



Dampak Ekonomi Bagi Komoditas Unggulan Dalam Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra (JTTS) Bakauheni-Kayu Agung

Muhammad Zainal Ibad*, Devana Tsintaniarsy Iskandar, Farid Adam, Syifa Novia Tabrani

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sumatera, Jl. Way Hui, Lampung Selatan, 40132, Indonesia

* Corresponding E-mail: zainal.ibad@pwk.itera.ac.id

Received 09th July 2020
Accepted 1st July 2021
Published 5th October 2021

Open Access

DOI: 10.35472/jsat.v5i2.278

Abstract: The development of Trans Sumatra Toll Road has been listed in the Indonesian Economic Acceleration and Expansion Master Plan (MP3EI), which has been approved in Presidential Regulation (Perpres) number 48 of 2014 concerning Amendments to Presidential Regulation (Perpres) number 32 of 2011 about regarding the Master Plan for the Acceleration and Expansion of Indonesia's Economic Development 2011-2025. Moreover, Trans Sumatra Toll Road (JTTS) construction has been a part of the Asian Highway Network. With the existence of JTTS, connectivity between regions will undoubtedly be facilitated, and the movement of goods will be faster and have an impact on the economic growth of an area. The meaning from movement goods referred to in this study is the leading commodity in each region of the Province of Lampung - South Sumatra. This paper aims to examine the economic impact of the Bakauheni - Kayu Agung, which includes Trans Sumatra Toll Road, in developing the Lampung - South Sumatra region. The research method used is descriptive qualitative. The results showing after the construction of JTTS is commodity movements were faster because of gotten more time-efficient. However, there still trends in which using JTTS didn't provide more time-efficient.

Keywords: *Trans Sumatra Toll Road (JTTS), Time-Efficient, Connectivity, Economic Growth, Comodity.*

Abstrak: Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra (JTTS) telah tercantum dalam *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang telah diundangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 48 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 Tentang *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025. Pembangunan JTTS juga telah menjadi bagian dari *Asian Highway Network*. Dengan adanya JTTS, konektivitas antar wilayah tentunya akan semakin mudah dan perpindahan barang akan lebih cepat serta berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Perpindahan barang yang dimaksud dalam penelitian ini adalah komoditas unggulan di setiap wilayah Provinsi Lampung-Sumatera Selatan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji dampak ekonomi JTTS Bakauheni-Kayu Agung dalam pengembangan wilayah Lampung-Sumatera Selatan. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setelah adanya pembangunan JTTS perpindahan komoditas lebih cepat karena efisiensi waktu, namun terdapat perpindahan yang apabila menggunakan JTTS tidak memberikan efisiensi waktu.

Kata Kunci : Jalan Tol Trans Sumatra (JTTS), Efisiensi Waktu, Konektivitas, Pertumbuhan Ekonomi, Komoditas.

Pendahuluan

Latar Belakang

Dalam mendukung perekonomian suatu negara, pembangunan infrastruktur sebagai suatu hal yang penting untuk diadakan, salah satunya adalah transportasi. Menurut Ahmad Munawar, transportasi

adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat [1]. Maka dalam hal ini, transportasi berfungsi sebagai penghubung antar desa, kota, dan bahkan provinsi. Transportasi menjadi akses untuk melakukan pendistribusian barang dan/atau jasa agar perekonomian wilayah dan bahkan negara dapat terus terlaksana. Melalui transportasi, sumber daya alam yang terpisah di berbagai daerah dapat terakses, dengan kondisi tersebut akan mendorong

perkembangan wilayah secara cepat jika dibandingkan dengan daerah yang tidak terakses ataupun memiliki transportasi yang buruk. Selain itu, dengan adanya transportasi akan terciptanya efisiensi waktu yaitu terjadinya penyingkatan waktu pemindahan barang [2]. Salah satu transportasi yang dapat memberikan kelancaran akses dalam pendistribusian barang dan/atau jasa adalah jalan tol.

Pada tahun 2011, Pemerintah Republik Indonesia membuat Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang salah satunya direncanakan di koridor Sumatera dan telah dilegitimasi dalam Peraturan Presiden Nomor 48 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025. Dalam dokumen tersebut disebutkan bahwa salah satu cara percepatan dan perluasan ekonomi pada koridor Sumatera adalah melalui pembangunan Jalan Tol Trans-Sumatera (JTTS) [3].

Saat ini, Pulau Sumatera merupakan penyumbang tertinggi ke-2 setelah Pulau Jawa dengan nilai kontribusi PDB sebesar 21,32% [4]. Terlebih lagi, Pulau Sumatera mengalami peningkatan PDB setiap tahunnya [5]. Sebagai pulau dengan kontribusi PDB tertinggi, maka pembangunan infrastruktur menjadi suatu hal yang diprioritaskan salah satunya yaitu pembangunan JTTS karena dapat meningkatkan kemudahan dalam konektivitas. Selain itu, pembangunan JTTS juga sudah menjadi bagian dari Asian Highway Network yang ditandatangani dalam sidang komisi United Nations-ESCAP pada tahun 2004 [5]. Menurut Arif Budimanta selaku Wakil Ketua Komite Ekonomi dan Industri Nasional (KEIN), bahwa pembangunan JTTS akan terhubung dengan Asian Highway Network yang diharapkan dapat memperlancar ekspor ke Asia [6].

Menurut Arif Budimanta, tersambunginya JTTS dengan Asian Highway Network akan meningkatkan konektivitas antar negara di Asia [6]. Kelancaran konektivitas ini tentunya akan mempermudah perpindahan barang dan/atau jasa yang akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Alstadte et.al menjelaskan bahwa hubungan konektivitas transportasi dengan perekonomian adalah sebagai pengembang sektor industri serta perdagangan dan jasa dengan mendukung mobilisasi hasil produk sektor/komoditas unggulan disuatu wilayah sehingga dapat mengurangi biaya logistik serta meningkatkan pendapatan usaha [7]. Sehingga dalam hal ini, melalui konektivitas transportasi perpindahan komoditas

unggulan di suatu wilayah dapat didistribusikan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah.

