan Terigu.

Pengamatan lapangan. Tidak seluruh jenis barang terdata secara rinci. Beberapa diantaranya dikelompokkan sebagai barang-barang Campuran dan Hasil Bumi. Data survey lapangan membantu dalam mengasumsikan jenis barang yang terdistribusi baik lokal maupun luar wilayah Kabupaten Flores Timur.

Pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur dikelompokkan sebagai berikut:

- Barang-barang hasil pertanian
- Barang-barang hasil tangkapan laut
- Barang-barang hasil hutan
- Barang-barang berupa BBM
- Barang-barang bangunan
- Kendaraan
- Barang-barang makanan dan minuman hasil olahan pabrik
- Barang-barang hasil industri Rumah Tangga
- Barang-barang kebutuhan pribadi
- Barang-barang kebutuhan Rumah Tangga

### 5.1. Barang Hasil Pertanian

Barang-barang hasil pertanian terdiri dari pangan, sayuran, buah-buahan dan perkebunan. Selengkapnya dijelaskan pada uraian berikut ini:

#### Eksternal-Internal

Pola pergerakan eksternal-internal berkaitan dengan jumlah barang bongkar. Barang bongkar di Kabupaten Flores Timur melalui 2 pintu masuk yaitu Pelabuhan Larantuka dan Pelabuhan Terong. Jenis barang dengan pola pergerakan ini adalah Beras. Beras didistribusi dari wilayah luar setiap bulan dengan jumlah yang tidak tentu diperkirakan bergantung pada permintaan pedagang dan pertimbangan pedagang tersebut terhadap pasar. Pola pergerakan Eksternal-Internal di wilayah ini berasal dari Badas, Kupang, Lembar, Makasar, Sinjai, Tuju-Tuju, Balauring, Kambowa, Kupang, Lewoleba, Pasanea, dan Sijail.

**Tabel 4.10**  
**Pergerakan Barang Sektor Pertanian Berdasarkan Pola Eksternal-Internal di**  
**Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Bongkar (ton)	Presen tase (%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)
1	Kab. Sumbawa (Pel.Badas)	A	1	5	Beras	950	9%
2	Kab.Kupang (Pel.Tenau Kupang)	A	1	1	Beras	1.300	13%
3	Kab. Lombok Barat (Pel.Lembar)	A	1	1	Beras	1.500	15%
4	Kab. Ujung Pandang (Pel.Soekarno Hata-Makasar)	A	1	4	Beras	400	4%
5	Kab. Sinjai (Pel.Cappa Ujung-Sinjai)	A	4	20	Beras	799	8%
6	Kab. Bone (Pel.Tuju-Tuju)	A	23	38	Beras	1.287	13%
7	Kab. Lembata (Pel.Balauring)	B	1	1	Beras	50	0%
8	Kab.Muna (Pel.Ngapaea-Kambowa)	B	1	1	Beras	50	0%
9	Kab.Kupang (Pel.Tenau Kupang)	B	1	1	Beras	40	0%
10	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	B	2	2	Beras	25	0%
11	Kab. Ujung Pandang (Pel.Soekarno Hata-Makasar)	B	3	3	Beras	100	1%
12	Kab.Maluku Tengah (Pel.Pasanea)	B	1	1	Beras	50	0%
13	Kab. Bone (Pel.Sijail)	B	1	1	Beras	65	1%
14	Kab. Sinjai (Pel.Cappa Ujung-Sinjai)	B	3	3	Beras	176	2%
15	Kab. Bone (Pel.Tuju-Tuju)	B	60	60	Beras	3.244	32%
<b>Total</b>			<b>104</b>	<b>142</b>		<b>10.036</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Keterangan:

1) A : Pelabuhan Larantuka

2) B : Pelabuhan Terong

## 2. Internal-Eksternal

Pola Internal-Eksternal terkait proses muat barang. Pintu ke luar barang-barang sector pertanian adalah Pelabuhan Larantuka dan Pelabuhan Terong. Jenis barang yang terdistribusi dari sector pertanian terdiri dari Beras, Ubi Jalar, Pisang, Jagung, Ubi Kayu, Kacang Hijau, Cengkeh, Kopi, Jambu Mente, Kemiri, Pala, Lada dan Vanili.

Tujuan eksternal pergerakan barang sector pertanian adalah Atapupu, Kempo, Lewoleba, Surabaya, Tuju-Tuju, Kalabahi, Makasar dan Wairiang. Presentase pergerakan barang terbesar adalah jenis tanaman Pala yang terdistribusi dari Pelabuhan Larantuka menuju Pelabuhan Tanjung Perak-Surabaya dan Pelabuhan Terong-Pelabuhan Tuju-Tuju.

**Tabel 4.11**  
**Pergerakan Barang Sektor Pertanian Berdasarkan Pola Internal-Eksternal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Pelabuhan (Internal)	Tujuan (Eksternal)	Kapal	Kunjungan	Subsektor	Jenis Barang	Muatan (Ton)	Persentase (%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)
1	A	Kab. Timur Tengah Utara (Pel. Atapupu)	2	2	1a	Beras	130	0%
2	A	Kab. Dompu (Pel. Soro Kempo)	2	2	1a	U. Jalar	11	0%
					1c	Pisang		
3	A	Kab. Lembata (Pel. Lewoleba)	25	474	1a	K. Tanah	586	1%
4	A	Kab. Surabaya (Pel. Tanjung Perak-Surabaya)	25	27	1a	Jagung, U. Kayu, U. Jalar, K. Hijau	38.222	58%
					1c	Pisang		
					1d	Kopi, Cengkeh, J. Mete, Kemiri, Pala, Lada, Vanili, Pala		
6	A	Kab. Bone (Pel. Tuju-Tuju)	2	2	1a	U. Jalar, K. Tanah	206	0%
					1c	Pisang		
7	B	Kab. Alor (Pel. Kalabahi)	1	1	1a	K. Tanah	9	0%
9	B	Kab. Lembata (Pel. Lewoleba)	2	4	1a	Jagung, U. Kayu, U. Jalar, K. Hijau, K. Tanah	9,17	0%
					1c	Pisang		
					1d	Cengkeh, Lada		
10	B	Kab. Ujung Pandang (Pel. Soekarno Hata-Makasar)	8	8	1d	Kopi, Kakao, J. Mete, Pinang	340	1%
11	B	Kab. Surabaya (Pel. Tanjung Perak-Surabaya)	2	2	1d	Kemiri, Pala	5.786	9%
12	B	Kab. Bone (Pel. Tuju-Tuju)	18	18	1d	Cengkeh, Kemiri, Pala, Vanili	21.135	32%
13	B	Kab. Lembata (Pel. Wairiang)	1	1	1d	Kakao	35	0%
<b>Jumlah</b>			<b>88</b>	<b>541</b>			<b>66469</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Keterangan:

- 1) (b):A :Pelabuhan Larantuka  
 B :Pelabuhan Terong  
 2) (f) 1a :Pertanian Pangan  
 1b :Pertanian Sayuran  
 1c :Pertanian Buah-Buahan  
 1d :Pertanian Kebun

**Tabel 4.12**  
**Pergerakan Barang Sektor Pertanian Berdasarkan Pola Internal-Internal**  
**di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Subsektor	Jenis Barang	Bongkar (ton)	(%)	Muat (ton)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	A	Pulau Adonara (Pel.Terong)	199	4.182	1a	Beras,Jagung,U.Kayu,G.Kering,U.Jalar,K.Hijau,Shorgum,	1.150	64	913,9
					1b	Sawi,Tomat,Terong,K.Panjang,Kangkung			
					1c	Pepaya,Nangka,Alpukat,Semangka			
					1d	Lada,Pala,Vanili			
2	A	Pulau Solor (Pel.Menanga)	66	2.483	1a	Jagung,U.Kayu	10	1	256,8
					1b	Kangkung,B.Merah,			
					1c	Pisang,Pepaya,Nangka,Alpukat,Nenas,Sirsak,Semangka			
3	A	Pulau Solor (JTP.Ongale)	54	958	1a	Jagung,U.Kayu	5	0	223,4
					1b	Kangkung			
					1c	Pisang,Pepaya,Nangka,Alpukat,Nenas			
4	A	Pulau Solor (JTP.Pamakayo)	53	1.859	1a	Jagung,U.Kayu,	5	0	178,8
					1b	Kangkung,Bayam,Cabai,B.Merah			
					1c	Pisang,Pepaya,Nangka,Alpukat,Nenas			
5	A	Pulau Solor (JTP.Podor)	68	2.129	1a	Jagung,U.Kayu	9	1	283,5
					1b	Kangkung			
					1c	Pisang,Pepaya,Nangka,Alpukat,Nenas,Sirsak,Semangka			
6	A	Pulau Solor (JTP.Ritabang)	32	669	1a	Jagung,U.Kayu	4	0	119,2
					1b	Kangkung			
					1c	Pisang,Pepaya,Nangka,Alpukat,Nenas,Semangka			
7	A	Pulau Adonara (Pel.Tobilota)	88	501	1a	Jagung,U.Kayu,U.Jalar	318	18	368,2
					1b	Sawi,Tomat,Terong			
					1c	Pepaya,Nangka,Alpukat,Semangka			
8	A	Pulau Adonara (JTP.Wailabe)	18	192	1a	U.Kayu,G.Kering,U.Jalar,K.Hijau	101	6	24,5
					1b	Pepaya,Nangka,Semangka			
9	A	Pulau Adonara (JTP.Wai)	53	1.050	1a	Jagung,U.Kayu,G.Kering,U.Jalar,K.Hijau	184	10	56,6
					1b	Sawi,K.Panjang,Tomat,Tero			

Pel. (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Subsektor	Jenis Barang	Bongkar (ton)	(%)	Muat (ton)	Presentase (%)
(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)
	wadan)				ng				
				1c	Pepaya, Nangka, Alpukat, Semangka				
<b>Jumlah</b>		<b>631</b>	<b>14.023</b>			<b>1.787</b>	<b>100</b>	<b>2.425</b>	<b>100</b>

Sumber: Hasil Analisa

Ceterangan:

(b) A : Pelabuhan Larantuka

1b : Pertanian Sayuran

B : Pelabuhan Terong

1c : Pertanian Buah-Buahan

(f) 1a : Pertanian Pangan

1d : Pertanian Kebun

#### 4.5.2. Barang Hasil Tangkapan Laut

Barang hasil tangkapan laut yang dimaksud dalam subbab ini adalah ikan. Jenis ikan yang ditangkap berdasarkan data Kabupaten Flores Timur Dalam Angka Tahun 2008-2012 adalah Ikan Kakap, Merah, Kerapu, Ekor Kuning, Selar, Julung-Julung, Teri, Kembung, Nangka, Tenggiri, Tuna, Cakalang, Tongkol, Beronang dan Ikan lainnya. Pola pergerakan ikan-ikan tersebut meliputi pola eksternal-internal, internal-eksternal dan internal-internal. Pola pergerakan hasil tangkapan laut dijelaskan sebagai berikut:

##### Eksternal-Internal

Pola eksternal internal terkait jenis barang bongkar hasil tangkapan laut. Jenis-jenis hasil tangkapan laut terdiri dari Ikan Kakap, Ikan Merah, Ikan Kerapu, Ikan Ekor Kuning, Ikan Selar, Ikan Tembang, Ikan Julung-Julung, Ikan Teri, Ikan Kembung, Ikan Nangka, Ikan Tenggiri, Ikan Tuna, Ikan Cakalang, Ikan Tongkol, Ikan Beronang dan Ikan lainnya.

Jenis-jenis ikan tersebut terdistribusi dari luar wilayah Kabupaten Flores Timur yaitu: Benoa, Fak-Fak, Lewoleba dan Maumere.

Berada di antara pulau, teluk dan selat menyebabkan hasil tangkapan ikan berkurang oleh sebab itu beberapa kapal memasok ikan dari perairan-perairan luar. Selengkapny dapat dilihat pada Tabel 4.13

Tabel 4.13

#### Pergerakan Barang Hasil Tangkapan Laut Berdasarkan Pola Eksternal-Internal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Ikan	Bongkar (Ton)	Presentase (%)
1	Kab. Bali (Pel. Benoa)	Pulau Adonara (Pel. Terong)	3	3	Kakap	2,64	1%
2					Merah	5,30	1%
3					Kerapu	4,72	1%
4					Ekor Kuning	0,87	0%
5					Selar	17,08	4%
6					Tembang	33,05	7%
7					Julung-Julung	0,92	0%
8					Teri	1,04	0%
9					Kembung	2,60	1%
10					Nangka	0,59	0%

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Konfigurasi	Jenis Ikan	Bongkar (Ton)	Presentase (%)
11					Tenggiri	1,38	0%
12					Tuna	4,54	1%
13					Cakalang	10,33	2%
14					Tongkol	17,23	4%
15					Beromang	0,35	0%
16					ng Ikan Lainnya	17,35	4%
17					Kakap	3,26	1%
18					Merah	6,54	1%
19					Kerapu	5,82	1%
20					Ekor Kuning	1,07	0%
21					Selar	21,07	5%
22					Tembang	40,76	9%
23					Julang- Julung	1,13	0%
24					Teri	1,29	0%
25	Kab.Irian Jaya Barat (Pel.Fak- Fak)	Pulau Flores Timur (Fishing Ground- Laranuka)	1	1	Kembang	3,20	1%
26					Nangka	0,73	0%
27					Tenggiri	1,70	0%
28					Tuna	5,60	1%
29					Cakalang	12,74	3%
30					Tongkol	21,25	5%
31					Beromang	0,44	0%
32					ng Ikan Lainnya	21,40	5%
33					Kakap	0,04	0%
34					Merah	0,09	0%
35					Kerapu	0,08	0%
36					Ekor Kuning	0,01	0%
37					Selar	0,28	0%
38					Tembang	0,55	0%
39					Julang- Julung	0,02	0%
40					Teri	0,02	0%
41	Kab.Lembata (Pel.Lewoleha)	Pulau Flores Timur (Fishing Ground- Laranuka)	2	2	Kembang	0,04	0%
42					Nangka	0,01	0%
43					Tenggiri	0,02	0%
44					Tuna	0,08	0%
45					Cakalang	0,17	0%
46					Tongkol	0,29	0%
47					Beromang	0,01	0%
48					ng Ikan Lainnya	0,29	0%
49	Kab.Sikka	Pulau Flores	1	1	Kakap	3,83	1%

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Ikan	Bongkar (Ton)	Presentase (%)
50	(Pel. Laurent Say-Maumere)	Timur (Fishing Ground-Larantuka)			Merah	7,69	2%
51					Kerapu	6,84	2%
52					Ekor Kuning	1,26	0%
53					Selar	24,77	6%
54					Tembang	47,92	11%
55					Julung-Julung	1,33	0%
56					Teri	1,51	0%
57					Kembung	3,77	1%
58					Nangka	0,86	0%
59					Tenggiri	2,00	0%
60					Tuna	6,58	1%
61					Cakalang	14,98	3%
62					Tongkol	24,98	6%
63					Beronang	0,51	0%
64					Ikan Lainnya	25,16	6%
<b>Jumlah</b>			<b>7</b>	<b>7</b>		<b>444</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

#### Internal-Eksternal

Pola pergerakan barang internal-eksternal di Kabupaten Flores Timur terkait jumlah barang-barang muat. Jenis-jenis ikan hasil tangkapan di perairan laut Kabupaten Flores Timur dikirim pula ke wilayah-wilayah luar Kabupaten, diantaranya Banyuwangi, Bananaira, NTB dan Wini.

Pola pergerakan tersebut terjadi karena terdapat perusahaan-perusahaan pengalangan ikan yang bekerjasama dengan wilayah-wilayah lain di luar Kabupaten.

Tabel 4.14

#### Pergerakan Barang Hasil Tangkapan Laut Berdasarkan Pola Internal-Eksternal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013

No	Asal (Internal)	Tujuan (Eksternal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Ikan	Muat (Ton)	Presentase (%)
1	Pulau Flores Timur (Fishing Ground-Larantuka)	Kab. Banyuwangi (Pel. Tanjung Wangi-Banyuwangi)	2	2	Kakap	10,52	1%
2					Merah	21,12	3%
3					Kerapu	18,79	2%
4					Ekor Kuning	3,45	0%
5					Selar	68,05	9%
6					Tembang	131,65	17%
7					Julung-Julung	3,66	0%
8					Teri	4,16	1%
9					Kembung	10,35	1%
10					Nangka	2,37	0%
11					Tenggiri	5,49	1%
12					Tuna	18,08	2%
13					Cakalang	41,15	5%

No	Asal (Internal)	Tujuan (Eksternal)	Kapal	Konfigurasi	Jenis Kargo	Muatan (Ton)	Persentase (%)
14					Tongkol	68,63	9%
15					Beronang	1,41	0%
16					Ikan Lainnya	69,13	9%
17					Kakap	0,22	0%
18					Merah	0,44	0%
19					Kerapu	0,39	0%
20					Ekor Kuning	0,07	0%
21					Selar	1,42	0%
22					Tembang	2,75	0%
23					Julang- Julang	0,08	0%
24	Pulau Adonara (Pel. Terong)	Kab. Maluku Tengah (Pe.B.Naira)	1	1	Teri	0,09	0%
25					Kembung	0,22	0%
26					Nangka	0,05	0%
27					Tenggiri	0,11	0%
28					Tuna	0,38	0%
29					Cakalang	0,86	0%
30					Tongkol	1,44	0%
31					Beronang	0,03	0%
32					Ikan Lainnya	1,45	0%
33					Kakap	5,98	1%
34	Merah	10,69	1%				
35	Kerapu	1,96	0%				
36	Ekor Kuning	38,72	5%				
37	Selar	74,91	10%				
38	Tembang	2,08	0%				
39					Julang- Julang	2,37	0%
40	Pulau Adonara (Pel. Terong)	Kab. Lombok Barat (Pel.Lembar)	1	1	Teri	5,89	1%
41					Kembung	1,35	0%
42					Nangka	3,12	0%
43					Tenggiri	10,29	1%
44					Tuna	23,42	3%
45					Cakalang	39,05	5%
46					Tongkol	0,80	0%
47					Beronang	39,34	5%
48					Ikan Lainnya	3,62	0%
49					Kakap	0,55	0%
50					Merah	1,10	0%
51					Kerapu	0,98	0%
52					Ekor Kuning	0,18	0%
53					Selar	3,56	0%
54					Tembang	6,89	1%
55	Pulau Adonara (Pel. Terong)	Kab. Timur Tengah Utara (Pel. Wini)	1	1	Julang- Julang	0,19	0%
56					Teri	0,22	0%
57					Kembung	0,54	0%
58					Nangka	0,12	0%
59					Tenggiri	0,29	0%
60					Tuna	0,95	0%
61					Cakalang	2,15	0%

No	Asal (Internal)	Tujuan (Eksternal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Ikan	Muat (Ton)	Presentase (%)
62					Tongkol	3,59	0%
63					Beronangng	0,07	0%
64					Ikan Lainnya	3,62	0%
<b>Jumlah</b>			<b>5</b>	<b>5</b>		<b>777</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

### B. Internal-Internal

Hasil tangkapan laut dari kapal-kapal fiber TPI Larantuka didistribusi di dalam wilayah Kabupaten Flores Timur. Fiber milik TPI Larantuka menangkap ikan bukan dari perairan laut Flores Timur, namun menangkap dari perairan-perairan laut lainnya seperti perairan Laut Sabu. Pergerakan barang internal kapal-kapal nelayan pada masing-masing pelabuhan terdiri dari kapal-kapal yang beroperasi sebagai ojek laut dan mengambil hasil tangkapan dari fiber-fiber baik di TPI Larantuka atau di tengah laut. Pergerakan barang hasil tangkapan laut dapat di lihat pada Tabel 4.15.

**Tabel 4.15**  
Pergerakan Barang Hasil Tangkapan Laut Berdasarkan Pola Internal-Internal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013

No	Asal (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Ikan	Bongkara (ton)	Presentase (%)	Muat (ton)	Presentase (%)
1	C	Pulau Flores Timur (Fishing Ground-Larantuka)	133	133	Kakap	3,04	1%	0,22	2%
2					Merah	9,01	4%	0,44	4%
3					Ekor Kuning	8,02	4%	0,39	4%
4					Selar	29,05	14%	1,42	14%
5					Tembang	56,19	26%	2,75	28%
6					Julung-Julung	1,56	1%	0,08	1%
7					Teri	1,78	1%	0,09	1%
8					Kembung	4,42	2%	0,22	2%
9					Nangka	1,01	0%	0,05	0%
10					Tenggiri	2,34	1%	0,11	1%
11					Tuna	7,72	4%	0,38	4%
12					Cakalang	17,57	8%	0,86	9%
13					Tongkol	29,30	14%	1,44	14%
14					Beronangng	4,13	2%	0,03	0%
15					Ikan Lainnya	29,51	14%	1,45	15%
16	C	Pulau Solor (Pel. Menanga)	2	2	Kakap	0,04	0%	0	0%
17					Merah	0,09	0%	0	0%
18					Ekor Kuning	0,08	0%	0	0%
19					Selar	0,28	0%	0	0%
20					Tembang	0,55	0%	0	0%
21					Julung-Julung	0,02	0%	0	0%
22					Teri	0,02	0%	0	0%
23					Kembung	0,04	0%	0	0%
24					Nangka	0,01	0%	0	0%
25					Tenggiri	0,02	0%	0	0%
26					Tuna	0,08	0%	0	0%
27					Cakalang	0,17	0%	0	0%
28					Tongkol	0,29	0%	0	0%

N o	Asal (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapasitas	Kunjungan	Jenis Ikan	Bongkara (ton)	Presentase (%)	Munt (ton)	Presentase (%)
29					Beronang	0,01	0%	0	0%
30					Ikan Lainnya	0,29	0%	0	0%
31					Kakap	0,02	0%	0	0%
32					Merah	0,04	0%	0	0%
33					Ekor Kuning	0,04	0%	0	0%
34					Selar	0,14	0%	0	0%
35					Tembang	0,28	0%	0	0%
36					Julang- Julang	0,01	0%	0	0%
37	C	Pulau Solor (JTP, Podor)  Pamakayo)	1	1	Teri	0,01	0%	0	0%
38					Kembung	0,02	0%	0	0%
39					Nangka	0,01	0%	0	0%
40					Tenggiri	0,01	0%	0	0%
41					Tuna	0,04	0%	0	0%
42					Cakalang	0,09	0%	0	0%
43					Tongkol	0,14	0%	0	0%
44					Beronang	0,00	0%	0	0%
45					Ikan Lainnya	0,15	0%	0	0%
46					Kakap	0,04	0%	0	0%
47	Merah	0,09	0%	0	0%				
48	Ekor Kuning	0,08	0%	0	0%				
49	Selar	0,28	0%	0	0%				
50	Tembang	0,55	0%	0	0%				
51					Julang- Julang	0,02	0%	0	0%
52	C	Pulau Solor (JTP, Podor)	2	2	Teri	0,02	0%	0	0%
53					Kembung	0,04	0%	0	0%
54					Nangka	0,01	0%	0	0%
55					Tenggiri	0,02	0%	0	0%
56					Tuna	0,08	0%	0	0%
57					Cakalang	0,17	0%	0	0%
58					Tongkol	0,29	0%	0	0%
59					Beronang	0,01	0%	0	0%
60					Ikan Lainnya	0,29	0%	0	0%
61					Kakap	0,02	0%	0	0%
62	Merah	0,04	0%	0	0%				
63	Ekor Kuning	0,04	0%	0	0%				
64	Selar	0,14	0%	0	0%				
65	Tembang	0,28	0%	0	0%				
66					Julang- Julang	0,01	0%	0	0%
67	C	Pulau Solor (JTP, Ritaebang)	1	1	Teri	0,01	0%	0	0%
68					Kembung	0,02	0%	0	0%
69					Nangka	0,01	0%	0	0%
70					Tenggiri	0,01	0%	0	0%
71					Tuna	0,04	0%	0	0%
72					Cakalang	0,09	0%	0	0%
73					Tongkol	0,14	0%	0	0%
74					Beronang	0,00	0%	0	0%
75					Ikan Lainnya	0,15	0%	0	0%
76					Kakap	0,04	0%	0	0%
77	Merah	0,09	0%	0	0%				
78	Ekor Kuning	0,08	0%	0	0%				

No	Asal (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Ikan	Bongkar (ton)	Presentase (%)	Muat (ton)	Presentase (%)
79					Selar	0,28	0%	0	0%
80					Tembang	0,55	0%	0	0%
81					Julung-Julung	0,02	0%	0	0%
82					Teri	0,02	0%	0	0%
83					Kembung	0,04	0%	0	0%
84					Nangka	0,01	0%	0	0%
85					Tenggiri	0,02	0%	0	0%
86					Tuna	0,08	0%	0	0%
87					Cakalang	0,17	0%	0	0%
88					Tongkol	0,29	0%	0	0%
89					Beronangng	0,01	0%	0	0%
90					Ikan Lainnya	0,29	0%	0	0%
<b>Jumlah</b>			<b>141</b>	<b>141</b>	<b>0</b>	<b>212,6</b>	<b>100%</b>	<b>9,93</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Pergerakan barang hasil tangkapan laut diperoleh dari TPI.Larantuka dan Kecamatan Tanjung Bunga, Pulau Flores-Timur (Larantuka). Secara umum, pedagang-pedagang pasar di Kabupaten Flores timur mendapat ikan dari:

- Proses pelelangan ikan di TPI Larantuka
- Ojek laut dari masing-masing pulau
- Pedagang dari Kecamatan Tanjung Bunga

Proses perdagangan terjadi sebagai berikut:

- TPI Larantuka menjual barang pada pedagang 1
- TPI Larantuka menjual barang pada tengkulak.

Tengkulak adalah:

- Pengumpul hasil tangkapan laut untuk dikeringkan lalu dijual. Tengkulak lebih banyak berasal dari luar Kabupaten
- Supir-supir barang yang melakukan perjalanan ke desa-desa. Desa tempat penjualan adalah desa yang jauh dari pesisir (pegunungan)
- Pedagang menjual barang pada tengkulak.
- Pedagang 1 menjual barang pada pedagang 2,3 dan seterusnya. Pedagang 2,3 dan seterusnya adalah pedagang-pedagang di desa-desa.

### 5.3. Barang Hasil Hutan

Hasil hutan di Kabupaten Flores Timur terdiri dari kayu dan non kayu. Kayu terdiri dari kayu jati dan kayu rimba campuran. Non kayu terdiri dari jenis tanaman asam. Hasil-hasil hutan tersebut terdistribusi dalam pola eksternal-internal dan internal-eksternal.

#### Eksternal-Internal

Pola eksternal-internal terkait bongkar barang. Jenis barang yang terdistribusi dari luar adalah hasil hutan berupa kayu. Pasokan Kayu masuk melalui Pelabuhan Larantuka dan Pelabuhan Terong. Hasil hutan tersebut antara lain berasal dari beberapa wilayah seperti Ereka, Laiwui, Lasalimu, Lelamo, Makasar, Namlea, Waode Kalowo, Bara, Kamaru, Laiwui, Maluku, Oping, Pasanea, Seram dan Wanci.

Pergerakan dengan pola eksternal-internal untuk barang-barang hasil hutan dapat dilihat pada Tabel 4.16

**Tabel 4.16**  
**Pergerakan Barang Hasil Hutan Berdasarkan Pola Eksternal-Internal**  
**di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	Presentase (%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)
1	Kab.Muna (Pel.Lasaro Ereke)	A	2	2	Kayu	101	6%
2	Kab.Maluku Utara (Pel.Laiwui)	A	4	4	Kayu	664	37%
3	Kab. Buton (Pel.Lasalimu)	A	3	3	Kayu	155	9%
4	Kab.Muna (Pel.Lelamo)	A	1	1	Kayu	10	1%
5	Kab.Ujung Pandang (Pel.Soekarno Hatta-Makasar)	A	1	1	Kayu	11	1%
6	Kab.Maluku Tengah (Pel.Namlea Buru)	A	1	1	Kayu	69	4%
7	Kab. Muna (Pel.Waode Kalowo)	A	1	1	Kayu	60	3%
8	Kab.Maluku Tengah (Pel.Bara)	B	1	1	Kayu	48	3%
9	Kab.Buton (Pel.Kamaru)	B	1	1	Kayu	51	3%
10	Kab.Maluku Utara (Pel.Laiwui)	B	9	9	Kayu	392	22%
11	Kdy. Ambon (Pel.Yos Sudarmo-Maluku)	B	1	1	Kayu	28	2%
12	Kab.Maluku Tengah (Pel.Oping)	B	1	1	Kayu	43	2%
13	Kab.Maluku Tengah (Pel.Pasanea)	B	1	1	Kayu	31	2%
14	Kab.Maluku Tengah (Pel.Seram)	B	2	2	Kayu	82	5%
15	Kab.Buton (Pel.Wanci)	B	1	1	Kayu	40	2%
<b>Jumlah</b>			<b>30</b>	<b>30</b>		<b>1.785</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Keterangan:

- 1) (c) A : Pelabuhan Larantuka  
 B : Pelabuhan Terong

## 2. Internal-Eksternal

Pola internal-eksternal terkait jumlah barang muat. Jenis barang yang terdistribusi adalah Asam. Asam merupakan jenis barang dominan di wilayah Kabupaten Flores Timur. Asam terdistribusi melalui 2 pintu masuk yaitu Pelabuhan Larantuka dan Pelabuhan Terong dengan tujuan pengiriman adalah Pelabuhan Tuju-Tuju.

**Tabel 4.17**  
**Pergerakan Barang Hasil Hutan Berdasarkan Pola Internal-Eksternal**  
**di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	Presentase (%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)
1	Larantuka	Kab. Bone (Pel.Tuju-Tuju)	3	20	Asam	8	14%
2	Terong	Kab. Bone (Pel.Tuju-Tuju)	10	10	Asam	48	86%
<b>Jumlah</b>			<b>13</b>	<b>30</b>		<b>56</b>	<b>100%</b>

sumber: Hasil Analisa

Pergerakan barang hasil hutan di darat terdiri dari:

a. Kayu

Pergerakan barang berupa kayu terjadi untuk 2 kebutuhan:

- 1) Kayu untuk kebutuhan mebel-mebel atau bengkel kayu pembuat meja, lemari dan rang-barang lainnya yang memerlukan kayu sebagai bahan utama. Kayu diperoleh dari 2 Kecamatan di Pulau Flores-Timur (Larantuka) yaitu Tanjung Bunga dan Ile Bura. Proses pergerakan Kayu pada salah satu bengkel kayu di Kabupaten Flores Timur adalah sebagai berikut:
  - a) Kayu berasal dari Kecamatan Tanjung Bunga dengan jenis Kayu Jati dan Kayu Campuran.
  - b) Terdapat petani yang membudidayakan jenis Kayu-Kayu tersebut
  - c) Pemilik bengkel bekerjasama dengan 4 petani di Kecamatan Tanjung Bunga
  - d) Barang diantar sesuai kebutuhan pemilik bengkel
  - e) Bila persediaan petani habis, pemilik bengkel mencari pemilik-pemilik tanaman Jati dan lainnya dengan bantuan petani lainnya.
- 2) Kayu untuk kebutuhan bangunan. Kayu untuk kebutuhan ini diperoleh dari berbagai tempat. Beberapa informasi yang diperoleh adalah:
  - a) Untuk membangun rumah di perkotaan:
    - (1) Kayu diperoleh dari hutan-hutan di desa. Semua orang di perkotaan yang berasal dari desa terdekat akan mengambil Kayu dari desa masing-masing
    - (2) Kayu diperoleh dari bengkel-bengkel Kayu
    - (3) Karena kualitas yang tidak begitu baik, biasanya Kayu untuk kebutuhan pembangunan yang besar diperoleh dari berbagai wilayah lain di daratan Flores, seperti, Kabupaten Sika, Kabupaten Ende dan Kabupaten Nagekeo.
  - b) Untuk membangun rumah di pedesaan, kayu diperoleh dari hutan-hutan di pedesaan.

b. Non Kayu

Hasil hutan non kayu adalah asam. Kabupaten Flores Timur tidak memiliki petani Asam. Pohon-pohon asam tumbuh di pekarangan dan hutan-hutan. Seringnya, petani yang melakukan perjalanan melewati pohon-pohon tersebut, mengumpulkan Asam lalu dijual. Penjualan Asam tidak jauh berbeda dengan

pola penjualan barang-barang sector pertanian tanaman perkebunan. Petani yang tergabung dan tidak tergabung dalam kelompok tani akan melakukan pola yang serupa. Kecenderungan tersebut terjadi karena tidak adanya pengembangan usaha tani masyarakat.

#### 4.5.4. Bahan Bakar Minyak

Bahan Bakar Minyak (BBM) terdiri dari Premium, Minyak Tanah dan Solar. Jenis-jenis BBM terdistribusi internal-eksternal dan internal-internal. BBM terkait dengan ketersediaan SPBU dan pedagang eceran. Selengkapnya diuraikan sebagai berikut:

##### 1. Internal-Eksternal

Pola Internal-Eksternal tujuan Pelabuhan Lewoleba dengan jenis premium, solar dan minyak tanah terdiri dari 494 kunjungan dengan total barang muat sebanyak 5.473 ton. Jenis BBM dengan presentase tertinggi adalah solar yaitu 51%.

**Tabel 4.18**  
**Pergerakan BBM Berdasarkan Pola Internal-Eksternal**  
**di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Pelabuhan (Internal)	Tujuan (Eksternal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Muat (Ton)	Presentase (%)
1	Larantuka	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	7	146	Premium	1.707	31%
2	Larantuka	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	12	202	Solar	2.789	51%
3	Larantuka	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	7	146	Minyak Tanah	977	18%
<b>Jumlah</b>			<b>26</b>	<b>494</b>		<b>5.473</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

##### 2. Internal-Internal

Pola internal-internal dengan jumlah barang muat kapasitas besar terjadi untuk 2 wilayah di Pulau Adonara. JTP. Wailebe dan Pelabuhan Terong merupakan 2 pintu masuk yang menerima BBM dari Pelabuhan Larantuka. Pelabuhan Terong memiliki SPBU yang melayani kebutuhan masyarakat Pulau Adonara akan premium dan solar sedangkan pedagang-pedagang eceran menampung jenis BBM berupa minyak tanah. Minyak tanah memiliki peran yang penting yaitu sebagai bahan bakar untuk alat masak seperti kompor. Dua jenis alat masak yang dipakai adalah tungku dan kompor. Masyarakat tidak terbiasa menggunakan kompor gas dengan beberapa alasan seperti harga yang mahal dan ketakutan akan bahaya gas.

