Plagiarism Checker X Originality Report

Similarity Found: 24%

Date: Sabtu, April 07, 2018
Statistics: 827 words Plagiarized / 3505 Total words
Remarks: Medium Plagiarism Detected - Your Document needs Selective Improvement.

INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DI LHOKSEUMAWE UNTUK MENDUKUNG KONEKTIVITAS JARINGAN JALAN DALAM TRANSPORTASI BARANG DI ACEH Herman Fithra Program Doktoral Perencanaan Wilayah Universitas Sumatera Utara Jl. Dr. Mansur No. 9 Kampus USU Medan, 20155 Telpon +62-61-8211633 hfithra@unimal.ac.id Sofyan M. Saleh Fakultas Teknik Universitas Syiah Kuala Jln. Syeh Abdurrauf No. 7 Darussalam Banda Aceh, 23111 Telp/Fax +62-651-755 20 18 sofyan_saleh@yahoo.com Sirojuzilam Program Doktoral Perencanaan Wilayah Universitas Sumatera Utara Jl. Dr. Mansur No. 9 Kampus USU Medan, 20155 Telpon +62-61-8211633 sirohasyim@gmail.com Erlina Program Doktoral Perencanaan Wilayah Universitas Sumatera Utara Jl. Dr. Mansur No. 9 Kampus USU Medan, 20155 Telpon +62-61-8211633 erlinaroesli@yahoo.co.id Abstract Lhokseumawe (Krueng Geukueh) port is one of transportation infrastructure available in Lhokseumawe, which plays strategic role as the main port servicing import/export activities. Lhokseumawe port also provides services for domestic and international transportation for West zone of Aceh.

This situation can potentially make a less dependency of Aceh against Sumatera Utara in term of freight transportation. This study aims to investigate connectivity index, city-breaking point and interactions among capital cities where good distributions are centrallized. This study also analyzes the availability of transportation infrastructures in Lhokseumawe which support the highway networking connectivity for transporting the goods in Aceh.

Result indicates that Lhokseumawe has the highest connectivity index and is the most effective place for breaking point and efficient port of Krueng Geukueh as center for goods export/ import. This port should be encouraged as the gate of export/import as well as domestic transportation from/to west zone. This port can potentially services for

loading-unloading containers, general cargo, dry and liquid crude palm oil, and as destination for goods distribution of west and east coasts of Aceh.

Key words : Port, connectivity, freight transportation, highway network Abstrak
Pelabuhan Lhokseumawe (Krueng Geukueh) sebagai salah satu infrastruktur transportasi di Lhokseumawe, memiliki peranan strategis sebagai pelabuhan utama yang melayani kegiatan ekspor/impor dan angkutan dalam negeri dari dan ke zona barat. Sehingga mengurangi ketergantung Aceh dari Sumatera Utara khususnya dalam bidang angkutan barang.

Penelitian ini bertujuan mengetahui Indek konektivitas, titik henti dan interaksi antar kota serta menganalisis ketersediaan infrastruktur transportasi di Lhokseumawe untuk mendukung konektivitas jaringan jalan dalam transportasi barang. Hasil penelitian

menunjukkan nilai konektivitas tertinggi ada di Kota Lhokseumawe dan sebagai titik henti yang paling efektif dan efisien dengan pelabuhan Krueng Geukueh pusat ekspor/impor barang.

Pelabuhan ini harus didorong beroperasi sebagai pintu ekspor/impor dan melayani kegiatan alih muat Peti Kemas, General Cargo, Curah Kering dan Curah Cair (CPO) dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan barang di pesisir timur dan barat Aceh.
Kata kunci : Pelabuhan, Konektivitas, Transportasi Barang, Jaringan Jalan
PENDAHULUAN Wilayah geografis provinsi Aceh disebelah Utara dan Timur berbatasan dengan Selat Malaka serta sebelah Barat berbatasan dengan Samudra Hindia.

Satu-satunya hubungan darat hanyalah dengan provinsi Sumatera Utara, sehingga memiliki ketergantungan yang cukup tinggi dengan provinsi Sumatera Utara tersebut. Bukan cuma dalam aspek hubungan darat melalui jaringan jalan dengan provinsi Sumatera Utara, melainkan hampir dalam segala aspek ekonomi Aceh sangat tergantung kepada provinsi Sumatera Utara. Hal ini terlihat dimana Aceh lebih berperan sebagai konsumen dari pada produsen.

Kebutuhan pangan, kebutuhan sandang, kebutuhan papan, dan kebutuhan industri masih didatangkan dari Medan dengan jalur darat. Aceh sebagai daerah pertanian dan perikanan juga mengirimkan hasil pertanian dan perikanannya melalui jalur darat. Jalur darat yang dimaksudnya adalah melalui jalan arteri primer.