Salah satu jalur JTTS yang telah beroperasi adalah jalur Bakauheni – Kayu Agung yang terletak di Provinsi Lampung dan Provinsi Sumatera Selatan. Hingga saat ini, jalur Bakauheni – Kayu Agung merupakan jalur yang telah aktif beroperasi dari jalur lainnya yang masih dalam tahap pembangunan. Sehingga, jalur Bakauheni – Kayu Agung inilah yang baru dapat terlihat dampaknya.

Pembangunan JTTS merupakan bagian dari proyek nasional yang diharapkan dapat memperluas dan mempercepat perekonomian di Indonesia. Melalui JTTS yang salah satunya adalah koridor Sumatera tentunya akan berdampak secara ekonomi terhadap wilayah Sumatera dan juga sebagai bentuk perhatian pemerintah dalam pembangunan wilayah bagian Sumatera. Saat ini, jalur Bakauheni – Kayu Agung merupakan jalur yang telah beroperasi dan memberikan perubahan pergerakan di Provinsi Lampung dan Provinsi Sumatera. Perubahan pergerakan karena kemudahan konektivitas dari adanya pembangunan JTTS sebagai infrastruktur transportasi menyebabkan perpindahan barang lebih efisien terutama efisiensi waktu. Maka dari itu, dampak ekonomi JTTS Bakauheni – Kayu Agung dalam pengembangan wilayah Lampung – Sumatera Selatan menjadi suatu hal yang penting untuk dikaji agar dapat dilihat perubahannya sebelum dan setelah adanya JTTS.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji dampak ekonomi JTTS Bakauheni – Kayu Agung dalam pengembangan wilayah Lampung – Sumatera Selatan, dengan sasaran sebagai berikut:

1. Identifikasi jaringan transportasi Lampung – Sumatera Selatan
2. Identifikasi Komoditas unggulan di sepanjang Lampung – Sumatera Selatan
3. Identifikasi dampak konektivitas terhadap pengembangan ekonomi wilayah Lampung – Sumatera Selatan
4. Identifikasi dampak ekonomi dari komoditas unggulan terkait di wilayah Lampung – Sumatera Selatan

Pergerakan

Pergerakan adalah suatu kegiatan berpindah dari daerah asal menuju daerah tujuan. Pergerakan atau dalam hal ini sama dengan perjalanan dapat diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) hal yakni [8]:

1. *Trip purpose* (tujuan pergerakan). Pergerakan dapat diklasifikasikan berdasarkan tujuan yang akan dituju, seperti ke kantor, ke sekolah, dan ke tempat rekreasi. Dari keseluruhan tujuan, pergerakan untuk bekerja dan belajar adalah pergerakan yang paling sering dilakukan. Faktor kebutuhan untuk memperoleh masukan ekonomi menjadi hal utama kedua pergerakan tersebut sering dilakukan.
2. *Trip time of the day* (kapan pergerakan dilakukan). Pergerakan diklasifikasikan berdasarkan waktu perjalanan yang dilakukan. Seseorang bisa saja melakukan perjalanan pada pagi hari, siang hari, sore hari, bahkan malam hari. Pergerakan ini diklasifikasikan berdasarkan perjalanan seseorang menuju puncak pergerakan (*peak trips*) atau dari puncak pergerakan (*off peak trips*).
3. *By person type* (tipe orang yang melakukan perjalanan). Pergerakan juga diklasifikasikan berdasarkan tipe seseorang atau perilaku pergerakan seseorang. Jika seseorang merupakan *traveler*, maka pergerakan yang dilakukan akan semakin sering. Hal ini dipengaruhi oleh kondisi sosial-ekonomi seseorang dan biasanya dikategorikan berdasarkan tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan, dan ukuran rumah tangga.

Dalam melakukan pergerakan faktor aksesibilitas juga menjadi penting. Aksesibilitas yang baik akan memudahkan pergerakan dan tentunya akan meningkatkan bangkitan pergerakan, namun dengan aksesibilitas yang buruk pergerakan akan semakin sulit dilakukan. Perencanaan jaringan jalan dan terintegrasinya moda transportasi adalah salah satu bentuk pengakomodasian aksesibilitas. Dengan begitu, aksesibilitas akan membaik dan pergerakan akan mudah dilakukan.

Efisiensi

Efisiensi diartikan sebagai ketepatan cara (usaha, kerja) dalam menjalan sesuatu (dengan tidak membuang waktu, biaya, dan tenaga) [9]. Sehingga, efisiensi waktu adalah kegiatan melakukan suatu pekerjaan secara

tepat dengan tidak membuang waktu, biaya, dan tenaga.

Melalui cara yang tepat, waktu akan digunakan seefisien mungkin sehingga tidak menimbulkan kerugian. Begitupun dalam pergerakan atau perjalanan. Dengan akses yang baik, maka pergerakan pun akan sampai ke tujuan dengan lebih cepat. Sehingga, waktu, biaya, dan tenaga yang dikeluarkan pun akan lebih sedikit yang mengakibatkan keuntungan dari segia waktu, biaya, dan tenaga.

Ekspor dan Impor

Ekspor adalah pembelian negara lain atas barang yang diproduksi oleh dalam negeri [10]. Dalam penelitian ini skala jual-beli yang dilakukan ialah antar wilayah. Maka, ekspor adalah kegiatan penjualan hasil produksi suatu wilayah yang dibeli oleh wilayah lainnya. Berbeda halnya dengan impor. Impor adalah kegiatan pembelian hasil produksi suatu wilayah di luar wilayah sendiri. Kegiatan ekspor dan impor ini menjadi bagian kerja sama antar wilayah bahkan negara untuk memenuhi kebutuhan wilayahnya karena barang/jasa tersebut tidak dapat diproduksi sendiri karena kendala seperti ketersediaan sumberdaya alam atau bahkan sumberdaya manusianya. Menurut Benny [10], kegiatan impor dilakukan untuk memenuhi kebutuhan rakyat. Hal ini diperkuat dengan pernyataan Ratnasari [10] bahwa produk impor merupakan barang yang tidak dapat dihasilkan atau dapat dihasilkan namun belum dapat memenuhi kebutuhan rakyatnya.

