BAB IV
HASIL DAN PEMBAHASAN

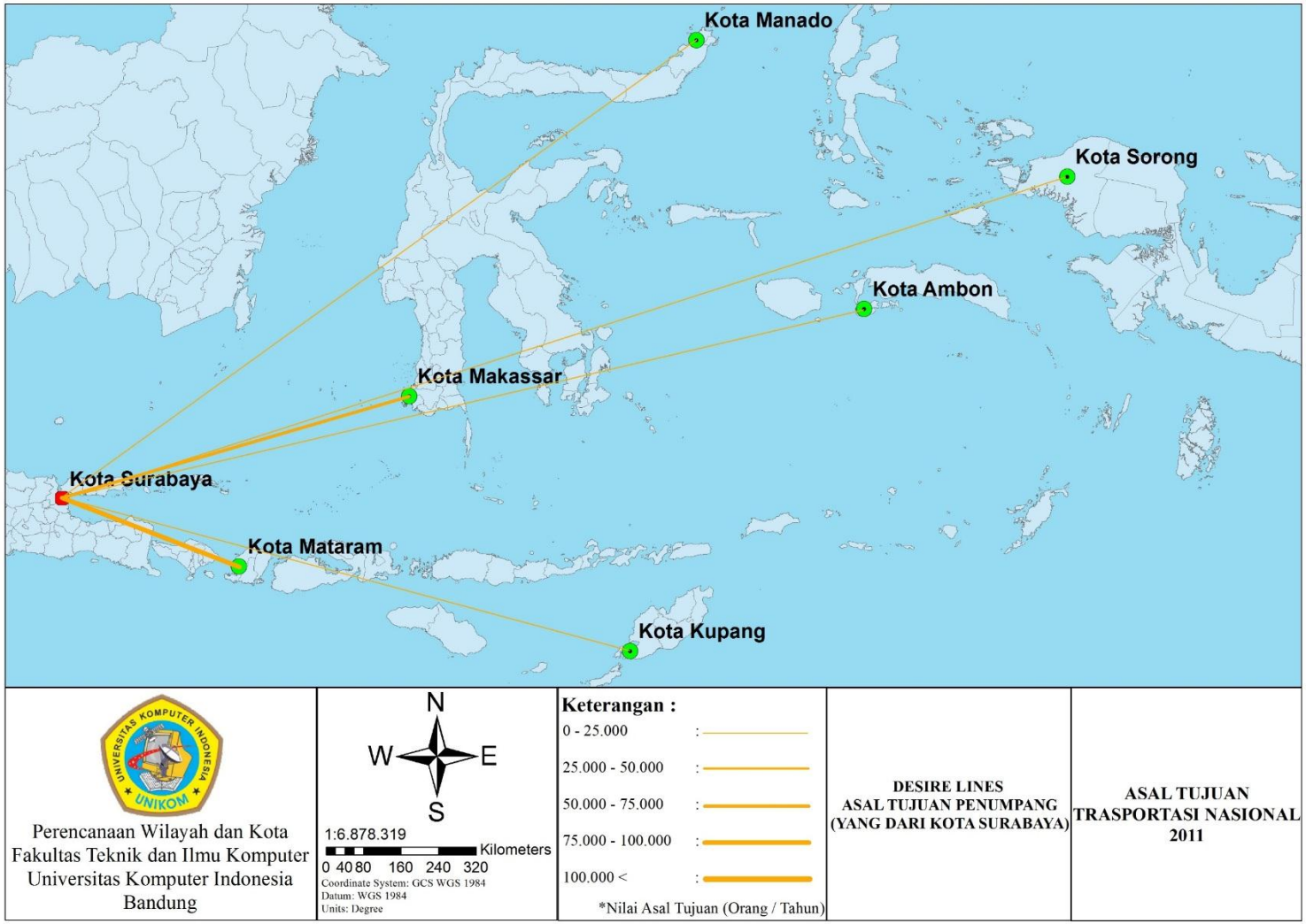
4.1 Pola Pergerakan

4.1.1 Analisis Desire Line

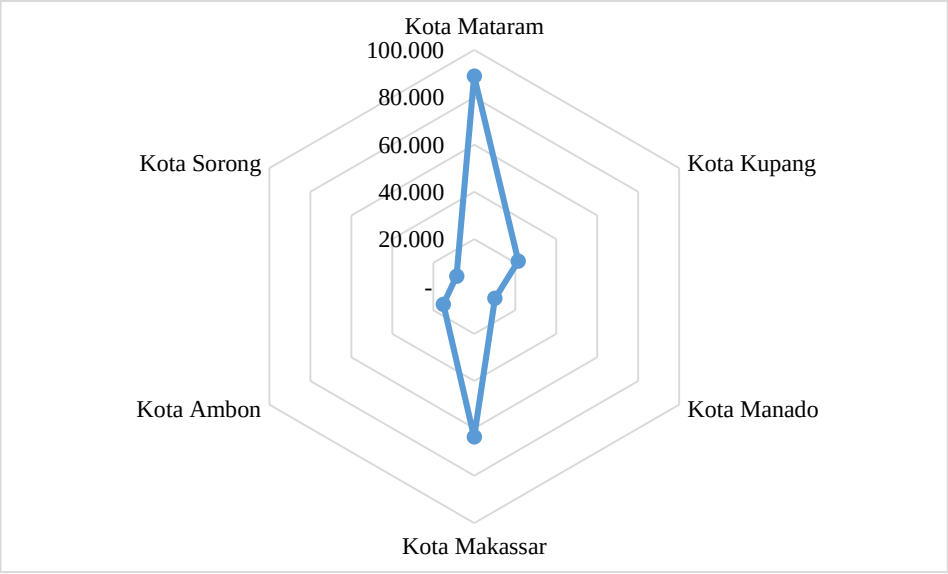
Desire Line (garis keinginan) merupakan garis lurus yang mengambarkan hubungan antar asal dan tujuan sebuah pergerakan. Arus pergerakan tersebut mempunyai arah dan jumlah yang menggambarkan besarnya penumpang dan barang. Arus itu bergerak dari zona asal ke zona tujuan di dalam suatu daerah tertentu dan selama periode waktu tertentu (Tamin, 1997:130). Dari pola Perjalanan tersebut dapat di tentukan tempat yang mengalami pergerakan tinggi, sedang, rendah. Walaupun kelemahannya tidak terlalu terlihat jelas angka pasti pergerakannya.

4.1.1.1 Desire Line Perjalanan Penumpang

Perjalanan penumpang yang dari maupun yang menuju Kota Surabaya menurut data ATTN tahun 2011 dapat kita lihat di dalam peta desire line berikut :



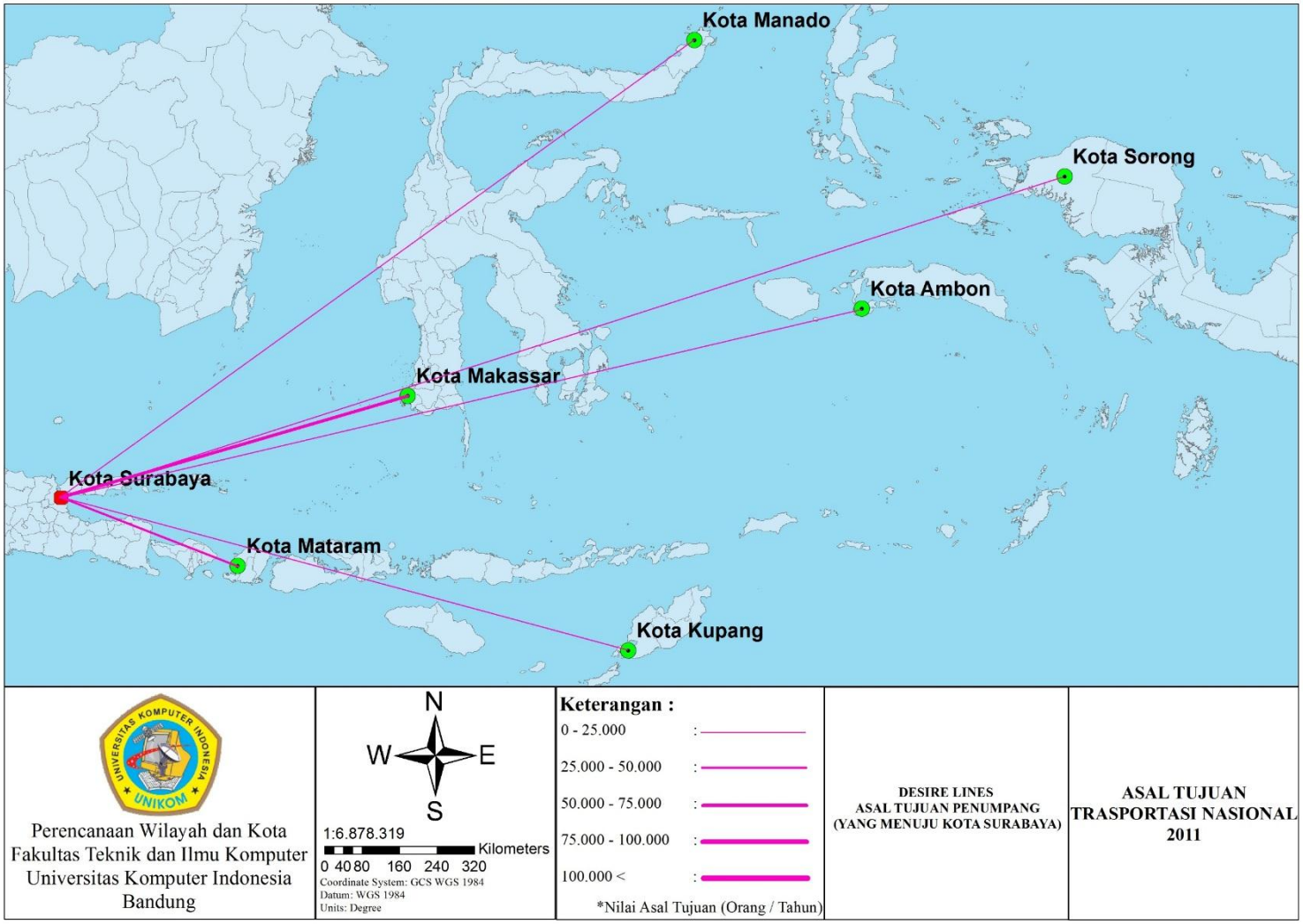
Gambar 4. 1 Desire Line Asal Tujuan Penumpang Yang Dari Kota Surabaya



