

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Setiap daerah atau wilayah memiliki potensi sumber daya, baik itu sumber daya manusianya ataupun sumber daya alamnya. Sumber daya manusia dan sumber daya alam tidak dapat dipisahkan antar satu dengan yang lainnya, karena dalam pengelolaan sumber daya alam tidak bisa lepas dari pengaruh sumber daya manusia sebagai sumber daya yang mengolah untuk dimanfaatkan sebagai usaha memenuhi kebutuhan secara ekonomis.

Kegiatan ekonomi baik dari memproduksi hingga sampai pada tahapan konsumsi, tidak juga bisa lepas dari upaya distribusi, setiap hasil produksi harus kemudian di distribusikan supaya mampu di konsumsi oleh konsumen. Dalam proses distribusi suatu hasil produksi baik itu barang ataupun jasa dibutuhkan yang namanya transportasi sebagai sarana untuk mendistribusikan hasil produksi.

Menurut Morlok (dalam Suyono, 2003), transportasi adalah bagian integrasi dan fungsi masyarakat yang menunjukkan hubungan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan produktif atau selingan barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk konsumsi. Selain itu Mosher (dalam Parikesit, 2002), menambahkan transportasi adalah faktor utama dalam pembangunan. Ini berarti transportasi berfungsi positif sebagai penghubung antar wilayah sehingga tercipta aksesibilitas sub sektor paling dekat dan langsung berhubungan dengan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Ditambahkan oleh Schumer (dalam Warpani, 2000), bahwa transportasi yang baik akan menjamin keamanan, keselamatan, kecepatan dan keterjangkauan daya beli masyarakat.

Peningkatan tingkat penggunaan transportasi akan senantiasa meningkat seiring dengan semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat, baik itu akan kebutuhan gaya hidup, kebutuhan ekonomi, kebutuhan pendidikan dan lain-lain. Transportasi terkait dengan ketersediaan dan kecepatan mobilitas orang dan barang yang berpindah dari satu tempat ke tempat tujuan lain yang selalu memperhitungkan waktu secara efektif dan efisien dalam mencapai tujuannya.

Fungsi transportasi menurut Manik (2004) semakin penting sebagai penghubung antar ruang, yaitu pertama, sebagai alat penghubung antar daerah yang memiliki potensi sumberdaya yang berbeda, sehingga memungkinkan eksploitasi sumberdaya tersebut. kedua, sebagai alat penghubung antar simpul yang merupakan pusat kegiatan atau pusat dari daerah belakangnya. Ketiga, sebagai alat penghubung antarwilayah yang terdiri dari kompoen yang saling berhubungan.

Kabupaten Bangkalan merupakan kabupaten yang terletak di sisi barat pulau Madura provinsi Jawa Timur. Jembatan Suramadu adalah jembatan yang menjadi penghubung dari Pulau Madura ke Kota Surabaya. Adanya jembatan Suramadu diharapkan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi di pulau Madura. Sehingga proses percepatan pembangunan yang ada di Madura mampu ditingkatkan ketika sarana akses transportasi telah peningkatan seperti halnya telah dibangunnya jembatan Suramadu.

Adanya jembatan Suramadu adalah bagian upaya pemerintah untuk mempercepat proses perpindahan baik itu perpindahan hasil produksi ataupun demi suatu alasan untuk mencari hiburan. Namun meski telah ada jembatan Suramadu masalah ketimpangan pembangunan bukan berarti sudah terselesaikan. Adanya ketimpangan pembangunan yang terjadi di Madura

sangat jauh ketika coba dibandingkan dengan pembangunan ekonomi yang sangat cepat di Surabaya. Terutama yang menjadi tantangan terbesarnya berada di Kabupaten Bangkalan, Kabupaten yang menjadi pintu dari Jembatan Suramadu di sisi Madura.

Kabupaten Bangkalan sebagai wilayah di Provinsi Jawa Timur dikategorikan sebagai daerah yang tertinggal dibandingkan dengan kawasan Gerbangkertosusila lainnya. Perekonomian Kabupaten Bangkalan didominasi oleh sektor primer yang berbasis pada sumber daya alam yaitu pertanian. Menonjolnya dominasi sektor tersebut disebabkan karena nilai tambah sektor tersebut berasal dari produk-produk yang berbasis pada sumber daya alam.

TABEL 1.1
PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO KAWASAN
GERBANGKARTASUSILA ATAS DASAR HARGA KONSTAN 2009-2013
(JUTA RUPIAH)

KABUPATEN /KOTA	TAHUN			
	2010	2011	2012	2013
Gresik	16.837.438,37	18.081.043,89	19.424.161,63	20.811.653,46
Bangkalan	3.447.581,93	3.663.074,05	3.896.491,7	4.142.644,94
Mojokerto	7.901.925,18	8.457.102,89	9.066.494,89	9.693.791,99
Surabaya	87.828.841,77	94.471.049,66	101.671.633,57	109.137.301,87
Sidoarjo	26.161.612,20	27.966.208,68	29.958.884,64	32.067.605,55
Lamongan	6.191.066,48	6.625.823,03	7.098.168,75	7.588.274,07

Sumber: BPS Jawa Timur 2014

Dilihat dari tabel 1.1 Kabupaten Bangkalan dari tahun 2009 sampai 2013 tingkat PDRD nya masih kalah tinggi dengan daerah kawasan GERBANGKERTASUSILA yang lain. Dari tahun 2010 hingga sampai tahun 2013

Kabupaten Bangkalan berada paling bawah tingkat PDRB nya dibandingkan dengan kawasan yang ada di kawasan GERBANGKERTASUSILA.

TABEL.1.2
TINGKAT PENDAPATAN ASLI DAERAH KABUPATEN BANGKALAN TAHUN
2011-2014

TAHUN	TINGKAT PAD
2011	Rp. 77.937.772.597,77
2012	Rp. 80.253.709.499,06
2013	Rp.83.249. 442. 447.25
2014	Rp. 95.207.775.327,72

Sumber : Dinas Pendapatan Kabupaten Bangkalan ,2014

Seperti yang dapat dilihat di tabel.1.2 di bawah Untuk Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Bangkalan pada tahun 2011 mencapai Rp. 77.937.772.597,77, namun pada tahun 2014 meningkat menjadi Rp. 95.207.775.327,72. Meski terdapat peningkatan terhadap PAD namun tidak sejalan dengan perkembangan tingkat PDRB yang ada di Kabupaten Bangkalan.

Dengan semakin meningkatnya PAD di Kabupaten Bangkalan, maka juga berdampak terhadap peningkatan kebutuhan terhadap sumberdaya di wilayah Kabupaten Bangkalan. Morlok (1988) mengemukakan bahwa akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dihantarkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum.

Perkembangan pembangunan menciptakan aksesibilitas dan mobilitas seseorang semakin tinggi. Perpindahan tempat dari satu tempat ke tempat yang lain, membutuhkan transportasi dan kondisi infrastruktur yang baik untuk membantu segala aktivitas yang dilakukan oleh orang-orang dalam proses setiap kegiatan baik itu untuk kegiatan ekonomi ataupun kegiatan non ekonomi.

Mengutip pandangan dari Black dan Conroy (1999) mobilitas orang adalah suatu ukuran kemampuan seseorang untuk bergerak yang biasanya dinyatakan dengan kemampuannya membayar biaya transportasi. Jika aksesibilitas ke suatu tempat tinggi, maka mobilitas orang ke tempat tersebut juga tinggi selama biaya aksesibilitas ke tempat tersebut mampu dipenuhi.

Dalam pengembangan pembangunan yang cepat, transportasi menjadi sesuatu hal yang penting untuk terus tercipta kondisi yang nyaman dan tidak mengganggu segala mobilitas serta aksesibilitas orang ataupun barang. Menurut Tamin (1997), Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari prasarana/sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses kesemua wilayah. Sedangkan fungsi transportasi menurut Morlok (1994) adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu.

Proses pembangunan Kabupaten Bangkalan yang masih dalam kondisi yang lambat, peningkatan dalam sisi transportasi menjadi sejalan dengan lambatnya pembangunan yang ada di Kabupaten Bangkalan. Kelambatan kondisi pembangunan di Kabupaten Bangkalan dapat kemudian dibandingkan

pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Bangkalan dengan pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Timur seperti yang di tabel

TABEL 1.3.
LAJU PERTMBUHAN EKONOMI DI PROVINSI JAWA TIMUR DAN
KABUPATEN BANGKALAN TAHUN 2011-2013

WILAYAH	Laju Pertumbuhan Ekonomi				
	2009	2010	2011	2012	2013
LPE Jawa timur	5,01	6,68	7,22	7,27	7,35
LPE Bangkalan	4,96	5,44	6,12	6,37	6,32

Sumber : Badan Pusat statistik Jawa Timur ,2013

Lambatnya pengembangan ekonomi yang terjadi di wilayah Kabupaten Bangkalan juga disebabkan dari rendahnya kualitas infrastruktur yang menjadi akses dari distribusi produksi dan juga lemahnya invenstasi. Lemahnya kondisi sarana dan prasarana Transportasi yang merupakan sarana dalam melakukan distribusi produksi adalah bagian penghambat tidak terlalu pesatnya pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Bangkalan.

TABEL 1.4.
JENIS DAN JUMLAH KENDARAAN DIKABUPATEN BANGKALAN
DAN JAWA TIMUR TAHUN 2009-2013 (UNIT)

Jenis Kendar aan	Jumlah Kendaraan Kabupaten Bangkalan Pada Tahun				Jumlah Kendaraan Provinsi JATIM Pada Tahun			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
MPU	698	765	837	761	965.495	1.012.074	1.076.031	1.159.707
Bus	140	145	162	245	49.770	58.445	58.553	59.843
Truk	690	700	730	1,056	411.989	427.872	452.693	484.017
Mobil	3105	3110	3175	3845	8.424.913	9.069.993	10.258.912	10.521.739
Jumlah	4633	4720	4904	5908	9.852.167	10.568.384	11.846.189	10.521.739

Sumber: BPS Jawa Timur(2014)

Pada tabel 1.4. menunjukkan bahwa jumlah kendaraan dari tahun 2009 sampai 2013 mengalami peningkatan, pada tahun 2008 jumlah kendaraan 4590 unit dan pada tahun 5908 unit. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat jumlah kendaraan yang ada di Kabupaten Bangkalan mengalami peningkatan tiap tahunnya.

Data yang menunjukkan jenis dan jumlah kendaraan di provinsi jawa timur, perbandingan jumlah kendaraan tiap tahun di Provinsi Jawa Timur dengan Kabupaten Bangkalan di tabel 1.4 memiliki selisih yang sangat jauh, atau bisa dikatakan terjadi ketimpangan yang sangat jauh.

TABEL 1.5
PANJANG JALAN MENURUT STATUS DI KABUPATEN
BANGKALAN TAHUN 2009-2013 (KM)

No	Tahun	Jalan Negara	Jalan Propinsi	Jalan Kabupaten	Jumlah (Km)
1	2009	143,44	180,59	523,815	721,365
2	2010	143,44	180,59	523,815	721,365
3	2011	143,44	180,59	523,815	721,365
4	2012	143,44	180,59	523,815	721,365
5	2013	143,44	180,59	523,815	721,365

Sumber :BPSKabupaten Bangkalan (2014)

Namun peningkatan jumlah kendaraan yang ada di Kabupaten Bangkalan tidak sejalan dengan peningkatan panjang jalan yang ada. Pada tabel 1.5 menunjukkan bahwa jumlah panjang jalan di Kabupaten Bangkalan tidak mengalami peningkatan panjang jalan (*stagnan*). Dari tahun 2009 sampai tahun 2013 jumlah panjang jalan di Kabupaten Bangkalan sebesar 721,365 km, jalan tersebut meliputi jalan provinsi, jalan negara dan jalan kabupaten.

Maka dari itu penulis saat ini coba ingin meneliti dengan judul PENGARUH TRANSPORTASI TERHADAP PENINGKATAN PDRB DI KABUPATEN BANGKALAN, supaya mampu menangkap dan mengetahui

seberapa besar pengaruh kondisi transportasi terhadap pengembangan ekonomi di Kabupaten Bangkalan.

1.2. RUMUSAN MASALAH

Dari latar belakang di atas, penulis coba mengangkat rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana pengaruh panjang jalan dan jumlah kendaraan terhadap peningkatan PDRB di Kabupaten Bangkalan?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

- a. Untuk mengetahui pengaruh panjang jalan dan jumlah kendaraan terhadap peningkatan PDRB di Kabupaten Bangkalan

1.4. MANFAAT PENELITIAN

- a. Penelitian ini diharapkan berguna dan bermanfaat bagi pengembangan khazanah keilmuan, terutama menyangkut perencanaan dan pengembangan wilayah.
- b. Penelitian ini diharapkan berguna dan bermanfaat bagi pemerintah Kabupaten Bangkalan dalam pembangunan sarana dan prasarana transportasi untuk menunjang pengembangan wilayah.
- c. Penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi tambahan bagi para peneliti lain yang berminat menindak lanjuti studi tentang transportasi dan pengembangan wilayah.