



Volume 10 No. 1 Januari 2025

p-ISSN: 2477-8192 dan e-ISSN: 2502-2776

## Peran Ibu Kota sebagai Pusat Kegiatan Nasional dalam Mendukung Interaksi Keruangan Pada Area Hinterland

Edy Abdurrahman Syahrir

Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Sulawesi Tenggara

Email: [edyabdurrahmansyahrir@un-sultra.ac.id](mailto:edyabdurrahmansyahrir@un-sultra.ac.id)

(Received: 8 Agustus 2024; Accepted: 2 Desember 2024; Published: 2 Januari 2025)



©2019 – Jurnal Penelitian Pendidikan Geografi. Ini adalah artikel dengan akses terbuka dibawah licensi CC BY-NC-4.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>).

### ABSTRACT

*Spatial existence in Southeast Sulawesi Province in land areas tends to be concentrated in each district capital. The macro regional conditions are focused on a certain center, namely Kendari City as the National Activity Center so that its development affects the hinterland area. This research aims to identify the level of strength of spatial interaction between Kendari City as a National Activity Center and its hinterland area, as well as the level of connectivity between Kendari City regions and its hinterland in supporting inter-regional development. The analytical method for this research uses Gravity Model Analysis and Centrality Index based on Konig-Shimbel. The results of this research show that the hinterland area with a strong level of interaction strength with Kendari City only occurs in the South Konawe Regency area with a value of 1,052,223,272 interaction units. Then the most strategic areas based on the results of the connectivity analysis are South Konawe Regency and East Kolaka Regency because they received the lowest Konig-Shimbel score (having a value of 1). Meanwhile, the other areas had the highest score and had the lowest strategic value with a value range between 2-7. Therefore, it is hoped that the results of this research can be a lesson for regional planners to better understand the importance of spatial interaction and easy accessibility between regions as a process of establishing positioning to create place prosperity and people prosperity.*

**Keywords:** *add value; hinterland; Kendari City; national activity center.*

### ABSTRAK

*Eksistensi keruangan di Provinsi Sulawesi Tenggara pada wilayah daratan cenderung terpusat di setiap ibu kota kabupaten. Kondisi secara makro kewilayahan terfokus pada pusat tertentu yaitu pada Kota Kendari sebagai Pusat Kegiatan Nasional sehingga perkembangannya mempengaruhi daerah hinterlandnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi tingkat kekuatan interaksi keruangan Kota Kendari sebagai Pusat Kegiatan Nasional terhadap area hinterlandnya, serta tingkat konektivitas antar wilayah Kota Kendari terhadap hinterlandnya dalam mendukung pembangunan inter-regional. Metode analisis penelitian ini menggunakan Analisis Model Gravitasi, dan Indeks Sentralitas berdasarkan Konig-Shimbel. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa area hinterland yang memiliki tingkat kekuatan interaksi secara kuat dengan Kota Kendari hanya terjadi pada wilayah Kabupaten Konawe Selatan dengan nilai 1.052.223.272 satuan interaksi. Kemudian daerah yang paling strategis berdasarkan hasil analisis konektivitas adalah Kabupaten Konawe Selatan dan Kabupaten Kolaka Timur karena memperoleh skor Konig-Shimbel terendah (memiliki nilai 1). Sedangkan daerah lainnya menduduki skor tertinggi dan merupakan daerah dengan nilai strategis terendah dengan kisaran nilai antara 2-7. Olehnya itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi pedoman bagi para perencana wilayah untuk lebih memahami pentingnya interaksi keruangan dan kemudahan aksesibilitas antar wilayah sebagai proses pembentukan positioning untuk mewujudkan place prosperity dan people prosperity.*

**Kata Kunci:** *add value; hinterland; Kota Kendari; pusat kegiatan nasional.*

## PENDAHULUAN

Interaksi keruangan antar wilayah memegang peranan penting dalam mendukung pembangunan kewilayahan. Interaksi keruangan sangat diperlukan terutama dalam mendukung percepatan pembangunan wilayah diberbagai sektor. Sejalan dengan Hamid (2016) dan Pramono dan Suminar (2019) bahwa interaksi wilayah merupakan wujud timbal-balik antar wilayah yang berimplikasi pada proses pertumbuhan dan pembangunan antar dua atau lebih wilayah yang saling berintraksi. Berdasarkan sistem keruangan, pola interaksi keruangan umumnya terjadi karena wilayah di permukaan bumi tidak bersifat homogen, namun bersifat heterogen. Keadaan tersebut menyebabkan terjadinya interaksi keruangan utamanya berupa arus pergerakan (Bintarto 1989; Giyarsih, 2016; Huang dkk., 2017; Mndala dkk., 2019).

Pola interaksi antar wilayah juga berkaitan erat dengan sistem pergerakan barang/jasa serta mobilitas penduduk (Mansury dan Shin, 2015; Iyer dan Thomas, 2020; Abdullah dkk., 2021). Secara spesifik pola interaksi keruangan memiliki tipologi sebagaimana diungkapkan Rustiadi (2018) yang meliputi; 1) migrasi yang menyangkut arus manusia; 2) komunikasi yang menyangkut gerakan/perpindahan gagasan dan informasi; dan 3) transportasi, jika menyangkut materi dan energi. Selain itu, Hariyanto (2017), Fudhail dkk. (2021), dan Hikmah dan Indrayati (2021) juga menjelaskan bahwa terdapat 7 (tujuh) keterkaitan dalam interaksi keruangan seperti keterkaitan fisik, keterkaitan ekonomi, keterkaitan pergerakan penduduk, keterkaitan teknologi, keterkaitan sosial, keterkaitan pelayanan pengiriman, dan keterkaitan politik, administratif dan organisasi. Selanjutnya, pola interaksi dengan berdasarkan parameter tersebut mampu berimplikasi pada kemajuan atau kemunduran suatu perkembangan wilayah (Dhali dkk., 2019; Kartikakirana, 2019).

