



# ANALISIS PERGERAKAN PENDISTRIBUSIAN HASIL TANGKAPAN NELAYAN PADA PANGKALAN PENDARATAN IKAN (PPI) DI SUMPANG BINANGAE KABUPATEN BARRU

Nur Salam<sup>\*1</sup>, Hendro Widarto<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Parepare, Indonesia

## Informasi Artikel

### Riwayat Artikel:

Dikirim: 19 September 2022

Revisi: 20 September 2022

Diterima: 15 Desember 2022

Tersedia online: 16 Desember 2022

### Keywords:

Transportation, Distribution, PPI.

## ABSTRACT

PPI Sumpang Binangae, Barru Regency is a fish commodity base that comes from fishermen in the vicinity and some marine products come from various regions in South Sulawesi. This study aims to determine the characteristics of modes and catches of fishermen, origin and destination of distribution, distribution time and income generated. This research was conducted by means of a survey of 204 respondents. By using descriptive quantitative method through primary data analysis approach. The time of this research is in January-March 2022. The results obtained are the characteristics of the mode of transportation. The distribution of fisherman catches from outside the Barru Regency area to the PPI and from PPI to outside the Barru Regency area on average uses the type of transportation mode of Pick Up cars, while On the other hand, the average type of motor mode is used. Characteristics of catches of fishermen on average distributed by types of fish. The origin and destination of distribution areas are mostly from Pangkep Regency, Sinjai Regency, Tanete Rilau District and Barru District. The average distribution time is in the morning and the average income is Rp. 15,000/kg.

## ABSTRAK

PPI Sumpang Binangae Kabupaten Barru merupakan pangkalan komoditi ikan yang berasal dari nelayan di sekitar dan sebagian komoditi hasil laut berasal dari berbagai daerah yang ada di Sulawesi Selatan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik moda dan hasil tangkapan nelayan, asal dan tujuan distribusi, waktu pendistribusian dan pendapatan yang dihasilkan. Penelitian ini dilakukan dengan cara survey sebanyak 204 responden. Dengan menggunakan metode kuantitatif deskriptif melalui pendekatan analisis data primer. Waktu penelitian ini pada bulan januari-maret 2022. Hasil penelitian yang didapatkan adalah Karakteristik moda angkutan Pendistribusian hasil tangkapan nelayan baik dari luar wilayah Kabupaten Barru ke PPI maupun dari PPI ke luar wilayah Kabupaten Barru rata-rata menggunakan jenis moda transportasi mobil Pick Up, sedangkan sebaliknya rata-rata menggunakan jenis moda motor. Karakteristik hasil tangkapan nelayan rata-rata yang didistribusikan jenis Ikan. Asal tujuan daerah pendistribusian paling banyak dari Kabupaten Pangkep, Kabupaten Sinjai, Kecamatan Tanete Rilau dan Kecamatan Barru. Waktu pendistribusian rata-rata dilakukan pada waktu pagi hari dan pendapatan yang diperoleh rata-rata Rp. 15.000/kg.

### \*Penulis Korespondensi:

Nur Salam,  
Program Studi Teknik Sipil,  
Universitas Muhammadiyah  
Parepare,  
Jl Jenderal Ahmad Yani KM. 6,  
Kota Parepare, Indonesia.  
Email: [aanbarru12345@email.com](mailto:aanbarru12345@email.com)

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



## I. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan layanan jasa yang berguna untuk memindahkan atau membawa orang maupun barang dari satu tempat menuju ke tempat lain. Transportasi adalah sarana fasilitas yang sering digunakan oleh masyarakat untuk menunjang segala aktivitasnya yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan sehari-harinya [1].

Keragaman aktivitas yang terjadi dalam proses pendistribusian hasil tangkapan di PPI Sumpang Binangae Kabupaten Barru, dapat menggambarkan baik atau buruknya aktivitas yang dilakukan terhadap hasil

akhir yang diharapkan yaitu mutu dari hasil tangkapan itu sendiri.

### A. Kajian Literatur

1) *Transportasi* : Pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari [2].