Pergerakan BBM dapat dilihat pada Tabel 4.19

**Tabel 4.19**  
**Pergerakan BBM Berdasarkan Pola Internal-Internal**  
**di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Pelabuhan (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Muat (Ton)	Presentase (%)
1	Larantuka	Pulau Adonara (JTP.Wailebe)	1	22	Premium	313	6%
2	Larantuka	Pulau Adonara (JTP.Wailebe)	1	22	Solar	230	4%

No	Pelabuhan (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Muat (Ton)	Presentase (%)
3	Larantuka	Pulau Adonara (JTP.Wailebe)	1	22	Minyak Tanah	155	3%
4	Larantuka	Pulau Adonara (Pel.Terong)	7	169	Premium	1.315	25%
5	Larantuka	Pulau Adonara (Pel.Terong)	6	147	Solar	2.070	39%
6	Larantuka	Pulau Adonara (Pel.Terong)	7	169	Minyak Tanah	1.275	24%
<b>Jumlah</b>			<b>23</b>	<b>551</b>		<b>5.358</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Pola pergerakan BBM di darat terjadi pada beberapa pergerakan:

- BBM berasal dari Kabupaten Sika dengan waktu tempuh adalah 4 jam.
- SPBU di Kabupaten Flores Timur berjumlah 3 yaitu: 2 di Kecamatan Larantuka di Pulau Flores-Timur (Larantuka) dan 1 di Kecamatan Waiwerang, Pulau Adonara.
- SPBU dibuka 1-2 kali dalam sehari. Persediaan di SPBU bertahan 1-3 jam dalam sekali buka. Seringya, SPBU tidak dibuka karena kehabisan persediaan.
- SPBU digunakan tidak hanya untuk pengendara, tetapi juga bagi pedagang.
- Pedagang di Pulau Solor harus membeli di Larantuka.

#### 4.5.5. Bahan Bangunan

Jenis-jenis barang yang tergolong dalam kelompok bahan bangunan adalah Galian C, Semen, dan Besi. Jenis-jenis barang untuk keperluan bahan bangunan erdistribusi dengan pola eksternal-internal, internal-eksternal dan internal-internal. selengkapnya diuraikan sebagai berikut:

##### Eksternal-Internal

Bahan bangunan yang masuk di Kabupaten Flores Timur terdiri dari Galian C, Semen dan Besi. Jumlah barang bongkar terbanyak berasal dari Biringkasi dan Makasar, Propinsi Sulawesi Selatan dengan jenis barang berupa Semen. Propinsi Sulawesi Selatan memiliki 2 pabrik semen sehingga barang-barang tersebut terdistribusi pada Kabupaten Flores Timur

Tabel 4.20

#### Pergerakan Bahan Bangunan Berdasarkan Pola Eksternal-Internal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	Presentase (%)
1	Kab. Alor (Pel. Baranusa)	Terong	1	1	GC	25	0%
2	Kab. Pangkep (Pel. Biringkasi)	Larantuka	3	8	Semen	3.100	26%
3		Terong	1	1	Gc	500	4%
4	Kab. Kupang (Pel. Tenau-Kupang)	Larantuka	5	9	Semen	880	7%
5	Kab. Lembata (Pel. Lewoleba)	Terong	22	89	GC	2.310	19%
6	Kab. Ujung	Larantuka	8	15	Semen	3.060	25%

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	Presentase (%)
7	Pandang (Pel. Soekarno Hatta-Makasar)	Larantuka	1	1	GC	11	0%
8		Terong	5	5	GC	240	2%
9	Kab. Ujung Pandang (Pel. Paotere)	Terong	1	1	GC	30	0%
10	Kab. Bone (Pel. Tuju-Tuju)	Larantuka	1	1	Semen	104	1%
11		Terong	3	3	GC	165	1%
12	Kab. Sumba Barat (Pel. Waikelo)	Terong	1	1	Besi	1.500	12%
13	Kab. Lembata (Pel. Wairiang)	Terong	2	2	GC	80	1%
<b>Jumlah</b>			<b>54</b>	<b>137</b>		<b>12.005</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

## 2. Internal-Eksternal

Pola internal-eksternal terjadi melalui 2 pintu masuk yaitu Pelabuhan Larantuka dan Pelabuhan Terong. Bahan-bahan bangunan berupa Semen terdistribusi karena alasan persinggahan kapal sedangkan Bahan Galian Golongan C terdistribusi karena kemampuan wilayah. Wilayah yang menerima bahan GC terbanyak adalah Pelabuhan Lewoleba dengan presentase 84%. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 4.21**  
Pergerakan Bahan Bangunan Berdasarkan Pola Internal-Eksternal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013

No	Asal (Internal)	Tujuan (Eksternal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Muat (Ton)	Presentase (%)
1	Larantuka	Kab. Buton (Pel. Murhum Bau-Bau)	1	1	Semen	55	4%
2	Larantuka	Kab. Lembata (Pel. Lewoleba)	1	1	Semen	140	10%
3	Terong		22	89	GC	1.165	84%
4	Terong	Kab. Ujung Pandang (Pel. Soekarno Hatta-Makasar)	1	1	GC	30	2%
<b>Jumlah</b>			<b>25</b>	<b>92</b>		<b>1.390</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

## 3. Internal-Internal

Bahan bangunan terdistribusi di dalam wilayah karena adanya distribusi laut secara eksternal. Barang yang masuk dari luar wilayah terdistribusi pula di wilayah-wilayah lain di dalam Kabupaten Flores Timur. Seperti yang telah dijelaskan pada pola eksternal, barang masuk melalui 2 pintu masuk sehingga barang terdistribusi pula di dalam wilayah oleh 2 pintu masuk tersebut begitu pula sebaliknya, barang yang masuk ke Pelabuhan Larantuka terdistribusi pula ke Pelabuhan Terong dan Pelabuhan Ongalereung untuk mencukupi kebutuhan wilayahnya masing-masing. Barang yang

terdistribusi di Pelabuhan Terong melalui pelayaran luar terdistribusi ke Pelabuhan Larantuka dan Pelabuhan Menanga. Presentase barang bongkar terbesar adalah dari Pelabuhan Terong-Pelabuhan Larantuka yaitu 90% sedangkan presentase barang muat terbesar adalah Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Terong yaitu 66%.

**Tabel 4.22**  
**Pergerakan Bahan Bangunan Berdasarkan Pola Internal-Internal**  
**di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Asal (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Bongkar (ton)	Presentase (%)	Muat (ton)	Presentase (%)
1	Larantuka	Terong	1	1	Semen	500	6%	500	27%
2		Ongalereng	1	1	Semen	0	0%	136	7%
3	Terong	Larantuka	77	896	GC	7.025	90%	1.220	66%
4		Menanga	11	153	GC	285	4%	0	0%
Jumlah			90	1.051		7.810	100%	1.856	100%

Sumber: Hasil Analisa

Pergerakan barang bangunan di darat adalah sebagai berikut:

- Barang bangunan yang terdistribusi di darat, masuk melalui Pelabuhan Barang Kabupaten Sika.
- Barang yang masuk melalui laut dan darat di simpan pada gudang-gudang penyimpanan
- Pedagang 1 (distributor) menjual barang pada pedagang lainnya dan tengkulak
- Toko bangunan terdapat di pusat pertokoan Larantuka

#### 4.5.6. Kendaraan

Kendaraan merupakan sarana transportasi darat yang terdistribusi secara eksternal maupun internal. Kendaraan yang dimaksud dalam laporan ini adalah jenis kendaraan bermotor roda 2 (R2). Sebagian besar penumpang mendistribusikan kendaraan R2 dengan maksud mempermudah akses darat sesuai keperluan yang bersangkutan dengan pertimbangan:

- Memperoleh akses ke wilayah tujuan
- Biaya transportasi darat yang mahal
- Terbatasnya angkutan umum terutama jalur ke wilayah pedesaan
- Pada Pulau Solor tidak terdapat angkutan umum

Kondisi demikian menyebabkan kendaraan pribadi menjadi barang yang paling sering terdistribusi. Berikut ini adalah pergerakan barang berdasarkan pola pergerakan eksternal-internal, internal-eksternal dan internal-internal.

##### 1. Eksternal-Internal

Pola eksternal-internal dengan jenis R2 terdistribusi ke Pelabuhan Lewoleba dengan jumlah 210 kunjungan selama 7 bulan pertama di Tahun 2013. Jumlah barang bongkar di Pelabuhan Lewoleba adalah 1.977,75 ton. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.23

**Pergerakan Kendaraan Berdasarkan Pola Eksternal-Internal  
di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Bongkar (ton)	Presentase (%)
1	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	Larantuka	9	210	R2	1.977,75	100%

Sumber: Hasil Analisa

### 2. Internal-Eksternal

Pola internal-eksternal untuk jenis kendaraan R2 adalah Larantuka-Lewoleba. Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, kapal-kapal asal Pelabuhan Lewoleba memiliki jumlah kunjungan terbanyak melebihi jumlah kunjungan kapal-kapal internal (lokal). Dalam pergerakan R2, jumlah barang bongkar sama dengan jumlah barang muat dengan pertimbangan asumsi. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.24

**Pergerakan Kendaraan Berdasarkan Pola Internal-Eksternal  
di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Asal (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Muat (ton)	Presentase (%)
1	Larantuka	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	9	210	R2	1.977,75	100%

Sumber: Hasil Analisa

### 3. Internal-Internal

Pola internal-internal untuk jenis kendaraan R2 terkait jumlah barang bongkar dan muat. Rute pelayaran dari Pelabuhan Larantuka adalah Pelabuhan Menanga, JTP.Ongalereng, JTP.Pamakayo, JTP. Podor, JTP.Ritaebang, Pelabuhan Tobilot, JTP.Wailebe, JTP.Waiwadan dan Pelabuhan Terong. Presentase R2 bongkar tertinggi adalah 32% yaitu tujuan Pelabuhan Terong. Kondisi yang sama terjadi pula pada jumlah barang muat. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.25

**Pergerakan Kendaraan Berdasarkan Pola Internal-Internal  
di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013**

No	Asal (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	Presentase (%)	Muat (Ton)	Presentase (%)
1	Larantuka	Menanga	14	534	R2	1.734	11%	1.734	11%
2	Larantuka	Ongalereng	14	216	R2	648	4%	648	4%
3	Larantuka	Pamakayo	11	366	R2	1.098	7%	1.098	7%
4	Larantuka	Podor	16	520	R2	1.560	10%	1.560	10%
5	Larantuka	Ritaebang	7	137	R2	411	3%	411	3%
6	Larantuka	Tobilot	40	246	R2	5.032,8	32%	5.032,8	32%
7	Larantuka	Wailebe	7	51	R2	61,2	0%	61,2	0%
8	Larantuka	Waiwadan	13	253	R2	287	2%	287	2%
9	Larantuka	Terong	41	926	R2	4.998	32%	4.998	32%
<b>Jumlah</b>			<b>163</b>	<b>3.249</b>		<b>15.829,5</b>	<b>100%</b>	<b>15.829,5</b>	<b>100%</b>

#### 4.5.7. Industri Rumah Tangga

Jenis barang hasil industri rumah tangga adalah Kopra. Kopra merupakan isi kelapa yang dikeringkan dengan cara dijemur. Kopra terdistribusi secara internal karena dengan beberapa kondisi:

1. Pedang-pedang kopra menjual barangnya pada tengkulak Kabupaten Sika yang berarti harus didistribusi ke Larantuka
2. Kopra dijual secara internal (lokal) pada pasar-pasar tradisional karena kegunaannya. Pergerakan Kopra dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.26

Pergerakan Barang Industri Rumah Tangga Berdasarkan Pola Internal-Internal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013

No	Pelabuhan (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Muat (ton)	Presentase (%)
1	Larantuka	Terong	2	49	Kopra	25	100%

Sumber: Hasil Analisa

#### 4.5.8. Barang Kebutuhan Pribadi

Barang kebutuhan pribadi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pakaian. Dalam beberapa pengamatan, pakaian dalam bentuk karung besar terdistribusi dalam jumlah yang banyak dengan tujuan Pulau Adonara. Berdasarkan pengamatan, Pulau Adonara memiliki pasar tradisional yang menjual pakaian. Hal demikian tidak dimiliki di Pulau Solor sehingga distribusi pakaian tidak terjadi pada pulau tersebut. Selengkapannya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.27

Pergerakan Barang Kebutuhan Pribadi Berdasarkan Pola Internal-Internal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013

No	Asal (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Muat (ton)	Presentase (%)
1	Pel. Larantuka	Pulau Adonara (Pel. Terong)	2	49	Pakaian	4,2	100%

Sumber: Hasil Rekapitan

Tabel 4.28

Pergerakan Makanan dan Minuman Olahan Pabrik Berdasarkan Pola Eksternal-Internal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Bongkar (ton)	Presentase (%)
1	Kab. Surabaya (Pel. Tanjung Perak-Surabaya)	Larantuka	6	7	Rokok	14	100%

Sumber: Hasil Analisa

## 2. Internal-Internal

Pola internal-internal untuk kelompok makanan dan minuman olahan baik dengan presentase tertinggi adalah jenis barang berupa minuman pabrik dengan rute Larantuka-Waiwadan sebesar 15%. Sedangkan presentase terendah adalah rokok sebesar 0%. Pola internal-internal atau pergerakan barang secara lokal di Kabupaten Flores Timur tergambar pada tabel di bawah ini:

**Tabel 4.29**  
Pergerakan Makanan dan Minuman Olahan Pabrik Berdasarkan Pola Internal-Internal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013

No	Asal (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Muat (Ton)	Presentase (%)
1	Pel.Larantuka	Pulau Solor (Pel.Menanga)	7	287	Rokok	0,49	0%
					Makanan	2,91	1%
					Minuman	19,45	5%
2	Pel.Larantuka	Pulau Solor (JTP.Ongalereng)	7	104	Rokok	0,49	0%
					Makanan	2,91	1%
					Minuman	19,45	5%
3	Pel.Larantuka	Pulau Solor (JTP.Pamakayo)	7	288	Rokok	0,56	0%
					Makanan	2,91	1%
					Minuman	19,45	5%
4	Pel.Larantuka	Pulau Solor (JTP.Podor)	7	169	Rokok	0,49	0%
					Makanan	2,91	1%
					Minuman	19,45	5%
5	Pel.Larantuka	Pulau Solor (JTP.Ritaebang)	7	137	Rokok	0,49	0%
					Makanan	2,91	1%
					Minuman	19,45	5%
6	Pel.Larantuka	Pulau Adonara (Pel.Tobilota)	6	23	Rokok	4,74	1%
					Makanan	25,79	6%
					Minuman	50,49	12%
7	Pel.Larantuka	Pulau Adonara (JTP.Wailebe)	3	64	Rokok	2,36	1%
					Makanan	10,55	2%
					Minuman	20,66	5%
8	Pel.Larantuka	Pulau Adonara (Pel.Waiwadan)	8	194	Rokok	5,62	1%
					Makanan	32,83	8%
					Minuman	64,26	15%
9	Pel.Larantuka	Pulau Adonara (Pel.Terong)	7	169	Rokok	5,43	1%
					Makanan	29,31	7%
					Minuman	57,38	14%
Jumlah			59	1435		423,742	100%

Sumber: Hasil Analisa

### 4.5.9. Barang Kebutuhan Rumah Tangga

Barang kebutuhan rumah tangga yang dimaksud adalah barang-barang yang bisa habis dalam jangka waktu tertentu (tidak lebih dari 1 bulan). Jenis-jenis barang tersebut adalah sabun mandi, odol, shampoo, sabun untuk mencuci piring dan deterjen. Jenis barang-barang ini paling banyak terdistribusi dengan nama yang beragam. Berdasarkan hasil wawancara pengemudi truk pengangkut barang, jenis barang-barang tersebut diangkut dari Pelabuhan Barang Kabupaten Sika. Presentase tertinggi untuk kelompok ini adalah jenis barang berupa deterjen tujuan Pelabuhan Terong sebesar 21%. Selengkapnya digambarkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.30

Pergerakan Barang Kebutuhan Rumah Tangga Berdasarkan Pola Internal-Internal di Kabupaten Flores Timur Bulan Januari-Juli Tahun 2013

No	Asal (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Muat (Ton)	Presentase (%)
1	Pel. Larantuka	Pulau Solor (Pel.Menanga)	14	534	Sabun	8,08	1%
					Odol	1,01	0%
					Shampo	1,01	0%
					Sabun.C.P	4,85	1%
					Deterjen	19,40	3%
2	Pel. Larantuka	Pulau Solor (JTP.Ongalereng)	14	216	Sabun	8,08	1%
					Odol	1,01	0%
					Shampo	1,01	0%
					Sabun.C.P	4,85	1%
					Deterjen	19,40	3%
3	Pel. Larantuka	Pulau Solor (JTP.Pamakayo)	11	366	Sabun	6,06	1%
					Odol	0,76	0%
					Shampo	0,76	0%
					Sabun.C.P	3,64	1%
					Deterjen	14,55	2%
4	Pel. Larantuka	Pulau Solor (JTP.Podor)	16	520	Sabun	9,09	1%
					Odol	1,14	0%
					Shampo	1,14	0%
					Sabun.C.P	5,45	1%
					Deterjen	21,82	3%
5	Pel. Larantuka	Pulau Solor (JTP.Ritaebang)	7	137	Sabun	4,04	1%
					Odol	0,51	0%
					Shampo	0,51	0%
					Sabun.C.P	2,42	0%
					Deterjen	9,70	1%
6	Pel. Larantuka	Pulau Adonara (Pel.Tobilota)	36	228	Sabun	43,40	6%
					Odol	5,43	1%
					Shampo	5,43	1%
					Sabun.C.P	26,04	4%
					Deterjen	104,16	15%
7	Pel. Larantuka	Pulau Adonara (JTP.Wailebe)	7	51	Sabun	10,06	1%
					Odol	1,26	0%
					Shampo	1,26	0%
					Sabun.C.P	6,03	1%
					Deterjen	24,13	3%
8	Pel. Larantuka	Pulau Adonara (JTP.Waiwadan)	13	253	Sabun	18,06	3%
					Odol	2,26	0%
					Shampo	2,26	0%
					Sabun.C.P	10,83	2%

No	Asal (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	Jenis Barang	Muat (Ton)	Presentase (%)
					Deterjen	43,33	6%
9	Pel. Larantuka	Pulau Adonara (Pel.Terong)	41	926	Sabun	62,09	9%
					Odol	7,76	1%
					Shampo	7,76	1%
					Sabun.C.P	37,26	5%
					Deterjen	149,02	21%
<b>Jumlah</b>			<b>159</b>	<b>3231</b>		<b>718,1</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Pola pergerakan barang makanan dan minuman pabrik serta kebutuhan rumah tangga merupakan 1 komponen yang tidak terpisahkan dari fasilitas perdagangan dan jasa di Kab.Flores Timur menyediakan jenis barang-barang tersebut pada toko masing-masing.

Dua sektor ini masuk ke Kabupaten Flores Timur dalam beberapa bentuk kerjasama:

- Barang di dapat akibat kerjasama antara pedagang 2 dan didistribusikan melalui jalur laut. Kendaraan pengangkut adalah milik pedagang Kabupaten Flores Timur. Pedagang Flores Timur adalah pedagang 3. Biaya ditanggung pihak ke 3.
- Barang di dapat akibat kerjasama antara pedagang 2 dimana pedagang 2 sebagai pihak yang mendistribusikan barang dagangan ke Pelabuhan Barang Kabupaten Sika.
- Kerjasama yang melibatkan 2-5 pihak di wilayah produksi barang. Pergerakan barang ini dalam beberapa bentuk:
  - Pedagang Kabupaten Flores Timur mencari koneksi di wilayah produksi (biasanya perantau 1 daerah). Koneksi adalah pedagang ke 3, kemudian pihak ke 3 bekerjasama dengan tengkulak. Barang dikirim oleh pihak ke 3.
  - Pedagang Kabupaten Flores Timur mencari koneksi di wilayah produksi (biasanya perantau 1 daerah). Koneksi adalah pedagang ke 3, kemudian pihak ke 3 bekerjasama dengan tengkulak. Tengkulak mencari barang pada pedagang pihak ke 2.
  - Pedagang Kabupaten Flores Timur mencari koneksi di wilayah produksi (biasanya perantau 1 daerah). Koneksi adalah pedagang ke 3, kemudian pihak ke 3 bekerjasama dengan tengkulak. Tengkulak adalah Supir Barang.
  - Pedagang Kabupaten Flores Timur mencari koneksi di wilayah produksi (biasanya perantau 1 daerah). Koneksi adalah pedagang ke 3, kemudian pihak ke 3 bekerjasama dengan tengkulak 1. Tengkulak 1 adalah agen perantara. Tengkulak 1 bekerjasama dengan Tengkulak 2. Tengkulak 2 adalah supir barang.
- Kerjasama yang melibatkan 2-5 pihak di wilayah lain. Pergerakan barang ini mengikuti pola pergerakan yang dijelaskan pada bentuk kerjasama nomor.3
  - Barang di dapat akibat bentuk kerjasama pedagang Kabupaten Flores Timur dan pedagang Kabupaten Sika dengan pedagang 2
  - Barang di dapat karena pedagang Kabupaten Flores Timur mencari koneksi pada pedagang Kabupaten Sika.
- Pergerakan barang oleh kendaraan pengangkut di pintu masuk Kabupaten Sika terdiri dari 3 jenis yaitu, kendaraan sebagai pengambil barang kiriman, kendaraan yang menyediakan jasa pengangkutan dan kendaraan yang mengambil barang dari wilayah produksi.:

- a. Kendaraan pengambil barang milik pedagang 2
  - b. Kendaraan pengambil barang milik pedagang 3
  - c. Kendaraan pengambil barang milik tengkulak 1
  - d. Kendaraan pengambil barang milik tengkulak 2
  - e. Kendaraan penyewa yang dipakai karena:
    - 1) Barang membutuhkan lebih banyak kendaraan pengangkut
    - 2) Supir mendapat tawaran lebih tinggi pada pergerakan barang lainnya sehingga diperlukan jasa lainnya dengan sistem pembagian upah.
5. Bentuk kerjasama supir di Pelabuhan Kabupaten Sika (termasuk Supir di Kabupaten Flores Timur) yang menyediakan jasa baik melalui agen dan perorangan:  
Berdasarkan informasi yang diperoleh, bentuk kerjasama supir pengirim barang adalah sebagai berikut:
- Supir mampu memperoleh job atau tawaran pengangkutan sebanyak 4-5 kali dalam sehari. Supir-supir tersebut akan menawarkan jasa pada beberapa supir lainnya dengan kesepakatan pembagian upah. Kondisi tersebut terjadi bila terdapat:
- a. Harga tawar yang lebih tinggi
  - b. Masalah faktor internal seperti:
    - 1) Sakit
    - 2) Malas
    - 3) Kesibukan lainnya

#### 4.6. Survey Asal-Tujuan (OD)

Survey Asal-Tujuan merupakan survey pergerakan kapal dan barang antar pulau. Kegiatan survey OD dimulai dengan observasi awal pada 9-10 September 2013. Observasi pergerakan kapal dan barang meliputi:

1. Rute Pelayaran dan Waktu Pelayaran.  
Survey rute dan waktu pelayaran dilakukan karena instansi terkait tidak memiliki rute pelayaran lokal di Kabupaten Flores Timur.
2. Pelabuhan dan JTP  
Pelabuhan dan JTP yang diobservasi adalah semua pelabuhan atau JTP yang melayani pengangkutan barang. Pelabuhan dan JTP aktif yang tidak melayani pergerakan barang adalah:
  - a. JTP. Pantai Palo dan JTP. Tanah Merah terdiri dari 24 perahu motor tanpa nama yang tidak mengangkut barang dan penumpang dalam jumlah besar. Kapasitas perahu adalah 8 penumpang dan 1 kendaraan bermotor. Observasi berlangsung dari Pkl.07.00-11.00, tidak terdapat pedagang yang melakukan pergerakan barang. Pergerakan dilakukan oleh penumpang dengan tujuan pekerjaan, kunjungan keluarga dan berbelanja. Penumpang yang hendak berbelanja di pusat pertokoan harus menempuh waktu perjalanan darat sebanyak  $\pm$  20 menit menggunakan jasa angkutan.
  - b. JTP. Waidoko tidak memiliki pelayaran dengan waktu yang pasti.  
Pelayaran dilakukan tergantung keinginan penumpang. Penumpang bisa menghubungi nelayan atau kapten kapal via sms atau telepon. Harga sesuai kesepakatan.
3. Pelabuhan Fery Waibalun  
Survey tidak berlanjut sebab tidak didukung izin perusahaan.

#### 4. TPI Nurabelen

TPI Nurabelen dan perusahaan pengalengan ikan PT.Okishin tidak mengizinkan adanya pengambilan data dalam bentuk apapun. Surat izin langsung pada perusahaan tanpa melalui pemerintah.

#### 5. TPI Larantuka

Karena kekurangan tenaga survey maka TPI Larantuka disurvey 1 hari pada jam masuk kapal yaitu Pkl.07.00 dan Pkl.14.00.

Survey OD dalam penelitian ini berlangsung pada 11 September 2013- 17 September 2013. Waktu survey adalah waktu aktif kapal melakukan pelayaran.

Keterbatasan tenaga menyebabkan pengamatan dilakukan pada 3 titik. Pembagian titik didasarkan pada rute kapal. Pelabuhan dengan 1 rute pelayaran ditempati oleh 2 pengamat, sedangkan Pelabuhan atau JTP dengan 2 atau 3 rute pelayaran ditempati oleh pengamat masing-masing pada pelabuhan tujuan ke dua atau ketiga (sesuai rute tengah). Semua data akan digabungkan untuk mengetahui jumlah barang bongkar dan muat pada masing-masing pelabuhan. Berikut pembagian titik pengamatan untuk survey OD:

##### 1. Pelabuhan Larantuka:

Pengamatan dilakukan oleh 2 pengamat, dengan lingkup survey adalah semua kapal dan barang yang berlabuh di Pelabuhan Larantuka, yaitu:

- a. Pelabuhan Barang Larantuka - Pelabuhan Tobilota
- b. Pelabuhan Barang Larantuka - JTP.Waiwadan
- c. Pelabuhan Barang Larantuka - JTP.Wailebe
- d. Pelabuhan Barang Larantuka - Pelabuhan Lewoleba
- e. Pelabuhan Barang Larantuka - Pelabuhan Terong
- f. Pelabuhan Laut Larantuka - JTP.Pamakayo
- g. Pelabuhan Barang Larantuka - JTP.Podor
- h. Pelabuhan Barang Larantuka - JTP.Ongalereng
- i. Pelabuhan Barang Larantuka – JTP. Lublolong- JTP. Lohayong- Pelabuhan Menanga
- j. Pelabuhan Laut Larantuka - JTP. Lamakera
- k. Pelabuhan Laut Larantuka - JTP.Ritaebang
- l. Kapal-kapal dengan jenis pelayaran lainnya

##### 2. Pelabuhan Terong:

Pengamatan dilakukan oleh 1 pengamat dengan lingkup survey adalah kapal-kapal yang masuk di Pelabuhan Terong dari berbagai jenis pelayaran. Pelayaran lokal adalah kapal-kapal tujuan Pelabuhan Lewoleba dan Pelabuhan Larantuka.

##### 3. JTP Lohayong:

Pengamatan dilakukan oleh 1 pengamat dengan lingkup survey pelayaran lokal. Pelayaran lokal yang dimaksud adalah pelayaran dengan rute Larantuka-Lublolong-Lohayaong-Menanga.

Beberapa teknik yang disebutkan di atas merupakan cara pengambilan data. Cara ini berlangsung diluar teknik yang direncanakan sebelum menuju lokasi penelitian. Perubahan-perubahan terjadi sebab data yang dipakai pada saat awal proposal adalah data tahun 2008 dimana terjadi perubahan yang besar.

Berikut merupakan survey OD berdasarkan hari survey, titik pengamatan, pelabuhan kapal, waktu kunjungan, jenis barang dan jumlah barang.

**A. Barang Muat**

Pergerakan barang muat berdasarkan jumlah kapal dan kunjungan, volume barang, jumlah pedagang, biaya angkut dan jenis barang menurut sektor. Tiap-tiap pembahasan akan diuraikan berdasarkan wilayah tujuan. Selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 4.31 di bawah ini:

**Tabel 4.31**  
**Total Pergerakan Barang Muat Tanggal 11-17 September 2013**

No	Asal	Pel. Tujuan	Pergerakan Barang 11-17 September 2013															
			1				2				3				4			
			a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
1	A	Balaweling	2	3	2,5	2	1	2	0,28	1	1	1	0,76	1	2	2	0,7	2
2	A	Nusadani	0	0	1,5	4	0	0	0,99	2	0	0	1,56	4	0	0	1,7	5
3	A	Lamakera	1	2	1,4	3	1	2	0,55	3	1	2	1,67	4	0	0	0	0
4	A	Lewoleba	4	6	10,2	12	3	4	8,68	6	4	5	12,73	10	3	6	11	8
5	A	Lohayong	2	3	4,6	5	2	3	4,16	3	2	5	2,49	7	2	3	1,8	7
6	A	Lublolong	0	0	1,9	3	0	0	0,37	3	0	0	0,19	4	0	0	0,2	4
7	A	Menanga	0	0	2,5	7	0	0	4,49	5	0	0	4,2	7	0	0	7,3	8
8	A	Ongalereng	2	4	2,9	3	2	4	5,96	6	2	3	1,99	5	2	5	6,9	6
9	A	Pamakayo	2	4	4	5	2	5	5,55	5	2	5	2,84	7	2	5	7,9	8
10	A	Podor	3	5	8,1	10	3	4	3,9	7	3	5	3,75	7	3	6	11,4	10
11	A	Ritaebang	2	4	2,5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
12	A	Terong	2	10	11,3	16	2	8	6,61	15	2	11	11,03	18	2	8	16,2	14
13	A	Tobilota	9	21	20	9	9	49	24,78	4	9	51	14,07	13	8	42	20,6	1
14	A	Wailebe	4	7	2	5	3	4	0,6	3	3	3	0,57	2	0	0	0	0
15	A	Waiwadan	4	6	4,5	9	4	5	3,4	6	3	4	3,12	6	3	3	1,8	6
16	A	Kab.Lembata (Pel. Lewoleba)	1	1	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Jumlah</b>			<b>38</b>	<b>76</b>	<b>580</b>	<b>98</b>	<b>32</b>	<b>90</b>	<b>70,31</b>	<b>69</b>	<b>32</b>	<b>95</b>	<b>60,96</b>	<b>95</b>	<b>27</b>	<b>82</b>	<b>87,6</b>	<b>79</b>

Sumber : Hasil Rekap Survey

Lanjutan Tabel 4.31 Total Pergerakan Barang Muat Tanggal 11-17 September 2013

No	Pel. Asal	Pel. Tujuan	Pergerakan Barang 11-17 September 2013											
			5				6				7			
			a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
1	A	JJTP.Balaweling	0	0	0	0	1	1	0,3	1	0	0	0	0
2	A	JTP.Nusadani	0	0	0	0	0	0	2,05	2	0	0	0	0
3	A	Lamakera	0	0	0	0	1	2	2,49	6	0	0	0	0
4	A	Lewoleba	2	2	6,9	6	5	6	18,31	12	5	7	19,58	13
5	A	Lohayong	0	0	0	0	2	3	2,04	4	1	3	2,16	4
6	A	Lublolong	0	0	0	0	0	0	0,08	3	0	0	0,34	4
7	A	Menanga	0	0	0	0	0	0	4,34	4	0	0	4,04	4
8	A	Ongalereng	0	0	0	0	2	5	8,51	8	2	4	6,27	8
9	A	Pamakayo	0	0	0	0	1	3	2,45	2	1	3	4,8	5
10	A	Podor	0	0	0	0	2	4	4,21	5	2	5	9,74	9
11	A	Ritaebang	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1,66	4
12	A	Terong	2	2	1,5	3	2	14	19,27	21	2	10	20,46	21
13	A	Tobilota	0	0	0	0	9	55	26,71	5	7	38	19,74	3
14	A	Wailebe	0	0	0	0	1	2	0,41	1	1	1	0,72	1
15	A	Waiwadan	0	0	0	0	4	5	4,8	11	2	3	3,46	4
16	A	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Jumlah</b>			<b>4</b>	<b>0</b>	<b>8,41</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>100</b>	<b>95,95</b>	<b>85</b>	<b>24</b>	<b>75</b>	<b>92,97</b>	<b>80</b>

Sumber : Hasil Rekap Survey

Keterangan:

- 1) A : Pelabuhan Larantuka  
 2) 1,2,3,4,5,6,7 : Hari Kamis,13  
 September 2013-Selasa 17 September  
 2013

- 3) a : Jumlah Kapal  
 4) b : Jumlah Kunjungan  
 5) c : Berat (Ton)  
 6) d : Jumlah Pedagang

**Tabel 4.32**  
**Jumlah Kapal dan Kunjungan Barang Muat Berdasarkan 7 Hari Survey di Kabupaten Flores Timur**

No	Pel. Asal	Pel. Tujuan	Jumlah Kapal dan Kunjungan/Hari														Jumlah Kapal	Jumlah Kunjungan
			1		2		3		4		5		6		7			
			a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b		
1	A	Balaweling																
2	A	Nusadani	2	3	1	2	1	1	2	2	0	0	1	1	0	0	7	9
3	A	Lamakera	1	2	1	2	1	2	0	0	0	0	1	2	0	0	4	8
4	A	Lewoleba	4	6	3	4	4	5	3	6	2	2	5	6	5	7	26	36
5	A	Lohayong																
6	A	Lublolong	2	3	2	3	2	5	2	3	0	0	2	3	1	3	11	20
7	A	Menanga																
8	A	Ongalereang	2	4	2	4	2	3	2	5	0	0	2	5	2	4	12	25
9	A	Pamakayo	2	4	2	5	2	5	2	5	0	0	1	3	1	3	10	25
10	A	Podor	3	5	3	4	3	5	3	6	0	0	2	4	2	5	16	29
11	A	Ritaebang	2	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	3	7
12	A	Terong	2	10	2	8	2	11	2	8	2	2	2	14	2	10	14	63
13	A	Tobilota	9	21	9	49	9	51	8	42	0	0	9	55	7	38	51	256
14	A	Wailebe	4	7	3	4	3	3	0	0	0	0	1	2	1	1	12	17
15	A	Waiwadan	4	6	4	5	3	4	3	3	0	0	4	5	2	3	20	26
16	A	Eksternal Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	1	1													1	1
<b>Jumlah</b>			<b>38</b>	<b>76</b>	<b>32</b>	<b>90</b>	<b>32</b>	<b>95</b>	<b>27</b>	<b>82</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>100</b>	<b>24</b>	<b>75</b>	<b>187</b>	<b>522</b>

Sumber : Hasil Rekap Survey

Keterangan:

- 1) 1,2,3,4,5,6,7 : Hari Kamis,13 September 2013-Selasa 17 September 2013
- 2) a : Jumlah Kapal
- 3) b : Jumlah Kunjungan

Jumlah kunjungan menunjukkan pergerakan kapal dan barang. Kunjungan kapal dan barang menunjukkan interaksi antara pedagang dan barang. Kunjungan/Frekuensi kapal dari tertinggi hingga terendah adalah:

- Pelabuhan Tobilota memiliki 256 kunjungan
- Pelabuhan Lewoleba memiliki 37 kunjungan
- JTP. Podor memiliki 29 kunjungan
- JTP. Waiwadan memiliki 26 kunjungan
- JTP. Ongalereng memiliki 25 kunjungan
- JTP. Pamakayo memiliki 25 kunjungan
- JTP. Lohayong, Lublolong dan Menanga memiliki 20 kunjungan
- JTP. Wailebe memiliki 17 kunjungan
- JTP. Balaweling dan JTP. Nusadani memiliki 9 kunjungan
- JTP. Lamakera memiliki 8 kunjungan
- JTP. Ritaebang memiliki 7 kunjungan

Jumlah kunjungan kapal dipengaruhi pula oleh beberapa faktor seperti waktu tempuh pelabuhan/JTP yang akan dituju, jumlah kapal dan jumlah penumpang.

