

Implikasi Kinerja Transportasi Jalan Pantura Jawa pada Sektor Usaha dan Pertumbuhan Perekonomian di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat

Oleh : Heru Subiantoro dan Darda Daraba

(Kementerian Keuangan RI dan Kementerian Pekerjaan Umum RI)

ABSTRACT

Transportation is one important factor that ensures the economic development. The objectives of this research firstly was to analyze and study the influence of regulation, human resource quality, the funding ability, technology mastering, role of regional government, role of services of construction and role of society partially to Pantura performance of road transportation in North Region of West Java Province. The second was to analyze and study the effect of regulation, human resource quality, funding ability, technology mastering, role of regional government, role of services of construction and role of society simultaneously to Pantura performance of road transportation in North Region of West Java Province. The third was to analyze and study the effect of increasing Pantura performance of road transportation to industry sector development in Pantura road of North Region of West Java Province. The fourth was to analyze and study of the effect of industry sector development in Pantura road to economic growth in North Region of West Java Province.

The population of this research was employees of General Working Department and Regional Government District of West Java Province, and society and construction service industry on the Pantura road. The sample was of 150 respondents and were drawn from quota sampling technique. Technically the samples consisted of 80 respondents of General Working Department and Regional Government District employees, 37 construction industry employees and 33 people of the public. The research methodology used the survey method and hypothesis testing used statistical technique of path analysis to test the causal relationship between two or more variables.

Research results in the areas of Pantura road of the West Java Province consisting of ; a) Cikampek-Pamanukan b) Pamanukan-Lohbener c) Lohbener -Jati Barang, d) Lohbener-Indramayu-Karangampel, e) Jatibarang-Karangampel -Cirebon, f) Jatibarang- Palimanan, g) Palimanan-Cirebon, and h) Cirebon Losari showed that partially there were significant effects of the regulation, quality of human resources, funding ability, technology mastering, role of regional government, role of services of constructors, role of society on the performance of the Pantura road transportation in North Region of West Java Province. The contribution effects of regulation was very weak (9.18 percent), the quality of human resources was very weak (12.42 percent), the funding ability was very weak (10.19 percent), the technology mastering was very weak (12.41 percent), the role of regional government was very weak (8.54 percent), the role of construction was very weak (4.22 percent), and contribution effect of role of society was also very weak (6.36 percent).

Through simultaneous analysis there was a significant effect of regulation, quality of human resources, funding ability, technology mastering, role of regional government, role of construction, role of society on the performance of Pantura road transportation in North Region of West Java Province. The magnitude of contribution effects was relatively strong (63.32 percent). There was also a significant effect of the performance of road transportation on the industry sector development in Pantura road of North Region of West Java Province. The contribution effect was strong (71.35 percent). Also, there was a significant effect of industry sector development on the economic growth in North Region of West Java Province and its contribution effect was very strong (81.95 percent).

The result of research implied that the regulation, human resources quality, funding ability, the technology mastering, role of regional government, role of services of construction and role of society affected the Pantura performance of road transportation in North Region of West Java Province. Therefore, it needs the role of Government and General Working Department to prioritize Pantura road development by giving attention to the influential factors to the performance of road transportation. Necessarily, the program could increase the industry sector development and economic growth in North Region of the West Java Province.

PENDAHULUAN

Krisis ekonomi global yang terjadi membawa dampak negatif terhadap perekonomian dunia termasuk Indonesia. Dampak tersebut dapat mempengaruhi fundamental perekonomian Indonesia, yang disebabkan oleh : *Pertama*, bentuknya bagaikan piramida sosial, di puncaknya sekelompok kecil pengusaha besar, pengusaha asing dan BUMN yang menguasai sekitar 90% ekonomi nasional. Sementara pengusaha mikro, kecil, menengah dan koperasi (ekonomi kerakyatan) yang jumlahnya sangat banyak hanya menguasai sebagian kecil ekonomi nasional dan *kedua*, pembangunan makro ekonomi tidak memberikan dampak positif terhadap pembangunan mikro ekonomi.

Krisis keuangan global juga berakibat pada berkurangnya kemampuan pemerintah untuk melakukan pembangunan, sebab penerimaan negara semakin mengecil. Sehingga terjadi penurunan investasi yang dilakukan oleh pemerintah dalam berbagai bidang yang berakibat pada adanya kelesuan ekonomi, bertambahnya PHK, kemiskinan dan pengangguran semakin bertambah. Dengan demikian, mengganggu seluruh sendi perekonomian, yang dapat mengakibatkan melemahnya kemampuan pemerintah dalam pembangunan infrastruktur, khususnya pembangunan jaringan jalan di seluruh wilayah.

Pembangunan jaringan jalan merupakan salah satu unsur dari transportasi. Sedangkan transportasi diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen, yakni : (a) tersedianya muatan yang diangkut, (b) terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutannya, (c) adanya jalan yang dapat dilaluinya dan (d) tersedianya terminal. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan pengangkutan dimulai, menuju ketempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan tersebut diakhiri (Adisasmita, 2010, h. 1).

Masalah transportasi merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara yang telah maju dan juga oleh negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia, baik di bidang transportasi perkotaan maupun transportasi regional antarkota. Indonesia merupakan negara kepulauan dengan daerah yang sangat luas, sangat dirasakan kebutuhan sistem transportasi (perhubungan) yang efektif dalam

arti murah, lancar, cepat, mudah, teratur, dan nyaman serta aman untuk pergerakan manusia dan/atau barang. Sehingga pembangunan sektor perhubungan harus direncanakan, dijabarkan, dan dilaksanakan secara terkoordinasi, terpadu, dan sesuai dengan perkembangan dan perubahan tuntutan di masa mendatang.

Landasan bagi pemerintah dalam pengambilan kebijakan maupun strategi penyusunan perencanaan pengembangan sistem jaringan jalan di Indonesia baik jangka panjang maupun jangka menengah dalam satu kesatuan sesuai arahan yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang jalan sedangkan kebijakan sistem pergerakan lalu lintas diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan, Undang-Undang Nomor 22 tahun 1999 yang direvisi dengan Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah dan Undang-Undang Nomor 25 tahun 1999 yang direvisi dengan Undang-Undang Nomor 33 tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah, serta dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 25 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi sebagai Daerah Otonom. Dalam pengembangan sistem jaringan transportasi khususnya di tingkat provinsi, dimana masih banyak permasalahan yang ditemui diantaranya adalah: 1) Masih kurangnya dukungan aturan-aturan kebijakan baik di tingkat Pusat maupun Daerah sebagai acuan/arahan yang dapat dipakai dalam mengembangkan sistem jaringan transportasi di tingkat provinsi, yang menyebabkan pola pengembangan sistem transportasi di level ini menjadi sulit untuk dilakukan. 2) Koordinasi perencanaan yang belum terlembaga dengan baik menyebabkan banyak kebijakan operasional maupun investasi di dalam jaringan jalan yang tumpang tindih, bahkan *counter-productive* satu dengan yang lainnya. Problem koordinasi ini menjadi lebih kontras jika otonomi daerah telah ditetapkan di mana tugas Provinsi sebagai koordinator antar Kabupaten/Kota berhadapan dengan keinginan daerah dengan konsep pengembangan sistem transportasi yang efisien, dan efektif secara nasional. Kedua hal tersebut menyebabkan semakin mendesaknya kebutuhan adanya *statement* dan konsensus bersama mengenai bagaimana jalur Pantura dapat direncanakan secara komprehensif dan terpadu.

Dengan kata lain *platform* perencanaan yang jelas harus dikembangkan sebagai suatu acuan bagi Pemerintah Pusat, Provinsi dan Daerah (Kabupaten/Kota) dalam mengembangkan sistem transportasi di Jalur Pantura minimal dalam perencanaan jangka menengah.

Penyediaan jasa transportasi mempunyai tugas untuk memindahkan penumpang dan barang ke tempat tujuannya dengan klasifikasi alat pengangkutnya adalah (1) angkutan jalan raya seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus dan sedan, (2) pengangkutan rel yaitu angkutan kereta api, pengangkutan jalan raya dan rel digabung menjadi transportasi darat, (3) pengangkutan melalui air seperti pengangkutan sungai, kanal, danau dan sebagainya, (4) pengangkutan pipa seperti transportasi minyak tanah, bensin dan air minum, (5) pengangkutan laut yaitu angkutan yang menggunakan kapal laut dan disebut transportasi laut, sedangkan (6) pengangkutan udara yaitu pengangkutan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara dan disebut transportasi udara.

Transportasi darat memerlukan pembangunan jalan untuk memperlancar penyediaan jasa transportasi melalui darat. Pembangunan jalan yang dilakukan harus memperhatikan keserasiannya dengan perkembangan transportasi jalan raya, terutama keserasian antara beban dan kepadatan lalu lintas kendaraan dengan kemampuan daya dukung jalan, jaringan jalan di pusat pertumbuhan, pusat produksi dan yang menghubungkan pusat produksi dengan daerah pemasaran. Pembangunan jalan yang membuka daerah

terpencil dan yang mendukung pengembangan pemukiman, termasuk pemukiman transmigrasi. Pembangunan jalan bebas hambatan (tol) yang mendukung sistem transportasi cepat, dikembangkan bersama-sama pemerintah dan swasta dengan tetap memperhatikan adanya jalan alternatif yang memadai. Jalan merupakan prasarana pengangkutan yang penting. Dengan adanya jalan memudahkan mobilitas penduduk dan lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lainnya.

Panjang jalan di seluruh Indonesia menunjukkan pertumbuhan peningkatan tertinggi sebesar 10,61 persen yakni periode tahun 1990/1991 yakni dari tahun 1990 sebesar 288.727 Km menjadi 319.370 Km di tahun 1991. Hal ini dikarenakan adanya kemajuan pembangunan yang dicapai khususnya sektor perhubungan pada angkutan darat jalan raya yang ditandai dengan bertambahnya jaringan jalan. Peningkatan panjang jalan terjadi kembali pada periode tahun 2006/2007 sebesar 7,04 persen yakni dari tahun 2006 sebesar 393.794 Km menjadi 421.535 Km di tahun 2007. Selanjutnya panjang jalan mengalami penurunan sebesar -18,39 persen yakni periode tahun 2007/2008 yakni dari tahun 2007 sebesar 421.535 Km menjadi 344.002 Km di tahun 2008. Hal ini disebabkan banyak jalan yang sudah diaspal namun karena kurangnya pemeliharaan dan cuaca yang tidak menentu sehingga jalan banyak yang mengalami kerusakan. Secara terinci panjang jalan menurut jenis permukaan dari tahun 1990 sampai dengan 2008 dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 1. Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan (Dalam Km)
Tahun 1990-2008**

Tahun	Jenis Permukaan		Jumlah	Persentase (%)
	Diaspal	Tidak Diaspal		
1990	130.262	158.465	288.727	-
1991	142.053	177.317	319.370	10,61
1992	150.930	174.511	325.441	1,90
1993	159.329	185.563	344.892	5,98
1994	164.866	192.012	356.878	3,48
1995	171.508	155.719	327.227	-8,31
1996	180.614	155.763	336.377	2,80
1997	192.668	148.799	341.467	1,51
1998	168.072	187.291	355.363	4,07
1999*	203.374	152.577	355.951	0,17
2000	203.214	152.737	355.951	0,00
2001	212.935	148.847	361.782	1,64
2002	211.998	156.364	368.362	1,82
2003	216.109	154.407	370.516	0,58

2004	206.144	166.485	372.629	0,57
2005	216.714	174.295	391.009	4,93
2006	208.732	185.062	393.794	0,71
2007	256.548	164.987	421.535	7,04
2008	179.015	164.987	344.002	-18,39

Sumber : Ditjen Bina Marga, DPU Propinsi dan DPU Kabupaten/Kota dan www.bps.go.id

*1999 tidak termasuk Provinsi Timor Timur

Transportasi penumpang dan barang dalam kota, antar kota dan antar daerah dibina dan dikembangkan agar mampu berperan dalam meningkatkan kelancaran arus penumpang dan barang, selaras dengan dinamika pembangunan, keamanan, ketertiban dan keselamatan transportasi jalan raya, selaras dengan dinamika pembangunan. Keamanan, ketertiban dan keselamatan transportasi jalan raya, sehubungan dengan kecanggihan peralatan yang cenderung semakin meningkatkan kecepatan kendaraan, perlu mendapatkan perhatian khusus.

Sedangkan dari sektor perhubungan, khususnya angkutan darat jalan raya, kemajuan ini ditandai dengan bertambahnya panjang jaringan jalan dan peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor meningkat pesat karena peningkatan pendapatan masyarakat makin besar sehingga memungkinkan mereka untuk memiliki kendaraan, Meningkatnya jalan sampai ke pelosok desa memungkinkan berkembangnya perusahaan/usaha angkutan baik penumpang maupun barang.

Kendaraan bermotor merupakan sarana angkutan/transportasi darat yang memungkinkan arus lintas orang maupun barang antar daerah menjadi lebih cepat. Jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mengalami pertumbuhan peningkatan tertinggi sebesar 28,15 persen yakni periode tahun 2006/2007 yakni dari tahun 2006 sebesar 26.706.705 unit menjadi 30.769.093 unit di tahun 1999, hal ini didominasi oleh peningkatan jumlah truk dan sepeda motor. Sedangkan pertumbuhan terendah pada periode tahun 1998/1999 sebesar 3,48 persen yakni dari tahun 1998 sebesar 13.208.832 unit menjadi 14.530.095 unit di tahun 1999. Hal ini merupakan dampak dari krisis ekonomi tahun 1997/1998 dan keluarnya Provinsi Timor-Timur dari kesatuan Negara Republik Indonesia sehingga penambahan jumlah jenis kendaraan bermotor agak melambat.

Secara terinci jumlah kendaraan bermotor menurut jenis dari tahun 1990 sampai dengan tahun 2009 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Dalam Unit) Tahun 1990-2009

Tahun	Mobil Penumpang	Bis	Truk	Sepeda Motor	Jumlah	Persentase (%)
1990	1.170.103	303.378	953.694	5.554.305	7.981.480	-
1991	1.073.106	385.731	892.651	5.419.531	7.771.019	7,80
1992	1.182.253	434.903	952.391	5.722.291	8.291.838	6,43
1993	1.313.210	468.550	1.024.296	6.082.966	8.889.022	5,75
1994	1.494.607	504.720	1.087.940	6.494.871	9.582.138	10,61
1995	1.590.750	539.943	1.126.262	6.941.000	10.197.955	10,73
1996	1.700.454	568.490	1.160.539	7.355.114	10.784.597	10,00
1997	1.890.340	651.608	1.251.986	8.134.903	11.928.837	13,80
1998	2.107.299	688.525	1.336.177	9.076.831	13.208.832	6,51
1999*	2.409.088	595.419	1.434.783	10.090.805	14.530.095	3,48
2000	2.639.523	611.402	1.548.397	11.735.797	16.535.119	4,12
2001	2.769.375	626.680	1.586.721	12.628.991	17.611.767	11,73
2002	2.897.803	644.667	1.628.531	13.053.148	18.224.149	8,41
2003	3.038.913	666.280	1.707.134	13.563.017	18.975.344	16,19
Tahun	Mobil Penumpang	Bis	Truk	Sepeda Motor	Jumlah	Persentase (%)

2004	3.261.807	687.770	1.759.547	15.492.148	21.201.272	15,21
2005	3.403.433	714.222	1.865.398	17.002.140	22.985.193	24,01
2006	3.885.228	798.079	2.047.022	19.976.376	26.706.705	18,15
2007	4.464.281	933.199	2.315.779	23.055.834	30.769.093	28,15
2008	5.494.034	1.184.918	2.920.828	28.556.498	38.156.278	12,99
2009	6.615.104	1.511.129	3.541.800	33.413.222	45.081.255	8,34

Sumber : Kepolisian Republik Indonesia dan www.bps.go.id

*1999 tidak termasuk Provinsi Timor Timur

Salah satu sarana pelayanan angkutan penumpang dan barang melalui transportasi darat juga dapat dilakukan dengan angkutan kereta api. Selain itu transportasi juga dapat dilakukan di laut dan udara. Dari aspek geografis, Indonesia merupakan Negara kepulauan yang terdiri atas pulau-pulau yang besar maupun kecil. Masing-masing pulau dipisahkan oleh laut maupun selat. Oleh karena peran angkutan laut cukup penting dan strategis sebagai sarana dalam pencapaian pembangunan nasional, guna mewujudkan kesatuan nusantara. Selain itu laut berfungsi pula sebagai urat nadi dalam perekonomian nasional karena merupakan salah satu sarana yang menjamin lancarnya arus barang dan orang.

Selain itu transportasi udara juga mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan baik di bidang ekonomi, sosial, budaya, politik dan keamanan. Transportasi udara memiliki keunggulan dibandingkan transportasi lainnya terutama dari segi waktu yang relatif singkat. Masing-masing peranan jenis transportasi sangat penting bagi perekonomian.

Namun apabila dilihat berdasarkan perbandingan jumlah penumpang menunjukkan bahwa jumlah penumpang transportasi darat lebih besar dibandingkan transportasi laut dan udara. Walaupun secara muatan penumpang dan barang transportasi laut dengan kapal laut dan transportasi udara dengan pesawat terbang lebih banyak mengangkut penumpang dan barang, akan tetapi berdasarkan tarif angkutan transportasi darat melalui jenis kendaraan bermotor dan kereta api lebih murah

dibandingkan transportasi laut dan transportasi udara. Karena penentuan tarif angkutan penumpang bagi bis antar kota pada dasarnya berlainan, namun tarif angkutan dibedakan menurut sifat geografis dari jasa angkutan (jarak jauh-dekat) dan jasa pelayanannya. Di Negara Indonesia tarif angkutan bus antar kota dibedakan menurut wilayah-wilayah, dimana terdapat tiga regional, yaitu regional I, regional II dan regional III yang dasar tarifnya per penumpang-km ditetapkan oleh pemerintah. Begitu juga dengan tarif angkutan kereta api juga dibedakan atas sifat geografis dari jasa angkutan dan jasa pelayanannya serta tarif ditentukan oleh pemerintah.

Sedangkan tarif penumpang transportasi laut dibedakan menjadi empat variasi utama yaitu (1) kelas dan macam kapal tergantung kecepatan, kenyamanan, sifat *lux*-nya dan keunggulan umum dari jasa yang ditawarkan, (2) kelas yang dipilih oleh penumpang, (3) variasi di dalam kabin atau kamar menurut lokasinya dengan dek-nya dan (4) musim dalam melakukan perjalanan. Selanjutnya tarif angkutan udara di Indonesia dibedakan antara tarif angkutan udara komersial, tarif angkutan perintis dan tarif angkutan untuk usaha penerbangan lainnya. Dengan demikian tarif angkutan laut dan udara lebih mahal dibandingkan tarif transportasi darat. Oleh karena, persoalan tarif sangat penting maka peranan Pemerintah sangat diperlukan dalam mengatur penentuan tarif angkutan. Adapun perbandingan jumlah penumpang Transportasi Darat, Laut dan Udara dari tahun 1995 sampai dengan 2009 adalah sebagai berikut :

Tabel 3. Perbandingan Penumpang Transportasi Darat, Laut dan Udara Tahun 1995-2009 (Orang)

Tahun	Transportasi Darat		Transportasi Laut/Kapal Laut	Transportasi Udara/Pesawat Udara
	Kendaraan Bermotor	Kereta Api		
1995	10.197.955	145.000.000	9 563.000	17.030.800
1996	10.784.597	154.000.000	11 830.400	18.344.900
1997	11.928.837	174.000.000	11 151.700	18.305.800

1998	13.208.832	170.000.000	22 989.200	11.696.800
1999*	14.530.095	187.000.000	17 432.500	10.970,100
2000	16.535.119	192.000.000	14 353.500	13.382.600
2001	17.611.767	187.000.000	19 882.000	15.069.300
2002	18.224.149	176.000.000	20 542.000	18.325.800
2003	18.975.344	155.000.000	19 162.000	23.566.600
2004	21.201.272	150.000.000	16 830.000	28.126.700
2005	22.985.193	152.000.000	14 737.000	35.561.757
2006	26.706.705	159.000.000	13 664.000	38.359.293
2007	30.769.093	175.000.000	14 762.000	41.445.855
2008	38.156.278	194.000.000	18 705.500	43.411.792
2009	45.081.255	207.000.000	14 906.000	49.707.297

Sumber : www.bps.go.id

Dengan demikian, pemerintah perlu memprioritaskan kemajuan pembangunan jalan untuk mendukung kelancaran transportasi darat dengan menyediakan kapasitas optimum, membangun prasarana atau infrastruktur transportasi jalan tambahan sehingga kapasitasnya sesuai atau melebihi kebutuhan dan dapat melayani pengguna transportasi darat serta melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

Keberhasilan pembangunan yang telah dicapai pada saat sekarang ini, tidak serta merta meningkatkan keberadaan infrastruktur secara keseluruhan. Hal ini dapat dibuktikan oleh lemahnya daya saing infrastruktur yang dimiliki oleh negara Indonesia, sebagai gambaran dapat dilihat dalam tabel di bawah ini, yaitu daya saing infrastruktur (*Competitiveness Infrastructure*) untuk beberapa negara berkembang di Asia.