Bentuk kegiatan ekspor-impor ini dibutuhkan karena perbedaan karakteristik wilayah. Perbedaan karakteristik wilayah disebabkan karena sumberdaya alam yang berbeda antar wilayah, sehingga tidak semua kebutuhan dapat diproduksi oleh wilayah. Maka dari itu, adanya kegiatan ekspor dan impor sebagai bentuk kerja sama yang saling mendukung dalam memenuhi kebutuhan masyarakat suatu wilayah.

Original Article

e-ISSN: 2581-0545 - <https://journal.itera.ac.id/index.php/jsat/>



Pertumbuhan Ekonomi Wilayah

Pertumbuhan ekonomi adalah hasil perubahan ekonomi suatu wilayah menjadi lebih meningkat dan lebih baik. Pertumbuhan ekonomi suatu wilayah dipengaruhi oleh pembangunan ekonomi yang dilakukan antar *stakeholder*. Arsyad [11] mendefinisikan pembangunan ekonomi daerah yaitu:

“Suatu proses dimana pemerintah daerah dan masyarakatnya mengelola sumber daya yang ada dan membentuk suatu pola kemitraan antara pemerintah daerah dengan sektor swasta untuk menciptakan suatu lapangan kerja baru dan merangsang pertumbuhan ekonomi dalam wilayah tersebut.”

Dalam hal ini pembangunan ekonomi dibangun karena adanya kerja sama antar pihak dalam mengelola sumber daya yang ada dalam suatu wilayah. Melalui kerja sama inipun akan menghasilkan lapangan pekerjaan bagi masyarakat dan tentunya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah.

Pertumbuhan ekonomi suatu wilayah ditentukan oleh sektor unggulan yang ada di wilayah tersebut. Sektor unggulan ini nantinya akan memiliki kontribusi dalam perekonomian suatu wilayah. Pertumbuhan ekonomi berkaitan dengan peningkatan produksi barang dan jasa yang antara lain diukur dengan besaran yang disebut dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) [12]. Penyumbang PDRB ini dilihat dari sektor-sektor yang menyumbang perekonomian bagi wilayahnya.

Pertumbuhan ekonomi dibangun karena pembangunan ekonomi yang ditentukan oleh sektor-sektor yang ada di wilayah tersebut dan tentunya setiap daerah memiliki sektor unggulan yang membantu dalam meningkatkan perekonomian. Pertumbuhan ekonomi dikatakan meningkat ketika nilai PDRB meningkat. Setiap daerah memiliki sektor unggulan yang berbeda, begitupun dengan komoditasnya.

Metode

Berikut metode yang digunakan yang dijelaskan berdasarkan analisis yang dilakukan untuk menjawab sasaran dalam penelitian.

Tabel 1. Analisis dan data yang digunakan untuk menjawab sasaran

No	Sasaran	Analisis	Data	Keluaran
1	Identifikasi Jaringan Transportasi Lampung-Sumatera Selatan	Analisis Jaringan Transportasi	Jaringan Transportasi/Jalan	Jaringan Transportasi
2	Identifikasi Komoditas Unggulan di sepanjang Lampung-Sumatera Selatan	Analisis Komoditas Sektor Unggulan	Data Komoditas Unggulan	Persebaran Komoditas
3	Identifikasi Dampak Konektivitas Terhadap Pengembangan Ekonomi Wilayah Lampung-Sumatera Selatan	Analisis Dampak Konektivitas	Overlay Sasaran 1 dan 2	Dampak Pembangunan Terhadap Komoditas Unggulan
4	Identifikasi Dampak Ekonomi dari Komoditas Unggulan Terkait di Wilayah Lampung-Sumatera Selatan	Analisis Pertumbuhan Ekonomi Wilayah	Wawancara	Dampak Perubahan Ekonomi

Sumber: Peneliti, 2020

Pada sasaran 1, analisis jaringan transportasi digunakan untuk menganalisis jaringan transportasi yang melalui Provinsi Lampung dan Sumatera Selatan. Sasaran 2 dilakukan melalui analisis komoditas sektor unggulan yaitu untuk menganalisis persebaran komoditas unggulan yang ada di Provinsi Lampung dan Sumatera Selatan. Sasaran 3 yaitu menganalisis dampak konektivitas dengan melihat perbandingan jarak tempuh sebelum dan sesudah adanya JTTS pada Provinsi Lampung dan Sumatera Selatan. Pada sasaran 4 yaitu

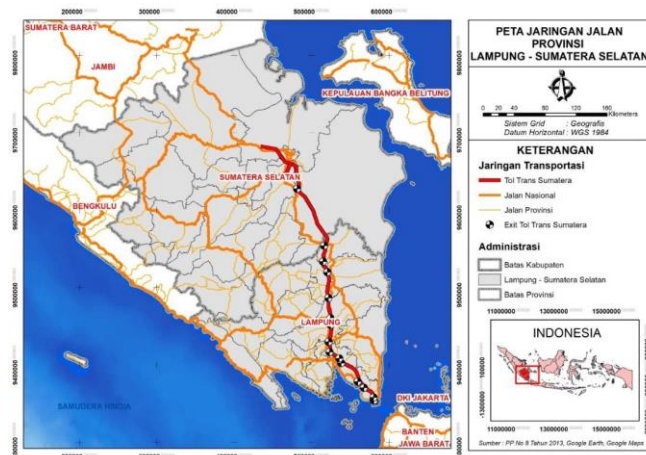


menganalisis pertumbuhan ekonomi wilayah dimana analisis dilakukan dengan memberikan perbandingan kondisi perekonomian sebelum dan sesudah adanya JTTS di Provinsi Lampung dan Sumatera Selatan.

Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah melalui data sekunder dan data primer. Data sekunder didapatkan melalui penelitian terdahulu, dokumen pemerintahan, dan data citra. Sementara, data primer dilakukan melalui wawancara.

