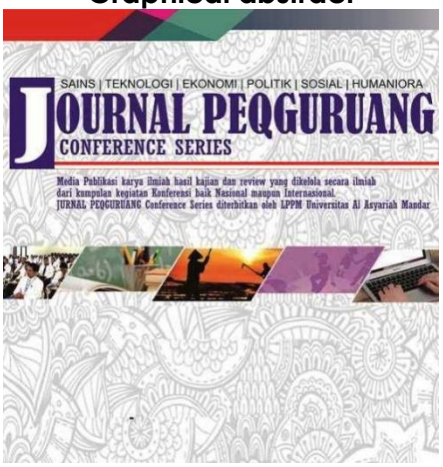
Journal
Peqguruang: Conference Series
eISSN: 2686–3472

JPCS
Vol. 5, No. 1, Mei. 2023

Graphical abstract



ANALISIS PENGARUH PERTUMBUHAN KOTA KENDARI TERHADAP PENGEMBANGAN KAWASAN HINTERLAND PROPINSI SULAWESI TENGGARA

[1]Endang Abubakar, [2]Hilmi Hilmansyah, [3*]La Ibal
[1,2,3]Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Muhammadiyah Sorong, Sorong

*Corresponding author
Ibal.laode19@gmail.com

Abstract

The hinterland area is one part of the nodal area concept, where the division is based on the respective functions of each region. This study aims to analyze the effect of the growth of Kendari City on the development of the hinterland area of Southeast Sulawesi Province. Research using qualitative and quantitative methods with descriptive analysis and spatial analysis The results of the study show that the interaction between Kendari City and other surrounding sub-districts, such as Ranomeeto District, Sampara District, and Soropia District, has increased. To measure the interaction, a gravity model is used, which generates a gravity number for each sub-district. Ranomeeto District has the largest population with Kendari City, followed by Sampara and Soropia Districts. Gravity figures are negatively correlated with distance. The resulting gravity number gets bigger as the distance traveled between the two areas increases, indicating that there is more interaction between them. During 2018–2022, the relationship between Kendari City and the surrounding sub-districts as a whole improved, although it has since diminished. Kendari City and its three surrounding sub-districts, Ranomeeto, Sampara, and Soropia, have a relationship that is considered generative, meaning that they benefit and develop one another.

Keywords: *Growth, Development, Hinterland Region.*

Abstrak

Wilayah *hinterland* merupakan salah satu bagian dari konsep wilayah nodal dimana pembagiannya didasarkan atas fungsi masing-masing dari setiap wilayah. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh pertumbuhan Kota Kendari terhadap pengembangan kawasan hinterland Propinsi Sulawesi Tenggara. Penelitian menggunakan kualitatif dan kuantitatif dengan analisis deskriptif dan analisis spasial. Hasil penelitian menunjukan bahwa bahwa interaksi Kota Kendari dengan kecamatan lain di sekitarnya, seperti Kecamatan Ranomeeto, Kecamatan Sampara, dan Kecamatan Soropia, meningkat. Untuk mengukur interaksi, model gravitasi digunakan, yang menghasilkan angka gravitasi untuk setiap kecamatan. Kecamatan Ranomeeto memiliki populasi terbesar dengan Kota Kendari, diikuti oleh Kecamatan Sampara dan Soropia. Angka gravitasi berkorelasi negatif dengan jarak. Angka gravitasi yang dihasilkan semakin besar seiring dengan jarak tempuh antara dua area, menunjukkan bahwa ada lebih banyak interaksi antara mereka. Selama tahun 2018–2022, hubungan antara Kota Kendari dan kecamatan di sekitarnya secara keseluruhan meningkat, meskipun kemudian berkurang. Kota Kendari dan tiga kecamatan sekitarnya, Ranomeeto, Sampara, dan Soropia, memiliki hubungan yang dianggap generatif, yang berarti bahwa mereka saling menguntungkan dan berkembang satu sama lain.

Kata kunci: Pertumbuhan, Pengembangan, Kawasan *Hinterland*

Article history
DOI: 10.35329/jp.v5i1.3998
Received : *20/05/2023* | **Received in revised form :** *24/05/2023* | **Accepted :***24/05/ 2023*

1. PENDAHULUAN

Kota merupakan tempat berkegiatan bagi seluruh masyarakat yang merupakan lingkungan terbangun sebagai hasil karya dan budaya masyarakat. Setiap kota selalu berkembang karena aktivitas ekonominya, terutama perdagangan dan jasa. (Ariesinda, 2020). Spasial suatu kota akan secara bertahap dipengaruhi oleh aktivitas perdagangan dan jasa tersebut seiring dengan perkembangannya. Dalam teori pole pertumbuhan, faktor internal mempengaruhi pertumbuhan secara bertahap dari kecil menjadi besar, dari satu sel menjadi banyak sel, dari ringan menjadi berat, dan dari rendah menjadi tinggi. Struktur pertumbuhan tersebut menentukan cara masing-masing komponen internal berinteraksi, berinterelasi, dan berinterdependensi (Luturkey, 2018).

Pusat pertumbuhan, yang biasanya merupakan kota-kota besar, tidak hanya berkembang sangat pesat, tetapi juga berfungsi sebagai pompa pengisap dan memikat wilayah belakang yang relatif statis (Widya Ramlah et al., 2017). Wilayah pinggiran pusat menjadi masyarakat yang dinamis. Pusat-pusat yang pertumbuhan ekonominya cepat dan kumulatif didukung oleh arus penduduk, modal, dan sumber daya ke luar wilayah belakang. Akibatnya, perbedaan pendapatan antara wilayah pinggiran dan pusat cenderung lebih besar (Dan, 2014). Wilayah pinggiran pusat menjadi masyarakat yang dinamis. Pusat-pusat yang pertumbuhan ekonominya cepat dan kumulatif didukung oleh arus penduduk, modal, dan sumber daya ke luar wilayah belakang. Akibatnya, perbedaan pendapatan antara wilayah pinggiran dan pusat cenderung lebih besar.