Pergerakan barang di Aceh didominasi oleh moda jalan 95%, sisanya dengan moda laut dan moda udara (Saleh, 2009). Oleh karena itu, Aceh harus melakukan terobosan-terobosan aktif untuk mengurangi ketergantungan perhubungan dan transportasi dari Sumatera Utara. Salah satu hal yang harus dilakukan adalah meningkatkan konektivitas jaringan jalan dengan mengoptimalisakan penggunaan pelabuhan yang ada, untuk distribusi barang dan hasil bumi di seluruh wilayah Aceh khususnya jalur tengah dan barat Aceh.

Melihat potensi 5 (lima) pelabuhan komersil yang ada di Aceh, pelabuhan Krueng Geukueh, Kabupaten Aceh Utara dapat ditingkatkan kinerja operasional pelabuhannya. Hal ini sesuai dengan arah pengembangan jaringan prasarana transportasi laut wilayah Aceh (2015). Dimana pelabuhan Krueng Geukeuh, sebagai pelabuhan yang mendukung (Pusat Kegiatan Nasional, PKN Lhokseumawe).

Pelabuhan Krueng Geukueh ditetapkan dengan fungsi sebagai pelabuhan utama yang melayani kegiatan ekspor/impor dan angkutan dalam negeri dari/ke zona barat dan sebagai tempat asal tujuan barang dalam rangka mendukung program MP3EI dan

sebagai pusat Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe. Pengembangan sistem transportasi di wilayah Aceh, dikelompokkan dalam beberapa zona kerja (Otoritas Transportasi) berdasarkan letak geografis dan rencana pengembangan kawasan strategis Aceh.

Pelabuhan Krueng Geukueh berada pada zona Utara - Timur, terdiri atas Kabupaten Pidie Jaya, Kabupaten Bireun, Kota Lhoksumawe, Kabupaten Aceh Tengah, Kabupaten Bener Meriah, Kabupaten Aceh Timur, Kota Langsa serta Kabupaten Aceh Tamiang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kesiapan pelabuhan Krueng Geukueh sebagai pelabuhan utama yang melayani kegiatan ekspor/impor dan angkutan dalam negeri dari dan ke zona barat serta melayani kegiatan alih muat muatan Peti Kemas, General Cargo, Curah Kering dan Curah Cair (CPO) dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan barang di pesisir timur dan barat Aceh.

DESKRIPSI LOKASI DAN KONDISI EKONOMI ACEH Geografis Wilayah Aceh Aceh terletak di ujung Barat pulau Sumatera diantara 01o58′ 37,2″ – 06o04′ 33,6″ Lintang Utara dan 94o 57′ 57,6″ – 98o17′ 13,2″ Bujur Timur dengan Ibukota provinsi Banda Aceh. Memiliki luas wilayah 56.770,81 Ha atau setara dengan 12,26% dari luas pulau Sumatera.

Aceh memiliki 119 pulau, 35 gunung, 73 sungai besar, 2 buah danau dan sebagian besar wilayahnya merupakan kawasan hutan yang terdiri dari hutan lindung 26.440,81 Km2 dan hutan budidaya 30.924,76 Km2. Aceh mempunyai beragam kekayaan sumberdaya alam antara lain minyak dan gas bumi, pertanian, industri, perkebunan (kelapa sawit, karet, kelapa, cengkeh, kakao, kopi, dan tembakau), perikanan darat/laut, pertambangan (logam, batu bara, emas, dan mineral lainnya).

Karakteristik lahan di Aceh pada tahun 2015, sebagian besar didominasi oleh hutan, dengan luas 2.291.080 Ha atau 40,36% dari luas total Aceh. Penggunaan lahan terluas kedua adalah perkebunan rakyat mencapai 800.401 Ha atau 14,10% dari luas total Aceh. Sedangkan lahan industri mempunyai luas terkecil yaitu 3.928 Ha atau 0,07% dari luas total Aceh.

Aceh terdiri dari 18 kabupaten dan 5 kota, 284 kecamatan, 755 mukim, dan 6.450 gampong atau desa. Secara topografi Aceh memiliki 45% dataran dan lebih kurang 55% perbukitan dan ketinggian rata-rata 125 meter dari atas permukaan laut. Gambar 1 Peta Wilayah Aceh Kependudukan Penduduk Aceh merupakan keturunan berbagai suku kaum dan bangsa.

Bentuk fisik mereka menunjukkan ciri-ciri orang Nusantara, Cina, Eropah dan India. Leluhur orang Aceh dikatakan telah datang dari Semenanjung Malaysia, Cham, Cochin China dan

Kemboja. Aceh juga mempunyai keturunan Arab yang cukup banyak. Sebuah suku berketurunan Eropa juga terdapat di Kecamatan Jaya, Aceh Jaya.