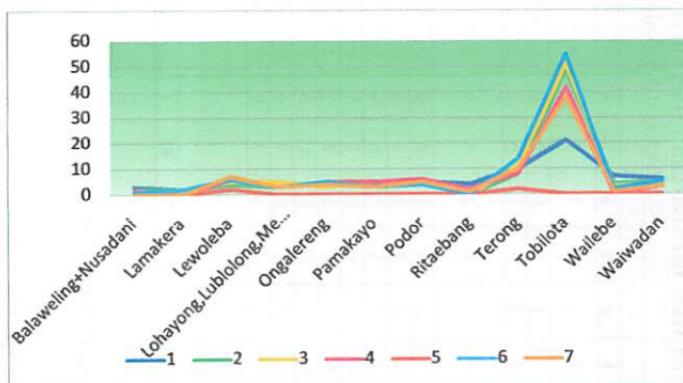


Diagram 4.1

#### Frekuensi Kapal Berdasarkan Waktu Survey di Kabupaten Flores Timur

Pada diagram 4.1 di atas terlihat perbedaan frekuensi. Frekuensi menunjukkan aktifitas Pelabuhan Larantuka pada 7 hari survey. Pelabuhan Tobilota memiliki jumlah kunjungan tertinggi pada tiap harinya. Jumlah kunjungan tertinggi pada rute ini adalah pada hari ke 6 yaitu Senin, 16 September 2013 sedangkan kunjungan terendah atau tanpa pelayaran terjadi pada hari Minggu.

Selain frekuensi, faktor penting lainnya adalah volume barang. Volume barang menjadi alat ukur dalam penelitian ini. Volume barang yang terdistribusi melalui Pelabuhan Larantuka bervariasi. Berat barang pada Hari Rabu adalah tertinggi yaitu 58 ton. Hal tersebut terjadi karena terdapat pelayaran eksternal. Pada pelayaran jalinan lokal atau internal, volume tertinggi terjadi pada hari Senin sebanyak 96 ton, diikuti hari Selasa berat barang sebanyak 93 ton, hari Sabtu, berat barang sebanyak 88 ton, hari

Kamis sebanyak 70 ton, hari Jumad sebanyak 61 ton dan hari Minggu terendah sebanyak 8 ton.

**Tabel 4.33**  
**Pergerakan Berdasarkan Volume Barang Muat**  
**Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur**

No	Pel. Asal	Pel. Tujuan	Berat Barang /Ton/Hari							Total (Ton)	Presen tase (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
1	A	Balaweling	2,5	0,3	0,8	0,7	0	0,3	0	4,5	0%
2	A	Nusadani	1,5	1	1,6	1,7	0	2,1	0	7,9	1%
3	A	Lamakera	1,4	0,5	1,7	0,0	0	2,5	0	6,1	1%
4	A	Lewoleba	10,2	8,7	12,7	11,0	6,9	18,3	19,6	87,5	9%
5	A	Lohayong	4,6	4,2	2,5	1,8	0	2,0	2,2	17,3	2%
6	A	Lublolong	1,9	0,4	0,2	0,2	0	0,1	0,3	3,1	0%
7	A	Menanga	2,5	4,5	4,2	7,3	0	4,3	4,0	26,9	3%
8	A	Ongalereng	2,9	6,0	2,0	6,9	0	8,5	6,3	32,5	3%
9	A	Pamakayo	4,0	5,6	2,8	7,9	0	2,4	4,8	27,5	3%
10	A	Podor	8,1	3,9	3,8	11,4	0	4,2	9,7	41,1	4%
11	A	Ritaebang	2,5	0	0,0	0,0	0	0,0	1,7	4,2	0%
12	A	Terong	11,3	6,6	11,0	16,2	1,5	19,3	20,5	86,3	9%
13	A	Tobilota	20,0	24,8	14,1	20,6	0	26,7	19,7	125,9	13%
14	A	Wailebe	2,0	0,6	0,6	0,0	0	0,4	0,7	4,3	0%
15	A	Waiwadan	4,5	3,4	3,1	1,8	0	4,8	3,5	21,0	2%
16	A	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	500							500	50%
<b>Jumlah</b>			<b>580</b>	<b>70</b>	<b>61</b>	<b>88</b>	<b>8</b>	<b>96</b>	<b>93</b>	<b>996</b>	<b>100%</b>

Sumber : Hasil Rekapitan Survey

Keterangan: 1,2,3,4,5,6,7 : Hari Kamis,13 September 2013-Selasa 17 September 2013

Volume barang muat pada masing-masing Pelabuhan/JTP tujuan dari tertinggi-terendah adalah Pelabuhan Lewoleba (Kab. Lembata) sebanyak 587,5 ton barang, Tobilota sebanyak 125,9 ton, Pelabuhan Terong sebanyak 86,3 ton, JTP. Podor sebanyak 41,5 ton, JTP. Ongalereng sebanyak 32,5 ton. JTP. Pamakayo sebanyak 27,5 ton, JTP. Menanga sebanyak 26,9 ton, JTP. Waiwadan sebanyak 21 ton, JTP. Lohayong sebanyak 17,3 ton, JTP. Nusadani sebanyak 7,9 ton, JTP. Lamakera sebanyak 6,1 ton, JTP. Balaweling sebanyak 4,5 ton, JTP. Ritaebang sebanyak 4,2 ton, JTP. Wailebe sebanyak 4,3 ton dan JTP. Lublolong sebanyak 3,1 ton. Selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 4.33 dan Diagram 4.2

Volume barang muat pola internal-eksternal tujuan Kab. Lembata sebesar 500 ton. Jumlah tersebut adalah tertinggi karena diangkut kapal jenis pinisi yang memiliki kapasitas besar.

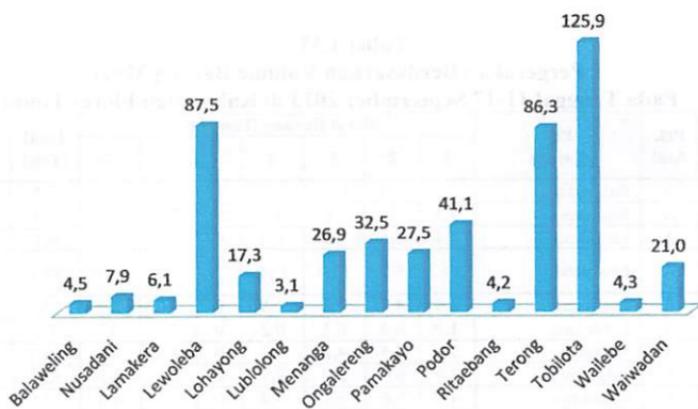


Diagram 4.2

**Pergerakan Berdasarkan Volume Barang Muat di Pelabuhan Larantuka Pada Tanggal 11-17 September 2013 Pola Internal di Kabupaten Flores Timur**

Volume barang menunjukkan pula kebutuhan wilayah tujuan akan barang. Pelabuhan Lewoleba menjadi wilayah tujuan dengan volume barang tertinggi karena selain kapal motor sebagai sarana pengangkut barang di laut, barang dalam kapasitas besar diangkut kapal jenis pinisi yang memiliki kapasitas besar. Volume terendah adalah JTP Lublolong yaitu 3,1 ton.

Faktor lainnya adalah jumlah pedagang dan biaya angkut. Jumlah pedagang pada masing-masing pelabuhan/JTP tujuan tiap harinya memiliki jumlah yang beragam.

Jumlah pedagang berdasarkan hari dari yang tertinggi-terendah adalah Hari Rabu sebanyak 98 pedagang, Hari Jumat sebanyak 95 pedagang, Hari Senin sebanyak 80 pedagang, Hari Selasa sebanyak 80 pedagang, Hari Sabtu sebanyak 79 pedagang, Hari Kamis sebanyak 69 pedagang dan Hari Minggu sebanyak 9 pedagang.

Jumlah pedagang berdasarkan wilayah tujuan dari jumlah tertinggi-terendah adalah Pelabuhan Terong memiliki 108 pedagang, JTP. Lewoleba memiliki 67 pedagang, JTP. Podor memiliki 48 pedagang, JTP. Waiwadan memiliki 42 pedagang, JTP. Ongalereng memiliki 36 pedagang, JTP. Pamakayo memiliki 36 pedagang, Pelabuhan Menanga memiliki 35 pedagang, Pelabuhan Tobilotota memiliki 35 pedagang, JTP. Lohayong memiliki 30 pedagang, JTP. Lublolong memiliki 21 pedagang, JTP. Nusadani memiliki 17 pedagang, JTP. Lamakera memiliki 16 pedagang, JTP. Waibebe memiliki 12 pedagang, JTP. Ritaebang memiliki 9 pedagang dan JTP. Balaweling memiliki 7 pedagang.

Total jumlah pedagang di Kabupaten Flores Timur yang melakukan pengiriman barang melalui Pelabuhan Larantuka adalah 515 pedagang.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, jenis barang dikelompokkan menjadi 10 sektor. Berdasarkan hasil rekapan data survey, jenis barang yang diangkut melalui Pelabuhan Larantuka adalah Pertanian, BBM, Bahan Bangunan, Kendaraan, Makanan dan Minuman Olahan Pabrik, Industri Rumah Tangga, Kebutuhan Pribadi dan Kebutuhan Rumah Tangga. Pergerakan barang pada masing-masing kelompok waktu menunjukkan adanya kecenderungan pergerakan barang pada 3 kelompok waktu. Secara umum, pada tiap kelompok waktu, kelompok barang pertanian memiliki jumlah terbesar yaitu Kendaraan (R2) memiliki jumlah barang dan volume tertinggi.

Pada kelompok waktu 1, jumlah barang barang tertinggi hingga terendah secara berurut adalah pertanian sebanyak 537 ton, Kendaraan (R2) sebanyak 1.142 unit dengan volume 137 ton, BBM sebanyak 1.053 girigen dengan volume 21 ton, Bahan Bangunan (Semen) sebanyak 316 sack dengan volume 3 ton, Makanan dan Minuman Olahan Pabrik sebanyak 333 dos dengan volume 26 ton, Kebutuhan Pribadi (Pakaian) sebanyak 171 karung dengan volume 20 ton dan Kebutuhan Rumah Tangga sebanyak 31 dos dengan volume 1,3 ton sedangkan kelompok perikanan, hasil hutan dan industry rumah tangga tidak terdistribusi melalui Pelabuhan Larantuka pada 7 hari survey.

Pada kelompok waktu 2, jumlah dan volume barang tertinggi-terendah secara berurut adalah BBM sebanyak 1.121 girigen dengan volume 42 ton, Kendaraan (R2) sebanyak 970 unit dengan volume 116 ton, Makanan dan Minuman Olahan Pabrik sebanyak 353 dos dengan volume 12 ton, Bahan Bangunan (Semen) sebanyak 316 sack dengan volume 2,5 ton, Kebutuhan Rumah Tangga 72 dos dengan volume 2,7 ton, Pertanian sebanyak 58 karung dengan volume 7 ton dan Kebutuhan Pribadi (Pakaian) sebanyak 58 karung dengan volume 7 ton. Pada kelompok waktu ini, kelompok barang yang memiliki volume besar selain kelompok kendaraan adalah BBM sedangkan volume terendah adalah kelompok bahan bangunan yaitu 2,5 ton.

Pada kelompok waktu 3 jumlah dan volume barang tertinggi-terendah secara berurut adalah Kendaraan (R2) sebanyak 706 unit dengan volume 85 ton, BBM sebanyak 354 girigen dengan volume 16 ton, Bahan Bangunan (Semen) sebanyak 317 sack dengan volume 3 ton, Makanan dan Minuman Olahan Pabrik sebanyak 117 dos dengan volume 6 ton, Pertanian sebanyak 99 karung dengan volume 7 ton, dan Kebutuhan Rumah Tangga sebanyak 12 dos dengan volume 0,26 ton. Pada kelompok waktu ini, kelompok barang yang memiliki volume besar selain kelompok kendaraan adalah BBM sedangkan volume terendah adalah kelompok kebutuhan rumah tangga yaitu 0,26 ton.

Secara umum, total barang berdasarkan jumlah dan volume pada 3 kelompok waktu selama 7 hari survey adalah:

- a. Pertanian
- b. Kendaraan (R2) sebanyak 2.818 unit dengan volume 338 ton
- c. BBM sebanyak 2.528 girigen dengan volume 79 ton
- d. Bahan Bangunan (Semen) sebanyak 949 sack dengan volume 8 ton
- e. Makanan dan Minuman Olahan Pabrik sebanyak 803 dos dengan volume 44 ton
- f. Pertanian sebanyak 412 karung dengan volume 35 ton
- g. Kebutuhan Pribadi (Pakaian) sebanyak 238 karung dengan volume 27 ton
- h. Kebutuhan Rumah Tangga sebanyak 115 dos dengan volume 4 ton

**Tabel 4.34**  
**Pergerakan Barang Muat Berdasarkan Subsektor dan Pembagian Waktu Pada Tanggal 11-17 September 2013**  
**di Kabupaten Flores Timur**

No	Sektor	Jumlah Barang Berdasarkan Sektor/Hari/Waktu																							
		1						2						3						4					
		A		B		C		A		B		C		A		B		C		A		B		C	
(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)		
1	1a	2.513	501	5	2	7	1	9	1	6	3	2	0	19	1	4	0	4	1	10	1	4	1	1	1
2	1b	47	1	5	0	0	0	15	0	2	0	6	0	21	0	0	0	1	0	21	1	0	0	0	0
3	1c	21	0	0	0	0	0	8	0	2	0	4	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
4	1d	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0
5	4	151	3	90	2	10	0	151	3	186	4	0	0	449	9	278	6	169	3	3	0	18	4	6	1
6	5	89	1	0	0	30	0	79	1	30	0	0	0	15	0	120	1	60	0	1	0	1	1	2	1
7	6	188	23	93	11	156	19	182	22	127	15	142	17	56	7	130	16	85	10	34	26	24	26	32	19
8	7a	49	1	48	2	21	1	54	2	25	1	0	0	29	1	46	1	10	0	20	1	38	1	3	0
9	7b	27	1	34	1	19	1	16	1	17	1	0	0	13	0	24	1	4	0	5	0	7	0	13	0
10	9	56	7	21	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	3	0	0	2	3	1	0	0	0
11	10a	2	0	6	0	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	6	0	0	0
12	10b	2	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0
13	10c	2	0	2	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	2	0
14	10d	2	0	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
15	10e	2	0	7	1	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	6	0	0	0
<b>Jumlah</b>		<b>3.151</b>	<b>537</b>	<b>317</b>	<b>22</b>	<b>249</b>	<b>21</b>	<b>521</b>	<b>29</b>	<b>399</b>	<b>24</b>	<b>155</b>	<b>17</b>	<b>607</b>	<b>18</b>	<b>642</b>	<b>28</b>	<b>335</b>	<b>15</b>	<b>97</b>	<b>32</b>	<b>111</b>	<b>33</b>	<b>60</b>	<b>22</b>

Sumber : Hasil Rekap Survey

Lanjutan Tabel 4.34 Pergerakan Barang Muat Berdasarkan Subsektor dan Pembagian Waktu Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur

No	Sektor	Jumlah Barang Berdasarkan Sektor/Hari/Waktu															
		5		6				7				(a)	(b)				
		A		A		B		C		A				B		C	
		(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)		
1	1a	2	0	17	1	4	0	4	1	7	0	8	0	6	2	2.632	517
2	1b	0	0	16	0	7	0	0	0	11	0	5	0	0	0	157	2
3	1c	0	0	7	0	0	0	0	0	4	0	2	0	0	0	50	1
4	1d	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	13	0
5	4	20	0	13	3	16	3	4	1	138	3	224	4	49	1	1.975	50
6	5	0	0	2	1	1	0	2	1	33	0	37	0	4	0	506	7
7	6	45	5	32	35	29	22	28	19	163	20	219	26	161	19	1.926	357
8	7a	5	0	38	1	31	1	1	0	30	3	30	1	16	2	494	18
9	7b	4	0	19	1	24	1	14	1	24	2	29	1	19	1	312	13
10	9	19	2	4	4	0	0	0	0	34	4	13	2	0	0	170	27
11	10a	2	0	3	0	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	33	0
12	10b	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	18	0
13	10c	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	19	0
14	10d	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	14	0
15	10e	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	3	0	1	0	31	3
Jumlah		97	8	155	45	120	28	54	22	450	33	573	35	258	25	8.350	996

Sumber : Hasil Rekap Survey

Keterangan:

- 1) 1,2,3,4,5,6,7 : Hari Kamis,13 September 2013-Selasa 17  
 2) A : Kelompok Waktu 06:00-10:59  
 3) B : Kelompok Waktu 11:00-13:59  
 4) C : Kelompok Waktu 14:00-19:00  
 5) (a) : Jumlah Barang  
 6) (b) : Volume (Ton)  
 7) 1a : Pertanian Tanaman Pangan  
 8) 1b : Pertanian Tanaman Sayuran  
 9) 1c : Pertanian Tanaman Buah

- 10) 1d : Pertanian Tanaman Kebun  
 11) 4 : BBM  
 12) 5 : Bahan Bangunan  
 13) 6 : Kendaraan  
 14) 7a : Makanan Pabrik  
 15) 7b : Minuman Pabrik  
 16) 10 a : Sabun  
 17) 10b : Pasta Gigi  
 18) 10c : Sabun Cuci Piring  
 19) 10d : Shampo  
 20) 10e : Deterjen

Berdasarkan Tabel di bawah ini, jumlah barang berdasarkan sector/kelompok dengan volume tertinggi-terendah adalah Pertanian sebanyak 520 ton, Kendaraan sebanyak 357 ton, BBM sebanyak 50 ton, Makanan dan Minuman Pabrik sebanyak 31 ton, Keb. Pribadi sebanyak 27 ton, Bahan Bangunan (Semen) sebanyak 7 ton dan Keb. Rumah Tangga sebanyak 4 ton.

**Tabel 4.35**  
**Pergerakan Barang Muat Berdasarkan Sektor dan Kelompok Waktu**  
**Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur**

No	Sektor	Sektor	
		Jumlah Barang	Berat (Ton)
1	Pertanian	2.852	520
2	Perikanan	0	0
3	Hasil Hutan	0	0
4	BBM	1.975	50
5	Bahan Bangunan	506	7
6	Kendaraan	1.926	357
7	Makanan dan Minuman Pabrik	806	31
8	Industri Rumah Tangga	0	0
9	Keb.Pribadi	170	27
10	Keb.Rumah Tangga	115	4
<b>Jumlah</b>		<b>8.350</b>	<b>996</b>

Sumber: Hasil Rekapitan Survey

**Diagram 4.3**  
**Perbandingan Jumlah Barang dan Volume Berdasarkan 10 Sektor pada Tanggal**  
**11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur**



Pada diagram terlihat, jumlah barang yang besar tidak berarti memiliki volume yang besar pula, seperti sector 3 yaitu bahan bangunan memiliki jumlah barang yang besar namun memiliki volume yang kecil begitupula sebaliknya, volume yang besar tidak berarti memiliki jumlah barang yang besar seperti sector 9 yaitu kebutuhan pribadi. Jumlah dan volume barang tertinggi adalah kelompok barang pertanian yaitu 2.852 unit dengan volume 520 ton sedangkan jumlah dan volume barang terendah adalah Kebutuhan Rumah Tangga sebanyak 115 dos dengan volume 4 ton.

#### **2. Total Pergerakan Barang Bongkar**

Total pergerakan barang bongkar tanggal 11-17 September 2013 berfungsi untuk mengetahui total pergerakan keseluruhan berdasarkan jumlah kapal dan kunjungan, volume barang, jumlah pedagang, biaya angkut dan jenis barang menurut sector. Tiap-tiap pembahasan akan diuraikan berdasarkan wilayah asal. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel 4.36 di bawah ini:

Tabel 4.36  
Pergerakan Barang Bongkar Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur

No	Pel.Asal	Pel. Tujuan	Pergerakan Barang 11-17 September 2013															
			1				2				3				4			
			a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
1	Balaweling	A	2	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0
2	Nusadani	A	0	0	2,42	0	0	0	0,72	0	0	0	0	0	0	0	0,84	0
3	Lamakera	A	1	2	1,44	0	1	2	0,84	0	1	2	1,2	0	0	0	0	0
4	Lewoleba	A	5	7	7,44	0	3	3	6,48	0	1	2	3	0	3	6	7,68	0
5	Lohayong	A	2	3	0	0	2	3	0,12	0	2	4	0	0	2	5	2,28	0
6	Lublolong	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Menanga	A	0	0	1,8	0	0	0	0,36	0	0	0	3,72	0	0	0	5,76	0
8	Ongalereng	A	2	4	2,16	0	2	4	1,56	0	2	4	5,28	0	2	5	3,84	0
9	Pamakayo	A	2	4	3,12	0	2	3	3,24	0	2	5	2,4	0	2	7	5,04	0
10	Podor	A	3	5	7,56	0	3	5	9,6	0	3	5	3,72	0	3	7	5,52	0
11	Ritaebang	A	2	3	1,44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Terong	A	2	10	11,56	14	5	7	8,1	15	2	10	8,76	9	2	11	14,1	13
13	Tobilota	A	7	11	8,76	0	7	15	7,32	0	9	48	11,76	0	8	35	17,16	0
14	Wailebe	A	4	6	2,42	1	3	8	2,52	0	2	3	0,6	0	0	0	0	0
15	Waiwadan	A	4	7	3,28	2	4	5	2,46	2	3	3	1,8	0	3	4	1,8	0
16	Kab.Ujung Pandang (Pel.Soekarno Hatta- Makasar)	A	1	1	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	Surabaya (Pel.Tanjung Perak Surabaya)	A	0	0	0	0	1	1	2.300	0	0	0	0	0	1	1	1.580	0
<b>Jumlah</b>			<b>37</b>	<b>66</b>	<b>553,41</b>	<b>17</b>	<b>34</b>	<b>58</b>	<b>2.343</b>	<b>17</b>	<b>27</b>	<b>86</b>	<b>42</b>	<b>9</b>	<b>28</b>	<b>83</b>	<b>1.644</b>	<b>13</b>

Sumber : Hasil Rekap Survey

Keterangan:

1) 1,2,3,4,5,6,7 : Hari Kamis,13 September 2013-Selasa 17  
September 2013

2) a : Jumlah Kapal

3) b : Jumlah Kunjungan

4) c : Berat (Ton)

5) d : Jumlah Pedagang

Jumlah total kapal bongkar di Pelabuhan Larantuka memiliki jumlah yang sama dengan jumlah kapal muat. Perbedaannya adalah pada jumlah kunjungan. Jumlah kunjungan untuk barang bongkar relatif sedikit karena jumlah kunjungan yang terdata adalah kapal masuk yang memiliki barang dagangan dan atau kendaraan. Pada umumnya, kunjungan kapal tanpa barang bawaan terbilang banyak sehingga jumlah menjadi berbeda, selain itu seringkali kapal muat pada kelompok waktu 14:00-19:00 menjadi waktu terakhir dan rute terputus pada kelompok waktu tersebut. Keadaan tersebut menyebabkan adanya perbedaan jumlah kunjungan antara bongkar dengan muat.

Jumlah kunjungan kapal dengan kepentingan bongkar barang tertinggi adalah pada hari Senin, 16 September 2013 yaitu 101 kunjungan kapal sedangkan kunjungan terendah adalah pada hari Minggu, 15 September yaitu melayani 1 kali kunjungan yang berhasil melakukan kegiatan bongkar barang. Selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 4.37 dan Diagram 4.4 di bawah ini:

Tabel 4.37

**Jumlah Kapal dan Kunjungan Barang Berdasarkan 7 Hari Survey di Kabupaten Flores Timur**

No	Pel.Asal	Pel. Tujuan	Jumlah Kapal dan Kunjungan/Hari														
			1		2		3		4		5		6		7		
			a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	
	Balaweling	A															
	Nusadani	A	2	3	1	2	0	0	2	2	0	0	1	1	0	0	
	Lamakera	A	1	2	1	2	1	2	0	0	0	0	1	2	0	0	
	Lewoleba	A	5	7	3	3	1	2	3	6	1	1	5	6	4	6	
	Lohayong	A															
	Lublolong	A	2	3	2	3	2	4	2	5	0	0	2	3	1	2	
	Menanga	A															
	Ongalereng	A	2	4	2	4	2	4	2	5	0	0	2	5	2	2	
	Pamakayo	A	2	4	2	3	2	5	2	7	0	0	1	3	1	3	
	Podor	A	3	5	3	5	3	5	3	7	0	0	2	4	2	2	
	Ritaebang	A	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
	Terong	A	2	10	5	7	2	10	2	11	0	0	2	13	2	13	
	Tobilota	A	7	11	7	15	9	48	8	35	0	0	9	56	7	42	
	Waillebe	A	4	6	3	8	2	3	0	0	0	0	1	2	1	1	
	Waiwadan	A	4	7	4	5	3	3	3	4	0	0	4	5	2	3	
	Kab.Ujung Pandang (Pel.Soekarno Hatta-Makasar)	A	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kab.Surabaya (Pel.Tanjung Perak Surabaya)	A	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	1	1	
	<b>Jumlah</b>		<b>37</b>	<b>66</b>	<b>34</b>	<b>58</b>	<b>27</b>	<b>86</b>	<b>28</b>	<b>83</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>31</b>	<b>101</b>	<b>24</b>	<b>76</b>	

Sumber : Hasil Rekap Survey

Keterangan:

1) 1,2,3,4,5,6,7 : Hari Senin, 11 September 2013-17 September 2013

2) a : Jumlah Kapal

3) b : Jumlah Kunjungan

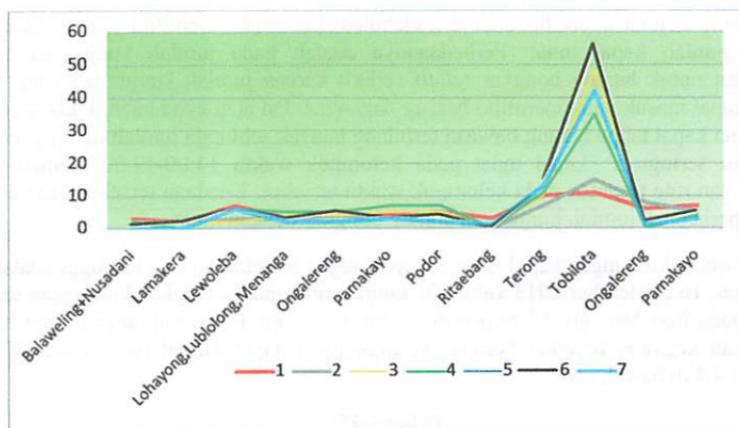


Diagram 4.4  
Frekuensi Kapal Bongkar Berdasarkan Waktu Survey  
di Kabupaten Flores Timur

Frekuensi kapal lokal dari 4 pelabuhan dan 11 JTP pada 7 hari survey dengan jumlah kunjungan barang bongkar dari tertinggi-terendah secara berurut adalah Pelabuhan Tobilota sebanyak 256 kunjungan, Pelabuhan Terong sebanyak 63 kunjungan, Pelabuhan Lewoleba sebanyak 36 kunjungan, JTP. Podor sebanyak 29 kunjungan, JTP. Waiwadan sebanyak 26 kunjungan, JTP. Ongalereng dan JTP. Pamakayo sebanyak 25 kunjungan, JTP. Lohayonga, JTP. Lublolong dan Pelabuhan Menanga sebanyak 20 kunjungan, JTP. Wailebe sebanyak 17 kunjungan, JTP. Balaweling dan JTP. Nusadani sebanyak 9 kunjungan, JTP. Lamakera sebanyak 8 kunjungan dan terendah adalah JTP. Ritaebang sebanyak 7 kunjungan. Pelabuhan Larantuka menerima kunjungan luar wilayah sebanyak 3 kali.

Dalam tiap kunjungan, kapal mendistribusikan barang dari pelabuhan/JTP asal berupa barang dengan berat/volume yang berbeda. Volume dengan satuan ukur berupa ton menjadi alat ukur pembading jumlah barang tiap Pelabuhan/JTP. Pada Tabel dan Diagram terlihat volume barang pada tiap hari memiliki jumlah yang berbeda. Volume tertinggi-terendah secara berurut adalah Hari Senin, 16 September 2013 yaitu 4.064 ton, Hari Selasa sebanyak 2.856 ton, Hari Kamis sebanyak 2.343 ton, Hari Sabtu sebanyak 1.644 ton, Hari Rabu sebanyak 553 ton, Hari Jumad sebanyak 42 ton dan terendah adalah Hari Minggu sebanyak 1 ton.

Total volume berdasarkan hari survey, berasal dari tiap pelabuhan/JTP. Secara keseluruhan, barang yang berasal dari tiap pelabuhan/JTP dari tertinggi-terendah adalah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebesar 10.680 ton, Pel. Soekarno Hatta Makasar sebesar 500 ton, Pelabuhan Tobilota sebanyak 87,6 ton, Pelabuhan Terong sebanyak 71,1 ton, Pelabuhan Lewoleba sebanyak 44,3 ton, JTP. Podor sebanyak 28 ton, JTP. Ongalereng sebanyak 20,8 ton, JTP. Pamakayo sebanyak 18,7 ton, Pelabuhan Menanga sebanyak 18,1 ton, JTP. Waiwadan sebanyak 12,7 ton, JTP. Wailebe sebanyak 6,6 ton, JTP. Nusadani sebanyak 5,4 ton, JTP. Lamakera sebanyak 4,4 ton, JTP. Lohayonga

sebanyak 3,2 ton, JTP. Ritaebang sebanyak 2,4 ton, JTP. Balaweling sebanyak 0,5 ton dan erendah adalah JTP. Lublolong sebanyak 0,1 ton barang.

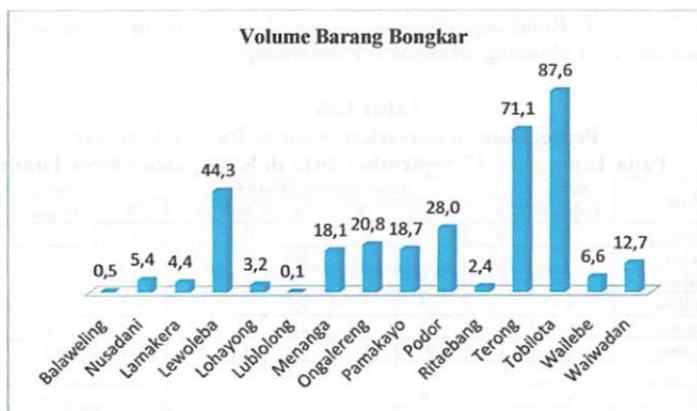
**Tabel 4.38**  
**Pergerakan Berdasarkan Volume Barang Bongkar**  
**Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur**

No	Pel.Asal	Pel. Tujuan	Berat Barang /Ton/Hari							Total (Ton)	Presen tase (%)
			1	2	3	4	5	6	7		
1	Balaweling	A	0	0	0	0	0	0,5	0	0,5	0,004%
2	Nusadani	A	2,4	0,7	0	0,8	0	1,4	0	5,4	0,05%
3	Lamakera	A	1,4	0,8	1,2	0	0	1	0	4,4	0,04%
4	Lewoleba	A	7,4	6,5	3	7,7	1	10	8,5	44,3	0,38%
5	Lohayong	A	0	0,1	0	2,3	0	0,5	0,4	3,2	0,03%
6	Lublolong	A	0	0	0	0	0	0	0,1	0,1	0,001%
7	Menanga	A	1,8	0,4	3,7	5,8	0	3,8	2,6	18,1	0,2%
8	Ongalereng	A	2,2	1,6	5,3	3,8	0	3,8	4,1	20,8	0,2%
9	Pamakayo	A	3,1	3,2	2,4	5,0	0	1,6	3,4	18,7	0,2%
10	Podor	A	7,6	9,6	3,7	5,5	0	0,7	0,8	28	0,2%
11	Ritaebang	A	1,4	0	0	0	0	0,0	1,0	2,4	0,02%
12	Terong	A	11,6	8,1	8,8	14,1	0	14,3	14,3	71,1	0,6%
13	Tobilota	A	8,8	7,3	11,8	17,2	0	24,0	18,6	87,6	0,8%
14	Wailebe	A	2,4	2,5	0,6	0	0	0,6	0,5	6,6	0,1%
15	Waiwadan	A	3,3	2,5	1,8	1,8	0	2	1,3	12,7	0,1%
16	Kab.Ujung Pandang (Pel.Soekarno Hatta-Makasar)	A	500	0	0	0	0	0	0	500	4%
17	Kab.Surabaya (Pel.Tanjung Perak Surabaya)	A	0	2.300	0	1.580	0	4.000	2.800	10.680	93%
<b>Jumlah</b>			<b>553</b>	<b>2.343</b>	<b>42</b>	<b>1.644</b>	<b>1</b>	<b>4.064</b>	<b>2.856</b>	<b>11.504</b>	<b>100%</b>

umber : Hasil Rekap Survey

Keterangan:

,2,3,4,5,6,7 : Hari Senin,11 September 2013-17 September 2013



**Diagram 4.5**  
**Perbandingan Pergerakan Berdasarkan Volume Barang Bongkar**  
**Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur**

Volume barang menunjukkan pula kemampuan wilayah. Secara internal, Pelabuhan Toblota menjadi Pelabuhan dengan volume barang tertinggi ditunjang dengan jumlah kapal dan kunjungan terbanyak sedangkan volume terendah adalah JTP. Lublolong yaitu 0,1 ton barang.