Tabel 4. Peringkat Daya Saing Infrastruktur Beberapa Negara di Asia

Tahun	Indonesia		Philipina		Korea		China		Vietnam		Malaysia	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
<i>Infrastruktur</i>	96	96	94	98	18	20	58	66	97	111	19	27
<i>Roads</i>	105	94	94	104	13	14	51	50	102	102	17	24
<i>Railroad</i>	58	60	85	92	7	8	28	27	66	58	17	19
<i>Port</i>	104	95	100	112	29	36	54	61	112	99	16	19
<i>Air Transport</i>	75	68	89	100	26	21	74	80	92	84	20	27
<i>Electricity</i>	82	96	82	87	21	21	68	61	104	103	71	39
<i>Telephone</i>	100	79	105	103	17	23	47	49	37	36	31	72

Sumber : *World Competitiveness Report 2008-2009*

Mobilitas ekonomi pada saat ini sangat bergantung pada infrastruktur, terutama bertumpu pada keandalan dan tingkat pelayanan jaringan jalan. Muatan barang sebagian besar masih diangkut melalui jalan darat. Peran moda lain masih belum besar. Peran kereta api dalam angkutan barang bahkan masih sangat kecil. Oleh

karena itu konstruksi perkerasan dan geometrik jalan raya, khususnya di jalur-jalur ekonomi, harus dipertahankan berada dalam kondisi stabil dan baik. Prasarana jalan merupakan salah satu yang mutlak diperlukan didalam mendukung dan mendorong pertumbuhan aktivitas sosial ekonomi baik dalam konteks perkotaan maupun

regional. Penurunan tingkat pelayanan dan kapasitas jalan sangat mempengaruhi kelancaran pergerakan ekonomi dan menyebabkan biaya sosial yang tinggi terhadap pemakai jalan. Beberapa hal yang sangat signifikan yang menyebabkan kondisi jaringan jalan mengalami penurunan antara lain adalah pembebanan yang berlebih (*excessive overloading*), bencana alam seperti longsor, banjir, dan gempa bumi, serta terakhir ini adalah krisis ekonomi yang menyebabkan berkurangnya secara drastis biaya penanganan jaringan jalan oleh pemerintah.

Ruas Jalan Pantai Utara Jawa (Pantura) dengan status Jalan Nasional dan fungsi Arteri, Jalur Pantura mempunyai volume lalu lintas yang tinggi yang banyak dilalui kendaraan besar dan berat, dengan jenis truk maupun bus yang berfungsi sebagai jalur “Jalan Penghubung” antar pulau, karena melayani arus lalu lintas baik dari dan ke Pulau Sumatera maupun dari dan ke Pulau Bali. Disamping sebagai bagian dari jalur sistem transportasi nasional juga merupakan bagian dari Asean dan *Asia Highways*, sehingga membuka peluang meningkatkan perdagangan dan investasi dan sekaligus tantangan dengan semakin meningkatnya mobilitas transportasi. Beberapa bagian di Jalur Pantura yang mempunyai 1 (satu) lajur pada tiap jalurnya tidak mampu lagi menampung arus lalu lintas yang kian meningkat baik dalam jumlah kendaraan maupun beban angkutannya. Dengan Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR) mencapai 33.000 Kendaraan/Hari, ditambah dengan kondisi jalan relatif lurus, banyaknya persimpangan-persimpangan, *pasar kaget*, dan tempat kendaraan berhenti dan menunggu penumpang (*ngetem*) kendaraan

umum di beberapa lokasi sehingga hal ini sering menimbulkan terjadinya kecelakaan, kemacetan lalu lintas, dan terjadinya kerusakan pada konstruksi jalan di beberapa lokasi.

Pada daerah kota metropolitan, kota besar/sedang, kota kecil lalu lintas kendaraan yang bertujuan jauh masih tercampur dengan lalu lintas kendaraan lokal, sehingga tingkat pelayanan jalan Arteri primer tersebut di daerah perkotaan sangat menurun. Lebar daerah milik jalan sekitar 15 – 45 M dengan lebar perkerasan antara 6 – 14 M, jumlah dan jarak antar akses, pengaturan persimpangan, serta pengarus *delay* akibat akses tata guna lahan belum dilakukan kontrol sebagaimana yang ditetapkan dalam undang undang jalan. Kondisi geometrik umumnya tidak memiliki median serta tidak ditunjang oleh kelengkapan jalan yang cukup, kecepatan kendaraan rata rata jauh dibawah kecepatan rencana, kapasitas dan derajat kejenuhan terutama di daerah perkotaan, beban ganda terutama *truck* > 10,0 ton, dan komposisi arus lalulintas terutama diperkotaan didominasi kendaraan ringan (mobil pribadi, motor, angkot, dll), Manajemen angkutan umum dan barang sepanjang jalan nasional tersebut belum ada pengaturan khusus, masih diperbolehkannya kendaraan parkir sepanjang badan jalan dan struktur jaringan jalan primer (kolektor, lokal) belum sepenuhnya lengkap menghubungkan jalan Pantura dengan pusat-pusat kegiatan ekonomi, *outlet* dan daerah pemasaran maupun perkotaan sesuai dengan hirarkinya. Tabel berikut adalah gambaran rincian panjang jalan Pantura (Merak-Banyuwangi) menurut Provinsi.

Tabel 5. Panjang Jalan Pantura untuk Masing-Masing Provinsi

Total Panjang Jalan Pantura Jawa Tidak Termasuk DKI			
1	Panjang jalan Pantura Provinsi Banten	103,71	Km
2	Panjang jalan Pantura Provinsi Jawa Barat, Palimanan	267,06	Km
3	Panjang jalan Pantura Provinsi Jawa Barat Karangampel Cirebon	71,01	Km
4	Panjang jalan Pantura Provinsi Jawa Tengah, Losari Semarang	212,08	Km
5	Panjang jalan Pantura Provinsi Jawa Tengah, Semarang – Bulu	171,12	Km
6	Panjang jalan Pantura Provinsi Jawa Timur, Bulu – Surabaya	147,36	Km
7	Panjang jalan Pantura Provinsi Jawa Timur, Surabaya – Banyuwangi	281,84	Km
	Jumlah	1,254,28	Km

Sumber : www.pu.go.id

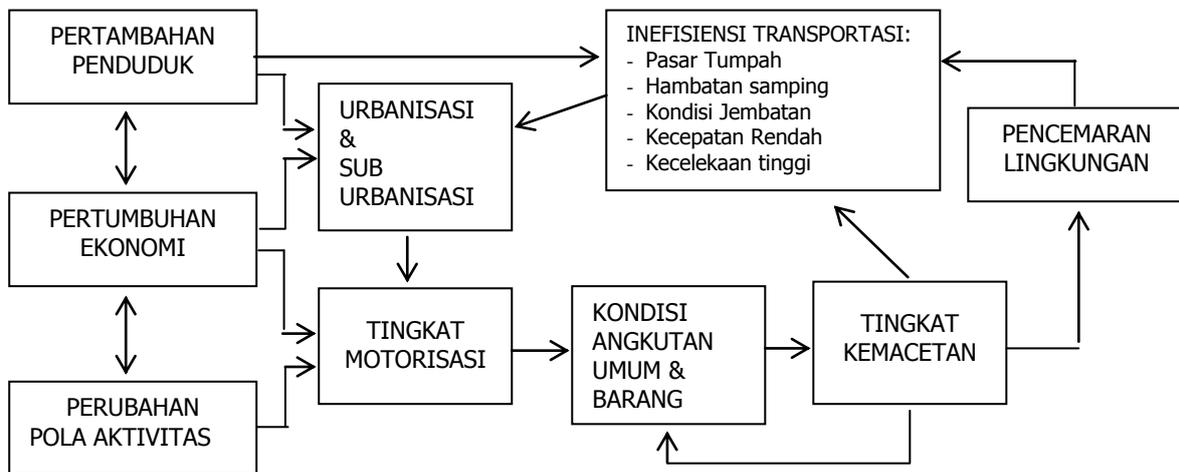
Secara umum dapat dikatakan bahwa kondisi fisik jalan Pantura adalah sebagian baik dan sebagian kurang baik. Kondisi yang kurang baik ini dikarenakan kurang terpelihara, terutama pada musim hujan berubah menjadi kritis. Selain kondisi fisik tersebut kondisi unsur pelaksana proyek yang terdiri pemilik, konsultan perencana, konsultan pengawas, dan kontraktor masih perlu ditingkatkan karena dilapangan masih terdapatnya hasil pembangunan atau pemeliharaan jalan yang mutunya tidak sesuai dengan spesifikasi sehingga sering mengakibatkan kerusakan dini. Kondisi pengguna jalan dan pemanfaat jalan juga masih perlu ditingkatkan kesadarannya dengan menegakkan peraturan seperti menjalankan kendaraan dengan beban lebih (hampir 2 kali lipat dari beban yang diijinkan), banyaknya masyarakat yang menggunakan *rumija* untuk tempat tempat berjualan, penutupan selokan-selokan samping, munculnya perijinan daerah komersial ditepi jalan-jalan Arteri.

Besarnya jumlah penduduk tersebut juga menggambarkan besarnya pergerakan yang terjadi di kota-kota yang dilalui jalan pantura tersebut, sehingga pada saat liburan dan hari besar keagamaan, terutama *Lebaran*, terjadi volume pergerakan yang sangat besar. Kawasan sepanjang jalur pantai utara pulau Jawa merupakan kawasan sentra ekonomi yang terdiri dari kawasan-kawasan industri, pasar-pasar tradisional, dan kawasan ekonomi pendukung pelabuhan yang banyak terdapat di sepanjang pantai Jawa. Dibandingkan dengan kawasan di sebelah selatan, kawasan di sebelah utara pulau Jawa lebih berkembang, khususnya dalam sektor perekonomian. Adanya jalur Pantura merupakan salah satu faktor utama yang menyebabkan hal ini terjadi. Tingkat ekonomi suatu daerah dapat dilihat dari nilai PDRB daerah tersebut. Untuk Jakarta, PDRB atas harga berlaku pada tahun 2007 adalah sebesar 566.449.306 juta rupiah dengan laju pertumbuhan PDRB per kapita sebesar 11,63 %. Sedangkan untuk Jawa Timur pada tahun 2001 adalah sebesar 196.498.980 juta

rupiah dan untuk Semarang pada tahun 2002 adalah sebesar 3.555.862 juta rupiah.

Kota-kota yang dilewati Jalur Pantura merupakan kota-kota dengan berbagai macam hasil industri, hasil pertanian, dan lain-lain. Masing-masing kota memiliki potensi yang berbeda-beda. Misalnya saja Jakarta yang merupakan Ibukota negara Indonesia. Sudah tentu hal ini menjadikan Jakarta sebagai pusat dari kegiatan. Di Jakarta sendiri terdapat 2.146 perusahaan besar dan sedang, belum lagi kota-kota sekitarnya yang merupakan tempat-tempat industri yang cukup besar. Di Jakarta dan Surabaya pun terletak pelabuhan dengan skala nasional dan internasional yang menjadi gerbang distribusi perekonomian dan perdagangan keluar dan kedalam Pulau Jawa. Nilai ekspor dari Jakarta pada tahun 2007 mencapai 32.186.884,841 US Dolar, sedangkan nilai impornya sebesar 34.739.269,00 US Dolar. Selain industri, ada juga hasil-hasil perkebunan, kehutanan, dan lain sebagainya yang didistribusikan ke berbagai kota di Jawa. Sebagian besar pergerakan pendistribusian itu menggunakan Jalur Pantura sebagai alternatif utama. Hal itu menyebabkan banyaknya kendaraan berat yang melintasi jalur Pantura.

Pertumbuhan kota seperti halnya dengan pertumbuhan wilayah dan bangsa, yaitu akan ditentukan oleh tingkat pertambahan jumlah pendudukannya, tingkat investasi modalnya dan tingkat kemajuan teknologinya. Proses pertumbuhan perkotaan yang ditandai dengan urbanisasi dan industrialisasi relatif pesat, karena kota mempunyai daya penarikan yang kuat, baik yang bersifat ekonomis maupun yang bersifat non ekonomis. Jumlah penduduk terus bertambah, kebutuhan hidup manusia baik sebagai individu atau sebagai anggota masyarakat dan sebagai bangsa cenderung meningkat pula baik jumlahnya maupun jenisnya seiring dengan perkembangan peradaban manusia dan kemajuan yang terjadi di berbagai bidang, sosial, ekonomi dan teknologi. (Adisasmita, 2005, h. 25). Dengan demikian, lingkaran masalah jalan Pantura, digambarkan sebagai berikut :



Sumber : Binamarga Departemen PU.

Gambar 1. Masalah Transportasi di Jalur Pantura

Berdasarkan latar belakang masalah dan fenomena yang berkembang tersebut di atas sehingga peneliti menetapkan judul penelitian sebagai berikut : *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Transportasi Jalan Pantura Jawa yang Berimplikasi pada Perkembangan Sektor Usaha dan Pertumbuhan Perekonomian di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat.*

Identifikasi Masalah

1. Optimalisasi kinerja transportasi jalan Pantura belum dapat di capai secara optimal dilihat dari manajemen lalu lintas, manajemen jaringan jalan dan manajemen fisik jalan.
2. Masih banyaknya faktor-faktor yang menunjang peningkatan kinerja jalan Pantura yang belum mendukung peningkatan kinerja transportasi diantaranya adalah faktor regulasi, kualitas sumber daya manusia, kemampuan pendanaan, penguasaan teknologi, peranan Pemerintah Daerah, peranan jasa konstruksi dan peranan masyarakat di sekitar jalan Pantura.
3. Peningkatan kinerja transportasi jalan lintas Pantura di Jawa Barat belum dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi secara optimal di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat.
4. Peningkatan kinerja transportasi jalan lintas Pantura Jawa mengindikasikan pengaruh yang belum optimal dari sektor usaha terutama terhadap pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa.
5. Dukungan Pemerintah Daerah, jasa konstruksi, dan masyarakat terhadap pengembangan dan peningkatan kinerja transportasi jalan Pantura belum optimal.
6. Keterbatasan dana atau anggaran untuk pemeliharaan, peningkatan dan pembangunan jalan, serta peningkatan geometrik jalan.
7. Kesadaran dari pengguna jalan pantura di Provinsi Jawa Barat belum optimal diantaranya kedisiplinan, kesopanan dan kesadaran berlalu lintas para pemakai jalan masih kurang, sehingga kerap kali mengakibatkan kesemrawutan lalu lintas.
8. Sarana dan Prasarana di jalan lintas Pantura Jawa masih terkendala dan belum mampu mengikuti pertumbuhan dan perkembangan penduduk di sekitarnya.
9. Keadaan prasarana jalan raya pada umumnya kurang memuaskan, yaitu sempit dan kualitasnya di bawah standar.
10. Persaingan diantara perusahaan-perusahaan pengangkutan dalam menentukan tarif angkutan, karena adanya kekhawatiran timbulnya gejala yang dapat merugikan masyarakat jika terjadi persaingan yang tidak sehat.
11. Jumlah kendaraan bermotor bertambah terus setiap tahunnya dengan laju pertumbuhan yang sangat pesat, tidak sebanding dengan jalan raya yang tersedia.
12. Lalu lintas di daerah urbanisasi biasanya masih banyaknya kendaraan yang berkecepatan lambat seperti dokar dan becak seringkali menimbulkan terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.
13. Pembangunan dan pelebaran lajur jalan lintas Pantura Jawa terbentur pada masalah birokrasi pusat dan daerah, kesadaran

masyarakat di daerah dan dukungan pendanaan.

14. Cuaca dan iklim seperti hujan yang terus menerus menyebabkan sebagian jalan raya menjadi rusak yang dapat mengakibatkan kelancaran lalu lintas terganggu.
15. Infrastruktur jalan yang ada belum seluruhnya memenuhi standar yang dikehendaki, terutama dengan masih adanya jalan yang lebarnya masih 6,0 m yang dilalui oleh angkutan barang jarak jauh dengan kendaraan ukuran besar (truk 3 As/trailer).
16. Pemanfaatan lahan yang tidak sesuai peruntukan disepanjang jalur sehingga menimbulkan kegiatan masyarakat yang mengganggu dan menghambat kelancaran lalu lintas.
17. Besarnya beban lalu lintas angkutan barang jarak jauh yang mengandalkan jalur jalan Pantura sebagai pilihan utama menyebabkan kondisi jalan di Pantura relatif menjadi lebih cepat mengalami kerusakan.
18. Konstruksi perkerasan dan geometrik jalan raya, pada jalur-jalur ekonomi, masih dalam keadaan kurang stabil.
19. Proses penyelesaian perluasan jalan yang berkepanjangan menyebabkan gangguan pada lalu lintas jalan raya disekitar jalan Pantura.

Perumusan Masalah

1. Seberapa besar pengaruh dari variabel regulasi, kualitas sumber daya manusia, kemampuan pendanaan, penguasaan teknologi, peranan Pemerintah Daerah, peranan jasa konstruksi dan peranan masyarakat secara parsial terhadap kinerja transportasi Jalan Pantura di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat ?
2. Seberapa besar pengaruh dari variabel regulasi, kualitas sumber daya manusia, kemampuan pendanaan, penguasaan teknologi, peranan Pemerintah Daerah, peranan jasa konstruksi dan peranan masyarakat secara simultan terhadap kinerja transportasi Jalan Pantura di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat ?
3. Seberapa besar pengaruh peningkatan kinerja transportasi jalan Pantura Jawa Barat terhadap perkembangan sektor usaha Jalan Pantura di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat ?
4. Seberapa besar pengaruh perkembangan sektor usaha di Jalan Pantura terhadap pertumbuhan perekonomian di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat ?

BAHAN DAN METODE

1. Ekonomi Pembangunan

Ekonomi pembangunan merupakan bidang studi dalam ilmu ekonomi yang mempelajari tentang masalah-masalah ekonomi di Negara-negara berkembang yang seterusnya dinamakan Negara berkembang saja dan kebijakan-kebijakan yang perlu dilakukan untuk mewujudkan pembangunan ekonomi (Sukirno, 2006, h. 3). Pada umumnya pembangunan ekonomi diartikan sebagai serangkaian usaha dalam suatu perekonomian untuk mengembangkan kegiatan ekonominya sehingga infrastruktur lebih banyak tersedia, perusahaan semakin banyak dan semakin berkembang, taraf pendidikan semakin tinggi dan teknologi semakin meningkat. Sebagai implikasi dari perkembangan ini diharapkan kesempatan kerja akan bertambah, tingkat pendapatan meningkat, dan kemakmuran masyarakat menjadi semakin tinggi.

Pembangunan ekonomi menurut (Meier, 1995, h. 7) dalam Kuncoro (1997, h. 17), adalah : Suatu proses dimana pendapatan per kapita suatu negara meningkat selama kurun waktu yang panjang, dengan catatan bahwa jumlah penduduk yang hidup dibawah “garis kemiskinan absolut” tidak meningkat dan distribusi pendapatan tidak semakin timpang.