Hasil dan Pembahasan

1. Jaringan Jalan Provinsi Lampung-Sumatera Selatan

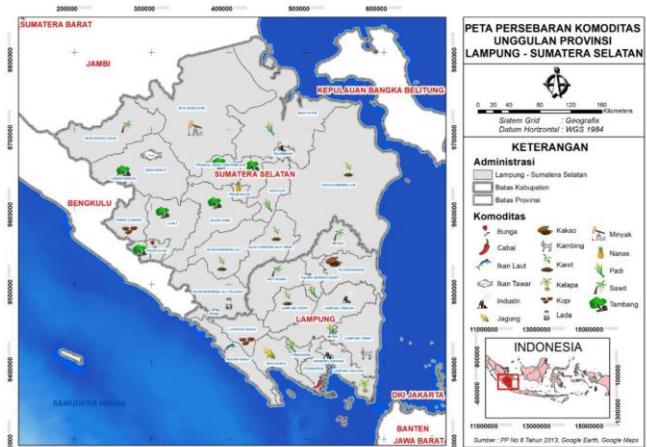


Gambar 1. Peta Jaringan Jalan Provinsi Lampung-Sumatera Selatan
Sumber: Hasil Olahan, 2020

Berdasarkan hasil olahan peta jaringan jalan Provinsi Lampung – Sumatera Selatan menggunakan teknik *digitasi* melalui *arcgis 10.6* dengan data yang bersumber dari *google maps* dan *google earth*, dapat dilihat bahwa jaringan JTTS yang diolah dalam penelitian ini adalah jalur Bakauheni – Kayu Agung. Sepanjang jalur Bakauheni – Kayu Agung, JTTS pada jalur tersebut melewati 3 (tiga) ruas yakni ruas Bakauheni – Terbanggi Besar, ruas Terbanggi Besar – Pematang Panggang, dan ruas Pematang Panggang – Kayu Agung [13]. Berdasarkan Rencana Pembangunan JTTS, jalur Bakauheni – Terbanggi Besar memiliki panjang jalur tol 140,7 km dengan jumlah seksi sebanyak 4 (empat) dan pada ruas Terbanggi Besar – Pematang Panggang – Kayu Agung memiliki panjang jalur tol 185 km dengan jumlah seksi sebanyak 3 (tiga) [14]. Berdasarkan peta tersebut juga dapat dilihat lokasi-lokasi gerbang tol yang memungkinkan pergerakan dari dalam ataupun luar kota/kabupaten.

Dalam hal ini, pergerakan keluar-masuk antar wilayah akan semakin mudah karena adanya jaringan jalan yang terakses serta gerbang tol akan mempermudah pergerakan karena pergerakan yang sebelumnya harus memutar akan lebih efisien akibat peningkatan pergerakan dari adanya JTTS. Pergerakan antar wilayah pun akan semakin mudah.

2. Persebaran Komoditas Unggulan



Gambar 2. Peta Persebaran Komoditas Unggulan Provinsi Lampung - Sumatera Selatan

Sumber: Hasil Olahan, 2020

Berdasarkan hasil olahan peta persebaran komoditas unggulan Provinsi Lampung – Sumatera Selatan, dapat dilihat bahwa setiap wilayah memiliki komoditas unggulan yang berbeda. Perbedaan komoditas unggulan di setiap wilayah karena perbedaan kondisi wilayah setiap wilayah. Penentuan komoditas unggulan di Provinsi Lampung – Sumatera Selatan menggunakan data sekunder yaitu untuk Provinsi Sumatera Selatan, data sekunder yang digunakan adalah RPJMD Sumatera Selatan 2013-2018 [15], *website* pemerintahan kabupaten [16], dan jurnal [17]. Sementara data sekunder yang digunakan untuk mencari komoditas unggulan Provinsi Lampung adalah *website* pemerintahan pusat dan provinsi [18] [19] [20], serta jurnal [21]. Untuk menentukan komoditas yang dirasa unggulan di suatu wilayah, maka sebelumnya dilakukan terlebih dahulu pengolahan penentuan sektor unggulan menggunakan analisis LQ yang kemudian dari sektor-sektor unggulan tersebut ditentukan nilai rata-rata tertinggi dan disesuaikan dengan komoditas unggulan yang didapat melalui data sekunder. Dengan pengolahan tersebut didapatlah persebaran komoditas

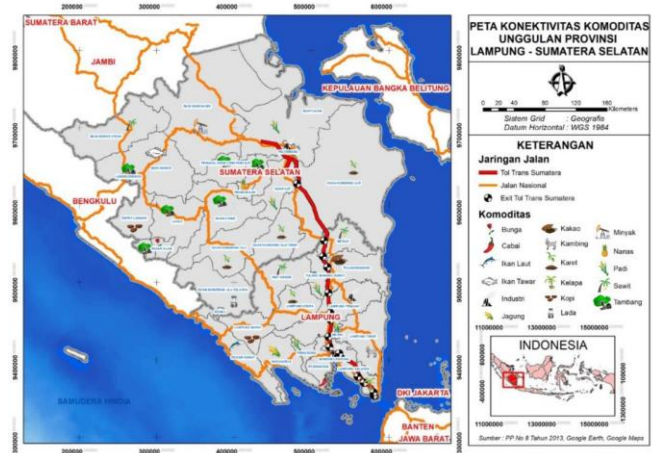
unggulan di setiap kabupaten Provinsi Lampung – Sumatera Selatan.