**Tabel 4.39**  
**Distribusi Barang Bongkar Berdasarkan Subsektor dan Pembagian Waktu Pada Tanggal 11-17 September 2013**  
**di Kabupaten Flores Timur**

No	Sektor	Jumlah Barang Berdasarkan Sektor/Hari/Waktu																							
		1						2						3						4					
		A		B		C		A		B		C		A		B		C		A		B		C	
		(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)
1	1a	2	0,04	0	0	0	0	3	0,05	0	0	0	0	3	0,03	0	0	0	0	4	0,04	0	0	0	0
2	1b	13	0,11	0	0	0	0	11	0,085	0	0	0	0	3	0,023	0	0	0	0	3	0,03	0	0	0	0
3	1c	8	0,19	1	0,02	0	0	7	0,076	1	0,04	0	0	4	0,065	0	0	0	0	7	0,10	0	0	0	0
4	1d	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,01	0	0	0	0
5	6	294	35,28	77	9,24	71	9	238	28,56	79	9,48	42	5,04	246	29,52	58	6,96	47	6	367	44,04	47	6	118	14
<b>Jumlah</b>		<b>317</b>	<b>36</b>	<b>78</b>	<b>9</b>	<b>71</b>	<b>9</b>	<b>259</b>	<b>29</b>	<b>80</b>	<b>10</b>	<b>42</b>	<b>5</b>	<b>256</b>	<b>30</b>	<b>58</b>	<b>7</b>	<b>47</b>	<b>6</b>	<b>382</b>	<b>44,22</b>	<b>47</b>	<b>6</b>	<b>118</b>	<b>14</b>

Sumber : Hasil Rekap Survey

**Lanjutan Tabel 4.39 Distribusi Barang Bongkar Berdasarkan Subsektor dan Pembagian Waktu Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur**

No	Sektor	Jumlah Barang Berdasarkan Sektor/Hari/Waktu															
		5				6				7							
		A		B		A		B		C		A		B		C	
		(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)	(a)	(b)
1	1a	0	0	3	0,03	0	0	0	0	2	0,02	0	0	0	0		
2	1b	0	0	15	0,1	0	0	0	0	5	0,04	0	0	0	0		
3	1c	0	0	6	0,1	0	0	0	0	6	0,07	0	0	0	0		
4	1d	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,01	0	0	0	0		
5	6	10,0	1,2	237	28,4	187	22	109	13	334	40,08	77	9	51	6,12		
<b>Jumlah</b>		<b>10</b>	<b>1,2</b>	<b>261</b>	<b>29</b>	<b>187</b>	<b>22</b>	<b>109</b>	<b>13</b>	<b>348</b>	<b>40,22</b>	<b>77</b>	<b>9</b>	<b>51</b>	<b>6</b>		

Sumber : Hasil Rekap Survey

Keterangan:

- 1) 2,3,4,5,6,7 : Hari Kamis,13 September 2013-Selasa 17 September 2013  
 2) A : Kelompok Waktu 06:00-10:59  
 3) B : Kelompok Waktu 11:00-13:59  
 4) C : Kelompok Waktu 14:00-19:00  
 5) (a) : Jumlah Barang  
 6) (b) : Volume (Ton)  
 7) 1a : Pertanian Tanaman Pangan  
 8) 1b : Pertanian Tanaman Sayuran  
 9) 1c : Pertanian Tanaman Buah  
 10) 1d : Pertanian Tanaman Kebun  
 11) 4 : BBM  
 12) 5 : Bahan Bangunan  
 13) 6 : Kendaraan

Selain pedagang dan biaya angkut, jumlah dan jenis barang menjadi bagian dalam distribusi barang di Kabupaten Flores Timur. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, jenis barang dikelompokkan menjadi 10 sektor. Berdasarkan hasil rekap data survey, jenis barang yang masuk ke Pelabuhan Larantuka adalah Pertanian dan Kendaraan. Distribusi barang pada masing-masing kelompok waktu menunjukkan adanya kecenderungan pergerakan barang pada 3 kelompok waktu. Secara umum, pada tiap kelompok waktu, kelompok barang Kendaraan (R2) memiliki jumlah barang dan volume tertinggi.

**Tabel 4.40**  
**Distribusi Barang Bongkar Berdasarkan Sektor dan Kelompok Waktu**  
**Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur**

No	Sektor	06:00-10:59		11:00-13:59		14:00-19:00		Sektor	
		a	b	a	b	a	b	Jumlah Barang	Berat (kg)
1	Pertanian	330.107	6.601	2	0,064			330.109	6.601
2	Bahan Bangunan	62.500	500					62.500	500
3	BBM	204.000	4.080					204.000	4.080
4	Kendaraan	1.716	206	588	63	448	53,76	2.752	323
	<b>Jumlah</b>	<b>598.323</b>	<b>11.387</b>	<b>590</b>	<b>63</b>	<b>448</b>	<b>54</b>	<b>599.361</b>	<b>11.504</b>

Sumber : Hasil Rekap Survey

Keterangan:

- 1) 1,2,3,4,5,6, : Hari 1,2,3,4,5,6,7  
 2) a : Jumlah Barang  
 3) b : Volume (Ton)

**Diagram 4.6**  
**Perbandingan Jumlah Barang Bongkar dan Volume Berdasarkan 10 Sektor Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur**



Secara umum, pertanian memiliki jumlah dan volume barang terbesar. Jumlah tersebut merupakan pencampuran barang eksternal dan internal.

### 3. Pergerakan Barang Muat dan Bongkar

Barang muat dan bongkar memiliki frekuensi dan volume yang berbeda. Perbedaan tersebut disebabkan perbedaan kebutuhan dan kemampuan pedagang. Pelabuhan/JTP yang memuat barang dari Pelabuhan Larantuka dalam jumlah besar memiliki kebutuhan yang besar akan barang untuk wilayahnya sedangkan pelabuhan/JTP yang melakukan bongkar barang dalam jumlah besar menunjukkan kemampuan wilayahnya mendistribusikan barang.

Pada tabel dan diagram di bawah ini terlihat perbandingan jumlah frekuensi dan volume pada tiap Pelabuhan/JTP.

**Tabel 4.41**

**Pergerakan Barang Bongkar dan Muat Berdasarkan Frekuensi dan Volume Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur**

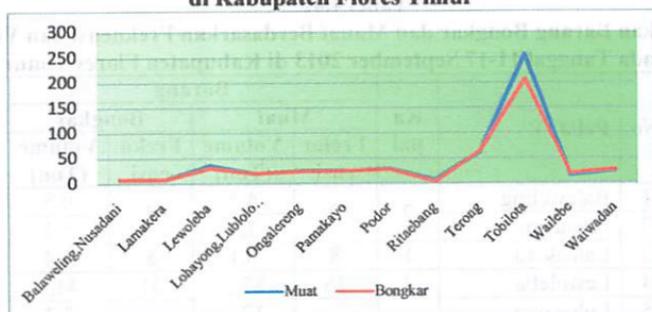
No	Pel/JTP	Kapal	Barang			
			Muat		Bongkar	
			Frekuensi	Volume (Ton)	Frekuensi	Volume (Ton)
1	Balaweling	2	9	4,5	8	0,5
2	Nusadani			7,9		5,4
3	Lamakera	1	8	6,1	8	4,4
4	Lewoleba	4	36	87,5	31	44,3
5	Lohayong	2	20	17,3	20	3,2
6	Lublolong			3,1		0,1
7	Menanga			26,9		18,1
8	Ongalereng	2	25	32,5	24	20,8
9	Pamakayo	2	25	27,5	25	18,7

No	Pel/JTP	Ka pal	Barang			
			Muat		Bongkar	
			Freku ensi	Volume (Ton)	Freku ensi	Volume (Ton)
10	Podor	3	29	41,1	28	28,0
11	Ritaebang	2	7	4,2	4	2,4
12	Terong	2	63	86,3	64	71,1
13	Tobilota	9	256	125,9	207	87,6
14	Wailebe	4	17	4,3	20	6,6
15	Waiwadan	4	26	21,0	27	12,7
16	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	1	1	500		
17	Kab.Ujung Pandang (Pel.Soekarno Hatta-Makasar)	1	522		1	500
18	Kab.Surabaya (Pel.Tanjung Perak Surabaya)	4	0		4	10.680
<b>Jumlah</b>		<b>43</b>	<b>1.044</b>	<b>996</b>	<b>471</b>	<b>11.504</b>

Sumber: Hasil Rekap Survey

Jumlah frekuensi muat pada 7 hari survey adalah 1.044 sedangkan frekuensi bongkar adalah 471, dengan kata lain terdapat 573 kunjungan kapal yang putus arus atau berhenti melakukan pergerakan pada selang waktu tertentu. Jumlah volume barang muat pada 7 hari survey adalah 996 ton sedangkan barang bongkar adalah 11.504 ton. Perbedaan frekuensi dan volume digambarkan pada diagram berikut ini:

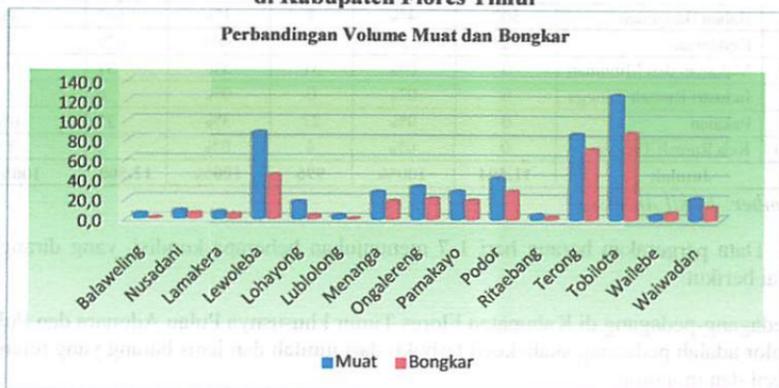
Diagram 4.7  
Perbandingan Frekuensi Muat dan Bongkar Barang di Pelabuhan Larantuka Berdasarkan Pelabuhan/JTP Pada Tanggal 11-17 September 2013 di Kabupaten Flores Timur



Pada umumnya, frekuensi tergantung pada jumlah kapal yang masuk dan ke luar. Perbandingan frekuensi muat dan bongkar pada tiap pelabuhan/JTP relatif kecil.

Perbandingan yang besar terlihat pada Pelabuhan Tobilota yaitu memiliki selisih 49 antara kedua kunjungan yang berarti terdapat 49 kapal yang tidak melakukan pergerakan lanjutan atau putus arus pada tanggal 11-17 September 2013.

**Diagram 4.8**  
**Perbandingan Volume Muat dan Bongkar Barang di Pelabuhan Larantuka**  
**Berdasarkan Pelabuhan/JTP**  
**Pada Tanggal 11-17 September 2013**  
**di Kabupaten Flores Timur**



Pada diagram terlihat 3 Pelabuhan memiliki jumlah barang muat dan bongkar yang besar yaitu Pelabuhan Tobilota, Pelabuhan Lewoleba dan Pelabuhan Terong. Berdasarkan data, pelabuhan Tobilota unggul dalam volume muat dan bongkar, namun terbatas pada jenis barang angkut. Barang yang dibongkar oleh kapal-kapal Pelabuhan Tobilota adalah kelompok barang kendaraan (R2). Pelabuhan Lewoleba unggul dalam volume barang muat dibandingkan Pelabuhan Terong namun Pelabuhan Terong memiliki jumlah barang bongkar lebih banyak karena memiliki potensi yaitu sektor pertanian, sedangkan barang lainnya adalah kendaraan.

Selain volume dan frekuensi perlu diketahui pula sector yang mendominasi pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur. Pada Tabel 4.42 akan diperlihatkan pergerakan barang berdasarkan sector.

Pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur berdasarkan data primer dari tertinggi-terendah adalah sektor pertanian yaitu 7.121 barang, BBM sebanyak 4.130 ton, Kendaraan sebanyak 679 ton, Bahan Bangunan sebanyak 507 ton, Makanan dan Minuman Pabrik sebanyak 31 ton, Keb. Pribadi sebanyak 27 ton dan Keb. Rumah Tangga sebanyak 4 ton. Barang-barang yang tidak terdata sebagai data primer atau yang tidak melakukan pergerakan adalah hasil hutan, perikanan dan industry rumah tangga.

**Tabel 4.42**  
**Pergerakan Barang Berdasarkan Sektor Tanggal 11-17 September 2013**  
**di Kabupaten Flores Timur**

No	Sektor	Bongkar (Ton)	Presen tase (%)	Muat (Ton)	Presen tase (%)	Total (Ton)	Presen tase (%)
1	Pertanian	6.601	57,38%	520	52%	7.121	57%
2	Perikanan	0	0%	0	0%	0	0%
3	Hasil Hutan	0	0%	0	0%	0	0%
4	BBM	4.080	35%	50	5%	4.130	33%
5	Bahan Bangunan	500	4%	7	1%	507	4%
6	Kendaraan	323	2,8%	357	36%	679	5%
7	Makanan dan Minuman	0	0%	31	3%	31	0%
8	Industri Rumah Tangga	0	0%	0	0%	0	0%
9	Pakaian	0	0%	27	3%	27	0%
10	Keb.Rumah Tangga	0	0%	4	0%	4	0%
<b>Jumlah</b>		<b>11.504</b>	<b>100%</b>	<b>996</b>	<b>100%</b>	<b>12.500</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Data pergerakan barang hari 1-7 menunjukkan beberapa kondisi, yang dirangkum sebagai berikut:

- Pedagang-pedagang di Kabupaten Flores Timur khususnya Pulau Adonara dan Pulau Solor adalah pedagang skala kecil terbukti dari jumlah dan jenis barang yang relative kecil dan monoton.
- Jadwal pelayaran dan rute kapal, bergantung pada:
  - Kesiapan kapten kapal dan anak buah kapal dalam melakukan pelayaran
  - Keadaan kapal
  - Kondisi penumpang
  - Waktu angkut kapal lainnya
- Tarif tetap untuk pengangkutan barang adalah kendaraan beroda dua dan empat sedangkan barang lainnya tidak dikenai tarif tetap sehingga harga barang bervariasi tergantung kekerabatan, kedekatan emosional dengan pemilik kapal.
- Kepemilikan kapal terdiri dari :
  - Pemilik kapal adalah juragan yang mempekerjakan orang lain yang mampu mengendarai dan menjadi anak buah kapten. Sistem pembayaran upah adalah sebulan sekali. Pemilik kapal memberikan patokan harga setoran perhari sehingga kelebihan biaya angkut adalah milik kapten atau anak buah kapal. Jumlah barang angkut yang sedikit dan toleransi yang besar menyebabkan kapten dan anak buah kapal tidak mendapat nilai tambah yang besar.
  - Pemilik kapal adalah kapten dan mempekerjakan anak buah kapten. Pada kondisi ini, sistem pembayaran upah buruh adalah sebulan sekali dan/ diupah sesuai hari kerja. Pemilik kapal memberikan upah berdasarkan total pendapatan dalam sehari kerja. Upah buruh seringnya adalah 30-40% dari total keseluruhan.
- Waktu ramai pelayaran dalam pergerakan barang adalah Pkl 07.00-08.00, 11.00, dan mulai menurun Pkl. 13.00-Pkl.14.00
- Pergerakan barang pertanian:
  - Pergerakan berlangsung Pkl.06-08.00 dengan jenis monoton

- b. Subsektor perkebunan relatif sedikit
- 7. Pergerakan barang BBM:
  - a. Berlangsung pada waktu yang tidak tentu, tergantung ketersediaan BBM di SPBU atau pedagang eceran
  - b. Pulau Solor tidak memiliki SPBU sehingga perlu mencari minyak di Larantuka
- 8. Bahan Bangunan  
Pergerakan bahan bangunan dalam jumlah besar terdapat pada waktu-waktu kapal dalam keadaan sepi pengunjung yaitu pada Pkl.15.00-Pkl. 19.00.
- 9. Kendaraan  
Kendaraan menjadi satu-satunya tambahan pendapatan kapten dan anak buah kapten. Jumlah kendaraan meningkat pada Pkl.07.00-08.00 dan berlanjut Pkl.13.00-14.00
- 10. Barang makanan dan minuman olahan pabrik, kebutuhan pribadi dan keb.rumah tangga
  - a. Semua jenis produk pabrik berasal dari Surabaya
  - b. Pintu masuk barang kelompok ini adalah Pelabuhan Barang Kabupaten Sika
  - c. Pedagang pada Pulau Adonara dan Pulau Solor membeli barang dari:
    - 1) Tengkulak Kabupaten Sika
    - 2) Pedagang pertokoan Larantuka

## **BAB V**

### **ANALISA**

#### **5.1. Analisa Potensi Wilayah di Kabupaten Flores Timur**

Setiap pulau di Kabupaten Flores Timur memiliki kemampuan yang berbeda dalam perkembangannya. Hal ini dikarenakan memiliki perbedaan potensi sumber daya yang dimiliki masing-masing wilayah. Salah satu sumber daya wilayah adalah sumber daya alam di suatu wilayah yang dimanfaatkan melalui berbagai macam kegiatan sektoral yang dapat memberikan kontribusi yang nyata terhadap perekonomian wilayah. Namun demikian, daya dukung sumber daya alam pada suatu daerah dapat pula hanya sekedar potensi dan belum mampu menggerakkan ekonomi wilayahnya karena belum dimanfaatkan dan dikelola secara optimal.

Kabupaten Flores Timur memiliki sumber daya alam yang beragam. Sumber daya alam yang dimiliki meliputi sektor pertanian, hutan dan perikanan. Dengan kondisi iklim tropis menyebabkan wilayah ini tidak memiliki banyak pilihan jenis komoditi yang mampu hidup dan tumbuh untuk membantu pertumbuhan ekonomi selain itu berada antara selat dan teluk menyebabkan tidak banyak ikan yang ada di perairan laut Kabupaten Flores Timur. Wilayah Kabupaten bergantung pada kapal-kapal fiber besar yang menangkap ikan di Perairan Laut Sabu, di luar batas administrasi Kabupaten Flores Timur.

Untuk mengetahui sektor-sektor sumber daya alam Kabupaten Flores Timur yang tergolong dalam kategori produk unggulan, potensial, dominan dan stagnan maka perlu diuraikan analisa Growth Share yaitu analisa untuk mengetahui sector-sektor yang memberikan kontribusi terhadap perkembangan wilayah berdasarkan jumlah produksi tiap sektor.

**Tabel 5.1**  
**Potensi Wilayah Berdasarkan Analisa Growth Share di Kabupaten Flores Timur**

No	Sektor /Sub Sektor	Jenis Komoditi	Flores-Timur (Larantuka)			Solor			Adonara		
			Growth	Share	Kategori	Growth	Share	Kategori	Growth	Share	Kategori
1	Pertanian-Pangan	Padi Ladang	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
2		Padi Sawah	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
3		Gabah Kering Ladang	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
4		Gabah Kering Sawah	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
5		Jagung	+	-	Potensial	-	-	Stagnan	+	-	Potensial
6		Ubi Kayu	+	-	Potensial	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
7		Ubi Jalar	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	+	-	Potensial
8		Kacang Tanah	+	-	Potensial	+	-	Potensial	-	-	Stagnan
9		Kacang Hijau	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	+	-	Potensial
10		Sorgum	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial
11	Pertanian-Sayur	Bawang Merah	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
12		Sawi	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
13		Kacang Panjang	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
14		Cabai	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
15		Tomat	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
16		Terung	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
17		Kangkung	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
18		Bayam	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
19	Pertanian-Buah	Jeruk	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
20		Pisang	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
21		Mangga	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
22		Pepaya	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
23		Nangka	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan

No	Sektor /Sub Sektor	Jenis Komoditi	Flores-Timur (Larantuka)			Solor			Adonara			
			Growth	Share	Kategori	Growth	Share	Kategori	Growth	Share	Kategori	
24		Alpukat	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	
25		Nanas	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	
26		Sirsak	+	-	Stagnan	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
27		Semangka	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	
28		Kelapa	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
29		Kopi	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
30		Cengkeh	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Potensial	
31		Kakao	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
32		Jambu Mente	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
33	Pertanian-Kebun	Kemiri	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
34		Pinang	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	
35		Pala	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	
36		Lada	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
37		Vanili	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
38		Jarak Pagar	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
39		Kakap	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	+	-	Potensial	
40		Merah	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	
41		Kerapu	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	
42		Ekor Kuning	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
43	Selar	-	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial		
44	Perikanan	Tembang	-	-	Stagnan	+	-	Potensial	-	-	Stagnan	
45		Julung2	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
46		Teri	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	+	-	Potensial	
47		Kembung	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
48		Biji Nangka	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
49		Tenggiri	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial	
50		Tuna	-	-	Stagnan	+	-	Potensial	-	-	Stagnan	
51			Cakalang	-	-	Stagnan	+	-	Potensial	-	-	Stagnan

No	Sektor /Sub Sektor	Jenis Komoditi	Flores-Timur (Larantuka)			Solor			Adonara		
			Growth	Share	Kategori	Growth	Share	Kategori	Growth	Share	Kategori
52	Hasil Hutan	Tongkol	-	-	Stagnan	+	-	Potensial	-	-	Stagnan
53		Beronang	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial
54		Lainnya	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
55		Asam (NK)	-	-	Stagnan	-	+	Dominan	-	-	Stagnan
56		Kayu Campuran (K)	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan	-	-	Stagnan
57		Kayu Jati (K)	+	-	Potensial	+	-	Potensial	+	-	Potensial

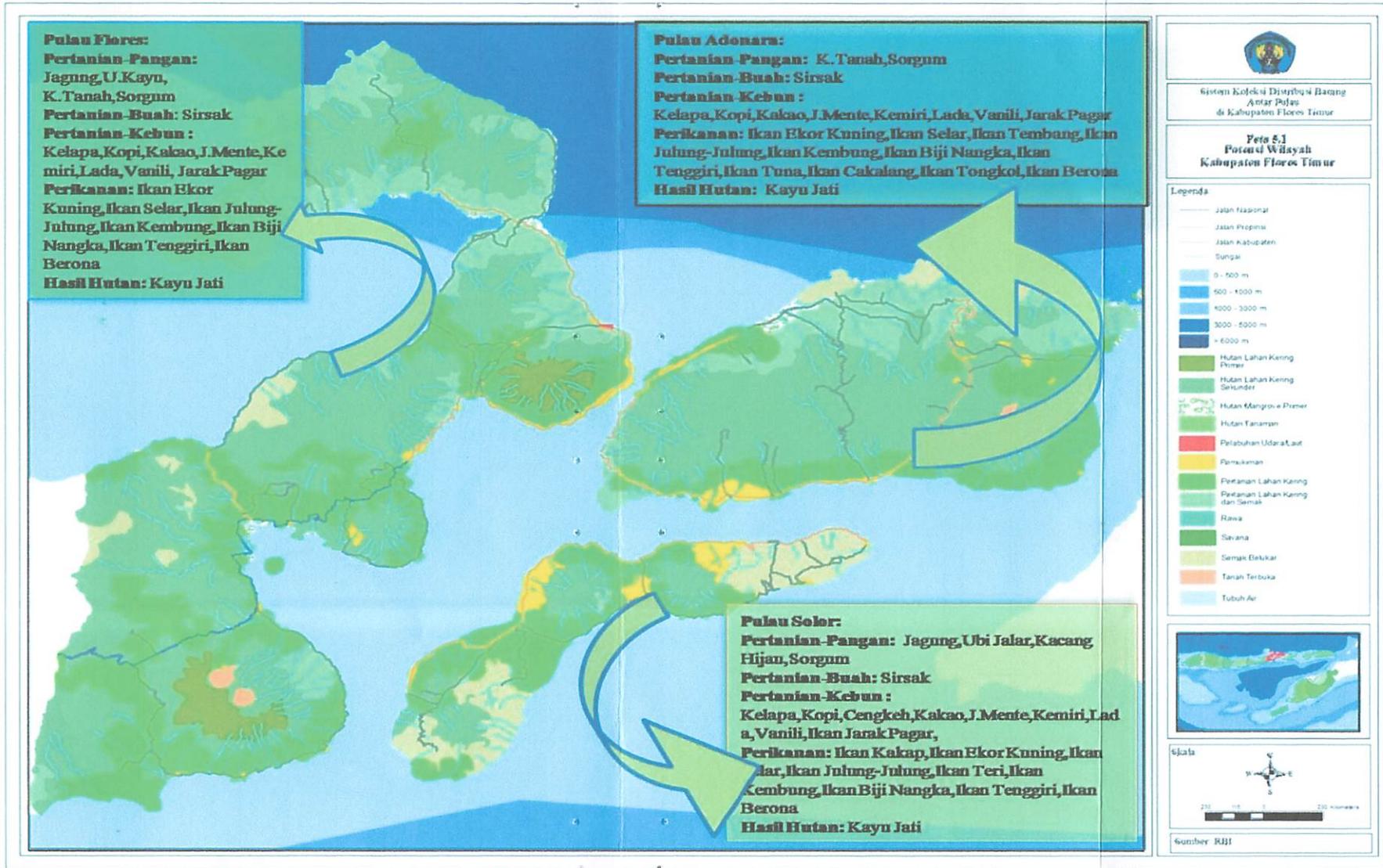
Sumber: Hasil Analisa

**Tabel 5.2**  
**Rangkuman Potensi Wilayah Berdasarkan Analisa Growth Share**  
**di Kabupaten Flores Timur**

No	Kategori Potensi	Pulau		
		Flores-Timur (Larantuka)	Solor	Adonara
1	Potensial	<b>Pertanian-Pangan:</b> Jagung,U.Kayu, K.Tanah,Sorgum	<b>Pertanian-Pangan:</b> K.Tanah,Sorgum	<b>Pertanian-Pangan:</b> Jagung,Ubi Jalar,Kacang Hijau,Sorgum
		<b>Pertanian-Buah:</b> Sirsak	<b>Pertanian-Buah:</b> Sirsak	<b>Pertanian-Buah:</b> Sirsak
		<b>Pertanian-Kebun :</b> Kelapa,Kopi,Kakao,J. Mente,Kemiri,Lada,Va nili, Jarak Pagar	<b>Pertanian-Kebun :</b> Kelapa,Kopi,Kakao ,J.Mente,Kemiri,La da,Vanili,Jarak Pagar	<b>Pertanian-Kebun :</b> Kelapa,Kopi,Cengke h,Kakao,J.Mente,Ke miri,Lada,Vanili,Jara k Pagar
		<b>Perikanan:</b> Ikan Ekor Kuning,Ikan Selar,Ikan Julung-Julung,Ikan Kembung,Ikan Biji Nangka,Ikan Tenggiri,Ikan Beronang	<b>Perikanan:</b> Ikan Ekor Kuning,Ikan Selar,Ikan Tembang,Ikan Julung-Julung,Ikan Kembung,Ikan Biji Nangka,Ikan Tenggiri,Ikan Tuna,Ikan Cakalang,Ikan Tongkol,Ikan Beronang	<b>Perikanan:</b> Ikan Kakap,Ikan Ekor Kuning,Ikan Selar,Ikan Julung- Julung,Ikan Teri,Ikan Kembung,Ikan Biji Nangka,Ikan Tenggiri,Ikan Beronang
	<b>Hasil Hutan:</b> Kayu Jati	<b>Hasil Hutan:</b> Kayu Jati	<b>Hasil Hutan:</b> Kayu Jati	
2	Dominan		<b>Hasil Hutan:</b> Asam	
3	Stagnan	<b>Pertanian-Pangan:</b> Padi Ladang,Padi Sawah,Gabah Kering Ladang,Gabah Kering Sawah,Ubi Jalar,Kacang Hijau	<b>Pertanian-Pangan:</b> Padi Ladang,Padi Sawah,Gabah Kering Ladang,Gabah Kering Sawah,Jagung,Ubi Kayu,Ubi Jala,Kacang Hijau,	<b>Pertanian-Pangan:</b> Padi Ladang,Padi Sawah,Gabah Kering Ladang,Gabah Kering Sawah,Ubi Kayu,Kacang Tanah,Kacang Hijau,
		<b>Pertanian-Sayur:</b> Bawang	<b>Pertanian-Sayur:</b> Bawang	<b>Pertanian-Sayur:</b> Bawang

No	Kategori Potensi	Pulau		
		Flores-Timur (Larantuka)	Solor	Adonara
		Merah,Sawi,Kacang Panjang,Cabai,Tomat, Terung,Kangkung,Bayam	Merah,Sawi,Kacang Panjang,Cabai,Tomat, Terung,Kangkung, Bayam	Merah,Sawi,Kacang Panjang,Cabai,Tomat, Terung,Kangkung, Bayam,
		<b>Pertanian-Buah:</b> Jeruk,Pisang,Mangga, Pepaya,Nangka,Alpukat, Nanas,Semangka,	<b>Pertanian-Buah:</b> Jeruk,Pisang,Mangga, Pepaya,Nangka, Alpukat,Nanas,Semangka	<b>Pertanian-Buah:</b> Jeruk,Pisang,Mangga, Pepaya,Nangka, Alpukat,Nanas,Semangka
		<b>Pertanian-Kebun:</b> Cengkeh,Pinang,Pala,	<b>Pertanian-Kebun:</b> Cengkeh,Pinang,Pal a	<b>Pertanian-Kebun:</b> Pinang,Pala
		<b>Perikanan:</b> Ikan Kakap,Ikan Merah,Ikan Kerapu,Ikan Tembang,Ikan Teri,Ikan Tuna,Ikan Cakalang,Ikan Tongkol,Ikan Lainnya	<b>Perikanan:</b> Ikan Kakap,Ikan Merah,Ikan Kerapu,Ikan Teri,Ikan Lainnya,	<b>Perikanan:</b> Ikan Merah,Ikan Kerapu,Ikan Tembang,Ikan Tuna,Ikan Cakalang,Ikan Tongkol,Ikan Lainnya
		<b>Hasil Hutan:</b> Asam (NK),Kayu Campuran (K)	<b>Hasil Hutan:</b> Kayu Campuran (K)	<b>Hasil Hutan:</b> Asam (NK),Kayu Campuran (K)

Sumber: Hasil Analisa



1947  
1948  
1949  
1950  
1951  
1952  
1953  
1954  
1955  
1956  
1957  
1958  
1959  
1960  
1961  
1962  
1963  
1964  
1965  
1966  
1967  
1968  
1969  
1970  
1971  
1972  
1973  
1974  
1975  
1976  
1977  
1978  
1979  
1980  
1981  
1982  
1983  
1984  
1985  
1986  
1987  
1988  
1989  
1990  
1991  
1992  
1993  
1994  
1995  
1996  
1997  
1998  
1999  
2000  
2001  
2002  
2003  
2004  
2005  
2006  
2007  
2008  
2009  
2010  
2011  
2012  
2013  
2014  
2015  
2016  
2017  
2018  
2019  
2020  
2021  
2022  
2023  
2024  
2025

1947  
1948  
1949  
1950  
1951  
1952  
1953  
1954  
1955  
1956  
1957  
1958  
1959  
1960  
1961  
1962  
1963  
1964  
1965  
1966  
1967  
1968  
1969  
1970  
1971  
1972  
1973  
1974  
1975  
1976  
1977  
1978  
1979  
1980  
1981  
1982  
1983  
1984  
1985  
1986  
1987  
1988  
1989  
1990  
1991  
1992  
1993  
1994  
1995  
1996  
1997  
1998  
1999  
2000  
2001  
2002  
2003  
2004  
2005  
2006  
2007  
2008  
2009  
2010  
2011  
2012  
2013  
2014  
2015  
2016  
2017  
2018  
2019  
2020  
2021  
2022  
2023  
2024  
2025

1947  
1948  
1949  
1950  
1951  
1952  
1953  
1954  
1955  
1956  
1957  
1958  
1959  
1960  
1961  
1962  
1963  
1964  
1965  
1966  
1967  
1968  
1969  
1970  
1971  
1972  
1973  
1974  
1975  
1976  
1977  
1978  
1979  
1980  
1981  
1982  
1983  
1984  
1985  
1986  
1987  
1988  
1989  
1990  
1991  
1992  
1993  
1994  
1995  
1996  
1997  
1998  
1999  
2000  
2001  
2002  
2003  
2004  
2005  
2006  
2007  
2008  
2009  
2010  
2011  
2012  
2013  
2014  
2015  
2016  
2017  
2018  
2019  
2020  
2021  
2022  
2023  
2024  
2025

1947

1948

1947

1948

Analisa Growth Share digunakan dengan maksud melihat jenis komoditi yang berpotensi. Analisa Growth Share dapat dilihat pada Tabel 5.1 dan Tabel 5.2

Berdasarkan tabel di atas, kategori potensi wilayah di seluruh wilayah Kabupaten Flores Timur terdiri dari:

1. Potensial:

Jagung, Ubi Kayu, Ubi Jalar, Kacang Tanah, Kacang Hijau, Sorgum, Sirsak, Kelapa, Kopi, Cengkeh, Kakao, Jambu Mente, Kemiri, Lada, Vanili, Jarak Pagar, Ikan Kakap, Ikan Ekor Kuning, Ikan Selar, Ikan Tembang, Ikan Julung-Julung, Ikan Teri, Ikan Kembung, Ikan Biji Nangka, Ikan Tenggiri, Ikan Tuna, Ikan Cakalang, Ikan Tongkol, Ikan Beronang dan Kayu Jati (K)

2. Dominan:

Asam

3. Stagnan:

Padi Ladang, Padi Sawah, Gabah Kering Ladang, Gabah Kering Sawah, Bawang Merah, Sawi, Kacang Panjang, Cabai, Tomat, Terung, Kangkung, Bayam, Jeruk, Pisang, Mangga, Pepaya, Nangka, Alpukat, Nanas, Semangka, Pinang, Pala, Ikan Merah, Ikan Kerapu, Ikan Lainnya dan Kayu Campuran (K).

Jenis-jenis komoditi di Kabupaten Flores Timur tergolong dalam kategori potensial, dominan dan stagnan. Bila dikaitkan dengan pergerakan barang, maka jenis-jenis komoditi yang tergolong potensial dan dominan adalah barang yang didistribusi ke luar wilayah Kabupaten Flores Timur. Jenis-jenis potensi dalam kategori stagnan yang berhasil terdistribusi ke luar wilayah adalah tanaman pisang, sedangkan jenis lainnya bergerak di dalam wilayah kabupaten.