Yang dimaksud dengan proses adalah berlangsungnya kekuatan-kekuatan tertentu yang saling berkaitan dan mempengaruhi. Dengan kata lain, pembangunan ekonomi lebih dari sekedar pertumbuhan ekonomi. Proses pembangunan menghendaki adanya pertumbuhan ekonomi yang diikuti dengan perubahan (*growth plus change*) dalam : *Pertama*, perubahan struktur ekonomi : dari pertanian ke industri atau jasa. *Kedua*, perubahan kelembagaan, baik lewat regulasi maupun reformasi kelembagaan itu sendiri. Dengan demikian, proses pembangunan suatu negara menjadi tanggung jawab pemerintah dan seluruh masyarakat negara yang bersangkutan, Pemerintah mempunyai peranan membimbing, mengarahkan dan memberikan fasilitas yang diperlukan, sedangkan masyarakat wajib berpartisipasi aktif demi suksesnya pembangunan.

Perencanaan ekonomi dibagi dalam berbagai sektor-sektor pembangunan perekonomian. BPS (1993), mengklasifikasikan sektor-sektor perekonomian dalam 33 sektor, seperti Sektor pertanian, Sektor pertambangan/penggalan, Sektor industri pengolahan, Sektor listrik gas dan air bersih,

Sektor bangunan/konstruksi, Sektor perdagangan, hotel dan restoran, Sektor pengangkutan dan komunikasi, Sektor bank dan lembaga keuangan lainnya, dan Sektor jasa - jasa.

2. Investasi dan Pembangunan

Istilah Kapital diartikan sebagai semua bentuk kekayaan yang dapat digunakan, langsung maupun tidak langsung dalam produksi untuk menambah output. Kapital terdiri dari barang-barang yang dibuat untuk penggunaan produksi pada masa yang akan datang, yang meliputi pabrik dan alat-alat, infrastruktur, bangunan-bangunan dan sebagainya, dimana suatu penanaman investasi untuk jangka waktu tertentu dan jumlah tertentu untuk memperoleh hasil kembali lebih besar dari investasi awalnya.

a. Pentingnya Investasi

Rostow dalam Todaro (1993, h. 65) mengatakan bahwa setiap upaya untuk tinggal landas mengharuskan adanya mobilisasi tabungan dalam negeri dan luar negeri, sehingga akan tercipta investasi yang cukup untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi, ini berarti akan meningkatkan produksi nasional sehingga akan dapat memenuhi permintaan baik dalam negeri maupun luar negeri.

b. Sumber - Sumber Modal Dalam Investasi

Berbagai sumber-sumber modal/kapital yang dapat digunakan dalam pembangunan, dapat dibedakan menjadi 2 sumber yaitu (1) pengerahan modal dalam negeri dan (2) pengerahan modal luar negeri. Modal yang berasal dan dalam negeri diperoleh dari : tabungan sukarela masyarakat, tabungan pemerintah, dan tabungan paksa. Sedangkan modal yang berasal dari luar negeri dapat dibedakan dalam 2 jenis yaitu bantuan luar negeri dan penanaman modal asing. (Sukirno, 2006, h. 149). Pendapat lain menambahkan dua unsur lagi bagi sumber modal yang berasal dari dalam negeri yaitu pinjaman pemerintah yang berasal dari dalam negeri dan inflasi (*invisible tax*), dan satu sumber lagi untuk sumber modal luar negeri yaitu pinjaman luar negeri. (Irawan dan Suparmoko, 2002).

c. Tujuan Berinvestasi

Penanaman modal adalah untuk memperoleh keuntungan, dengan anggapan setiap pengusaha bertindak, secara rasional, pengusaha akan selalu memilih proyek-proyek yang menghasilkan keuntungan yang maksimum. (Sukirno, 1998). Pendapat lain mengemukakan bahwa

tujuan berinvestasi adalah untuk memaksimalkan nilai saham (nilai pasar modal sendiri), alasan yang mendukung adalah bahwa pemilik modal sendiri adalah perusahaan, dan perusahaan seharusnya berusaha meningkatkan kemakmuran mereka. Nilai saham adalah ukuran yang tepat untuk menilai kemakmuran mereka. (Human, at all, 2000).

d. Keterkaitan Teori Pertumbuhan dan Teori Investasi

Dalam teori ekonomi pembangunan diketahui bahwa antara tingkat pertumbuhan ekonomi dan investasi mempunyai hubungan timbal balik yang positif. Hubungan timbal balik tersebut terjadi oleh karena di satu pihak, semakin tinggi pertumbuhan ekonomi suatu negara, berarti semakin besar bagian dari pendapatan yang bisa ditabung, sehingga investasi yang tercipta akan semakin besar pula. Dengan demikian, investasi merupakan fungsi dari pertumbuhan ekonomi. Di lain pihak, semakin besar investasi suatu negara, akan semakin besar pula tingkat pertumbuhan ekonomi yang bisa dicapai. Oleh karena itu, pertumbuhan merupakan fungsi investasi.

e. Investasi di Sektor Transportasi

Menurut Adisasmita (2010, h. 155) setelah pola transportasi untuk masa yang akan datang diperkirakan dan kemungkinan berbagai penyempurnaan kebijaksanaan dan kegiatan operasional diperhitungkan semuanya, maka langkah berikutnya adalah menentukan investasi-investasi baru yang diperlukan untuk melayani kegiatan arus lalu lintas secara efektif dan efisien. Secara konseptual program investasi dapat dibagi menjadi tipe dasar karena secara analisis ekonomi berbeda satu sama lainnya, yaitu sebagai berikut :

- Investasi yang dibutuhkan untuk menentukan kapasitas
- Investasi untuk mengganti peralatan yang lama dengan peralatan yang baru tetapi sejenis dan
- Investasi yang diperlukan untuk modernisasi, dimana peralatannya adalah baru dan berbeda dengan peralatan yang digantikannya.

3. Ekonomi Transportasi

Menurut Adisasmita (2010, h. 36) kegiatan-kegiatan ekonomi diarahkan atau ditujukan kepada produksi, distribusi dan

pertukaran kemakmuran. Dalam kegiatan-kegiatannya, manusia memanfaatkan sumberdaya-sumberdaya alam untuk memenuhi kebutuhan pokoknya dalam bentuk pangan, sandang dan perumahan. Selain daripada itu sumberdaya-sumberdaya tersebut dapat digunakan untuk memenuhi berbagai keperluan lainnya yang memberikan kenyamanan dan kesenangan.

Sedangkan tujuan transportasi untuk kepentingan masyarakat sangat tergantung pada daerah-daerah sumber bahan baku. Konsentrasi primer terjadi di sekitar daerah-daerah produksi pangan dan sandang, di mana tersedia bahan-bahan baku yang dibutuhkan. Tenaga kerja yang tidak diperlukan untuk menghasilkan barang kebutuhan pokok tersebut akan diarahkan untuk membuat barang-barang lainnya. Kemampuan masyarakat berproduksi bertambah luas sehingga mendorong pertukaran barang-barang antar daerah. Semakin efektif pemanfaatan-pemanfaatan sumber daya alam berarti semakin meningkat pula standar hidup penduduk pada umumnya. Keadaan semacam ini tidak mungkin terjadi tanpa ditunjang oleh fasilitas transportasi yang baik.

Kelancaran pertukaran barang-barang mempunyai pengaruh penting misalnya dalam hal :

- a. Perluasan daerah pemasaran.
- b. Suplai barang-barang dalam pasar yang berbeda temoat dapat diseimbangkan sesuai dengan keadaan permintaannya.
- c. Jika daerah pemasaran bertambah luas maka persaingan di antara penjual meningkat, selanjutnya terdapat kecenderungan bahwa harga barang dapat dipertahankan pada tingkat yang layak (*reasonable price*), yang berarti dapat diciptakan stabilitas harga.
- d. Spesialisasi akan mendorong kecenderungan kegiatan produksi berkonsentrasi pada sumber bahan mentah (*raw material*) atau memilih lokasi mendekati pasar (*market oriented*) sehingga terdapat kesempatan untuk memproduksi dalam jumlah besar.

Hubungan transportasi kaitannya dengan aspek ekonomi menurut Kamaluddin (2003, h.24) meliputi :

- a. Tersedianya Barang (*availability of goods*)
- b. Stabilisasi dan Penyamaan Harga (*stabilization and equalization*)
- c. Penurunan Harga (*price reduction*)
- d. Meningkatnya Nilai Tanah (*land value*)
- e. Tersedianya Spesialisasi Antar Wilayah (*territorial division of labor*).
- f. Berkembangnya Usaha Skala Besar

g. Terjadinya Urbanisasi dan Konsentrasi Penduduk

Namun disisi lain, transportasi membawa dampak negatif yang mungkin terjadi akibat kemajuan transportasi suatu negara maupun antar negara yaitu : (1) bahaya akan kehancuran umat manusia; (2) hilangnya sifat-sifat individual dan kelompok masyarakat; (3) frekuensi dan intensitas kecelakaan yang relatif lebih tinggi; (4) makin meningkatnya urbanisasi, kepadatan, dan konsentrasi penduduk, dan (5) hilang atau terseingkirnya industri kerajinan dan rumah tangga.

Menurut Adisasmita (2010, h. 3) ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan sekecil mungkin. Peningkatan pendapatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan adalah merupakan sasaran pembangunan, dengan demikian fungsi transportasi terhadap perkembangan ekonomi dan pertumbuhan pembangunan sangat positif dan menentukan. Fungsi transportasi dikatakan sebagai “sektor penunjang pembangunan” dan sebagai “sektor pemberi jasa”.

4. Peranan dan Kinerja Transportasi Terhadap Pembangunan Ekonomi

a. Peranan Transportasi Terhadap Pembangunan Ekonomi

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu Negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi dari suatu Negara diperlukan kapasitas angkutan yang optimum.

Adapun tujuan yang hendak dicapai dengan pengembangan ekonomi menurut Salim (2002, h. 1) ialah :

- 1) Meningkatkan pendapatan nasional, disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah.
- 2) Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah.

- 3) Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensupply pasaran dalam negeri.
- 4) Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Dengan demikian transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan pengembangan ekonomi tersebut.

Sejalan dengan tujuan-tujuan ekonomi adapula tujuan-tujuan yang bersifat non ekonomi, yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, mempertinggi ketahanan dan pertahanan nasional. Jelas, bahwa tujuan-tujuan ekonomis dan nonekonomis tidak selalu berjalan seirama dalam arah yang sama.

Fungsi transportasi sebagai penunjang pembangunan adalah memberikan pelayanan bagi peningkatan dan pengembangan berbagai kegiatan pada sektor-sektor lain, misalnya dalam sector pertanian, perindustrian, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan lainnya. Tersedianya prasarana jalan menuju ke daerah-daerah produksi pertanian akan menunjang peningkatan produksi komoditas pertanian yang selanjutnya di pasarkan ke daerah perkotaan. Pengangkutan pemasaran komoditas pertanian dari daerah produksi ke daerah-daerah yang tersebar dapat dilaksanakan secara lancar, volume penjualan bertambah besar, pendapatan dan keuntungan petani produsen akan meningkat. Keuntungan petani meningkat akan menunjang pengembangan kegiatan usaha di bidang lainnya, seperti perkebunan, peternakan dan perikanan. Pengembangan berbagai kegiatan usaha di sector lainnya yang semakin meningkat merupakan dampak multiplier yang berlangsung secara menerus. Demikian pula, tersedianya prasarana dan sarana transportasi yang cukup dan berkapasitas akan menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan diberbagai sector di luar sector transportasi. Fungsi transportasi sebagai pelayan pembangunan, sebagai fasilitas yang melayani kegiatan sector lain (*servicing facility*).

Fungsi transportasi dapat pula sebagai pendorong pembangunan yaitu membantu membuka keterisolasian daerah. Daerah-daerah terisolasi tidak memiliki fasilitas pelayan transportasi, sehingga menjadi daerah yang tidak berinteraksi dengan daerah-daerah di luar, akan menjadi daerah yang tertinggal. Setelah tersedia fasilitas transportasi, daerah-daerah terisolasi akan menjadi daerah yang terbuka. Dengan terbukanya aksesibilitas transportasi akan mendorong peningkatan produksi lokal, dimana surplus produksinya akan dipasarkan ke luar daerah. Perdagangan antardaerah bertambah

ramai, menjadikan daerah yang tadinya terisolasi, menjadi tidak terisolasi lagi. Jadi, fungsi transportasi sangat penting dalam membantu membuka keterisolasian daerah, sehingga menjadi terbuka dan berkembang seperti daerah-daerah lainnya. Peranan transportasi sangat penting, karena berfungsi sebagai penunjang dan pendorong pembangunan (Nasution, 1996 dan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM/49 Tahun 2005 dalam Adisasmi, 2010, h. 40).

Dengan demikian transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dan kedudukan yang sangat menentukan bagi kehidupan masyarakat dan kelangsungan pembangunan. Seringkali dikatakan bahwa transportasi merupakan urat nadi perekonomian dan sebagai fasilitas penunjang pembangunan maka dari itu penyempurnaan jasa transportasi yang efektif dan efisien sangat diperlukan untuk melayani kegiatan transportasi di berbagai sector ekonomi.

b. Kinerja Transportasi

Kinerja merupakan suatu konstruk multidimensional yang mencakup banyak faktor yang mempengaruhinya. Menurut Mahmudi (2010, h. 20) Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja adalah :

- 1) Faktor *personal/individual*, meliputi pengetahuan sumber daya manusia, keterampilan (*skill*), kemampuan, kepercayaan diri, motivasi dan komitmen yang dimiliki oleh setiap individu
- 2) Faktor kepemimpinan, meliputi kualitas dalam memberikan dorongan, semangat, arahan dan dukungan serta kebijakan.
- 3) Faktor tim meliputi kualitas dukungan dan semangat yang diberikan oleh rekan satu tim.
- 4) Faktor sistem, meliputi sistem kerja, fasilitas atau infrastruktur yang diberikan organisasi, proses organisasi dan kultur kinerja dalam organisasi
- 5) Faktor kontekstual meliputi tekanan dan perubahan lingkungan eksternal dan internal

Pengertian Transportasi menurut Kamaludin (2003, h. 1) berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan

menyangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Lebih lanjut lagi menurut Kamaludin (2003, h. 1) usaha transportasi ini, bukan hanya berupa gerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cara dan kondisi yang statis tanpa perubahan, tetapi transportasi selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan perkembangan peradaban teknologi. Dengan demikian, transportasi selalu diusahakan perbaikan dan peningkatannya, sehingga akan tercapai efisiensinya yang lebih baik. Transportasi memiliki empat unsur pokok transpor yaitu jalan, kendaraan dan alat angkutan, tenaga penggerak dan terminal. Dalam hubungan ini perbaikan transportasi terjadi bilamana dilakukan atau terjadi perbaikan dari salah satu atau lebih unsur-unsur transportasi tersebut. Namun demikian, perbaikan sistem transportasi secara keseluruhan akan dapat pula berlangsung bilamana diusahakan atau terdapat perbaikan dalam organisasi, sistem dan pengaturan transportasi yang bersangkutan.

Menurut Adisasmita (2010, h. 172) pembangunan transportasi harus diarahkan baik secara sektoral maupun antar sektoral atau lintas sektoral. Secara sektoral kebijaksanaan pembangunan transportasi diarahkan kepada penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang diperlukan untuk menunjang kelancaran arus barang dan manusia dari tempat asal (*point of origin*) ke tempat tujuan (*point of destination*) dengan kegiatan-kegiatan pembangunan transportasi meliputi berbagai sarana dan prasarana, yang secara menyeluruh harus disusun dan dikembangkan secara terpadu sehingga sistem transportasi nasional dapat menyediakan pelayanan jasa transportasi yang teratur, cukup, cepat, aman, murah, dan nyaman bagi kegiatan-kegiatan pembangunan, baik secara nasional maupun secara regional. Secara lintas sektoral, jasa transportasi harus diusahakan mampu untuk melayani pengembangan kegiatan-kegiatan sektor perdagangan, sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, transmigrasi, hankamnas (pertahanan dan keamanan nasional) dan sebagainya.

5. Peran Prasarana Jalan dalam Pembangunan Ekonomi

a. Peran Prasarana Jalan

Perspektif terhadap peran infrastruktur jalan dalam pembangunan ekonomi di negara-negara seluruh dunia telah berubah terhadap waktu. Dalam konteks kualitatif, terdapat tiga jenis peran yang dapat dimainkan oleh jalan bagi

pertumbuhan ekonomi, yaitu : positif, netral atau negatif. Dalam hal ini, kami memfokuskan pada faktor positif yang berhubungan dengan investasi jalan karena merupakan kepentingan utama bagi pembuat kebijakan pemerintah. Pada awal tahun 1960-an, beberapa peneliti meyakini bahwa fasilitas transportasi dapat memacu pertumbuhan ekonomi (Gauthier, 1968). Namun demikian, pandangan ini telah berubah sejak akhir tahun 1960-an dan kita perlu berhati-hati terhadap perspektif ini, seperti yang dilakukan oleh Rietveld dan Nijkamp (1993). Storey (1969) mengargumentasikan bahwa tambahan infrastruktur transportasi dapat juga berpengaruh negatif, atau netral terhadap pertumbuhan ekonomi. Hoyle dan Smith (1996) menyatakan bahwa peran penyediaan infrastruktur transportasi dalam pembangunan ekonomi adalah tidak lagi kondisional. Hal ini juga dikemukakan oleh peneliti lainnya (sebagai contohnya, Hoyle, 1973; Robinson dan Bamford, 1974; Eliot Hurst, 1978; White dan Senior, 1983; Owen, 1987; dan Simon, 1996).

Empat aspek berikut ditekankan agar infrastruktur transportasi dapat mencapai dampak positif bagi pembangunan yaitu : kapasitas produktif, keahlian usaha; kelembagaan finansial; dan kondisi perdagangan yang bagus (Hoyle dan Knowles, 1996). Tingkat pertumbuhan ekonomi, yang dipicu oleh penyediaan fasilitas transportasi tambahan, adalah sangat tergantung pada inisiatif manusia. Penyediaan fasilitas secara ekonomis baik oleh investasi privat atau publik, adalah berpotensi untuk menciptakan peluang ekonomi, misalnya ekstraksi sumberdaya alam potensial dan menarik aktivitas bisnis baru ke dalam suatu wilayah. Keberadaan jiwa kewirausahaan manusia adalah penting pada tahapan ini untuk merespon peluang baru dengan memilih aktivitas produktif dan melakukan usaha yang profitable melalui antisipasi yang baik terhadap pertumbuhan permintaan dari keseluruhan wilayah atau negara. Untuk mengembangkan dan melanjutkan aktivitas ekonominya, mereka memerlukan ketersediaan dana atau modal dan keberadaan lembaga finansial. Lembaga ini, seperti lembaga perbankan, adalah inti dari aktivitas ekonomi melalui kemampuannya untuk membiayai transaksi bisnis. Output ekonomi yang dihasilkan melalui aktivitas ekonomi ini perlu diekspor ke negara lain untuk mendapatkan penerimaan. Dalam hal ini, ekspor dipandang sebagai sumber utama penerimaan regional. Kondisi perdagangan yang bagus akan membuat wilayah pengekspor dapat memaksimalkan penerimaannya, dan keuntungannya dari aktivitas

perdagangan antar wilayah. Perbaikan profitabilitas ini akan meningkatkan pendapatan dan menciptakan lapangan kerja yang lebih banyak. Hal ini akan membantu penyediaan infrastruktur transportasi agar memiliki kontribusi yang signifikan terhadap pembangunan ekonomi regional.

b. Klasifikasi, Fungsi dan Tujuan Jalan

Menurut Kamaluddin (2003, h.57), jika didasarkan pada lokasinya, jalan diklasifikasikan atas jalan-jalan desa dan jalan kota, atau diklasifikasikan menurut jalan negara, jalan provinsi, jalan distrik dan jalan desa. Klasifikasi jalan didasarkan pada tanggung jawab dalam pembuatan, pemeliharaan dan pengelolannya. Di negara kita pengklasikasikan jalan yang demikian yakni atas jalan negara, jalan provinsi, jalan kabupaten dan jalan desa. Atas dasar persaingannya dengan usaha angkutan lainnya, jalan dibagi atas jalan paralel dan jalan pembantu (*feeder*). Jalan paralel adalah jalan yang berjalan paralel dengan jalan kereta api dan berkompetisi dengan angkutan kereta api. Sedangkan jalan feeder adalah jalan raya yang tidak bersaing dengan kereta api, tetapi sebagai suplemen atau komplemen dari jalan kereta api tersebut.