Mereka beragama Islam dan dipercayai berasal dari keturunan tentara-tentara Portugis yang telah memeluk agama Islam. Jumlah penduduk di Aceh berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2015 sebanyak 5.001.953 jiwa. Penduduk terbanyak berada pada zona Utara - Timur sebanyak 2.539.419 jiwa (50,77%) yang tersebar di Kabupaten Pidie Jaya, Kabupaten Bireun, Kota Lhoksumawe, Kabupaten Aceh Tengah, Kabupaten Bener Meriah, Kabupaten Aceh Timur, Kota Langsa serta Kabupaten Aceh Tamiang. Selanjutnya zona Pusat, terdiri atas Kota Sabang, Kabupaten Aceh Besar, Kabupaten Pidie serta Kota Banda Aceh sebanyak 1.094.984 jiwa (21,89%).

Diikuti zona Tenggara - Selatan, terdiri atas Kabupaten Aceh Selatan, Kabupaten Aceh Barat Daya, Kabupaten Simerlue, Kabupaten Gayo Lues, Kabupaten Aceh Tenggara, Kota Subulussalam serta Kabupaten Singkil sebanyak 932.304 jiwa (18,64%) dan terakhir pada Barat, terdiri atas Kabupaten Aceh Barat, Kabupaten Nagan Raya serta Kabupaten Aceh Jaya sebanyak 435.246 jiwa (8,70%).

Perekonomian dan Angkutan Barang Pada hakikatnya aktivitas usaha dapat dikelompokkan ke dalam tujuh belas lapangan usaha (sektor kegiatan ekonomi). Lapangan usaha yang ada di Aceh terdiri dari: Pertanian, kehuatan, dan Perikanan; Pertambangan dan Penggalian; Industri Pengolahan; Pengadaan Listrik dan Gas; Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang; Kontruksi; Perdagangan Besar dan Eceran; Transportasi dan Pergudangan; Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum; Informasi dan Komunikasi; Jasa Keuangan dan Asuransi; Real Estat; Jasa Perusahaan; Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib; Jasa Pendidikan; Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial; dan Jasa Lainnya.

Data dari Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Seumadam di lintas Timur Aceh dan UPPKB Jontor di lintas Barat Aceh melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi, Informasi dan Telemanika Aceh menunjukkan komoditi yang masuk dan keluar Aceh dengan angkutan truk sebagai berikut: 1. Pada lintas Barat Aceh tahun 2014 barang yang masuk mencapai 231.266 ton (44,99%) dan keluar 282.767 ton (55,01%).

Barang yang masuk berupa komoditi kelontong (43,20%), lain-lain (32,61%), minuman dan makanan (13,17%), bahan bangunan (8,29%), hasil pertanian (4,56%), dan yang keluar berupa hasil pertanian (79,58%), minuman dan makanan (12,11%), komoditi lain-lain (6,40%), kelontong (1,82%), bahan bangunan (0,09%). 2. Pada lintas Timur Aceh tahun 2014 barang yang masuk mencapai 1.566.112 ton (48,15%) dan keluar 1.686.512 ton (51,85%).

Barang yang masuk berupa minuman dan makanan (35,05%), bahan bangunan (23,24%), komoditi kelontong (16,37%), hasil pertanian (14,60%), lain-lain (10,37%), dan yang keluar berupa hasil pertanian (50,40%), komoditi lain-lain (23,94%), minuman dan makanan (22,28%), kelontong (3,21%), bahan bangunan (0,17%).

3. Pada lintas Barat Aceh tahun 2015 barang yang masuk mencapai 177.139 ton (21,85%) dan keluar 633.748 ton (78,15%).

Barang yang masuk berupa komoditi kelontong (55,56%), lain-lain (17,47%), minuman dan makanan (11,44%), bahan bangunan (10,96%), hasil pertanian (4,56%), dan yang keluar berupa komoditi lain-lain (56,21%), hasil pertanian (38,01%), minuman dan makanan (5,06%), kelontong (0,72%), bahan bangunan (0%). 4. Pada lintas Timur Aceh tahun 2015 barang yang masuk mencapai 1.134.048 ton (50,61%) dan keluar 1.106.652 ton (49,39%).

Barang yang masuk berupa komoditi minuman dan makanan (26,59%), kelontong (24,82%), bahan bangunan (21,98%), hasil pertanian (13,78%), lain-lain (12,83%) dan yang keluar berupa komoditi hasil pertanian (52,35%), lain-lain (25,11%), minuman dan makanan (22,33%), bahan bangunan (0,21%), dan kelontong (0%). Sepanjang tahun 2014 ke tahun 2015 angkutan barang dari Sumatera Utara ke Aceh melalui jalan lintas Timur Aceh terjadi penurunan sebesar 27,59 % dan melalui jalan lintas Barat Aceh terjadi penurunan sebesar 23,4%.