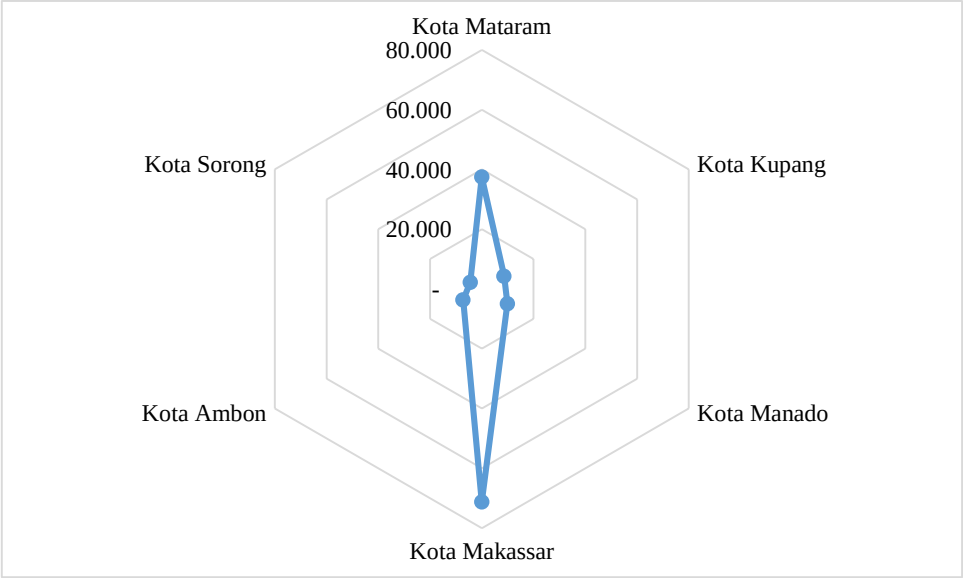
Gambar 4. 2 Diagram Radar Asal Tujuan Penumpang Dari Kota Surabaya

Dari Gambar 4.1 dan Gambar 4.2 kita bisa melihat bahwa perjalanan orang yang terbanyak adalah yang menuju ke Kota Mataram dan Kota Makassar yaitu sebesar 88.957 dan 63.702 orang/tahun. Dan yang paling sedikit adalah yang menuju ke Kota Sorong sebesar 8.652 orang/tahun yang berasal dari Kota Surabaya.

Dan untuk melihat jumlah orang yang menuju Kota Surabaya dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 4. 3 Desire Line Asal Tujuan Penumpang Yang Menuju Kota Surabaya

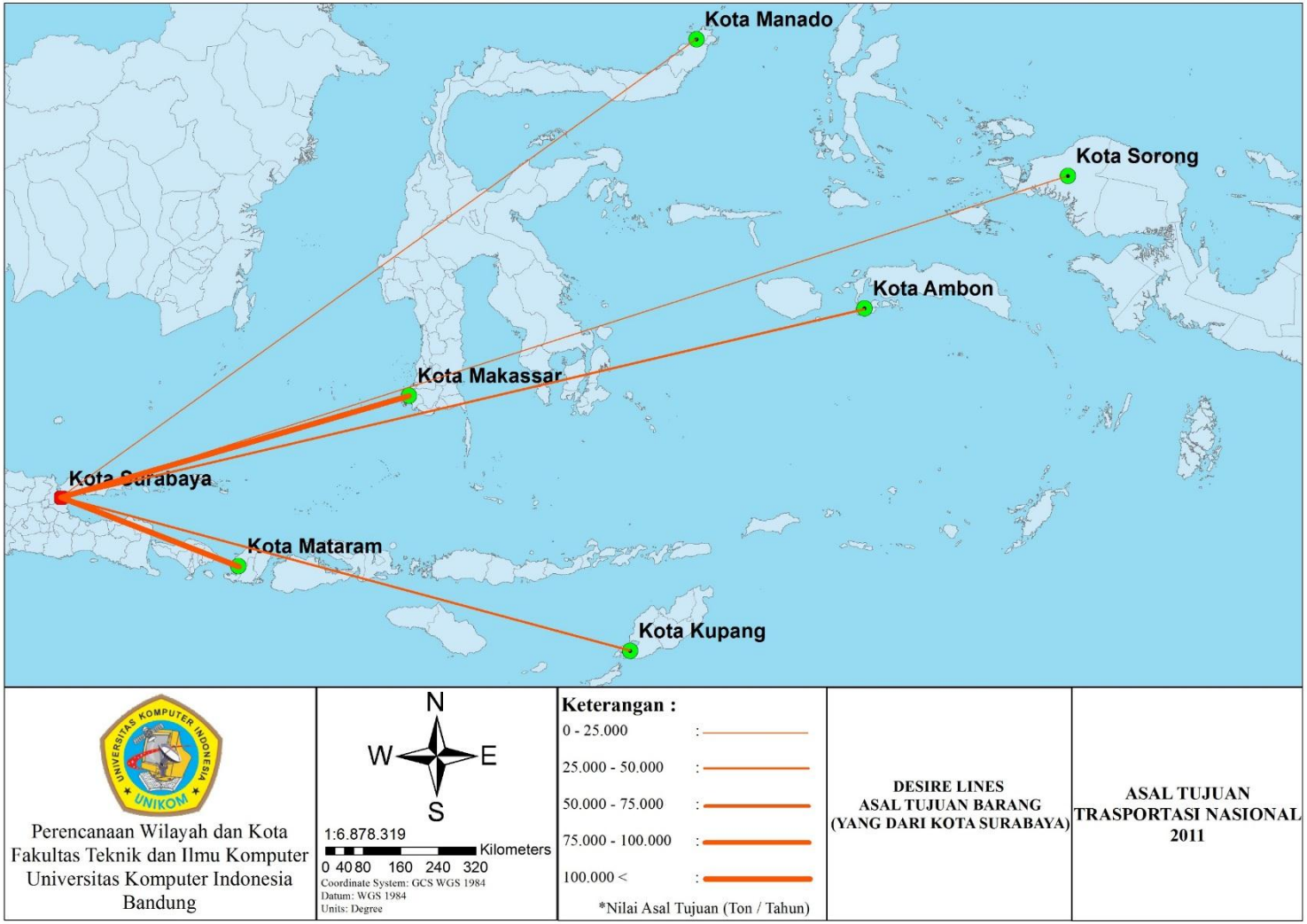


Gambar 4. 4 Diagram Radar Asal Tujuan Penumpang Yang Menuju Kota Surabaya

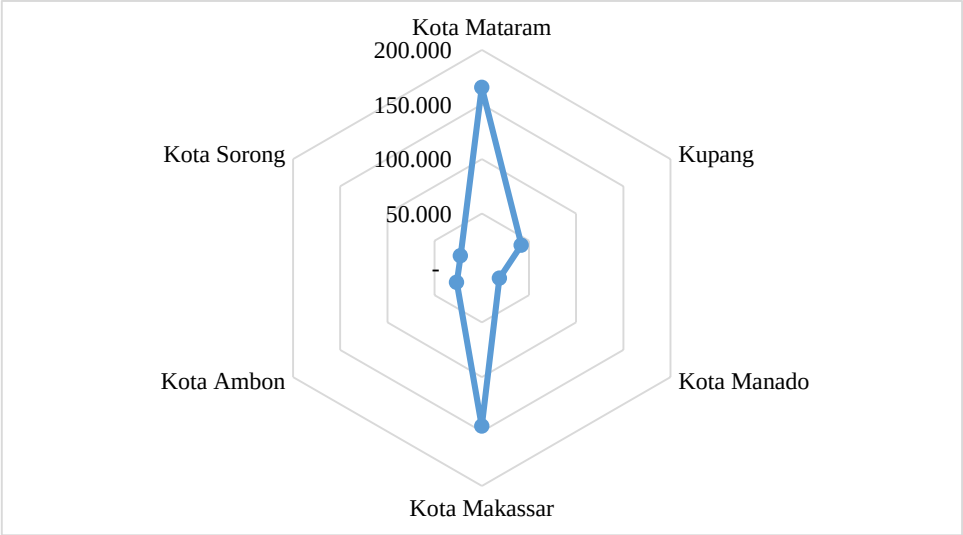
Dari Gambar 4.3 dan Gambar 4.4 kita bisa melihat dari garis bahwa perjalanan orang yang terbanyak adalah yang dari ke Kota Makassar yaitu sebesar 71.277 orang/tahun. Dan yang paling sedikit adalah yang menuju ke Kota Sorong sebesar 4.426 orang/tahun yang menuju Kota Surabaya.