Klasifikasi jalan menurut fungsi dan tujuannya sebagai berikut :

- 1) Untuk membuka jalan masuk (akses) ke suatu tanah atau wilayah tertentu, atau fungsi *land access*.
- 2) Untuk pelayanan masyarakat setempat, yang disebut *community service function*.
- 3) Untuk memberikan pelayanan bagi angkutan antar masyarakat dan transportasi jarak jauh antar kota/daerah yang berfungsi sebagai *interchange community mobility and long distance transportation*.

6. Ekonomi Pembangunan Wilayah

Menurut Horst Siebert dalam Adisasmita (2005, h. 1), wilayah adalah :

Regional theory is the explanation of economic behaviour in space, regional economic is the study of man's economic behaviour in space in a spatial setting. Regional economic process and structure in sub system of national economic.

Pembangunan wilayah merupakan fungsi dari potensi sumber daya alam, tenaga kerja dan sumber daya manusia, investasi modal, prasarana dan sarana pembangunan, transportasi dan komunikasi, komposisi industri, teknologi, situasi ekonomi dan perdagangan antar wilayah, kemampuan pendanaan dan pembiayaan

pembangunan daerah, kewirausahaan (kewiraswastaan), kelembagaan daerah dan lingkungan pembangunan secara luas. Semua faktor di atas adalah penting, tetapi masih dianggap terpisah-pisah satu sama lain, dan belum menyatu sebagai komponen yang membentuk basis untuk penyusunan teori pembangunan wilayah (*regional development*) secara komprehensif. (Adisamita, 2005, h. 22).

Ilmu pembangunan wilayah menurut Misra dalam Budiharsono (2001, h.7) merupakan disiplin ilmu yang ditopang empat pilar (*tetraploid dicipline*) yaitu geografi, ekonomi, perencanaan kota dan teori lokasi.

Kemajuan suatu wilayah pada umumnya terbentuk sebagai akibat dari proses yang kompleks yang ditentukan oleh antara lain : (1) limpahan sumber daya alamiah (*natural resource endowment*), (2) karakteristik demografi (kepadatan dan pertumbuhan penduduk), (3) tingkat teknologi (adopsi teknologi dan investasi dalam *human capital* dan *sosial capital*) dan (4) idiologi pembangunan yang berorientasi ke dalam atau ke luar (*inward* atau *outward looking*). Pada tahap permulaan perkembangan suatu wilayah yang terbentuk dengan dukungan sumber daya alam yang kaya terutama dengan lahan yang subur, sehingga penduduk yang tinggal di sekitar wilayah tersebut dapat menggunakan sumber daya lahan untuk keperluan pertanian terutama pangan. Dengan pemanfaatan lahan secara menguntungkan atau meningkatkan manfaatnya sehingga dapat meningkatkan penghasilan atau pendapatannya yang besar.

Menurut Adisasmita (2005, h. 153) komponen sistem regional dapat diidentifikasi bahwa dalam sistem wilayah terdapat tiga komponen utama yaitu (1) sumberdaya penduduk, (2) kegiatan ekonomi dan (3) sistem transportasi. Saling ketergantungan antara kegiatan ekonomi dan penduduk ditinjau dari segi produksi dan konsumsi (lapangan kerja, buruh dan pendapatan) memainkan peranan yang fundamental dalam usaha menata struktur regional. Aspek spasial (mengenai tata ruang) dan temporal (mengenai waktu) dari keadaan saling ketergantungan di atas dapat dinyatakan dalam biaya transportasi dan komunikasi, besar kecilnya skala ekonomi, penghematan aglomerasi dan sebagainya. Dalam konteks pembangunan wilayah, sektor transportasi merupakan sector yang memiliki fungsi dan peranan strategis sebagai fasilitas penunjang dan pengembang. Oleh karena itu pemerintah harus mengatur dan membina yang dituangkan dalam bentuk

kebijaksanaan transportasi nasional yang terpadu sebagai sarana untuk mewujudkan sistem transportasi yang terintegrasi dan terkoordinasi secara menyeluruh.

7. Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi menurut Kuznets (1971) dalam Todaro (2000, h. 144), adalah kenaikan kapasitas dalam jangka panjang dari negara yang bersangkutan untuk menyediakan berbagai barang ekonomi kepada penduduknya. Kenaikan kapasitas itu sendiri ditentukan atau dimungkinkan oleh adanya kemajuan atau penyesuaian-penyesuaian teknologi, institusional (kelembagaan) dan ideologis terhadap berbagai tuntutan keadaan yang ada.

Karakteristik atau ciri proses pertumbuhan ekonomi yang bisa ditemui di hampir semua negara yang sekarang maju sebagai berikut :

- a. Tingkat pertumbuhan output per kapita dan pertumbuhan penduduk yang tinggi.
- b. Tingkat kenaikan total produktivitas faktor yang tinggi.
- c. Tingkat transformasi struktural ekonomi yang tinggi.
- d. Tingkat transformasi sosial dan ideologi yang tinggi.
- e. Adanya kecenderungan negara-negara yang mulai atau yang sudah maju perekonomiannya untuk berusaha merambah bagian-bagian dunia lainnya sebagai daerah pemasaran dan sumber bahan baku yang baru.
- f. Terbatasnya penyebaran pertumbuhan ekonomi yang hanya mencapai sekitar sepertiga bagian penduduk dunia.

Menurut Jhingan (2000, h. 67), proses pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh 2 (dua) macam faktor, faktor ekonomi dan faktor non ekonomi. Pertumbuhan ekonomi suatu negara tergantung pada sumber alamnya, sumber daya manusia, modal usaha, teknologi dan sebagainya. Semua itu merupakan faktor ekonomi. Tetapi pertumbuhan ekonomi tidak mungkin terjadi selama lembaga sosial, kondisi politik dan nilai-nilai moral dalam suatu bangsa tidak menunjang. Di dalam pertumbuhan ekonomi, lembaga sosial, sikap budaya, nilai moral, kondisi politik dan kelembagaan merupakan faktor non ekonomi. Dalam suatu studinya, Bauer dalam Jhingan (2000, h. 67), menunjukkan bahwa penentuan utama pertumbuhan ekonomi “adalah bakat, kemampuan, kualitas, kapasitas dan kecakapan, sikap, adat-istiadat, nilai, tujuan dan motivasi, serta struktur politik dan kelembagaan.”

Pertumbuhan ekonomi yang diuraikan oleh Djojohadikusumo (1994, h. 55) menjelaskan tiga ciri pokok pertumbuhan ekonomi yaitu :

- a. laju pertumbuhan pendapatan per kapita dalam arti nyata (riyel);
- b. persebaran (distribusi) angkatan kerja menurut sektor kegiatan produksi yang menjadi sumber nafkahnya; dan
- c. pola persebaran penduduk.

Teori-teori pertumbuhan dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Teori-teori Klasik, yang mencakup teori pertumbuhan dari Adam Smith, David Ricardo dan Artur Lewis.
- b. Teori-teori Modern, yang mencakup 4 (empat) sub golongan yaitu :
 - Teori pertumbuhan yang tumbuh dari teori makro Keynes (Keynesian) termasuk teori Harrod-Domard dan Kaldor.
 - Teori pertumbuhan Neo-Klasik. Teori ini diwakili terutama oleh teori dari Robert Solow dan Trevor Swan.
 - Teori pertumbuhan optimum. Teori ini bertujuan mencari jalur pertumbuhan yang paling baik (optimum) bagi suatu perekonomian. Termasuk disini teori mengenai “Dalil Emas” (*Golden Rule*) dan teori “Jalan Raya” (*Turnpike*).
 - Teori pertumbuhan dengan uang. Teori ini merupakan perkembangan lanjut dari teori pertumbuhan Neo-Klasik, tetapi dengan tambahan adanya uang di dalam perekonomian sebagai alat tukar dan sebagai alat penyimpan kekayaan.

8. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Transportasi

a. Regulasi

Regulasi atau peraturan perundang-undangan merupakan undang-undang serta peraturan tertulis lain yang derajatnya lebih rendah daripada undang-undang (W. Yudho dan A. Brotosusilo, 2001, h. 11.27). Setiap usaha yang legal sudah tentu harus mengikuti aturan-aturan yang berlaku baik undang-undang maupun peraturan-peraturan lain sebagai penjabaran dari undang-undang tersebut, seperti Keputusan Menteri (Kepmen), Surat Keputusan (SK) Dirjen dan Peraturan Daerah (Perda). Dengan mengikuti aturan-aturan yang ada, maka secara yuridis formal bisnis/usaha yang akan dijalankan menjadi layak (Umar, 2001 : h. 286).

Menurut Rachbini (2004 : h. 10) regulasi ekonomi dikeluarkan pemerintah sebagai suatu kebijakan dengan tujuan tertentu. Tetapi dalam

kenyataannya manfaat yang diharapkan sering datang bersamaan dengan dampak negatif atau kerugian yang ditimbulkan oleh adanya regulasi tersebut. Jika manfaat dan kerugian yang terjadi akibat adanya regulasi yang menyebabkan perubahan alokasi sumber daya telah diketahui sejak awal, maka kebijakan ekonomi melalui regulasi-regulasi pemerintah akan dilakukan dengan menekan sejauh mungkin akibat-akibat yang merugikan tersebut. Tetapi jika regulasi lebih banyak menimbulkan manfaat, maka regulasi tersebut diusahakan untuk diperluas agar manfaatnya tersebar seluas mungkin.

Menurut Adisasmita (2010, h. 107) regulasi terdiri dari peraturan atau undang-undang pemerintah yang dikeluarkan untuk mengubah atau mengendalikan operasional ekonomis dari perusahaan. Biasanya regulasi dibedakan dalam dua bentuk. Regulasi ekonomi dan regulasi sosial. Regulasi ekonomi menyangkut pengendalian harga, jenis produksi, kondisi keluar masuk perusahaan dalam industri, atau standar jasa yang harus diberikan oleh suatu industri. Contoh, regulasi jasa umum (telepon, listrik, air minum, transportasi, radio, televisi).

Regulasi sosial memberikan perhatian kepada kesehatan serta keamanan konsumen dan tenaga kerja, memuat ketentuan-ketentuan yang ditujukan pada perbaikan berbagai pengaruh sampingan atau keluar-biasaan akibat aktivitas ekonomi. Contoh, program pemurnian air dan udara, pengamanan reaktor nuklir, obat-obatan dan lainnya.

b. Kualitas Sumber Daya Manusia

Menurut William B. Werther dan Keith Davis dalam Taliziduhu (1999, h. 9) sumber daya manusia (*human resource*) adalah “*the people who are ready, willing, and able to contribute to organizational goals*”. Sedangkan menurut Taliziduhu (1999, h. 9) sumber daya manusia itu, berisi dua : sisi Sumber daya (SD) dan sisi manusia (M). Dimensi pokok sisi ‘SD’ ialah kontribusinya terhadap organisasi, sedangkan dimensi pokok ‘M’ adalah perlakuan organisasi terhadapnya, yang pada gilirannya menentukan kualitas dan kapabilitas hidupnya.

Menurut Sumarsono (2003, h. 4) sumber daya manusia atau *human resources* mengandung dua pengertian. *Pertama*, Sumber Daya Manusia (SDM) mengandung pengertian usaha kerja atau jasa yang dapat diberikan dalam proses produksi. Dalam hal ini Sumber Daya Manusia mencerminkan kualitas usaha yang diberikan oleh seseorang dalam waktu tertentu untuk menghasilkan barang dan jasa. Pengertian *kedua*

dari Sumber Daya Manusia menyangkut manusia yang mampu bekerja untuk memberikan jasa atau usaha kerja tersebut. Mampu bekerja berarti mampu melakukan kegiatan yang mempunyai nilai ekonomis, yaitu bahwa kegiatan tersebut menghasilkan barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

Menurut Suryana (2000, h. 83) Di Negara sedang berkembang pada umumnya memiliki persoalan sumber daya manusia yang sangat kompleks. Persoalan-persoalan itu meliputi :

- 1) Kualitas Sumber Daya Manusia
- 2) Penawaran Tenaga Kerja yang Melebihi Permintaan Tenaga Kerja
- 3) Tingginya lulusan sekolah yang menganggur
- 4) Surplus tenaga kerja tidak terdidik

Sehubungan dengan pertumbuhan sektor transportasi yang berorientasi pada peningkatan kemampuan untuk mendukung pertumbuhan sektor-sektor yang terkait dalam aspek ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan. Perluasan jaringan dan jangkauan pelayanan akan mengikuti perkembangan sektor terkait dengan peningkatan kemampuan pengembangan pelayanan yang diarahkan transportasi multi media yang didukung perangkat keras, perangkat lunak dan *sumber daya manusia* dalam Sistem Transportasi Nasional (Salim, 2002, h. 242).

c. Kemampuan Pendanaan

Menurut Sukirno (2006, h. 305) setiap perusahaan atau organisasi akan memerlukan pendanaan untuk mendirikan usahanya, menjalankan operasinya dan mengembangkan kegiatannya dari waktu ke waktu. Sebagian dana tersebut data dari pengusaha atau dari dalam perusahaan dan sebagian lainnya diperoleh dari luar pengusaha atau dari dalam perusahaan dan sebagian lainnya diperoleh dari luar perusahaan. Pada awal pendiriannya, pendanaan kegiatan perusahaan terutama harus bergantung pada dana yang dimiliki oleh para pendirinya. Tetapi, setelah perusahaan berkembang, operasinya telah berjalan dengan lancar dan kegiatan perusahaan sudah lebih dikenal, pendanaan dari luar untuk menjalankan operasinya menjadi bertambah penting peranannya.

Dana dari luar memberikan dua sumbangan penting dalam melancarkan dan meningkatkan efisiensi kegiatan perusahaan yaitu : (1) untuk meningkatkan efisiensi operasi usaha dalam jangka pendek dan (2) untuk mengembangkan kegiatan usaha dalam jangka panjang.

- 1) Kebutuhan Dana Jangka Pendek

- (a) Ukuran usaha, Kebutuhan Pendanaan dan Masalah Pendanaan
- (b) Lapangan Usaha dan Kebutuhan Dana Pinjaman
- 2) Kebutuhan Dana Jangka Panjang
 - (a) Meminjam dari Institusi Keuangan
 - (b) Menerbitkan Obligasi
 - (c) Mengeluarkan Saham
- 3) Peranan Sistem Finansial dalam Mengalirkan Dana
 - (a) Peranan Sistem Finansial dalam Perekonomian
 - (b) Pola Kegiatan dalam Sistem Finansial
 - (c) Jenis Institusi Finansial
 - (d) Pasar Uang dan Pasar Modal

d. Penguasaan Teknologi

Menurut Halwani (2005, h. 68) teknologi merupakan ilmu pengetahuan yang mempunyai hubungan timbal baik dengan perkembangan industri secara umum. Teknologi dapat dirumuskan sebagai penerapan sistematis akal budi kolektif manusia guna mencapai penguasaan atas alam yang lebih besar dan semua proses yang bersifat manusiawi. Berangkat dari hal tersebut, teknologi tidak hanya terbatas dalam peralatan mesin, tetapi juga dalam bentuk lain seperti organisasi, manajemen, dan informasi.

Menurut Siagian (2003, h. 37) Tiga implikasi yang menonjol dari perkembangan ilmu pengetahuan ialah sebagai berikut :

- 1) Dengan dinamika yang makin lama makin tinggi, umat manusia memerlukan instrument ilmiah baru yang dapat digunakan untuk memecahkan berbagai masalah yang dihadapi dan perkembangan ini merupakan hal yang sangat positif karena dengan demikian nilai ilmiah suatu disiplin ilmu menampakkan diri pada aplikasinya.
- 2) Ilmu pengetahuan yang berkembang dengan sangat pesat melahirkan disiplin ilmiah baru yang bersifat spesialisik dan dengan demikian lebih ampuh sebagai “pisau analisis” untuk memecahkan berbagai permasalahan yang dihadapi dalam semua segi kehidupan dan penghidupan umat manusia.
- 3) Sebagai tantangan, perkembangan demikian menuntut upaya sadar dan sistematis dari yang berkepentingan untuk selalu memutakhirkan ilmu dan pengetahuannya sehingga mampu menerapkan perkembangan terakhir, pemutakhiran bersifat mutlak antara lain karena penguasaan suatu disiplin ilmu

sangat cepat menjadi kedaluwarsa.

Penguasaan dan pemanfaatan teknologi.

Memang benar apabila dikatakan bahwa berbagai terobosan teknologi dimungkinkan oleh perkembangan ilmu pengetahuan. Selain itu tidak cukup bagi suatu masyarakat bangsa untuk sekadar mampu menggunakan teknologi canggih dan tinggi itu, yang lebih diperlukan adalah penguasaannya dalam arti *kemampuan menciptakannya*. Misal revolusi transportasi telah membuat mobilitas manusia dan barang semakin tinggi sehingga makin aman, nyaman, murah dan cepat. Sehingga menjelaskan bahwa kemahiran dan kemampuan menciptakan teknologi mutakhir jauh lebih penting dari kemampuan dan keterampilan penggunaannya, salah satu alasannya adalah karena peranannya yang sangat penting dalam mempertahankan keunggulan kompetitif organisasi. Pihak-pihak yang sudah memiliki keunggulan tersebut tidak selalu rela atau ikhlas mengalihkan kepada yang lain. Juga tidak kepada mitra kerjanya. Oleh karena itu kemampuan dan kemahiran penguasaan teknologi harus direbut.

Menurut Adisasmita (2010, h. 4) perkembangan transportasi yang relative sangat pesat terlaksana melalui teknologi transportasi yang ditandai oleh ciri utamanya yakni peningkatan kecepatan kendaraan (*faster speed*) dan pembesaran kapasitas angkutan (*bigger capacity*). Kemajuan teknologi di bidang transportasi harus dilihat sebagai salah satu bagian dari panorama perubahan transportasi hari esok atau transportasi masa depan (*tomorrow transportation*).

e. Peranan Pemerintah Daerah

Menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 pada Bab I Pasal I ayat (2) menjelaskan bahwa Pemerintah Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh Pemerintah Daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia. Selanjutnya Pasal 1 ayat (2) Pemerintah Daerah adalah Gubernur, Bupati atau Walikota dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintah Daerah.

Menurut Siagian (2003, h. 142) peranan pemerintah memiliki peranan yang dominan dalam pembangunan nasional. Peran tersebut adalah selaku stabilisator, selaku innovator, selaku modernisator, selaku pelopor dan pelaksana sendiri kegiatan pembangunan tertentu.

Menurut Salim (2002, h. 9) untuk pengelolaan transportasi, banyak faktor-faktor ekstern yang bisa mempengaruhi jalannya kegiatan perusahaan antara lain :

- 1) Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah
- 2) Kebijakan/Pengaturan pihak Pemerintah Pusat dan Daerah (Peraturan Daerah)
- 3) Pengaruh pemakai jasa (*demand*)

f. Peranan Jasa Konstruksi

Menurut Asiyanto (2005, h. 4) perusahaan konstruksi (kontraktor) adalah perusahaan yang menurut sifatnya memproduksi jasa tetapi dalam proses produksinya (dalam kegiatan mentransformasikannya) sama dengan industri barang, dimana produknya berupa fisik (bangunan).