Perbedaan komoditas unggulan di setiap wilayah menunjukkan bahwa setiap wilayah tidak dapat berdiri sendiri. Dalam hal ini, maka kegiatan ekspor dan impor dibutuhkan untuk menunjang kebutuhan disetiap wilayah. Ketika kegiatan ekspor dan impor terus berlangsung, maka akan terjadinya perpindahan komoditas unggulan dari satu wilayah ke wilayah tertentu. Melalui kegiatan ekspor dan impor ini juga menyebabkan terjadinya perputaran ekonomi dan tentunya terciptanya pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. Faktor penting untuk merangsang pertumbuhan ekonomi di suatu negara adalah ekspor dan tanpa adanya ekspor negara miskin tidak akan mampu meningkatkan perekonomian [22]. Jika Indonesia tidak melakukan kegiatan impor maka kebutuhan dalam negeri tidak akan terpenuhi [22]. Pandangan Febriyanti terhadap ekspor dan impor dalam negara sama halnya dengan pengaruhnya terhadap suatu wilayah. Maka dalam hal ini, persebaran komoditas di suatu wilayah dengan perbedaan komoditas unggulan disebabkan karena perbedaan kondisi wilayah dan dengan hal tersebut maka kegiatan ekspor dan impor akan berlangsung yang dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu wilayah dan juga pemenuhan kebutuhan suatu wilayah.

Sesuai dengan pernyataan Mathew dan Rao [8] bahwa pergerakan diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) hal yakni berdasarkan tujuan, waktu dilaksanakannya pergerakan, dan perilaku pergerakan. Dalam hal persebaran komoditas, pergerakan atau perjalanan dilakukan dengan tujuan untuk bekerja yaitu melakukan pekerjaan untuk mengantarkan hasil produksi dari suatu wilayah ke wilayah lain begitupun dengan sebaliknya. Hal ini dilakukan karena perbedaan komoditas akibat perbedaan karakteristik wilayah yang menyebabkan saling ketergantungan antar wilayah dalam memenuhi kebutuhan masyarakatnya.

3. Dampak Pembangunan Terhadap Komoditas Unggulan

Berdasarkan hasil olahan *overlay* peta jaringan jalan dengan peta persebaran komoditas unggulan Provinsi Lampung – Sumatera Selatan, dapat dilihat aksesibilitas dan konektivitas jalan dalam melakukan perpindahan barang yaitu komoditas unggulan untuk diekspor ataupun impor. Dengan adanya JTTS, perpindahan barang akan lebih menghemat waktu karena sistem JTTS yang tidak memberikan penghambat dalam melakukan perjalanan atau perpindahan. Selain itu, dengan adanya JTTS perjalanan yang sebelumnya harus memutar untuk



Gambar 3. Peta Konektivitas Komoditas Unggulan Provinsi Lampung - Sumatera Selatan

Sumber: Hasil Olahan, 2020

menuju ke wilayah lain akan dipotong melalui JTTS sehingga perjalanan akan lebih singkat dan lebih cepat.

Untuk menunjukkan efisiensi waktu sebelum adanya pembangunan JTTS dengan setelah adanya pembangunan JTTS, maka dilakukannya pengecekan waktu tempuh perpindahan barang dari suatu wilayah ke wilayah lainnya menggunakan aplikasi *google maps*. Pengecekan dilakukan terhadap 6 (enam) wilayah, yaitu 3 (tiga) wilayah di Provinsi Lampung dan 3 (tiga) wilayah di Provinsi Sumatera Selatan. Tiga wilayah Provinsi Lampung yang akan dilakukan pengecekan adalah Kabupaten Tulang Bawang Barat, Kabupaten Pringsewu, dan Kabupaten Pesisir Barat. Sementara, 3 (tiga) wilayah Provinsi Sumatera Selatan yang akan dicek adalah Kabupaten Ogan Ilir, Kabupaten Penukal Abab Lematang Ilir, dan Kabupaten Musi Rawas Utara. Pemilihan keenam wilayah tersebut berdasarkan jarak kedekatannya dengan gerbang JTTS. Keenam wilayah tersebut akan dicek perjalanan atau perpindahannya menuju ke Bakauheni, karena Bakauheni sebagai tempat awal dan akhir dari gerbang JTTS dan sebagai ujung dari Pulau Sumatera.

Berdasarkan hasil pengecekan di Provinsi Lampung terkait efisiensi waktu tempuh yang dilakukan sebelum dan setelah adanya pembangunan JTTS, didapat bahwa untuk Kabupaten Tulang Bawang Barat yang merupakan Kabupaten dengan jarak yang dekat dengan Gerbang Tol Lambu Kibang, hanya memerlukan waktu tempuh sekitar 2 jam 31 menit. Sementara jika tanpa JTTS, memerlukan waktu tempuh sekitar 4 jam 29 menit atau 4 jam 36 menit. Sehingga, dengan adanya tol dapat mengurangi waktu sekitar 2 jam. Untuk Kabupaten Pringsewu memerlukan waktu tempuh sekitar 2 jam 34

menit dengan menggunakan JTTS, sementara jika tidak menggunakan JTTS maka waktu tempuh yang dilakukan adalah sekitar 3 jam 17 menit. Sehingga, dengan adanya JTTS dapat mengurangi waktu tempuh sekitar 1 jam. Sementara untuk Kabupaten Pesisir Barat, pengecekan dilakukan di Kecamatan Krui karena dengan memasukkan Kabupaten Pesisir Barat saja tidak dapat terdeteksi waktu tempuhnya melalui google maps. Selain itu, Kecamatan Krui juga merupakan Ibukota Kabupaten Pesisir Barat. Berdasarkan hasil pengecekan, waktu tempuh yang dilakukan dengan menggunakan JTTS dari Kecamatan Krui menuju Bakauheni adalah sekitar 6 jam 46 menit, sementara jika tidak menggunakan tol membutuhkan waktu tempuh sekitar 7 jam 45 menit. Sehingga perjalanan dari Kabupaten Pesisir Barat menuju Bakauheni dengan menggunakan JTTS dapat mengurangi waktu tempuh sekitar 1 jam.