## 5.2. Analisa Pola Pergerakan Barang di Kabupaten Flores Timur

Pergerakan barang yang terjadi di Kabupaten Flores Timur terdiri dari 10 sektor. Pergerakan barang yang dilakukan oleh pedagang baik lokal maupun luar wilayah kabupaten mempertimbangkan daya tarik dan memperhitungkan kesempatan yang terbuka untuk berdagang pada wilayah tujuan orientasinya, yang sesuai dengan tingkat kemudahan yang berlaku.

Analisa dalam mengetahui pergerakan barang lokal dan luar wilayah di Kabupaten Flores Timur adalah analisa distribusi barang yang menggunakan metode distribusi frekuensi. Analisa lainnya adalah Original Destination yaitu analisa pergerakan barang-barang hasil pengelompokan dalam analisa distribusi barang. Original Destination meliputi peta-peta jalur dan rute.

Analisa ini diklasifikasi berdasarkan 2 teknik survey berbeda yaitu pengelompokan untuk Analisa OD berdasarkan survey primer dan survey sekunder. Data survey primer dan sekunder yang dijelaskan pada Bab Gambaran Umum memiliki perbedaan waktu. Data primer terdiri dari pergerakan barang dalam 7 hari penelitian yaitu 11-17 September 2013 sedangkan data sekunder adalah data-data

pergerakan dari Bulan Januari-Bulan Juli 2013. Keduanya akan dipadukan untuk melihat arus atau besarnya perjalanan yang kemudian akan menunjukkan pola pergerakan barang.

Pergerakan barang akan dibahas berdasarkan:

1. Pola Perjalanan Eksternal-Eksternal

Pergerakan ini mempunyai tempat asal dan tujuan di luar wilayah studi dan hanya melewati wilayah studi saja (tidak menuju dan berasal dari wilayah studi). Lalu lintas seperti ini dalam transportasi dikenal sebagai lalu lintas menerus (through traffic). Arus lalu lintas yang berasal dan menuju luar wilayah studi ini, menurut Bruton, M.J (1985), kemungkinan akan:

- a. Berhenti sementara di dalam wilayah studi, kemudian melanjutkan perjalanan lagi. atau
- b. Tidak berhenti sama sekali di dalam wilayah studi dan hanya semata-mata lewat saja

Pergerakan eksternal-eksternal tidak terjadi pada distribusi barang antar pulau di Kabupaten Flores Timur. Kapal-kapal luar wilayah penelitian merupakan kapal-kapal dengan pelayaran terjadwal dan dengan maksud dan tujuan distribusi barang dan penumpang.

2. Pola Perjalanan Eksternal-Internal

Simpul (titik) asal pergerakan ini berada di luar wilayah studi, dan simpul (titik) tujuannya adalah wilayah studi

3. Pola Perjalanan Internal-Eksternal

Titik asal pergerakan di dalam wilayah studi dan titik tujuan pergerakan terdapat di luar wilayah studi.

4. Pola Perjalanan Internal-Internal

Pergerakan lalu lintas ini, mempunyai simpul asal dan tujuan di dalam wilayah studi. Hanya merupakan pergerakan antar zona di dalam wilayah studi.

Pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur adalah sebagai berikut:

Dalam penelitian ini, data-data kegiatan operasional pelabuhan akan didistribusikan atau dikelompokkan berdasarkan kelas-kelas tertentu dimana kelas tersebut mengarah pada sasaran penelitian, yaitu pola pergerakan barang. Berikut ini beberapa data yang akan dikelompokkan:

1. Jenis barang berdasarkan pola pergerakan serta perbandingan jumlah barang per bulan

Maksud materi ini untuk mengetahui pergerakan tiap jenis barang berdasarkan jenis pelayaran, waktu, asal, tujuan, dan jumlah barang bawaannya. Data akan dipetakan untuk melihat pola pergerakan barang tersebut.

2. Total Barang Bongkar Muat Berdasarkan Pola Pergerakan

Tujuan materi ini untuk melihat total keseluruhan wilayah yang terlibat dalam pendistribusian barang di Kabupaten Flores Timur. Materi ini akan

dikelompokkan berdasarkan pola pergerakan Eksternal-Internal, Internal-Eksternal dan Internal-Internal beserta total jumlah barang bongkar dan muat.

### 3. Perbandingan Jumlah Barang Per Tahun

Perbandingan barang pertahun merupakan gambaran untuk mengetahui siklus pergerakan di Kabupaten Flores Timur. Materi ini hanya sebagai pembandingan pertumbuhannya 5 tahun terakhir

Selengkapnya diuraikan sebagai berikut:

#### 5.2.1. Jenis Barang Berdasarkan Total Barang Masuk dan Ke Luar

Jenis barang berdasarkan total barang masuk dan ke luar diklasifikasikan berdasarkan pola eksternal-internal, internal-eksternal dan internal-internal. Selengkapnya diuraikan sebagai berikut:

##### 1. Eksternal-Internal

Distribusi barang eksternal-internal terkait barang bongkar. Barang-barang ini masuk melalui 2 pelabuhan utama yaitu Pelabuhan Larantuka dan Pelabuhan Terong. Wilayah asal pengirim berasal dari berbagai pelabuhan dan dermaga dari berbagai propinsi dan kabupaten di Indonesia. Pola pergerakan barang eksternal-internal dapat dilihat pada gambar 5.1 di bawah ini.

Barang masuk terdiri dari 7 kelompok barang yaitu pertanian, perikanan, hasil hutan, bahan bangunan, kendaraan serta makanan dan minuman olahan pabrik. Secara keseluruhan, frekuensi tertinggi sesuai gambar 5.1 adalah pergerakan barang berupa kendaraan yang bergerak dari Pelabuhan Lewoleba, Kabupaten Lembata. Frekuensi tertinggi ke 2 berasal dari Tuju-Tuju yaitu barang-barang hasil pertanian dan bahan bangunan. Frekuensi terendah adalah 1 kali kunjungan.

Pergerakan barang dengan jumlah tertinggi adalah barang-barang yang berasal dari Makasar sebesar 3.428 ton berupa Beras, Kayu, GC dan Semen, diurutkan ke-2 jumlah barang terbanyak berasal dari Pelabuhan Tuju-Tuju berupa Beras dan GC dengan total 3.409 ton. Barang-barang yang masuk melalui 3 pelabuhan akan terdistribusi melalui pedagang-pedagang lokal sesuai kebutuhan pasar dan modal pedagang.

##### 2. Internal-Eksternal

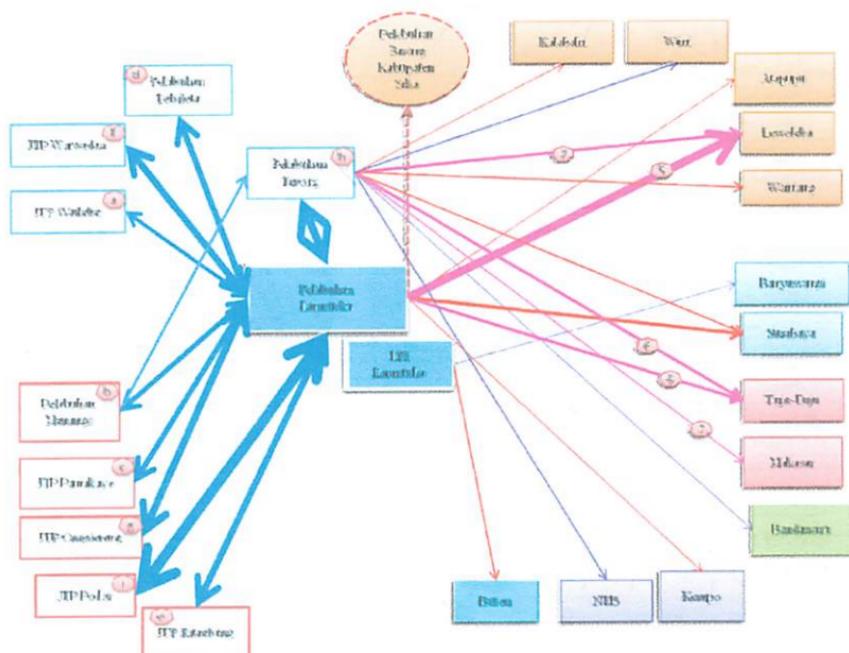
Pola Internal-Eksternal terdiri dari distribusi barang pertanian, perikanan dan kendaraan dari Pelabuhan Larantuka, Pelabuhan Terong dan TPI Larantuka. Tujuan pengiriman barang adalah pelabuhan atau dermaga di berbagai wilayah di Indonesia.

Pergerakan barang ke luar wilayah dengan frekuensi tertinggi adalah Pelabuhan Lewoleba. Seperti yang dijelaskan sebelumnya, Pelabuhan Lewoleba memiliki jalur pelayaran yang menghubungkan Kabupaten Flores Timur dengan Kabupaten Lembata. Pelayaran tersebut meliputi pelayaran lokal dengan frekuensi distribusi barang 4 kali dalam sehari.

Selanjutnya, pergerakan barang ke luar dengan frekuensi yang sama adalah Pelabuhan Tanjung Perak-Surabaya dan Pelabuhan Tuju-Tuju di Propinsi Sulawesi Selatan. Jumlah presentase kunjungan sebanyak 2%. Pelabuhan Tanjung Perak menerima barang-barang hasil pertanian sedangkan Pelabuhan Tuju-Tuju menerima barang-barang hasil pertanian dan hasil hutan.

Jumlah barang muat terbesar terjadi pada rute Pelabuhan Larantuka-Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yaitu 3.822 ton barang-barang tanaman pertanian pangan, buah dan kebun. Diurutan ke-2 adalah pengiriman barang dari Pelabuhan Terong-Pelabuhan Tuju-Tuju sebanyak 21.183 ton barang pertanian tanaman pangan dan kebun serta hasil hutan berupa asam. Pergerakan barang pada wilayah lain terjadi dengan jumlah kunjungan sebanyak 1-2 kali dalam 7 bulan. Selengkapnya dapat dilihat pada gambar 5.2 di bawah ini





Gambar 5.2.  
Pola Pergerakan Barang Muat Pola Internal-Eksternal  
di Kabupaten Flores Timur

Sumber: Hasil Analisa  
Keterangan:

- |   |                                       |   |                         |
|---|---------------------------------------|---|-------------------------|
| → | Pertanian                             | ○ | Jaka Darat-Prop NTT     |
| → | Perikanan                             | □ | Prop-NTT                |
| → | Hasil Hutan                           | □ | Prop. Jawa Timur        |
| → | SRBS                                  | □ | Prop. Sulawesi Selatan  |
| → | Bekas Barang-baru                     | □ | Prop. Maluku            |
| → | Kerajinan                             | □ | Prop. NTB               |
| → | Mak. aus dan Muanara<br>Olahan Fabrik | □ | Prop. Sulawesi Tenggara |
| → | Industri Reremb Tunggus               | □ | Prop. Maluku Utara      |
| → | Kebudayaan Probadi                    | □ | Prop. Jawa Tengah Barat |
| → | Kebudayaan Reremb Tunggus             | □ | Prop. DKI               |
| → | Beras, Semen                          | ① |                         |
| → | Beras, Gc, Kayu, Semen                | ② |                         |
| → | Beras, Gc                             | ③ |                         |
| → | Beras, Kayu                           | ④ |                         |
| → | Pertanian, BMA, Semen, K2             | ⑤ |                         |
| → | Pertanian, Asam                       | ⑥ |                         |
| → | Pertanian, Gc                         | ⑦ |                         |

### 3. Internal-Internal

Pola internal-internal terkait barang masuk dan ke luar yang bergerak secara lokal di dalam wilayah Kabupaten Flores Timur. Pergerakan barang jenis ini meliputi 10 kelompok barang yang dibahas pada awal materi. Pergerakan barang dagangan internal terjadi karena:

- a. Kebutuhan masyarakat akan barang
- b. Kemampuan wilayah yang berbeda
- c. Fasilitas yang berpusat pada satu tempat di pulau yang berbeda
- d. Peran Pelabuhan Larantuka sebagai pintu masuk barang dari laut dan darat.

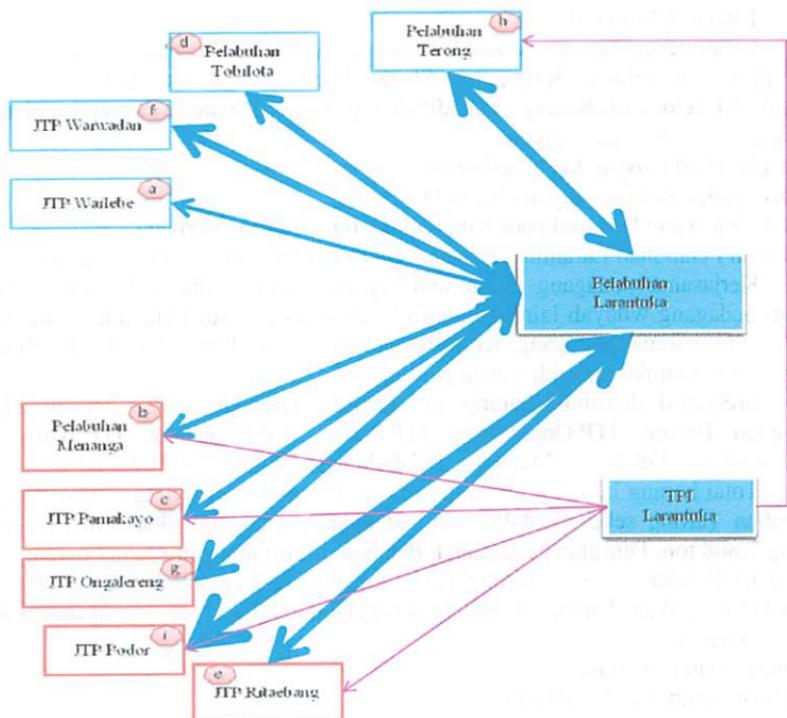
Kerjasama pedagang pulau lain seperti Pulau Adonara dan Pulau Solor dengan pedagang wilayah lain di Pulau Flores harus melalui Pelabuhan Larantuka. Kondisi ini karena pedagang lebih banyak menggunakan jalur darat sehingga Pelabuhan Larantuka menjadi sangat penting.

Frekuensi distribusi barang dari tertinggi-terendah secara berurut adalah Pelabuhan Terong, JTP.Ongalereng, JTP.Podor, JTP.Ritaebang, JTP.Waiwadan, JTP. Pamakayo, Pelabuhan Menanga, Pelabuhan Tobilota dan JTP.Wailebe.

Total barang bongkar dan muat di Kab.Flores Timur tertinggi adalah tujuan Pelabuhan Terong sebesar 18.482 ton sedangkan barang bongkar asal Pelabuhan Terong 7.868 ton. Diurutan ke-2 adalah Pelabuhan Tobilota yaitu 5.667 barang yang dimuat ke Pelabuhan Tobilota dan 5.351 ton barang yang masuk dari Pelabuhan Tobilota.Pergerakan barang di pelabuhan-pelabuhan lokal di Kabupaten Flores Timur berasal dari:

- a. Pertokoan Larantuka
- b. Pasar Larantuka dan Pasar Oka
- c. Petani Larantuka
- d. Petani Kecamatan Kelimutu-Kabupaten Ende
- e. Pedagang dari Kabupaten Sika
- f. Tengkulak dari Kabupaten Sika

Selengkapnya dapat dilihat pada gambar, tabel dan peta di bawah ini:



**Gambar 5.3.**  
**Pola Pergerakan Barang Muat Pola Internal-Internal**  
**di Kabupaten Flores Timur**

Sumber: Hasil Analisa  
 Keterangan:

- Pulau Flores-Timur (Larantufa)
- Pulau Adonma
- Pulau Solor
- Ikan
- Campuran

Tabel 5.3

## Distribusi Barang Eksternal-Internal Bulan Januari - Bulan Juli di Kabupaten Flores Timur Tahun 2013

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	Kab. Sumbawa (Pel.Badas)	A	1	5	1%	1a	Beras	950	3,62%
2	Kab. Pangkep (Pel.Biringkasi)	A	3	8	1%	5	Semen	3.100	11,80%
3	Kab.Muna (Pel.Lasaro Ereke)	A	2	2	0%	3a	Kayu	101	0,38%
4	Kab.Kupang (Pel Tenau Kupang)	A	6	10	2%	1a	Beras	2.180	8,30%
						5	Semen		
5	Kab.Maluku Utara (Pel.Laiwui)	A	4	4	1%	3a	Kayu	664	2,53%
6	Kab. Buton (Pel.Lasalimu)	A	3	3	1%	3a	Kayu	155	0,59%
7	Kab.Muna (Pel.Lelamo)	A	1	1	0%	3a	Kayu	10	0,04%
8	Kab. Lombok Barat (Pel.Lembar)	A	1	1	0%	1a	Beras	1.500	5,71%
9	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	A	9	210	39%	6	R2	1.977,75	7,53%
10	Kab. Ujung Pandang (Pel.Soekarno)	A	11	21	4%	1a	Beras,	3.482	13,26%
						3a	Kayu		
						5	Gc,Semen		

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
	Hata-Makasar)								
11	Kab.Maluku Tengah (Pel.Namlea Buru)	A	1	1	0%	3a	Kayu	69	0,26%
12	Kab. Sinjai (Pel.Cappa Ujung-Sinjai)	A	4	20	4%	1a	Beras	799	3,04%
13	Kab.Surabaya (Pel.Tanjung Perak Surabaya)	A	6	7	1%	7a	Rokok	14	0,05%
14	Kab. Bone (Pel.Tuju-Tuju)	A	24	39	7%	1a	Beras	1.391	5,30%
						5	Semen		
15	Kab. Muna (Pel.Waode Kalowo)	A	1	1	0%	3a	Kayu	60	0,23%
16	Kab. Irian Jaya Barat (Pel.Fak-Fak)	C	1	1	0%	2	Beronang,Cakalang,E.Kuning,,Tuna, Tongkol, Teri, Tenggiri, Tembang, Selar, Merah, Kerapu, Kembung, Kakap, Julung-Julung, Ikan Lainnya	148	0,56%
17	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	C	2	2	0%	2	Beronang,Cakalang,E.Kuning,,Tuna, Tongkol, Teri, Tenggiri, Tembang, Sel	2	0,01%

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Ka pal	Kunj u ngan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
							ar,Merah,Kerapu, Kembung,Kakap,J ulung-Julung,Ikan Lainnya		
18	Kab.Sikka (Pel. L. Say Maumere)	C	1	1	0%	2	Beronang,Cakalan g,E.Kuning,,Tuna, Tongkol,Teri,Ten ggiri,Tembang,Sel ar,Merah,Kerapu, Kembung,Kakap,J ulung-Julung,Ikan Lainnya	174	0,66%
19	Kab. Lembata (Pel.Balauring)	B	1	1	0%	1a	Beras	50	0,19%
20	Kab.Maluku Tengah (Pel.Bara)	B	1	1	0%	3a	Kayu	48	0,18%
21	Kab. Alor (Pel.Baranusa)	B	1	1	0%	5	Gc	25	0,10%
22	Kab. Denpasar (Pel.Benoa)	B	3	3	1%	2	Beronang,Cakalan g,E.Kuning,,Tuna, Tongkol,Teri,Ten ggiri,Tembang,Sel ar,Merah,Kerapu, Kembung,Kakap,J ulung-Julung,Ikan Lainnya	120	0,46%
23	Kab. Pangkep	B	1	1	0%	5	Gc	500	1,90%

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Ka pal	Kunj u ngan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
	(Pel.Biringkasi)								
24	Kab.Buton (Pel.Kamaru)	B	1	1	0%	3a	Kayu	51	0,19%
25	Kab.Muna (Pel-Ngapaea-Kambowa)	B	1	1	0%	1a	Beras	50	0,19%
26	Kab.Kupang (Pel Tenau Kupang)	B	1	1	0%	1a	Beras	40	0,15%
27	Kab.Maluku Utara (Pel.Laiwui)	B	9	9	2%	3a	Kayu	392	1,49%
28	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	B	24	91	17%	1a	Beras	2.335	8,89%
						5	Gc		
29	Kab. Ujung Pandang (Pel.Soekarno Hata-Makasar)	B	8	8	1%	1a	Beras	340	1,29%
						5	Gc		
30	Kdy.Ambon (Pel.Yos Sudarso-Maluku)	B	1	1	0%	3a	Kayu	28	0,11%
31	Kab.Maluku Tengah (Pel.Oping)	B	1	1	0%	3a	Kayu	43	0,16%
32	Kab. Ujung Pandang (Pel.Paotere)	B	1	1	0%	5	Gc	30	0,11%
33	Kab.Maluku	B	2	2	0%	1a	Beras	81	0,31%

No	Asal (Eksternal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
	Tengah (Pel.Pasanea)					3a	Kayu		
34	Kab.Maluku Tengah (Pel.Seram)	B	2	2	0%	3a	Kayu	82	0,31%
35	Kab. Bone (Pel.Sijail)	B	1	1	0%	1a	Beras	65	0,25%
36	Kab. Sinjai (Pel.Cappa Ujung-Sinjai)	B	3	3	1%	1a	Beras	176	0,67%
37	Kab. Bone (Pel.Tuju-Tuju)	B	63	63	12%	1a	Beras	3.409	12,98%
						5	Gc		
38	Kab. Sumba Barat (Pel.Waikelo)	B	1	1	0%	5	Besi	1.500	5,71%
39	Kab. Lembata (Pel.Wairiang)	B	2	2	0%	5	Gc	80	0,30%
40	Kab. Buton (Pel.Wanci)	B	1	1	0%	3a	Kayu	40	0,15%
<b>Jumlah</b>			<b>210</b>	<b>533</b>	<b>100%</b>	<b>74</b>	<b>0</b>	<b>26.262</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Nb: Keterangan Hal: 30

**Tabel 5.4**  
**Distribusi Barang Internal-Eksternal Timur Bulan Januari-Bulan Juli di Kabupaten Flores Tahun 2013**

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Eksternal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Muat (Ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	C	Kab.Banyuwangi (Pel.Tanjung Wangi)	2	2	0%	2	Beronang,Cakalang,E. Kuning,,Tuna,Tongkol, Teri,Tenggiri,Tembang, Selar,Merah,Kerapu,Ke mbung,Kakap,Julung-Julung,Ikan Lainnya	478	0,63%
2	A	Kab.Timur Tengah Utara (Pel.Atapupu	2	2	0%	1a	Beras	130	0,17%
	A	Kab.Buton (Pel.Muruhum Bau-Bau)	1	1	0%	5	Semen	55	0,07%
3	A	Kab. Dompu (Pel.Soro Kempo)	2	2	0%	1a	U.Jalar	9	0,01%
						1c	Pisang	2	0,00%
4	A	Kab.Lembata (Pel.Lewoleba)	61	1.179	86%	1a	Jagung,U.Kayu,U.Jalar, K.Hijau	8.177	10,74%
						1c	Pisang		
						1d	Cengkeh		
						4	Premium,Solar,Minyak Tanah		
						5	Semen		
6	R2								
5	A	Kab.Surabaya (Pel.Tanjung	25	27	2%	1a	Jagung,U.Kayu,U.Jalar, K.Hijau	38.222	<b>50,20%</b>

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Eksternal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Muat (Ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
		Perak Surabaya)				1c	Pisang		
						1d	Kopi,Cengkeh,Jambu Mente,Kemiri,Pala,Lada,Vanili		
6	A	Kab. Bone (Pel.Tuju-Tuju)	5	22	2%	1a	Ubi Jalar	214	0,28%
					1c	Pisang			
					3b	Asam			
7	B	Kab. Maluku Tengah (Pel.B.Naira)	1	1	0%	2	Beronang,Cakalang,E. Kuning,, Tuna,Tongkol, Teri, Tenggiri, Tembang, Selar, Merah, Kerapu, Kembung, Kakap, Julung-Julung, Ikan Lainnya	10	0,01%
8	B	Kab. Alor (Pel.Kalabahi)	1	1	0%	1a	K.Tanah	9	0,01%
9	B	Kab. Lembata (Pel.Lewoleba)	24	93	7%	1a	K.Tanah	1.174	1,54%
					1d	Lada			
					5	GC			
10	B	Kab. Ujung Pandang (Pel.Sockarno Hata-Makasar)	9	9	1%	1d	Kopi,Kakao,J.Mente,Pi nang	370	0,49%
					5	GC			
11	B	Kab. Lombok Barat (Pel.Lembar)	1	1	0%	2	Beronang,Cakalang,E. Kuning,, Tuna,Tongkol, Teri, Tenggiri, Tembang, Selar, Merah, Kerapu, Kembung, Kakap, Julung-Julung, Ikan Lainnya	264	0,35%

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Eksternal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Muat (Ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
12	B	Kab.Surabaya (Pel.Tanjung Perak Surabaya)	2	2	0%	1d	Kemiri,Pala	5.786	7,60%
13	B	Kab. Bone (Pel.Tuju-Tuju)	28	28	2%	1a	K.Tanah	21.183	27,82%
						1d	Cengkeh,Kemiri,Pala,Vanili		
						3b	Asam		
14	B	Kab. Lembata (Pel.W.Riang)	1	1	0%	8	Kakao	35	0,05%
15	B	Kab. Timur Tengah Utara (Pel.Wini)	1	1	0%	2	Beronang,Cakalang,E.Kuning,, Tuna,Tongkol, Teri, Tenggiri, Tembang, Selar,Merah,Kerapu,Ke mbung,Kakap,Julung-Julung,Ikan Lainnya	25	0,03%
<b>Jumlah</b>			<b>166</b>	<b>1.372</b>	<b>100%</b>			<b>76.142</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Nb: Keterangan Hal: 30

Tabel 5.5

## Distribusi Barang Internal-Internal Bulan Januari-Bulan Juli di Kabupaten Flores Timur Tahun 2013

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	(%)	Muat (Ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)
1	A	Pulau Solor (Pel. Menanga)	66	540	4%	1a	Jagung, U. Kayu	1.744	9%	2.048	6%
						1b	Kangkung, B. Merah, Pisang, Pepaya				
						1c	Nangka, Alpukat, Nenas, Sirsak, Semangka				
						6	R2				
						7	Rokok, Makanan, Minuman				
						10	Sabun, Odol, Shampoo, Sabun C.P., Deterjen				
2	A	Pulau Solor (JTP. Ongalereng)	56	1.818	14%	1a	Jagung, U. Kayu	789	4%	929	3%
						1b	Kangkung				
						1c	Pisang, Pepaya, Nangka, Alpukat, Nenas				
						5	Semen				
						6	R2				
						7	Rokok, Makanan, Minuman				
						10	Sabun, Odol, Shampoo, Sabun C.P., Deterjen				

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	(%)	Muat (Ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)
3	A	Pulau Solor (JTP. Pamakayo)	53	1.014	8%	1a	Jagung,U.Kayu	1.103	6%	1.326	4%
						1b	Kangkung,Bayam, Cabai,B.Merah				
						1c	Pisang,Pepaya, Nangka,Alpukat,Nenas				
						6	R2				
						7	Rokok,Makanan, Minuman,				
						10	Sabun,Odol,Shampo,Sabun C.P,Deterjen				
4	A	Pulau Solor (JTP.Podor)	40	1.267	10%	1a	Jagung,U.Kayu	1.569	8%	1.905	6%
						1b	Kangkung				
						1c	Pisang,Pepaya, Nangka,Alpukat,Nenas,Sirsak,Semangka				
						6	R2				
						7	Rokok,Makanan, Minuman				
						10	Sabun,Odol,Shampo,Sabun C.P,Deterjen				
5	A	Pulau Solor (JTP.	39	1.177	9%	1a	Jagung,U.Kayu	415	2%	570	2%
						1b	Kangkung				

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	(%)	Muat (Ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)
		Ritaebang)				1c	Pisang,Pepaya,Nangka,Alpukat,Nenas,Semangka				
						6	R2				
						7	Rokok,Makanan,Minuman				
						10	Sabun,Odol,Shampo,Sabun C.P,Deterjen				
6	A	Pulau Adonara (Pel.Terong)	293	5.434	41%	1a	Beras,Jagung,U.Kayu,G.Kering,U.Jalar,K.Hijau,Shorgum	7.868	39%	18.482	57%
						1b	Sawi,Tomat,Terong,K.Panjang,Kangkung				
						1c	Pepaya,Nangka,Alpukat,Semangka				
						1d	Lada,Pala,Vanili				
						4	Premium,Solar,M.Tanah,				
						5	Semen,GC				
						6	R2				
						7	Rokok,Makanan,Minuman				
						8	Kopra				
						9	Pakaian				

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	(%)	Muat (Ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)
						10	Sabun, Odol, Shampoo, Sabun C.P., Deterjen				
7	A	Pulau Adonara (Pel. Tobilotota)	88	501	4%	1a	Jagung, U. Kayu, U. Jalar	5.351	27%	5.667	18%
						1b	Sawi, Tomat, Terong				
						1c	Pepaya, Nangka, Alpukat, Semangka				
						6	R2				
						7	Rokok, Makanan, Minuman				
						10	Sabun, Odol, Shampoo, Sabun C.P., Deterjen				
8	A	Pulau Adonara (JTP. Wailebe)	18	192	1%	1a	U. Kayu, G. Kering, U. Jalar, K. Hijau	162	1%	860	3%
						1c	Pepaya, Nangka, Semangka				
						4	Premium, Solar, M. Tanah				
						6	R2				
						7	Rokok, Makanan, Minuman				
						10	Sabun, Odol, Shampoo, Sabun C.P., Deterjen				

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	(%)	Muat (Ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)
9	A	Pulau Adonara (JTP. Waiwadan)	53	1.050	8%	1a	Jagung, U. Kayu, G. Kering, U. Jalar, K. Hijau	471	2%	523	2%
						1b	Sawi, K. Panjang, Tomat, Terong				
						1c	Pepaya, Nangka, Alpukat, Semangka				
						6	R2				
						7	R2, Rokok, Makanan, Minuman				
10	10	Sabun, Odol, Shampoo, Sabun C.P., Deterjen									
10	B	Pualu Solor (Pel. Menanga)	11	153	1%	5	GC	285	1%	0	0%
11	C	Fishing Ground-Larantuka	133	133	1%	2	Beronang, Cakalang, E. Kuning, Tuna, Tongkol, Teri, Tenggiri, Tembang, Selar, Merah, Kerapu, Kembung, Kakap, Julung-Julung, Ikan Lainnya	205	1%	10	0%
12	C	Pualu Solor (Pel. Menanga)	2	2	0%	2	Beronang, Cakalang, E. Kuning, Tuna, Tongkol, Teri, Tenggiri, Tembang, Selar, Merah, Kerapu,	2	0%	0	0%

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	(%)	Muat (Ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)
							Kembung,Kakap,J <ulung-julung,ikan lainnya<="" td=""> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </ulung-julung,ikan>				
13	C	Pamakayo	1	1	0%	2	Beronang,Cakalang,E.Kuning,,Tuna,Tongkol,Teri,Tenggiri,Tembang,Selar,Merah,Kerapu,Kembung,Kakap,J <ulung-julung,ikan lainnya<="" td=""> <td>1</td> <td>0%</td> <td>0</td> <td>0%</td> </ulung-julung,ikan>	1	0%	0	0%
14	C	Pulau Solor (JTP.Podor)	2	2	0%	2	Beronang,Cakalang,E.Kuning,,Tuna,Tongkol,Teri,Tenggiri,Tembang,Selar,Merah,Kerapu,Kembung,Kakap,J <ulung-julung,ikan lainnya<="" td=""> <td>2</td> <td>0%</td> <td>0</td> <td>0%</td> </ulung-julung,ikan>	2	0%	0	0%
15	C	Pulau Solor (JTP. Ritaebang)	1	1	0%	2	Beronang,Cakalang,E.Kuning,,Tuna,Tongkol,Teri,Tenggiri,Tembang,Selar,Merah,Kerapu,Kembung,Kakap,J <ulung-julung,ikan lainnya<="" td=""> <td>1</td> <td>0%</td> <td>0</td> <td>0%</td> </ulung-julung,ikan>	1	0%	0	0%
16	C	Pualu Adonara	2	2	0%	2	Beronang,Cakalang	2	0%	0	0%

No	Pel. (Internal)	Tujuan (Internal)	Kapal	Kunjungan	(%)	Sub Sektor	Jenis Barang	Bongkar (Ton)	(%)	Muat (Ton)	(%)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)
		(Pel.Terong)					g,E.Kuning,,Tuna, Tongkol, Teri, Tenggeri, Tembang, Selar, Merah, Kerapu, Kembung, Kakap, Julung-Julung, Ikan Lainnya				
<b>Jumlah</b>			<b>858</b>	<b>13.287</b>	<b>100%</b>			<b>19.970</b>	<b>100%</b>	<b>32.319</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Keterangan:

- |    |                                   |     |                     |
|----|-----------------------------------|-----|---------------------|
| A  | : Pelabuhan Larantuka             | 10a | : Sabun Mandi       |
| B  | : Pelabuhan Terong                | 10b | : Pasta Gigi        |
| C  | : TPI Larantuka (Fishing Ground)  | 10c | : Shampo            |
| 1a | : Pertanian Tanaman Pangan        | 10d | : Sabun Cuci Piring |
| 1b | : Pertanian Tanaman Sayur-Sayuran | 10e | : Deterjen          |
| 1c | : Pertanian Tanaman Buah-Buahan   |     |                     |
| 1d | : Pertanian Tanaman Perkebunan    |     |                     |
| 2  | : Perikanan                       |     |                     |
| 3a | : Hasil Hutan Kayu                |     |                     |
| 3b | : Hasil Hutan Non Kayu            |     |                     |
| 4  | : BBM                             |     |                     |
| 5  | : Bahan Bangunan                  |     |                     |
| 6  | : Kendaraan                       |     |                     |
| 7a | : Makanan Pabrik                  |     |                     |
| 7b | : Minuman Pabrik                  |     |                     |
| 8  | : Industri Rumah Tangga           |     |                     |
| 9  | : Keb. Pribadi                    |     |                     |

Dari tabel-tabel pergerakan di atas perlu diketahui pula sector yang mendominasi pergerakan barang bongkar dan muat di Kabupaten Flores Timur. Berdasarkan tabel 5.6, barang yang terdistribusi masuk ke wilayah Kabupaten Flores Timur baik melalui Pelabuhan Larantuka, Pelabuhan Terong dan TPI Larantuka secara berurut dari tertinggi-terendah yaitu kendaraan sebesar 17.807 ton, bahan bangunan sebesar 12.005 ton, pertanian sebesar 11.823 ton, hasil hutan sebesar 1.785 ton, perikanan sebesar 1,5 ton dan industri rumah tangga sebesar 25 ton.

Untuk distribusi barang ke luar wilayah Kab.Flores Timur dari yang tertinggi-terendah adalah pertanian sebesar 68.894 ton, kendaraan sebesar 17.807 ton, BBM sebesar 10.831 ton, bahan bangunan sebesar 3.246 ton, Perikanan sebesar 787 ton, Keb.Rumah Tangga sebesar 718 ton, makanan dan minuman olahan pabrik sebesar 424 ton dan pakaian sebesar 4,2 ton.