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2000 Tentang Usaha dan Peran Masyarakat Jasa Konstruksi pada Bab II pada pasal 3 menjelaskan bahwa usaha jasa konstruksi mencakup jenis usaha, bentuk usaha dan bidang usaha jasa konstruksi adalah :

- (1) Jenis usaha jasa konstruksi meliputi jasa perencanaan, jasa pelaksanaan dan jasa pengawasan konstruksi.
- (2) Usaha jasa perencanaan pekerjaan konstruksi memberikan layanan jasa konsultasi perencanaan yang meliputi bidang pekerjaan arsitektural, sipil, mekanikal, elektrikal dan tata lingkungan.
- (3) Usaha jasa pelaksanaan pekerjaan konstruksi memberikan layanan jasa pelaksanaan yang meliputi bidang pekerjaan arsitektural, sipil, mekanikal, elektrikal dan atau tata lingkungan.
- (4) Usaha jasa pengawasan pekerjaan konstruksi memberikan layanan jasa konstruksi pengawasan yang meliputi bidang pekerjaan arsitektural, sipil, mekanikal, elektrikal dan atau tata lingkungan.

Menurut Vincent G. Bush (1991, h. 4) pekerjaan kontraktor dirancang oleh seorang insinyur atau ahli teknik dan para kontraktor dengan menggunakan peralatan berat yang memadai. Konstruksi Jalan Raya mencakup penggalian (*ekskavasi*), pengeringan (*drainase*), pengerasan jalan (*paving*), jembatan-jembatan dan lain-lain. Konstruksi berat meliputi pembuatan bendungan-bendungan, saluran-saluran, pekerjaan perlautan, jembatan-jembatan besar dan rel-rel kereta api.

g. Peranan Masyarakat

Menurut Arsyad (1999, h. 128) dukungan atau peranan masyarakat merupakan faktor penting bagi keberhasilan suatu perencanaan di

dalam suatu Negara yang demokratis. Oleh karena itu tanpa dukungan masyarakat tak ada perencanaan yang dapat berhasil. Untuk hal tersebut Lewis mengatakan bahwa semangat rakyat adalah minyak pelumas perencanaan sekaligus bahan bakar pembangunan ekonomi. Semangat dan peranan masyarakat adalah kekuatan dinamis yang memungkinkan segalanya.

Menurut Salim (2002, h. 10) pemakai jasa angkutan akan membawa dampak terhadap pengelolaan perusahaan transportasi. Tinggi rendahnya *demand* akan jasa-jasa Angkutan tergantung pada pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa. Dalam perkembangan teknologi modern dengan masyarakat pra modern dalam bidang pengangkutan, banyak pengaruhnya pada perdagangan dalam negeri dan luar negeri, pembangunan ekonomi serta penyebaran penduduk ke seluruh wilayah di Indonesia (Transmigrasi, Turis Dalam Negeri dan Manca Negara). Adapun golongan pemakai jasa angkutan tersebar dalam masyarakat terdiri dari :

- 1) Perusahaan-perusahaan industri, perusahaan-perusahaan perdagangan dan lain sebagainya.
- 2) Pemakai jasa dari pihak Pemerintah (*Government demand*)
- 3) Pemakai jasa angkutan dalam masyarakat umum

Dalam rangka pemanfaatan jasa-jasa angkutan agar diusahakan secara efisien dan memberikan pelayanan yang optimal kepada pengguna masyarakat pengguna jasa transportasi.

Hasil Penelitian yang Relevan

1. Rietveld dan Nijkamp, (1993).

Menyatakan bahwa hubungan yang kuat antara transportasi dan aktivitas ekonomi adalah telah diketahui dengan baik dan telah dijelaskan dalam teori ekonomi spasial. Teori ini terdiri dari dua dimensi yaitu : dimensi ekonomi dan sosial. Infrastruktur transportasi jalan (Prasarana jalan) mereduksi biaya transportasi dan waktu perjalanan. Penurunan biaya hanya terjadi jika faktor produksi dan produk adalah bersifat mobil. Sebagai tambahan, penurunan harga akan secara efektif terjadi jika biaya transportasi memiliki *share* yang signifikan terhadap biaya total pada *outlet*. Ini berarti bahwa pengaruh penurunan harga akan berbeda-beda antar sektor. Pada beberapa sektor, penurunan biaya transportasi ini mungkin diabaikan

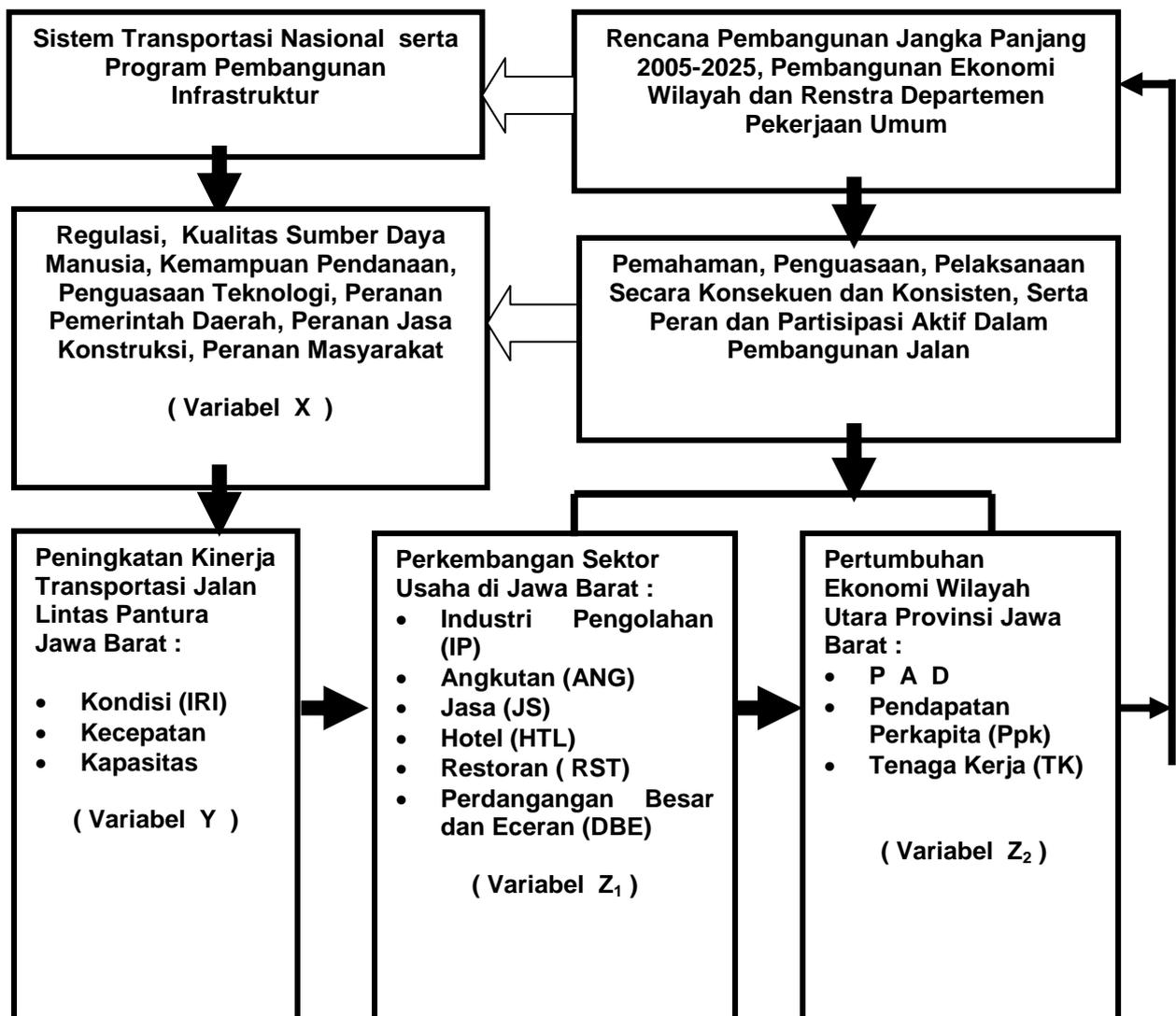
2. Penelitian Departemen Pekerjaan Umum, Dirjen Bina Marga, tentang Penelitian dan kajian pengembangan Jalan Pantura.

Pertumbuhan lalu-lintas yang tinggi ini biasanya tidak mampu diimbangi dengan penyediaan prasarana jalan yang memadai. Tentu saja hal ini menyebabkan timbulnya titik-titik rawan kemacetan yang makin hari jumlahnya makin banyak. Di lain pihak kondisi kehidupan ekonomi masyarakat yang makin meningkat menyebabkan mereka mulai meninggalkan angkutan umum dan beralih ke kendaraan pribadi untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya.

Akibatnya angkutan umum seperti ditinggalkan masyarakat. Kalaupun ada yang menggunakannya, hanyalah masyarakat kelompok ekonomi lemah, yang terpaksa (*captive*), karena tidak ada alternatif lain. Selanjutnya, karena angkutan umum yang dominan di jalur Pantura pada umumnya adalah bus atau sejenisnya, maka kondisi lalu lintas yang macet menyebabkan pergerakan angkutan umum pun menjadi ikut-ikutan macet atau lambat, atau kondisi pelayanan jaringan jalan di ruas Pantura makin lama makin buruk.

Kerangka Pemikiran

Adapun kerangka pemikiran dalam bentuk yang lebih sistematis, seperti yang digambarkan di bawah ini :



Gambar 2. Kerangka Pemikiran

Sedangkan paradigma penelitian yaitu keterkaitan hubungan variabel penelitian digambarkan sebagai berikut

Hipotesis Penelitian

1. Terdapat pengaruh yang signifikan secara parsial dari variabel regulasi, kualitas sumber daya manusia, kemampuan pendanaan, penguasaan teknologi, peranan Pemerintah Daerah, peranan jasa konstruksi, peranan Masyarakat terhadap kinerja transportasi Jalan Pantura di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat.
2. Terdapat pengaruh yang signifikan secara simultan dari variabel regulasi, kualitas sumber daya manusia, kemampuan pendanaan, penguasaan teknologi, peranan Pemerintah Daerah, peranan jasa konstruksi, peranan Masyarakat terhadap kinerja transportasi Jalan Pantura di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat.
3. Terdapat pengaruh yang signifikan dari kinerja transportasi jalan Pantura Jawa Barat terhadap perkembangan sektor usaha Jalan Pantura di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat.
4. Terdapat pengaruh yang signifikan dari perkembangan sektor usaha di Jawa Barat terhadap pertumbuhan perekonomian di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat.

Ruang Lingkup Penelitian

1. Lokasi obyek penelitian di wilayah jalan pantura Provinsi Jawa Barat yang dilakukan di beberapa jalur lokasi ; a) Cikampek (lepas jalan tol) -Pamanukan b) Pamanukan – Lohbener c) Lohbener – Jati Barang d) Lohbener – Indramayu - Karangampel e) Jatibarang – Karangampel – Cirebon, f) Jatibarang- Palimanan g) Palimanan – Cirebon dan h) Cirebon Losari.
2. Penelitian lapangan di laksanakan dalam 3 (tiga) bulan yaitu sejak Bulan November 2009 hingga Bulan Januari 2010. Bulan Oktober 2009 penyusunan proposal dan pengumpulan data. Bulan November dan Desember 2009 melakukan pengumpulan dan analisis data serta penyusunan draft disertasi. Bulan Januari 2010 adalah penyusunan hasil penelitian serta penyelesaian akhir penelitian.
3. Sumber data penelitian adalah *Data Primer*, yakni data yang bersumber dari para

responden, yang dikumpulkan langsung melalui pengamatan langsung, wawancara dan jawaban atas daftar pertanyaan. Serta *Data Sekunder*, yakni data yang berbentuk laporan-laporan atau dokumentasi yang berasal dari Kantor Ditjen Binamarga Departemen Perhubungan, pejabat maupun pegawai Pemerintah Daerah (Pemda) Kabupaten/Kota Bekasi, Karawang, Purwakarta, Subang, Indramayu dan Cirebon serta Biro Pusat Statistik, pihak-pihak terkait serta jurnal-jurnal ilmiah yang terkait.

Populasi, Sampel dan Sampling

1. Populasi
Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pegawai atau pihak-pihak yang berkaitan langsung dengan peningkatan kinerja transportasi pantura di Jawa Barat.
2. Sampel
Kerangka sampel dalam penelitian ini adalah pemerintah, perusahaan dan para konsumen dan individu. Metode penarikan sampel yang dipakai yaitu *teknik sampel kuota atau quota sampling*. Teknik sampling ini juga dilakukan tidak mendasarkan diri pada strata atau daerah, tetapi mendasarkan diri pada jumlah yang sudah ditentukan. (Arikunto, 2002, h. 119). Dalam mengumpulkan data, peneliti menghubungi subjek yang memenuhi persyaratan ciri-ciri populasi, tanpa menghiraukan darimana asal subyek tersebut (asal masih dalam populasi). Selain itu dasar penetapan responden, adalah mengacu pada konsep pembangunan yang terintegrasi dan berkesinambungan, yang menyatakan pembangunan harus melibatkan seluruh unsur yang terkait, dan pengawasan pembangunan harus melibatkan berbagai pihak yang terkait, serta hasil pembangunan harus memberikan manfaat bagi seluruh pihak yang terkait (*Stake Holder*). Dengan demikian, maka di tetapkan jumlah anggota sampel sebanyak 160 responden, dengan kriteria penetapan anggota sampel dapat dijelaskan seperti pada tabel di bawah ini :

Tabel 6. Jumlah Anggota Sampel Dalam Penelitian

Uraian	Responden Pegawai PU dan Pegawai Pemerintah Daerah	Responden Perusahaan Konstruksi	Responden Pengusaha dan Masyarakat
Pusat	24	8	-
Kota /Kabupaten Bekasi	10	3	5
Kabupaten Karawang	10	6	6
Kabupaten Purwakarta	10	6	6
Kabupaten Subang	10	6	6
Kabupaten Indramayu	10	6	6
Kota/ Kabupaten Cirebon	10	6	6
Jumlah	84	41	35

Sumber : data diolah.

Berdasarkan tabel di atas menjelaskan bahwa jumlah anggota sampel adalah 160 responden, namun jumlah kuesioner yang kembali setelah disebarakan adalah sebanyak 150 responden dengan rincian yaitu responden pegawai PU dan Pegawai Pemerintah Daerah berjumlah 80 orang, responden perusahaan konstruksi dan konsultan berjumlah 37 orang dan responden pengusahaan dan masyarakat berjumlah 33 orang. Dengan demikian sampel penelitian berjumlah **150 responden**.

Metode Penelitian

1. Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan beberapa variabel sebagai berikut:

- Variabel X sebagai variabel bebas (independen), yaitu: Regulasi, Kualitas Sumber Daya Manusia, Kemampuan Pendanaan, Penguasaan Teknologi, Peranan Pemerintah Daerah, Peranan Jasa Konstruksi dan Peranan Masyarakat.
- Variabel Y sebagai variabel antara kesatu, yaitu : Kinerja Transportasi Jalan Lintas Pantura Jawa Barat (*KTJP*), yang diukur menggunakan 3 (tiga) indikator yaitu : Kondisi Jalan (*International Roughness Index* atau IRI), Kecepatan (V) dan Kapasitas Jalan (Q).

- Variabel Z_1 sebagai variabel antara kedua, yaitu perkembangan aktivitas sektor usaha dilihat dari aspek kinerja perusahaan :

- *Pengembangan Perusahaan Industri Pengolahan (IP)*,
- *Pengembangan Perusahaan Angkutan (PA)*,
- *Pengembangan Perusahaan Jasa (PJ)*,
- *Pengembangan Perusahaan Perdagangan Besar dan Eceran*
- *Pengembangan Perusahaan Hotel dan Restoran, (PHR)*

- Variabel Z_2 sebagai variabel terikat (dependen), yaitu: *Pertumbuhan perekonomian di wilayah utara Jawa Barat (PEWUJB)*, dimana diukur dengan menggunakan indikator, sebagai berikut : Peningkatan Investasi, Peningkatan Lapangan pekerjaan, Peningkatan Pendapatan Masyarakat dan Peningkatan Penerimaan Daerah.

2. Definisi Operasional Variabel

Adapun definisi dan operasional variabel adalah sebagai berikut :

- Variabel regulasi adalah peraturan perundang-undangan yang merupakan undang-undang serta peraturan tertulis lain yang derajatnya lebih rendah daripada

- undang-undang. Regulasi yang berkaitan dengan kinerja jalan dilihat melalui proses penyusunan regulasi,
- b. Variabel Kualitas Sumber Daya Manusia adalah kualitas dan kemampuan usaha kerja atau jasa yang dapat diberikan oleh tenaga kerja dalam proses produksi dalam waktu tertentu untuk menghasilkan barang dan jasa. Kualitas Sumber Daya Manusia dalam sektor transportasi meliputi tingkat pendidikan, tingkat pengalaman dan kemampuan dalam melakukan koordinasi dan pengawasan.
 - c. Variabel Kemampuan Pendanaan adalah kemampuan dalam pembiayaan untuk mendirikan usaha, menjalankan operasi dan mengembangkan kegiatan dari waktu ke waktu dengan dana yang diperoleh dari luar pengusaha atau dari dalam perusahaan. Kemampuan pendanaan meliputi besaran dana yang tersedia, alokasi pendanaan dan sumber pendanaan.
 - d. Variabel Penguasaan Teknologi adalah kemampuan dalam menciptakan cara bagaimana berbagai sumber alam, modal, tenaga kerja, dan keterampilan dikombinasikan untuk merealisasikan tujuan. Penguasaan teknologi di sektor transportasi meliputi ketersediaan dan relevansi teknologi konstruksi, kemudahan penguasaan dan pengembangan teknologi konstruksi.
 - e. Variabel Peranan Pemerintah Daerah adalah peran dan fungsi Pemerintah Daerah sebagai pembuat kebijakan, pengatur dan fasilitator dalam sarana dan prasarana sector transportasi terhadap kelancaran dan akselerasi proses pembangunan ekonomi wilayah yaitu meliputi dukungan peraturan daerah dan peranan dalam pengawasan dan pengamanan.
 - f. Variabel Peranan Jasa Konstruksi adalah peran dan fungsi jasa konstruksi dalam jasa perencanaan, jasa pelaksanaan dan jasa pengawasan konstruksi yang dilihat dari pemahaman dan kapabilitas kontraktor dan tanggung jawab dan kemampuan profesional.
 - g. Variabel Peranan Masyarakat adalah peran dan fungsi dengan dukungan terhadap keberhasilan suatu pembangunan transportasi meliputi peran serta Masyarakat dalam kelancaran lalu lintas, peran serta Masyarakat dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan.
 - h. Variabel Kinerja Transportasi Pantura adalah hasil kerja Sistem Transportasi Nasional dalam periode waktu tertentu. Peningkatan kinerja transportasi jalan dapat dilihat melalui Kondisi jalan (*International Roughness Index/IRI*), Kecepatan dan Kapasitas Jalan dengan sub bagian yaitu transparansi pembangunan dan pemeliharaan, kapasitas pembangunan dan kualitas hasil pembangunan jalan.
 - i. Variabel Perkembangan Sektor Usaha di Jalan Pantura adalah perkembangan aktivitas sektor usaha yaitu Industri Pengolahan (IP), b) Angkutan (ANG), c) Jasa-jasa (Pemerintah dan Swasta), d) Perdagangan besar dan eceran (DBE), e) Perhotelan (HTL) dan f) Restoran (RST) di lintas Jalan Pantura yang dilihat dari jumlah pengunjung dan penjualan, peningkatan jumlah pengusaha, peningkatan keuntungan pengusaha dan peningkatan penyerapan tenaga kerja.
 - j. Variabel Pertumbuhan Perekonomian adalah kenaikan kapasitas dalam jangka panjang dari negara yang bersangkutan untuk menyediakan berbagai barang ekonomi kepada penduduknya yang dilihat dari peningkatan investasi dan lapangan pekerjaan, peningkatan kesempatan usaha dan peningkatan pendapatan Masyarakat dan peningkatan penerimaan daerah.
3. **Instrumen Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data**
 - a. Data Primer, yakni data yang bersumber dari para responden, yang dikumpulkan langsung melalui pengamatan langsung, wawancara dan jawaban atas daftar pertanyaan yang sudah disiapkan sebelumnya.
 - b. Data Sekunder, yakni data yang berbentuk laporan-laporan atau dokumentasi yang berasal dari Kantor Departemen Perhubungan, Departemen Pekerjaan Umum, Biro Pusat Statistik, Undang-Undang dan pihak-pihak terkait serta jurnal-jurnal ilmiah yang terkait.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara penyebaran kuesioner terhadap

responden, dimana jawaban setiap item pertanyaan menggunakan skala penilaian (*rating scale*), dengan menggunakan 5 (lima) skala pernyataan positif (Skala Likert) sebagai berikut :