Salah satu daerah di Indonesia yang berhasil memanfaatkan sinergitas interaksi keruangan antar wilayah sebagai potensi percepatan pembangunan daerah dan pola distribusi angkutan sumber daya adalah Kabupaten Kampar dan Kota Pekanbaru, Provinsi Riau (Nurrady dkk., 2020). Keunggulan kedua wilayah tersebut mampu membentuk lembaga yang menaungi sinergitas antar daerah untuk meningkatkan kinerja pemerintah dalam memfasilitasi ke-

berlangsungan kegiatan interaksi keruangan antar wilayah. Bahkan, sarana pendukung interaksi antar wilayah juga menjadi bagian prioritas dalam wujud kegiatan interaksi wilayah tersebut guna mendukung eksistensi komplementeri dari adanya interaksi keruangan pada kedua wilayah.

Pemerintah Indonesia juga mendorong perkembangan wilayah melalui kegiatan interaksi kewilayahan secara spasial melalui berbagai kebijakan seperti menyiapkan anggaran pembangunan infrastruktur guna mendukung konektivitas antar daerah, membuat program untuk menggerakkan sistem kegiatan ekonomi lokal di daerah, dan membuat *roadmap* kegiatan yang melibatkan pemerintah dan swasta (Bappenas 2020). Hasil sementara menunjukkan prospek yang cukup menjanjikan. Data survei pertumbuhan ekonomi di beberapa daerah tahun 2020 menunjukkan peningkatan yang positif setelah adanya hubungan interaksi wilayah didalamnya seperti yang dialami Provinsi Banten. Wilayah tersebut terus mengalami peningkatan pertumbuhan ekonomi sejak tahun 2021 (4,4%), 2022 (5,0%) dan tumbuh pada kisaran 5,8% ditahun 2023 (BPS, 2024). Hal itu tidak terlepas dari adanya kegiatan interaksi antar wilayah yang terjadi didalamnya sehingga kondisi ini menggambarkan bahwa terjadi perubahan yang signifikan pada sektor perolehan ekonomi daerah setelah adanya kegiatan interaksi wilayah didalamnya.

Kasus menarik terjadi pada kondisi keruangan di Provinsi Sulawesi Tenggara yang secara eksisting cenderung terpusat di masing-masing ibu kota kabupaten/kota. Namun, secara makro kewilayahan Provinsi Sulawesi Tenggara cenderung pada titik/pusat tertentu yaitu pada Kota Kendari yang hierarki kedudukannya dalam sistem keruangan berstatus sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Berdasarkan kondisi itu, Kota Kendari menjadi pusat pembangkit bagi setiap aktivitas pergerakan yang terjadi di Provinsi Sulawesi Tenggara sehingga perkembangannya mempengaruhi daerah *hinterland*-nya. Hal ini ditandai dengan pola perkembangan kota yang sangat cepat dibandingkan daerah lain di Provinsi Sulawesi Tenggara pada wilayah daratan di wilayah *hinterland* Kota Kendari. Wilayah tersebut meliputi Kabupaten Konawe Selatan, Konawe, Kolaka, Bombana, dan Kolaka Timur. Padahal area *hinterland* tersebut menjadi penyanggah kebutuhan Kota Kendari.

Kondisi itu menggambarkan bahwa telah terjadi pola interaksi keruangan antara wilayah yang kurang berimbang. Efek jangka panjang apabila hal itu terus terjadi, maka dapat memicu terjadinya berbagai persoalan ketimpangan antar wilayah serta ketidakseimbangan pembangunan *inter-regional* secara ideal pada pusat kegiatan di Provinsi Sulawesi Tenggara.

Upaya mendukung optimalitas pengembangan wilayah di Daerah Provinsi Sulawesi Tenggara melalui kegiatan interaksi spasial antar wilayah, maka perlu dilakukan penelitian yang dapat membantu memahami proses dan wilayah *hinterland* yang memiliki tingkat komplementeri kuat guna mendukung kegiatan interaksi wilayah. Pemahaman ini diharapkan dapat menjadi suatu landasan dalam menata dan merancang strategi yang mendukung kegiatan interaksi wilayah. Dalam rangka tujuan ini melalui kasus Kota Kendari penelitian ini bertujuan mengungkap tingkat kekuatan interaksi keruangan antara wilayah daratan Kota Kendari sebagai Pusat Kegiatan Nasional dengan area *hinterland*-nya dan tingkat konektivitas antar wilayah Kota Kendari dengan area *hinterland*-nya agar berkontribusi terhadap peluang-peluang terbangunnya interaksi keruangan wilayah guna mendukung pembangunan *inter-regional*.

## METODE PENELITIAN

### Jenis dan Data Penelitian

Pendekatan sistem gravitasi digunakan untuk menganalisis tingkat kekuatan interaksi keruangan antara wilayah Kota Kendari sebagai PKN dengan area *hinterland*-nya (Kabupaten Konawe Selatan, Konawe, Kolaka, Bombana, dan Kolaka Timur) serta tingkat interaksi antar *hinterland* dari Kota Kendari yaitu dengan menggunakan keterkaitan aksesibilitas (moda transportasi, pergerakan penduduk, pola aliran

barang, dan pola komunikasi). Hasil perhitungan yang diperoleh dari hasil analisis statistik deskriptif kemudian saling di-komparasikan keterhubungan (interaksi) antar wilayahnya.