4.1.1.2 Desire Line Perjalanan Barang

Perjalanan Barang yang dari maupun yang menuju Kota Surabaya menurut data ATTN tahun 2011 dapat kita lihat di dalam peta desire line berikut :



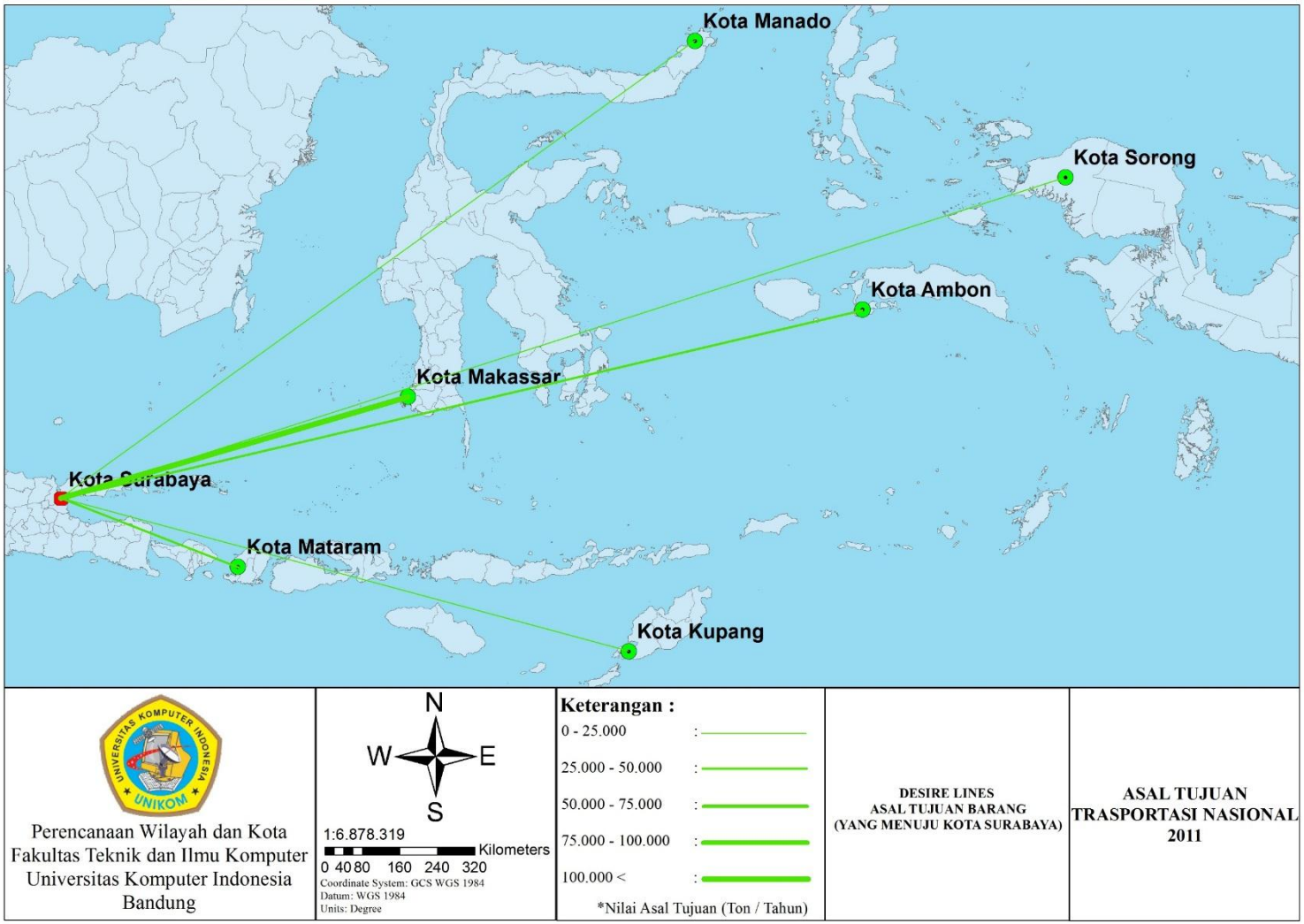
Gambar 4. 5 Desire Line Asal Tujuan Barang Yang Dari Kota Surabaya



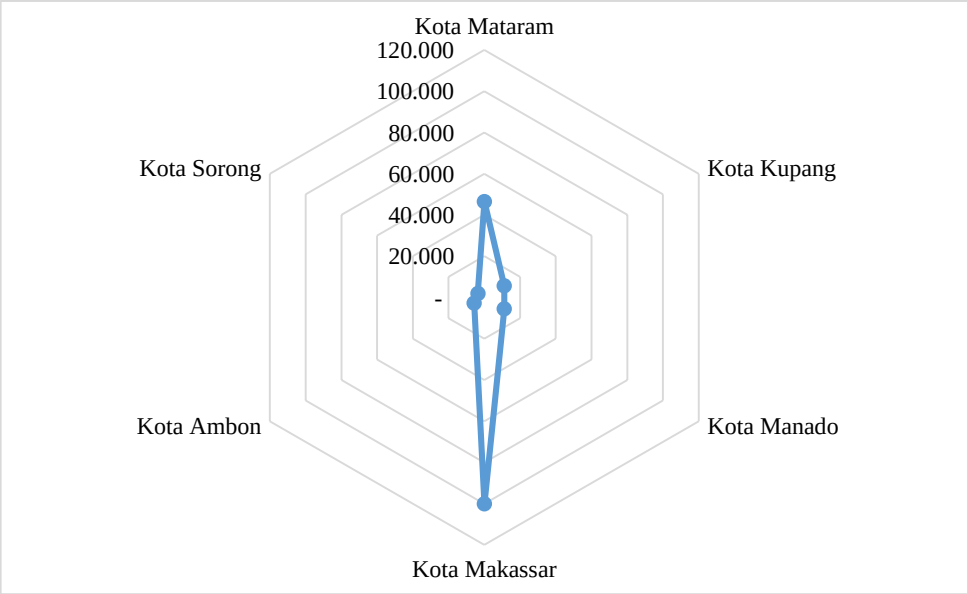
Gambar 4. 6 Diagram Radar Asal Tujuan Barang Yang Dari Kota Surabaya

Dari gambar 4.5 dan gambar 4.6 kita bisa melihat dari garis bahwa perjalanan barang yang terbanyak adalah yang menuju ke Kota Mataram dan Kota Makassar yaitu sebesar 165.780 dan 145.096 ton/tahun. Dan yang paling sedikit adalah yang menuju ke Kota Manado sebesar 18.789 ton/tahun yang berasal dari Kota Surabaya.

Dan untuk perjalanan barang yang menuju ke Kota Surabaya dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 4. 7 Desire Line Asal Tujuan Barang Yang Menuju Kota Surabaya



Gambar 4. 8 Diagram Radar Asal Tujuan Barang Yang Menuju Kota Surabaya

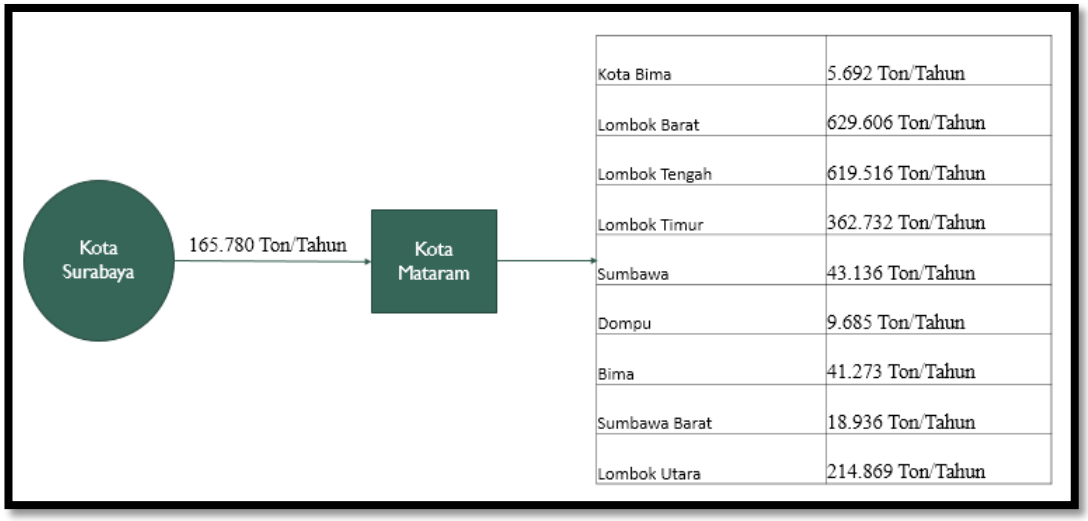
Dari Gambar 4.7 dan 4.8 kita bisa melihat dari garis bahwa perjalanan barang yang terbanyak adalah yang dari ke Kota Makassar yaitu sebesar 100.096 ton/tahun. Dan yang paling sedikit adalah yang menuju ke Kota Sorong sebesar 3.655 ton/tahun yang menuju Kota Surabaya.

4.1.2 Distribusi Pergerakan Barang

Distribusi menurut Kardiman (2006:52) barang dan jasa akan lebih berguna dan lebih bermanfaat bila telah sampai pada konsumen dan dapat dinikmati. Sebaiknya apa pun kualitas barang atau jasa tidak ada nilai gunanya bagi konsumen apabila tidak ada nilai gunanya bagi konsumen apabila tidak dapat dinikmati.