Pengecekan juga dilakukan di Provinsi Sumatera Selatan. Berdasarkan hasil pengecekan di Provinsi Sumatera Selatan, didapat bahwa waktu tempuh yang diperlukan dari Kabupaten Ogan Ilir menuju Bakauheni dengan menggunakan JTTS adalah sekitar 5 jam 41 menit, sementara jika tidak menggunakan JTTS adalah sekitar 8 jam 53 menit. Sehingga perjalanan dari Kabupaten Ogan Ilir menuju Bakauheni dengan menggunakan JTTS dapat mengurangi waktu sekitar 2 jam. Untuk Kabupaten Penukal Abab Lematang Ilir membutuhkan waktu tempuh dengan menggunakan JTTS sekitar 8 jam 15 menit, sementara jika tidak menggunakan JTTS waktu tempuh yang harus dilakukan adalah sekitar 11 jam 2 menit. Sehingga, dengan menggunakan JTTS perjalanan dari Penukal Abab Lematang Ilir menuju Bakauheni dapat mengurangi waktu tempuh sekitar 3 jam. Sementara untuk Kabupaten Musi Rawas Utara, pengecekan dilakukan di Kecamatan Rupit karena dengan memasukkan Kabupaten Musi Rawas Utara saja tidak dapat terdeteksi waktu tempuhnya melalui google maps. Berdasarkan hasil pengecekan, waktu tempuh yang dilakukan dengan menggunakan JTTS dari Kecamatan Rupit menuju Bakauheni adalah sekitar 13 jam 33 menit, sementara jika tidak menggunakan tol membutuhkan waktu tempuh sekitar 15 jam 38 menit. Sehingga perjalanan dari Kabupaten Musi Rawas Utara menuju Bakauheni dengan menggunakan JTTS dapat mengurangi waktu tempuh sekitar 2 jam.

Dari hasil pengecekan keseluruhan wilayah di Provinsi Lampung – Sumatera Selatan dengan memilih 6 (enam)

wilayah tertentu, maka dapat dilihat bahwasannya dengan adanya JTTS perjalanan yang dilakukan dapat lebih menghemat waktu tempuh. Efisiensi waktu tempuh bahkan dapat mengurangi waktu dari 1 jam hingga 3 jam perjalanan dari menggunakan selain JTTS. Terlebih lagi, setiap wilayah memiliki komoditas unggulannya masing-masing yang tergolong heterogen, sehingga perpindahan barang dan pelaksanaan ekspor dan impor tentunya akan terus berjalan sesuai dengan kebutuhan wilayahnya. Dengan adanya JTTS, pelaksanaan ekspor dan impor akan lebih efisien dan menguntungkan bagi setiap pihak. Karena waktu tempuh yang lebih cepat akan memberikan nilai ekonomis yang tinggi. Contohnya yaitu jika disuatu wilayah memiliki komoditas unggulan berupa perikanan dan akan melakukan ekspor ke wilayah lainnya tentunya dengan waktu tempuh yang lebih singkat menyebabkan hasil perikanan akan sampai dengan kondisi yang segar, dan kondisi tersebut akan memberikan keuntungan bagi kedua belah pihak yang berdampak pada peningkatan perekonomian. Maka dalam hal ini, dengan adanya JTTS pergerakan akan semakin efisien baik dari segi waktu, biaya, dan tenaga.

Meningkatnya perekonomian akan berdampak juga terhadap pengembangan suatu wilayah karena perputaran ekonomi yang lancar akan memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya dan meningkatkan kesejahteraannya. Selain itu dengan adanya kemudahan konektivitas melalui JTTS, perpindahan barang akan lebih mudah tersebar, sehingga pertumbuhan perekonomian tidak hanya terpusat pada satu wilayah. Hal ini sejalan dengan pendapat Miraza [2] bahwa melalui transportasi, sumber daya alam yang terpisah di berbagai daerah dapat terakses dan akan mendorong perkembangan wilayah secara cepat jika dibandingkan dengan daerah yang tidak terakses atau memiliki transportasi yang buruk, serta juga kegiatan pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah tidak akan terpusat pada satu daerah saja. Sehingga dalam hal ini, pemerataan sumber daya alam akan tersebar secara merata. Selain itu, setiap wilayah memiliki keunggulan komoditas yang berbeda sehingga dengan sistem transportasi yang baik kegiatan ekspor dan impor untuk saling melengkapi kekurangan antar wilayah dapat terlaksana dan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi suatu wilayah.

Original Article

e-ISSN: 2581-0545 - <https://journal.itera.ac.id/index.php/jsat/>



4. Dampak Perubahan Ekonomi

Untuk melihat dampak perubahan ekonomi setelah adanya pembangunan JTTS dalam hal pergerakan, maka peneliti melakukan wawancara terhadap 4 (empat) supir pembawa komoditas dan 1 (satu) pedagang yang berjualan di sekitar exit tol Kota Baru. Berikut hasil wawancara terhadap ke-5 narasumber.

a. Bapak Rino (Supir komoditas perikanan (udang dan lobster))

Menurut Bapak Rino, setelah adanya pembangunan JTTS waktu yang digunakan untuk membawa barang lebih efisien. Terlebih lagi Bapak Rino membawa barang berupa hasil perikanan yaitu udang dan lobster yang dibawa dari Krui, Pesisir Barat menuju Jakarta, sehingga dengan adanya pembangunan JTTS yang dapat memberikan perjalanan dengan waktu yang lebih singkat tentunya memberikan keuntungan bagi Bapak Rino karena hasil perikanan yang dibawa dengan waktu singkat akan sampai dengan keadaan yang lebih segar. Sementara, untuk biaya logistik dirasa sama saja antara sebelum dan sesudah adanya pembangunan.

b. Bapak Anton (Supir komoditas pertambangan (pasir))

Menurut Bapak Anton, setelah adanya pembangunan JTTS waktu yang digunakan untuk membawa barang yaitu dari Pringsewu ke Tangerang lebih cepat dan biaya yang dikeluarkan lebih terjangkau dari sebelum adanya JTTS. Waktu yang ditempuh Bapak Anton sebelum adanya JTTS biasanya 6 jam, namun setelah adanya JTTS Bapak Anton hanya memerlukan waktu tempuh 3-4 jam. Biaya yang lebih terjangkau menurutnya karena sebelum adanya JTTS, Bapak Anton harus mengeluarkan uang yang cukup banyak untuk membeli bahan bakar. Sementara setelah adanya JTTS, Bapak Anton hanya mengeluarkan biaya untuk pembayaran tol dan kapal serta dengan waktu yang lebih cepat menyebabkan bahan bakar tidak mudah habis atau boros.