Sementara itu angkutan barang dari Aceh ke Sumatera Utara melalui jalan lintas Timur Aceh terjadi penurunan sebesar 34,22 % tetapi melalui jalan lintas Barat Aceh terjadi peningkatan sangat signifikan sebesar 124,12%. Penurunan angkutan barang dari Sumatera Utara ke Aceh salah satu faktornya adalah telah adanya angkutan barang dari luar Aceh melalui transportasi laut menuju pelabuhan Malahayati di Banda Aceh. Sedangkan peningkatan angkutan Barang dari Aceh ke Sumatera Utara di jalan lintas barat Aceh masih didominasi komoditi pertanian.

Sumatera Utara mengirimkan kebutuhan pangan, kebutuhan sandang, kebutuhan papan, dan kebutuhan industri ke Aceh melalui jalan lintas Timur dan Barat sedangkan Aceh mengirimkan hasil pertanian dan perikanannya ke Sumatera Utara melalui jalan lintas Timur dan Barat Aceh. Potensi Wilayah Aceh Memperhatikan konstribusi porsi masing-masing lapangan usaha dan sub lapangan usaha dalam PDRB Aceh serta karakter pertumbuhannya dapat dikemukakan empat kelompok lapangan usaha. 1. Porsi relatif besar ? pertumbuhan relatif tinggi: a.

Pertanian, khususnya diperani oleh tanaman perkebunan, tanaman bahan makanan, dan perikanan; b. Perdagangan, hotel dan restoran. 2. Porsi relatif besar ? pertumbuhan relatif rendah: a. Pertambangan dan penggalian; b. Industri pengolahan. 3. Porsi relatif kecil ? pertumbuhan relatif tinggi: a. Jasa-jasa, khususnya yang diperani oleh pemerintahan umum; b. Pengangkutan dan komunikasi, khususnya yang diperani oleh angkutan;

c. Konstruksi; d.

Listrik dan air bersih. 4. Porsi relatif kecil ? pertumbuhan relatif rendah: a. Keuangan, b. real estate dan jasa perusahaan Selanjutnya dengan mendalami untuk masing-masing sub lapangan usaha atau kegiatan ekonomi yang ada maka secara indikatif sektor-sektor unggulan atau sektor-sektor yang menjanjikan untuk perkembangan ekonomi Aceh di masa datang adalah: 1. Sektor Primer: a. Tanaman bahan makanan, b.

Tanaman perkebunan, c. Perikanan. 2. Sektor Sekunder: a. Industri bukan migas, khususnya: makanan dan minuman, b. Konstruksi. 3. Sektor Tersier: a. Jasa-jasa, baik jasa pemerintahan umum maupun jasa swasta, b. Perdagangan (besar dan eceran), Aceh dalam Rencana Struktur Ruang Wilayah Nasional Berdasarkan PP 26/2008 Pasal 11 sistem perkotaan nasional terdiri atas PKN (Pusat Kegiatan Nasional), PKW (Pusat Kegiatan Wilayah), dan PKL (Pusat Kegiatan Lokal).

Untuk PKN dan PKW telah ditetapkan dalam PP 26/2008 tersebut, sementara untuk PKL ditetapkan dengan Peraturan Daerah (Qanun) tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP). Selain sistem perkotaan nasional tersebut di atas, dalam PP 26/2008 Pasal 13 ditetapkan pula PKSN (Pusat Kegiatan Strategis Nasional). Pengembangan PKSN ini untuk mendorong perkembangan kawasan perbatasan negara, Penetapan sistem perkotaan nasional yang terkait dengan wilayah Aceh, selain dapat ditunjukkan pada Tabel 2 berikut. Tabel 1 Sistem Perkotaan Nasional di Wilayah Aceh PKN (PUSAT KEGIATAN NASIONAL) _LHOKSEUMAWE _I/C/1 _ _ _1. SABANG _I/C/1 _ _ _2.

BANDA ACEH _I/C/1, I/D/1 _ _PKW (PUSAT KEGIATAN WILAYAH) _3. LANGSA _II/C/3 _ _ _4. TAKENGON _II/C/1 _ _ _5. MEULABOH _1/D/1, II/C/3 _ _PKSN (PUSAT KEGIATAN STRATEGIS NASIONAL) SABANG I/A/1 Keterangan : I - IV : Tahap Pengembangan A : Percepatan Pengembangan Kota-kota Utama Kawasan Perbatasan A/1 : Pengembangan/peningkatan fungsi C : Revitalisasi dan percepatan pengembangan kota-kota pusat pertumbuhan nasional C1 : Pengembangan/peningkatan fungsi C3 : Revitalisasi kota-kota yang telah berfungsi D : Pengendalian kota-kota berbasis mitigasi bencana