4.1.2.1 Distribusi Pergerakan Barang Provinsi NTB Melalui Kota Mataram

Persebaran dari pergerakan barang dapat di lihat pada gambar Berikut :



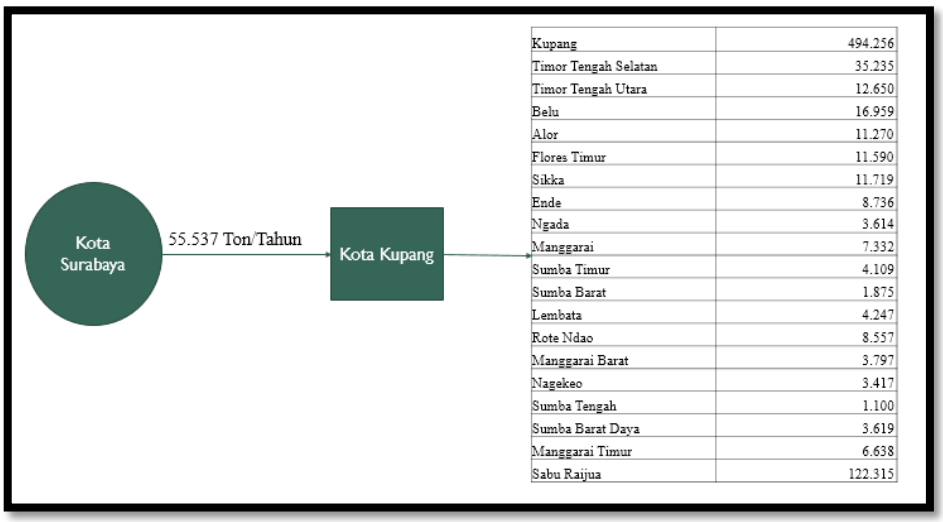
Kota Bima	5.692 Ton/Tahun
Lombok Barat	629.606 Ton/Tahun
Lombok Tengah	619.516 Ton/Tahun
Lombok Timur	362.732 Ton/Tahun
Sumbawa	43.136 Ton/Tahun
Dompu	9.685 Ton/Tahun
Bima	41.273 Ton/Tahun
Sumbawa Barat	18.936 Ton/Tahun
Lombok Utara	214.869 Ton/Tahun

Gambar 4. 9 Distribusi Barang di Provinsi NTB melalui Kota Mataram

Pada gambar diatas dapat di lihat bahwa persebaran barang di NTB yang dari Kota Mataram lebih banyak pada Pulau Lombok yaitu pada kabupaten Lombok Barat, Lombok Tengah, Lombok Timur, dan Lombok Utara.

4.1.2.2 Distribusi pergerakan Barang Provinsi NTT Melalui Kota Kupang

Persebaran dari pergerakan barang dapat di lihat pada Gambar Berikut :



Kupang	494.256
Timor Tengah Selatan	35.235
Timor Tengah Utara	12.650
Belu	16.959
Alor	11.270
Flores Timur	11.590
Sikka	11.719
Ende	8.736
Ngada	3.614
Manggarai	7.332
Sumba Timur	4.109
Sumba Barat	1.875
Lembata	4.247
Rote Ndao	8.557
Manggarai Barat	3.797
Nagekeo	3.417
Sumba Tengah	1.100
Sumba Barat Daya	3.619
Manggarai Timur	6.638
Sabu Raijua	122.315

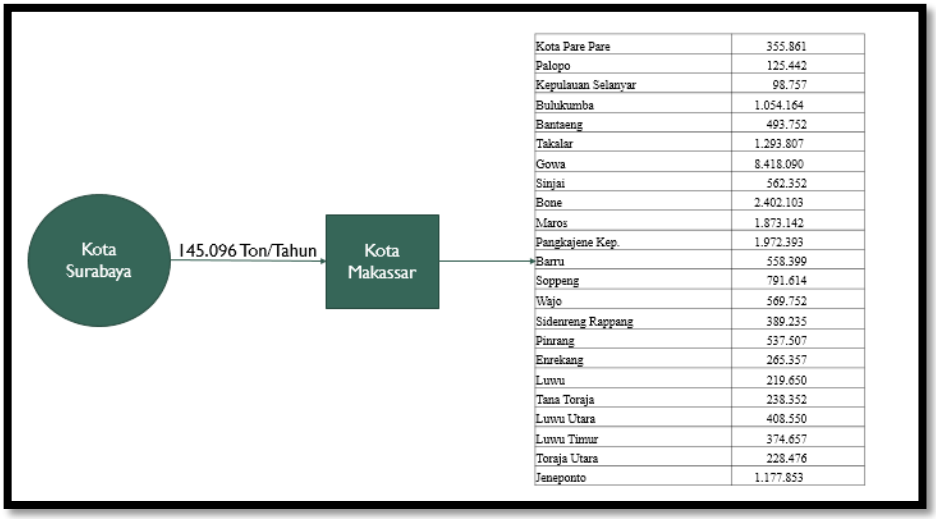
Gambar 4. 10 Distribusi Barang di Provinsi NTT Melalui Kota Kupang

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa dari Kota Kupang yang terbanyak adalah yang menuju ke Kabupaten Kupang dan Kabupaten Sabu Raijua. Karena Provinsi NTT terdiri dari pulau-pulau dan Kota Kupang bersama dengan Kabupaten Kupang, Kabupaten Timor Tengah Selatan, dan Kabupaten Timor Tengah Utara

sehingga kalau kita melihat di gambar yang paling banyak persebaran barangnya adalah pada pulau Timor sendiri.

4.1.2.3 Distribusi pergerakan Barang Provinsi Sulawesi Selatan Melalui Kota Makassar

Persebaran dari pergerakan barang dapat di lihat pada Gambar Berikut :



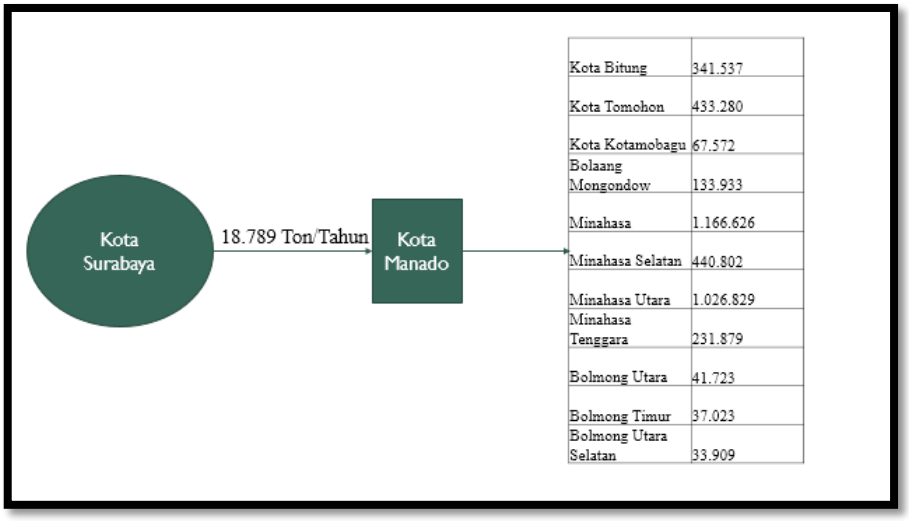
Kota Pare Pare	355.861
Palopo	125.442
Kepulauan Selayar	98.757
Bulukumba	1.054.164
Bantaeng	493.752
Takalar	1.293.807
Gowa	8.418.090
Sinjai	562.352
Bone	2.402.103
Maros	1.873.142
Pangkajene Kep.	1.972.393
Barru	558.399
Soppeng	791.614
Wajo	569.752
Sidenreng Rappang	389.235
Pinrang	537.507
Enrekang	265.357
Luwu	219.650
Tana Toraja	238.352
Luwu Utara	408.550
Luwu Timur	374.657
Toraja Utara	228.476
Jeneponto	1.177.853

Gambar 4. 11 Distribusi Barang di Provinsi Sulawesi Selatan Melalui Kota Kupang

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa dari Kota Makassar yang terbanyak adalah yang menuju ke Kabupaten Gowa dan Bone dimana pada Kabupaten Gowo pergerakan barang pertahunnya bisa mencapai 8.418.090 Ton/Tahun.

4.1.2.4 Distribusi Pergerakan Barang Provinsi Sulawesi Utara Yang melalui Kota Manado

Persebaran dari pergerakan barang dapat dilihat pada Gambar Berikut :

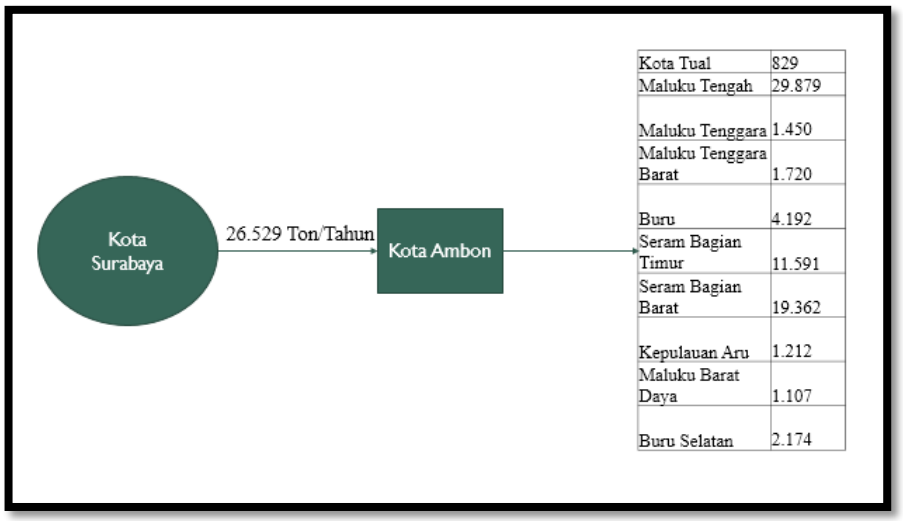


Gambar 4. 12 Distribusi Barang di Provinsi Sulawesi Utara Melalui Kota Manado

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa dari Kota Manado yang terbanyak adalah yang menuju ke Kabupaten Minahasa dan Kabupaten Minahasa Utara pergerakan barang pertahunnya kurang lebih sekitar 1.000.000 Ton/Tahun.