Faktor lokasi suatu wilayah sangat memengaruhi pertumbuhan dan perkembangan perkotaan. Faktor-faktor ini termasuk faktor fisik, aktivitas sosial ekonomi masyarakat, regulasi, kedekatan (*proximity*), kemudahan (*accessibility*), ketersediaan (*accessibility*), dan tidak ketinggalan faktor kenyamanan (*amenity*). Sebagai representasi dari kebudayaan populasi (mass culture), masyarakat perkotaan telah menjadi objek atau subjek proses perkembangan budaya. Ada masyarakat desa yang memiliki pola hidup yang dibatasi oleh nilai-nilai dan tradisi budaya tradisional mereka. Dengan gaya hidup yang mereka citrakan sendiri, masyarakat perkotaan selalu ingin mengidentifikasi dirinya sebagai masyarakat modern.

Pertumbuhan kota berpengaruh terhadap kebutuhan ruang dan ketersediaan infrastruktur bagi penduduk kota itu sendiri. Pertumbuhan kota dapat dilihat pertumbuhan penduduk dan perubahan tataran fisik dari lingkungan perkotaan(Putra et al., 2022). Lingkungan perkotaan telah banyak yang mendukung kehidupan warga kota akan tetapi belum mampu memenuhi secara maksimal yang ditandai dengan munculnya kawasan perdagangan dan perkantoran yang telah menyebar dipenjuru kota. Hal tersebut dapat dilihat pada penggunaan guna lahan dan sistem transportasi yang tidak efektif dan efisien dalam melayani kebutuhan penduduk kota. Oleh karena itu pertumbuhan kota berpengaruh pada terhadap daerah hinterlandnya yang ditandai dengan adanya pertumbuhan kawasan permukiman baru yang berada di daerah pinggiran kota karena kota yang memiliki daya tarik yang kuat. Sehingga secara otomatis akan berpengaruh terhadap kebutuhan tempat tinggal (Christiawan, 2019). Meningkatnya kebutuhan tempat tinggal akan memunculkan permukiman baru diwilayah pinggiran kota atau hinterlandnya

Dalam konsep wilayah nodal, wilayah hinterland dianggap sebagai sel hidup dengan plasma dan inti; pembagian wilayah ini didasarkan pada fungsi setiap wilayah. Inti, atau pusat simpul, adalah pusat pelayanan dan atau pemukiman, sedangkan plasma adalah daerah belakang, atau peripheral, yang memiliki karakteristik tertentu dan terkait dengan fungsi (Marcelina & Nasruddin, 2022).

Selain itu, model gravitasi yang digunakan untuk mengukur daya tarik suatu lokasi dapat digunakan untuk memperkirakan besarnya arus lalu lintas pada jalan tertentu, menaksir banyaknya perjalanan antara dua tempat (berdasarkan daya tarik masing-masing tempat), banyaknya pemukim untuk lokasi tertentu (berdasarkan daya tarik masing-masing permukiman), banyaknya pelanggan untuk suatu kompleks pasar (berdasarkan daya tarik masing-masing pasar), dan banyaknya siswa sekolah untuk masing-masing lokasi (Aguswin, Ahmad., 2020).

Seiring dengan pertumbuhan penduduk yang barengi dengan meningkatnya perubahan fisik lingkungan kota dan meningkatnya Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Kendarai dari tahun ke tahun telah membawa pengaruh terhadap wilayah atau daerah berbatasan dengan Kota Kendari yang berdampak pada timbulnya kawasan permukiman, pertumbuhan infrastruktur jalan. Dengan pertumbuhan kota tersebut, sehingga menarik untuk dikaji lebih dalam penelitian ini.

2. METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian berada di wilayah adminstratif Kota Kendari, Konawe Selatan, dan Konawe Provinsi Sulawesi Tenggara. Adapun fokus pengamatan penelitian di Kota Kendari sebagai yang berpengaruh dengan wilayah hinterlandnya. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan September - November 2022

Model gravitasi digunakan untuk menganalisis. Interaksi Kota Kendari dengan kecamatan sekitarnya dilihat melalui analisis ini. Interaksi antarwilayah menunjukkan hubungan yang kuat antara wilayah 1 dan wilayah 2 sebagai akibat dari interaksi antarwilayah dalam teori pusat pertumbuhan.

Untuk mengetahui seberapa menarik suatu potensi lokasi, model gravitasi adalah yang paling umum digunakan. Seringkali, model ini digunakan untuk melihat hubungan antara potensi lokasi dan besarnya

wilayah yang dipengaruhi oleh potensi tersebut (Gulo, 2015).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Interaksi Kota Kendari dengan Wilayah Hinterlandnya

Kota Kendari memainkan peran yang sangat penting dalam pembangunan wilayah lain di Sulawesi Tenggara. Studi ini menggunakan model gravitasi untuk melihat bagaimana Kota Kendari berinteraksi dengan tiga kecamatan lain di sekitarnya. Angka gravitasi Kota Kendari dengan Kecamatan Sekitarnya Tahun 2018-2022 (dalam Trilyun) dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Angka Gravitasi Kota Kendari dengan Kecamatan Sekitarnya Tahun 2018-2022 (dalam Trilyun)