2) *Pola pergerakan* : Pergerakan terjadi karena adanya aktivitas penduduk yang dilakukan bukan di tempat tinggalnya, sehingga antar wilayah dan ruang

memiliki keterkaitan yang sangat berperan dalam terbentuknya perjalanan dan pola sebaran tata guna lahan, hal ini sangat mempengaruhi pola perjalanan orang [3].

3) *Pola perjalanan barang* : Sangat dipengaruhi oleh aktifitas produksi dan konsumsi, lokasi spasial pergerakan ini tergantung pada sebaran pola tata guna lahan permukiman, serta industri dan pertanian. Selain itu pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi barang menuju ke daerah konsumsi [4].

4) *Distribusi*: Distribusi dapat diartikan sebagai kegiatan pemasaran yang berusaha memperlancar dan mempermudah penyampaian barang dan jasa dari produsen kepada konsumen, sehingga penggunaannya sesuai dengan yang diperlukan. [5].

#### B. Penelitian Terdahulu

1) *Analisis Pergerakan Angkutan Barang Dari Kota Bitung*: Berdasarkan hasil survei yang telah dilakukan di gudang-gudang yang ada di Kota Bitung volume pergerakan angkutan barang yang ada di kota Bitung ke daerah tujuan pada tahun 2016 sebesar 630.636 ton yang terdiri dari Manado 208.092 ton, Minahasa Utara 50.196 ton, Minahasa Selatan 85.608 ton, Minahasa 113.004 ton, Minahasa Tenggara 18.564 ton, Kotamobagu 92.034 ton, Tanjung Priuk 14.460 ton, Gorontalo 28.440 ton, Palu sebanyak 9.984 ton, dan Luwuk 9.984 ton. Dari data volume pergerakan angkutan barang tahun 1996 - tahun 2005 didapatkan laju pertumbuhan sebesar 9,923 %. Data tersebut digunakan untuk meramalkan pergerakan angkutan barang tahun 2021 dan tahun 2026. Peramalan pergerakan angkutan barang tahun 2021 mengalami kenaikan sebesar 49,615 % dan tahun 2026 mengalami kenaikan 99,23 % [6].

2) *Karakteristik Perjalanan Armada Barang Minimarket di Kota Makassar*: Hasil dari penelitian ini mengenai Waktu berangkat dalam pendistribusian barang dimulai pada pagi hari untuk distribusi dalam kota, namun terkadang pendistribusian juga dilakukan di malam hari. Kecepatan rata-rata pengemudi di dalam kota menggunakan kecepatan rata-rata. Meski demikian, ada juga beberapa yang menggunakan kecepatan di atas rata-rata jika melewati jalan tol dan pendistribusian di pagi hari. Dikarenakan letak atau posisi gudang yang berada di

kawasan industri (KIMA) yang sangat dekat dengan jalur tol, sehingga rute tol paling dominan digunakan oleh operator. rute ini sangat efisien menjangkau semua gerai yang ada di dalam Kota Makassar [7].

3) *Pola Analisis Pemilihan Moda Transportasi Pada Terminal Pasar Pagi Kota Samarinda*: Dari hasil uji statistik diketahui bahwa variabel jumlah perjalanan dalam 1 tahun, pekerjaan pengguna moda angkot didominasi oleh ibu rumah tangga dengan presentase 37,09%, mobil transportasi online didominasi karyawan swasta dengan presentase 24,19%. Jenis kelamin pengguna moda angkot didominasi kepada perempuan dengan presentase 56,46%, sedangkan pengguna mobil transportasi online penumpang laki-laki dengan presentase 56,46%. Latar belakang/alasan pengguna bus didominasi oleh alasan faktor kenyamanan dengan presentase 35,48%, sedangkan untuk pengguna mobil transportasi online memilih faktor kecepatan/waktu dengan presentase 32,25%. Tujuan berangkat pengguna angkot berlibur/rekreasi dengan presentase 56,46%. , Sedangkan pengguna mobil transportasi bisnis/bekerja dengan presentase 56,45%. Biaya perjalanan pengguna angkot didominasi dengan biaya Rp. 10.000/orang dengan presentase 72,58%, Sedangkan pengguna mobil transportasi online didominasi dengan biaya Rp.43.000/orang dengan presentase 72,58%. Waktu untuk menuju terminal pengguna moda angkot dengan waktu 31-40 menit dengan presentase (34,62%), Sedangkan pengguna mobil transportasi waktu untuk menuju terminal 31-40 menit sebesar (48,39%). Waktu yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan untuk pengguna moda angkot didominasi dengan 45 menit waktu perjalanan dengan presentase(56,46%), Sedangkan untuk pengguna mobil transportasi online didominasi dengan 40 menit waktu perjalanan dengan presentase (59,67%) [8].