(**STS**) atau **1** dalam pengertian : Sangat tidak setuju

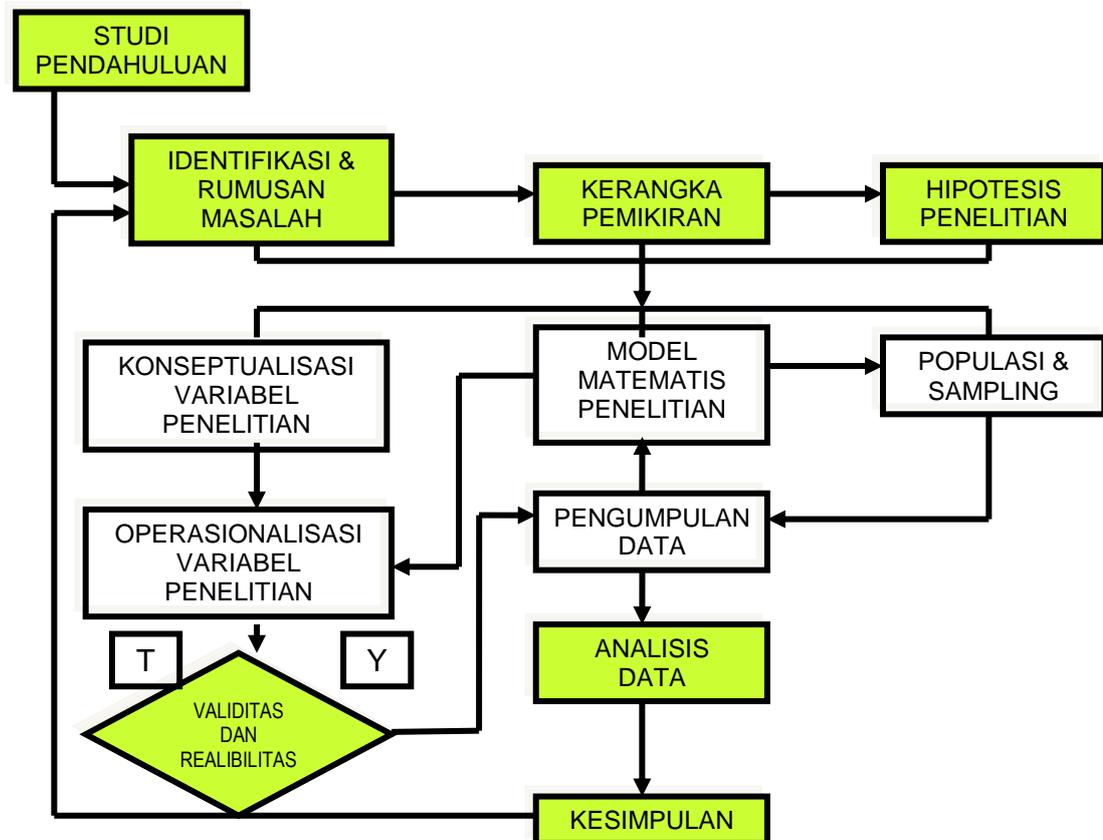
(**SS**) atau **5** dalam pengertian : Sangat setuju

(**TS**) atau **2** dalam pengertian : Tidak setuju

(**AS**) atau **3** dalam pengertian : Agak setuju

(**S**) atau **4** dalam pengertian : Setuju

4. Desain Penelitian



Sumber : Harun Al Rasyid (1994).

Gambar 3. Desain Penelitian

5. Teknik Analisis Statistik

a. Uji Validitas (*Test of Validity*)

Validitas menunjukkan sejauh mana suatu kuesioner atau alat ukur mengukur apa yang ingin diukur (Singarimbun & Effendi, 1995). Uji validitas berguna untuk menentukan seberapa cermat suatu alat melakukan fungsi ukurannya. Alat ukur validitas yang tinggi berarti mempunyai varian kesalahan yang kecil, sehingga memberikan keyakinan bahwa data yang terkumpul merupakan data yang dapat dipercaya.

b. Uji Keandalan (*Test of Reliability*)

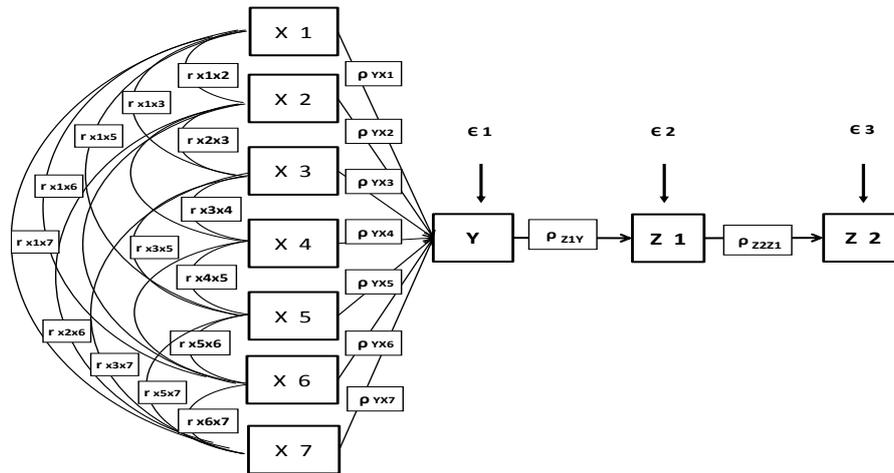
Uji keandalan (*reliability*) adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya atau dapat diandalkan (Sujana, 2000). Reliabilitas menunjukkan konsistensi alat ukur di dalam mengukur gejala yang sama.

c. Model dan Persamaan Jalur

Metode analisis data di dalam penelitian ini menggunakan analisis jalur (*path analysis*). Menurut Sidik Priadana dan Saludin Muis (2009, h. 195) analisis jalur (*Path Analysis* dikembangkan oleh

Sewall Wright (1934) dengan tujuan menerangkan akibat langsung dan tidak langsung seperangkat variable, sebagai variable penyebab, terhadap seperangkat variabel lainnya yang merupakan variabel akibat maka

model yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan analisis jalur. Untuk lebih jelasnya dapat dijelaskan pada gambar sebagai berikut :



Gambar 4. Diagram Model Penelitian

Persamaan jalur untuk masing sub struktur :

1) Persamaan jalur Sub struktur kesatu :

$$Y_1 = f(X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_6, X_7).$$

$$Y_1 = \rho_{Y1X1} X_1 + \rho_{Y1X2} X_2 + \rho_{Y1X3} X_3 + \rho_{Y1X4} X_4 + \rho_{Y1X5} X_5 + \rho_{Y1X6} X_6 + \rho_{Y1X7} X_7 + \epsilon_1$$

Dimana :

- Y = Kinerja Transportasi Jalan Lintas Pantura Jawa Barat
- X₁ = Regulasi
- X₂ = Kualitas Sumber Daya Manusia
- X₃ = Kemampuan Pendanaan
- X₄ = Penguasaan Teknologi
- X₅ = Peranan Pemerintah Daerah
- X₆ = Peranan Jasa Konstruksi
- X₇ = Peranan Masyarakat

ρ_{Y1Xi} = Koefisien Jalur variabel bebas X terhadap variabel terikat Y.

ϵ_1 = Pengaruh variabel lain diluar model yang ditetapkan.

2) Persamaan jalur Sub struktur kedua :

$$Z_1 = f(Y)$$

$$Z_1 = \rho_{Z1Y} Y + \epsilon_2$$

Dimana :

- Y = Kinerja Transportasi Jalan Lintas Pantura Jawa Barat
- Z₁ = Perkembangan Sektor Usaha di Wilayah Pantura
- ρ_{Z1Y} = Koefisien Jalur Variabel Y terhadap Variabel Z
- ϵ_2 = Pengaruh variabel lain diluar model yang ditetapkan.

3) Persamaan jalur Sub struktur ketiga :

$$Z_2 = f(Z_1)$$

$$Z_2 = \rho_{Z2Z1} Z_1 + \epsilon_3$$

Dimana :

- Z₁ = Perkembangan Sektor Usaha di Wilayah Pantura

- Z_2 = Pertumbuhan Perekonomian Daerah di Wilayah Utara Jawa Barat
 $\rho_{Z_2 Z_1}$ = Koefisien jalur variabel Z_1 terhadap variabel Z_2
 ε_3 = Pengaruh Variabel lain di luar Model yang ditetapkan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kependudukan

Jawa Barat sebagai provinsi dengan jumlah penduduk yang cukup besar dan sebagian besar berpendidikan yang cukup dapat dijadikan aset pembangunan, bila kualitas Sumber Daya Manusia-nya dikelola dan dikembangkan dengan baik. Berdasarkan hasil Sensusnas tahun 1999 jumlah penduduk Jawa Barat setelah Banten terpisah berjumlah 34.555.622 jiwa. Pada tahun 2000 berdasarkan hasil sensus, jumlah penduduk Provinsi Jawa Barat meningkat menjadi 36.914.883 jiwa. Penduduk Jawa Barat umumnya terkonsentrasi di dua wilayah pembangunan Botabek dan Bandung Raya. Pada tahun 1999 kontribusi penduduk dari daerah tersebut masing-masing 30,46% dan 25,18%. Hal ini disebabkan karena botabek merupakan daerah perluasan (*overspil*) provinsi DKI Jakarta ke daerah pinggiran, sedangkan daerah Bandung Raya merupakan Ibukota Jawa Barat yang merupakan pusat ekonomi, budaya, perdagangan dan dengan berbagai sarana dan prasarannya. Pada tahun 2002 perubahan persentasi jumlah penduduk di Jawa Barat tidak signifikan (BPS, 2002, h. 25). Penduduk Jawa Barat tahun 2009 berdasarkan Survei Sosial Ekonomi Daerah (Suseda) 2009, berjumlah 42,61 juta penduduk. (www.PemdaJawaBarat.go.id).

Ekonomi

Perekonomian Jawa Barat yang merupakan kontributor utama terhadap struktur ekonomi nasional, laju pertumbuhannya ternyata telah menunjukkan arah yang lebih positif. Pertumbuhan ekonomi pada tahun 2002 rata-rata mencapai 3,74 dan 3,73 baik dengan migas ataupun tanpa migas. Pertumbuhan perekonomian Jawa Barat tidak terlepas dari peranan kabupaten/kota yang, selama ini memiliki pangsa yang cukup menonjol diantaranya Kabupaten Bandung 9,85%, Bekasi 7.81%, Bogor 7.53%, Indramayu 6,91%, serta Kota Bandung 7,57%. Sesuai perencanaan Strategi Provinsi Jawa Barat 2001 s/d 2010 yang didalamnya termasuk 6 *Core Business* diantaranya pengembangan agribisnis dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat Jawa Barat. Sesuai dengan visi dan misinya adalah mencapai tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan tentu tujuan akhirnya adalah untuk mensejahterahkan masyarakat atau meningkatkan taraf hidup masyarakat Jawa Barat. Prakiraan PDRB untuk Provinsi Jawa Barat sampai dengan Tahun 2010 diperkirakan berada pada level disekitar angka 5% per tahun, namun perlu diwaspadai bahwa tingkat inflasi yang ada juga tinggi dan beragam besarnya dari tahun ke tahun. Tabel 7 memberikan angka perkiraan pertumbuhan PDRB tersebut.

Tabel 7. Realisasi dan Prakiraan Pertumbuhan PDRB Provinsi Jawa Barat Sampai dengan Tahun 2010

Tahun	PDRB Nilai Konstan' 93		PDRB Nilai Berlaku		Inflasi
	Juta Rp	Pertumbuhan	Juta Rp	Pertumbuhan	
2001	47.298.817	4,30 %	147.237.586	11,60 %	7,00 %
2002	49.220.454	4,06 %	163.944.858	11,35 %	7,00 %
2003	51.485.486	4,60 %	181.778.645	10,88 %	6,00 %
2004	53.865.143	4,62 %	199.689.469	9,85 %	5,00 %
2005	56.368.420	4,65 %	219.418.130	9,88 %	5,00 %
2006	59.046.860	4,75 %	236.739.475	7,89 %	3,00 %
2007	61.847.177	4,74 %	255.405.929	7,88 %	3,00 %
2008	64.858.762	4,87 %	275.877.938	8,02 %	3,00 %
2009 ^{''}	68.107.005	5,01 %	298.385.235	8,16 %	3,00 %
2010 ^{''}	71.634.956	5,18 %	323.256.874	8,34 %	3,00 %

Sumber: Propenas 2000 s/d 2010

Terlihat bahwa meskipun pertumbuhan PDRB cukup besar, namun dibandingkan dengan tingkat inflasi yang angkanya juga berkisar antara angka 5%, maka nilai pertumbuhan PDRB tersebut pada dasarnya tidaklah terlalu signifikan. Secara kewilayahan per Kabupaten/Kota maka pertumbuhan PDRB yang dominan akan disumbang oleh Kabupaten Bandung, Kota Bandung, dan Kota Bekasi, dan yang moderat adalah Kabupaten Bogor, Kabupaten Indramayu, dan Kabupaten Bekasi. Sedangkan Kabupaten/Kota lainnya cenderung memberikan kontribusi yang relatif kecil.

Gambaran Umum Jalan Pantura di Provinsi Jawa Barat

Permasalahan umum disepanjang jalur Pantura yang mengakibatkan tidak optimalnya kinerja jalan jalur Pantura Jawa, diantaranya adalah :

- 1) Infrastruktur jalan yang ada belum seluruhnya memenuhi standar yang dikehendaki, terutama dengan masih adanya jalan yang lebarnya masih 6,0 m yang dilalui

oleh angkutan barang jarak jauh dengan kendaraan ukuran besar (truk 3 As/trailer).

- 2) Pemanfaatan lahan yang tidak sesuai peruntukan disepanjang jalur sehingga menimbulkan kegiatan masyarakat yang mengganggu dan menghambat kelancaran Lalu-lintas.
- 3) Besarnya beban Lalu-lintas angkutan barang jarak jauh yang mengandalkan jalur jalan Pantura sebagai pilihan utama menyebabkan kondisi jalan di Pantura relatif menjadi lebih cepat mengalami kerusakan.
- 4) Masih cukup panjangnya segmen jalan yang potensial menjadi rusak.

Menurut Balai IV Ditjen Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum (2009) kondisi jaringan jalan Pantai Utara Jawa secara umum dapat dikelompokkan dalam tiga kategori lebar jalan, yaitu : 1) Jaringan jalan dengan lebar 6,0 m. 2) Jaringan dengan lebar perkerasan antara 7,0 m s/d 14,0 m. 3) Jaringan jalan dengan lebar 14,0 m atau lebih. Distribusi panjang dan lebar jalan untuk masing-masing Provinsi yang dilalui jaringan jalan Pantai Utara Jawa sesuai Tabel 8 di bawah ini :

Tabel 8. Distribusi Panjang Jalan Pantura Berdasarkan Lebar Jalan

Provinsi	L < 7m	7 ≤ L < 14 m	L ≤ 14 m	Total
1. Banten	0,00	62,89	41,52	104,41
2. Jawa Barat	33,19	136,88	171,74	341,81
3. Jawa Tengah	0,00	178,61	212,80	391,41
4. Jawa Timur	147,00	164,08	108,96	420,04
TOTAL	180,19	542,46	535,02	1.257,67

Sumber : Proyek Pembinaan Pembangunan Jalan Jalur Pantura (Balai IV Ditjen Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum (2009)

Kondisi Fisik Jalur Pantura di Provinsi Jawa Barat

Studi yang terintegrasi dari berbagai sektor transportasi, seperti transportasi darat, laut dan udara menjadi bagian penting dalam penyusunan konsep pengembangan Jalur Pantura Jawa. Panjang jaringan jalan jalur Pantai Utara Jawa Provinsi Jawa Barat dengan panjang 342,15 km dari batas Kota DKI Jakarta sampai dengan batas Provinsi Jawa Tengah di Losari.

Timbulnya kerusakan-kerusakan pada permukaan perkerasan jalan di jalur Pantura pada dasarnya disebabkan oleh dua hal sebagai berikut :

- 1) Belum optimalnya pelaksanaan pembinaan pembangunan dan pemeliharaan jalan baik itu ditinjau dari struktur organisasi yang dibutuhkan, anggaran yang dapat disediakan dan kualitas hasil pelaksanaan pekerjaan konstruksi.

- 2) Masih lemahnya penerapan peraturan pembatasan muatan gandar (MST 10) terhadap para pengguna jalan terutama kendaraan angkutan barang yang mengangkut barang melebihi ketentuan batasan muatan. Hal ini menyebabkan berkurangnya umur rencana dan kerusakan dini pada perkerasan jalan.

Berdasarkan kondisi jalan dan perkerasan jalan yang ada maka jalur Pantura di Provinsi Jawa Barat menurut Balai IV Ditjen Bina Marga Departemen Perhubungan dapat dibagi dalam 4 (empat) simpul ruas jalan sebagai berikut : Simpul Batas DKI Jakarta-Cikampek (68,30 Km), Simpul Cikampek-Lohbener (100,88 Km), Simpul Lohbener-Jatibarang-Losari (104,73 Km) dan Simpul Lohbener-Indramayu-Cirebon (68,24 Km).

Permasalahan Utama Jalan Pantura di Provinsi Jawa Barat

- 1) Permasalahan Tata Ruang
- 2) Gangguan Terhadap Kelancaran Lalu Lintas
- 3) Upaya dan Rencana Pengembangan Jalan Pantura di Jawa Barat.
- 4) Upaya Penanganan Yang Dilakukan Pada Tahun 2005 – 2009

Analisis Data dan Pengujian Hipotesis

1. Pengujian Data

Tabel 9. Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Keseluruhan Variabel

No.	Variabel	r_{hitung}	r_{tabel}	Kesimpulan
1.	Regulasi (X_1)	0,849	0,700	Realibel
2.	Kualitas Sumber Daya Manusia (X_2)	0,819	0,700	Realibel
3.	Kemampuan Pendanaan (X_3)	0,865	0,700	Realibel
4.	Penguasaan Teknologi (X_4)	0,812	0,700	Realibel
5.	Peranan Pemerintah Daerah (X_5)	0,816	0,700	Realibel
6.	Peranan Jasa Konstruksi (X_6)	0,812	0,700	Realibel
7.	Peranan Masyarakat (X_7)	0,826	0,700	Realibel
8.	Kinerja Transportasi Jalan Pantura (Y)	0,802	0,700	Realibel
9.	Pengembangan Sektor Usaha di Pantura (Z_1)	0,807	0,700	Realibel
10.	Pertumbuhan Perekonomian Daerah di Wilayah Utara Jawa Barat (Z_2)	0,821	0,700	Realibel

Sumber : Hasil Pengolahan Data Kuesioner, 2010

Tabel tersebut memperlihatkan bahwa nilai r hitung dibandingkan dengan nilai r tabel, hasil pengolahan data menunjukkan bahwa nilai r hitung \geq nilai r tabel selain itu nilai r hitung $> 0,700$ maka data tersebut dinyatakan *reliable* maka penelitian dapat dilanjutkan.

2. Pengujian Hipotesis

a. Pengujian Pengaruh Secara Parsial Variabel $X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_6, X_7$.

Terhadap Variabel Y

- 1) Hasil perhitungan menunjukkan nilai t hitung adalah 4,074. Dengan tingkat signifikansi (α) = 5 % derajat kebebasan (*degree of freedom*) = $n - 1$ atau $150 - 1 = 149$ dan pengujian dilakukan dengan dua sisi (2-tailed), di peroleh t tabel sebesar 1,98. Oleh karena t hitung $>$ t tabel (4,074 $>$ 1,98), maka H_0 ditolak. Kesimpulannya bahwa variabel regulasi berpengaruh terhadap Peningkatan kinerja transportasi jalan lintas Pantura di Jawa Barat secara signifikan.

Semua nilai validitas item-item variable regulasi, kualitas sumber daya manusia, kemampuan pendanaan, penguasaan teknologi, peranan Pemerintah Daerah, peranan jasa konstruksi dan peranan masyarakat. Selain itu variabel kinerja transportasi jalan, pengembangan sector usaha dan pertumbuhan perekonomian masih di atas 0,101 yang mengindikasikan bahwa semua itemnya dinyatakan **valid**. Sedangkan hasil pengujian realibilitas dari keseluruhan variabel sebagai berikut :

- 2) Hasil perhitungan menunjukkan nilai t hitung adalah 5,175. Dengan tingkat signifikansi (α) = 5 % derajat kebebasan (*degree of freedom*) = $n - 1$ atau $150 - 1 = 149$ dan pengujian dilakukan dengan dua sisi (2-tailed), di peroleh t tabel sebesar 1,98. Oleh karena t hitung $>$ t tabel (5,175 $>$ 1,98), maka H_0 ditolak. Kesimpulannya bahwa Kualitas Sumber Daya Manusia berpengaruh secara signifikan terhadap Peningkatan kinerja transportasi jalan lintas Pantura di Jawa Barat.
- 3) Hasil perhitungan menunjukkan nilai t hitung adalah 4,697. Dengan tingkat signifikansi (α) = 5 % derajat kebebasan (*degree of freedom*) = $n - 1$ atau $150 - 1 = 149$ dan pengujian dilakukan dengan dua sisi (2-tailed), di peroleh t tabel sebesar 1,98. Oleh karena t hitung $>$ t tabel (4,697 $>$ 1,98), maka H_0 ditolak. Kesimpulannya bahwa kemampuan pendanaan berpengaruh secara signifikan

terhadap Peningkatan kinerja transportasi jalan lintas Pantura Jawa Barat.

- 4) Hasil perhitungan menunjukkan nilai $t_{(1)}$ hitung adalah 4,616. Dengan tingkat signifikansi (α) = 5 % derajat kebebasan (*degree of freedom*) = $n - 1$ atau $150 - 1 = 149$ dan pengujian dilakukan dengan dua sisi (2-tailed), di peroleh t tabel sebesar 1,98. Oleh karena t hitung $>$ t tabel (3,616 $>$ 1,98), maka H_0 ditolak. Kesimpulannya bahwa penguasaan teknologi berpengaruh secara signifikan terhadap Peningkatan kinerja transportasi jalan lintas Pantura Jawa Barat.
 - 5) Hasil perhitungan menunjukkan nilai $t_{(1)}$ hitung adalah 3,859. Dengan tingkat signifikansi (α) = 5 % derajat kebebasan (*degree of freedom*) = $n - 1$ atau $150 - 1 = 149$ dan pengujian dilakukan dengan dua sisi (2-tailed), di peroleh t tabel sebesar 1,98. Oleh karena t hitung $>$ t tabel (3,859 $>$ 1,98) maka H_0 ditolak. Kesimpulannya bahwa peranan Pemerintah Daerah berpengaruh secara signifikan terhadap Peningkatan kinerja transportasi jalan lintas Pantura Jawa Barat
 - 6) Hasil perhitungan menunjukkan nilai t hitung adalah 3,113 Dengan tingkat signifikansi (α) = 5 % derajat kebebasan (*degree of freedom*) = $n - 1$ atau $150 - 1 = 149$ dan pengujian dilakukan dengan dua sisi (2-tailed), di peroleh t tabel sebesar 1,98. Oleh karena t hitung $>$ t tabel (3,113 $>$ 1,98), maka H_0 ditolak. Kesimpulannya bahwa peranan jasa konstruksi berpengaruh secara signifikan terhadap peningkatan kinerja transportasi jalan lintas Pantura Jawa Barat.
 - 7) Hasil perhitungan menunjukkan nilai t hitung adalah 3,585. Dengan tingkat signifikansi (α) = 5 % derajat kebebasan (*degree of freedom*) = $n - 1$ atau $150 - 1 = 149$ dan pengujian dilakukan dengan dua sisi (2-tailed), di peroleh t tabel sebesar 1,98. Oleh karena t hitung $>$ t tabel (3,585 $>$ 1,98), maka H_0 ditolak. Kesimpulannya bahwa peranan masyarakat berpengaruh secara signifikan terhadap Peningkatan kinerja transportasi jalan lintas Pantura Jawa Barat.
- b. Pengujian Pengaruh Secara Bersamaan (Simultan) Variabel $X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_6, X_7$ Terhadap Variabel Y dengan hasil F hitung adalah 35,000. Dengan tingkat signifikansi $f_{0,05}$ diperoleh harga F tabel sebesar 2,70. Oleh karena F hitung $>$ F tabel (35,000 $>$ 2,70) atau nilai signifikansi (probabilitas) 0,000 jauh lebih kecil dari 0,05 (α) maka H_0 ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh variabel Regulasi, Kualitas Sumber Daya Manusia, Kemampuan Pendanaan, Penguasaan Teknologi, Peranan Pemerintah Daerah, Peranan Jasa Konstruksi, Peranan Masyarakat Terhadap Kinerja Transportasi Jalan lintas Pantura di Provinsi Jawa Barat.
- a. Pengaruh Variabel Peningkatan Kinerja Transportasi Jalan Pantura di Jawa Barat Terhadap Perkembangan Sektor-Sektor Usaha di Jalan Pantura Provinsi Jawa Barat dengan hasil perhitungan menunjukkan nilai t hitung adalah 19,197. Dengan tingkat signifikansi (α) = 5 % derajat kebebasan (*degree of freedom*) = $n - 1$ atau $150 - 1 = 149$ dan pengujian dilakukan dengan dua sisi (2-tailed), di peroleh t tabel sebesar 1,98. Oleh karena t hitung $>$ t tabel (19,197 $>$ 1,98), maka H_0 ditolak. Kesimpulannya bahwa Peningkatan kinerja transportasi jalan Pantura Jawa Barat berpengaruh secara signifikan terhadap perkembangan sektor-sektor usaha di jalan Pantura Provinsi Jawa Barat.
 - b. Pengaruh Variabel Perkembangan Sektor-Sektor Usaha di Jalan Pantura Terhadap Pertumbuhan Perekonomian di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat dengan hasil perhitungan menunjukkan nilai t hitung adalah 25,919. Dengan tingkat signifikansi (α) = 5 % derajat kebebasan (*degree of freedom*) = $n - k - 1$ atau $150 - 1 = 149$ dan pengujian dilakukan dengan dua sisi (2-tailed), di peroleh t tabel sebesar 1,98. Oleh karena t hitung $>$ t tabel (25,919 $>$ 1,98) maka H_0 ditolak. Kesimpulannya bahwa perkembangan sektor-sektor usaha di Jalan Pantura di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat berpengaruh secara signifikan terhadap Pertumbuhan Perekonomian di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat

Pembahasan Hasil Penelitian

1. Pembahasan Analisis Deskriptif

a. Secara umum

- 1) Di Indonesia pada era orde baru pembangunan berfokus pada pertumbuhan ekonomi, yang membangkitkan pembangunan fisik sektor pertanian, sektor industri, dan sektor perdagangan, sehingga menimbulkan peningkatan aktivitas ekonomi yang besar. Namun demikian peningkatan pembangunan sektor-sektor tersebut di atas tidak di Imbangi oleh pembangunan infrastruktur yang memadai,

sehingga terjadinya ketidak seimbangan antara peningkatan pembangunan di ketiga sektor tadi dengan daya dukung, mobilisasi, dan distribusi dari hasil produk/jasa dari ketiga sektor tersebut. Kondisi keterbatasan infrastruktur tersebut, salah satu yang menjadi persoalan yang signifikan adalah masalah sarana transportasi, terutama transportasi darat, dalam hal ini keterbatasan dari sarana dan prasarana jalan raya.

- 2) Jalan Pantura merupakan jalan yang menghubungkan moda transportasi antara kota, antara provinsi, bahkan antara pulau, yang kepadatannya sangat tinggi, menjadikan jalan terpadat dan tersibuk setiap waktu dan setiap harinya. Beberapa pihak menyatakan bahwa jalan yang berfungsi sebagai urat nadi transportasi dan urat nadi perekonomian negara dan daerah. Memperhatikan hal tersebut maka jalan pantura dikategorikan sebagai jalan negara, sehingga pembangunan, pemeliharaan dan pengembangan Jalan pantura sepenuhnya menjadi tanggung jawab Direktorat Bina Marga Departemen PU.
- 3) Komitmen pemerintah untuk meningkatkan jalan pantura ini, dibuktikan oleh adanya alokasi anggaran yang terbesar pada anggaran 2010, dengan besaran alokasi Rp 1,336 triliun pengembangan dan pemeliharaan bagi Jalan Pantai Utara (pantura) Jawa sepanjang 1.477 Km. Sebagai dasar pertimbangan pengalokasian anggaran terbesar tersebut, dikarenakan Jalan pantura karena memiliki arti penting untuk kegiatan ekonomi khususnya di Jawa. Padahal jika dibandingkan dengan jalan lintas seperti di Sumatera dan Kalimantan, jalan Pantura relatif lebih pendek.
- 4) Dirjen Bina Marga Hermanto Dardak, mengatakan "Karena 80% perekonomian ada disana," . Pada tahun anggaran 2010,

Ditjen Bina Marga mendapatkan alokasi sebesar Rp 16,652 triliun, adapun program rehabilitasi pemeliharaan jalan dan jembatan Rp 5,674 triliun dan peningkatan pembangunan jalan dan jembatan Rp 10,443 triliun. Berdasarkan pertimbangan tersebut di atas jelas, bahwa keberadaan jalan Pantura sangat penting dan strategis.

b. Secara Khusus

- 1) Hasil identitas responden terhadap responden yang terpilih kedalam sampel yang terdiri dari 80 orang pegawai PU dan Pemerintah Daerah (PNS 53,33%), sebanyak 37 orang kontraktor dan konsultan (Swasta 24,67%), sedangkan sisanya dari kalangan pengusaha dan masyarakat sebanyak 22,00% menunjukkan bahwa menurut jenis kelamin laki-laki merupakan responden yang paling banyak sejumlah 85 orang dengan prosentase sebesar 57%, sedangkan sisanya responden wanita sebanyak 65 orang atau 43%. Menurut responden yang berumur 36-45 tahun merupakan responden yang paling banyak dengan prosentase sebesar 34,67%. Diikuti oleh responden yang berumur 26-35 tahun sebanyak 30,67%, lebih dari 45 tahun sebanyak 18,00%, sedangkan untuk umur kurang dari atau sama dengan 25 tahun jumlah respondennya paling sedikit yaitu sebesar 16,67%. Menurut tingkat pendidikan responden, mayoritas memiliki status pendidikan sebagai sarjana S1 yaitu sebanyak 34,00%. Kemudian secara terurut adalah untuk jenjang pendidikan SMA 23,33%, Diploma 20,00%, S2 14,00% yang paling sedikit adalah SMP sebanyak 8,67%.
- 2) Hasil tabulasi data menunjukkan gambaran nilai rata-rata jawaban responden dari tiap variabel dapat dijelaskan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 10. Nilai Rata-Rata Jawaban Responden Dari Tiap Variabel

VARIABEL	NILAI RATA-RATA JAWABAN RESPONDEN	KRITERIA JAWABAN
Regulasi (X1)	2,598	Cukup Baik
Kualitas Sumber Daya Manusia (X2)	4,121	Baik
Kemampuan pendanaan (X3)	3,434	Cukup Baik
Teknologi (X4)	3,118	Cukup Baik
Peranan Pemerintah Daerah (X5)	3,175	Cukup Baik

Peranan Jasa Konstruksi (X6)	3,888	Baik
Peranan Masyarakat (X7)	3,208	Cukup Baik
Kinerja Transportasi Jalan Pantura (Y)	3,577	Baik
Pengembangan Sektor Usaha (Z1)	3,593	Baik
Pertumbuhan perekonomian (Z2)	3,662	Baik

Dari tabel tersebut di atas, dapat menjelaskan bahwa seluruh responden yang menjawab kuesioner penelitian untuk variabel X, variabel Y, dan Variabel Z menyatakan bahwa nilai rata-ratanya diatas 3, kecuali variabel X1 (Regulasi) hal ini berarti jawaban responden dapat dikategorikan dalam kriteria cukup baik/cukup signifikan untuk sebagian besar variabel X (Kualitas Sumber Daya Manusia dan Peranan Jasa Konstruksi pada kategori Baik), sedangkan Y dan Z dikategorikan dalam kriteria Baik.

- 3) Interaksi dan mobilitas sosial dari masyarakat di daerah utara Jawa Barat pada saat sekarang ini cukup tinggi, terlebih – lebih dengan adanya dorongan industrialisasi di daerah Pantura intensitasnya sangat tinggi, lebih tinggi dibandingkan dengan daerah lainnya. Pertumbuhan industri di wilayah utara mengalami perkembangan pesat setelah Indonesia makin membuka diri, menyusul dibukanya kawasan industri. Segera setelah ada "swastanisasi" kawasan industri melalui Kepres No 53/1989, respons luar biasa para pengusaha real estat pun menyusul. Pesatnya pertumbuhan industri, baik di daerah yang disebut zona industri maupun kawasan industri telah menggeser struktur ekonomi daerah ini. Akibatnya, berdasarkan klasifikasi *United Nation for Industrial Development* / Unindo, Jabar termasuk daerah yang sudah memasuki "era industrialisasi". Keadaan ini dicerminkan dengan makin meningkatnya sumbangan industri sementara sumbangan sektor pertanian terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Jabar makin merosot. Kontribusi sektor industri terhadap perekonomian Jabar meningkat dari 17,56 persen pada tahun 1983 menjadi 30,31 persen pada tahun 1995. Sedangkan kontribusi sektor pertanian mengalami penurunan dari 26,22 persen pada tahun 1988 menjadi 15,57 persen pada tahun 1995.
- 4) Namun demikian peningkatan kontribusi tersebut pada kenyataannya kurang diimbangi oleh peningkatan penyerapan

tenaga kerja. Sektor industri hanya menyerap 19 persen tenaga kerja karena kegiatan industri tersebut lebih banyak berorientasi padat modal, sementara pola mata pencaharian penduduk masih berbasis pada sektor pertanian, yakni sebesar 31 persen lebih. Namun demikian kekurangan peningkatan tenaga kerja tersebut, dapat di isi oleh sektor jasa yang ada atau tumbuh dikarenakan adanya aktivitas industri dan adanya atau oleh keberdaaan jalan Pantura tersebut.

- 5) Di daerah bagian Utara lebih padat penduduknya dibanding daerah Jabar bagian tengah dan apalagi daerah selatan, sebagian besar penduduk tersebut terkonsentrasi di bagian utara. Jika dilihat dari tingkat kepadatan, daerah tersebut meliputi Bekasi, Karawang, Subang, Indramayu, Majalengka dan Cirebon, termasuk daerah paling padat penduduknya. Sekitar 40 persen penduduk Jabar yang berjumlah 30 juta lebih diperkirakan tinggal di daerah-daerah tersebut. Namun karena tingkat pendidikan formal rendah, sebagian besar penduduknya tidak memiliki akses untuk memasuki sektor industri. Selain bertahan di sektor pertanian sehingga menambah angka pengangguran tidak kentara, mereka yang gagal kemudian memilih sektor informal. Sektor perdagangan misalnya menyerap 22 persen tenaga kerja dan jasa sekitar 16 persen. Dalam situasi ekonomi sekarang, daya dukung sektor-sektor tersebut sangat rapuh. Sementara sektor pertanian yang menjadi tulang punggung sebagian besar masyarakatnya, tidak mampu mengangkat derajat kehidupannya menjadi lebih baik. Bahkan keadaannya tidak menjadi lebih baik karena pola hidup masyarakatnya. Oleh karena itu dengan keberadaan jalan Pantura, maka kesempatan peningkatan pendapatan masyarakat semakin terbuka, dimana para penganggur dapat bekerja di sektor jasa, atau pencari kerja mampu menciptakan lapangan kerja sendiri, baik sebagai pedagang atau penyedia jasa, begitu juga para petani dapat melakukan pekerjaan tambahan dengan

menciptakan pekerjaan yang memanfaatkan waktu luangnya.

2. Pembahasan Analisis Induktif

a. Analisis Hubungan

Hasil perhitungan besaran koefisien korelasi dari analisis jalur diantara ketujuh variabel bebas, ternyata diperoleh hubungan yang positif antara variabel dengan tingkatan/derajat hubungan dalam katagori "sangat lemah dan lemah". Berdasarkan besaran koefisien korelasi, hubungan dengan keamatan tertinggi, yaitu ; Kemampuan Pendanaan (X_3) dengan Penguasaan Teknologi (X_4), hal ini dapat dipahami mengingat peningkatan kemampuan alokasi pendanaan yang dapat menunjang terhadap sejauhmana peningkatan teknologi konstruksi mampu diaplikasikan untuk melaksanakan program kegiatan Pemeliharaan jalan, Peningkatan Struktur maupun Kapasitas jalan serta kegiatan Pembangunan jalan. Sedangkan keamatan hubungan yang terendah, yaitu ; antara variabel pendanaan dan peranan masyarakat, hal ini dapat dipahami mengingat pendanaan tidak dialokasikan untuk meningkatkan peran serta masyarakat untuk turut andil dalam kegiatan pembangunan maupun pemeliharaan jalan Pantura Provinsi Jawa Barat. Sedangkan hubungan secara simultan dari variabel regulasi, kualitas Sumber Daya Manusia, kemampuan pendanaan, penguasaan teknologi, peranan Pemerintah Daerah, peranan jasa konstruksi dan peranan masyarakat terhadap kinerja transportasi jalan Pantura Jawa di Wilayah Utara Jawa Barat adalah kuat yaitu ($R = 0,796$).

b. Analisis Pengaruh

1) Pengaruh Parsial

Hasil perhitungan besaran pengaruh secara parsial dari variabel; Regulasi, Kualitas Sumber Daya Manusia, Kemampuan Pendanaan, Penguasaan Teknologi, Peranan Pemerintah Daerah, Peranan Jasa Konstruksi, Peranan Masyarakat terhadap Kinerja Transportasi Jalan Pantura di Provinsi Jawa Barat, maka dapat disimpulkan bahwa dari ketujuh variabel bebas (X) tersebut, secara masing-masing memberikan pengaruh yang besar. Adapun dari ketujuh variabel bebas tersebut, maka variabel kualitas sumber daya manusia merupakan variabel yang memberikan pengaruh terbesar terhadap kinerja transportasi jalan Pantura. Hal ini dapat dimengerti, bahwa pada era sekarang ini faktor yang dominan dalam menentukan keberhasilan suatu aktivitas adalah sumberdaya manusia yang berkualitas. Terlebih lebih pada sektor infrastruktur jalan raya, dimana pembangunan dan pengembangan jalan Pantura akan sangat berkaitan dengan penguasaan teknologi dan informasi, serta kemampuan memberikan *service* dan pengamanan terhadap pengguna jasa transportasi tersebut. Adapun variabel yang memberikan pengaruh terkecil adalah variabel peranan jasa konstruksi, hal ini dapat dipahami mengingat peranan konstruksi masih terbatas pada mereka yang mendapatkan tender saja. Disamping itu bahwa kebijakan pembangunan dan pengembangan Jalan Pantura sepenuhnya menjadi tanggung jawab dari pemerintah pusat, dalam hal ini Direktorat Bina Marga Departemen PU.

Tabel 11. Besaran Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung Variabel X Terhadap Y

Variabel	Pengaruh Langsung	Total Pengaruh Tidak Langsung	Sub Total Pengaruh	Peringkat/urutan Pengaruh
X_1	0,0480	0,0438	0,0918	Keempat
X_2	0,0751	0,0492	0,1242	Kesatu
X_3	0,0625	0,0394	0,1019	Ketiga
X_4	0,0635	0,0606	0,1241	Kedua
X_5	0,0433	0,0421	0,0854	Kelima
X_6	0,0259	0,0163	0,0422	Ketujuh
X_7	0,0353	0,0282	0,0636	Keenam

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis menggunakan uji t maka secara parsial (a) “terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel regulasi terhadap kinerja transportasi jalan” (b) “terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel kualitas sumber daya manusia terhadap kinerja transportasi jalan”. (c) “terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel kemampuan pendanaan terhadap kinerja transportasi jalan”. (d) “terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel penguasaan teknologi terhadap kinerja transportasi jalan”. (e) “terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel peranan Pemerintah Daerah terhadap kinerja transportasi jalan”. (f) “terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel peranan jasa konstruksi terhadap kinerja transportasi jalan” dan (d) “terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel peranan masyarakat terhadap kinerja transportasi jalan”.