Tahun	Kecamatan Ranomeeto	Pert. (%)	Kecamatan Sampara	Pert. (%)	Kecamatan Soropia	Pert. (%)
2018	1.259.157.686,43	-	188.537.661,28	-	87.806.056,43	-
2019	1.465.171.379,60	16.36	220.103.715,39	16.74	103.666.808,09	18.06
2020	1.716.854.146,62	17.18	255.987.891,92	16.30	19.232.306,69	15.01
2021	2.001.622.724,61	16.59	294.468.531,24	15.03	137.157.987,99	15.03
2022	2.272.040.231,52	13.51	329.574.312,79	11.92	153.499.041,66	11.91

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Tabel 1. menunjukkan angka gravitasi hasil dari perhitungan menggunakan model gravitasi antara Kota Kendari dengan kecamatan di sekitarnya mulai dari tahun 2018 hingga tahun 2022. Selama masa penelitian, Kecamatan Ranomeeto merupakan daerah yang memiliki angka gravitasi terbesar dengan Kota Kendari, dilanjutkan oleh Kecamatan Sampara dan daerah yang memiliki angka gravitasi terkecil adalah Kecamatan Soropia. Ketiga kecamatan memiliki angka gravitasi yang semakin meningkat dari tahun ke tahun. Pada tahun 2020, Kecamatan Ranomeeto telah memiliki angka gravitasi sebesar 1.716.854.146.617.190.000.000 sementara pada waktu yang sama Kecamatan Sampara hanya memiliki 15 persen dari angka gravitasi Kecamatan Ranomeeto. Sementara Kecamatan Soropia hanya memiliki 7 persen dari angka gravitasi Kecamatan Soropia yaitu 119.232.306.694.084.000.000. Pada tahun-tahun selanjutnya, masing-masing angka gravitasi tiap kabupaten mengalami peningkatan rata-rata berkisar 15 persen per tahun. Pada Kecamatan Ranomeeto peningkatan angka gravitasi paling besar terjadi pada tahun 2020 yaitu mencapai angka 17,18 persen. Pada Kecamatan Sampara juga memiliki pertumbuhan angka gravitasi paling tinggi terjadi pada tahun 2019 sebesar 16,74 persen. Sementara Kecamatan Soropia memiliki pertumbuhan angka gravitasi paling tinggi pada tahun 2019 yang mencapai 18,06 persen.

Pada tahun 2022, Kecamatan Ranomeeto tetap menjadi kecamatan dengan angka gravitasi tertinggi, yang mencapai 2.272.040.231.520.180.000.000 atau meningkat 1,8 kali dalam rentan lima tahun. Sementara Kecamatan Sampara mengalami peningkatan angka gravitasi hingga 1,75 kali dari tahun 2018 yang bernilai 188.537.661.279.391.000.000 dan pada tahun 2022 mencapai 329.574.312.793.139.000.000. Kecamatan Soropia mengalami peningkatan angka gravitasi dari tahun 2018 sebesar 87.806.056.434.178.200.000 menjadi 153.499.041.656.374.000.000 atau sekitar 1,75 kali dari tahun awal.

1. Analisis Interaksi Kota Kendari dengan Kecamatan Ranomeeto

Selama lima tahun, angka gravitasi Kota Kendari dan Kecamatan Ranomeeto terus meningkat, menunjukkan hubungan ekonomi yang kuat antara keduanya. Gambar 1 menunjukkan tren pertumbuhan interaksi antara Kota Kendari dan Kecamatan Ranomeeto yang positif dari tahun 2019 hingga 2022. Ini menunjukkan bahwa interaksi antara Kota Kendari dan Kecamatan Ranomeeto sering meningkat pada tahun 2020 dan menurun pada tahun 2021 dan 2022. Tabel 1 juga menunjukkan bahwa Kecamatan Ranomeeto memiliki hubungan ekonomi paling kuat dengan Kota Kendari.

Hal ini salah satunya disebabkan oleh fakta bahwa Kota Kendari berbatasan langsung dengan Kecamatan Ranomeeto, dengan jarak hanya 11 km dari pusat kota. Ada banyak cara untuk pergi dari Kecamatan Ranomeeto ke Kota Kendari. Jika seseorang ingin bergerak, transportasi sangat penting. Perhubungan antara tempat tidak mungkin terjadi tanpa transportasi. Alat transportasi semakin beragam karena kemajuan teknologi. Transportasi mengurangi gangguan jarak karena beberapa alasan. Ini termasuk: (a) Waktu dan biaya yang dibutuhkan untuk mencapai suatu lokasi dari suatu lokasi tertentu; (b) Semakin jauh dari lokasi, lebih sedikit diketahui tentang potensi atau karakteristik suatu wilayah; dan (c) minat orang untuk berpergian menurun dengan jarak yang ditempuh.

Perkembangan transportasi telah mengatasi ketiga gangguan tersebut. Keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, dan jasa akan ditentukan oleh intensitas interaksi antar wilayah. Transportasi memainkan peran penting dalam mendorong proses perkembangan suatu wilayah dan berfungsi sebagai tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah.