4.1.2.5 Distribusi Pergerakan Barang Provinsi Maluku Yang melalui Kota Ambon

Provinsi Maluku merupakan provinsi dengan daerah kepulauan dimana kabupaten-kabupatennya berada di kepulauan berbeda dari Kota Utama yaitu Kota Ambon. Berikut adalah persebaran dari pergerakan barang dapat dilihat pada gambar berikut :

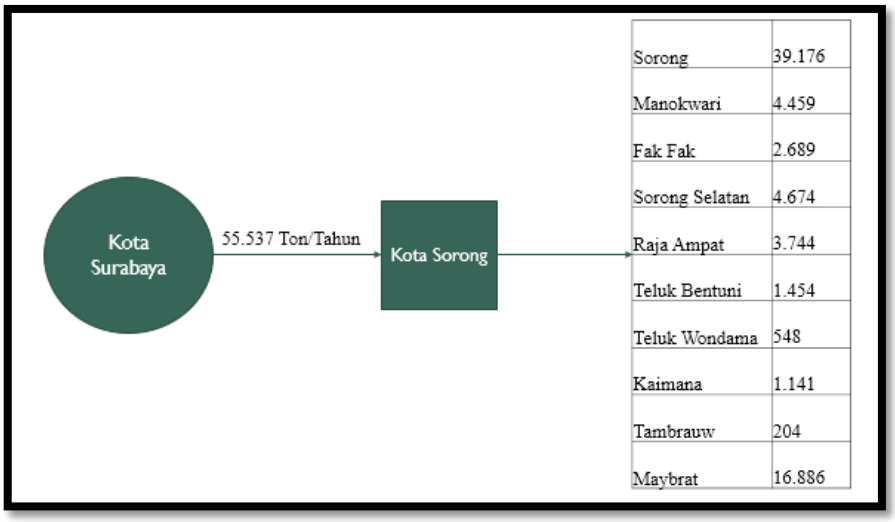


Gambar 4. 13 Distribusi Barang di Provinsi Maluku Melalui Kota Ambon

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa dari Kota Ambon yang terbanyak adalah yang menuju ke Kabupaten Maluku Tengah dikarenakan Kabupaten Maluku Tengah Berada satu pulau dengan Kota Ambon. Dimana pergerakan barangnya mencapai 29.879 Ton/Tahun.

4.1.2.6 Distribusi Pergerakan Barang Provinsi Papua Barat Yang melalui Kota Sorong

Persebaran dari pergerakan barang dapat dilihat pada Gambar Berikut :



Gambar 4. 14 Distribusi Barang Provinsi Papua Barat Melalui Kota Sorong

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa dari Kota Sorong yang terbanyak adalah yang menuju ke Kabupaten Sorong. Dimana pergerakan barangnya mencapai 39.176 Ton/Tahun.

4.2 Hubungan Pola Pergerakan

4.2.1 Analisis Karakteristik Kota Tujuan

Kota tujuan pergerakan yang berasal dari Kota Surabaya merupakan Kota yang memiliki beberapa Karakteristik yang sama. Berikut kesamaan Karakteristik Kota-Kota di Indonesia Timur :

Tabel 4. 1 Karakteristik Kota di Indonesia Timur

	Kota Mataram	**Kota Kupang**	**Kota Makassar**	**Kota Manado**	**Kota Ambon**	**Kota Sorong**
Ibu Kota Provinsi	Ibu Kota Provinsi NTB	Ibu Kota Provinsi NTT	Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan	Ibu Kota Provinsi Sulawesi Utara	Ibu Kota Provinsi Maluku	Ibu Kota Provinsi Papua Barat
Bandara	Bandara Udara International Lombok	Bandara Udara International El Tari	Bandara Udara International Sultan Hasanuddin	Bandara Udara International Sam Ratulangi	Bandara Udara International Pattimura	Bandara Udara Domine Eduard Osok
Pelabuhan	Pelabuhan Lembar	Pelabuhan Tenau	Pelabuhan Makassar New Port	Pelabuhan Manado	Pebuhan Nusantara Yos Soedarso	Pelabuhan Sorong
Penduduk	459.314	402.286	1.469.601	427.906	427.934	232.833
Perekonomian	Jasa	Jasa	Jasa	Jasa	Jasa	Jasa

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi mengapa pergerakan dari Kota Surabaya menuju kota-kota di Indonesia Timur melalui kota-kota tersebut, karena dari hirarki Kota Surabaya merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia dimana setiap pergerakan yang menuju Indonesia Timur pasti melewati Kota yang memiliki hirarki yang sama di daerah tujuan. Dimana kota-kota yang dituju juga merupakan Ibu Kota Provinsi yang merupakan basis ekonomi dan pemerintahan di Wilayah atau Provinsi terkait.

Selain sebagai Ibu Kota Provinsi, sektor yang berkembang di kota-kota wilayah Indonesia Timur adalah sektor Jasa dan Industri dimana. Bahan baku yang rata-rata juga berasal dari Pulau Sumatera dan Pulau Jawa ketika ingin di bawa ke Indonesia Timur pasti melewati Kota Surabaya. sehingga ada hubungan relasi jasa dan industri yang membuat pergerakan orang dan barang yang menuju maupun yang dari Kota Surabaya.

Pergerakan orang lebih ditunjang dengan adanya bandara udara. Dimana untuk yang berada di Ibu Kota Provinsi rata-rata pelayanan bandara tersebut sudah sekelas nasional sehingga bisa melayani penerbangan kelas nasional dan internasional.

4.2.2 Analisis Kelas Pelabuhan

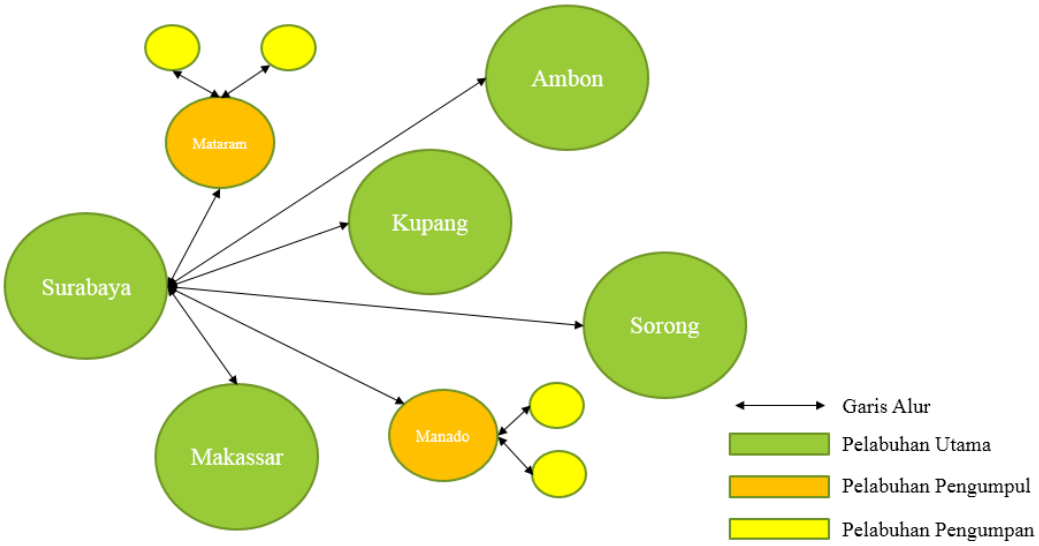
Data Kelas Pelabuhan yang diteliti menurut RIPN 2016 adalah sebagai berikut :

Tabel 4. 2 Lokasi, Nama, dan Hirarki Pelabuhan

Kota	Nama Pelabuhan	Hirarki Pelabuhan
Kota Surabaya	Tanjung Perak	Pelabuhan Utama
Kota Mataram	Lembar	Pelabuhan Pengumpul
Kota Kupang	Tenau	Pelabuhan Utama
Kota Manado	Manado	Pelabuhan Pengumpul
Kota Makassar	Makassar New Port	Pelabuhan Utama
Kota Ambon	Ambon	Pelabuhan Utama
Kota Sorong	Sorong	Pelabuhan Utama

Sumber : RIPN, 2016

Dari tabel diatas bisa kita lihat bahwa yang di tetapkan perintah untuk menjadi pelabuhan Utama adalah perlabuhan yang berada di Kota Surabaya, Kota Makassar, Kota Kupang, dan Kota Sorong. Sedangkan yang berkedudukan di bawahnya atau pelabuhan pengumpul berada di Kota Mataram dan Kota Manado.



Gambar 4. 15 Alur Hirarki Pelabuhan

Dari Gambar diatas bisa kita lihat bahwa Pergerakan Orang dan Barang yang dari Kota Surabaya, dimana Pelabuhan Tanjung Perak merupakan Pelabuhan Utama pergerakannya yaitu menuju Pelabuhan Utama Lainnya di Kota Kupang, Kota Makassar, Kota Ambon, dan Kota Sorong. Dan juga menuju Pelabuhan Pengumpul yaitu di Kota Mataram dan Kota Manado. Dimana setelah dari pelabuhan pelabuhan tersebut akan di distribusikan lagi menuju pelabuhan yang hirarkinya lebih kecil.

Kalau kita melihat dari kelas yang ada Kota Mataram yang memiliki pergerakan orang dan barang baik yang menuju maupun yang berasal dari Kota Surabaya. Dimana kelas pelabuhannya hanya sebagai pelabuhan pengumpul atau satu tingkat dibawah pelabuhan utama. Faktor yang mempengaruhi selain dari faktor wilayah juga faktor pelabuhan dan lokasinya. Dan untuk Kota Manado yang merupakan Ibu Kota provinsi Sulawesi Utara pelabuhan Utamanya terdapat di Kabupaten Bitung lebih tepatnya Pelabuhan Bitung, sehingga di Kota Manado hanya sebagai pelabuhan Pengumpul untuk ke wilayah yang lebih kecil hirarkinya.

Dan Kota Makassar sebagai pelabuhan utama yang merupakan pusat dari pelindo 4 sehingga menjadikan pelabuhan di Kota Makassar menjadi Pelabuhan Utama. Dan Kota Kupang, Kota Ambon, dan Kota Sorong merupakan pelabuhan utama yang menjadi penghubung antara kota-kota di pulau-pulau maupun Internasional. Dengan hirarki sebagai pelabuhan utama maka perekonomian juga akan meningkat dimana pergerakan akan semakin mudah dan barang yang dikirim dapat dikirim dalam jumlah yang besar.