Daerah *hinterland* yang memiliki skor tinggi mengindikasikan bahwa daerah tersebut memiliki tingkat kekuatan interaksi keruangan yang kuat terhadap Kota Kendari ataupun pada antar *hinterland*-nya. Begitu juga sebaliknya, daerah *hinterland* yang memiliki hasil perhitungan skor yang kecil mengindikasikan bahwa tingkat kekuatan interaksi keruangannya terhadap Kota Kendari kecil atau tidak cukup kuat. Maka dari itu, kekuatan interaksi keruangan antar wilayah tergantung pada intensitas interaksi yang terjadi. Adapun tingkat interaksi keruangan antar wilayah dihitung menggunakan persamaan sebagai berikut di bawah ini.

$$I = \frac{P^1 \cdot P^2}{d}$$

Keterangan:

I = Interaksi di antara wilayah  
 $P^1 P^2$  = Jumlah penduduk tiap region  
 d = Jarak di antara ke dua region

Adapun bagian input dari analisis interaksi keruangan yaitu dengan memanfaatkan data jumlah penduduk dan jarak antar wilayah Kota Kendari dan area *hinterland* terdekatnya yang meliputi (Kabupaten Konawe Selatan, Konawe, Kolaka, Bombana, dan Kolaka Timur). Data input diperoleh melalui data sekunder dari instansi pemerintah seperti Badan Pusat Statistik, Bappeda, dan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota. Data jumlah penduduk dan jarak wilayah disajikan pada Tabel 1.

**Tabel 1.** Jarak Antar Wilayah dan Jumlah Penduduk

Wilayah	Jarak Antar Wilayah (km)						Jumlah Penduduk	
	Kendari	Konsel	Konawe	Kolaka	Bombana	Koltim	Jumlah	Persentase
Kendari	0	116	90	160	155	143	370.760	13,27
Konsel	116	0	102	175	145	183	329.210	11,79
Konawe	90	102	0	106	196	131	274.070	9,81
Kolaka	160	175	106	0	147	88	248.760	8,91
Bombana	155	145	196	147	0	247	160.650	5,75
Koltim	143	183	131	88	247	0	127.550	4,57

Catatan: Konsel = Konawe Selatan; Koltim = Kolaka Timur

Sumber: Sulawesi Tenggara Dalam Angka, 2024.

Sementara itu, untuk mengetahui tingkat konektivitas wilayah digunakan teknik analisis

indeks sentralitas Konig Shimbel. Teknik Konig Shimbel mengidentifikasi

keterhubungan antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Formula teknik analisis konektivitas menurut Whyne-Hammond (1979) yang digunakan adalah sebagai berikut.

- Konig (K) yaitu jumlah maksimum keterhubungan antara satu wilayah dengan wilayah yang lain. Jika wilayah A memiliki nilai Konig = 5 khususnya dengan wilayah H, yaitu untuk menuju wilayah H dari wilayah A harus menempuh lima jalur keterhubungan.
- Shimbel (S) keterhubungan yaitu suatu jumlah wilayah dengan wilayah-wilayah lain dimana nilai Shimbel terendah adalah 1 yang berarti wilayah I paling mudah dan cepat dijangkau oleh wilayah-wilayah lainnya.

Semakin rendah nilai Konig dan Shimbel suatu wilayah maka semakin strategis dan tinggi konektivitas wilayah tersebut. Sehingga tingkat perkembangan wilayah tersebut tinggi dan dapat mendukung kegiatan interaksi spasial serta dijadikan sebagai pusat pertumbuhan.

#### Analisis Data

Identifikasi tingkat kekuatan interaksi keruangan antara wilayah Kota Kendari sebagai PKN dengan area serta tingkat interaksi antar *hinterland* dari Kota Kendari dilakukan dengan 2 (dua) tahapan. Pertama dengan mengenali karakteristik kependudukan seperti jumlah penduduk, lalu kemudian mengukur tingkat aksesibilitas mengenai jarak antar wilayah.

Melalui pendekatan tersebut secara eksplisit dapat dimanfaatkan untuk mengidentifikasi tingkat kekuatan interaksi keruangan antara wilayah Kota Kendari sebagai PKN dengan area *hinterland*-nya serta tingkat interaksi antar *hinterland* dari Kota Kendari.

Semakin tinggi tingkat intensitas interaksi antar penduduk Kota Kendari dengan area *hinterland*-nya serta tingkat keterkaitan aksesibilitas dalam hal moda transportasi, pergerakan penduduk, pola aliran barang, dan pola komunikasi. Sehingga dapat dipahami bahwa tingkat kekuatan interaksi keruangan Kota Kendari dengan area *hinterland*-nya dapat menjadi sangat kuat atau juga lemah ataupun sangat lemah tergantung dari intensitas interaksi yang terjadi.

Sementara itu, untuk mengukur tingkat konektivitas antar wilayah dan nilai strategis wilayah pada penelitian ini digunakan analisis indeks sentralitas (Taufiqurrachman 2024). Analisis ini mengukur berdasarkan kemudahan akses dan banyaknya jaringan dan simpul transportasi yang mengumpul pada suatu wilayah. Wilayah yang memiliki sentralitas tinggi dipahami sebagai pusat orientasi kegiatan dan menjadi wilayah tujuan.

## HASIL PENELITIAN

### Interaksi Keruangan Kota Kendari sebagai Pusat Kegiatan Nasional Terhadap Area *Hinterland*

Salah satu aspek yang perlu dipertimbangkan dalam merencanakan pusat-pusat pertumbuhan adalah aspek interaksi dengan pusat pertumbuhan seperti Kota Kendari yang berstatus sebagai PKN. Keterkaitan antara pusat dengan wilayah sekitarnya menekankan pada aspek pergerakan penduduk. Pada Tabel 2 dan Gambar 1 menunjukkan hasil akumulasi dari analisis gravitasi antar wilayah Kota Kendari yang berstatus sebagai PKN dengan area *hinterland* terdekatnya berdasarkan kondisi spasial kewilayahan secara statistik dan *spatial*.

