

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Salah satu program yang ingin dicapai oleh pemerintah Indonesia adalah percepatan realisasi perluasan pembangunan nasional dan pemerataan kesejahteraan dengan tujuan agar dapat dinikmati secara merata oleh seluruh kalangan masyarakat. Pembangunan nasional merupakan proses pertumbuhan dan perubahan dimana sasaran pembangunan nasional dalam jangka panjang menitikberatkan pada pembangunan di sektor ekonomi. Sebagai negara kepulauan, pembangunan ekonomi nasional tidak dapat terlepas dari adanya pembangunan ekonomi yang dilakukan oleh suatu daerah. Hal ini dibuktikan dengan adanya desentralisasi dan otonomi daerah yang diberikan pemerintah pusat kepada pemerintah daerah sejak tahun 2001. Desentralisasi dan otonomi daerah adalah memberikan peluang seluas-luasnya bagi setiap daerah untuk berkembang sesuai potensi alam dan sumber daya alam yang dimiliki untuk membangun perekonomian daerah.

Pembangunan ekonomi daerah merupakan usaha untuk meningkatkan pendapatan riil per-kapita penduduk dalam jangka panjang yang disertai oleh perbaikan sistem kelembagaan (Arsyad, 1999:6). Meningkatnya pendapatan per-kapita penduduk merupakan salah satu indikator bahwa tingkat pertumbuhan ekonomi meningkat melebihi jumlah pertumbuhan penduduk pada tahun tertentu.

Pertumbuhan ekonomi merupakan hasil nyata dari adanya pembangunan ekonomi yang telah dilaksanakan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik pada Tabel 1.1, wilayah dengan pertumbuhan ekonomi tertinggi didominasi oleh tiga provinsi di Pulau Jawa, antara lain: Jawa Timur, DKI Jakarta dan Jawa Barat.

**Tabel 1.1**  
**Kontribusi PDRB Provinsi di Pulau Jawa Terhadap PDB Nasional**  
**Tahun 2008-2012 (dalam Persen)**

Provinsi	Tahun					Rata-rata
	2008	2009	2010	2011	2012	
DKI Jakarta	6.23	5.02	6.50	6.73	6.53	6.20
Jawa Barat	6.21	4.19	6.20	6.51	6.28	5.88
Jawa Tengah	5.61	5.14	5.84	6.03	6.34	5.79
DI Yogyakarta	5.03	4.43	4.88	5.17	5.32	4.97
Jawa Timur	5.94	5.01	6.68	7.22	7.27	6.42
Banten	5.77	4.71	6.11	6.38	6.15	5.82
<b>Pulau Jawa</b>	<b>6.02</b>	<b>4.81</b>	<b>6.33</b>	<b>6.66</b>	<b>6.59</b>	<b>6.08</b>
Nasional	5.74	4.77	6.14	6.35	6.28	5.86

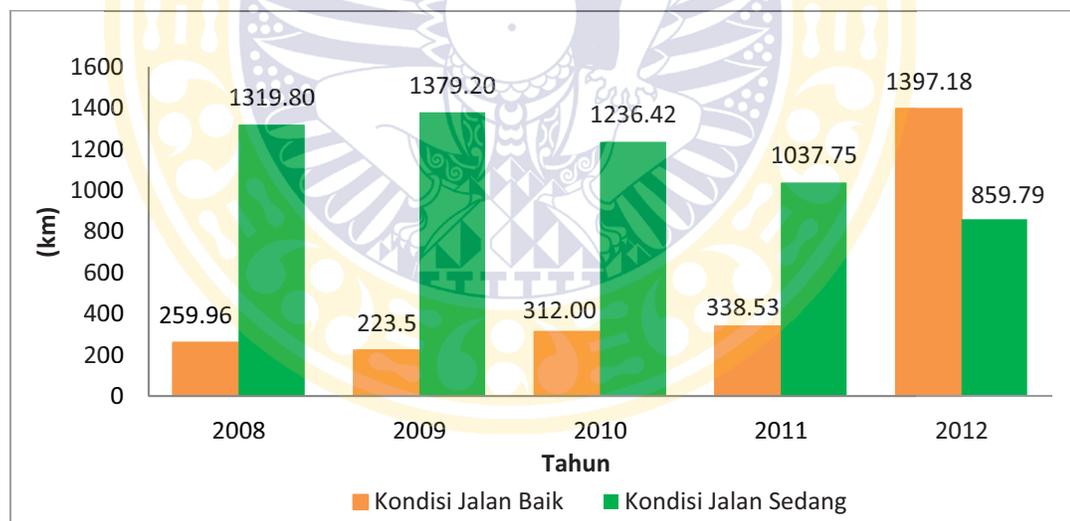
Sumber: Badan Pusat Statistik, diolah (2012)