**Tabel 5.6**  
**Distribusi Barang Berdasarkan Sektor di Kabupaten Flores Timur**

No	Sektor	Bongkar (Ton)	Presentase (%)	Muat (Ton)	Presentase (%)
1	Pertanian	11.823	26,8%	68.894	67%
2	Perikanan	657	1,5%	787	1%
3	Hasil Hutan	1.785	4,0%	56	0%
4	BBM	0	0,0%	10.831	11%
5	Bahan Bangunan	12.005	27,2%	3.246	3%
6	Kendaraan	17.807	40,4%	17.807	17%
7	Makanan dan Minuman	14	0,03%	424	0%
8	Industri Rumah Tangga	25	0,1%	0	0%
9	Pakaian	0	0,0%	4,2	0%
10	Keb.Rumah Tangga	0	0,0%	718	1%
<b>Jumlah</b>		<b>46.232</b>	<b>100%</b>	<b>108.461</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Potensi dan pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur berasal dari cara petani/pedagang mengemas produknya untuk dijual dan mendatangkan barang untuk memenuhi kebutuhan wilayahnya. Sektor pertanian, hasil hutan, perikanan dan industri rumah tangga berhubungan dengan potensi wilayah Kabupaten Flores Timur sedangkan 7 sektor lainnya adalah barang-barang hasil olahan produk dari luar wilayah Kabupaten Flores Timur yang bergerak masuk melalui 3 simpul besar yaitu Pelabuhan Larantuka dan Pelabuhan Terong di Kabupaten Flores Timur serta Pelabuhan Laurent Say Maumere di Kabupaten Sikka.

Pada akhirnya, pergerakan barang internal dan eksternal yang melibatkan potensi wilayah maupun yang mendatangkan sektor lainnya dari wilayah produksi akan menunjukkan pula pola kebutuhan konsumsi masyarakat dan keterkaitannya dengan simpul (pelabuhan). Kebutuhan masyarakat akan barang perlu ditunjang pula dengan simpul yang baik.

Berikut ini akan diuraikan keterkaitan antara potensi wilayah dan pola pergerakan barang di Kabupaten Flores Timur:

1. Pola yang menunjukkan kemampuan wilayah Kabupaten Flores Timur dalam memenuhi kebutuhan barangnya terjadi pada 2 kondisi:

a. Masyarakat berusaha memanfaatkan dan atau mengolah potensi wilayah yang dimiliki

Pada kondisi ini masyarakat menjadi produsen (petani) untuk sumber daya alam yang dimiliki. Pada analisa potensi wilayah, setiap pulau di Kabupaten Flores Timur memiliki potensi yang berbeda-beda. Dalam analisa pola pergerakan, terlihat bahwa barang-barang potensial terdistribusi atau berhasil terjual ke wilayah luar kabupaten. Potensi dan pola pergerakan barangnya tergambar pada tabel 5.7.

**Tabel 5.7**  
**Potensi Wilayah dan Pola Pergerakan Barang di Kabupaten Flores Timur**

No	Sektor/ Sub sektor	Potensi Wilayah	Pola Distribusi	Jenis potensi yang perlu dikembangkan
1	Pertanian	Jagung	Internal-Eksternal	
2	Tanaman	U.Kayu	Internal-Eksternal	
3	Pangan	U.Jalar	Internal-Eksternal	
4		K.Hijau	Internal-Eksternal	
5		K.Tanah	Internal-Eksternal	
6		Sorgum	Internal-Internal	Tanaman sorgum adalah jenis kacang-kacangan yang tidak bisa tumbuh pada tanah yang tergenang atau terlalu kering sedangkan wilayah penelitian memiliki 8 bulan musim kemarau. Tanaman sorgum akan menghasilkan kualitas yang baik bila selalu digenangi. Faktanya, petani di Kab.Flores Timur memanfaatkan hujan untuk membantu pertanian
7	Pertanian Tanaman Buah	Sirsak	Internal-Internal	Buah Sirsak termasuk buah yang cepat busuk. Kualitasnya buruk bila dikonsumsi dengan diperam selain itu tanaman sirsak termasuk tanaman pekarangan.
8	Pertanian	Kelapa	Internal-Internal	
9	Tanaman	Kopi	Internal-Eksternal	
10	Perkebunan	Kakao	Internal-Eksternal	
11	nan	Jambu Mete	Internal-Eksternal	

No	Sektor/ Sub sektor	Potensi Wilayah	Pola Distribusi	Jenis potensi yang perlu dikembangkan
12		Kemiri	Internal-Eksternal	
13		Pala	Internal-Eksternal	
14		Lada	Internal-Eksternal	
15		Vanili	Internal-Eksternal	
16		Jarak Pagar	Internal-Internal	<p>Jarak pagar adalah tanaman yang dipakai masyarakat Kab.Flores Timur sebagai obat-obatan. Tanaman jarak pagar tidak dilirik pedagang. Tanaman ini juga tidak ditanam secara khusus, banyak yang tumbuh liar di tanah-tanah kosong dan dibiarkan tumbuh dan berkembang untuk dikonsumsi sendiri.</p>
17	Perikanan	Ikan Kakap, Ikan Ekor Kuning, Ikan Selar, Ikan Tembang, Ikan Julung-Julung, Ikan Teri, Ikan Kembung, Ikan Biji Nangka, Ikan Tenggiri, Ikan Tuna, Ikan Cakalang, Ikan Tongkol, Ikan Beronang, Ikan Merah, Ikan Kerapu dan Ikan	Internal-Eksternal	



Berdasarkan tabel tersebut, terlihat jenis barang potensial yang perlu dikembangkan yaitu sorgum, sirsak, jarak pagar dan kayu jati. Selain barang-barang potensial yang tidak terjual, adapula barang-barang kategori dominan dan stagnan yang penjualannya meliputi lintas wilayah yaitu pertanian tanaman buah-buahan berupa pisang, hasil tangkapan laut seperti ikan merah, ikan kerapu dan ikan lainnya serta hasil hutan non kayu berupa asam.

## 2. Masyarakat Berusaha Menjalin Kerjasama Dengan Pedagang Di Dalam Maupun Luar Kabupaten Flores Timur

Pada pola pergerakan, pengambilan inisiatif serta yang menyangkut jenis, pilihan dan volume barang sera asal dan tujuan pergerakannya adalah pedagang. Pengambilan keputusan seperti itu terjadi atas pertimbangan pedagang berdasarkan pola penawaran permintaan yang berlaku. Karena setiap pedagang dan petani menjalin kerjasama dengan pedagang lainnya maka pola yang terbentuk mengandung pula unsur persaingan yaitu persaingan dalam memanfaatkan potensi wilayah dan persaingan dalam mendatangkan barang:

- a) Petani berusaha memanfaatkan kemampuan wilayah semaksimal mungkin untuk memperoleh keuntungan sebesar-besarnya dengan melakukan kerjasama dalam berbagai bentuk seperti bekerjasama dengan pedagang di dalam dan luar pulau atau bekerjasama dengan tengkulak di dalam atau luar pulau. Pola umum perdagangan di Kabupaten Flores Timur untuk petani kecil adalah apabila terdapat jadwal pelayaran untuk kapal-kapal pengangkut hasil bumi maka semua petani atau pedagang di 3 pulau ini berkumpul untuk menjual hasil dagangannya. Jadi, barang-barang yang terdistribusi ke luar wilayah adalah hasil dari penggabungan potensi 3 pulau di Kab. Flores Timur. Namun ketika terjadi kompetisi antar pedagang pada 3 pulau di Kabupaten Flores Timur, maka pulau terjauh seperti Pulau Solor yang jauh dari pusat ekonomi utama, memiliki jumlah pelayaran terendah dan memiliki skala usaha kecil akan cenderung terkalahkan secara alamiah. Ini terbukti dari data yang tidak menunjukkan adanya pergerakan hasil bumi di Pulau Solor.
- b) Barang-barang yang berasal dari luar pulau berpusat di Surabaya. Surabaya merupakan wilayah produksi terdekat. Surabaya menawarkan berbagai bentuk kemudahan sehingga menarik kerjasama. Namun, pergerakan barang dari Surabaya untuk wilayah pulau flores lebih berpusat pada Kabupaten Sikka karena Kab. Sikka menjadi pelopor pelabuhan barang pertama sehingga secara otomatis kerjasama antar pedagang jauh lebih lama dan memiliki lingkup perdagangan jauh lebih

besar. Kondisi ini menyebabkan pedagang Kab. Flores Timur kalah bersaing dengan pedagang Kab. Sikka terutama kemudahan transportasi dan modal usaha. Berdasarkan hasil survey, pedagang Kabupaten Flores Timur menjadi orang ke 4 dalam perdagangan.

- c) Konsumsi masyarakat di Kabupaten Flores Timur tercermin dari distribusi 10 sektor barang. Berikut ini konsumsi masyarakat dari yang terbanyak-terendah adalah:
- 1) Pertanian  
Pertanian menjadi barang yang paling banyak terdistribusi untuk dikonsumsi karena pertanian terdiri dari barang-barang pemenuh kebutuhan pangan manusia.
  - 2) Kendaraan  
Kendaraan adalah sarana yang dipakai masyarakat untuk mempermudah aktifitas di tempat tujuan pergerakan. Kendaraan memiliki harga angkut laut yang mahal tetapi masyarakat tetap membawa kendaraan dari tempat asalnya. Banyaknya kendaraan yang terdistribusi menunjukkan kurangnya sarana angkutan umum di Kabupaten Flores Timur.
  - 3) Bahan Bangunan  
Bahan bangunan yang terdistribusi di Kab. Flores Timur menunjukkan adanya pembangunan wilayah secara fisik. Pada pengamatan lapangan, kebutuhan wilayah terhadap semen, Gc dan besi bertujuan untuk pembangunan dan pengembangan bangunan-bangunan. Pelabuhan-pelabuhan di Kabupaten Flores Timur dalam tahap pembangunan oleh sebab itu kebutuhan akan bahan bangunan menjadi besar.
  - 4) BBM  
BBM adalah barang untuk menunjang pergerakan beberapa sarana. BBM menjadi penting karena: Sebagian besar masyarakat menggunakan kompor untuk memasak sehingga membutuhkan minyak tanah. Alat masak berupa tungku digunakan untuk acara-acara besar saja. Bensin dan Solar sangat diperlukan sarana darat maupun laut, selain itu untuk wilayah-wilayah yang belum terlayani jaringan listrik, bensin atau solar diperlukan untuk n generator.
  - 5) Perikanan  
Sektor perikanan diperlukan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan pangan untuk konsumsi sehari-hari. Ikan menjadi mudah untuk didapat karena faktor geografis wilayah dan berdampak pada harga jual yang murah. Kondisi lapangan menunjukkan, masyarakat memiliki kemampuan berlayar,

memancing dan hal-hal yang berhubungan dengan laut. Namun demikian, kemampuan itu tidak dilengkapi dengan sarana pribadi yang menunjang atau sarana yang ada sangat tradisional dan memiliki keterbatasan pelayaran, sehingga bagi pedagang, nelayan dengan jumlah tangkapan yang sedikit tidak mampu memenuhi kebutuhan konsumen. Keterbatasan-keterbatasan tersebut menyebabkan pedagang lebih memilih membeli ikan di TPI.

6) Hasil Hutan

Hasil hutan di Kab.Flores Timur baik Kayu atau Asam bergerak masuk dan ke luar. Sebagian besar wilayah Kabupaten adalah hutan lindung dan produksi yang mampu menghasilkan 2 jenis barang ini.

7) Kebutuhan Rumah Tangga

Kebutuhan rumah tangga berasal dari luar wilayah dengan Pelabuhan Laurent Say Maumere, Kab.Sikka sebagai pintu masuk. Kebutuhan rumah tangga dijual di toko atau kios pedagang.

8) Makanan dan Minuman Olahan Pabrik

Makanan dan minuman olahan pabrik berasal dari Kab.Surabaya. Makanan dan minuman olahan pabrik merupakan kebutuhan pelengkap sehingga distribusinya memiliki volume rendah.

9) Keb.Pribadi

Keb.Pribadi berupa pakaian memiliki presentase rendah salah satu sebab adalah pedagang pakaian berpusat di Pulau Flores-Timur (Larantuka). Distribusi barang sebesar 32 ton adalah milik pedagang Pulau Adonara sedangkan Pulau Solor tidak memiliki pedagang untuk jenis barang ini.

10) Industri Rumah Tangga

Industri rumah tangga yang dimiliki adalah kopra. Kopra memiliki harga jual yang murah yaitu Rp.2.000-4.000/kilo. Kondisi tersebut menjadi alasan distribusi barang yang rendah.

3. Pelabuhan dan Kapal menjadi pendorong pergerakan barang

Pelabuhan dibuat untuk melayani atau meningkatkan kegiatan ekonomi daerah dibelakangnya dan untuk menunjang kelancaran perdagangan antar pulau maupun negara (ekspor, import). Sarana yang menghubungkan kebutuhan barang adalah kapal. Kapal yang berlayar dengan kecepatan penuh akan memakan bahan bakar yang besar, sebaliknya jika terlalu lambat akan dapat mengacaukan jadwal pelayaran dan kemungkinan kerusakan (busuk) barang yang diangkut.

Sebagai sarana dan prasarana pendorong pergerakan maka pelabuhan dan JTP di Kabupaten Flores Timur harus menjadi tempat teraman dan ternyaman bagi

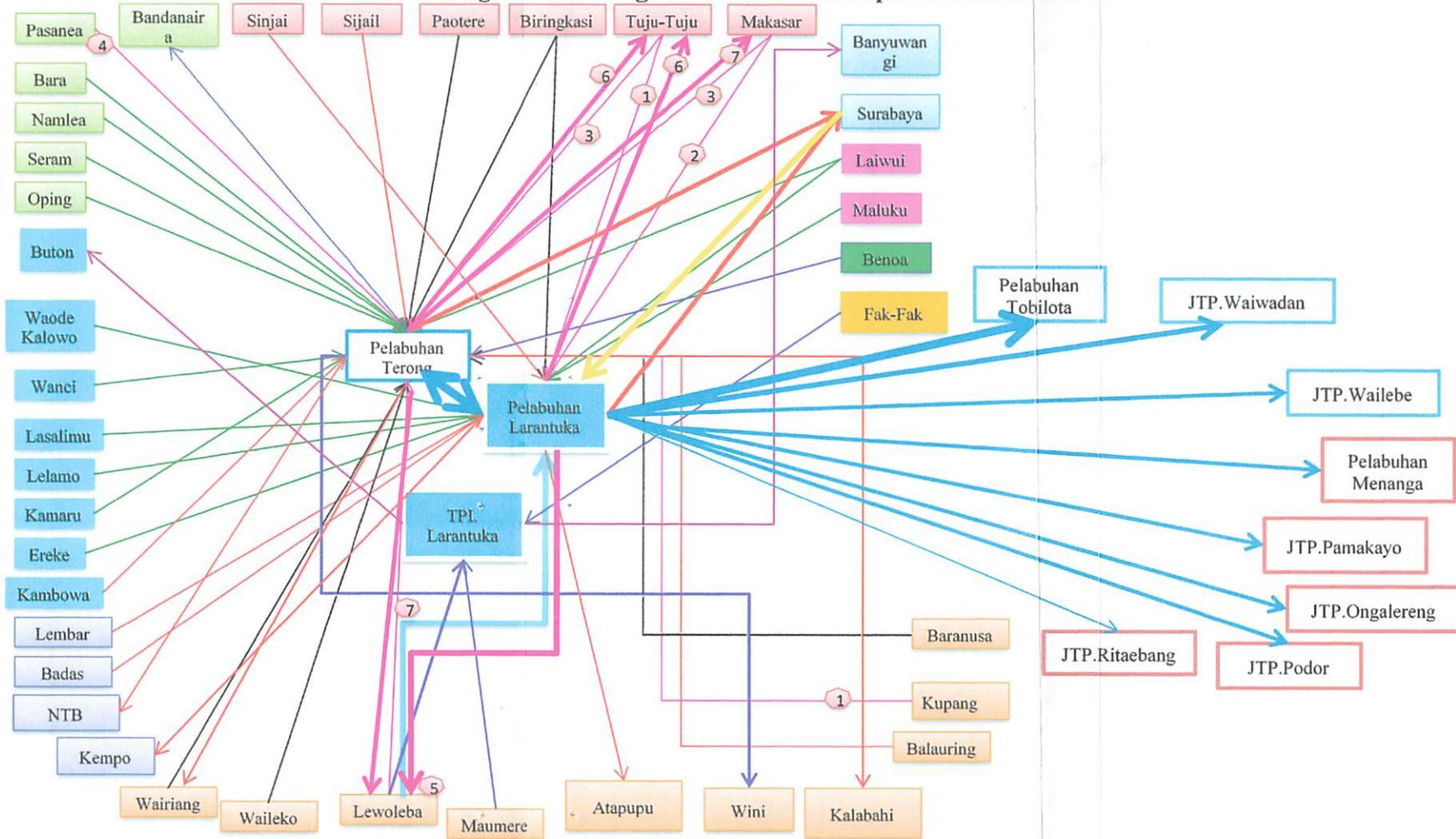
kegiatan pergerakan barang. Berdasarkan analisa pola pergerakan maka, pelabuhan dengan hierarki simpul terbesar-terendah adalah:

- a. Pelabuhan Larantuka sebagai simpul utama pergerakan barang di Kab. Flores Timur. Pelabuhan Larantuka menerima kunjungan kapal dari seluruh pelabuhan dan JTP di Kab. Flores Timur. Pelabuhan Larantuka terletak pada Ibu kota Kabupaten mengatur keterhubungan dan ketergantungan daerah sekitarnya melalui sistem suplai, pasar dan daerah administrasi, selain itu pelabuhan larantuka sebagai pelabuhan inti meneruskan secara sistematis dorongan-dorongan inovasi ke daerah-daerah disekitarnya yang terletak dalam wilayah pengaruh
- b. Pelabuhan Terong sebagai simpul menengah yang terdapat di Kec. Waiwerang. Frekuensi kapal yang besar menunjukkan adanya hubungan pelayaran dengan kapal-kapal di dalam maupun luar Kabupaten Flores Timur akibat dari hubungan kerjasama. Pelabuhan Terong menjadi pelabuhan utama untuk pergerakan barang potensial wilayah di Pulau Adonara. Pedagang-pedagang di Pulau Adonara mulai mengembangkan usahanya di berbagai wilayah luar kabupaten, hal tersebut tergambar pada jalur pelayaran pola internal-eksternal di Pelabuhan Terong.
- c. JTP. Ongalere sebagai simpul kecil di Kecamatan Solor Tengah yang membantu distribusi untuk kebutuhan hidup masyarakat di wilayahnya. JTP. Ongalere memiliki jumlah kunjungan yang besar dibandingkan JTP lainnya.
- d. JTP. Podor sebagai simpul kecil di Pulau Solor
- e. JTP. Ritaebang sebagai simpul kecil di Pulau Solor. Data sekunder untuk pergerakan barang di JTP ini menunjukkan pergerakan barang lokal sehari-hari dalam seminggu hanya terdapat 2 kali kunjungan sedangkan pergerakan barang sekunder menunjukkan terjadinya pergerakan barang dengan frekuensi yang besar.
- f. JTP. Pamakayo sebagai simpul kecil di Pulau Solor. JTP. Pamakayo merupakan satu-satunya JTP di Pulau Solor yang memiliki jadwal pelayaran sore hari pkl:17:00 tujuan Pelabuhan Larantuka
- g. Pelabuhan Tobilota sebagai simpul di Pulau Adonara. Berdasarkan data sekunder, jumlah pelayaran rute ini berjumlah sedikit karena pada Bulan Maret-Bulan Juli pergerakan barang tidak terdata. Sedangkan data primer menunjukkan frekuensi terbesar adalah Pelabuhan Tobilota.
- h. Pelabuhan Menanga, JTP.Lohayong dan JTP.Lublolong merupakan pergerakan yang terjadi dalam jumlah kecil. Data sekunder menunjukkan pergerakan barang dari Pelabuhan Menanga berupa GC. Jumlah sekunder digabungkan dengan survey primer. JTP.Lohayong dan JTP.Lublolong tidak terdata dalam survey sekunder. Jumlahnya frekuensi digabung karena pergerakan kapal dalam 1 rute pelayaran.

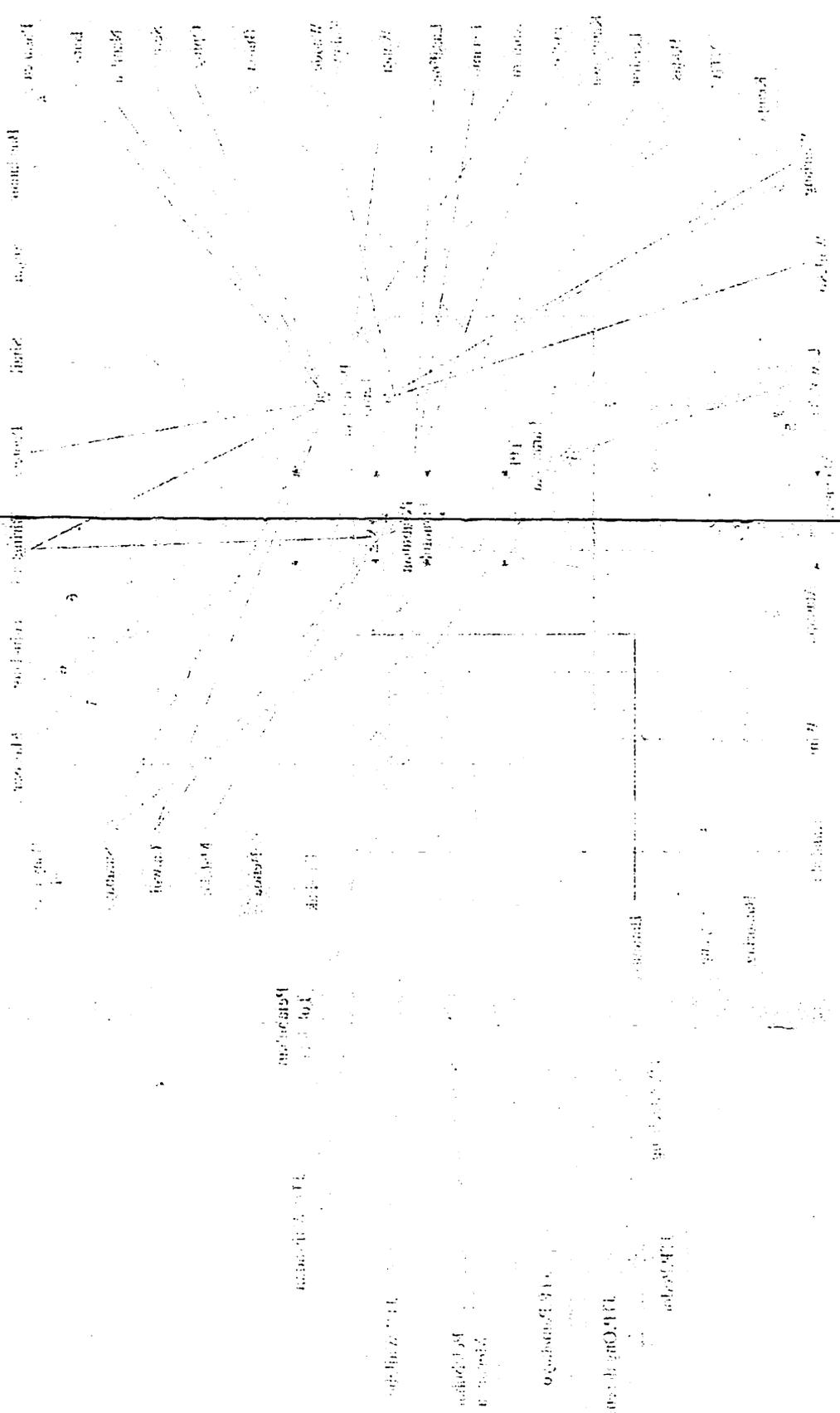
- i. TPI Larantuka sebagai simpul sektor perikanan. Data primer menjelaskan pergerakan kapal 2 kali dalam sehari dengan kapal yang berbeda.
- j. JTP. Wallebe sebagai simpul kecil di Pulau Adonara. Pergerakan berdasarkan data primer dan sekunder menunjukkan adanya pergerakan dalam jumlah kecil.
- k. JTP. Balaweling dan JTP. Nusadani merupakan simpul kecil di Kecamatan Solor Barat yang tidak melakukan pergerakan aktif tiap harinya.
- l. JTP. Lamakera merupakan simpul kecil di Kecamatan Solor Timur. Pelayaran pada simpul ini termasuk rendah. Kondisi laut yang dirasa membahayakan pelayaran serta kebutuhan masyarakat yang tidak besar menyebabkan tidak terjadinya tarikan pergerakan kapal.

Karena setiap pelabuhan mengalami proses pergerakan barang, maka simpul tersebut perlu menjadi tempat yang aman dan nyaman untuk pergerakan barang. Kenyamanan dan keamanan tersebut tidak hanya untuk masyarakat Kabupaten Flores Timur, tetapi juga untuk menarik minat pedagang luar kabupaten dalam melakukan aktifitas perdagangan. Sebagai simpul utama maka pelabuhan larantuka harus menjadi tempat yang mendukung pergerakan barang. Pada saat penelitian berlangsung pada tahun 2013, pelabuhan sedang dalam tahap pembangunan, yaitu pemisahan fungsi pelabuhan antara pelabuhan penumpang dan pelabuhan barang yang sebelumnya digabungkan fungsinya. Pembangunan telah selsai dibangun pada tahun 2014 dan telah memisahkan fungsi antara pelabuhan penumpang dan pelabuhan barang.

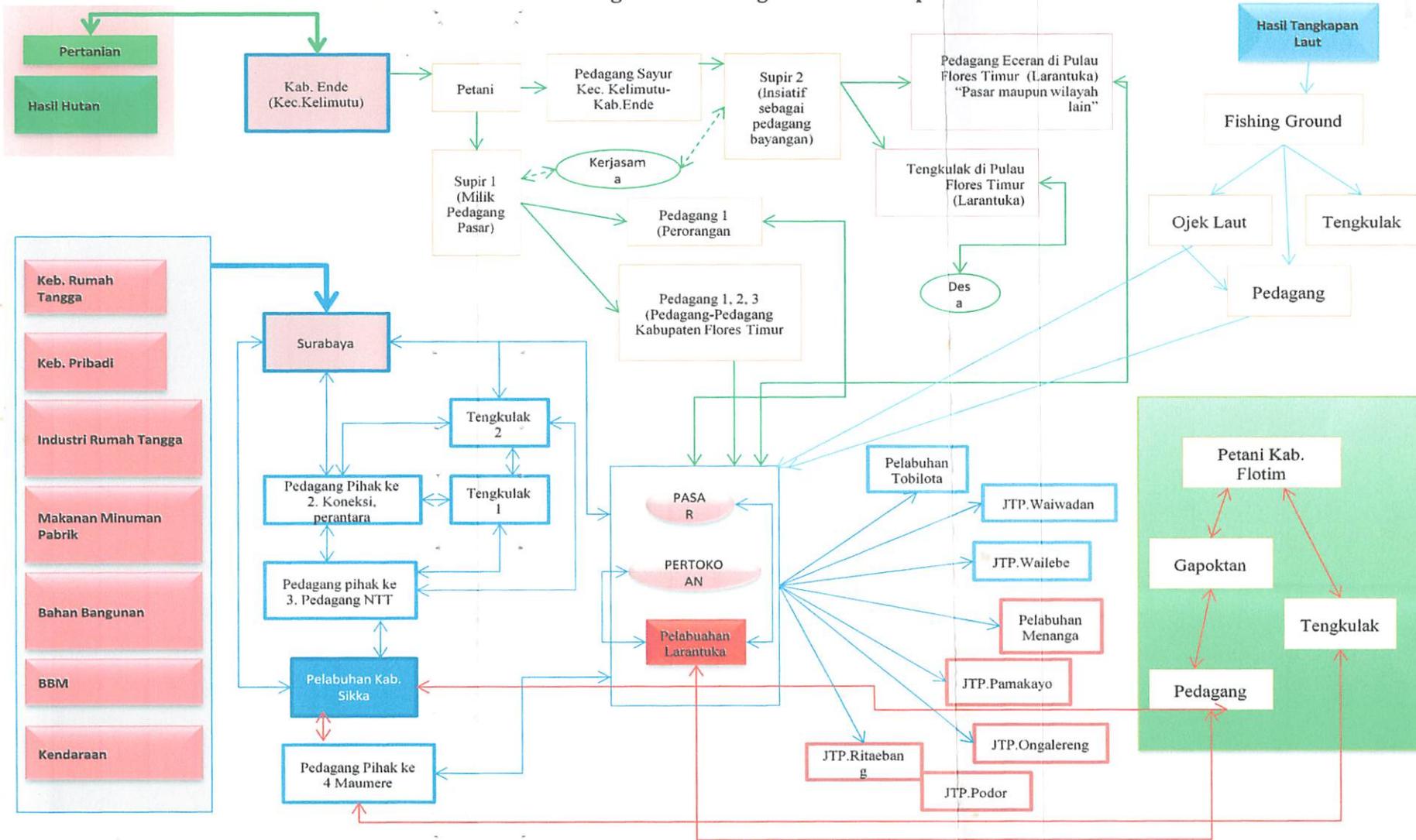
**Gambar 5.1.**  
**Pola Pergerakan Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur**



**FORMERLY KNOWN AS THE**  
**STATE OF MISSISSIPPI**  
**CONSTITUTION**  
**ARTICLE III**



Gambar 5.2. Pola Pergerakan Barang Darat di Kabupaten Flores Timur



AMERICAN UNIVERSITY

1000 16th Street  
N.W.

Washington, D.C. 20004

Phone: (202) 338-6000

1998

AMERICAN UNIVERSITY

1000 16th Street  
N.W.

Washington, D.C. 20004

Phone: (202) 338-6000

1998

AMERICAN UNIVERSITY

1000 16th Street  
N.W.

Washington, D.C. 20004

Phone: (202) 338-6000

1998

AMERICAN UNIVERSITY

1000 16th Street  
N.W.

Washington, D.C. 20004

Phone: (202) 338-6000

1998

AMERICAN UNIVERSITY

AMERICAN UNIVERSITY

1000 16th Street  
N.W.

Washington, D.C. 20004

Phone: (202) 338-6000

1998

AMERICAN UNIVERSITY

1000 16th Street  
N.W.

Washington, D.C. 20004

Phone: (202) 338-6000

1998

AMERICAN UNIVERSITY

1000 16th Street  
N.W.

Washington, D.C. 20004

Phone: (202) 338-6000

1998

AMERICAN UNIVERSITY

1000 16th Street  
N.W.