2) Pengaruh Secara Simultan

Hasil perhitungan besaran pengaruh bersama dari variabel Regulasi, Kualitas Sumber Daya Manusia, Kemampuan Pendanaan, Penguasaan Teknologi, Peranan Pemerintah Daerah, Peranan Jasa Konstruksi, Peranan Masyarakat terhadap Kinerja Transportasi Jalan Pantura di Provinsi Jawa Barat, maka dapat disimpulkan bahwa ketujuh variabel bebas tersebut mempunyai pengaruh yang cukup besar / tinggi dengan total besaran pengaruhnya sebesar 63,32 persen. Dengan demikian apabila ketujuh variabel tersebut kualitasnya ditingkatkan maka kinerja transportasi jalan Pantura di Provinsi Jawa Barat dapat meningkat secara optimal.

Hasil pengujian hipotesis menggunakan uji t secara simultan menunjukkan bahwa “terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel regulasi, kualitas sumber daya manusia, kemampuan pendanaan, penguasaan teknologi, peranan Pemerintah Daerah, peranan jasa konstruksi dan peranan masyarakat terhadap kinerja transportasi jalan”.

3) Analisis Pengaruh Variabel Kinerja Transportasi Jalan Pantura Di Provinsi Jawa Barat Terhadap Perkembangan Sektor-Sektor Usaha di Pantura Provinsi Jawa Barat.

Hasil perhitungan besaran pengaruh dan pengujian hipotesis untuk variabel kinerja transportasi jalan Pantura di Provinsi Jawa Barat terhadap perkembangan sektor-sektor usaha di jalan Pantura Provinsi Jawa Barat, dapat dijelaskan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel kinerja transportasi jalan Pantura di Provinsi Jawa Barat terhadap perkembangan sektor - sektor usaha di jalan Pantura Provinsi Jawa Barat, dengan besaran pengaruhnya sebesar 71,35 persen, hal ini mengartikan adanya pengaruh yang signifikan dari variabel Y terhadap variabel Z_1 . Hal ini menandakan bahwa keberhasilan peningkatan kinerja transportasi jalan Pantura di Provinsi Jawa Barat terhadap perkembangan sektor - sektor usaha di jalan Pantura Provinsi Jawa Barat.

4) Analisis Pengaruh Variabel-Variabel Perkembangan Sektor - Sektor Usaha di Pantura Provinsi Jawa Barat Terhadap Terhadap Variabel Pertumbuhan Perekonomian di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat

Hasil perhitungan besaran pengaruh dan pengujian hipotesis untuk variabel Sektor - Sektor Usaha di Pantura Provinsi Jawa Barat Terhadap Terhadap Variabel Pertumbuhan Perekonomian di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat, dapat dijelaskan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel perkembangan sektor - sektor usaha di jalan Pantura Provinsi Jawa Barat terhadap pertumbuhan perekonomian di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat, dengan besaran pengaruhnya sebesar 81,95 persen, hal ini mengartikan adanya pengaruh yang signifikan dari variabel Z_1 terhadap variabel Z_2 .

SIMPULAN DAN SARAN

1. Secara parsial terdapat pengaruh yang signifikan dari variabel Regulasi, Kualitas Sumber Daya Manusia, Kemampuan Pendanaan, Penguasaan Teknologi, Peranan Pemerintah Daerah, Peranan Jasa Konstruksi, Peranan Masyarakat terhadap Kinerja Transportasi Jalan Pantura di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat. Adapun besaran kontribusi pengaruhnya secara parsial adalah : *kesatu* Kualitas Sumber Daya Manusia sebesar 12,42 persen, *kedua* Penguasaan Teknologi sebesar 12,41 persen, *ketiga* Kemampuan Pendanaan sebesar 10,19 persen, *keempat*

- Regulasi sebesar 9,18 persen, *kelima* Peranan Pemerintah Daerah sebesar 8,54 persen, *keenam* Peranan Masyarakat sebesar 6,36 persen. *Ketujuh* Peranan Jasa Konstruksi sebesar 4,22 persen.
2. Secara simultan terdapat pengaruh dari variabel Regulasi, Kualitas Sumber Daya Manusia, Kemampuan Pendanaan, Penguasaan Teknologi, Peranan Pemerintah Daerah, Peranan Jasa Konstruksi, Peranan Masyarakat Terhadap Kinerja Transportasi Jalan Pantura di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat, maka dapat disimpulkan bahwa ketujuh variabel bebas tersebut mempunyai pengaruh yang signifikan dengan total besaran pengaruhnya sebesar 63,32 persen.
 3. Terdapat pengaruh yang signifikan dari Peningkatan Kinerja Transportasi Jalan Pantura Jawa Barat terhadap Perkembangan Sektor Usaha di Jalan Pantura Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat dengan besaran pengaruh sebesar 71,35 persen.
 4. Terdapat pengaruh yang signifikan dari Perkembangan Sektor Usaha di Jalan Pantura terhadap Pertumbuhan Perekonomian di Wilayah Utara Provinsi Jawa Barat dengan besaran pengaruh sebesar 81,95 persen.

Saran-saran

1. Pemerintah pusat harus memprioritaskan pembangunan jalan Pantura tersebut, begitu juga Pemerintah Daerah harus mensupportnya semaksimal mungkin terhadap kelancaran program-program pembangunan dan pemeliharaan jalan serta peningkatan kinerja transportasi.
2. Perlunya regulasi baru yang bersifat insentif regulasi guna mampu menciptakan kondisi yang lebih kondusif dan memberikan kemudahan, kecepatan dan kemurahan terhadap berbagai perijinan.
3. Perlunya meningkatkan kerjasama yang lebih intensif dan kontinyu (secara terus menerus) diantara pihak Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, pihak pengusaha, dan pihak masyarakat.
4. Departemen Pekerjaan Umum juga perlu memprioritaskan peningkatan kualitas sumber daya manusia berdasarkan latar belakang pendidikan, pendidikan dan pelatihan yang berbasis kompetensi.
5. Pihak Pemerintah Daerah lebih berani memberikan insentif kepada para pengusaha yang beroperasi di jalan Pantura, sehingga para pengusaha memperoleh berbagai kemudahan dalam perijinan dan pelayanan pelayanan dari pihak pemerintah.
6. Pemerintah perlu merancang lebih jauh tentang konsep pembangunan dan pengembangan jalan Pantura kedepan yang mampu mengintegrasikan antara moda transportasi kereta api, dan moda transportasi jalan tol.
7. Disarankan bagi penelitian di masa yang akan datang untuk mengkaji kembali faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja transportasi dalam lingkup yang lebih mendalam dan lebih luas bukan hanya pada variabel-variabel yang sudah diteliti dalam rangka meningkatkan pembangunan wilayah dan pertumbuhan perekonomian daerah.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU DAN JURNAL

- ADISASMITA, RAHARDJO. (2005). *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- _____. (2005). *Dasar-Dasar Ekonomi Wilayah*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- _____. (2010). *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- ANFUSO D. (1994), *Connects Human Resources and Business Leaders for Success*, Personnel Journal.
- ALRASYID, HARUN. (1994). *Statistika Sosial*. Bandung : Universitas Padjajaran.
- ARSYAD, LINCOLIN. (1992). *Ekonomi Pembangunan*. Edisi Kedua. Yogyakarta : BPFE.
- _____. (1999). *Ekonomi Pembangunan*. Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi YKPN. Yogyakarta.
- ARIKUNTO, SUHARSIMI. (2002). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Edisi Revisi V. Jakarta : Penerbit Rineka Cipta.
- ASIYANTO. (2005). *Manajemen Produksi Untuk Jasa Konstruksi*. Jakarta : PT. Pradnya Paramita.
- BADAN PUSAT STATISTIK. (2000). *Kerangka Teori dan Analisis. Tabel Input-Output*. BPS. Jakarta.
- BAPPENAS, AND UNDP INDONESIA, INDONESIA HUMAN DEVELOPMENT REPORT (2004), *The Economics of Democracy: Financing Humand Development in Indonesia*, Published Jointly by BPS-Statistic Indonesia.
- BIRO PUSAT STATISTIK. (2007-2009), *Data Perekonomian Indonesia*. Jakarta : BPS.

- BIRO PUSAT STATISTIK, (2008). *Statistik Perhubungan Darat*. Jakarta : BPS.
- BINAMARGA DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM. (2009). *Permasalahan Transportasi di Jalan Pantura*. Jakarta : Departemen PU.
- BOEDIONO. (1999). *Teori Pertumbuhan Ekonomi*. Edisi Pertama. Yogyakarta : BPFE.
- BRATAMANGGALA, RUDI. (2007). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Investasi Pembangunan Jalan Tol dan Implikasinya Pada Penerimaan Pajak, Penerimaan Retribusi dan Peningkatan Lapangan Kerja serta Peningkatan Laju Pertumbuhan Ekonomi Daerah*.
- BUDIHARSONO, S. (2001). *Teknik Analisis Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan*. Cetakan Pertama. Jakarta : PT. Pradnya Paramita.
- BUSH, VINCENT G. (1991). *Manajemen Konstruksi*. Jakarta : PT Pustaka Binaman Pressindo.
- CAPLAN, EDWIN H. (1991), *Management Accounting and Behavioral Science*, Addison-Wesley Publishing Company Inc., Philippine
- DJAMALUDDIN, M. ARIEF. (2001). *Penggunaan Model-Model Pembangunan dalam Perencanaan Ekonomi Regional*. Institut Ilmu Pemerintahan Press Jakarta.
- DJOJHADIKUSUMO, SUMITRO. (1994). *Perkembangan Pemikiran Ekonomi. Dasar Teori Ekonomi Pertumbuhan dan Ekonomi Pembangunan*. Jakarta : LP3ES.
- ERRY RICARDO NURZAL, (2003), *Peranan Teknologi Dalam Meningkatkan Daya Saing Industri Manufaktur : Suatu Tinjauan Mengenai Kemampuan Teknologi di Industri Manufaktur Nasional dan Langkah Pengembangannya*, Jurnal Ekonomi, Volume 13, Universitas Borobudur,
- FISCHER, S., DORNBUSCH AND STARTZ, R. (1996), "Market Orientation and Corporate success: Finding from Germany", *European Journal of Marketing*, Vol. 30, No. 8, pp 59-74.
- GHOZALI, IMAM. (2008). *Konsep dan Aplikasi Dengan Program Amos 16.0*. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- RIYANTO, BAMBANG. (2001). *Dasar-Dasar Pembelanjaan Perusahaan*. Cetakan Keempat. Yogyakarta : BPFE.
- HARUN AL RASYID. (1994), *Analisis Jalur Sebagai Sarana Statistik dalam Analisis Kausal*, Lokakarya sehari Lab. Penelitian Pengabdian Pada Masyarakat LP3E, FE UNPAD, Bandung.
- HALWANI, HENDRA. (2005). *Ekonomi Internasional dan Globalisasi Ekonomi*. Edisi Kedua. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- HARIANDJA, MARIHOT TUA EFFENDI. (2002). *Manajemen Sumber Daya Manusia : Pengadaan, Pengembangan, Pengkompesasian dan Peningkatan Produktivitas Pegawai*. Jakarta : PT. Gramedia Widiasarana Indonesia.
- INFRASTRUCTURE SUMMIT (2009). *Forum Internasional Yang Melibatkan Pihak Pemerintah, Dunia Usaha Dalam Dan Luar Negeri, Serta Para Profesional*.
- IRAWAN DAN SUPARMOKO. (2002). *Ekonomi Pembangunan*. Edisi Keenam. Yogyakarta : BPFE.
- JHINGAN, M.L. (1999), *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan (Judul Asli : The Economics of Development And Planning)*. Alih Bahasa D. Guritno. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada.
- _____, (2000) *Ekonomi Pembangunan Dan Perencanaan*. Cetakan Kedelapan. Jakarta : RajaGrafindo Persada.
- JOHNSON, PAMELA R, JULIE INDVIK. (1999), *Organizational Benefits of Having Emotionally Intelligent Managers and Employees, Journal of Workplace Learning*, Volume 11, No.3, p.84-88.
- KAMALUDDIN, RUSTIAN H. (2003). *Ekonomi Transportasi. Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia.
- KENDLBERGER, CHARLES, P. AND HARRICK B. (1993). *Economic Development*. 4th Edition. McGraw-Hill.
- KIM DONG SUNG CHO. (1997). *Imitation to Innovation : The Dynamics of Korea's Technological Learning*, Harvard Business School Press.
- KUNCORO, MUDRAJAD. (2003). *Ekonomi Pembangunan, Teori, Masalah dan Kebijakan*. Edisi Ketiga. Yogyakarta : UPP AMP YKPN.
- MAHMUDI. (2010). *Manajemen Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta : UPP STIM YKPN.
- NAFZIGER. (1997). *The Economics of Developing Countries*. Prentice Hall.
- NAWAWI, HADARI. (2005). *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Bisnis yang Kompetitif*. Cetakan Keenam. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.
- NDRAHA, TALIZIDUHU. (1999). *Pengantar Teori Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Jakarta : PT Rineka Cipta.
- PARTOMO, T.S. DAN SOEJOEDONO, A.R. 2002. *Ekonomi Skala Kecil/Menengah & Koperasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia.

- PRATISTO, ARIF. (2004). *Cara Mudah Mengatasi Masalah Statistik dengan Rancangan Percobaan dengan SPSS 12*. Jakarta : Penerbit PT Elex Media Komputindo.
- PRIADANA, SIDIK DAN MUIS, SALUDIN. (2009). *Metodologi Penelitian Ekonomi dan Bisnis*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- RACHBINI. DIDIK J. (2004). *Ekonomi Politik Kebijakan dan Strategi Pembangunan*. Jakarta : Penerbit Granit.
- RICHARDSON, H. W. 1977. *Dasar-Dasar Ilmu Ekonomi Regional*. Terjemahan Paul Sitohang. Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- SALIM, ABBAS. (2002). *Manajemen Transportasi*. Edisi Ketiga. Cetakan Keenam. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada.
- SAMSUDIN, SADILI. (2006). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung : Pustaka Setia.
- SAMUELSON, PAUL & NORDHAUS, WILLIAM D. (1996), *Makroekonomi*, Alih Bahasa Haris Munandar, Edisi Keempatbelas. Penerbit Erlangga, Ciracas, Jakarta
- SANUSI, BACHRAWI. (2000). *Peranan Migas dalam Perekonomian Indonesia*. Penerbit Universitas Trisakti. Jakarta.
- SCHULER R.S. (1992), *Strategic Human Resources Management : Linking the People with Strategic Needs of The Business Organizational Dynamics*, Sixth Edition, West Publishing Company, New York.
- SITINJAK, JR. TUMPAL DAN SUGIARTO. (2006). *Lisrel*. Yogyakarta : Penerbit Graha Ilmu.
- SOETRISNO. NOER (2001). *Rekonstruksi Pemahaman Koperasi. Merajut Kekuatan Ekonomi Rakyat*. Jakarta : IntranS
- SONDANG P. SIAGIAN. (2003). *Administrasi Pembangunan. Konsep, Dimensi dan Strateginya*. Jakarta : Bumi Aksara.
- SUDJANA. (2003). *Teknik Analisis Regresi dan Korelasi Bagi Para Peneliti*, Tarsito, Bandung.
- SUGIARTO, E. DAN SULARTININGRUM, S. (2003). *Pengantar Akomodasi dan Restoran*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama.
- SUKIRNO, SADONO. (1998). *Pengantar Teori Makroekonomi*. Edisi Kedua. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada.
- _____. (2006). *Ekonomi Pembangunan. (Proses, Masalah dan Dasar Kebijakan)*. Jakarta : Penerbit Kencana Prenada Media Group.
- SUKIRNO, SADONO, DKK. (2004). *Pengantar Bisnis*. Edisi Pertama. Jakarta : Kencana.
- SUKMANA, OMAN. (2005). *Sosiologi dan Politik Ekonomi*. Malang : UMM.
- SUMARSONO, SONY. (2003). *Ekonomi Manajemen Sumber Daya Manusia & Ketenagakerjaan*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- SUMODININGRAT, GUNAWAN. (2001). *Ekonometrika (Pengantar)*. Yogyakarta : Fakultas Ekonomi UGM.
- SUPRANTO, J. (2004). *Analisis Multivariat*. Jakarta : Penerbit Rineka Cipta
- SURYANA. (2000). *Ekonomi Pembangunan Problematika dan Pendekatan*. Jakarta : Penerbit Salemba Empat.
- TAMBUNAN, TH. TULUS, (2000). *Perdagangan Internasional dan Neraca Pembayaran. Teori dan Temuan Empiris*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- _____, (2001). *Perekonomian Indonesia*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- _____, (2006). *Perekonomian Indonesia Sejak Orde Lama Hingga Pasca Krisis*. Jakarta : Pustaka Quantum.
- _____, (2009). *Perekonomian Indonesia*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- TODARO, M.P. (2000). *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Alih Bahasa : Haris Munandar. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- UMAR, HUSEIN. (2001). *Studi Kelayakan Bisnis (Teknik Menganalisis Kelayakan Rencana Bisnis Secara Komprehensif*. Edisi Kedua. Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama.
- WALUYO, MINTO. (2009). *Panduan dan Aplikasi Structural Equation Modelling*. PT. Indeks. Jakarta.
- WORLD COMPETITIVENESS REPORT (2009). *Peringkat Daya Saing Infrastruktur Beberapa Negara di Asia*.
www.pu.go.id
www.PemdaJawaBarat.go.id
- YUDHO, WINARNO DAN BRODOSUSILO, AGUS. (2001). *Sistem Hukum Indonesia*. Jakarta : Pusat Penerbitan Universitas Terbuka.

B. PERATURAN DAN PERUNDANG-UNDANGAN

UNDANG - UNDANG NOMOR 22 TAHUN 1999. *Tentang Otonomi Daerah*. Jakarta : Sinar Grafika.

UNDANG - UNDANG NOMOR 25 TAHUN 1999. *Tentang Otonomi Daerah*. Jakarta : Sinar Grafika.

UNDANG - UNDANG NOMOR 18 TAHUN 1999, *Tentang Jasa Konstruksi yang mengatur mengenai kewajiban Badan Usaha (Konsultan Desain), Tenaga Kerja Jasa Konstruksi*

- (Konsultan, Desainer, Arsitek) untuk memiliki Sertifikat Sesuai Klasifikasi dan Kualifikasi.*
- UNDANG – UNDANG NOMOR 25 TAHUN 2000. Tentang Program Pembangunan Nasional (PROPENAS) Tahun 2000-2004.
- UNDANG - UNDANG NOMOR 32 TAHUN 2004. *Tentang Pemerintah Daerah*, Jakarta : Pustaka Pergaulan.
- UNDANG - UNDANG NOMOR 33 TAHUN 2004. *Tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah*. Jakarta : Sinar Grafika.
- UNDANG - UNDANG NOMOR 38 TAHUN 2004. *Tentang Jalan* dan UU Nomor 22 Tahun 2009. *Tentang Lalulintas Angkutan Jalan*.
- PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 25 TAHUN 1999. Tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi sebagai Daerah Otonom.
- PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 28 TAHUN 2000. Tentang Usaha dan Peran Masyarakat Jasa Konstruksi. Jakarta : BP Cipta Jaya.
- PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 29, dan 30 TAHUN 2000, *Sebagai Peraturan yang Merupakan Landasan Bagi Penyelenggaraan Jasa Konstruksi*.
- PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 38 TAHUN 2007. *Tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota*. Bandung : Penerbit Fokusmedia.
- PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM NOMOR 42 TAHUN 2007. *Tentang Petunjuk Teknis Penggunaan Dana Alokasi Khusus Bidang Infrastruktur*.