Provinsi Jawa Timur merupakan salah satu provinsi dengan aktivitas perekonomian tersibuk pertama setelah DKI Jakarta dan Jawa Barat. Berdasarkan Tabel 1.1, pertumbuhan ekonomi Jawa Timur pada periode tahun 2008-2012 cenderung lebih tinggi dibandingkan pertumbuhan ekonomi nasional. Kontribusi rata-rata PDRB Jawa Timur terhadap PDB nasional sebesar 6,42 persen setiap tahunnya. Angka tersebut lebih tinggi jika dibandingkan dengan kontribusi rata-rata PDRB DKI Jakarta dan PDRB Jawa Barat terhadap PDB nasional.

Kinerja perekonomian Jawa Timur terus mengalami peningkatan, sedangkan perekonomian nasional mulai mengalami perlambatan di tahun 2012. Kinerja perekonomian Jawa Timur pada tahun 2012 mencapai 7,27 persen, meningkat dibanding tahun 2011 yang mencapai 7,22 persen, namun tetap lebih tinggi dari perekonomian nasional yang berada pada level 6,28 persen. Oleh karena itu, Provinsi Jawa Timur memiliki posisi yang sangat penting dalam konteks nasional sebagai pendukung pertumbuhan ekonomi utama. Besarnya potensi pertumbuhan ekonomi Jawa Timur memerlukan dukungan sektor transportasi yang kuat dari segi kualitas dan kuantitas sarana prasarana transportasi dikarenakan sektor transportasi merupakan unsur penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan pertumbuhan ekonomi suatu daerah (Kadir, 2006).

Transportasi merupakan bagian dari sistem peralatan hidup atau teknologi, berupa alat-alat yang digunakan untuk mengangkut benda atau barang-barang hasil produksi ke tempat pemasaran atau konsumen (Mulyadi, 1999:34-35). Berdasarkan jenisnya, transportasi digolongkan menjadi transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Transportasi darat merupakan transportasi yang lebih dominan digunakan oleh masyarakat Jawa Timur. Hal tersebut dikarenakan letak geografis Provinsi Jawa Timur yang berada pada dataran rendah sehingga ditinjau dari segi biaya transportasi darat relatif lebih murah jika dibandingkan moda transportasi lain. Transportasi darat di Provinsi Jawa Timur terdiri dari transportasi jalan raya dan transportasi kereta api.

Transportasi jalan raya merupakan sarana transportasi yang paling banyak digunakan sebagai penunjang perekonomian serta pendukung kegiatan-kegiatan masyarakat di Jawa Timur. Selain karena letak geografis Provinsi Jawa Timur, adanya politik transportasi pemerintah yang lebih mengedepankan transportasi jalan raya yang berkembang sejak tahun 1970 menjadi salah satu penyebab tingginya jumlah pengguna jalan raya di Jawa Timur. Tingginya volume pengguna jalan raya di Jawa Timur secara otomatis akan berdampak pada kondisi jalan provinsi di Jawa Timur. Tingginya jumlah pengguna jalan raya dapat mempercepat kerusakan kondisi jalan raya (Iskandar, 2000). Perkembangan kondisi panjang jalan provinsi di Jawa Timur dapat dilihat pada Gambar 1.1 berikut ini.