4.2.3 Analisis Perbandingan Pergerakan Orang dan Barang

Untuk melihat hubungan pergerakan orang dan barang yang dari Kota Surabaya maka dilakukan perbandingan untuk membuktikan bahwa Kota Surabaya merupakan pintu utama untuk ke wilayah Indonesia Timur. Perbandingan yang dilakukan akan melihat pergerakan orang dan barang menggunakan data ATTN tahun 2011 dari Kota Jakarta Utara dimana terdapat Pelabuhan Tanjung Priok, Kota Semarang dimana terdapat Pelabuhan Tanjung Emas, dan Pelabuhan Tanjung Perak Kota Surabaya.

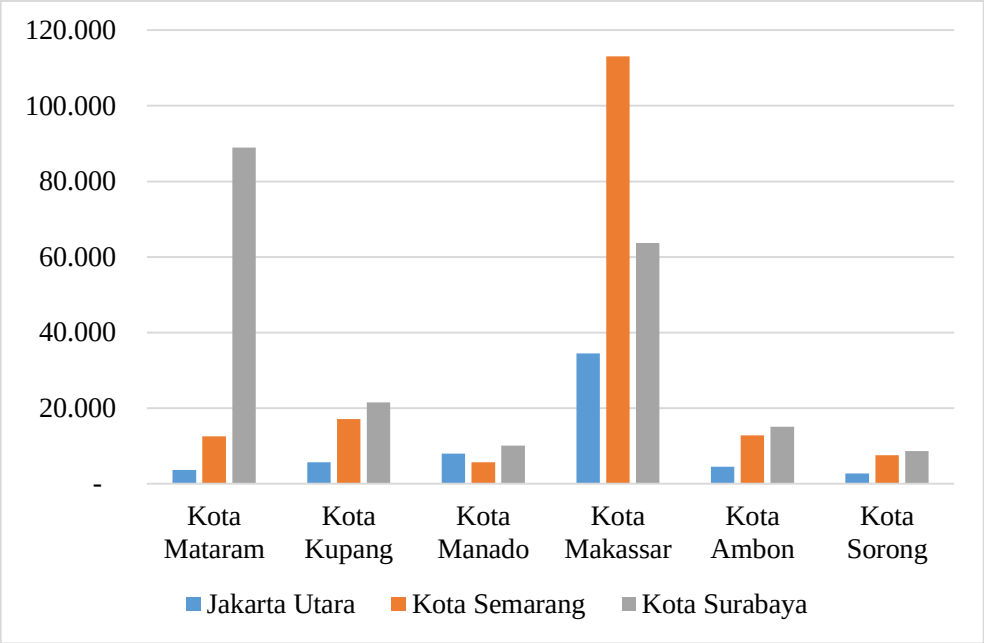
4.2.3.1 Perbandingan Pergerakan Orang Dari Kota Surabaya, Semarang, dan Jakarta Utara

Perbandingan pergerakan orang yang dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara dapat di lihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 3 Perbandingan Pergerakan Orang Dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

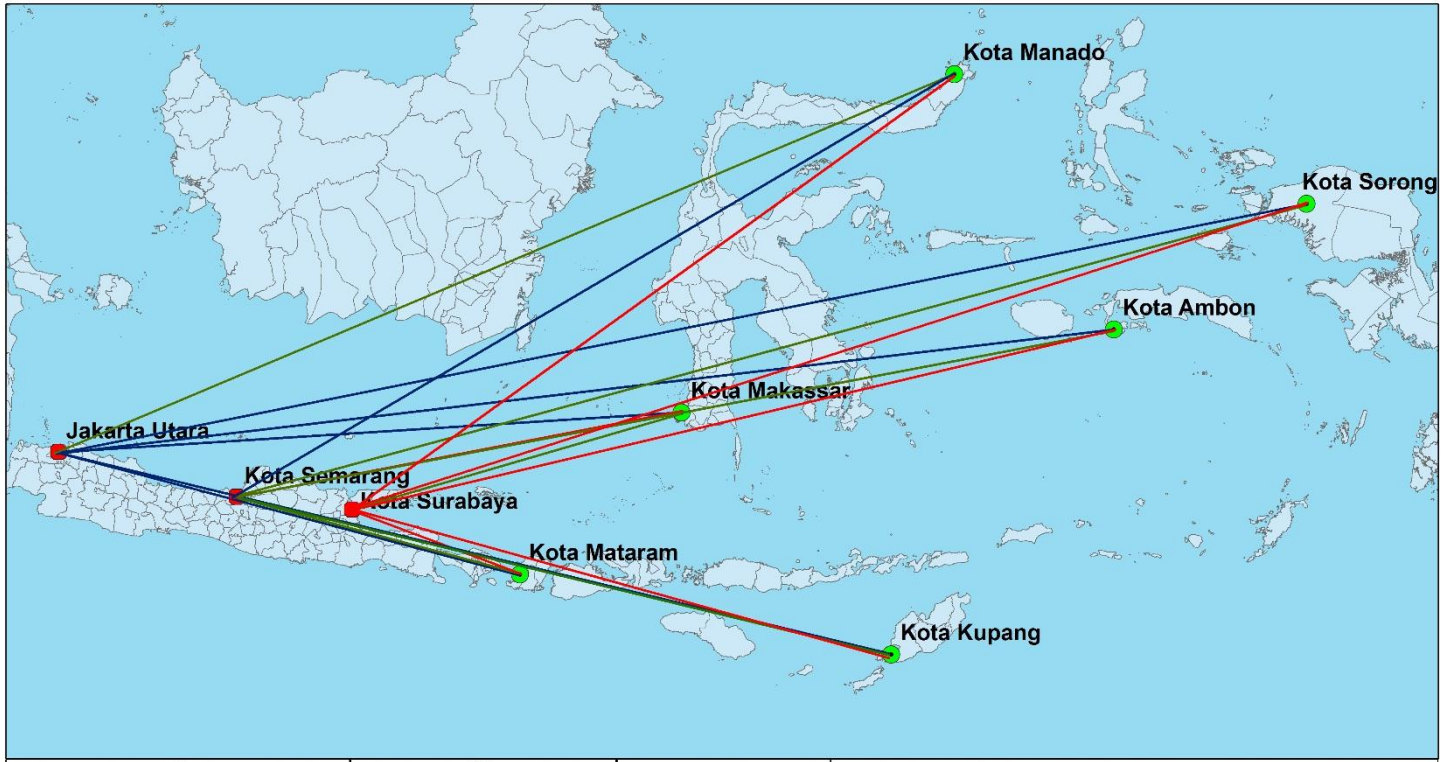
Tujuan / Asal	Kota Mataram	Kota Kupang	Kota Manado	Kota Makassar	Kota Ambon	Kota Sorong
Jakarta Utara	3.648	5.617	7.917	34.458	4.472	2.725
Kota Semarang	12.530	17.094	5.647	113.120	12.733	7.514
Kota Surabaya	88.957	21.457	10.083	63.702	15.073	8.652

Sumber : Data ATTN, 2011



Gambar 4. 16 Perbandingan Pergerakan Orang Dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

Dari tabel dan gambar diatas dapat dilihat bahwa pergerakan orang yang menuju Indonesia Timur adalah yang berasal dari Kota Surabaya. Tetapi untuk yang menuju ke Kota Makassar, yang berasal dari Kota Semarang lebih mendominasi.



Tujuan / Asal	Kota Mataram	Kota Kupang	Kota Manado	Kota Makassar	Kota Ambon	Kota Sorong
Jakarta Utara	3.648	5.617	7.917	34.458	4.472	2.725
Kota Semarang	12.530	17.094	5.647	113.120	12.733	7.514
Kota Surabaya	88.957	21.457	10.083	63.702	15.073	8.652

Sumber : Data ATTN, 2011

PERBANDINGAN ASAL TUJUAN ORANG YANG MENUJU INDONESIA TIMUR

Gambar 4. 17 Peta Perbandingan Pergerakan Orang Dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

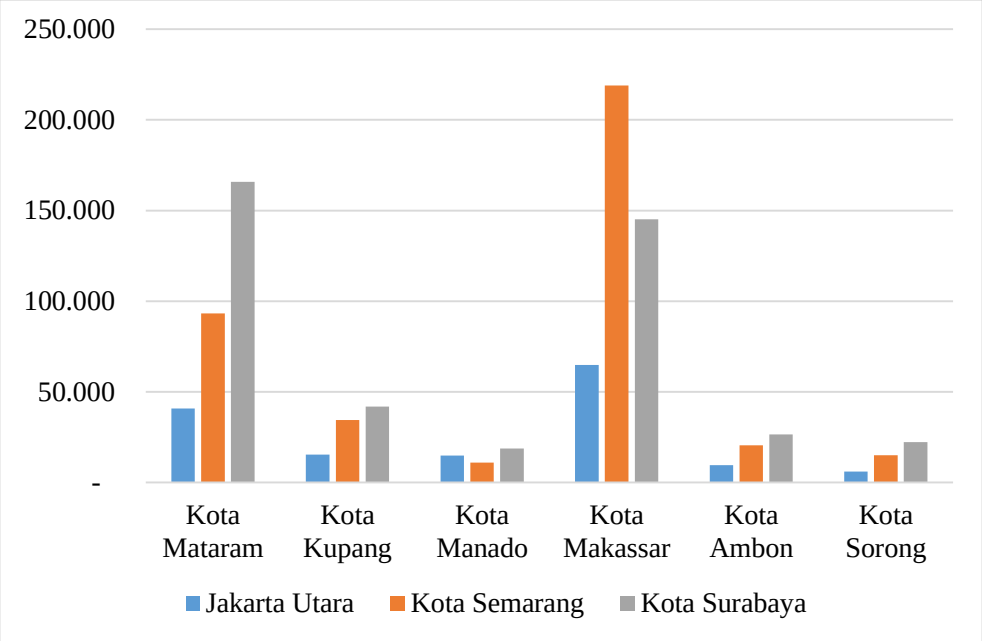
4.2.3.2 Perbandingan Pergerakan Barang Dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