4) *Model Pilihan Rute Distribusi Barang antar-Pulau pada Koridor Ambon-Masohi Di Provinsi Maluku*: Hasil dari penelitian mengenai model yang dihasilkan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa frekwensi penyeberangan merupakan faktor yang lebih dominan mempengaruhi Pilihan RDB disamping faktor biaya perjalanan dan waktu perjalanan. Olehnya itu, RDBI masih menjadi favorit pilihan kendaraan angkutan barang sebagaimana kondisi eksisting. Hasil ini sekaligus mengonfirmasi bahwa ketika jenis moda yang ditawarkan sama, maka probabilitas pilihan yang dominan terdapat pada moda yang menawarkan

keunggulan frekwensi penyeberangan. Oleh sebab itu, disarankan kepada otoritas angkutan penyeberangan agar dapat meningkatkan frekwensi penyeberangan pada RDBII menjadi 2 Round Trip guna mendistribusikan beban jaringan dari RDBI. Penelitian selanjutnya dapat menelusuri pengaruh variabel lain terhadap perilaku pemilihan rute seperti karakteristik barang yang diangkut dan kondisi fisik disepanjang rute perjalanan [9].

5) *Pelayanan Jalan Pada Distribusi Angkutan Barang Di Kota Padang*: Hasil analisis menunjukkan kondisi saat ini kinerja jalan masih 298 km dari panjang jaringan jalan. Kapasitas rata-rata adalah 1258 kendaraan-km dengan 1304 kendaraan-km kinerja jaringan dan kepadatan total dalam sistem adalah 2%. Kombinasi dari kedua hasilnya telah dilakukan 148.889 kendaraan-km dari kinerja jaringan dan 41% dari kepadatan lalu lintas. Solusi untuk mengurangi beban lalu lintas dari kinerja jaringan telah dilakukan dengan menciptakan *bypass* transportasi barang sehingga output dari beban lalu lintas di TFTP telah menghasilkan 1013 kendaraan-km dari kinerja jaringan. Kombinasi output beban lalu lintas transportasi barang dan output beban lalu lintas yang ada tanpa transportasi barang menghasilkan 148,602 kendaraan-km dari hasil kinerja jaringan [10].

### C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui karakteristik moda transportasi dan hasil tangkapan nelayan, asal dan tujuan distribusi, waktu dan pendapatan pendistribusian.

## II. METODE PENELITIAN

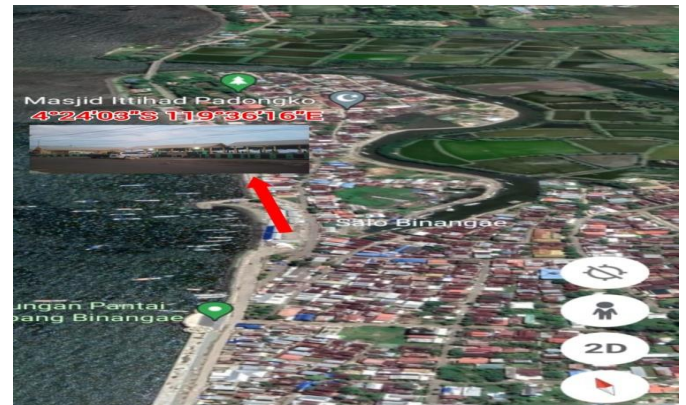
### A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif melalui pendekatan analisis data primer merupakan suatu metode dengan memanfaatkan data primer sebagai sumber data utama kemudian diolah secara sistematis dan objektif.