Gambar 1. Angkutan Umum (Pete-pete) yang beroperasi Kendari-Ranomeeto

Gambar 1 menunjukkan transportasi umum yang digunakan oleh masyarakat dari Kecamatan Ranomeeto ke Kota Kendari dan sebaliknya. Istilah pete-pete digunakan oleh komunitas sekitar untuk menyebut alat transportasi ini. Masyarakat paling sering menggunakan transportasi umum ini untuk pergi ke Kota Kendari. Masyarakat Kecamatan Ranomeeto terus melakukan perjalanan ke Kota Kendari karena biaya transportasi yang relatif murah. Jenis transportasi umum tambahan yang dapat digunakan untuk menghubungkan Kecamatan Ranomeeto dengan Kota Kendari adalah angkutan umum. Masyarakat sekitar menyebut angkutan umum ini ojek. Volume ojek jauh lebih sedikit

daripada angkutan umum sebelumnya. Selain itu, rute yang dapat dilalui tidak sepanjang pete-pete. Selain itu, karena kendaraan ojek memiliki kualitas dan kecepatan yang lebih baik dibandingkan pete-pete, menggunakan jasa ojek jauh lebih mahal.



Gambar 2. Jenis Angkutan Taksi Online (Grab/Gojek) yang beroperasi Kendari-Ranomeeto

Taksi online seperti Grab atau Gojek adalah cara lain untuk pergi dari Kecamatan Ranomeeto ke Kota Kendari, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 2. Taksi *online* (Grab dan Gojek) adalah jenis transportasi umum dengan biaya paling tinggi jika dibandingkan dengan dua kendaraan sebelumnya. Dengan memastikan bahwa pelanggannya merasa nyaman sehingga mereka tidak perlu berdesakan dengan penumpang lain seperti yang terjadi saat menggunakan jasa pete-pete atau merasakan panas matahari langsung, yang biasanya dialami oleh pengguna ojek.



Gambar 3. Jenis Angkutan Truk yang beroperasi Kendari-Ranomeeto

Jenis transportasi ini juga digunakan untuk mengangkut product yang dibuat di Kecamatan Ranomeeto ke Kota Kendari. Gambar 4 menunjukkan truk yang paling sering digunakan oleh masyarakat untuk mengangkut product dari Kecamatan Ranomeeto, seperti produk pertanian hasil alam Kecamatan Ranomeeto dan produk lainnya.



Gambar 4. Jenis Angkutan Pick Up yang beroperasi Kendari-Ranomeeto

Gambar 4 menunjukkan alat transportasi tambahan yang digunakan untuk mengangkut barang, yang disebut Pick Up. Alat ini lebih kecil dari truk, tetapi masih banyak digunakan oleh masyarakat jika volume barang yang diangkut tidak terlalu besar atau jika mereka tidak mampu membiayai jasa truk. Kondisi jalan yang menghubungkan Kecamatan Ranomeeto dengan Kota Kendari juga baik dan memiliki banyak jalan raya.



Gambar 5. Kendaraan Pribadi yang beroperasi Kendari-Ranomeeto

Gambar 5 menunjukkan wilayah perbatasan kedua wilayah tersebut. Kondisi jalan yang baik dan ruas jalan yang besar memungkinkan banyak kendaraan melintas. Tabel 2 menunjukkan berbagai jenis kendaraan pribadi yang digunakan untuk masuk ke Kota Kendari, termasuk mobil dan motor.

Tabel 2. Jumlah Kendaraan di Kecamatan Ranomeeto Tahun 2022

No	Kelurahan/ Desa	Minibus	Pick-Up	Truk	Sepeda Motor
1	Boro-Boro R	4	1	-	57
2	Rambu-Rambu Jaya	5	2	1	43
3	Amoito	11	2	2	42
4	Ambaipua	25	6	-	63
5	Onewila	10	3	-	32
6	Ranooha	15	2	4	38
7	Ranomeeto	20	9	-	53
8	Kota Bangun	18	6	3	64
9	Langgea	22	18	2	66
10	Duduria	2	2	-	13
11	Laikaaha	12	4	1	54
12	Amoito Siama	5	3	-	24
Total Luas		**149**	**58**	**13**	**549**

Sumber: Kecamatan Ranomeeto dalam Angka, 2022

Tabel 3 menunjukkan berbagai jenis mobil yang akan digunakan di Kecamatan Ranomeeto pada tahun 2022, dengan disusun berdasarkan kategori dan jenis mobil yang ada di dalamnya. Jumlah mobil terbanyak in Kecamatan Ranomeeto adalah sepeda motor, yang mencapai 549 unit, atau sekitar 71% dari semua mobil yang ada.

Tabel 3. Kondisi Jalan di Kecamatan Ranomeeto Tahun 2022 (dalam Km)

No	Kelurahan	Aspal	Tidak Diaspal
1	Boro-Boro R	2,10	-
2	Rambu-Rambu Jaya	1,90	-
3	Amoito	2,40	-
4	Ambaipua	2,30	-
5	Onewila	2,80	-
6	Ranooha	1,80	-
7	Ranomeeto	1,00	-
8	Kota Bangun	1,10	-
9	Langgea	1,10	-
10	Duduria	1,30	-
11	Laikaaha	-	-
12	Amoito Siama	1,20	-
Total Luas		**17,80**	**-**

Sumber: Kecamatan Ranomeeto dalam Angka, 2022

Kondisi jalan, selain jumlah kendaraan, memainkan peran penting dalam arus barang dan orang dalam interaksi lokal. Kondisi jalan di Kecamatan

Ranomeeto pada tahun 2022 disajikan dalam Tabel 3.3. Jalan-jalan di Kecamatan Ranomeeto biasanya beraspal. Karena letaknya yang paling strategis, Kecamatan Ranomeeto memiliki interaksi ekonomi paling besar dibandingkan Kecamatan Sampara dan Kecamatan Soropia. Desa Langge, yang dekat dengan ibu kota Kecamatan Ranomeeto, adalah daerah yang langsung terhubung setelah perbatasan antar daerah ini. Oleh karena itu, perekenomian saat ini jelas terkonsentrasi di wilayah ibukota, yang mengakibatkan arus modal yang kuat atau arus barang yang bepergian dari atau ke Kota Kendari. Kecamatan Baruga, di sisi lain, adalah wilayah yang berbatasan langsung dengan Kota Kendari dan memiliki pertumbuhan ekonomi yang cepat. Permintaan akan tenaga kerja meningkat sebagai akibat dari pertumbuhan pesat pusat pertokoan dan berbagai fasilitas yang ada. Karena itu, orang-orang dari Kecamatan Ranomeeto yang tinggal di dekat perbatasan kota lebih banyak bekerja di Kota Kendari.