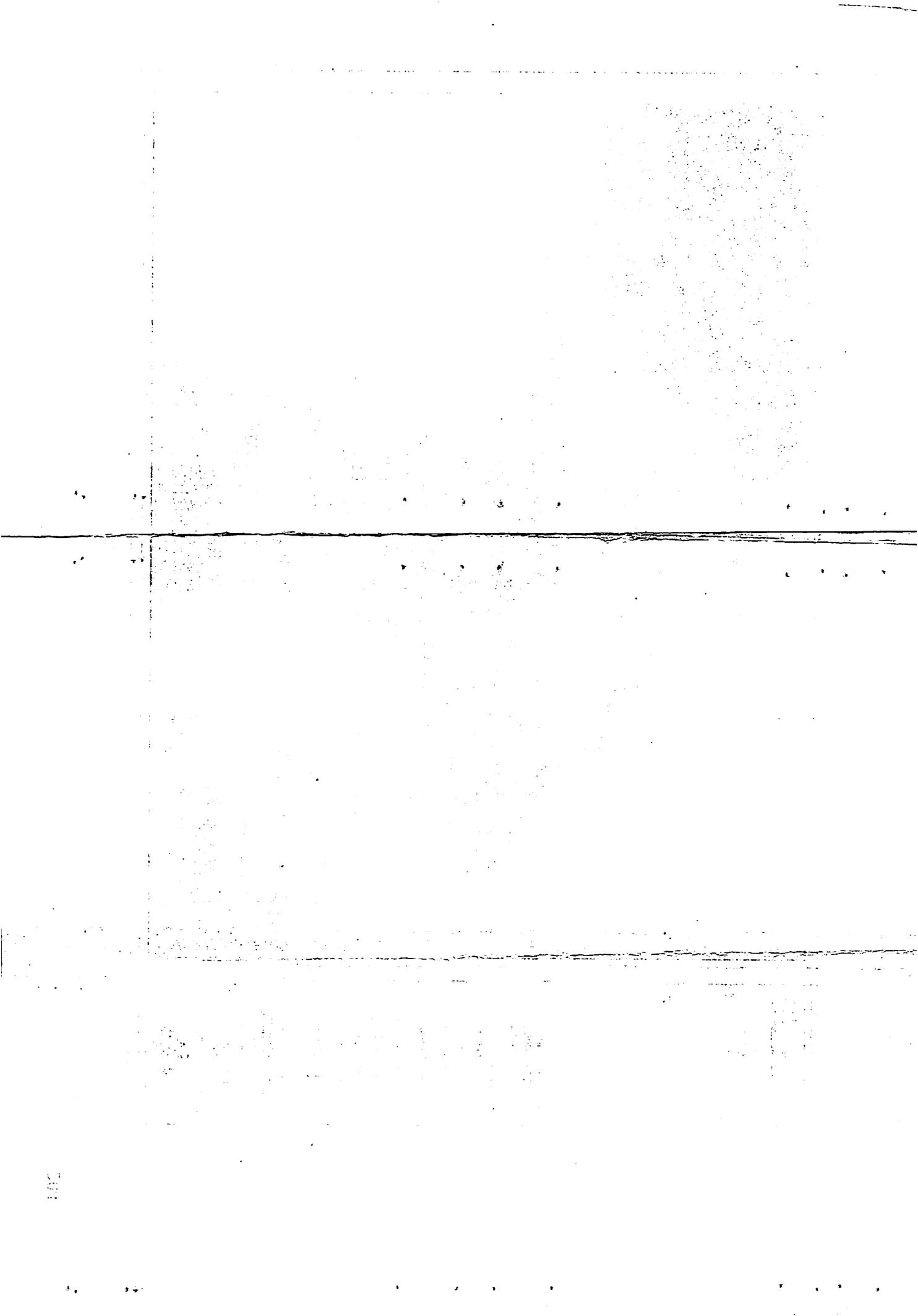
Washington, D.C. 20004

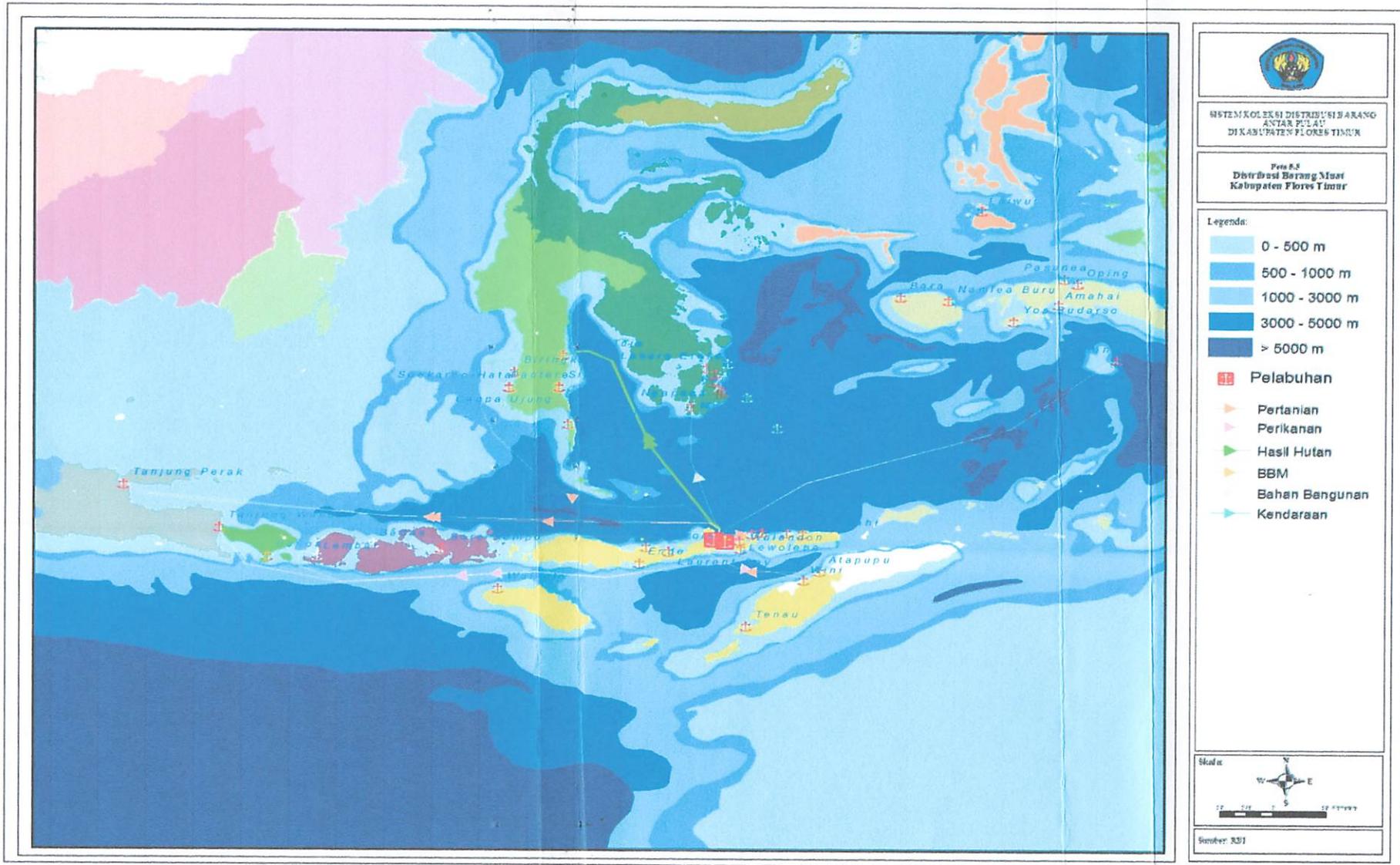
Phone: (202) 338-6000

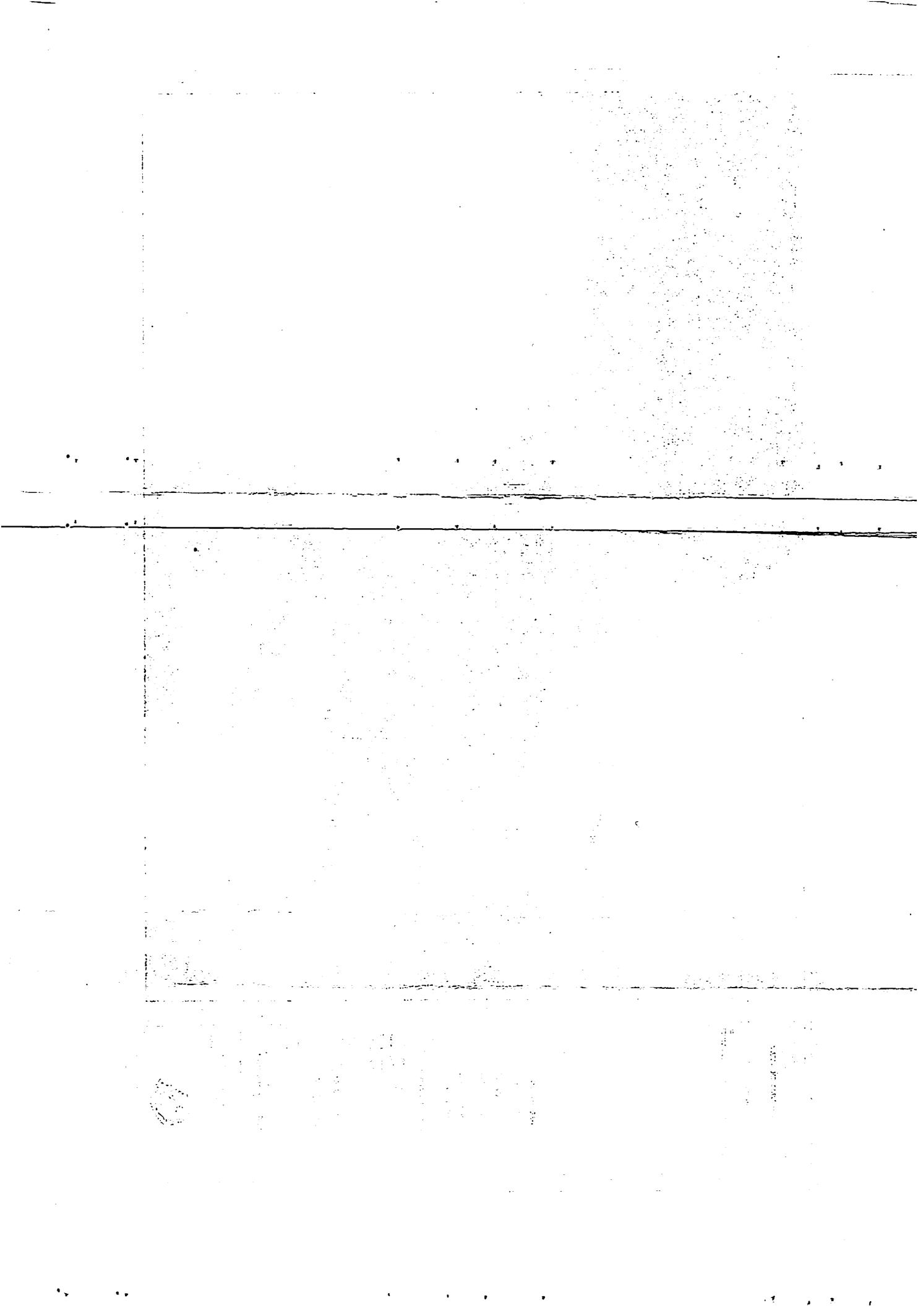
1998

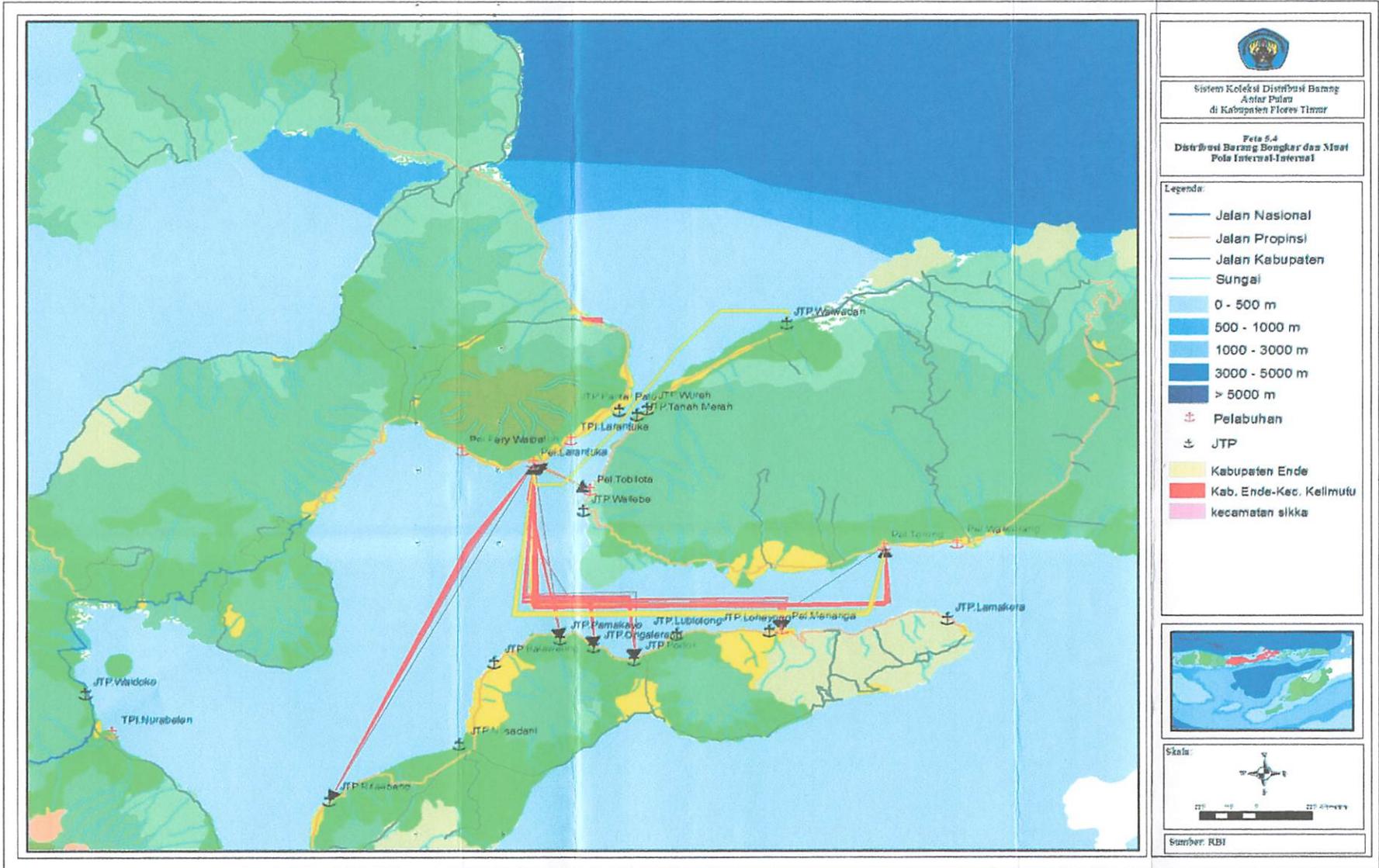
AMERICAN UNIVERSITY











Blank page with faint horizontal lines and scattered noise.

Large blank rectangular area with faint horizontal lines and scattered noise.

Small rectangular area at the bottom of the page with faint lines and noise.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **A. BUKU:**

**Adisasmita, Rahardjo, 2006, Pembangunan Kelautan dan Kewilayahan, Yogyakarta, Penerbit Graha Ilmu**

**Sjafrizal, 2011, Ekonomi Wilayah dan Perkotaan, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada**

**Rustiadi, Saefulhakim, Dyah R., 2011, Perencanaan dan Pengembangan Wilayah, Jakarta, Yayasan Pustaka Obor Indonesia**

**Adisasmita, Rahardjo, 2008, Pengembangan Wilayah Konsep dan Teori, Yogyakarta, Graha Ilmu**

**H.M.Syahirman Yusi dan Hj.Umiyati Idris, 2010, Statistika untuk Ekonomi dan Penelitian, Palembang, Penerbit Citrabooks Indonesia**

**Adji Sakti, 201, Transportasi dan Pengembangan Wilayah, Yogyakarta, Penerbit Grahan Ilmu**

**Triadmodjo Bambang, 1996, Pelabuhan, Yogyakarta, Penerbit Beta Offset**

**Miro Fidel, 2005, Prencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi, Padang, Penerbit Erlangga**

### **B. JURNAL:**

**Rudianto, 2005, Studi Pola Aliran Koleksi Dan Distribusi Komoditas Di Kota Tebing Tinggi Dan Wilayah Belakangnya, Semarang, Program Pascasarjana Magister Pembangunan Wilayah Dan Kota Universitas Diponegoro**

**Lampiran:**

1. Wawancara Petani
2. Wawancara Petugas Kapal
3. Survey OD
4. Hasil Wawancara
5. Bimbingan
6. Kartu Nonton
7. Berita Acara
8. Lembar Asistensi
9. Berkas Map Kuning
10. Sertifikat Toefel
11. Lembar Persembahan







Wawancara

Pada kapal (Sinar Mekar) pa' viron  
kapal kapal s.tn

Contoh. wawancara. Lubuk

2 jam      2 jam  
40000      40000

Pada tahun itu ada kebutuhan pelabuhan Akhik  
tidak ada bang 33 tidak diterima  
kalo banyak sekali kami minta dipulihkan  
diciptakan. Bang 33 paling sering itu basis dan sering  
motor paling sering. Tergit beberapa atasan ang.  
Bang 33 yang itu baru manawa  
tawar sama ang datang baru bang  
Biarang pada saat itu bentuk tidak melayani  
pelanggan.

catatan (100 M-in) pa' viron.

Kapal cepat itu tidak perlu lain karena  
banyak tidak mudah banyak.  
Ada 2 kapal cepat punya misi (kawatir) dgn  
perawatihan  
Bang 33 dimat cum by pribadi. dgn  
biaya.



## **Wawancara dan Survey Asal-Tujuan (OD)**

Dalam bab 3 Metode Penelitian, telah dijelaskan metode survey dan sampel-sampel yang digunakan dalam mendukung penelitian Sistem Koleksi Distribusi Barang antar Pulau di Kabupaten Flores Timur. Maka, dalam subbab ini, akan dijabarkan hasil survey OD dan Wawancara berdasarkan sampel. Berikut uraian selengkapnya:

### **A. Wawancara**

Dalam penelitian Sistem Koleksi Distribusi Barang antar Pulau di Kabupaten Flores Timur terapat 5 objek yang diwawancarai, yaitu ; Instansi terkait, Pemilik Kapal atau anak buahnya, Pedagang Pasar, Supir Truk pengantar barang dan Nelayan Ikan (Pedagang Ikan). Lima objek ini dimintai keterangan dengan maksud melihat pergerakan barang yang dibawa.

#### **1. Insatansi Terkait**

Instansi terkait yang diwawancarai adalah Badan Pemerintahan Daerah Kabupaten Flores Timur, Kantor Unit Penyelenggaraan Pelabuhan Larantuka dan Dinas Perhubungan. Wawancara lainnya adalah kepada petani-petani akan tetapi tidak dilampirkan karena jenis pertanyaan yang kondisional dan singkat terkait produksi dan penanaman serta pemasaran. Wawancara hanya pada petani Kopi, Padi, Jambu Mete dan Pemilik Gabungan Produksi Tani (Gapoktan). Informasi telah digabung berdasarkan uraian masing-masing sektor.

Selengkapnya diuraikan sebagai berikut:

##### **a. Bapeda**

Terdapat 2 narasumber di Kantor Bapeda diantaranya Sekertaris Bapeda yaitu Bapak Anton Tonce Matutina BA, SH. dan Bapak Petrus Agapa.

Bapak Anton Menyampaikan :

Kabupaten Flores Timur memiliki potensi dibidang perkebunan. Jambu Mete menjadi salah satu hasil bumi yang terus berkembang dan pemasarannya baik. Akan tetapi kelemahan petani Flores Timur adalah SDM yang kurang. Saya pikir, itu selalu jadi masalah propinsi NTT. Harga pasar sama sekali tidak diperiksa atau dipermasalahkan sehingga banyak pengusaha dan tengkulak rajin membeli barang di Kabupaten ini. Kelemahan petani yang lain adalah tidak mempercayai koperasi pemerintah karena dinilai tidak memberikan keuntungan. Sedangkan koperasi pemerintahan merupakan wadah yang membantu petani di Kabupaten Flores Timur dalam jangka panjang sambil terus mengupayakan hasil tani mereka pada perusahaan-perusahaan luar yang baik.

Bapak Petrus merupakan pegawai yang mengabdikan dirinya selama 10 tahun dan sedang melakukan penelitian terkait distribusi barang. Informasinya sangat membantu. Beliau menguraikan penjelasannya berdasarkan sector.

#### 1) Perkebunan: Jambu Mete.

Sistem pemasaran Jambu Mete adalah melalui 2 pihak, yaitu Badan Usaha Milik Daerah dan langsung ke pedagang luar yaitu Maumere. Melakukan transaksi dengan pedagang luar berarti pihak pedaganglah yang menentukan harga.

Berbicara tentang harga jual, petani Kabupaten Flores Timur sangat tertinggal informasinya. Terdapat 2 kendala, yaitu Informasi pasar yang sulit dan jaringan informasi yang terbatas. Selain kedua kendala tersebut, masyarakat (petani) belum merasa internet adalah media yang penting. Pengaruh ekonomi menyebabkan harga yang seharusnya tinggi tidak dipertahankan sebab terdesak dengan kebutuhan petani.

Kecamatan yang memberikan hasil tani dibidang Jambu Mete adalah Kecamatan Tanjung Bunga dan Kecamatan Lewolema.

Keunggulan pedagang Maumere yang hingga kini tidak bisa ditandingi pedagang Kabupaten Flores Timur adalah berani, modal dan transportasi. Petani Flores Timur belum memiliki 3 hal tersebut. Selain itu, berurusan dengan birokrasi merupakan hal yang paling tidak diinginkan oleh petani Flores Timur, sejauh pengamatan saya.

Jenis Jambu Mete di Kabupaten Flores Timur adalah Jambu Mete Glodong. Pedagang Maumere, membeli Jambu Mete di Kabupaten Flores Timur. Sesampai di Surabaya akan dicampur dengan Jambu Mete milik Sulawesi untuk diimpor ke Negara India. Situasi demikian menyebabkan harga Jambu Mete Kabupaten Flores Timur rendah padahal kualitas Jambu Mete termasuk yang paling baik di Indonesia.

## 2) Hasil Tangkapan Laut

TPI Larantuka merupakan pelabuhan bantuan pemerintah Jepang terhadap pemerintah Indonesia karena telah menyewakan Pulau Konga-Kabupaten Flores Timur untuk mengembangkan usaha mutiara.

Pulau Konga merupakan pulau yang termasuk Kecamatan Konga. Penghuninya adalah karyawan perusahaan milik Jepang.

Hasil tangkapan ikan dan yang berhubungan dengan laut, semuanya langsung di bawah naungan pemerintah pusat. Pemerintah daerah sama sekali tidak dilibatkan. Satu-satunya interaksi dengan pemerintah daerah adalah ketika membayar pajak.

Sistem pemasaran ikan di TPI Larantuka yaitu pedagang lokal, pengecer dari Maumere dan Ende untuk dijual di Pasar, perusahaan-perusahaan lokal maupun luar wilayah kabupaten salah satunya adalah Perusahaan Penanaman Modal Asing (PMA). Perusahaan tersebut biasanya memberikan retribusi terhadap pihak pemerintah pusat.

Persaingan antara pedagang menyebabkan ikan harus didapat dalam jumlah banyak dan harga jualnya menjadi tinggi, padahal dahulu pedagang luar dibatasi.

3) Sembako

Barang-barang masuk lebih banyak dari Makasar, Surabaya dan Jakarta.

**b. Kantor Unit Penyelenggaraan Pelabuhan Larantuka**

Narasumber dalam wawancara ini adalah Ibu Leni, bagian pendataan barang masuk dan ke luar. Wawancara dilakukan 2 kali. Sebelum mempelajari data dan setelah mempelajari data kegiatan operasional pelabuhan laut Larantuka. Berikut rangkumannya:

- 1) Tipe Pelabuhan Laut Larantuka adalah B. Pelabuhan barang masih diurus administrasinya hingga selesai dibangun.
- 2) Perijinan. Kapal yang masuk harus mendaftarkan terlebih dahulu. Kapal yang baru beroperasi juga harus mendaftarkan. Pendataan barang dilakukan oleh masing-masing kapal lalu disetor pada KUPPL, setelah itu data direkap dan dikirim ke pusat.
- 3) Banyak barang yang paling sering masuk melalui kapal-kapal luar: Beras, Kayu. Yang sering ke luar : Hasil Bumi
- 4) Kalau dibedakan berdasarkan fungsi dan kegunaannya untuk masyarakat di Pulau tersebut berarti Larantuka paling banyak mengirim barang, tetapi bila melihat pemasaran dan Larantuka sebagai pusat transportasi maka Adonara paling banyak mengirim barang sekalipun bukan untuk dikonsumsi lokal.

Misalnya: Larantuka mengirim barang Makanan dll ke Adonara sebanyak 5 ton. Fungsinya untuk dikonsumsi masyarakat Adonara. Sedangkan Adonara mengirim barang 5 ton karena Larantuka merupakan pusat distribusi, memiliki transportasi laut dan darat dimana barang dapat dipasarkan.

Tetapi bila maksud pertanyaan, tidak mempertimbangkan fungsi melainkan jumlah. Maka Adonara-Larantuka.

- 5) Pulau Solor. Barang yang masuk ke Pulau Solor tidak berimbang dengan barang yang ke luar.
- 6) Beragam. 1 jenis tidak berasal dari wilayah yang sama
- 7) Beragam. 1 jenis tidak ditujukan untuk wilayah yang sama
- 8) Tidak sebanyak pergerakan lokal. Sesuai permintaan pedagang luar.
- 9) Tinggi. Larantuka-Tobilota memiliki intensitas tinggi. Kunjungan tinggi disebabkan jarak, selain itu kapal hanya menampung penumpang sedikit sehingga kapal terlihat bergerak terus.
- 10) Kantor ini hanya membantu pengawasan kapal-kapal. Tidak berdiri sendiri, tetapi tanggung jawabnya langsung pada pusat. Ijin pembangunan pelabuhan adalah tanggung jawab pemerintah daerah. Pendataan hanya untuk kapal-kapal yang melalui Pelabuhan Larantuka, Tobilota, Terong dan Menanga.
- 11) Rute dan penjadwalan diatur masing-masing kapal atas seijin KUPPL
- 12) Cuaca. Cuaca buruk adalah Bulan Desember-Bulan Maret (Pertengahan) dimana terdapat Arus di selat Gonzallo. Tetapi tidak jarang diluar musim tersebut Arus Gonzallo menjadi parah. Arus tersebut memiliki kekuatan yang besar. Arus yang besar merupakan gaya tarik menarik antara bumi, bulan dan matahari. Gaya tersebut menimbulkan pasang naik dan pasang surut di Laut Sabu dan Laut Flores. Karena ada perbedaan tinggi muka air laut antara kedua laut tersebut maka air mengalir dan bertambah kecepatannya menjadi arus laut yang deras di selat-selat sempit.
- 13) Tidak ada perubahan biaya transportasi bila mengalami kondisi yang demikian. Semua kapal terutama kapal-kapal Tobilota, Waibebe dan Waiwadan disarankan bahkan dilarang keras beroperasi. Nelayan-nelayan dan pemilik kapal memiliki kesadaran yang besar akan kondisi tersebut.

Wawancara kedua adalah menanyakan asal barang seperti pendataan yang kurang jelas. Data difotokopi berdasarkan rekapan penulisan tangan sehingga ada beberapa yang belum jelas.

### c. Dinas Perhubungan

Narasumber di Kantor ini adalah Kepala Bagian Perhubungan Laut Kabupaten Flores Timur. Tidak banyak yang didapat, sebab kantor tidak memiliki data dan peta rute. Informan hanya menambahkan pelabuhan dan JTP yang ada saat ini, pelabuhan dan JTP yang sedang dan yang akan dibangun pada peta survey penulis.

Data oceanografi tidak dimiliki, sebab nelayan balajar otodidak dari pengamatan dan pengalaman sehari-hari. Merekomendasikan ke Badan Meteorologi Kabupaten, namun data juga tidak diperoleh.

## 2. Pihak Terkait Distribusi

Pihak yang diwawancarai adalah pedagang, supir dan petani. Keseluruhannya telah disinggung pada tiap uraian sebelumnya, pada subbab ini akan dipaparkan nara sumber yang memberikan informasi lebih rinci terkait distribusi barang.

### a. Pedagang Toko Larantuka

- 1) Bagaimana sistem pergerakan barang di toko bapa?  
Barang saya beli di Surabaya. Awalnya, kerjasama dengan keluarga saya di sana
- 2) Kenapa harus di Surabaya?  
Surabaya punya banyak pabrik, kerjasama dengan pabrik jauh lebih menguntungkan karena harganya jauh berbeda dari harga pasaran, apalagi kalau sistemnya borongan.
- 3) Kenapa tidak kerja sendiri?apakah harus bekerjasama?  
Toko-toko disini tidak besar. Kalau mau kerjasama dalam jumlah besar ada persyaratan yang harus dipenuhi, Ada standar jumlah, dll. Oleh sebab itu , pedagang di Kabupaten Flores timur harus mencari pedagang lainnya untuk bekerjasama. Jadi, toko saya bekerjasama dengan toko milik keluarga untuk distribusi barang ke Larantuka.
- 4) Kalau masalah angkutan pa'?

Angkut barang ke Larantuka dulu itu sulit apalagi kalau langsung ke Pelabuhan Larantuka. Kalau pakai kapal penumpang bisa jadi 5-7 hari karena mengikuti rute kapal yang harus singgah sana-sini. Itu waktu yang cukup lama, sedangkan kebutuhan pembeli harus dipenuhi.

- 5) Kalau sekarang?  
Maumere karena hanya 2-3 hari.
- 6) Ada Pungli atau semacamnya?  
Ada, untuk bisa mengangkut barang-barang tersebut ada pembayaran-pembayaran semacam administrasi liar yang harus disepakati baik di Pelabuhan Tanjung Perak atau Pelabuhan Maumere seperti Pungli-pungli untuk pihak kapal, parkir, dll
- 7) Pungli itu Lebih dirasa mahal dimana pa’?  
Lebih dirasa di Surabaya
- 8) Cara mensiasati?  
Keadaan seperti itu membuat semua pedagang pasti mempertimbangkan banyak hal, termasuk untung rugi. Jadi, bekerjasama dengan 1 pedagang sendiri saja tidak cukup membantu dari segi financial. Pedagang juga harus memperhitungkan pengeluaran untuk kerjasama dengan orang-orang yang meminta jatah ini itu, Nah, untuk mempermudah sebaiknya digandeng dengan pedagang lainnya. Oleh sebab itu, kita harus kerjasama dengan pedagang maumere entah itu keluarga atau kenalan.
- 9) Truknya diangkut sendiri ke Surabaya atau bagaimana sistemnya?  
Kalau dulu barang dikirim ecer dari Surabaya berupa dos atau karung, waktu itu modal belum cukup. Tapi menyewa truk dan jasa pembelian barang itu dihitung-hitung mahal juga jadi lebih baik saya dengan pedagang maumere membeli fuso lalu membeli dan mengambil sendiri barang dari Surabaya. Kalau sekarang harga punglinya menurun jadi berani beli fuso sendiri.
- 10) Kalau pembayaran dengan supir truk bagaimana pa’?  
Kita kasih uang misalnya Rp. 30.000.000-50.000.000. dengan list barang, sebenarnya itu sudah dihitung uang bensin, kapal, makan supir, pungli, harga barang di pabrik,,dll...Jadi sisanya gaji supir.
- 11) Biasanya berapa pa’?  
Biasanya mereka dapat 5-6 juta tapi bisa lebih, tergantung mereka pintar nego dengan orang kapal, dll..hemat-hematnya mereka.
- 12) Pernah tidak fuso bapa angkut barang hasil pertanian dari Larantuka?

Dulu waktu masih rental, Fuso yang kami pakai itu Fuso yang angkut barang hasil pertanian ke Maumere. Sekarang tidak karena sudah punya sendiri

- 13) Apa ada yang bekerjasama dengan sesama pedagang di Larantuka?  
Cukup sulit karena toko-toko di sini kebanyakan cabang dari toko di maumere. Jadi pasti kerjasamanya dengan mereka karena akses disana lebih mudah
- 14) Apa semua toko disini melakukan kerjasama seperti ini?  
Yang saya tahu, karena sebagian besar cina Surabaya semua, jadi hampir sama
- 15) Berapa banyak pa'?'  
Sekitar 6 toko seperti itu polanya..
- 16) Apa ada toko yang polanya lain? mungkin ada yang bapa tahu?  
Setahu saya kerjasama dengan omset besar ya seperti itu, tapi kalau ada toko yang tidak seperti itu berarti dia membeli pada toko, bukan pada pabrik. Tapi untuk pedagang yang ukurannya sama dengan saya, dy tidak akan mengambil resiko seperti itu karena dy akan rugi. Sebenarnya bisa dikatakan pedagang di pertokoan ini polanya sama seperti saya.
- 17) Kalau masalah harga pa'.,! Yang menentukan harga naik turun itu apa?  
Kalau di pabrik harganya mahal berarti kita juga jual harganya naik, kalau BBM harga naik kita juga menaikan harga, ada hal lain juga seperti moment. Kadang-kadang harga pabrik normal tapi ada moment seperti natal dan tahun baru, idul fitri, paskah, pergantian semester (musim masuk sekolah), moment-momnet seperti itu.
- 18) Kalau barang bapa banyak berarti kerjasama dengan banyak pabrik juga?  
Ia, memang seperti itu kalau mau untung.
- 19) Dari sekian banyak barang di toko bapa, barang apa yang paling banyak dibeli pedagang di Kab. Flotim?  
Paling banyak itu beras dan mie.
- 20) Beras itu bapa beli di Surabaya juga?  
Ia tapi, beras itu datang dari tuju-tuju juga sebenarnya. Begini, beras dari surabaya yang dibeli di Larantuka itu tidak banyak, paling kalangan tertentu. Biasanya yang punya uang lebih karena harganya pasti mahal. Tapi beras dari bone juga enak dan murah. Jadi kami juga membeli beras milik Bone dan dijual. Beras itu paling banyak di beli.

21) Kalau beras bulog pa'?

Beras bulog itu tidak dimakan, kebanyakan untuk pakan ternak. Mereka lebih memilih makan beras dari hasil tanam mereka sendiri. Tapi itu kalau berasnya buruk de,,kalau berasnya bagus,,mereka makan.

22) Kalau mie?

Kalau mie sudah jelas dari Surabaya. Masyarakat membeli mie sudah seperti membeli beras. Mie itu pengganti sayur.

23) Kalau Semen?

Beli langsung dari Makasar nanati diantar ke Pelabuhan Larantuka

#### **b. Pedagang Toko Pulau Adonara**

1) Asal Barang

Maumere

2) Kerjasama atau beli disana pa'?

Beli

3) Langgan?

Ia

4) Belinya borongan ada potongan harga?

Ia

5) Kalau biaya angkut ditanggung bapa atau pedagang sana?

Biayanya ditotal dengan harga beli, angkutnya gandeng dengan pedagang lain. Tergantung situasi

6) Asal barang yang dari maumere?

Surabaya

7) Apa ada pedagang lain dari Adonara melakukan pola yang sama?

Kurang tau, sepertinya ada. Paling banyak beli di Larantuka

#### **c. Supir Truk Maumere**

1) Kepemilikan truk?

Truk ini punya saya, dipake untuk angkut barang toko.

2) Bagaimana sistem kerjasama antara supir truk di Maumere dengan pedagang atau antara supir truk sendiri? karena di Larantuka banyak truk dari Maumere yang datang.

Truk-truk di Maumere itu ada yang punya sendiri ada juga yang punya bos. Ada yang jadi supir di truknya sendiri ada yang jadikan orang lain sebagai supir. Kalau truk milik pribadi supir harus punya link. Link

biasanya dapat dari teman-teman supir sendiri. Biasanya kalau ada barang yang butuh 2 atau 3 truk berarti nanti dihubungi.

- 3) Kalau truk punya jasa pengirim bagaimana?  
Sebenarnya kita juga banyak dapat jatah dari mereka, kalau bosnya butuh banyak kita bisa dipanggil.
- 4) Lebih enak usaha sendiri atau gabung dengan bos?  
Lebih enak punya sendiri tapi gabung dengan perusahaan mereka.
- 5) Kenapa?  
Karena kendaraan dengan supirnya dibayar sendiri?
- 6) Banyak yang begitu?  
Awalnya banyak, sekarang sepertinya yang punya truk sendiri jarang dipake lagi karena perusahaannya sudah kaya jadi punya banyak truk. Kalau perusahaan baru sepertinya masih begitu
- 7) Di Maumere banyak jasa itu?  
Ada beberapa 5 atau 6
- 8) Kalau Larantuka?  
Larantuka ada kalau tidak salah ada 1
- 9) Pernah ambil barang dari Surabaya?  
Pernah
- 10) Biasanya bagaimana polanya?  
Kalau saya pergi karena disuruh ambil barang. Teman saya yang supir toko suru saya ambil barang. Ada sistem lelang. Kalau dy bisa perkiraan barang belanjannya sedikit dan muat dalam 1 truk maka dia akan pakai truk. Karena harga angkut truk dan fuso beda. Dari Maumere ke Surabaya itu harga kapalnya Rp.3.000.000 kalau pakai truk. Sampai Surabaya ikuti alamat-alamat tujuan trus tinggal ambil barangnya.
- 11) Kalau dihitung berapa om?  
Pulang pergi 6.000.000. Belanja misalnya 10.000.000, kalau kurang dikirim lagi, trus bensin, parker dan makan bisa 3.000.000-4.000.000 jadi sisanya untuk supir. Tapi biasanya bagi 50% dengan supir asli jadinya hanya dapat 5 juta.
- 12) Kalau angkut barang pertanian?  
Pernah
- 13) Barang pertaniannya didapat dari pedagang atau petani?  
Dari bos yang timbang-timbang barang.

Kalau 1 minggu sebelum saya pergi ke Surabaya saya sudah kabari bos

14) Di angkut kemana?