D1 : Rehabilitasi kota akibat bencana alam Sumber : Lampiran IdanII, PP 26/2008 tentang RTRWN DATA DAN ANALISIS Pelabuhan Lhokseumawe (Krueng Geukueh) Pelabuhan Krueng Geukeuh Lhokseumawe atau pelabuhan Lhokseumawe telah ditetapkan sebagai pelabuhan impor produk tertentu melaui Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) RI nomor 61/M-DAG/PER/9/2013 tetang perubahan atas Permendag RI nomo 83/M-DAF/12/2012. Pelabuhan Krueng Geukueh Lhokseumawe memiliki kedalaman 10 meter, bisa disandari kapal dengan ukuran 20.000 Dead Weight Ton/DWT (bobot mati kapal) x panjangnya 100 meter. Pelabuhan ini juga memiliki dermaga seluas 267 x 25 meter yang memungkinkan dua kapal bersandar sekaligus.

Juga ditunjang dengan dua gudang permanen masing-masing berukuran 2.000 dan 600 meter persegi, serta lima gudang terpal berukuran 32 x 10 dan 24 x 10 meter. Untuk peralatan pendukung, Pelabuhan ini mempunyai dua unit mobil crane dengan muatan masing-masing 45 dan 25 ton. Untuk mengangkut barang dari kapal ke gudang, pihaknya memiliki enam unit forklift (garpu ungkit) dengan bobot masing-masing 7,5 ton, 5 ton, dan 3 ton.

Hingga kwartal pertama 2014 aktivitas ekspor lewat pelabuhan di Aceh Utara itu tercatat hanya sebanyak 384.473 ton. Tabel 2 Data Fisik Pelabuhan Krueng Geukueh Nama Dermaga _ Panjang _Kedalaman (MLWS) _ Kapasitas (Ton) _ _Serbaguna / Multipurpose berth _267,50 m _10 _20.000 _ _Liquid bulk _80 m _6 _5.000 _ _Ro-ro _165 m _6 _5.000 _ _Nama _Panjang _Lebar (M) _Kedalaman (MLWS) _ _Alur Pelayaran _ 2,5 Mil _ 250 _ 10 _ _Nama _Luas (M2) _ _Kedalaman (MLWS) _ _Kolam Pelabuhan _1.100.000 _ _6 - 10 _ _Gudang _2.600 _ _- _ _Lapangan Penumpukan _20.158 _ _- _ _

_ Gambar 2 Tata Letak Pelabuhan Krueng Geukueh Konektivitas Menurut Kansky, kekuatan interaksi ditentukan dengan Indeks Konektivitas.

Semakin tinggi nilai indeks, semakin banyak jaringan jalan yang menghubungkan kota-kota atau wilayah yang sedang dikaji. Hal ini tentunya berpengaruh terhadap potensi pergerakan manusia, barang dan jasa karena prasarana jalan sangat memperlancar mobilitas antar wilayah. Untuk menghitung indeks konektivitas digunakan persamaan: ß = e / v (1) dimana : ß = indeks konektivitas e = jumlah jaringan jalan v = jumlah kota Teori Titik Henti (Breaking Point Theory) Teori titik henti merupakan hasil modifikasi dari model Gravitasi Reilly.

Teori ini memberikan gambaran tentang perkiraan posisi garis batas yang memisahkan wilayah- wilayah perdagangan dari dua kota atau wilayah yang berbeda jumlah dan komposisi penduduknya. teori Titik Henti juga dapat digunakan dalam memperkirakan penempatan lokasi industri atau pusat pelayanan masyarakat. Formulasi Teori Titik Henti adalah sebagai berikut. D = dA.B / (1 + v(PA .

PB)) (2) dimana : D = jarak lokasi titik henti, diukur dari kota yang jumlah penduduknya lebih kecil dA.B = jarak antara kota A dan B PA = jumlah penduduk kota yang lebih kecil PB = jumlah penduduk kota yang lebih besar Berdasarkan hasil analisis data jumlah penduduk setiap kabupaten dan kota, jumlah jaringan jalan dan jarak jalan antar kota dan kabupaten diperoleh hasil penelitian berupa konektivitas jaringan jalan, interaksi antar setiap kabupaten dan kota, serta titik henti/titik kumpul pada lintas barat, tengah dan timur Aceh.

Konektivitas jaringan jalan di Aceh dari 3 (tiga) zona lintasan Barat, lintasan Tengah dan lintasan Timur Aceh. Hasil konektivitas seperti pada Tabel 3.

Tabel 3 Indek Konektivitas Jaringan Jalan di Aceh No Zona Kota/Kabupaten Indek Konektivitas 1,00 1,25 1,00 1,00 Titik Henti atau titik kumpul yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah kota yang berada dalam lintasan Barat, lintasan Tengah dan lintasan Timur Aceh berdasarkan jumlah penduduk disekitar lintasan dan jarak antar kota. Kota yang menjadi titik kumpul pada setiap arah lintasan seperti pada Tabel 3.