### B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Sumpang Binangae Kabupaten Barru dengan koordinat 4°24'03"S 119°36'16". Waktu yang

dipergunakan untuk penelitian ini dilaksanakan pada bulan Januari - Maret 2022.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

### C. Teknik Pengumpulan Data

1) *Data Primer*: Data primer adalah data yang diperoleh dari survey yang secara langsung di lapangan melalui kegiatan observasi, wawancara dan kuesioner. Untuk observasi, peneliti menggunakan seluruh indra yang ada dan alat atau media untuk mempermudah pengambilan data guna menganalisa pergerakan pendistribusian hasil tangkapan nelayan. Kemudian wawancara dilakukan dengan cara tanya jawab secara langsung kepada responden untuk mendapatkan informasi yang masih kurang.

2) *Data sekunder*: Yaitu sumber informasi eksplorasi yang tidak langsung memberikan informasi kepada pengumpulan informasi.

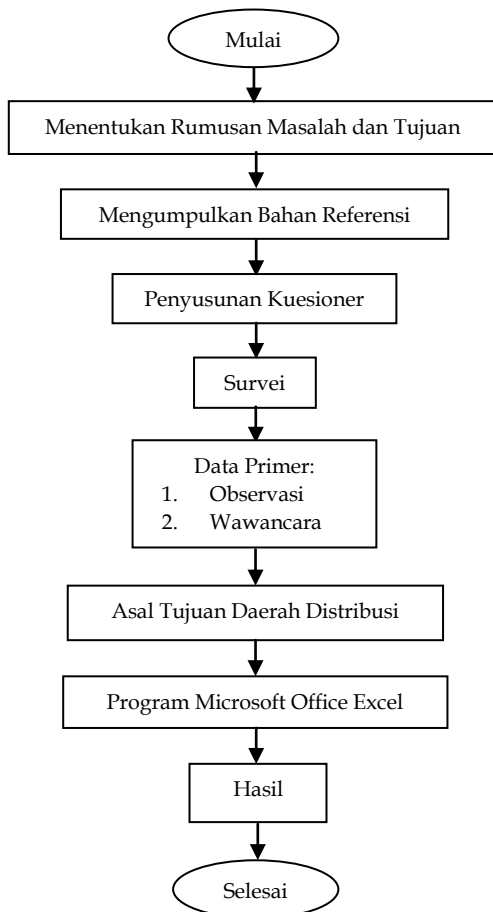
### D. Teknik Sampling

Teknik sampling adalah teknik yang dilakukan untuk menentukan sampel. Jadi sebuah penelitian yang baik haruslah memperhatikan dan menggunakan sebuah teknik dalam menetapkan sampel yang akan diambil sebagai subjek penelitian. Dipenelitian ini akan menggunakan Teknik pengambilan sampel menggunakan *Accidental Sampling*.

### E. Teknik Analisis Data

Metode Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif deskriptif dengan pendekatan Analisis Data Primer (ADP). ADP merupakan suatu metode dengan memanfaatkan data primer sebagai sumber data utama kemudian diolah secara sistematis dan objektif.

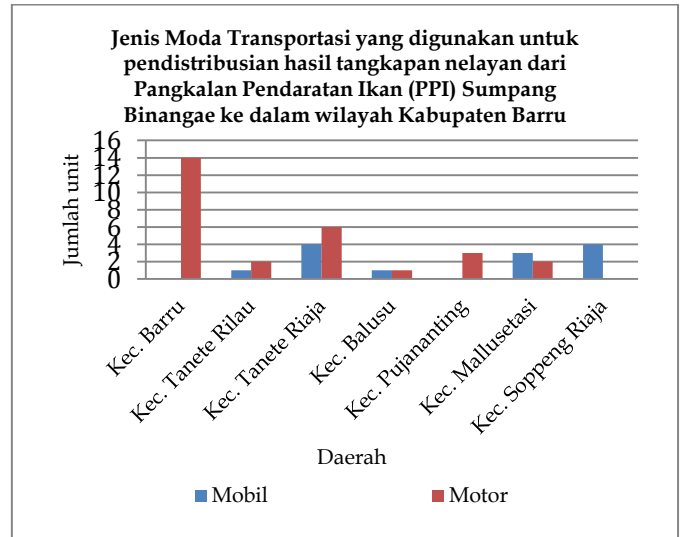
Metode Analisis data menggunakan teori pola pergerakan, Pola pergerakan dalam sistem transportasi sering dijelaskan dalam bentuk arus pergerakan (kendaraan, penumpang, barang). Arus pergerakan tersebut mempunyai arah dan jumlah yang menggambarkan besarnya pergerakan penumpang. Arus ini bergerak dari daerah asal ke daerah tujuan selama periode waktu tertentu