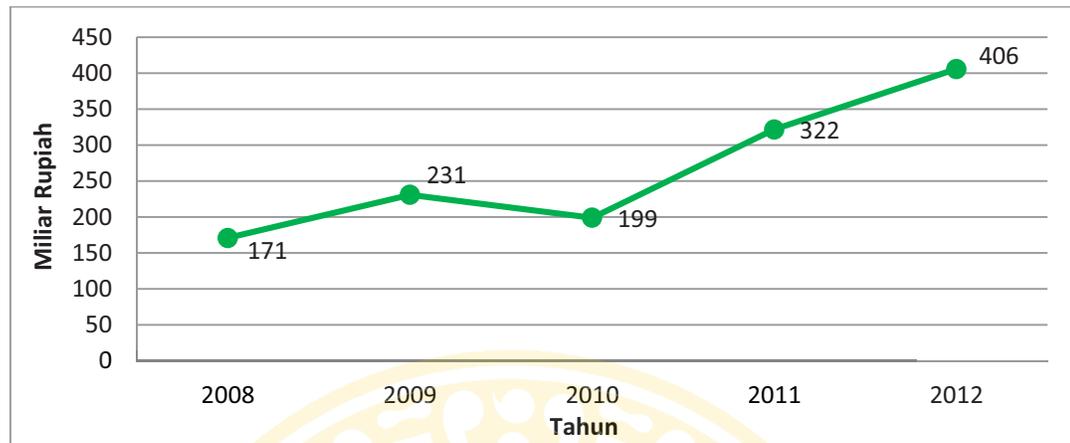
Sumber: BPS Jawa Timur, diolah (2013)

**Gambar 1.1**  
**Kondisi Panjang Jalan Provinsi di Jawa Timur Tahun 2008-2012 (km)**

Kondisi panjang jalan provinsi di Jawa Timur selama periode tahun 2008-2012 mengalami peningkatan kualitas dengan pergerakan stabil. Hal ini ditunjukkan

dengan meningkatnya diagram kondisi jalan baik setiap tahunnya dan penurunan diagram kondisi jalan sedang yang menurun. Seperti yang diinformasikan Gambar 1.1, proporsi panjang jalan provinsi di Jawa Timur terbanyak berada dalam kondisi sedang. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan, 56,15 persen jalan provinsi di Jawa Timur berada dalam kondisi sedang dan 23,33 persen jalan provinsi di Jawa Timur berada dalam kondisi baik. Selama periode 2008-2012, peningkatan kondisi jalan tertinggi terjadi ditahun 2012, dimana 61,91 persen jalan provinsi di Jawa Timur berada dalam kondisi baik. Sedangkan untuk penurunan kondisi jalan terendah terjadi ditahun 2009, dimana hanya 11,17 persen saja jalan provinsi di Jawa Timur berada dalam kondisi baik. Kondisi jalan provinsi sangat bergantung pada nilai investasi pemerintah di sektor jalan. Hal ini dikarenakan dalam pemeliharaan dan peningkatan kondisi jalan provinsi menjadi tanggung jawab pemerintah provinsi sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.13/PRT/M/2011 bab VI pasal 14 tentang pembiayaan jalan.

Sejak dilaksanakannya otonomi daerah pada tahun 2001, pemerintah Jawa Timur harus bekerja keras mencari sumber dana untuk menyediakan prasarana fisik di daerahnya, termasuk jalan provinsi. Sumber pendanaan untuk sektor jalan provinsi di Jawa Timur dibebankan pada anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD) Provinsi Jawa Timur. Berdasarkan jenis penanganannya, investasi pemerintah di sektor jalan digunakan untuk pemeliharaan jalan dan pembangunan jalan baru. Perkembangan nilai investasi pemerintah Provinsi Jawa Timur di sektor jalan provinsi dapat dilihat pada Gambar 1.2 pada halaman 6.



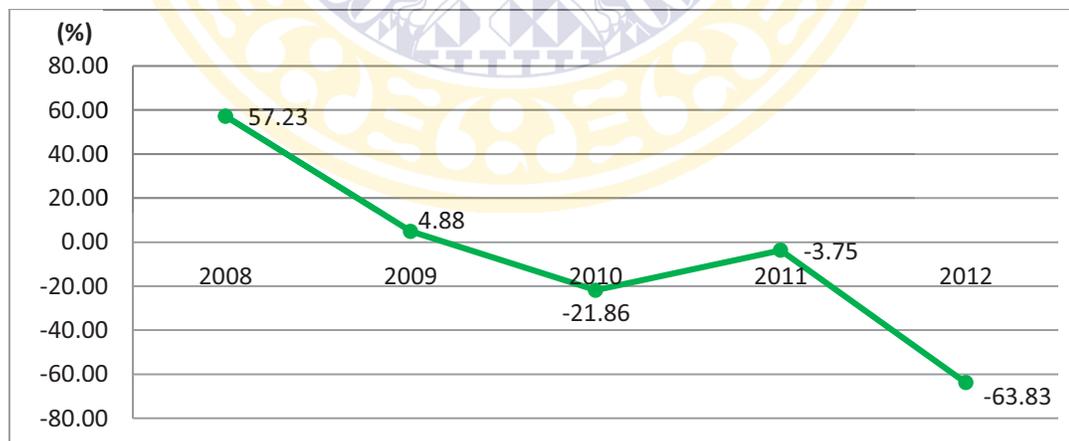
Sumber: Dinas PU Bina Marga Jatim, diolah (2012)