c. Bapak Tri (Supir komoditas furnitur)

Menurut Bapak Tri, setelah adanya pembangunan JTTS waktu yang digunakan untuk melakukan perjalanan lebih cepat. Terlebih lagi, Bapak Tri melakukan perjalanan untuk mengantar barang dari Pringsewu menuju Cirebon. Menurutnya, biaya yang

dikeluarkan setelah adanya JTTS lebih murah karena dengan perjalanan yang lebih cepat dapat menghemat bahan bakar yang dikeluarkan dan hanya membayar biaya tol serta kapal.

d. Bapak Tasinudin (Supir komoditas kelapa)

Bapak Tasinudin yang merupakan supir pembawa hasil perkebunan berupa kelapa mengaku belum pernah melewati JTTS. Hal tersebut dikarenakan menurutnya apabila melewati JTTS perjalanan yang ditempuh akan lebih jauh. Bapak Tasinudin melakukan perjalanan dari Tarahan menuju Bandar Lampung dan biasanya melakukan perjalanan dari Garuntang menuju Bandar Lampung. Asal lokasi perjalanan menuju ke destinasi tempat yang dituju menyebabkan Bapak Tasinudin memutuskan untuk melewati jalur selain JTTS karena memberikan waktu yang lebih singkat.

e. Ibu Leha (Pedagang)

Ibu Leha selaku pedagang yang berjualan di dekat jalur exit tol Kota Baru merasa tidak ada dampak yang begitu berarti setelah adanya pembangunan JTTS terhadap pendapatnya. Dampak yang dirasakan Ibu Leha tidak begitu pesat, menurutnya memang ada peningkatan pelanggan namun tidak begitu banyak. Menurut Ibu Leha, waktu-waktu ramai adalah pada saat jam 3 (tiga) pagi sementara pada waktu-waktu lainnya hanya beberapa saja yang datang untuk membeli dagangan Ibu Leha.

Dari hasil wawancara yang telah dilakukan pada keempat responden, dapat dilihat bahwasannya pembangunan JTTS memberikan dampak terhadap perjalanan yang dilakukan. Dampak yang dirasakan adalah waktu tempuh yang lebih cepat dari sebelum adanya JTTS. Hal ini berbanding lurus dengan pendapat Miraza [2] yang mengatakan bahwasannya dengan adanya transportasi akan terciptanya efisiensi waktu yaitu terjadinya penyingkatan waktu pemindahan barang. Perpindahan barang yang lebih cepat menyebabkan nilai ekonomis barang tersebut akan lebih tinggi. Hal ini berkaitan dengan kecepatan dan ketepatan waktu barang sampai ke tujuan, selain itu untuk barang-barang yang cepat membusuk seperti hasil pertanian, perkebunan, dan perikanan tentunya dengan waktu yang lebih cepat sampai ke tujuan akan memberikan hasil pertanian, perkebunan, dan perikanan yang terjaga kesegarannya.



Selain itu, menurut 2 (dua) responden setelah adanya JTTS biaya yang dikeluarkan lebih terjangkau karena dapat menghemat biaya bahan bakar yang dapat dialokasikan ke biaya tol dan kapal yang dianggap lebih terjangkau. Hal ini berbanding lurus dengan pendapat Alstadte et.al dalam Kusuma [7] yaitu hubungan konektivitas transportasi dengan perekonomian adalah sebagai pengembang sektor industri serta perdagangan dan jasa dengan mendukung mobilisasi hasil produk sektor/komoditas unggulan disuatu wilayah sehingga dapat mengurangi biaya logistik serta meningkatkan pendapatan. Sementara menurut satu responden, tidak adanya perubahan pengeluaran biaya yang berarti. Selain itu, dampak yang dirasakan oleh pedagang tidak begitu signifikan dan hanya dirasakan pada waktu-waktu tertentu saja.

Waktu tempuh yang lebih efisien dan biaya logistik yang terjangkau menyebabkan pembangunan JTTS memberikan dampak yang positif untuk melakukan pendistribusian barang. Melalui JTTS, perpindahan barang akan lebih terjangkau dengan kemudahan konektivitas dan tentunya hal ini akan meningkatkan perekonomian suatu wilayah. Hal ini sesuai dengan pendapat Miraza [2] bahwa dengan kelancaran transportasi, maka kegiatan perdagangan dan aktivitas manusia dapat dipindahkan secara lancar dan mendorong pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Meskipun begitu, ternyata tidak semua masyarakat merasakan efektivitas waktu dari adanya JTTS. Terdapatnya wilayah-wilayah yang dianggap lebih cepat ditempuh melalui jalur biasa daripada JTTS. Hal ini tentunya berkaitan dengan jarak wilayah terhadap pintu tol terdekat dan pintu tol terdekat dari destinasi yang dituju. Selain itu juga berkaitan dengan jarak yang ditempuh, bisa saja jika melewati JTTS jalur akan semakin panjang karena memutar, hal inilah yang menyebabkan sebagian dari masyarakat memutuskan untuk melewati jalur biasa. Sehingga dalam hal ini, waktu tempuh yang lebih singkat dan kemudahan konektivitas dapat memengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu wilayah dan jarak tempuh serta aksesibilitas terhadap pintu tol akan mempengaruhi keputusan masyarakat dalam menggunakan JTTS.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan dan analisis yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut.