Gambar 2. Bagan Alir

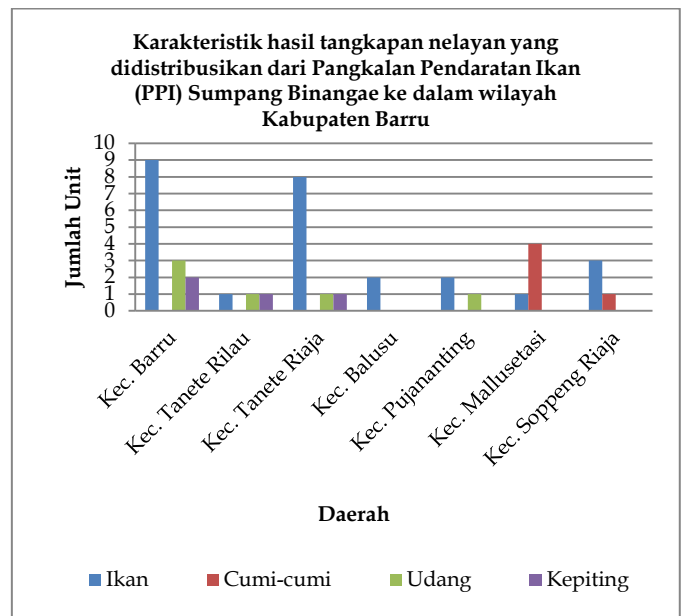
### III. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Karakteristik Moda Angkutan Pendistribusian Hasil Tangkapan Nelayan



Gambar 3. Jenis Moda Angkutan Pendistribusian Hasil Tangkapan Nelayan Dari Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Sumpang Binangae Ke Dalam Wilayah Kabupaten Barru

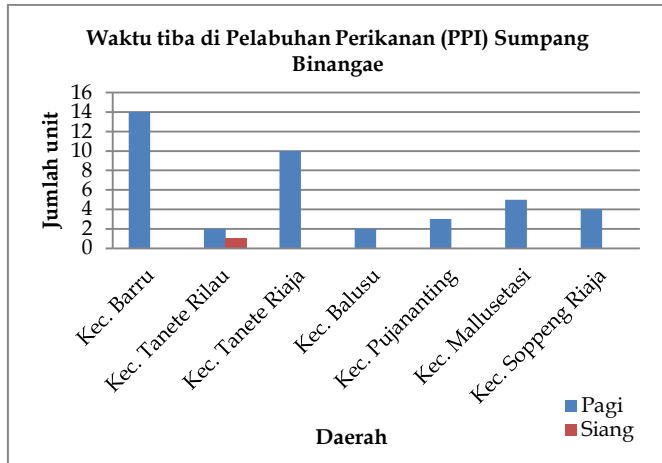
#### B. Karakteristik Hasil Tangkapan Nelayan Yang Didistribusikan



Gambar 4. Karakteristik Hasil Tangkapan Nelayan Yang Didistribusikan Dari Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Sumpang Binangae Ke Dalam Wilayah Kabupaten Barru

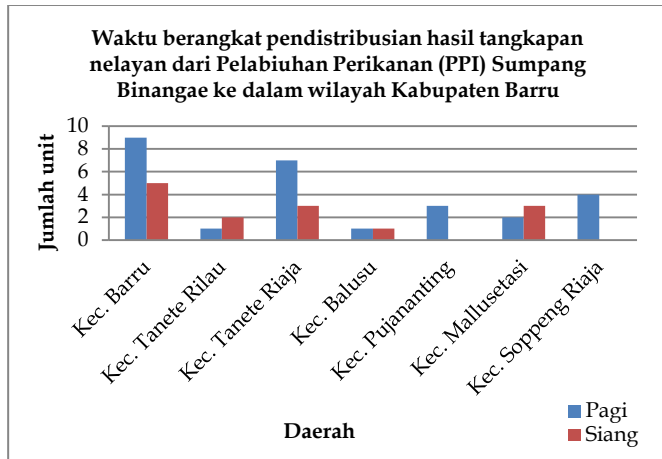
C. Analisis Waktu Pendistribusian Hasil Tangkapan Nelayan