Perbandingan pergerakan barang yang dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara dapat di lihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 4 Perbandingan Pergerakan Barang Dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

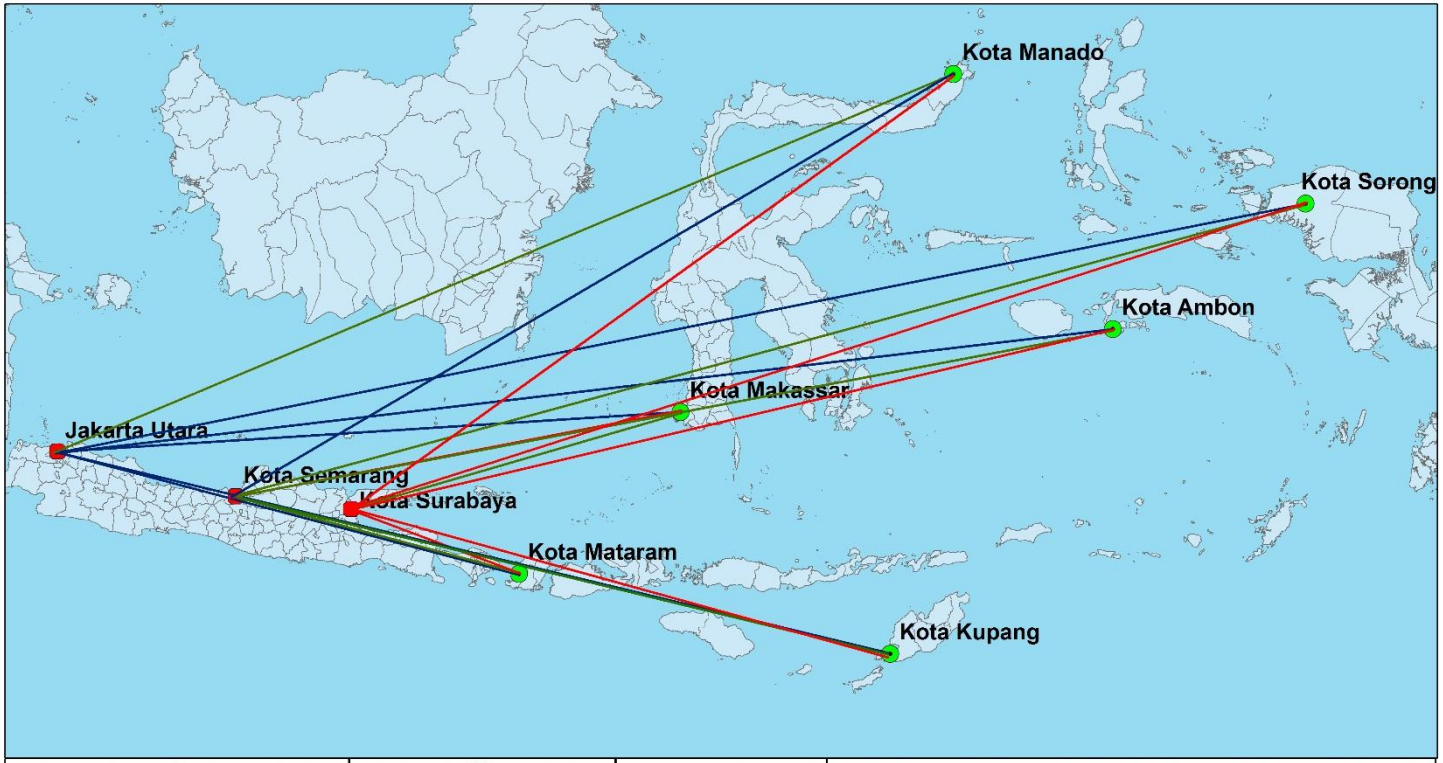
Tujuan / Asal	Kota Mataram	Kota Kupang	Kota Manado	Kota Makassar	Kota Ambon	Kota Sorong
Jakarta Utara	40.865	15.499	14.894	64.828	9.536	6.153
Kota Semarang	93.333	34.466	10.930	218.959	20.539	15.150
Kota Surabaya	165.780	41.870	18.789	145.096	26.529	22.393

Sumber : Data ATTN, 2011



Gambar 4. 18 Perbandingan Pergerakan Barang Dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

Dari tabel dan gambar diatas dapat dilihat bahwa pergerakan barang yang menuju Indonesia Timur adalah yang berasal dari Kota Surabaya. Tetapi untuk yang menuju ke Kota Makassar, yang berasal dari Kota Semarang lebih mendominasi.



Tujuan / Asal	Kota Mataram	Kota Kupang	Kota Manado	Kota Makassar	Kota Ambon	Kota Sorong
Jakarta Utara	40.865	15.499	14.894	64.828	9.536	6.153
Kota Semarang	93.333	34.466	10.930	218.959	20.539	15.150
Kota Surabaya	165.780	41.870	18.789	145.096	26.529	22.393

Sumber : Data ATTN, 2011

PERBANDINGAN ASAL TUJUAN BARANG YANG MENUJU INDONESIA TIMUR

Gambar 4. 19 Peta Perbandingan Pergerakan Barang Dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

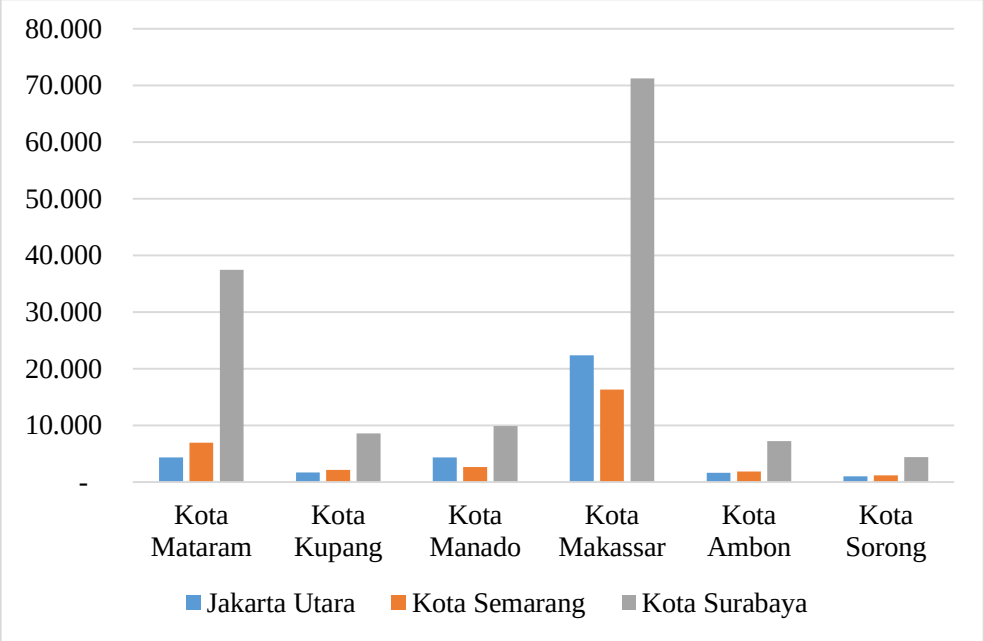
4.2.3.3 Perbandingan Pergerakan Orang Yang Menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

Perbandingan pergerakan orang yang menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara dapat di lihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 5 Perbandingan Pergerakan Orang Yang Menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

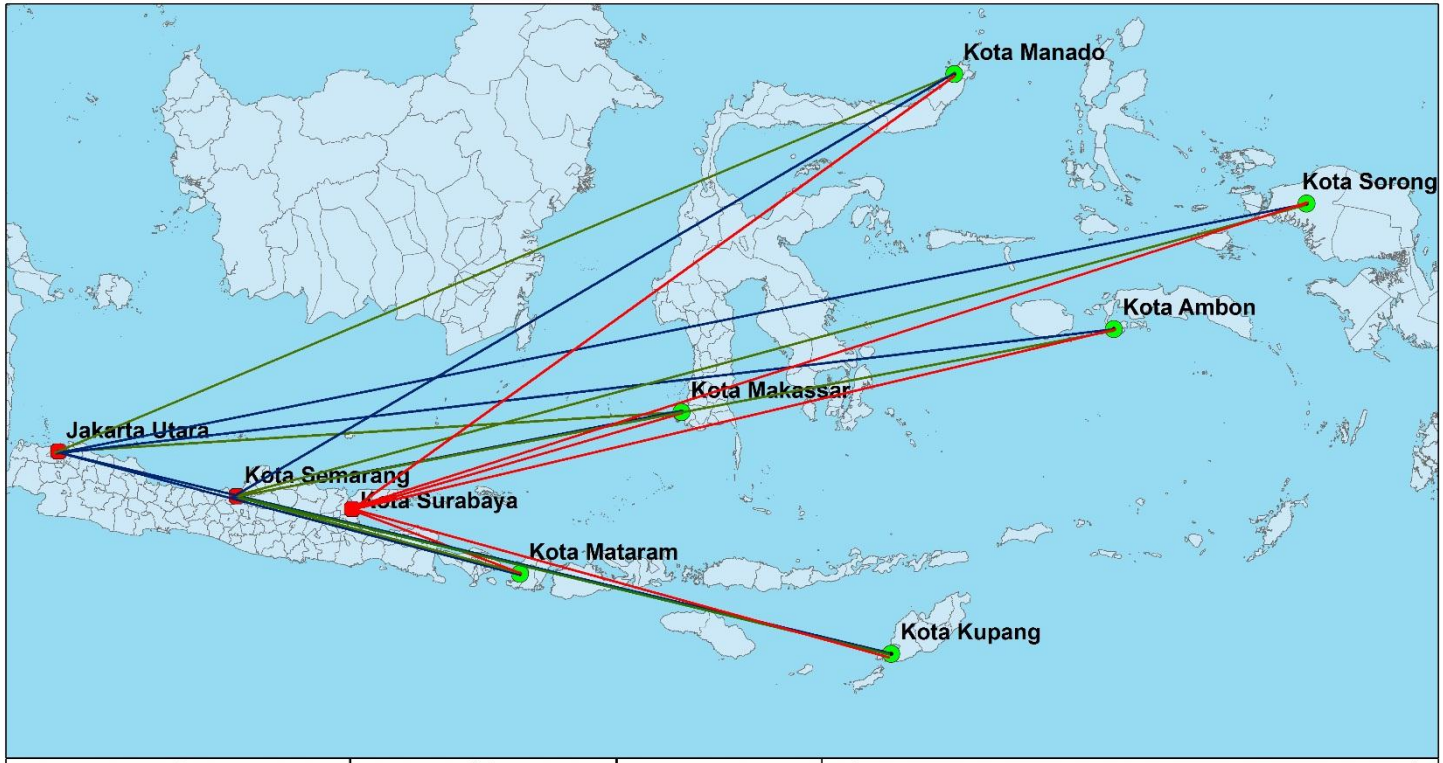
Tujuan / Asal	Jakarta Utara	Kota Semarang	Kota Surabaya
Kota Mataram	4.372	6.972	37.477
Kota Kupang	1.722	2.152	8.603
Kota Manado	4.354	2.655	9.897
Kota Makassar	22.420	16.341	71.277
Kota Ambon	1.640	1.911	7.231
Kota Sorong	1.067	1.201	4.426

