

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator mengukur keberhasilan pembangunan ekonomi disuatu negara. Seperti yang diungkapkan Sukirno (2000), pembangunan ekonomi merupakan suatu proses usaha dalam meningkatkan pemasukkan atau pendapatan perkapita suatu negara dengan cara mengolah potensi ekonomi menjadi bentuk riil. Hal ini dilakukan melalui lima tahap penting, yaitu penanaman modal, pemanfaatan teknologi, peningkatan pengetahuan, dan pengelolaan keterampilan, serta penambahan kemampuan berorganisasi. Dengan menggunakan kelima tahap tersebut, maka pembangunan ekonomi dapat berjalan dan tumbuh dengan baik.

Sedangkan menurut Subandi (2014) bahwa pembangunan ekonomi merupakan suatu rangkaian proses kegiatan yang dilakukan oleh suatu negara untuk mengembangkan kegiatan atau aktivitas ekonomi guna meningkatkan taraf hidup/ kemakmuran (*Income per-kapita*) masyarakat di suatu daerah atau negara dalam jangka panjang. Kemakmuran itu sendiri dapat ditunjukkan dengan meningkatnya pendapatan perkapita masyarakat di daerah atau negara tersebut karena kenaikan pendapatan perkapita merupakan suatu pencerminan dari timbulnya perbaikan dalam kesejahteraan ekonomi masyarakat.

Pada hakekatnya, pembangunan ekonomi adalah serangkaian usaha dan kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, memperluas

lapangan kerja, pemeratakan distribusi pendapatan masyarakat, meningkatkan hubungan ekonomi regional dan melalui pergeseran kegiatan ekonomi dari sektor primer ke sektor sekunder dan tersier. Dengan perkataan lain arah dari pembangunan ekonomi adalah mengusahakan agar pendapatan masyarakat meningkat, disertai dengan tingkat pemerataan yang sebaik mungkin.

Untuk mengetahui tingkat pertumbuhan pendapatan masyarakat, perlu disajikan statistik Pendapatan Nasional/Regional secara berkala, untuk digunakan sebagai bahan perencanaan pembangunan nasional atau regional khususnya di bidang ekonomi. Angka-angka pendapatan nasional/regional dapat dipakai juga sebagai bahan evaluasi dari hasil pembangunan ekonomi yang telah dilaksanakan oleh berbagai pihak, baik pemerintah pusat/daerah, maupun swasta (BPS, 2014).

Indikator yang paling penting dari kemajuan perekonomian suatu negara atau daerah adalah melalui pencapaian tingkat Produk Domestik Bruto (PDB) untuk tingkat nasional dan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) untuk tingkat daerah setiap tahun (Boediono, 1999). Provinsi Jawa Tengah secara geografis terletak diantara dua provinsi besar yaitu Jawa Barat dan Jawa Timur, dan secara ekonomis Jawa Tengah ialah sebagai jalur perdangan nasional serta penghubung dari keduanya. Dalam dinamika ekonomi pula Jawa Tengah mengembangkan wilayah menjadi kawasan ekonomi industri.

Kawasan Industri (KI) bertujuan untuk mengendalikan tata ruang, meningkatkan upaya industri yang berwawasan lingkungan, mempercepat pertumbuhan industri di daerah, meningkatkan daya saing industri, meningkatkan

daya saing investasi, serta memberikan kepastian lokasi dalam perencanaan dan pembangunan infrastruktur yang terkoordinasi antar sektor terkait. Kawasan Industri di Jawa Tengah terdapat di Kota Semarang, Kabupaten Semarang, Kendal, dan Cilacap namun bukan menjadi prioritas nasional untuk dikembangkan (Pengembangan Reguler). Permintaan lahan kawasan industri terus meningkat seiring dengan program hilirisasi industri dan meningkatnya kinerja perekonomian Indonesia. (Seri analisis Pembangunan Wilayah Jawa Tengah, 2015).

Untuk mencapai sasaran dan tujuan pembangunan tersebut, maka pembangunan perlu didukung oleh berbagai faktor baik ekonomi maupun faktor non-ekonomi, dimana dalam hal ini yang sangat mendukung dan mempengaruhi jalannya roda pembangunan tersebut adalah infrastruktur. Pembangunan infrastruktur akan dapat berdampak pada pertumbuhan ekonomi, baik secara langsung maupun tidak langsung. Infrastruktur sendiri merupakan prasyarat bagi sektor-sektor lain untuk berkembang dan juga sebagai sarana penciptaan hubungan antara satu dengan yang lainnya. Pemberdayaan sumberdaya untuk membangun infrastruktur akan memicu proses ekonomi sehingga menimbulkan penggandaan dampak ekonomi maupun sosial (Setiadi, 2006).

Infrastruktur juga sangat penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilisasi makro ekonomi, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja. Infrastruktur juga dapat meningkatkan mobilitas penduduk, mempercepat laju

pengangkutan barang, memperbaiki kualitas dari jasa pengangkutan tersebut, meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana pembangunan, serta meningkatkan efisiensi penggunaan sarana pembangunan (Marzuki, 2007).

Pada umumnya, infrastruktur transportasi mengemban fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan nasional yang mana sebagian besar pendanaannya masih tergantung pada pemerintah, dimana pemerintah pada umumnya memandang bahwa bidang transportasi adalah sangat vital untuk kepentingan negara baik dari sudut perekonomian maupun dari sudut sosial, politik, pemerintahan, pertahanan, dan keamanan.

Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Terdapat hubungan erat antara transportasi dengan jangkauan dan lokasi kegiatan manusia, barang-barang dan jasa. Fungsi dari transportasi sendiri yaitu melayani mobilitas orang, barang dan jasa baik lokal, regional maupun internasional serta peranannya sebagai sektor pendukung lainnya. Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. (Morlok, 1984). Dimana peran ini akan mempengaruhi sektor-sektor lainnya yang tentunya berpengaruh pada produksi atau pendapatan sektor tersebut atau sektor-sektor lainnya yang berakhir pada peningkatan PDRB.

Dalam aspek perekonomian, transportasi mempunyai pengaruh yang besar. Sebagaimana dikemukakan dalam kata pertimbangan undang-undang Republik Indonesia tentang transportasi, pada umumnya dikemukakan bahwa transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dalam negeri dan keluar negeri (UU RI Nomor 14, 1992).

Peningkatan sektor transportasi akan memberikan *trycledown effect* terhadap sektor yang lainnya, percepatan ekonomi suatu daerah juga tergantung akan sarana transportasi yang memadai hal ini akan memudahkan mobilitas suatu industri dalam memperluas pasar. Maka sebaliknya ketika keberadaan transportasi tidak terpenuhi dengan baik hal ini akan memberikan dampak yang signifikan terhadap sector-sektor yang lain.

Menyadari perannya, maka transportasi harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu. Dalam hal ini, transportasi tidak hanya difokuskan hanya dipertanian, tetapi juga di daerah pedesaan atau antar keduanya. Sarana transportasi dibutuhkan guna menghubungkan kota dengan desa atau sebaliknya desa dengan kota. Perbedaanannya adalah terletak pada intensitas, manajemen, atau pengaturan dan kebutuhan fasilitas. Transportasi juga harus mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat

kebutuhan pelayanan yang aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Untuk itu perlu dikembangkan berbagai moda transportasi dengan mempertimbangkan karakteristik dan keunggulan moda yang bersangkutan, dalam kaitannya dengan jenis dan volume yang diangkut serta jarak tempuh yang harus dilayani. Moda transportasi merupakan istilah yang digunakan untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk perpindahan tempat dari satu tempat ke tempat yang lain. Kemajuan dalam bidang transportasi menyebabkan jarak antara satu daerah dengan daerah lainnya dirasakan menjadi lebih dekat. Selain itu arus barang dari suatu tempat ke tempat lainnya menjadi lebih lancar dan dapat menyebar lebih luas sehingga menunjang pemerataan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi suatu daerah (Hendarso, 2001).

Secara umum Kategori ini mencakup penyediaan angkutan penumpang atau barang, baik yang berjadwal maupun tidak, dengan menggunakan rel, saluran pipa, jalan darat, air atau udara dan kegiatan yang berhubungan dengan pengangkutan. Kategori Transportasi dan Pergudangan terdiri atas: angkutan rel; angkutan darat; angkutan laut; angkutan sungai, danau dan penyeberangan; angkutan udara; pergudangan dan jasa penunjang angkutan, pos dan kurir. Kegiatan pengangkutan meliputi kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat angkut atau kendaraan, baik bermotor maupun tidak bermotor. Sedangkan jasa penunjang angkutan mencakup kegiatan yang sifatnya menunjang kegiatan pengangkutan

seperti: terminal, pelabuhan, pergudangan, dan lain-lain. (PDRB dalam angka Jawa Tengah, 2015)

Sumber-sumber pembentukan PDRB sektor transportasi, yaitu :

1. Angkutan rel
2. Angkutan jalan raya
3. Angkutan laut
4. Angkutan sungai, danau dan penyebrangan
5. Angkutan udara
6. Jasa penunjang transportasi

Jalan raya adalah salah satu sarana transportasi yang paling banyak dipergunakan untuk menunjang perekonomian maupun kegiatan-kegiatan manusia sehari-hari. Jalan raya berfungsi untuk melewati lalu lintas di atasnya dengan cepat, aman dan nyaman. Transportasi darat merupakan sistem transportasi yang terbesar dan yang paling mendapat perhatian. Hal ini terutama disebabkan oleh aktivitas manusia pada umumnya dilakukan di darat, dimana sistem transportasi darat ini memerlukan prasarana jalan sebagai jalur penghubung sebagai penunjang perekonomian, perkembangan wilayah, perkembangan sosial dan perkembangan kebudayaan. Angkutan jalan raya mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Angkutan jalan raya yang menjadi kebutuhan hidup masyarakat sehari-hari, juga sebagai jawaban atas tantangan perkembangan teknologi maju yang senantiasa menuntut kecepatan, keamanan, kenyamanan dan efisiensi. Kenyamanan dan kelancaran merupakan tuntutan dari pengguna jalan. Peranan pengangkutan tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Pengangkutan juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi (Hendarso, 2001).

**Tabel. I.1.**  
**PDRB Sub Sektor Angkutan, PDRB Sektor Transportasi, dan peran**  
**Sub Angkutan Jalan Raya Terhadap PDRB Sektor Transportasi**  
**Provinsi Jawa Tengah Tahun 2000-2014**

<b>Tahun</b>	<b>PDRB Sub Sektor Angkutan jalan (Juta Rupiah)</b>	<b>PDRB Sektor Transportasi (Juta Rupiah)</b>	<b>Peran Sub Sektor Angkutan Jalan terhadap PDRB Sektor transportasi (persen)</b>
2000	3,308,255	4,197,706.93	2.88
2001	3,577,138	4,492,273.76	2.99
2002	3,750,518	4,708,978.36	3.23
2003	3,944,693	4,947,080.47	3.58
2004	4,090,641	5,137,714.02	3.49
2005	4,405,387	5,503,681.50	3.87
2006	4,628,423	5,768,697.08	4.04
2007	4,911,523	6,106,259.99	3.94
2008	5,132,386	6,380,920.41	3.84
2009	5,395,049	6,721,239.29	3.96
2010	5,656,051	7,060,676.32	3.87
2011	6,087,116	7,551,914.61	3.79
2012	6,594,713	8,092,614.02	3.88
2013	6,947,972	8,523,897.10	3.99
2014	7,220,458	8,870,095.17	4.07

Sumber : *Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah (BPS) Data Olahan*

Berdasarkan data pada table 1, sub sektor transportasi angkutan jalan raya memiliki peran serta dalam pembentukan PDRB sektor transportasi pada tahun 2000-2015 dengan rata-rata 3,79%. Nilai yang cukup besar melihat sektor transportasi dari enam sub sektor, yakni sektor angkutan rel, angkutan jalan raya, angkutan laut, angkutan sungai, danau dan penyebrangan, angkutan udara, jasa penunjang.

**Tabel I.2.**  
**PDRB Provinsi Jawa Tengah, PDRB Sektor Transportasi, Peran PDRB**  
**Sektor transportasi terhadap PDRB Provinsi Jawa Tengah Tahun**  
**2000-2014**

Tahun	PDRB Provinsi Jawa Tengah (Juta Rupiah)	PDRB Sektor Transportasi (Juta Rupiah)	Peran PDRB Sektor transportasi Terhadap PDRB Provinsi Jawa Tengah (persen)
2000	114,701,304.81	4,197,706.93	4.52
2001	118,816,400.29	4,492,273.76	4.69
2002	123,038,541.13	4,708,978.36	5.21
2003	129,166,462.45	4,947,080.47	5.76
2004	135,789,872.31	5,137,714.02	5.67
2005	143,051,213.88	5,503,681.50	5.91
2006	150,682,654.74	5,768,697.08	5.96
2007	159,110,253.77	6,106,259.99	5.88
2008	168,034,483.29	6,380,920.41	5.74
2009	176,673,456.57	6,721,239.29	5.99
2010	186,992,985.50	7,060,676.32	5.91
2011	198,270,117.94	7,551,914.61	5.85
2012	210,848,424.04	8,092,614.02	5.92
2013	223,095,299.66	8,523,897.10	6.03
2014	235,298,299.13	8,870,095.17	6.17

Sumber : *Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah (BPS) Data Olahan*

Berdasarkan data Tabel 2, PDRB Sektor Transportasi memiliki peran serta dalam pembentukan PDRB Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2000-2015 dengan Rata-rata 5,67%.

**Tabel I.3.**  
**PDRB Sub Sektor Angkutan Rel, Angkutan Jalan Raya, Angkutan Laut, angkutan Sungai, Danau dan penyebrangan, angkutan udara, jasa penunjang, transportasi Provinsi Jawa Tengah Tahun 2000-2014**

LAPANGAN USAHA	2010	2011	2012	2013*	2014**
Angkutan Rel	133,136	138,699	133,055	131,336	155,759
Angkutan Jalan Raya	5,656,050	6,087,115	6,594,713	6,947,971	7,220,458
Angkutan Laut	784,428	805,591	806,107	860,423	877,920
Angkutan Sungai, Danau & Penyebrangan	195.27	202	208.30	211	215
Angkutan Udara	124,716	135,699	149,210	160,854	180,966
Jasa penunjang Angkutan	362,149	384,604	409,318	423,098	434,775

*Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah (BPS) Oalahan Data*

Menurut Simbolon (2003), dalam transportasi terdapat ungkapan *ship follow the trade and trade follow the ship*. Kata *ship follow the trade* mengandung makna bahwa transportasi (*ship*) mengikuti perkembangan maupun kemandirian aktivitas perdagangan dan kata *trade follow the ship* berarti pula bahwa perkembangan kegiatan perdagangan tergantung pada transportasi (*ship*).

**Tabel I.4.**  
**Jumlah Kendaraan Bermotor dan Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor Provinsi Jawa Tengah Tahun 2000-2014**

Tahun	Jumlah Kendaraan Bermotor (Unit)	Pertumbuhan kendaraan Bermotor (Persen)
2000	2,832,903	-
2001	2,963,244	7.63
2002	3,343,107	5.30
2003	3,564,130	5.91
2004	4,488,686	4.67
2005	5,055,628	7.34
2006	5,826,438	6.63
2007	6,515,252	8.07
2008	7,399,020	6.57
2009	8,593,911	7.12
2010	9,318,749	6.66
2011	10,481,143	8.56
2012	11,521,288	7.90
2013	12,683,723	6.55
2014	13,842,639	7.58

*Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah (BPS) Oalahan Data*

Pada tahun 2010 kendaraan bermotor di provinsi Jawa Tengah sebanyak 9,318,749 unit dan pada tahun 2014 bertambah menjadi 13,842,639 unit. Terlihat dari table diatas terjadi pertumbuhan yang sangat pesat bagi kendaraan bermotor, dalam kurun waktu 4 tahun pertumbuhan sebesar 4,523,890 unit, dalam hal ini kendaraan bermotor dapat menunjukkan peningkatan rehadap PDRB Provinsi Jawa Tengah.

Hal ini mengindikasikan bawah sektor transportasi ini tidak boleh dilepas dari kegiatan masyarakat karena begitu perannya terhadap mobilitas masyarakat sehingga sektor ini sangat berpengaruh terhadap pembentukan PDRB Provinsi Jawa Tengah.

Mengingat begitu besarnya peranan sub sektor transportasi angkutan jalan raya terhadap PDRB sektor transportasi, peneliti tertarik untuk meneliti seberapa besar peranan sub sektor tersebut dari prasarana dan pemanfaatan jasa sub sektor tersebut. Peneliti juga ingin melihat besarnya kontribusi sub sektor transportasi angkutan jalan raya terhadap PDRB sektor transportasi. Dan peneliti menjadikan Provinsi Jawa Tengah sebagai lokasi penelitian, maka dari itu peneliti mengambil judul **“Analisis Fakto-Faktor yang Mempengaruhi PDRB Sektor Transportasi Provinsi Jawa Tengah Tahun 2000-2015”**

#### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dikemukakan di atas maka perumusan masalah dalam penelitian ini :

1. Bagaimana pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap PDRB Sektor transportasi di provinsi Jawa Tengah?
2. Bagaimana pengaruh panjang jalan terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Jawa Tengah?
3. Bagaimana pengaruh jumlah penduduk terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Jawa Tengah?

#### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Jawa Tengah.
2. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh panjang jalan terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Jawa Tengah.

3. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jumlah penduduk terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Jawa Tengah.

#### **D. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat bagi pemerintah.

Sebagai bahan pertimbangan bagi pengambil keputusan dalam menentukan kebijakan terutama bagi Dinas Pekerjaan Umum.

2. Manfaat bagi pembaca.

Sebagai referensi dan bahan perbandingan bagi peneliti selanjutnya yang tertarik dengan masalah pertumbuhan sektor transportasi, pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, dan pertumbuhan panjang jalan.

3. Manfaat bagi peneliti.

Penelitian ini merupakan pelatihan intelektual (*intellectual exercise*) yang diharapkan dapat menambah pengetahuan serta menambah wawasan terutama dalam bidang ekonomi regional bagi peneliti.

#### **E. Metode Penelitian**

Metode pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data kuantitatif dengan jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data ini diperoleh dari dari perpustakaan, website, jurnal atau laporan-laporan penelitian terdahulu dan dari lembaga atau instansi yang terkait dalam penelitian ini.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terbentuk dalam runtun waktu (*time series*) dan jurnal-jurnal ilmiah tentang transportasi. Data yang digunakan meliputi: Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Jawa Tengah, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, Jumlah Kendaraan Bermotor dan Panjang Jalan dari tahun 2000-2015 di Provinsi Jawa Tengah, yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan bahan kepustakaan yang lain.

## **F. Sistematika Penulisan**

Sistematika dari penulisan ini adalah :

### **BAB I           Pendahuluan**

Dalam bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian seta sistematika penulisan.

### **BAB II           Tinjauan Pustaka**

Berisi tentang konsep produksi, pertumbuhan penduduk, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), serta teori-teori yang relevan dengan penelitian yang akan dilakukan, tinjauan terhadap penelitian-penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya, kerangka pemikiran penelitian.

### **BAB III         Metode Penelitian**

Bab ini bersisikikan tentang ruang lingkup penelitian, jenis data dan sumber data, definisi operasional, dan teknik analisis data.

**BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Menguraikan atau menjabarkan tentang deskripsi pengolahan data.

**BAB V Penutup**

Membahas tentang kesimpulan dan sasaran dari penelitian yang dilakukan.