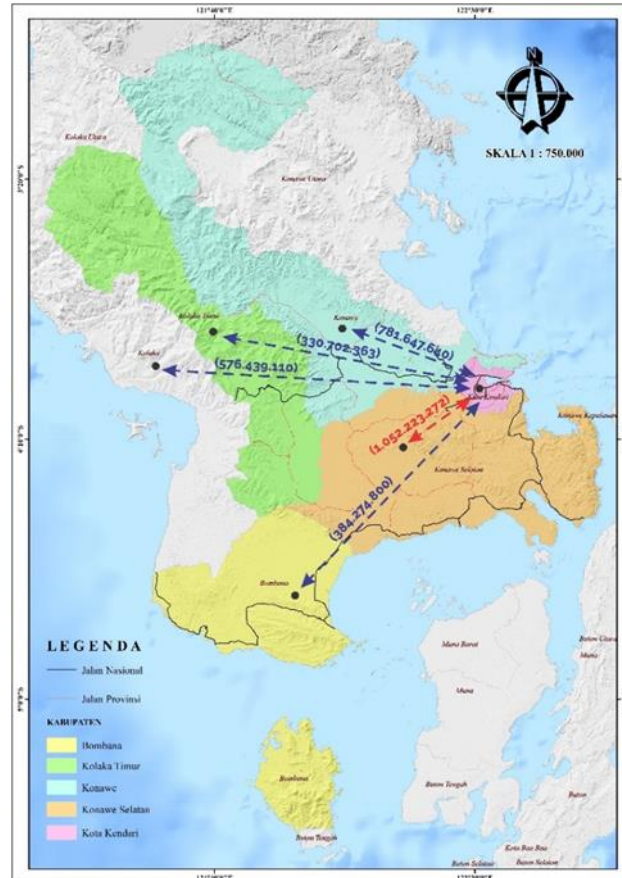
**Tabel 2.** Hasil Analisis Keruangan Antar Wilayah Kota Kendari dan Area *Hinterland*

PKN	Hinterland	Penduduk Kota (PKN) = P <sup>1</sup>	Penduduk Hinterland = P <sup>2</sup>	Jarak (km) = d	Nilai Interaksi = I	Peringkat Daya Tarik
Kendari	Konsel	370.760	329.210	116	1.052.223.272	1
	Konawe		274.070	130	781.647.640	2
	Kolaka		248.760	160	576.439.110	3
	Bombana		160.650	155	384.274.800	4
	Koltim		127.550	143	330.702.363	5

Keterangan 1: Konsel = Konawe Selatan; Koltim = Kolaka Timur

Keterangan 2:   Sangat Kuat   Cukup Kuat   Tidak Kuat

Sumber: Hasil Analisis Data Primer, 2024.



**Gambar 2.** Peta Interaksi Kota Kendari dengan Wilayah Hinterland

Berdasarkan hasil analisis gravitasi pada Tabel 2 dan Gambar 2 dapat diidentifikasi bahwa Kota Kendari terhadap wilayah *hinterland*-nya memiliki tingkat interaksi keruangan yang sangat kuat hanya pada wilayah Kabupaten Konawe Selatan. Sementara itu, dibandingkan dengan beberapa wilayah *hinterland* lainnya, Kota Kendari juga memiliki tingkat interaksi spasial yang cukup kuat terhadap Kabupaten Konawe dan Kolaka atau tidak lebih kuat dibandingkan interaksinya terhadap Kabupaten Konawe Selatan.

Nilai interaksi 1.052.223.272 satuan interaksi menunjukkan bahwa Kabupaten Konawe Selatan mengungguli area *hinterland* lainnya dalam berinteraksi dengan Kota Kendari. Kondisi itu cukup menguntungkan Kabupaten Konawe Selatan karena dapat dimanfaatkan sebagai lokomotif dalam mengembangkan daerahnya, terutama melalui kerjasama suplai hasil sumberdaya yang dimiliki mengingat wilayah ini memiliki sektor perekonomian yang cukup baik pada sektor primer dan sekunder. Sedangkan Kota Kendari hanya menguasai sektor tersier berupa perdagangan dan jasa. Kondisi tersebut bahkan

turut mendukung sistem angkutan mobilitas masyarakat antar wilayah ini.

Nilai interaksi terendah terdapat di Kabupaten Kolaka Timur dengan nilai interaksi 330.702.363 satuan interaksi. Hal yang menyebabkan Kabupaten Kolaka Timur memiliki nilai terendah bukanlah disebabkan oleh akses yang sulit, namun dapat disebabkan oleh faktor jumlah penduduk. Kabupaten Kolaka Timur menempati posisi terakhir dari 5 wilayah yang menjadi area *hinterland* Kota Kendari dalam jumlah kepadatan penduduk. Tentu dengan jumlah penduduk yang lebih sedikit, maka proporsi interaksi semakin kecil.

Selain mengungkap wilayah dengan tingkat interaksi tertinggi, hasil perhitungan model gravitasi juga memberikan wawasan wilayah yang menjadi pusat dan berfungsi sebagai daerah *hinterland* pada interaksi *hinterland* dari Kota Kendari yang berstatus sebagai PKN. Diketahui bahwa wilayah *hinterland* Kota Kendari yang turut menjadi pusat *hinterland* adalah Kabupaten Konawe Selatan dengan area *hinterland*-nya meliputi Kabupaten Konawe, Kolaka, Bombana, dan Kolaka Timur.



### Interaksi Keruangan Antar Wilayah Hinterland Kota Kendari

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan untuk mengukur tingkat kekuatan interaksi wilayah di Provinsi Sulawesi Tenggara khususnya pada beberapa wilayah daratan yang

dalam hal ini merupakan area *hinterland* Kota Kendari. Teknik analisis gravitasi digunakan dengan *input* berupa jumlah penduduk dan jarak antar wilayah sebagai objek analisis. Diperoleh hasil analisis keruangan antar area *hinterland* seperti Tabel 4 dan Gambar 3 berikut.

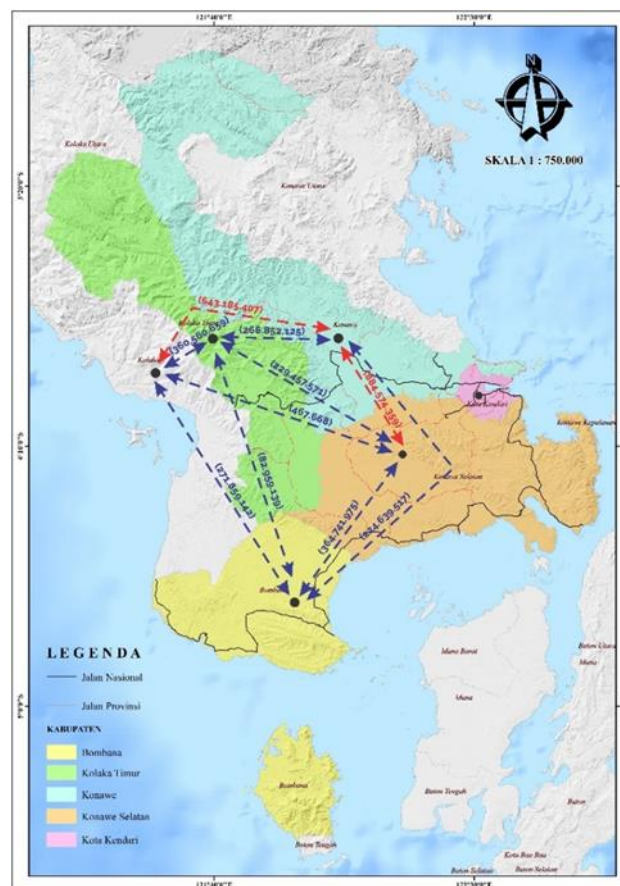
**Tabel 4.** Elaborasi Hasil Analisis Keruangan Antar Area Hinterland Kota Kendari

Wilayah	Konsel	Konawe	Kolaka	Bombana	Koltim
Konsel	0	884.574.359	467.668	364.741.975	229.457.571
Konawe	884.574.359	0	643.185.407	224.639.517	266.852.125
Kolaka	467.668	643.185.407	0	271.859.142	360.560.659
Bombana	364.741.975	224.639.517	271.859.142	0	82.959.139
Koltim	229.457.571	266.852.125	360.560.659	82.959.139	0

Keterangan 1: Konsel = Konawe Selatan; Koltim = Kolaka Timur

Keterangan 2:  Sangat Kuat  Cukup Kuat  Tidak Kuat

Sumber: Hasil Analisis Data Primer, 2024.



**Gambar 3.** Peta Interaksi Antar Hinterland

Berdasarkan hasil elaborasi analisis Tabel 3 dan Gambar 3 di atas menunjukkan bahwa nilai satuan interaksi tingkat kekuatan interaksi wilayah antar *hinterland* Kota Kendari. Hasilnya menunjukkan bahwa interaksi wilayah yang memiliki indeks skor tertinggi terjadi pada hubungan interaksi Kabupaten Konawe Selatan dengan Kabupaten Konawe dengan nilai

(884.574.359) serta Kabupaten Konawe dengan Kabupaten Kolaka dengan nilai (643.185.407). Oleh karena itu, interaksi wilayah *hinterland* Kota Kendari memiliki tingkat *complementary* interaksi wilayah yang sangat kuat dibandingkan dengan daerah *hinterland* lainnya. Bahkan dari kondisi tersebut tidak menuntut kemungkinan bagi daerah-daerah

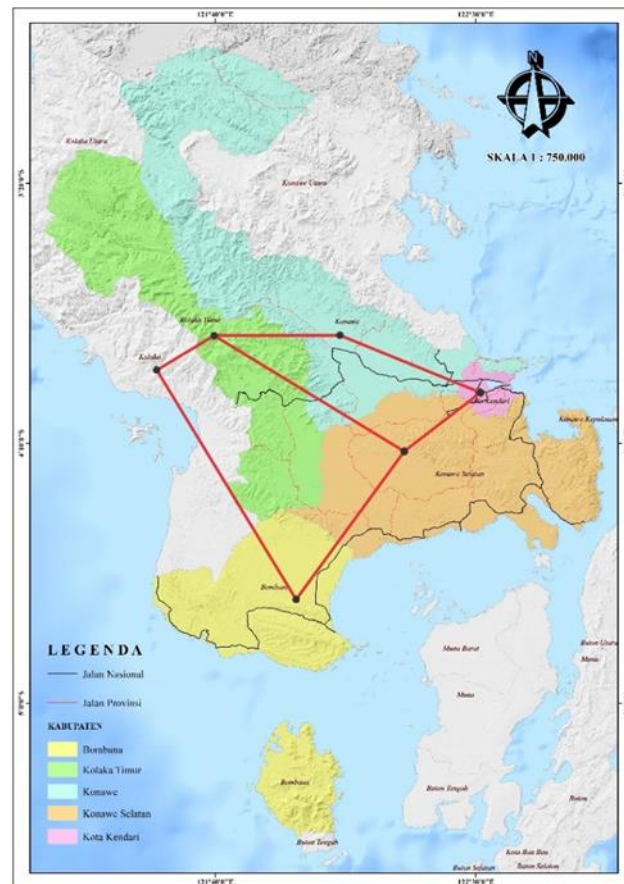
yang tingkat *complementary* interaksi kewilayahannya cukup kuat ataupun tidak sangat kuat juga dapat saling berinteraksi dan bersinergi satu sama lain terutama dalam mendukung visi pembangunan *inter-regional* yang sesuai dengan karakter daerahnya.

Melalui hubungan *complementary* interaksi yang terjadi sebagaimana pada gambar 3 di atas, maka secara perlahan akan turut membantu dalam penyelesaian persoalan-persoalan mendasar di daerah *hinterland* Kota Kendari. Persoalan tersebut terutama dalam hal mendukung pemerataan pembangunan yang dapat lebih menyeluruh seiring dengan perkembangan hubungan interaksi *inter-regional* diantar wilayah *hinterland* Kota Kendari yang juga memiliki sektor-sektor

ekonomi yang beragam. Kondisi itu, dapat meminimalisir terjadinya disparitas pembangunan wilayah.

### Analisis Konektivitas

Analisis ini menggunakan data sistem sirkulasi jaringan trayek transportasi karena bagian unit amatan pada analisis ini terwujud dalam pola sistem jaringan antar wilayah menurut kondisi geografis. Asumsi yang berlaku adalah semakin rendah nilai Konig-Shimbel pada analisis ini maka semakin baik atau begitupula sebaliknya. Berdasarkan data spasial yang diperoleh maka secara pemodelan trayek transportasi darat pada wilayah Kota Kendari dengan wilayah *hinterland*-nya dapat dilihat pada Gambar 4 berikut.



**Gambar 4.** Peta Interaksi Konektivitas

Berdasarkan pada Gambar 4 trayek transportasi di atas, maka dapat ditentukan nilai Konig dan Shimbel pada setiap Kabupaten yang

menjadi area *hinterland* dari Kota Kendari. Hasil interaksi konektivitas secara agregat ditampilkan pada Tabel 5 berikut.

**Tabel 5.** Hasil Perhitungan Konig dan Shimbel Kota Kendari dan Wilayah Hinterland

Wilayah	Kendari	Konsel	Konawe	Kolaka	Bombana	Koltim	Konig	Shimbel
Kendari	0	1	1	3	2	2	3	9
Konsel	1	0	2	2	1	1	2	7
Konawe	1	2	0	2	3	1	3	9
Kolaka	3	2	2	0	1	1	3	9
Bombana	2	1	3	1	0	2	3	9
Koltim	2	1	1	1	2	0	2	7

Keterangan: Konsel = Konawe Selatan; Koltim = Kolaka Timur

Sumber: Hasil Analisis Data Primer, 2024.

Berdasarkan Tabel 5 di atas maka dapat diketahui bahwa yang menjadi daerah paling strategis adalah Kabupaten Konawe Selatan dan Kabupaten Kolaka Timur karena memperoleh skor Konig-Shimbel terendah. Sedangkan daerah lainnya menduduki skor tertinggi dan merupakan daerah yang nilai strategisnya terendah berdasarkan hasil analisis konektivitasnya. Oleh karena itu, hasil ini menegaskan bahwa wilayah yang menempati posisi strategis dan secara *proximity* (kedekatan) mudah dijangkau dan berpeluang mendukung terwujudnya model sistem interaksi wilayah yang kuat dengan wilayah sekitarnya. Sehingga menjadikan wilayah tersebut memiliki banyak akses untuk melakukan efisiensi terhadap sistem angkutan dan terciptanya hubungan *complementary*, *transferability* dan *intervening opportunities* secara efektif terhadap wilayah sekitar. Bahkan, kondisi tersebut secara asas manfaat memacun untuk dapat mendukung keterwujutan *place prosperity* (kemakmuran wilayah) dan *people prosperity* (kemakmuran masyarakat).

## PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa daerah yang secara hierarki keruangan berstatus sebagai PKN memiliki pengaruh sekaligus nilai prestisius bagi wilayah *hinterland* untuk membangun sistem interaksi keruangan *inter-region* guna memperoleh *add value*. Faktanya bahwa tidak semua wilayah *hinterland* bebas menjalin interaksi keruangan pada wilayah PKN karena selain harus memenuhi aspek *proximity* (kedekatan jarak) dan jumlah penduduk, juga harus memenuhi syarat interaksi keruangan berupa *complementary*, *transferability* dan *intervening opportunities*. Terpenuhinya syarat-syarat tersebut selanjutnya berkembang kearah pembentukan sistem kerja sama antar wilayah. Oleh karena itu, adanya tingkat kekuatan interaksi keruangan yang dominan serta didukung perbedaan potensi antar wilayah dan dalam rangka upaya memenuhi kebutuhan wilayahnya yang belum

optimal maka area *hinterland* berpeluang dalam memenuhi syarat tersebut.

Unsur keselarasan karakter visi pembangunan *inter-region* yang sesuai menjadi modal berharga dalam memperkuat hubungan interaksi wilayah. Kondisi itu menegaskan bahwa eksistensi daerah dalam memenuhi kebutuhan yang belum tercukupi dan hanya dapat diperoleh pada daerah lain. Kondisi tersebut memungkinkan terjadinya proses interaksi keruangan, sehingga dalam jangka panjang melalui hubungan komplementeri dan *intervening opportunities* yang terbangun dapat menjadi peluang bagi daerah untuk saling memenuhi kebutuhannya ataupun mendukung dalam pembangunan. Temuan ini sekaligus mengkonfirmasi pendapat peneliti terdahulu dari He dkk. (2017) dan Abdullah dkk. (2021) bahwa adanya hubungan interaksi keruangan yang kuat antar wilayah dapat membawa manfaat signifikan bagi berbagai pihak yang terlibat seperti mendorong inovasi, spesialisasi, dan efisiensi terhadap pembangunan di berbagai wilayah, utamanya mampu memberikan perolehan *add value* (Kartikakirana, 2019).

Pada kasus Provinsi Sulawesi Tenggara (*area hinterland* Kota Kendari) menempatkan hubungan interaksi keruangan secara kuat hanya terjadi pada tiga wilayah yang berinteraksi yaitu: 1) Kabupaten Konawe Selatan dengan Kabupaten Konawe; serta 2) Kabupaten Konawe dengan Kabupaten Kolaka. Kabupaten Konawe Selatan dengan Kabupaten Konawe memiliki kekuatan interaksi keruangan berasal dari unsur kedekatan wilayah serta adanya kemiripan karakteristik secara keruangan karena pernah menjadi satu bagian wilayah yang sama. Hal itu memberikan dampak dari aspek keruangan. Sedangkan Kabupaten Konawe dengan Kabupaten Kolaka memiliki kekuatan interaksi keruangan berasal dari hubungan pola aktivitas masyarakat yang secara sosial ekonomi saling berkaitan, sehingga saling menimbulkan bangkitan



perjalanan maupun pola mobilitas manusia dan barang (Saksono, 2019). Walaupun demikian, daerah-daerah yang tingkat interaksi ke-wilayahannya cukup kuat ataupun tidak sangat kuat juga dapat saling berinteraksi dan bersinergi dengan *area hinterland* terdekatnya melalui hubungan *complementary* ataupun *intervening opportunities* atas dasar pemenuhan kebutuhan daerah terhadap sektor non potensial yang dimilikinya. Kondisi tersebut sehingga bertransformasi menjadi lokomotif dalam meminimalisir terjadinya disparitas pembangunan wilayah. Oleh karena itu, eksistensi wilayah-wilayah yang memiliki tingkat interaksi kuat terhadap pusat pertumbuhan ataupun antar sesama *hinterland* selanjutnya berperan menjadi faktor pendorong bagi wilayah lainnya yang tingkat kekuatan interaksinya lemah untuk dapat menuju tingkat interaksi keruangan yang kuat.

Sementara itu, dukungan efisisensi dalam *proximity* (keterjangkauan) dari aspek aksesibilitas wilayah menjadikannya sebagai wilayah strategis dan sebagai sub pusat pertumbuhan baru diluar wilayah pusat kegiatan yang berskala nasional. Sebagaimana kondisinya secara empiris terjadi pada wilayah Kabupaten Konawe Selatan dan Kolaka Timur. Representasi wilayah tersebut turut membantu peran dari wilayah yang berstatus sebagai Pusat Kegiatan Nasional karena secara peran menjadikannya banyak memiliki akses untuk melakukan efisiensi terhadap sistem angkutan dan terciptanya hubungan *complementary*, *transferability*, dan *intervening opportunities* secara efektif terhadap wilayah sekitar, sehingga memacunya untuk dapat mendukung keterwujutan *place prosperity* (kemakmuran wilayah) dan *people prosperity* (kemakmuran masyarakat). Dengan demikian, kondisi itu membuktikan hasil penelitian sebelumnya dari Permana dkk. (2023) dan Chandra (2022) bahwa suatu wilayah yang memiliki kemudahan akses ke berbagai wilayah sekitar selain berpeluang menjadi sub wilayah pertumbuhan baru yang dapat menerima ataupun menyalurkan potensi sumber daya yang dimilikinya, sehingga dalam jangka panjang perannya turut berdampak positif bagi perkembangan wilayah secara internal (Tuar dkk., 2021).

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian ini maka dapat ditarik kesimpulan bahwa daerah yang

berstatus PKN memiliki pengaruh daya tarik bagi wilayah *hinterland* untuk berinteraksi karena menguntungkan secara perolehan *add value*. Area *hinterland* yang memiliki tingkat kekuatan interaksi secara kuat dengan Kota Kendari hanya terjadi pada wilayah Kabupaten Konawe Selatan. Sedangkan wilayah *hinterland* lainnya memiliki tingkat interaksi keruangan cukup kuat ataupun tidak lebih kuat dibandingkan dengan interaksinya terhadap Kabupaten Konawe Selatan.

Semakin besar tingkat kekuatan interaksi keruangan antar wilayah, maka peluangnya juga semakin besar dalam memenuhi syarat interaksi kerungan. Daerah-daerah dengan tingkat interaksi keruangan yang cukup kuat ataupun tidak sangat kuat juga dapat saling berinteraksi dan bersinergi antar satu sama lain, terutama dalam mendukung visi pembangunan *inter-regional* yang sesuai dengan karakter wilayahnya sehingga secara *complementary* ataupun *intervening opportunities* memungkinkan untuk memenuhi kebutuhannya terhadap sektor non potensial yang dimilikinya melalui sistem interaksi pada wilayah lain. Situasi itu kemudian meminimalisir terjadinya disparitas pembangunan wilayah.