**Gambar 1.2**  
**Nilai Investasi Pemerintah di Sektor Jalan Provinsi di Jawa Timur**  
**Tahun 2008-2012 (Miliar Rupiah)**

Perkembangan nilai investasi pemerintah di sektor jalan provinsi di Jawa Timur mengalami peningkatan. Rata-rata investasi pemerintah di sektor jalan provinsi sebesar 18,26 persen. Investasi tertinggi pemerintah Jawa Timur di sektor jalan provinsi terjadi pada tahun 2012, yaitu sebesar 406 miliar. Sedangkan investasi terendah pemerintah di sektor jalan provinsi terjadi pada tahun 2008, yaitu sebesar Rp 171 miliar. Dari data pada Gambar 1.2, investasi pemerintah Jawa Timur di sektor jalan provinsi masih tergolong rendah. Berdasarkan standart biaya pemeliharaan jalan provinsi menurut Kementerian Pekerjaan Umum, untuk melakukan pemeliharaan jalan saja, setiap tahunnya pemerintah harus menyediakan dana investasi minimal Rp 850 miliar. Rendahnya investasi pemerintah di sektor jalan akan berdampak pada kondisi jalan provinsi di Jawa Timur. Kondisi jalan dapat mengalami penurunan lebih cepat mengingat terus meningkatnya volume kendaraan dari tahun ke tahun. Jika hal

ini dibiarkan, maka akan menjadi persoalan yang kompleks dimana harus dihadapi pemerintah dikemudian hari.

Disisi lain, kereta api yang termasuk dalam transportasi darat mengalami kemajuan yang cukup signifikan. Sejak tahun 2009, pamor kereta api secara perlahan mulai meningkat setelah sekian puluh tahun peran kereta api dikesampingkan akibat politik transportasi oleh pemerintah pada tahun 1970 dan semakin terpuruk akibat munculnya berbagai jenis moda transportasi lain. Berbagai kebijakan dibuat dan diterapkan guna meningkatkan kualitas pelayanan, keselamatan, kenyamanan serta ketepatan waktu yang menjadi empat pilar utama PT KAI dalam melakukan pembenahan. Hal ini merupakan bentuk dari adanya evolusi singkat yang dilakukan Direktur Utama kereta api sejak tahun 2009, dimana penumpang menjadi prioritas utama. Perkembangan jumlah penumpang kereta api di Jawa Timur ditunjukkan pada Gambar 1.3 berikut ini.



Sumber: Badan Pusat Statistik, diolah (2012)

**Gambar 1.3**  
**Jumlah Penumpang Kereta Api Provinsi di Jawa Timur Tahun 2008-2012 (%)**

Perkembangan jumlah penumpang kereta api di Jawa Timur sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 1.3 mengalami penurunan. Rata-rata penurunan jumlah penumpang kereta api setiap tahunnya sebesar -5,46 persen. Penurunan jumlah penumpang kereta api terbanyak terjadi pada tahun 2012 mencapai -63,83 persen. Penurunan tersebut merupakan hasil nyata dari penerapan kebijakan *one seat one passenger* yang digagas oleh KAI sejak tahun 2009 (Djuraid, 2013:62). Kebijakan tersebut terbukti efektif dan tepat sasaran, selain mampu menurunkan jumlah penumpang kereta api hingga -89,43 persen, tetapi juga dapat meningkatkan pendapatan PT KAI (Djuraid, 2013:62). Artinya selama ini banyak pihak di internal KA yang menikmati keuntungan di balik kesemrawutan dan ketidakteraturan sistem perkeretaapian.