Pemaparan yang ada menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi Kota Kendari berdampak positif pada wilayah sekitarnya. Misalnya, ada arus barang dan orang yang sangat besar di Kecamatan Ranomeeto. Pada akhirnya, pemilik faktor produksi dalam hal ini penduduk Kecamatan Ranomeeto akan merasakan manfaatnya, memungkinkan pertumbuhan di wilayah asalnya. Produk yang dibuat kemudian dijual di Kecamatan Ranomeeto dan di daerah lain. Salah satu lokasi ekspor terbesar adalah Kendari. Hal ini disebabkan oleh tingginya permintaan untuk product tersebut di Kota Kendari, yang tidak dapat dipenuhi oleh ketersediaan yang ada.



Gambar 6. Kondisi Pasar Baruga Kota Kendari

Gambar 6 menunjukkan pasar produk alam dari Kecamatan Ranomeeto. Pasar Baruga adalah salah satu pasar tradisional terbesar di Kota Kendari yang menghasilkan jumlah uang yang signifikan setiap hari. Selain pasar tradisional, Kota Kendari memiliki banyak pasar modern yang menjual berbagai komoditas. Masyarakat dari Kecamatan Ranomeeto juga berperan penting dalam pasar ini. Jadi, orang-orang di Kecamatan Ranomeeto yang bekerja di bidang perdagangan merasakan dampak yang signifikan dari pertumbuhan Kota Kendari, yang ditunjukkan dengan munculnya pusat perbelanjaan dan pasar modern. Gambar 3.8 menunjukkan beberapa pusat perbelanjaan di Kota Kendari yang mempekerjakan banyak orang dan berkontribusi besar pada pertumbuhan ekonomi daerah.



Gambar 7. Pusat Perbelanjaan di Kota Kendari

Hasil survei terhadap warga Kecamatan Ranomeeto menunjukkan bahwa mereka yang tinggal di daerah perbatasan dengan Kota Kendari lebih banyak berinteraksi dengan Kota Kendari daripada mereka yang tidak tinggal di daerah perbatasan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa banyak penduduk Kecamatan Ranomeeto yang bekerja di Kota Kendari, sehingga mobilitasnya tinggi. Selain itu, orang-orang yang memiliki usaha sendiri di Kecamatan Ranomeeto tetap berhubungan dengan Kota Kendari untuk mendapatkan bahan baku atau input untuk proses produksi mereka.

Secara keseluruhan, masyarakat tak menghadapi kesulitan untuk pergi ke Kota Kendari karena ada banyak sarana transportasi yang tersedia dan harganya terjangkau bagi masyarakat. Saat Anda tiba di Kota Kendari, banyak orang yang menggunakan berbagai fasilitas. Ini termasuk pusat perbelanjaan seperti MGM Baruga, Lippo Plaza, Matahari Store, dan sejumlah pusat perbelanjaan kecil; institusi pendidikan seperti Universitas Halu Oleo, IAIN Kendari, Universitas Muhammadiyah Kendari, Universitas Sulawesi Tenggara, Stikes Pelita Ibu, dan Stikes Mandala Waluya, dan masih banyak lagi; sarana rekreasi seperti Water Park Citra Land, Tracking Mangrove, Kendari Beach, dan lain-lain. Penduduk Kecamatan Ranomeeto memilih Kota Kendari karena harganya yang lebih murah dan produknya yang lebih beragam. Melakukan interaksi dengan Kota Kendari juga dimotivasi oleh hubungan kekeluargaan dengan penduduknya. Produk seperti tekstil dan produk industri yang dijual di pusat perbelanjaan Kota Kendari adalah yang paling diminati oleh penduduk Kecamatan Ranomeeto.

Hasil survei menunjukkan bahwa mayoritas penduduk Kota Kendari berinteraksi dengan Kecamatan Ranomeeto di pusat Kota Kendari dan di perbatasan dengan Kecamatan Ranomeeto. Salah satu alasan interaksi adalah untuk mengunjungi keluarga di Kecamatan Ranomeeto atau melakukan perjalanan wisata atau liburan seperti Wonua Manapa, Puncak ST, Sungai Boro-boro, dan melakukan aktivitas di Bandara Halu Oleo. Jenis kendaraan yang melintasi perbatasan Kota Kendari dan Kecamatan Ranomeeto termasuk kendaraan yang melakukan kegiatan di luar Kecamatan Ranomeeto, seperti di Kecamatan Landono, Kecamatan Angata, dan sebagainya.

2. Analisis Interaksi Kota Kendari dengan Kecamatan Sampara

Pertumbuhan interaksi umumnya menurun selama lima tahun. Interaksi antara Kota Kendari dan Kecamatan Sampara masih positif, meskipun

pertumbuhannya menurun. walaupun pertumbuhannya lambat. Tidak jauh berbeda dengan Kecamatan Ranomeeto, Kecamatan Sampara juga memiliki berbagai cara untuk pergi ke Kota Kendari.