Sementara itu, adanya representasi wilayah dengan efisisensi secara aksesibilitas wilayah mampu membentuk suatu sub pusat pertumbuhan baru dengan berperan sebagai lokomotif bagi wilayah dengan interaksi yang lemah. Oleh karena itu, kehadiran sub pusat pertumbuhan baru turut membantu peran wilayah yang berstatus PKN karena dapat melakukan efisiensi pada hubungan *complementary*, *transferability*, dan *intervening opportunities* secara efektif terhadap wilayah *hinterland*-nya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, N., Syam, N., dan Surur, F. (2021). Analisis Interaksi Keruangan dalam Mendukung Optimalisasi Pengembangan Potensi Wilayah Kepulauan. *Jurnal Muara Sains, Teknologi, Kedokteran, dan Ilmu Kesehatan*, 5(1), 59–62.
- Badan Pusat Statistik [BPS]. (2024). *Provinsi Banten Dalam Angka 2024*. Banten.
- Bappenas. (2020). Strategi Kolaborasi untuk Dorong Pembangunan Daerah. Jakarta.
- Bintarto, R. (1989). *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Chandra, E. A. (2022). Identifikasi Pusat

- Pertumbuhan dan Wilayah Hinterland di Kabupaten Bengkalis. *Skripsi*. Universitas Islam Riau. Riau.
- Dhali, M. K., Chakraborty, M., dan Sahana, M. (2019). Assessing Spatio-Temporal Growth of Urban Sub-Centre Using Shannon's Entropy Model and Principle Component Analysis: A Case From North 24 Parganas, Lower Ganga River Basin, India. *The Egyptian Journal of Remote Sensing and Space Science*, 22(1), 25-35. <https://doi.org/10.1016/j.ejrs.2018.02.002>.
- Fudhail, I., Sambodo, H., dan Purnomo, S. D. (2021). Identifikasi Pusat Pertumbuhan dan Analisis Interaksi Spasial Perekonomian di Provinsi Jawa Timur. *J-MAS (Jurnal Manajemen dan Sains)*, 6(1), 43-52
- Giyarsih, S. R. (2016). Factors That Affect Urban Sprawl Symptoms in Sub Urban Areas of Yogyakarta. In *The 8<sup>th</sup> International Graduate Students and Scholars' Conference in Indonesia (IGSSCI)*. Yogyakarta Universitas Gadjah Mada. <https://doi.org/10.31227/osf.io/juc26>
- Hamid, A. (2016). Pola Interaksi Keruangan dan Proses Pembentukan Sistem Aktifitas Perkotaan (Studi Kasus: Kota Ternate, Kota Tidore Kepulauan dan Kota Sofifi). *Skripsi*. Universitas Bosowa, Makassar.
- Hariyanto, A. (2017). Studi Pengembangan Ekonomi Lokal Terkait Interaksi Desa-Kota." *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 14(1), 1-14. <https://doi.org/10.29313/jpwk.v14i1.2552>
- Hikmah, N. I., dan Indrayati, A. U. (2021). Arah-an Pengembangan Wilayah Kedungsepur Melalui Interaksi Keruangan Antar Kabupaten-Kota. *Geo-Image Journal*, 10(1), 74-84.
- He, J., Li, C., Yu, Y., Liu, Y., dan Huang, J. (2017). Measuring Urban Spatial Interaction in Wuhan Urban Agglomeration, Central China: A Spatially Explicit Approach. *Sustainable Cities and Society*, 32, 569-83.
- Iyer, K. C., dan Thomas, N. (2020). A Critical Review on Regional Connectivity Scheme of India. *Transportation Research Procedia*, 48(1), 47-59.
- Kartikakirana, R. A. (2019). Interaksi Spasial di Kota Terpadu Mandiri Lunang Silaut Kabupaten Pesisir Selatan Sumatera Barat. *Plano Madani: Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 8(1), 36-47.
- Mansury, Y., dan Shin, J. K. (2015). Size, Connectivity, and Tipping in Spatial Networks: Theory and Empirics. *Computers, Environment and Urban Systems*, 54(1), 428-37.
- Mndala, L., dan Kudale, A. (2019). Distribution and Social Determinants of Overweight and Obesity: A Cross-Sectional Study of Non-Pregnant Adult Women from The Malawi Demographic and Health Survey (2015-2016). *Epidemiology and Health*, 41, e2019039. <https://doi.org/10.4178/epih.e2019039>.
- Nurrady, T. I., Dewanti, D., dan Herwangi, Y. (2020). Tingkat Keterkaitan Fisik Kota Inti dan Kota Satelit di Kawasan Metropolitan PEKANSIKAWAN (Pekanbaru, Siak, Kampar, Pelalawan). *Region: Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif*, 15(1), 119-138.
- Permana, S., Lubis, D. P., Rahmadi, M. T., Panjaitan, R. D., dan Sari, Y. A. (2023). Analisis Struktur Ruang dan Implikasinya Terhadap Pembangunan di Kabupaten Samosir. *Jurnal Pendidikan Geografi Undiksha*, 11(3), 240-254.
- Pramono, R. W. D., dan Suminar, R. E. (2019). *Ekonomi Wilayah Untuk Perencanaan Tata Ruang*. Yogyakarta: Deepublish.
- Rustiadi, E. (2018). *Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obar Indonesia.
- Saksono, H. (2019). Manajemen Perencanaan Pembangunan Daerah Berbasis Penelitian & Pengembangan dan Desain & Inovasi. *Jurnal Kebijakan Pembangunan*, 14(2), 213-226.
- Taufiqurrachman, F. (2024). Kajian Indeks Skalogram, Indeks Sentralitas Marshall dan Indeks Gravitasi Pada Penentuan Pusat-Pusat Pertumbuhan Ekonomi Jawa Timur. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 4(1), 5952-5963
- Tuar, I. G., Sela, R. L., dan Lakat, R. S. (2021). Kajian Pusat-Pusat Pelayanan Kota Tomohon Berdasarkan Hirarki. Spasial, 8(1), 133-142.
- Whyne-Hammond, C. (1979). *Elements of Human Geography*. London: George Allen & Unwin.