Pradhan dan Tapan (2012) dalam penelitiannya yang berjudul “*Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: The VECM approach*” membahas hubungan antara pembangunan atau perbaikan infrastruktur transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi India dalam jangka panjang. Periode yang digunakan tahun 1970–2010. Variabel yang digunakan adalah PDB Negara India sebagai variabel dependen, panjang jalan, panjang rel kereta api, investasi pemerintah sebagai variabel independen dengan alat analisis VECM untuk melihat hubungan antar variabel dalam jangka panjang. Hasil penelitian mendapati bahwa adanya kausalitas dua arah antara transportasi jalan di India dan pertumbuhan ekonomi India, terdapat kausalitas dua arah antara transportasi jalan dan investasi pemerintah, terdapat kausalitas dua arah antara investasi pemerintah dan pertumbuhan ekonomi.

Hasil yang berbeda pada transportasi kereta api, terdapat kausalitas searah antara transportasi kereta api dan pertumbuhan ekonomi, kausalitas searah transportasi kereta api terhadap investasi pemerintah.

Perbedaan antara penelitian terdahulu dengan penelitian ini terletak pada objek penelitian, periode data dan tujuan penelitian. Penelitian yang dilakukan Pradhan dan Tapan (2012) objek penelitian adalah negara India, sedangkan penelitian ini, Provinsi Jawa Timur dijadikan sebagai objek penelitian. Periode penelitian yang dipilih oleh Pradhan dan Tapan (2012) yaitu dari tahun 1970–2010 sedangkan penelitian ini menggunakan periode 1983-2012. Penelitian Pradhan dan Tapan (2012) ingin melihat hubungan transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi India dalam jangka panjang saja, sedangkan dalam penelitian ini melihat hubungan transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi Jawa Timur dalam jangka panjang dan jangka pendek. Kesamaan dari penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada alat ekonometrika yang digunakan yaitu VECM. Metode ini digunakan karena dapat memberikan tahu hubungan structural dalam jangka panjang serta informasi mengenai penyesuaian yang memberikan wawasan lebih baik di dalam proses ekonomi (Binh, 2013).

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan sebelumnya, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: “Apakah terdapat hubungan antara transportasi darat

terhadap pertumbuhan ekonomi Jawa Timur periode 1983-2012 dalam jangka pendek dan jangka panjang?”

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan variabel transportasi darat (panjang jalan provinsi, investasi infrastruktur jalan dan jumlah penumpang kereta api) terhadap pertumbuhan ekonomi Jawa Timur periode 1983-2012 dalam jangka pendek dan jangka panjang.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Dalam kegiatan penelitian ini, ada beberapa manfaat yang ingin diperoleh diantaranya sebagai berikut:

1. Manfaat praktis, penelitian ini diharapkan dapat berperan sebagai informasi atau referensi bagi setiap pembaca atau peneliti yang akan melakukan penelitian selanjutnya dengan permasalahan sejenis di kemudian hari.
2. Manfaat kebijakan, hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai bahan masukan dalam menyusun suatu strategi dan kebijakan yang berhubungan dengan pembangunan sektor transportasi, perbaikan kualitas infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi Jawa Timur.

### **1.5. Sistematika Skripsi :**

Agar skripsi ini dapat dipahami, maka skripsi ini disusun secara sistematis. Uraian di dalamnya dibagi menjadi beberapa bab, dimana masing-masing bab akan dibagi menjadi sub bab terkecuali kesimpulan dan saran.

#### **BAB 1 : PENDAHULUAN**

Sebagai pendahuluan yang merupakan pengantar penelitian yang membahas analisa kajian jangka pendek dan jangka panjang variable transportasi darat baik secara simultan maupun parsial.

#### **BAB 2 : TINJAUAN PUSTAKA**

Memberikan suatu teori atau kerangka tentang konsep yang digunakan sebagai dasar pemikiran dalam penelitian ini.

#### **BAB 3 : METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini berisikan tentang pendekatan penelitian, identifikasi variable, definisi operasional variable, jenis dan sumber data yang digunakan dan pengumpulan data serta teknik analisa yang dipakai.

#### **BAB 4 : HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisikan gambaran umum tentang obyek penelitian, serta pembahasan mengenai hasil perhitungan analisis dan pembuktian suatu hipotesis.

## **BAB 5 : SIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisikan tentang kesimpulan dari hasil penelitian, berdasarkan simpulan tersebut dapat dikemukakan saran-saran yang bermanfaat untuk pihak-pihak terkait.

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