Gambar 8 jenis kendaraan umum yang tersedia di Kendari - Sampara.

Jenis transportasi umum yang paling umum digunakan di Kota Kendari ditunjukkan pada Gambar 8. Jenis transportasi ini berangkat dari jalan poros Sampara ke Kota Kendari. Rute ini menghubungkan beberapa tempat penting di Kota Kendari. Salah satu terminal utama Kota Kendari adalah Terminal Puuwatu.



Gambar 9. Kondisi Terminal Puuwatu Kota Kendari

Jika dibandingkan dengan angkutan umum, biaya taksi jauh lebih tinggi. Seperti yang ditunjukkan pada Gambar 9, metode transportasi tambahan digunakan untuk mengangkut barang dari Kecamatan Sampara ke Kota Kendari. Jalan perbatasan antara Kota Kendari dan Kecamatan Sampara memiliki kondisi yang baik dan dapat dilalui oleh empat ruas kendaraan.



Gambar 10. Kendaraan Barang yang Beroperasi Kendari-Sampara

Karena basis ekonominya terletak di sektor perdagangan dan industry, pertumbuhan ekonomi Kota Kendari mendorong pembentukan banyak industri dan pusat pertokoan. Di Kecamatan Puuwatu Kota Kendari terdapat Kawasan Industri yang dirancang oleh pemerintah untuk mendukung berbagai jenis bisnis yang ada di sana. Gambar 11 menunjukkan berbagai bisnis yang terletak di Kecamatan Puuwatu. Permintaan tenaga kerja yang tinggi disebabkan oleh banyaknya industry di Kota Kendari. Kecamatan Sampara memiliki banyak pekerja yang siap bekerja.



Gambar 11. Industri di Kecamatan Puuwatu

Banyak orang dari Kecamatan Sampara yang bekerja di Kota Kendari bekerja di bidang perniagaan, seperti di Lippo Plaza, Mall Mandonga, dan Ade Swalayan, antara lain. Faktor utama yang memengaruhi perbedaan angka gravitasi antara Kecamatan Ranomeeto dan Kecamatan Sampara adalah jarak dari ibukota. Kecamatan Sampara berjarak 19 km dari Kota Kendari. Posisi ibukota Kecamatan Sampara sangat strategis karena berada tepat setelah perbatasan kota dan langsung berbatasan dengan daerah strategis di Kota Kendari yang memiliki pusat pertokoan dan infrastruktur yang lebih lengkap.

Ada beberapa kesimpulan yang dapat diambil dari wawancara yang dilakukan dengan orang-orang di Kecamatan Sampara. Orang-orang yang tinggal di daerah perbatasan Kota Kendari dan Kecamatan Sampara umumnya lebih banyak berinteraksi dengan Kota Kendari daripada orang-orang yang tinggal di pusat Kecamatan Sampara. Penduduk pusat kota tidak banyak berinteraksi dengan Kota Kendari karena jarak yang lebih jauh. Namun, interaksi yang terus mereka lakukan banyak dipengaruhi oleh hubungan kerja atau keluarga.

Orang-orang yang memiliki bisnis sendiri di Kecamatan Sampara lebih banyak berhubungan dengan Kota Kendari untuk mendapatkan bahan baku atau input untuk proses produksi mereka. Secara keseluruhan, masyarakat tak menghadapi kesulitan untuk pergi ke Kota Kendari karena ada banyak sarana transportasi yang tersedia dan harganya terjangkau bagi masyarakat. Orang-orang dari Kecamatan Sampara yang pergi ke Kendari, tidak jauh berbeda dengan orang-orang dari Kecamatan Ranomeeto, dan mereka juga menikmati berbagai fasilitas yang ada di sana. Ini termasuk pusat perbelanjaan seperti Lippo Plaza dan Mall Mandonga, serta institusi pendidikan seperti Universitas Halu Oleo, Universitas Muhamadiyah Kendari, dan SMA Negeri 6 Kendari, serta tempat hiburan seperti Tracking Mangrove dan Mesjid Al-Alam, serta fasilitas kesehatan seperti Rumah Sakit.

Menurut penelitian yang dilakukan terhadap warga Kota Kendari, sebagian besar dari mereka memiliki hubungan dengan Kecamatan Sampara karena mereka berada di sepanjang perbatasan Kota Kendari dan Kecamatan Sampara. Mengunjungi keluarga di Kecamatan Sampara adalah alasan interaksi. Selain itu, ada penduduk dari Kota Kendari yang bekerja di Kecamatan Sampara, yang menambah mobilitas di wilayah tersebut. Selain itu, ada banyak mobil penumpang yang melintasi perbatasan Kota Kendari-Kecamatan Sampara untuk menuju Kabupaten Konawe Utara, Kabupaten Konawe, Kabupaten Kolaka Timur,

Kabupaten Kolaka, Kabupaten Kolaka Utara, dan Propinsi Sulawesi Selatan. Ini menyebabkan peningkatan mobilitas di perbatasan Kendari-Kecamatan Sampara.