Sumber : Data ATTN, 2011



Gambar 4. 20 Perbandingan Pergerakan Orang Yang Menuju Menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

Pergerakan orang dari Indonesia Timur yang menuju ketiga wilayah diatas menunjukkan bahwa lebih banyak orang yang menuju Kota Surabaya daripada yang menuju ke Kota Semarang maupun ke Jakarta.



Asal \ Tujuan	Jakarta Utara	Kota Semarang	Kota Surabaya
Kota Mataram	4.372	6.972	37.477
Kota Kupang	1.722	2.152	8.603
Kota Manado	4.354	2.655	9.897
Kota Makassar	22.420	16.341	71.277
Kota Ambon	1.640	1.911	7.231
Kota Sorong	1.067	1.201	4.426

Sumber : Data ATTN, 2011

PERBANDINGAN ASAL TUJUAN ORANG YANG DARI INDONESIA TIMUR

Gambar 4. 21 Peta Perbandingan Pergerakan Orang Yang Menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

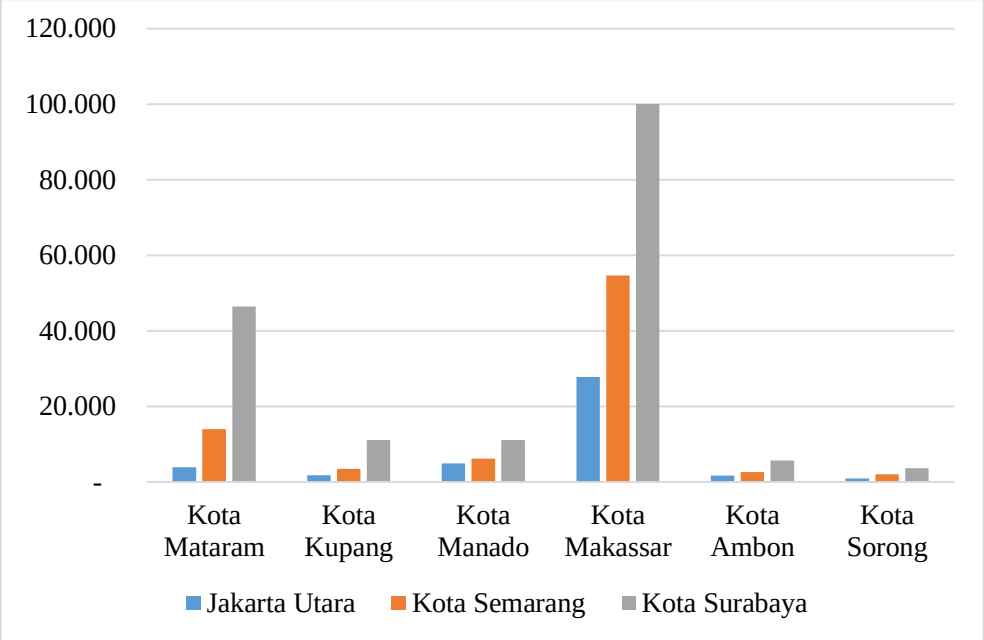
4.2.3.4 Perbandingan Pergerakan Barang Yang Menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

Perbandingan pergerakan Barang yang menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara dapat di lihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 6 Perbandingan Pergerakan Barang Yang Menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

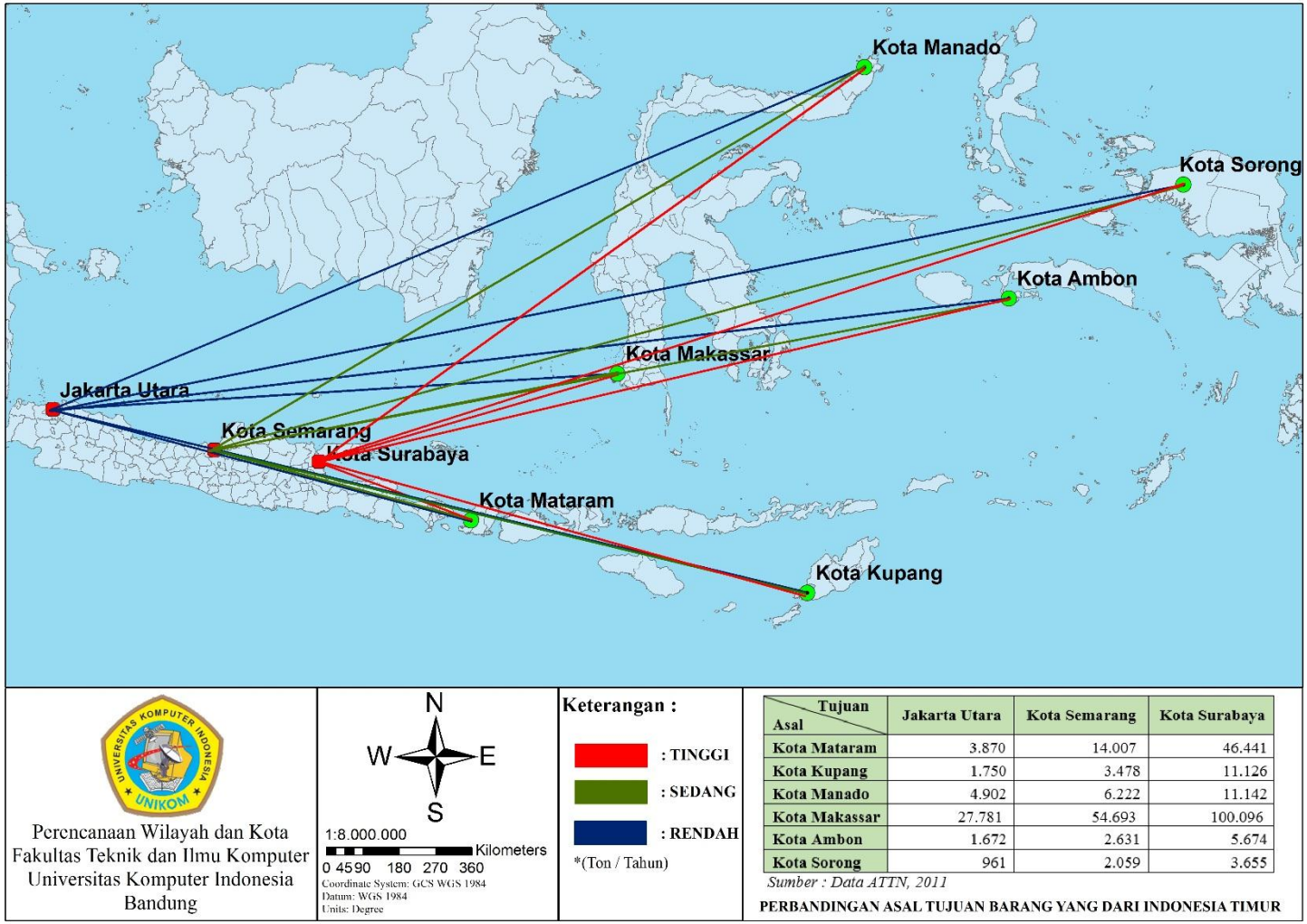
Tujuan / Asal	Jakarta Utara	Kota Semarang	Kota Surabaya
Kota Mataram	3.870	14.007	46.441
Kota Kupang	1.750	3.478	11.126
Kota Manado	4.902	6.222	11.142
Kota Makassar	27.781	54.693	100.096
Kota Ambon	1.672	2.631	5.674
Kota Sorong	961	2.059	3.655

Sumber : Data ATTN, 2011



Gambar 4. 22 Perbandingan Pergerakan Barang Yang Menuju Menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

Pergerakan barang dari Indonesia Timur yang menuju ketiga wilayah diatas menunjukkan bahwa lebih banyak orang yang menuju Kota Surabaya daripada yang menuju ke Kota Semarang maupun ke Jakarta.



Asal \ Tujuan	Jakarta Utara	Kota Semarang	Kota Surabaya
Kota Mataram	3.870	14.007	46.441
Kota Kupang	1.750	3.478	11.126
Kota Manado	4.902	6.222	11.142
Kota Makassar	27.781	54.693	100.096
Kota Ambon	1.672	2.631	5.674
Kota Sorong	961	2.059	3.655

Sumber : Data ATTN, 2011

PERBANDINGAN ASAL TUJUAN BARANG YANG DARI INDONESIA TIMUR

Gambar 4. 23 Peta Perbandingan Pergerakan Barang Yang Menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara