

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Provinsi Jawa Timur merupakan penyumbang terbesar kedua bagi perekonomian Indonesia dengan tingkat pertumbuhan setara dengan tingkat nasional dan provinsi-provinsi besar lainnya di Jawa (Priyambodo, 2022). Tiga sektor lapangan usaha utama penopang PDRB Jawa Timur secara berturut-turut adalah sektor industri pengolahan 29,03%, perdagangan 18,18%, dan pertanian 12,80% (Priyambodo, 2023).

Secara geografis, Provinsi Jawa Timur memiliki karakteristik wilayah yang memiliki potensi untuk dikembangkan karena letaknya yang strategis. Berbagai objek wisata yang ditawarkan mulai dari gunung, pantai, gua hingga air terjun yang hampir terdapat pada setiap kabupaten/kota di Jawa Timur (Syaiful Izza, M. A. et al 2023).

Jawa Timur juga dikenal sebagai pusat industri dan keuangan kawasan Timur Indonesia (Assidikiyah, N. et al, 2021; Syaiful Izza, M. A. et al 2023). Dengan potensi pariwisata, ekonomi, industri, dan perdagangan yang begitu besar maka Jawa Timur memerlukan sistem transportasi yang handal (Putri, N. P., 2022; Arwini, N.P.D., and Juniastra, IM, 2023). Untuk itu faktor konektivitas menjadi sangat penting dalam rangka menghubungkan dan memperlancar distribusi barang, jasa, dan manusia dari pusat-pusat wisata, industri, ekonomi, dan perdagangan (Kemenhub RI, 2021; Na'im, L.O.A. et al, 2024; Mantrans, 2024).

Konektivitas yang dimaksud adalah konektivitas yang mampu menghubungkan satu daerah asal dengan daerah tujuan lain yang mencakup 3 (tiga) moda sekaligus, yaitu moda darat, laut dan udara (Romadhani, N.F., 2024). Untuk memperlancar distribusi barang, jasa, dan manusia dengan menggunakan berbagai moda transportasi baik darat, laut, maupun udara.

Di Jawa Timur masih terkandala pada permasalahan kualitas konektivitas antar moda yang buruk. Sehingga memunculkan biaya yang tinggi di sektor transportasi (Naufal, LF, 2023; Azmy, S. et al, 2023).

Misalnya di sektor pariwisata, para wisatawan belum bisa bepergian ke tempat wisata dengan menggunakan tiga moda transportasi secara langsung dan berkesinambungan atau yang terintegrasi dengan baik. Para wisatawan masih harus menggunakan beberapa moda transportasi secara partial untuk menuju ke wilayah tujuan wisata di Jawa Timur sehingga mengeluarkan biaya cukup banyak (Priyambodo, 2022).

Kondisi kualitas konektivitas di Jawa Timur masih kalah jauh jika dibandingkan dengan kondisi kualitas konektivitas angkutan umum di Eropa yang umumnya sangat baik dengan berbagai pilihan moda transportasi seperti kereta api, bus, trem, dan metro yang terintegrasi. Banyak kota di Eropa memiliki sistem angkutan cepat (metro) dan jaringan transportasi publik yang luas, membuat perjalanan lebih mudah dan efisien (<https://Konektivitas angkutan umum di negara-negara eropa>).

Integrasi antarmoda direpresentasikan melalui preferensi masyarakat yang didasarkan pada unsur-unsur tertentu seperti kebutuhan moda penghubung, moda utama, jaringan multimoda, fasilitas peralihan, fasilitas peralihan dengan jaringan berbeda, integrasi jadwal, tarif, rute, dan waktu (Priyambodo et al, 2022).

Selain sektor pariwisata untuk menunjang dan meningkatkan kinerja perdagangan dan logistik di Jawa Timur juga diperlukan suatu sistem transportasi yang efektif dan efisien (Adi, G.A., 2022). Sistem transportasi di Jawa Timur memiliki beberapa isu strategis yang menjadi kendala bagi kelancaran arus distribusi perdagangan dan logistic (Amin, C. et al, 2021; Yunani, A. and Widijawan, D., 2020).

Isu utama dalam sistem transportasi di Provinsi Jawa Timur adalah problem konektivitas antar moda transportasi, baik pada sektor transportasi darat, laut dan udara (Priyambodo, 2022). Ada beberapa kendala terkait konektivitas, yaitu kendala pada transportasi laut berupa masih terpusatnya aktivitas pengiriman barang dari dan ke Jawa Timur di Pelabuhan Tanjung Perak dan dwelling time yang masih dinilai lama, yakni diatas 3 hari (Ricardianto, P. et al, 2018).

Kendala pada transportasi jalan berupa minimnya akses langsung dari pusat-pusat industri ke pelabuhan dan masih terdapatnya praktik Over Dimension Over Loading atau ODOL (Badan Kebijakan Transportasi Kemenhub, 2021). Kendala transportasi rel berupa belum terkoneksi transportasi rel sampai dengan pelabuhan menyebabkan terjadinya double handling (Marta, F. and Chalid, A., 2024). Kendala transportasi udara berupa belum terkoneksi dengan moda rel dan angkutan umum bertrayek, serta masih terdapatnya wilayah kepulauan di Jawa Timur yang cenderung terisolir dan minim akses transportasi (Ayunia, A. D., 2020).

Forum transportasi internasional dalam laporannya pada tahun 2024 menjelaskan bahwa kedepan transportasi tidak bisa mengandalkan pada bahan bakar fosil yang hamper 91 %. Untuk itu maka pengembangan elektrifikasi rel kereta api menjadi sangat penting. Data mengenai meningkatnya elektrifikasi rel kereta api antar kota menawarkan gambaran singkat mengenai bagaimana emisi transportasi di masa mendatang dapat dipengaruhi oleh kebijakan mobilitas rendah karbon yang optimal. Namun disi lain dengan adanya penurunan permintaan untuk transportasi barang di Estonia dan Latvia menyoroti perubahan radikal dalam transportasi Eropa sejak dimulainya perang di Ukraina pada tahun 2022. Penurunan permintaan untuk lalu lintas kereta api barang melalui negara-negara Baltik secara langsung terkait dengan sanksi ekonomi yang diberlakukan oleh Uni Eropa terhadap Rusia, dan sanksi balasan berikutnya. Kinerja terdepan Serbia untuk transportasi barang melalui jalan raya didukung oleh peningkatan efisiensi bea cukai dan manajemen perbatasan. Jalan raya telah menggantikan kereta api sebagai moda transportasi barang terkemuka di negara Balkan yang berlokasi strategis yang menyediakan konektivitas penting ke negara-negara tetangganya melalui Koridor Pan-Eropa X. (<https://www.itf-oecd.org/transport-connectivity-trends-compared>)

Para peneliti dari Universitas Politeknik Turin mengkaji jaringan transportasi publik di dunia yang terbaik dan terjelek. Berlin dan Paris meraih peringkat emas dan perak. Misalnya, Berlin memiliki kecepatan rata-rata transportasi publik mencapai 6,5 km per jam, Paris dengan 6,2 km per jam,

dan Kopenhagen pada peringkat ketiga mencapai 5,5 km per jam. 10 peringkat sistem transportasi di dunia masih di dominasi ibu kota di negara-negara Eropa. Sebut saja Helsinki (5,1 km per jam), Athena (5 km per jam), Praha (4,9 km per jam), dan London (4,8 km per jam). Hanya Melbourne pada peringkat 10 dan New York peringkat 8 mampu memecahkan dominasi dan monopoli kota-kota Eropa. Ternyata rata-rata kecepatan transportasi publik pada kisaran 5,8 hingga 5,8 km per jam. Sedangkan kota yang diteliti dan menempati urutan terendah adalah Mexico City hanya 2,4 km per jam (international.sindonews.com/berita/1434523/41/2019).

Menurut Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), biaya logistik Indonesia pada tahun 2022 mencapai 14,29% dari Produk Domestik Bruto (PDB), turun dari 23,8% pada tahun 2018 (Kompas.com), sementara biaya logistik di Provinsi Jawa Timur masih lebih tinggi dari rata-rata nasional, diperkirakan sekitar 23% dari PDRB regional. Hal ini menunjukkan bahwa Jawa Timur menghadapi tantangan dalam efisiensi logistik dibandingkan dengan provinsi lain. Menilik provinsi Jakarta dengan biaya logistik 15% yang memiliki konektivitas tinggi antarmoda (rail-port-air terintegrasi).

Adapun tujuan penelitian ini adalah membuat grand design konektivitas antar moda transportasi umum di Provinsi Jawa Timur dengan mengembangkan Grand Theory: Teori Sistem (Sistem transportasi sebagai sistem terintegrasi), Middle Theory: Teori Konektivitas (keterhubungan wilayah dan pasar) dan Teori Perilaku Transportasi (respon masyarakat dan pelaku sektor), sedangkan Applied Theory untuk menjawab pertanyaan kelitbangan adalah : 1). Konektivitas → Teori Konektivitas Infrastruktur; 2). Biaya → Teori Biaya Transportasi; 3). Distribusi → Teori Distribusi Spasial; 4). Dampak Sosial-Ekonomi → Teori Pertumbuhan Wilayah dan Ketimpangan Sosial.

Suatu strategi peningkatan sistem transportasi multimoda untuk menangani permasalahan konektivitas pada sistem transportasi tersebut sehingga mampu meningkatkan kinerja sistem logistik di Jawa Timur dengan

tujuan untuk menekan biaya logistik dan meningkatkan daya saing logistik di Jawa Timur (Syaputra, P.E., 2024).

Peningkatan sistem transportasi multimoda berarti melibatkan kesinambungan proses transportasi antara satu moda dengan moda lainnya dengan sangat efektif dan efisien (Susanto, B.N. et al, 2022; Putri, A.A. and Tama, Y.P., 2022).

Sebagaimana diuraikan di atas, bahwa konektivitas antar moda merupakan topik riset yang relatif langka dan kurang banyak diteliti oleh beberapa peneliti dengan menggunakan metode IPA dan indeks konektivitas. Selain itu dengan pendekatan wilayah pertumbuhan atau aglomerasi sehingga menghasilkan output yang berbeda. Oleh karena itu, hasil analisis ini akan memberikan sumbangan ilmiah mengenai pentingnya konektivitas antar moda di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian aglomerasi selingkar wilis.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kondisi konektivitas di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur?
2. Bagaimana biaya transportasi di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur?
3. Bagaimana kondisi distribusi wisatawan, barang-barang industri, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur?
4. Bagaimana dampak ekonomi dan dampak sosial atas problem konektivitas di Jawa Timur?
5. Bagaimana strategi meningkatkan konektivitas di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur?

1.3 Maksud dan Tujuan

Maksud dari kegiatan kajian ini adalah mengembangkan dan meningkatkan kualitas konektivitas antar moda transportasi umum di wilayah Provinsi Jawa Timur khususnya konektivitas di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian.

1.4 Hasil yang Diharapkan

1. Diketuainya kondisi konektivitas di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.
2. Diketuainya biaya transportasi di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.
3. Diketuainya kondisi distribusi wisatawan, barang-barang industri, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.
4. Diketuainya dampak ekonomi dan dampak sosial atas problem konektivitas di Jawa Timur.
5. Diketuainya strategi meningkatkan konektivitas di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.

1.5 Sasaran

1. Menganalisis konektivitas di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.
2. Menganalisis biaya transportasi di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.
3. Menganalisis distribusi wisatawan, barang-barang industri, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.
4. Menganalisis dampak ekonomi dan dampak sosial atas problem konektivitas di Jawa Timur.
5. Menyusun strategi meningkatkan konektivitas di sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.

1.6 Ruang Lingkup Kegiatan

1.6.1 Ruang Lingkup Lokasi

Lokasi kegiatan kajian Grand Design Konektivitas Antar Moda Transportasi Umum Di Wilayah Provinsi Jawa Timur adalah Wilayah Selingkar Wilis yang meliputi 6 kabupaten yakni : Kabupaten Kediri, Kabupaten Nganjuk, Kabupaten Tulungagung, Kabupaten Trenggalek, Kabupaten Ponorogo dan Kabupaten Madiun seperti terlihat pada Gambar 1 di bawah. Alasan pemilihan lokasi dilakukan di Wilayah Selingkar Wilis

adalah karena Wilayah Selingkar Wilis mewakili wilayah timur Jawa timur yang memiliki moda transportasi lengkap, namun wilayahnya relative masih belum berkembang dan tertinggal jauh dengan wilayah-wilayah lain di Jawa Timur, misalnya dengan wilayah utara dan selatan Jawa Timur.

1.6.2 Ruang Lingkup Kegiatan

Lingkup kegiatan pada kajian konektivitas. Antar Moda Transportasi Umum Di Wilayah Provinsi Jawa Timur adalah sebagai berikut:

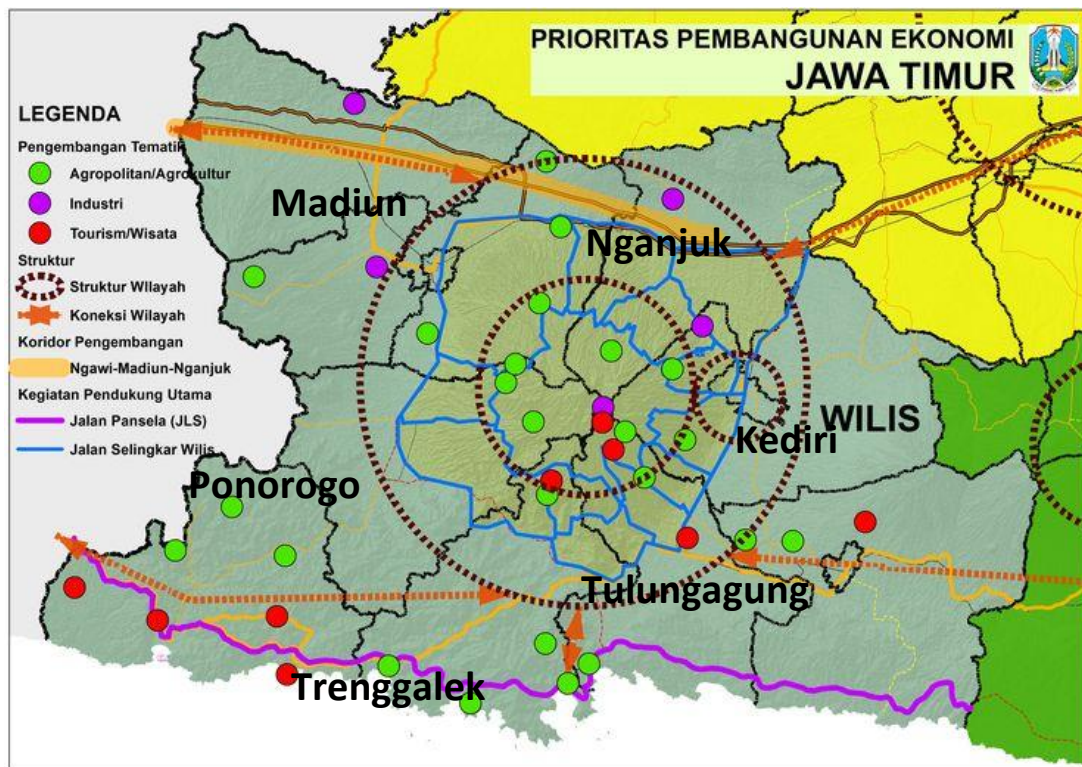
1. Tahap Persiapan
2. Persiapan administrasi dan teknis;
3. Mobilisasi personil dan peralatan;
4. Pengumpulan data primer dan sekunder yang terkait termasuk hasil-hasil studi sebelumnya yang sudah dilakukan;
5. Survey Pendahuluan.

1.6.3 Pengumpulan Data

1. Pengumpulan data primer meliputi observasi konektivitas sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.
2. Pengumpulan data primer meliputi perhitungan dan pengukuran konektivitas secara kuantitatif dengan metode indeks.
3. Pengumpulan data primer meliputi perhitungan dan pengukuran konektivitas secara kualitatif dengan metode IPA dan CSI.
4. Pengumpulan data sekunder meliputi data sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.

1.6.4 Analisis Data

1. Analisis pertumbuhan sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur; dan
2. Analisis konektivitas sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.
3. Penyusunan kajian pengembangan sektor pariwisata, industri pengolahan, perdagangan, dan pertanian di Jawa Timur.



Gambar 1.1 Peta Wilayah Penelitian