Tabel 3. Jumlah Kendaraan di Kecamatan Sampara Tahun 2021

No	Kelurahan/ Desa	Minibus	Pick-Up	Truk	Sepeda Motor	Sepeda Motor/ Ojek
1	Baini	3	1	-	40	5
2	Konggamea	1	-	-	28	7
3	Pohara	4	2	-	92	6
4	Andepali	7	3	2	90	-
5	Wawolimbue	2	2	2	47	5
6	Sampara	14	6	12	67	3
7	Andodowi	2	3	2	100	3
8	Polua	1	2	-	41	-
9	Rawua	17	3	-	198	11
10	Bao-Bao	3	3	10	114	-
11	Puuloro	-	4	-	72	2
12	Sampara	-	1	-	82	-
13	Andaroa	15	4	6	188	3
14	Totombe Jaya	5	18	1	30	4
Total Luas		**74**	**52**	**35**	**1.189**	**49**

Sumber: Kecamatan Sampara dalam Angka, 2022

Tabel 3 menunjukkan jumlah kendaraan yang dibagi menjadi dua kategori pada tahun 2021 di berbagai kecamatan Kecamatan Sampara. Sebanyak 1.189 mobil, atau sekitar 85 persen dari semua mobil yang ada di 14 desa dan kelurahan di Kecamatan Sampara, adalah kendaraan roda dua. 74 kendaraan minibus adalah kendaraan dengan jumlah paling banyak setelah kendaraan roda dua. Kecamatan Sampara berjarak 19 km dari ibu kota Kota Kendari. Meskipun ibu kota Kecamatan Sampara terletak jauh setelah perbatasan, wilayah Kendari yang berbatasan langsung dengan Kota Kendari juga tidak termasuk dalam kawasan strategis Kota Kendari. Karena dua daerah yang tidak termasuk dalam kategori daerah yang berkembang cepat bertemu, pengaruh tidak menyebar dengan cepat. Akibatnya, Kota Kendari dan Kecamatan Sampara tidak bekerja sama dengan baik. Interaksi antara Kota Kendari dan Kecamatan Sampara dapat dikategorikan ke dalam jenis hubungan generatif, yaitu hubungan yang saling menguntungkan atau saling mengembangkan antara daerah yang lebih maju dengan daerah yang berada di belakangnya. Ini berdasarkan teori pusat pertumbuhan.

3. Analisis Interaksi Kota Kendari dengan Kecamatan Soropia

Dalam analisis model gravitasi, hubungan antara daerah-daerah yang memiliki daya tarik dibandingkan dengan hubungan antara massa-massa daerah yang memiliki daya tarik. Oleh karena itu, saling mempengaruhi, atau interaksi, terjadi antara daerah-daerah yang memiliki daya tarik satu sama lain. Ini menunjukkan kekuatan tarik menarik yang terlibat di antara mereka. Semakin banyak fungsi yang dilakukan oleh suatu kabupaten atau kota, semakin banyak pula sarana yang tersedia. Akibatnya, kegiatan akan terkonsentrasi di tempat-tempat yang membutuhkan sarana dan prasarana yang lebih lengkap, dan akan ada iklim politik dan ekonomi yang lebih baik dengan keterbatasan sumber daya.

Dibandingkan dengan tempat lain, tempat yang lebih nyaman dan memiliki sarana yang lebih lengkap akan lebih menarik. Suatu daerah dengan keterbatasan tertentu hanya menempatkan beberapa fasilitasnya di lokasi yang mudah dijangkau, menciptakan daya tarik terhadap daerah sekitarnya.

Angka gravitasi Kota Kendari dan Kecamatan Soropia hanya mencapai 87,806,056,434,178,200,000 pada tahun 2018, menurut data Tabel 4. Jika dibandingkan dengan Kecamatan Ranomeeto dan Sampara, angka ini adalah yang paling kecil. Pada tahun 2018, Kecamatan Soropia memiliki angka gravitasi hanya sekitar 7% dari Kecamatan Ranomeeto dan sekitar 47% dari Kecamatan Sampara.

Dibandingkan dengan dua kabupaten lainnya, Kecamatan Soropia memiliki jarak paling jauh dari kedua ibu kota, yaitu sekitar 28 km. Angka gravitasi akan berkurang seiring berjarak, karena peluang interaksi ekonomi antar dua wilayah akan berkurang jika jarak yang ada semakin jauh. Dengan demikian, Kecamatan Ranomeeto memiliki tingkat gravitasi tertinggi, diikuti oleh Kecamatan Sampara.

Dibandingkan dengan jarak Kota Kendari dari ibu kota Kecamatan Sampara dan ibu kota Kecamatan Soropia, terlihat bahwa jarak tidak sampai dua kali lipat. Namun, terlihat perbedaan dalam angka gravitasi antara kedua daerah ini from tahun 2018 hingga 2022. Ini menunjukkan bahwa ada dua kali lebih banyak interaksi antara Kota Kendari dan Kecamatan Soropia dibandingkan dengan Kecamatan Ranomeeto pada waktu yang sama. Gambar 12 menunjukkan beberapa cara masyarakat Kecamatan Soropia dapat mengakses Kota Kendari. Jumlah kendaraan di Kecamatan Soropia pada tahun 2022 terdiri dari empat pick-up, satu truk, dan dua mikrolet.



Gambar 12 Jenis Transportasi yang Beroperasi di Kendari-Soropia

Selain itu, pada tahun 2022, jalan yang menghubungkan Kota Kendari ke Kecamatan Soropia berada dalam kondisi baik sebanyak 29,8 kilometer, 6,66 kilometer dalam kondisi sedang, 2,5 kilometer dalam kondisi rusak ringan, dan 0,7 kilometer dalam kondisi rusak berat. Jalan-jalan yang menghubungkan Kota Kendari ke Kecamatan Soropia adalah sebagai berikut: Kota Kendari - Toronipa sepanjang 9,89 kilometer, Toronipa - Batu Gong sepanjang 19,5 kilometer, dan Batu Gong - Kota Kendari sepanjang 3,2 kilometer. Tabel 4 menunjukkan panjang jalan menurut Desa/Kelurahan dan jenis permukaan jalan tahun 2022 (Km).