Tabel 4 Titik Kumpul Berdasarkan Lintasan Jalan di Aceh No Arah Lintasan Kota/Kabupaten Kota Titik Kumpul 1 Lintasan Barat Banda Aceh - Aceh Jaya - Aceh Barat - Nagan Raya - Aceh Barat Daya - Aceh Selatan - Subulussalam Meulaboh 2 Lintasan Tengah Banda Aceh - Aceh Besar - Rembele - Takengon - Gayo Lues - Aceh Tenggara Takengon 3 Lintasan Timur Banda Aceh - Pidie - Pidie Jaya - Bireuen -

Jaringan Jalan _Lhokseumawe - Aceh Utara - Aceh Timur - Langsa - Aceh Tamiang _Lhokseumawe

Koridor utama yang menghubungkan Banda Aceh (ibukota provinsi Aceh) dengan Sumatera Utara (Sumut) adalah jaringan jalan pantai Utara -Timur.

Dua koridor jalan yang penting lainnya adalah jalan lintas pantai Barat - Selatan dan jalan lintas bagian Tengah. Hampir semua kabupaten dan kota dalam provinsi Aceh terletak disepanjang ketiga koridor tersebut yang memanjang dari Banda Aceh kearah perbatasan Sumut. Pemerintah pusat dan pemerintah Aceh telah melakukan suatu usaha untuk meningkatkan jaringan jalan yang menghubungkan korodor pantai Barat dan Selatan (lautan Hindia) ke koridor pantai Timur provinsi Aceh (selat Malaka) melalui koridor tengah yang terdiri dari empat kabupaten di pedalaman Aceh, yakni Aceh Tengah, Bener Meriah, Gayo Lues, dan Aceh Tenggara.

Ada beberapa ruas jalan tembus antara pantai Utara - Timur dengan pantai Barat - Selatan Aceh, diantaranya adalah: (1) ruas jalan Meulaboh - Beutong Ateuh-Takengon 177 km, (2) ruas jalan Blang Kejeren - Takengon 140 km, (3) ruas jalan Blang Kejeren -Pinding - Lokop - Peureulak 194 km, (4) ruas jalan Bireuen -Takengon 101 km, (5) ruas jalan Meulaboh - Tutut - Geumpang - Beureuneun 175 km, (6) dan ruas jalan Blang Keujeuren - Kuta Cane Batas Sumatera Utara 139 km.

Urutan 1 - 3 digabung menjadi ruas yang dikenal dengan Ladia Galaska. Pembangunan jaringan jalan Ladia Galaska memberikan peranan penting membuka kawasan pedalaman. Urutan 1 - 4 dalam pengembangan sistem transportasi di wilayah Aceh masuk dalam zona kerja

(Otoritas Transportasi) Utara - Timur, terdiri atas Kabupaten Pidie Jaya, Kabupaten Bireun, Kota Lhoksumawe, Kabupaten Aceh Tengah, Kabupaten Bener Meriah, Kabupaten Aceh Timur, Kota Langsa serta Kabupaten Aceh Tamiang.

Lhokseumawe menjadi titik kumpul pergerakan barang. Oleh karena itu konektifitas menjadi elemen kunci strategi dalam pembangunan di Aceh. Selain infrastruktur jalan beraspal, proyek-proyek infrastruktur lain seharusnya dikembangkan lebih lanjut untuk meningkatkan konektifitas antar kabupaten dan kota di Aceh. Teori konektivitas di Indonesia misalnya dapat diterapkan dalam kondisi jalan di kawasannya.

Untuk hal itu dimanfaatkanlah teori konektivitas untuk dapat memperoleh hasil yang memuaskan dalam pembuatan maupun pemanfaatan transportasi di Aceh nantinya. Dalam teori konektivitas harus diketahui sifat kawasan berkenaan dengan proses modernisasi masyarakatnya, kelancaran lalulintas yang ada dan angkutan serta kelancaran roda perekonomian setempat.

Berdasarkan keadaan konektivitas yang nyata di lapangan, akan dapat direncanakan dan membangun prasarana dan serta sarana selanjutnya yang menjadi dukungan terhadap pelaksanaa pembangunan regional di kawasan yang bersangkutan. Indek Konektivitas jaringan jalan di Aceh tertinggi adalah pada zona Utara - Timur (1) tepatnya di Kota Lhokseumawe dengan jumlah kota pendukung dan jaringan yang tersedia serta infrastruktur lainnya yang sangat baik.

Interaksi kota tertinggi juga berada di zona Utara - Timur yang tersebar di Kabupaten Pidie Jaya, Kabupaten Bireun, Kota Lhoksumawe, Kabupaten Aceh Tengah, Kabupaten Bener Meriah, Kabupaten Aceh Timur, Kota Langsa serta Kabupaten Aceh Tamiang. Sehingga sangat tepat Lhokseumawe yang ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) sebagai kawasan industri dan jasa didukung oleh kabupaten disekitarnya sebagai kawasan pertanian, perkebunan dan peternakan.

Tujuan dari sistem transporatasi barang umumnya adalah untuk menjamin tersedianya barang untuk proses produksi dan komsumsi di berbagai tempat, memberikan kemudahan dan kebutuhan sumber daya alam, dan memenuhi kebutuhan konsumen dan produsen atas barang. Fungsi utama dari sistem transportasi barang antar lain adalah mendorong pertumbuhan ekonomi.

KESIMPULAN Berdasarkan hasil penelitian, pembahasan, dan teori-teori yang ada dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut : 1. Penetapan Lhokseumawe sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) sudah tepat, karena kesiapan infrastruktur transportasi yang memadai; 2. Indek Konektivitas jaringan jalan di Aceh tertinggi adalah pada zona Utara - Timur

(Lhokseumawe), karena lintas jalur timur dan lintas barat serta lintas tengah terhubung ke Lhokseumawe; 3.

Titik Henti atau titik kumpul paling baik adalah di Lhokseumawe berdasarkan jumlah penduduk, jarak tempuh, kota pendukung dan ketersediaan infrastruktur; DAFTAR PUSTAKA 1. Badan Pusat Statistik (BPS) Aceh Dalam Angka 2016

2. Dinas Perhubungan, Komunikasi, Informasi dan Telemanika (2012), Studi Tinjau Ulang TATRAWIL Propinsi Aceh dalam Mendukung Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Di Koridor I Sumatera, Pemerintah Aceh 3.

Dinas Perhubungan, Komunikasi, Informasi dan Telemanika (2012), Data Rekapitulasi Operasional Unit Penimbangan Kenderaan Bermotor, Pemerintah Aceh 4. Fithra, H., Sirojuzilam., Saleh, S.M., dan Erlina (2017): Konektivias Jaringan Jalan untuk Mendukung Transportasi Barang, Proceeding The 6th Aceh Development International Conference, IIUM Gombak Campus, Kuala Lumpur Malaysia 5. Peraturan Pemerintah (PP) 26/2008 Pasal 11 tentang sistem perkotaan nasional 6. Saleh, S.M., Tamin, O.Z., Sjafruddin, A., dan Frazila, R.B.

(2009): Pengaruh Muatan Truk Berlebih Terhadap Baiaya Pemeliharaan Jalan dan Alternatif Pemecahannya. Jurnal Transportaaion FSTPT, Vol 9 No. 1 Juni 2009. 7. Tjeendra, M., Joewono, T.B., Santosa, W., (2009): Peningkatan Kinerja Pelabuhan Krueng Geukueh Lhokseumawe, Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Jurnal Transportaaion FSTPT, Vol 9 No. 1 Juni 2009.

INTERNET SOURCES:

<1% - https://mafiadoc.com/global-value-chains_5a0f9bdd1723ddfa504250bc.html
1% - http://aciar.gov.au/files/mn-159/pdf/aciar-MN159-s1-tsunami-in-aceh-(8Aug14).pdf
1% - https://www.scribd.com/doc/147542667/Presentasi-Buku-Laporan-Pendahuluan-Rencana-Induk-Pelabuhan-Aceh-2033
<1% - http://repository.unpas.ac.id/29006/2/BAB%201-5.doc
<1% - http://allindopedia.blogspot.com/2012/12/letak-geografis-wilayah-indonesia.html
1% - http://repository.ipb.ac.id/bitstream/handle/123456789/72607/E14dma.pdf;sequence=1
<1% - https://referensiagribisnis.files.wordpress.com/2011/12/analisis-usahatani-dan-keragaan-marjin-pemasaran-jeruk-di-kabupaten-karo1.pdf
<1% - http://www.rp2u.unsyiah.ac.id/index.php/welcome/prosesDownload/382/4
<1% - http://bpkbinuang.blogspot.com/2013/
<1% - https://vdocuments.mx/documents/mp3eirevisi-complete20mei11.html
<1% - https://www.scribd.com/document/268567284/draf-tatrawil-Aceh-pdf