1) Waktu Tiba Di Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Sumpang Binangae: Hasil frekuensi tertinggi pergerakan pada waktu pagi hari dengan jumlah 40 pergerakan atau 97,5%.



Gambar 5. Tiba Di Pelabuhan Perikanan (PPI) Sumpang Binangae ke dalam Wilayah Kabupaten Barru

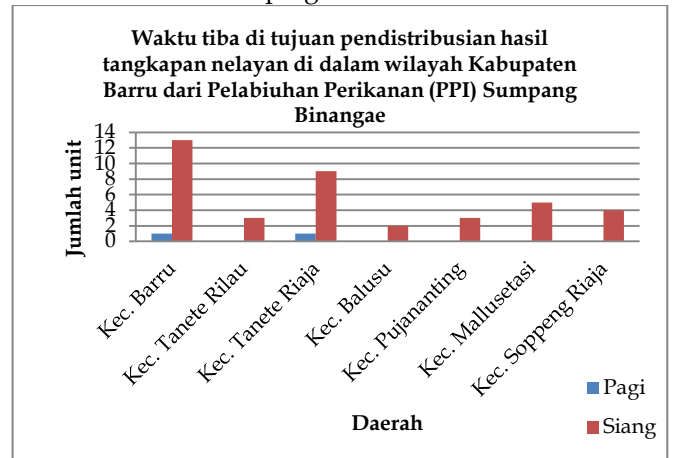
2) Waktu Berangkat Pendistribusian: Hasil frekuensi tertinggi pergerakan pada waktu pagi hari dengan jumlah 27 pergerakan atau 65,8%. Sedangkan pada waktu siang hari ada 14 pergerakan atau 34,1%.



Gambar 6. Waktu Berangkat Pendistribusian Hasil Tangkapan Nelayan Dari Pelabuhan Perikanan (PPI) Sumpang Binangae Ke Dalam Wilayah Kabupaten Barru

3) Waktu Tiba di Tujuan Pendistribusian: Hasil frekuensi tertinggi pergerakan pada waktu siang hari dengan jumlah 39 pergerakan atau 95,1%. Sedangkan

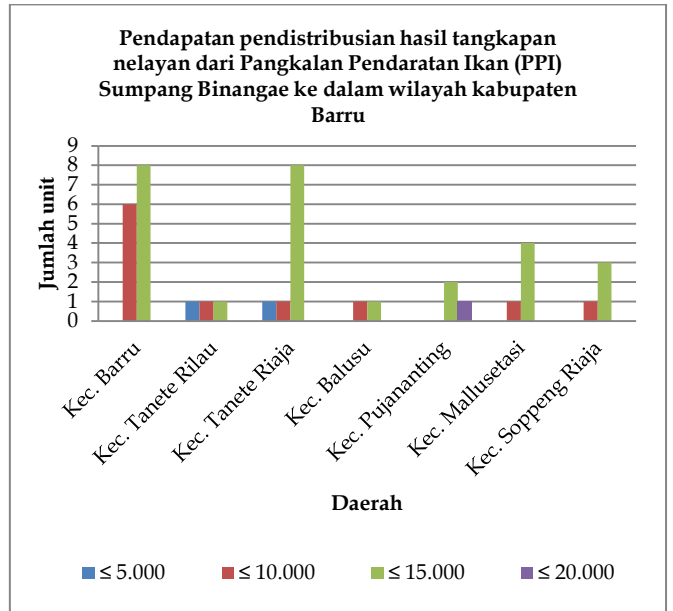
pada waktu pagi hari ada 2 pergerakan atau 4,8% dan malam hari tidak ada pergerakan.