Surabaya

15) Biasanya Di Surabaya di angkut/dibawa kemana?

Kadang tempat pengumpul, biasanya supir-supir. Kita hanya angkut barang ke alamat, pedagangnya sudah kerjasama terlebih dahulu.

Wawancara di atas merupakan salah satu dari banyak pihak yang diwawancarai. Berikut ini dapat dilihat rekapitan wawancara berdasarkan survey

**Tabel 5.1**

**Rekapitan Wawancara Distribusi Barang Hari 1 Berdasarkan Sarana Transportasi Darat di Pelabuhan Larantuka Kabupaten Flores Timur**

No	Asal Pengirim	Tujuan Pengiriman	Pedagang	Alat Angkut			
				Truk	Pick Up	Gerobak	Bawa Sendiri
1	Kab. Maumere	Lewoleba	12	5			
2	Gudang Beras L.			1			
3	Pertokoan L.				4	1	
4	Pengecer BBM				1		
5		Balaweling	2				
6	Pertokoan L.	Nusadani	4		4		
7	Pasar Inpres L.						
8	Pasar Inpres L.	Lamakere	3		3		
9	Pertokoan L.					1	
10	Pertokoan L.					4	
11	Pasar Inpres L.	Lohayong	5		1		
12	Pengecer BBM				1		
13	Pertokoan L.	Lublolong	4		2	1	1
14	Pertokoan L.	Menanga	7		3		1
15	Pasar Inpres L.				3		
16	Pasar Inpres L.	Ongalengen	3		1		
17	Pengecer BBM				1		
18	Gudang Beras L.				1		
19	Kab. Maumere				1		
20	Pertokoan L.				1		
21	Pengecer BBM	Pamakayo	5		4		
22	Pertokoan L.						

No	Asal Pengirim	Tujuan Pengiriman	Pedagang	Alat Angkut			
				Truk	Pick Up	Gerbak	Bawa Sendiri
23	Pasar Inpres L.						
24	Kab. Maumere			3			
25	Pasar Inpres L.	Podor	8		1		
26	Pengecer BBM				1		
27	Pertokoan L.				1	1	
28	Kab. Maumere				3		
29	SPBU Waibalun	Ritaebang	4		1		
30	Pasar Inpres L.				1		
31	Kab. Maumere				2		
32	Kab. Maumere	Terong	13	5			
33	Pertokoan L.				1	2	
34	Kab. Ende					2	
35	Pengecer BBM					1	
36	Pasar Inpres L.						2
37	Kab. Maumere	Tobilota	9	3			
38	Pertokoan L.					4	2
39	SPBU Waibalun	Wailebe	5		1		
40	Pengecer BBM					1	
41	Pertokoan L.				1		1
42	Kab. Maumere	Waiwadan	9	1			
43	Pengecer BBM					1	
44	Pertokoan L.					4	1
45	Pasar Inpres L.					1	
<b>Jumlah</b>			<b>93</b>	<b>27</b>	<b>47</b>	<b>15</b>	<b>6</b>

Sumber: Hasil Survey OD Hari Rabu 11 September 2013

Tabel 5.2

**Distribusi Barang Berdasarkan Sarana Transportasi Darat di Pelabuhan Larantuka Kabupaten Flores Timur Hari Rabu, 11 September 2013**

No	Alat Angkut	Asal Pengirim	Jumlah	Total	Presentase (%)
1	Truk	Maumere	24	28	28%
2		Gudang Beras Larantuka	2		
3		Pertokoan	2		
4	Pick-Up	Pertokoan	21	50	51%
5		Pengecer	11		
6		Pasar	14		

No	Alat Angkut	Asal Pengirim	Jumlah	Total	Presentase (%)
7		SPBU Waibalun	2		
8		Ende	2		
9	Gerobak	Pertokoan	12	15	15%
10		Pasar	2		
11		Pengecer	1		
12	Bawa Sendiri	Pertokoan	6	6	6%
<b>Jumlah</b>			<b>99</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Perhitungan

Distribusi barang di Pelabuhan Larantuka terdiri dari 4 sarana transportasi yaitu truk, pick-up, gerobak dan dibawa sendiri oleh pedagang. Berdasarkan hasil survey, 49% pergerakan menggunakan pick-up sebagai sarana distribusi, 27% menggunakan truk, 16% pedagang menggunakan gerobak dan 6% memilih membawa barangnya sendiri.

Distribusi barang oleh pedagang pada hari Kamis, 12 September 2013 berjumlah 87 orang dengan alasan pergerakan yang berbeda. Pergerakan pedagang terdiri dari pertokoan Larantuka, Pasar, Pengecer BBM, Kerjasama dengan pedagang/pihak Kab.Ende dan Kab.Sikka. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 5.3**  
**Alasan Dstribusi Barang di Kabupaten Flores Timur**

No	Asal Barang	Alasan Pembelian Pada Tempat Tersebut	Jumlah Pedagang	Total	Presentase (%)
1	Ende	Penawaran dari supir di Pasar Oka untuk membeli barang pertanian dari Ende melalui supir tersebut	2	2	2%
2	Maumere	Karena kerjasama dengan pedagang Kabupaten Sika. Kami bekerjasama membeli barang di Surabaya. Jadi, ada orang disana yang siap membeli dan angkut barang.	22	22	25%
3		karena kerjasama sudah berlangsung lama. Kerjasama dengan pedagang maumere membeli barang di pabrik.			
4		Awalnya cari koneksi di Maumere dulu. Jadi belinya di pedagang Maumere. Truk			

No	Asal Barang	Alasan Pembelian Pada Tempat Tersebut	Jumlah Pedagang	Total	Presentase (%)
		ditanggung pihak Maumere jadi tinggal menghubungi kalau ada barang yang dibutuhkan. Harganya lebih murah. Kebetulan barangnya hanya ini, ada barang yang tidak didapat di Lantuka.			
5		Dikirim dari Surabaya menggunakan kapal. Diambil langsung dari supir. Biasanya disimpan di rumah/gudang. Di Surabaya ada yang tugasnya membeli barang.			
6		Membeli di pasar Inpres karena 1 lokasi. Selain itu karena tidak ada di Wailebe. Barang yang dibeli di pasar Lantuka dijual kepada masyarakat di Wailebe	1		
7		Karena kerjasama. Barang yang dibeli di pasar Lantuka dijual kepada masyarakat di Tobilota	1		
8		Bukan pedagang tetap. Kalau ada barang bagus dibeli. Kalau tidak berarti tidak. Barang yang dibeli di Pasar Lantuka dijual dan dikonsumsi sendiri	1		
9		B. Merah dan B. Putih mahal di Lantuka. Aslinya barang itu pasti dari luar NTT. Membeli di pasar karena sudah dipesan 1 minggu yang lalu. Sehingga dapat barangnya. 1 kilo harganya Rp.55.000.	1		
10	Pasar	Karena pisang yang dijual punya beberapa jenis. Dibeli untuk dijual. Barang dijual di Pasar Waiwerang. Lagipula tahan lama jadi tidak laku sekarang masih ada besok.	1	27	31%
11		Kerjasama. Barang-barang ini dibeli pedagang pasar di Ende karena kerjasama. Jadi, datang tinggal ambil barang titipan. Untuk dijual di pasar	4		
12		Karena pasar Lantuka lebih mudah dijangkau. Sudah langganan. Membeli barang sesuai kebutuhan saja. Untuk dijual di Pasar dan di depan rumah masing-masing.	4		
13		Karena pasar Inpres lebih banyak pilihan dan lebih dekat. Untuk dijual di Pasar dan di depan rumah masing-masing.	4		
14		Kebetulan karena keluarga jualan di Pasar jadi sekalian pulang bawa barang untuk dijual di Balaweling.	1		
15		Kebutuhan Pesta. Barang dibeli karena sudah pesan.	1		
16		Pesanan jadi tinggal ambil	3		
17		Semua kebutuhan yang diperlukan terjual di	1		

No	Asal Barang	Alasan Pembelian Pada Tempat Tersebut	Jumlah Pedagang	Total	Presentase (%)
18		pasar Pagi sebelum ke kantor barang di pesan, terutama Bensin dan minyak tanah karena takut habis. Barang baru diambil setelah waktu pulang kantor.	4		
19	Pengecer	Membeli di pengecer karena SPBU tidak buka. Selain itu karena langganan.	13	14	16%
20		Langganan. Karena SPBU kalau buka antriannya panjang. Pedagang juga mengejar waktu kapal.	1		
21	Pertokoan	Karena tempat belanja di Kab.Flortim hanya di Larantuka. Usaha yang dimiliki usaha kecil jadi tidak perlu bekerjasama dengan pihak luar. Barang yang dibeli di Pertokoan Larantuka dijual di toko.	8	21	24%
22		Membeli di pertokoan Larantuka karena lebih mudah. Masih bisa dibeli berarti harganya masih bisa dijangkau. Barang yang dibeli dijual di toko milik sendiri.	2		
23		Karena barang yang dibeli hanya sedikit. Baranag dijual di toko sendiri. Aqua itu termasuk barnag yang dibutuhkan, paling cepat laku jadi menambah kebutuhan.	1		
24		Karena tidak punya koneksi. Biasanya yang punya koneksi pasti orang cina atau yang punya teman cina, dikenalkan,dll. Karena pertokoan dan pasar menyediakan barang yang dicari.	2		
25		Karena mudah dijangkau. Letanknya langsung di gerbang pelabuhan. Jadi mudah dan cepat	5		
26		Barang yang dibutuhkan ada di pertokoan Larantuka.	3		
27	Petani	Untuk dijual ke luar wilayah. Dtitip untuk diberikan kepada pedagang Adonara yang jual barnag ke luar.	1	1	1%
<b>Jumlah</b>			<b>87</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Survey, Kamis 12 September 2013

Pada tabel di atas terlihat pergerakan barang terbanyak berasal dari pasar inpres larantuka, dengan alasan pergerakan yaitu membeli untuk berdagang karena kerjasama dengan pedagang di pasar Larantuka. Pergerakan ke dua berasal dari pertokoan Larantuka sebanyak 21 pedagang dengan alasan akses yang mudah dan tidak memiliki koneksi. Pergerakan ke tiga berasal dari Maumere Kab.Sikka dengan alasan kerjasama untuk memperoleh barang yang murah dan beragam. Untuk

kebutuhan BBM, pedagang lebih memilih membeli di pengecer karena SPBU tidak buka pada saat tersebut. Pergerakan dari Kab.Ende terjadi pada pedagang pulau Adonara. Pergerakan tersebut karena kesepakatan antara supir dengan pedagang. Pergerakan lainnya berasal dari petani larantuka ke pedagang Pulau Adonara. Alasan pergerakan tersebut untuk dijual ke pedagang luar Kabupaten.

Selain alasan pergerakan yang terdistribusi sebagai barang muat di Pelabuhan Larantuka, adapula wawancara dengan pedagang dari yang menjual barang di Pasar Impres Larantuka. Jumlah pedagang sebanyak 11 orang. Pedagang yang masuk adalah pedagang dari Pulau Adonara. Selengkapnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 5.4**  
**Alasan Pergerakan Barang Tujuan Pasar Impres Larantuka**  
**di Kabupaten Flores Timur**

No	Asal	Tujuan	Alasan Pergerakan
1	Terong	Pasar Impres Larantuka	Jualannya sudah lama sekali. Sekitar 6 tahun. Alasannya lebih banyak pembeli, cepat habis.
2	Terong	Pasar Impres Larantuka	Lebih cepat laku
3	Terong	Pasar Impres Larantuka	Persaingan tinggi tetapi barang cepat habis. Di adonara semua orang punya kebun, tetapi di Larantuka banyak pendatang, ibu kantoran yang tidak punya waktu untuk tanam
4	Terong	Pasar Impres Larantuka	kalau masalah angkutan pulang pergi 40.000. Tapi pasti laku, kalau dijual di Adonara harganya sama tapi belum tentu laku. Saya tidak bisa ambil resiko sampai barangnya layu atau busuk.
5	Terong	Pasar Impres Larantuka	Punya stan, sudah bayar pajak juga, jadi tidak ada alasan tidak berdagang.
6	Terong	Pasar Impres Larantuka	Karena letak desa dengan pasar Waiwerang juga jauh, kalau pakai pick up juga harganya sama dengan harga ke Larantuka, jadi lebih baik ke Larantuka.
7	Terong	Pasar Impres Larantuka	Pedagang juga petani sehingga tidak rugi.

No	Asal	Tujuan	Alasan Pergerakan
8	Terong	Pasar Inpres Larantuka	Jualan sudah lama jadi keuntungannya tidak besar tetapi cukup memenuhi. Sudah banyak kerjasama dengan pedagang di Larantuka.
9	Terong	Pasar Inpres Larantuka	Punya stan, sudah bayar pajak juga, jadi tidak ada alasan tidak berdagang.
10	Waiwadan	Pasar Inpres Larantuka	Bukan pedagang tetap tetapi menjual barang untuk dititip ke pedagang di Pasar Larantuka
11	Waiwadan	Pasar Inpres Larantuka	Bukan pedagang tetap tetapi menjual barang untuk dititip ke pedagang di Pasar Larantuka

Sumber: Hasil Survey, Kamis 12 September 2013

Berdasarkan tabel di atas, 11 pedagang memutuskan untuk berdagang di Pasar Inpres Larantuka karena alasan kerjasama dan keuntungan yang besar dibanding berjualan di wilayah asalnya. Pulau Adonara memiliki potensi untuk menghasilkan tanaman pertanian sehingga petani dan atau pedagang berlomba menghasilkan uang dari potensi yang ada.



PT. BNI (PERSEHO) MALANG  
BANK NAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

## INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Berdegung Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145  
Kampus II : Jl. Raya Karangjo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

Nomor : ITN-1096/I.TA/4/2013 05 April 2013  
Lampiran : -  
Perihal : Pembimbing Tugas Akhir

Kepada Yth : *Ibu. Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP.*  
Dosen Institut Teknologi Nasional

Di -  
MALANG.

Dengan Hormat,

Kami dari Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang sedang mengembangkan perencanaan dari semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti : perilaku, budaya, sejarah, ekonomi dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Ibu / Bapak untuk membimbing Mahasiswa kami :

Nama : *Melania Carvita Sogen*

NIM : *08.24.040.*

Judul TA :

*" Sistem Koleksi Distribusi Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur Propinsi Nusa Tenggara Timur . "*

Sejak Tanggal : ..... 2013 s/d .....2013

(Maksimum 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak didampingi oleh Pembimbing II dari Jurusan kami, yaitu :

*Mira Setiawati, ST, MT.* untuk memudahkan penyamanan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

a.n. D e k a n  
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan  
Ub. Ketua Jurusan Teknik Perencanaan  
Wilayah dan Kota

  
**DR. Ir. Ibnu Sasongko, MTA.**  
NIP.Y. 1018 800 178.



PT. BNI (PERSERO) MALANG  
BANK NISIA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN (PMU) DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : J. Bendungan Sura (Jora No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145  
Kampus II : J. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

Nomor : ITN-1097/I.TA/4/2013  
Lampiran : -  
Perihal : **Pembimbing Tugas Akhir**

05 April 2013

Kepada Yth : **Ibu . Mira Setiawati, ST, MT.**  
Dosen Institut Teknologi Nasional

Di -  
**MALANG.**

Dengan Hormat,

Kami dari Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang sedang mengembangkan perencanaan dari semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti : perilaku, budaya, sejarah, ekonomi dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Ibu / Bapak untuk membimbing Mahasiswa kami :

Nama : **Melania Carvita Sogen**

NIM : **08.24.040.**

Judul TA :

**" Sistem Koleksi Distribusi Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur Propinsi Nusa Tenggara Timur ."**

Sejak Tanggal : ..... 2013 s/d .....2013

(Maksimum 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak didampingi oleh Pembimbing I dari Jurusan kami, yaitu :

**Ir. Agustina Nurul Hidayati MTP.** untuk memudahkan penyamanan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

a.n. D e k a n  
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan  
Uj. Ketua Jurusan Teknik Perencanaan  
- Wilayah dan Kota

  
**DR. Ir. Ibnu Sasongko, MTA.**  
NIP.Y. 1018 800 178.

**DAFTAR ABSENSI MENGIKUTI  
UJIAN SKRIPSI / SIDANG KOMPREHENSIF  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI / PWK**



Nama Mahasiswa : Melania C Sogon  
NIM : 08-24-040

NO.	NAMA MAHASISWA & NIM	JUDUL SKRIPSI	TTD PENGUJI
1.	Shinta F. N 08-24-007	Faktor Pemilihan Lokasi Usaha PKL Berdasarkan Persepsi PKL di pengungung	1. 2. 3.
2.	Dian Ayu Paramita 08-24-032	Tingkat Partisipasi Masyarakat Di Kampung Lorotan	1. 2. 3.
3.	Ferry Wibowo 07-24-008	Identifikasi Faktor-faktor yg mempengaruhi perkembangan Kota Palangkaraya	1. AS. 2. 3.
4.			1. 2. 3.
5.			1. 2. 3.

Mengetahui  
Sekretaris Jurusan

Arief Setiawan, ST, MTP

**DAFTAR HADIR PENGUJI SEMINAR HASIL SKRIPSI  
PRODI PWK / TEKNIK PLANOLOGI  
PERIODE II 2014  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

1. Nama Mahasiswa : MELANIA CARVITA S.
2. N I m : 0824040
3. Prodi/Jurusan : PWK/Teknik Planologi
4. Hari / Tanggal : Sabtu, 16 Agustus 2014
5. Waktu : 09.00 – WIB
6. Ruang : Studio
7. Judul Skripsi : *Sistem Koleksi Distribusi Barang Antar Pulau Di Kabupaten Flores Timur Propinsi Nusa Tenggara Timur*

NO	NAMA DOSEN PENGUJI	TANDA TANGAN
1	Mira Setiawati, ST, MT	
2	Maria Christina Enderwati, ST., MIUEM	
3	Endratno Budi Santosa, ST., MT.	

Mengetahui,  
Ketua Prodi PWK/T. Planologi

IDA SOEWARNI, ST, MT  
NIP.Y. 1039600293

Malang, 15 Agustus 2014  
Koordinator Pelaksana  
Kegiatan Skripsi

  
Ir. TITIK POERWATI, MT.  
NIP.Y.1039400266





### PERBAIKAN SEMINAR HASIL SKRIPSI

Nama Mahasiswa : MELANIA CARVITA S.  
Nim : 0824040  
Hari / Tanggal : Sabtu, 16 Agustus 2014  
Judul Skripsi : Sistem Koleksi Distribusi Barang Antar Pulau Di Kabupaten Flores Timur Propinsi Nusa Tenggara Timur

Perbaikan tersebut meliputi :

Perbaiki ~~output~~ <sup>output</sup> dan output penelitian.

⊙ Keterkaitan antar sasaran

⊙ Fokus pada proses penelitian, ~~dan~~ <sup>dan</sup> ~~hasil~~ <sup>hasil</sup> dan data saja.  
(Rekapitulasi & kebenaran data)

Analisa →

→ Simpul → pake apa?

→ Pola → pake (matrit & OD) → tdk jadi → (Emp) log sudah saja.

→ kebutuhan Pengembangan →

cek lingkup Materi

→ ~~kebutuhan~~ <sup>kebutuhan</sup> ~~sa~~ <sup>sa</sup> ~~hutan~~ <sup>hutan</sup>

→ ~~kebutuhan~~ <sup>kebutuhan</sup> ~~sa~~ <sup>sa</sup> ~~hutan~~ <sup>hutan</sup>

⇒ ~~hasil~~ <sup>hasil</sup> ~~data~~ <sup>data</sup> ~~berang~~ <sup>berang</sup> ~~merah~~ <sup>merah</sup> ~~merah~~ <sup>merah</sup>

cek design penelitian yg sdh diteliti

Tujuan	Sasaran	Teori	Variabel	Analisa	Output
--------	---------	-------	----------	---------	--------

Dosen Pendamping

Mira Setiawati, ST, MT



PERBAIKAN SEMINAR HASIL SKRIPSI

Nama Mahasiswa : MELANIA CARVITA S.  
N I m : 0824040  
Hari / Tanggal : Sabtu, 16 Agustus 2014  
Judul Skripsi : Sistem Koleksi Distribusi Barang Antar Pulau Di Kabupaten Flores Timur Propinsi Nusa Tenggara Timur

Perbaikan tersebut meliputi :

• Relasional

- + Perbaiki dlm penulisan s/d output tugas akhir
- # Relasional - harus benar tulis dkk.

• Matriks

- + Penentuan barang dlm hal ini potensi unggulan ataupun penentuan jenis? fondasi yg akan dianalisa
- # Data? yg digunakan / tdk
- # teori dasar nya?
- # Analisis variabel yg konsisten!
- # Jenis & produk unggulan vs nilai pelatikan
- # Tabulasi antara tgl & barang yg mana dicapai?
- # Perbandingan hasil analisis?
- # Kesimpulan: hasil akhirnya!

Dosen Penguji

Maria Christina Enderwati, ST., MIUEM



### PERBAIKAN SEMINAR HASIL SKRIPSI

Nama Mahasiswa : MELANIA CARVITA S.  
NIM : 0824040  
Hari / Tanggal : Sabtu, 16 Agustus 2014  
Judul Skripsi : Sistem Koleksi Distribusi Barang Antar Pulau Di Kabupaten Flores Timur Propinsi Nusa Tenggara Timur

Perbaikan tersebut meliputi :

- 1) Konstitusi awal (VI) Esai !
- 2) Apa analisis per daerah : c) Bagaimana mengorganisir pelayan, usaha dan lain-lain & itangrim !  
c) Mem'pda'kan = me'nyimpul'kan  
d) Menentukan "kebutuhan pelayan" !
- 3) Apa yang layak → Esai (2) & (3) !!
- 4) Pelabuhan di kategori yg berbeda ?? → Kapal Spesifik ??  
Kelas
- 5) Pola internal - eksternal !
- 6) Tindakan marketing jasa air ?? fokus pada daya ??  
Parowat & pasarn → Law & Law !:
- 7) Keb. Sampul maknanya ? → Keb. mardaya Terng ?
- 8) Konfigurasi faktor ke tenaga kerja → Cek kaparan !  
Melaksanakan

Dosen Penguji

  
Endratno Budi Santosa, ST., MT



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang

Lembar Asistensi

Nama : Melania Carvita Sogen  
Nim : 08 24 040  
Judul TA : "Sistem Koleksi Distribusi Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur"  
Pembimbing :  
1. Ir. Agustina Nurul Hidayanti, MTP  
2. Mira Setiawati, ST, MT

No	Tanggal	Keterangan	Tanda Tangan																
1.	17/2/2014	<p>Gambar dan Urut: - Nomor, posisi tabel - Nomor, pada informasi pada - Pengisian masing-masing pelayanan dan buku</p> <p>Kelengkapan sumber hasil/jenis barang: ex: - Pembelian <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{Peg} \\ \text{Hutan} \\ \text{Pembelian} \\ \text{Kebun} \end{array} \right.</math></p> <p>Cat/hasil baru: Asumsi (1 deskripsi)</p> <table border="1"><thead><tr><th></th><th>Sampah</th><th>Sampah</th><th>Sampah</th></tr></thead><tbody><tr><td>A</td><td>A1</td><td>A2</td><td>A3</td></tr><tr><td>B</td><td>B1</td><td>B2</td><td>B3</td></tr><tr><td>C</td><td>C1</td><td>C2</td><td>C3</td></tr></tbody></table> <p>Lampiran: wawancara OD (survey)</p>		Sampah	Sampah	Sampah	A	A1	A2	A3	B	B1	B2	B3	C	C1	C2	C3	
	Sampah	Sampah	Sampah																
A	A1	A2	A3																
B	B1	B2	B3																
C	C1	C2	C3																
2.	3/3/2014	<p>Tabel Tulis: Tabel: Nomor tabel Sumber Subsumber Keterangan: font 10, space 1</p> <p>Bulet and numbering: Perhatikan hierarki</p> <p>Pengelompokan tiap tabel: ... alasan asumsi</p> <p>54.1 ... A<sub>1</sub> ... A<sub>2</sub> ... A<sub>3</sub> ... } Konstanta</p>																	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang

Lembar Asistensi

Nama : Melania Carvita Sogen

Nim : 08.24.040

Judul TA : "Sistem Koleksi Distribusi Barang Antar Pulau di Kabupaten Flores Timur"

Pembimbing :

1. Ir. Agustina Nurul Hidayanti, MTP

2. Mira Setiawati, ST, MT

No	Tanggal	Keterangan	Tanda Tangan										
1.	19/2/2014	Klasifikasi jenis -- petakan -- Pelabuhan - total Pelabuhan - tab Pelabuhan, - data fee - v											
2.	07/03/2014	-- Asam -- Peta -- OD -- output cukup rekomendasi											
3.	24/06/2014	Harga pasar - var a-f. analisis Har tbs terekam & terekam <math>2x \text{ by}</math> ↓ Berkas Uti Bar ↓ Output SUDAS ↓ ikan ↓ ggs ikan  Pkg pelabes →  <table border="1"><tr><td>no</td><td>pele</td><td>file</td><td>name</td><td>is</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	no	pele	file	name	is						
no	pele	file	name	is									

Sepupu Romualdes Lamapaha...

Terimakasih banyak romi, saya bersyukur kita ditempatkan dalam 1 kota. Maaf sering merepotkan tapi kau tetap jadi ade yang baik. Terimakasih untuk labtop 1 tahun yang saya pinjam. Semoga jadi planner terhebat di Larantuka. Amin

Dosen...

Saya tidak bisa menggambarkan betapa beruntungnya saya memiliki kalian. Terimakasih karena sabar mengurus mahasiswi sebesar saya. Kalian memberikan arah untuk masa depan saya, dan membuat saya benar-benar menikmati semuanya. Untuk segala hal yang luarbiasa ini, saya hanya bisa berdoa, semoga Tuhan dan Cinta-NYA selalu menyertai kalian.

Tidak mungkin saya melupakan sekelompok orang gila yang setia.  
PLANATURE 08

08.24.018,,untuk orang terunik yang pernah saya kenal. Terimakasih banyak karena mengingatkan *kami* untuk saling merangkul. Bahwa inti dari persahabatan adalah saling mengingatkan. Yan Besin alias Justin,,mari bersulang dalam doa..

Nona-nona tercantik di hati saya dan Om-Om Terganteng di mata saya:

Kita bertumbuh sama-sama dari kita masih belasan sampai 20an. Dari dipanggil ade, dipanggil kaka, dipanggil nona, dipanggil om, dipanggil tante, hahaha,,eh ada yang sudah dipanggil ibu dan bapak. Dari waktu kita jaim sampai sudah tidak tahu malu. Yang kurus tetap kurus, yang kurus jadi buncit dan yang buncit diet buat kurus, yang pendek tetap pendek,,huftt..Dari waktu kita culun, sampai jadi wanita-wanita dan pria-pria yang siap jadi mempelai.

Teman-teman, kita melintasi perjalanan waktu yang istimewa dan tidak pernah dibayangkan. Semoga kita bisa bertemu lagi. Kalau waktu akan merubah kalian,,,, tenang,,,saya akan selalu ingatkan semua sisi baik sampai terburuk. Saya ingat semuanya.

- ✓ Wulan\_Juragan Kucing\_Shabat Terbaik\_Pacarnya Ones, terimakasih land, banyak bantu saya selama di malang. Ingat cita-cita kita bisnis pertanian, punya tanah sendiri, buka usaha pertanian dan peternakan trus buat kos sambil tetap kerja di bidang planologi. Besok-besok ketemu kau harus sudah pake highills tinggi, tas bermerek, kalo bisa land, buka salon ju di sumba,,hahah,! Kalau besok-besok sedih ingat telpon saya ew....semoga kau selalu sehat dan dapat yang terbaik.
- ✓ Sinta\_Miss Catok\_Sahabat Terbijaksana\_Cita-cita jadi ibu rumah tangga: Titut,ditunggu undangan nikahnya.
- ✓ Desi\_Mayoret\_Duta Pangan\_Calon Putri NTT\_Tante Molas: Tetap eksis de',,,b bangga dan lu,,
- ✓ Ade\_Miss Cerewet\_Bendahara Himpunan\_Ibu Terapih Sepanjang Masa\_Tukang Nangis: Putusin ka' eko de,,hahaha,,trus berhijab. Tinggal ade aja yang belum.
- ✓ Resty\_Ibu Terkalem\_Susah dideteksi antara marah, senang, sedih\_hahaahaha: Res,,lagu maudinya jangan sering-sering diputar,,hehehe! Sampai bertemu di reuni 10 tahun pèrtēmānān.
- ✓ Ones\_Kahim\_Orang yang Kurang PD\_Cinta Mati Dengan Wulan: Hahahaha,,harus berjuang demi cinta bro,,,kapan lagi,,!Orang pu keluarga tidak setuju, jalan pintas su to,,,saya tau sa saya dari keluarga sumba. hahahaha
- ✓ Cale\_Pacar Banyak\_Perasaan Ganteng\_Sahabat Terbaik: Makasih ew agustinus su banyak bantu saya. Salam buat ko pu bisnis moke, lele, kucing, motor. Itu bisni moke tu kalo hanya kau sendiri yang minum mending tutup bro, kau buat kedai sa..hhahaha, Kedai moke,,hahahaha
- ✓ Fred\_Orang Atambua\_Jangan Pernah Ada Yang Percaya Dia\_Sahabat Teraneh: Kenapa kau jarang pake singlet lagi????pasti kau sudah tidak pernah fitnes lagi kån?hāhāhāhhaeéé
- ✓ Dimas\_Cowo Blasteran Jawa-Alor\_Punya Sayap Tembus Pandang: Dim-Dim, butuh bantuan biro jodoh?Hubungi @Abel Bani

- ✓ Abe\_Berhati lembut dan berjiwa besar\_Punya fans club "Adi Lovers": Kaka abe, sekali-sekali marah la kalo saya kelewatan...hahahahaha
- ✓ Deni\_Pangeran Judi\_Suka Garuk2\_Dalam masa menerima kenyataan\_Kondisi percintaan sampai tanggal 2 September 2015 " Masih menerima kenyataan": Tenang bro, ada malaikat yang tidak terlihat buat kau..wkwkwkw
- ✓ Nino\_Punya jurus menghilangkan jejak\_Malas Omong\_Google Cendikia: Tidak Teridentifikasi
- ✓ Ary\_Awal semester tidak mau disentuh\_pertengahan semester bawa lari anak orang\_Semester Akhir Ngurung Teruss,,,hahahhaa,,\_Teman Baik\_Hoby ke pasar dengan wulan.
- ✓ Widy\_Teman Kelompok Perwil\_Tukang Tanya IPK: Sukses wid,,
- ✓ Nandar\_Bawa Kulkas kemana-mana\_Mimpi semua cewe manggil dia "mas"\_www.helooowwww.com
- ✓ Edo\_Ditinggal Nikah\_Berhasil Dapat Pacar Baru\_Suka Pake Kemeja Buat Sembunyi! Leher #Uhuk: Hahahhahah,,,ciee,,yang refisinya seipritt...
- ✓ Koko Aryo\_Bapaya Cung-Cung: Ga' nambah lagi ka? Mau lihat cetakan versi perempuan...hahaha
- ✓ Fitra\_Jomblo Akut\_Jangan Pernah DengaR Dy Nyanyi\_Perasaan punya badan sispek "hahaha"\_Pemenang Juara Kariatur: Besok-besok usahakan punya istri 5 fit,,hahah,,biar balas dendam..hahahha
- ✓ Acik\_Pacarnya Resti\_Semester Awal Nakal "Sumpah"\_Pertengahan Semester Menghilang\_Semester Akhir Berevoulsi jadi Baik Bin Ajaib: Acikkk,,,sampe ketemu di peringatan 10 tahun pertemanan. Kalo gandengannya bukan resty, mending jangan di bawa. Pasti dy kami makan pelan-pelan, hahahaha
- ✓ Jefri\_Pencinta Wanita\_Sedikit Lagi Ngarang Buku Tentang Kiat-kiat melihārā kumis dan jenggōt: Hahahhaha,,pernah kasi wulan boneka di semester awal,,wkwkwk,,,cie,,
- ✓ Ersu\_Drumer\_Tukang Pusing\_Kumisnya Dari Dulu ga Namabah Panjang\_hahahha...
- ✓ Atri\_Drumer Saingannya Ersu\_Penakut Setan\_Ceria\_Baik Hati dan Tidak Sombong: Kalo sonde nikah dan reni,,awas luu...

- ✓ Ima\_Playboy 1\_Teman Perwil\_Cita-cita jadi Cristiano Ronaldo: Hahahaha, sukses ima,,
- ✓ Ryan\_Playboy 2\_Cepat S2 biar jadi dosen di ITN,,
- ✓ Mandus\_Playboy 3\_Ketua Angkatan\_Kelas Misteriusnya Saingan Dengan Nino: Sukses Mandus.

**Kepada sahabat-sahabat saya yang tidak tergantikan:**

Terimakasih banyak. Kalian juga orang yang penting untuk saya. Pertemanan kita bukan hanya tentang jalan-jalan keliling dunia dan bersenang-senang seperti yang sering orang pikirkan. Buktinya kita semua menjadi orang hebat, mungkin ssaya yang terakhir. Itu hanya perkara waktu. Keluarga Mahasiswa Katolik ITN-Malang, nama pertama untuk merangkum segala kisah menyenangkan. Kisah konyol yang luarbiasa, tidak akan tergantikan di hati:

Spesial untuk cewe dan cowo baik hati:

Viny\_Request ponakan ke 2., Nely\_masih suka mimpi ariel noah??, Ka'Gondes\_Duta Indomie, kk ganteng yang banyak proyek,,aremania sejati, internisti sejati., TA saya sdah habis loh..,Leo\_Keku FC. Semoga suatu saat ketemu kau, kau bisa lebih bersih,,hahaha, Ken\_Surveyor,,: Kae Gombal,,kk terbijaksana sepanjang masa,, Vincent\_Cowo Bertato: Karoke lagi ko??, Ka'Ary\_Drafter: Makasih sudah ajar peta, Yuston\_Drafter: Makasih sudah ajar argis, sukses always aba,, Ka'Jefri\_Programer: penasehat terbaik, Ka'Benji\_Designer: cepat sembuh, Ka' Yosa\_Photografer: Sukses KK, Even\_Terimakasih untuk printernya. Idiot Santy\_Sahabat Terbaik, Geng Lawang: Lia, Heldy, Fany. Terimakasih banyak untuk segalanya.

Saya hanya manusia yang pantas berterimakasih, sebab dalam bumi yang besar ini saya tidak ditempatkan sendiri. Begitu juga dalam buku, saya tidak ingin sendiri.