1% - http://www.pusatinfocpns.com/lowongan-cpns-aceh-timur-kab/
<1% - http://www.academia.edu/4218355/Paparan_Pendahuluan_Rencana_Induk_Pelabuhan_Aceh_Tahun_2033
<1% - http://jujuradil.blogspot.co.id/2014/04/pargulatan-politik-lokal-dalam.html
1% - http://acehnad.blogspot.com/
<1% - https://es.scribd.com/doc/209754447/Bab-II-Gambaran-Umum-Kondisi-Aceh-Final-601 2011-Edi-26012011
<1% - https://id.wikipedia.org/wiki/Aceh
<1% - https://teumuleh.id/
<1% - http://www.jejakpendidikan.com/2017/04/letak-geografi-dan-demografi-aceh.html
<1% - https://www.scribd.com/document/349733733/Diare-Aceh
<1% - https://issuu.com/waspada/docs/waspada__senin_25_mei_2015-ok
<1% - http://bappeda.pulaumorotaikab.go.id/gambar/download/upload/download-20-tinjauan-ekonomi.pdf
<1% - https://www.bps.go.id/statictable/2016/01/06/1897/transaksi-domestik-atas-dasar-harga-dasar-2010.html
<1% - https://documents.mx/documents/pd-da-2014-water.html
<1% - http://docplayer.info/173055-Bab-ii-gambaran-umum-kondisi-daerah-kabupaten-lumajang.html
<1% - http://habadaily.com/rss.xml
<1% - https://www.scribd.com/doc/118659679/peradaban-manusia
<1% - https://www.scribd.com/document/143865709/Rencana-Induk-Pelabuhan-Aceh-2013
<1% - http://pantangpulangsebelumpadam.blogspot.com/feeds/posts/default
<1% - http://www.academia.edu/31114197/Makalah_Pembangunan_Ekonomi
<1% - https://es.scribd.com/doc/317018536/143545886-Buku-Ajar-Ekonomi-Pembangunan-pdf
<1% - https://www.researchgate.net/publication/299616573_Kebijakan_Lingkungan_dan_Pro-_Konservasi_Apakah_Merusak_Tatanan_Ekonomi_Kota_dan_Wilayah
<1% - https://es.scribd.com/doc/262916321/7-bab-5-hasil-bahas-pdf-pdf
<1% - http://www.sumbatimurkab.go.id/potensi-unggulan/
1% - http://www.academia.edu/8058040/5._Bab_2_Tinjauan_Kebijakan

<1% - https://es.scribd.com/document/319606280/Laporan-Pendahuluan
2% - https://www.scribd.com/document/348278375/Pelabuhan-Lhokseumawe-PDF-pdf
1% -
http://tentangbaja.com/wp-content/uploads/2014/09/Pelabuhan-Lhokseumawe-PDF.pdf
<1% -
http://www.beritasatu.com/kuliner/424065-pelindo-1-selenggarakan-festival-kuliner-di-lhokseumawe.html
1% -
http://rangkumangeografi.blogspot.co.id/2014/11/kaitan-teori-interaksi-dengan.html
<1% - http://xtinachynie.blogspot.com/
<1% -
http://www.academia.edu/25586919/PERSPEKTIF_ANALISIS_KERUANGAN_DAN_ANALISIS_INTERAKSI_KERUANGAN
<1% - http://www.academia.edu/25599743/Analisis_Lokasi_dan_Keruangan
<1% -
http://www.academia.edu/17285486/METODE_ANALISIS_KUANTITATIF_PERENCANAAN
<1% - http://pinterdw.blogspot.com/2012/01/teori-gravitasi-untuk-mengukur.html
2% - http://www.rp2u.unsyiah.ac.id/index.php/welcome/prosesDownload/169/5
1% -
http://dunia-kesenian.blogspot.co.id/2016/02/sejarah-dan-kebudayaan-suku-gayo-aceh.html
<1% -
http://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/article/download/1810/1715
<1% -
https://www.scribd.com/doc/204844381/Studi-Kelayakan-Jalan-Lintas-Utara-Timur-Lintas-Barat-Selatan-Dan-Lintas-Tengah
1% - http://dtkgeo.blogspot.com/
<1% -
http://docplayer.info/44226198-Kata-pengantar-buku-ini-merupakan-laporan-akhir-untuk-paket-pekerjaan-studi-revitalisasi-lintas-cabang-kereta-api-di-pulau-jawa-dan-sumatera.html
<1% - https://www.indotrading.com/bandung/agraris_2/
<1% -
http://hedisasrawan.blogspot.co.id/2012/09/kebutuhan-dan-kelangkaan-sumber-daya.html
<1% -
http://supplychainindonesia.com/new/transportasi-dalam-rantai-pasok-dan-logistik/
<1% - http://eprints.uny.ac.id/8548/4/BAB%205%20-%2008402241036.pdf
<1% -

https://vdocuments.site/documents/46992482-laporan-akhir-infrastruktur-ke-pu-an-1.html
<1% -
http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/64062/Reference.pdf;sequence=2
<1% -
http://sipil.unpar.ac.id/komunitas-bidang-ilmu/teknik-dan-manajemen-prasarana-umum/publikasi-kbi-teknik-dan-manajemen-prasarana-umum/