Gambar 7. Waktu Tiba di Tujuan Pendistribusian Hasil Tangkapan Nelayan di Dalam Wilayah Kabupaten Barru Dari Pelabuhan Perikanan (PPI) Sumpang Binangae

D. Pendapatan Pendistribusian Hasil Tangkapan Nelayan

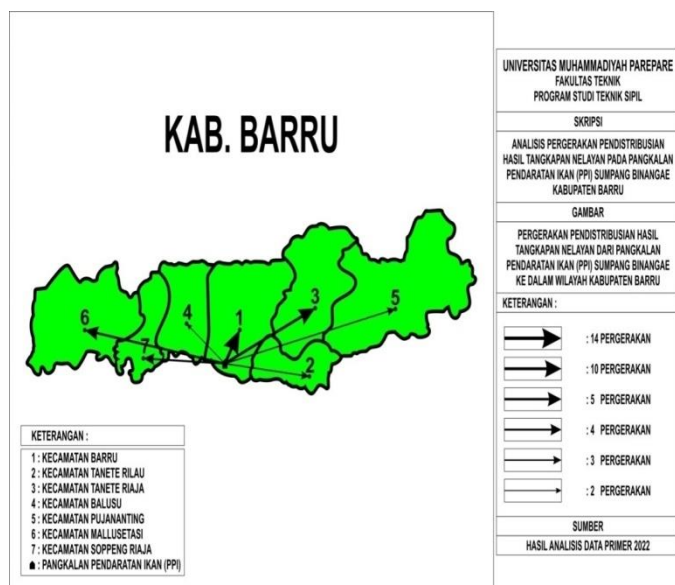
Hasil frekuensi tertinggi pendapatan pendistribusian hasil tangkapan nelayan dari Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Sumpang Binangae ke dalam wilayah Kabupaten Barru adalah ≤ Rp. 15.000 dengan jumlah 27 pergerakan atau 65,85%. Sedangkan frekuensi terendah > Rp. 20.000 dimana tidak ada pergerakan.



Gambar 8. Pendapatan Pendistribusian Hasil Tangkapan Nelayan Dari Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Sumpang Binangae Ke Dalam Wilayah Kabupaten Barru

### E. Asal Tujuan Daerah Pendistribusian Hasil Tangkapan Nelayan

Dalam analisis pergerakan pendistribusian hasil tangkapan nelayan ini, frekuensi tertinggi menuju Kecamatan Barru sebanyak 14 pergerakan. Sedangkan frekuensi terendah menuju Kecamatan Balusu sebanyak 2 pergerakan.



Gambar 9. Asal-tujuan daerah pendistribusiann hasil tangkapan nelayan dari Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Sumpang Binangae ke dalam wilayah Kabupaten Barru

### KESIMPULAN

Karakteristik moda angkutan Pendistribusian hasil tangkapan nelayan baik dari luar wilayah Kabupaten Barru ke PPI maupun dari PPI ke luar wilayah Kabupaten Barru rata-rata menggunakan jenis moda transportasi mobil Pick Up, sedangkan sebaliknya rata-rata menggunakan jenis moda motor. Karakteristik hasil tangkapan nelayan rata-rata yang didistribusikan jenis Ikan. Asal tujuan daerah pendistribusian paling banyak dari Kabupaten Pangkep, Kabupaten Sinjai, Kecamatan Tanete Rilau dan Kecamatan Barru. Waktu pendistribusian rata-rata dilakukan pada waktu pagi hari dan pendapatan yang diperoleh rata-rata Rp. 15.000/kg.

### REFERENSI

- [1] Nova, D. D. R. & Widiastuti, N. (2019). "Pembentukan Karakter Mandiri Anak Melalui Kegiatan Naik Transportasi Umum". *Jurnal Comm-Edu*, Vol. 2, No. 2, Hal: 113-118, ISSN: 2615-1480. Tersedia: <https://www.jurnal.ikipsiliwangi.ac.id/index.php/comm-edu/article/view/2515/681>
- [2] Sarafina, R., Usman, B. & Adamy, Y.(2019). "Analisis Manajemen Transportasi Pada Angkutan Mini Bus". *Jurnal Humaniora*, Vol. 3, No. 1, Hal: 1-13, ISSN: 2548 – 9585. Tersedia: <http://jurnal.abulyatama.ac.id/index.php/humaniora/article/view/236/235>
- [3] Aliyuddin, H. & Setiadi, R. (2021). "Penentuan Jaringan Jalan untuk Lajur Pesepeda(Studi Kasus: Kota Semarang)". *Teknik PWK*, Vol. 10, No. 2, Hal: 159-166, ISSN: 2338-3526. Tersedia: <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/pwk/article/view/30834/25356>
- [4] Latif, F., Kaharu, A. & Tuloli, M. Y. (2021). "Perencanaan Jaringan Trayek Angkutan Umum Perkotaan Dan Perdesaan Kabupaten Boalemo(Studi Kasus Di Zona Bagian Barat)". *Composite Journal*, Vol. 1, No. 2, Hal: 66-72, ISSN: 2807-5919. Tersedia: <https://composite.ft.ung.ac.id/index.php/cj/article/view/18/10>
- [5] Kushariyadi. & Suggito, B. (2022). "Optimasi Distribusi Transportasi Bahan Bakar Minyak (Bbm) Jenis Bio Solar Di Wilayah Jawa Tengah". *Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, Vol. 9, No. 1, Hal: 162-169, ISSN: 2550-0813. Tersedia: <http://jurnal.um-tapsel.ac.id/index.php/nusantara/article/view/6046/3365>
- [6] Aruperes, G. P., Pandhey, S. V. & Lalamentik, L. G. J. (2018). "Analisis Pergerakan Angkutan Barang Dari Kota Bitung". *Jurnal Sipil Statik*, Vol. 6, No. 1, Hal: 57-66, ISSN: 2337-6732. Tersedia: <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/view/18720/18264>
- [7] Wulansari, I. (2020). "Karakteristik Perjalanan ArmadaBarang Minimarket di Kota Makassar". *Borneo Engineering: Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 4, No. 1, Hal: 23-29, ISSN: 2581-1134. Tersedia: <http://180.250.193.171/index.php/borneoengineering/article/view/1306/993>
- [8] Lubis, M., Hasibuan, M. H. & Sembiring, B. H. (2022). "Analisa Distribusi Dan Kinerja Ruas Jalan Tol Kualanamu-Tebing Tinggi". *Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 1, No. 1, Hal: 66-72, ISSN: . Tersedia: <https://jurnal.uisu.ac.id/index.php/JTISP/article/view/5779/4189>
- [9] ali, H. (2020). "Analisis Pemilihan Moda Transportasi Pada Terminal Pasar Pagi Kota Samarinda". *Jurnal Keilmuan dan Aplikasi Teknik Sipil*, Vol. 11, No. 1, Hal: 1-14, ISSN: 2502 – 8448. Tersedia: <http://ejournal.untag-smd.ac.id/index.php/TEK/article/view/4946/4750>
- [10] Mandaku, H. (2022). "Model Pilihan Rute Distribusi Barangantar-Pulaupada Koridorambon-Masohi Di Provinsi Maluku" *Arika*, Vol. 16, No. 1, Hal: 13-20, ISSN: 2722-5445. Tersedia: <https://ojs3.unpatti.ac.id/index.php/arika/article/view/5287/4109>
- [11] Astutik, H. P.(2020). "Pergerakan Distribusi Matrik Asal Tujuan Transportasi Barang Internal Di Provinsi Daerah Istimewa

Yogyakarta". *Jurnal Kacapuri*, Vol. 3, No. 2, Hal: 8-15, ISSN: 2625-6001. Tersedia: <https://ojs.uniska-bjm.ac.id/index.php/jurnalkacapuri/article/view/4063/2678>

- [12] Hendrialdi. (2019). "Kinerja Pelayanan Jalan Pada Distribusi Angkutan Barang Di Kota Padang". *Jurnal Saintek Maritim*, Vol. 20, No. 1, Hal: 53-60, ISSN: 2623-2030. Tersedia: <http://43.229.21.51/index.php/ISTM/article/view/217/147147194>