Tabel 4. Panjang Jalan Menurut Desa/Kelurahan dan Jenis Permukaan Jalan Tahun 2022 (Km)

No	Kelurahan	Aspal	Tidak Diaspal	Lainnya	Total
1	Waworaha	-	2	1	3
2	Soropia	3	3	-	6
3	Sawapudo	2,5	-	3	5,5
4	Atowatu	4,5	-	4	8
5	Toronipa	2	5	7	13,5
6	Bokori	1	2,5	-	3,5
7	Mekar	2	2	-	4
8	Bajo Indah	0,5	3,5	-	4
9	Tapulaga	3	-	-	3
10	Soruye Jaya	3,5	-	-	3,5
11	Saponda	-	3,5	-	3,5
12	Telaga Biru	1	-	1,5	2,5
13	Bajoe	1,2	1,5	-	2,7
14	Leppe	0,5	1	-	1,5
15	Saponda Laut	-	1,8	-	1,8
Total Luas		**24,7**	**25,8**	**15,5**	**66,0**

Sumber: Kecamatan Soropia dalam Angka, 2018

Rumput laut adalah komoditas andalan di Kecamatan Soropia. Masyarakat dari Kecamatan Soropia yang bekerja di Kota Kendari lebih sedikit daripada dari dua kabupaten lain karena jarak yang jauh dan kondisi jalan yang buruk. Meskipun demikian, hubungan antara Kota Kendari dan Kecamatan Soropia umumnya termasuk dalam kategori hubungan generatif, yang berarti hubungan yang saling menguntungkan atau saling mengembangkan antara daerah yang lebih maju dengan daerah yang lebih belakangnya.

Sebagian besar penduduk Kota Kendari berinteraksi dengan Kecamatan Soropia di pusat Kota Kendari dan di perbatasan dengan Kecamatan Soropia, menurut survei mereka. Salah satu alasan interaksi adalah untuk mengunjungi keluarga di Kecamatan Soropia atau melakukan perjalanan liburan atau wisata ke Pulau Bokori, Desa Tapulaga, dan Pantai Toronipa.

4. SIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa interaksi Kota Kendari dengan Kecamatan Ranomeeto, Sampara, dan Soropia sudah meningkat. Untuk mengukur interaksi, model gravitasi digunakan, yang menghasilkan angka gravitasi untuk setiap kecamatan. Kecamatan Ranomeeto memiliki populasi terbesar dengan Kota Kendari, diikuti oleh Kecamatan Sampara dan Soropia. Angka gravitasi berkorelasi negatif dengan jarak. Angka gravitasi yang dihasilkan semakin besar seiring dengan jarak tempuh antara dua area, menunjukkan bahwa ada lebih banyak interaksi antara mereka. Selama tahun 2018–2022, hubungan antara Kota Kendari dan kecamatan di sekitarnya secara keseluruhan meningkat, meskipun kemudian berkurang. Interaksi Kota Kendari dengan tiga kecamatan lain di sekitarnya-Kecamatan Ranomeeto, Kecamatan Sampara, dan Kecamatan Soropia dianggap sebagai jenis hubungan generatif, yaitu hubungan yang saling menguntungkan atau saling mengembangkan antara daerah yang lebih maju dengan daerah yang berada di belakangnya.

DAFTAR PUSTAKA

Aguswin, Ahmad., A. A. (2020). Gravity Model dalam Place-Making Pola Interaksi Spasial di Pulau Kalimantan (Studi Kasus: Kota Samarinda, Balikpapan, Bontang, dan Banjarmasin) Ahmad. *Jurnal Pelita Teknologi*, *15*(1), 56–67.

Ariesinda, S. (2020). *Permukiman Dukuh Menanggal Surabaya Sebelum dan Sesudah Pembangunan*. *1*(1), 20–34.

Christiawan, P. I. (2019). Tipe Urban Sprawl dan Eksistensi Pertanian di Wilayah Pinggiran Kota Denpasar. *Jurnal Wilayah Dan Lingkungan*, *7*(2), 79–89. https://doi.org/10.14710/jwl.7.2.79-89

Dan, T. (2014). Pengembangan Wilayah. In *Jurnal Bumi Lestari* (Vol. 14, Issue 2).

Gulo, Y. (2015). Growth Center Identification and Its Supporting Area in Nias Regency Regional Development. *Jurnal Widyariset*, *Volume 18*(Nomor 1), Pages 37-48. https://core.ac.uk/download/pdf/304736659.pdf

Luturkey, A. K. (2018). Analisis Pengaruh Pusat Pertumbuhan Terhadap Perkembangan Kota dan Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus: Kecamatan Tampan, Pekanbaru) (Doctoral dissertation, Universitas Islam Riau).

Marcelina, D., & Nasruddin, W. (2022). Strategi Pengembangan Wilayah Nodal Pertanian Berdasarkan Klasifikasi Wilayah di Kabupaten Ciamis. *Jurnal Agroekoteknologi dan Agribisnis*, *5*(2), 57–68. https://doi.org/10.51852/jaa.v5i2.470

Putra, S. M., Latief, R., & Suaeb, I. (2022). Pengaruh Perubahan Morfologi Kota Terhadap Pembentukan Struktur Ruang Kota Kupang. *Urban and Regional Studies Journal*, *4*(2), 102–109. https://doi.org/10.35965/ursj.v4i2.1465

Widya Ramlah, M., Harnida Adda, W., & Suparman. (2017). Pengaruh Kota Palu Sebagai Pusat Pertumbuhan Terhadap Pertumbuhan Eekonomi Wilayah Hinterland. *Jurnal Katalogis*, *5*(9), 72–29.