1. Dalam pembangunan JTTS, jalur Bakauheni – Kayu Agung yang terletak di Provinsi Lampung – Sumatera Selatan merupakan jalur yang telah beroperasi dan memiliki beberapa persebaran gerbang tol. Persebaran gerbang tol tersebut memungkinkan pergerakan dari dalam kota/kabupaten menuju keluar kota/kabupaten lainnya. Melalui JTTS, aksesibilitas lebih mudah terjangkau sehingga pergerakan akan semakin mudah dilakukan terutama dalam hal perpindahan barang dan/atau jasa. Kemudahan aksesibilitas akan meningkatkan efisiensi baik dari segi waktu, biaya, dan tenaga.
2. Setiap wilayah di Provinsi Lampung – Sumatera Selatan memiliki perbedaan komoditas unggulan. Perbedaan komoditas unggulan ini memungkinkan terjadinya kegiatan ekspor dan impor. Kegiatan ekspor dilakukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah, sementara kegiatan impor dilakukan untuk memenuhi kebutuhan suatu wilayah sebagai upaya kesejahteraan masyarakat. Dengan adanya pembangunan JTTS, konektivitas antar wilayah akan semakin mudah sehingga kegiatan ekspor dan impor akan lebih mudah dilakukan.
3. Dengan adanya pembangunan JTTS, perpindahan komoditas unggulan akan semakin efisien. Efisiensi yang sangat dirasakan adalah efisiensi waktu, karena dengan adanya JTTS perpindahan komoditas dari dan ke suatu wilayah dapat menghemat waktu yang lebih cepat dari penggunaan jalan biasa. Penghematan waktu dapat dirasakan mulai dari 1 jam hingga 3 jam. Kecepatan perpindahan komoditas menyebabkan keuntungan yang dirasakan oleh kedua belah pihak, terutama pada komoditas-komoditas yang memungkinkan terjadinya pembusukkan seperti hasil perkebunan dan perikanan. Dengan kecepatan perpindahan menyebabkan komoditas memiliki nilai ekonomi yang tinggi. Maka dari itu, pembangunan JTTS telah berdampak positif terhadap pertumbuhan perekonomian suatu wilayah karena memberikan efisiensi waktu yang menyebabkan komoditas memiliki kualitas yang baik saat sampai di wilayah tujuan dan juga perpindahan komoditas yang cepat.
4. Setelah adanya pembangunan JTTS, pergerakan pemindahan barang lebih efisien dari segi waktu karena perpindahan yang dirasa lebih cepat dari sebelum adanya JTTS. Melalui JTTS biaya yang dikeluarkan juga lebih hemat dari sebelumnya,

karena dengan adanya JTTS biaya yang dikeluarkan hanyalah untuk membayar tol dan kapal sementara sebelum adanya JTTS biaya yang dikeluarkan cukup banyak untuk membeli bahan bakar. Meskipun begitu, tidak semua pergerakan dirasa lebih cepat dengan menggunakan JTTS, terdapat wilayah asal dan wilayah tujuan yang dirasa lebih cepat perpindahannya tanpa harus menggunakan JTTS. Sementara bagi pedagang, setelah adanya pembangunan JTTS tidak begitu berdampak terhadap hasil dagangannya. Menurutnya hanya pada waktu-waktu tertentu saja keramaian didapatkan.

Meningkatkan konektivitas dari daerah menuju JTTS, maka pemerintah perlu melakukan perbaikan aksesibilitas di daerah. Hal tersebut sebagai upaya untuk lebih meningkatkan efisiensi waktu dari daerah menuju JTTS dan menekan biaya logistik, sehingga perputaran ekonomi akan lebih cepat dan berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi.

Konflik Kepentingan

Tidak adanya konflik kepentingan untuk dinyatakan.

Ucapan Terimakasih

Ucapan terima kasih kami berikan kepada Bapak Muhammad Zainal Ibad, S.T.,M.T yang telah membimbing dan mengarahkan kami dalam menyusun dan mendesain penelitian ini serta selalu mendukung kami.

Referensi

- [1] A. Kadir, "Transportasi: Peran dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional," *Usu e-journal*, pp. 121-131, 2006.
- [2] B. H. Miraza, "Fungsi Transportasi Dalam Pengembangan," *Wahana Hijau*, pp. 85-89, 2006.
- [3] Presiden Republik Indonesia, Peraturan Presiden Nomor 48 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025, Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2014.
- [4] BPS, Berita Resmi Statistik, Jakarta: BPS, 2020.
- [5] E. Suryowati, "Ini Janji Pemerintah Terkait Jalan Tol Trans-Sumatera," 17 Februari 2014. [Online]. Available: <https://money.kompas.com/read/2014/02/17/1730568/Ini.Janji.Pemerintah.Terkait.Jalan.Tol.Trans-Sumatera>.
- [6] M. P. Fauzi, "Tol Trans Sumatera Percepat Ekspor ke Asia," 6 Maret 2019. [Online]. Available: <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4456707/tol-trans-sumatera-percepat-ekspor-ke-asia>.
- [7] H. Kusuma, "Model Keterkaitan Wilayah Dalam Penentuan Pusat Ekonomi di Indonesia.," in *Seminar Nasional dan Call For Paper III*, 2018.
- [8] T. V. Mathew and K. V. K. Rao, "Trip Generation," in *Introduction to Transportation Engineering*, NPTEL, 2007, pp. 7.1-7.5.
- [9] Badan Pengembangan dan Pembinaan Usaha, "Efisiensi," Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 2016. [Online]. Available: <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/efisiensi>. [Accessed 31 Mei 2020].
- [10] J. Benny, "Ekspor Dan Impor Pengaruhnya Terhadap Posisi Cadangan Devisa Di Indonesia," *EMBA*, vol. 1, no. 4, pp. 1406-1415, 2013.
- [11] S. H. Santosa, "Disparitas Pertumbuhan Ekonomi Dan Pembangunan Ekonomi Wilayah Di Satuan Wilayah Pembangunan IV Propinsi Jawa Timur," *Media Trend*, vol. 10, no. 2, pp. 116-128, 2015.
- [12] M. Sudarmono, Analisis Transformasi Struktural, Pertumbuhan Ekonomi Dan Ketimpangan Antar Daerah Di Wilayah Pembangunan I Jateng, Semarang: Universitas Diponegoro, 2006.
- [13] Utama Karya, Spirit To Reach Higher: A Higher Performance, Jakarta: Utama Karya, 2018.
- [14] BPTJ, "Rencana Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera," 5 April 2018. [Online]. Available: http://sibima.pu.go.id/pluginfile.php/42657/mod_resource/content/1/05042018-01-Rencana%20Pembangunan%20Jalan%20Tol%20Trans%20Sumatera.pdf.