

INTEGRASI SISTEM TRANSPORTASI SEBAGAI DAYA DUKUNG PERTUMBUHAN EKONOMI DI ACEH

Jufridar¹, Saifuddin²

¹Universitas Malikussaleh-Lhokseumawe-Aceh-Indonesia

²Sekolah Menengah Atas Negeri 2 Dewantara Aceh Utara-Aceh-Indonesia

Corresponding Author: ayijufridar@unimal.ac.id

ABSTRAK

Artikel ini membahas tentang integrasi sistem transportasi sebagai daya dukung pertumbuhan ekonomi di Aceh. Melalui observasi, wawancara dan data dokumen, artikel ini mempertanyakan bagaimana integrasi sistem transportasi di Aceh yang dapat memberi daya dukung pertumbuhan ekonomi masyarakat. Hasil yang dapat dirumuskan adalah tantangan terbesar integrasi sistem transportasi di Aceh berkaitan erat dengan infrastruktur dan perilaku masyarakat sistem transportasi. Hal ini juga berkaitan dengan segala lini aspek pembangunan infrastruktur transportasi yang ideal sehingga jalur distribusi dan akses masyarakat dapat terjamin dan terjaga.

Kata Kunci: Infrastruktur, Transportasi, Perilaku, Pertumbuhan Ekonomi

ABSTRACT

This article discusses the integration of the transportation system as a support for economic growth in Aceh. Through observations, interviews and document data, this article questions how the integration of the transportation system in Aceh can support the community's economic growth. The result that can be formulated is that the biggest challenge to the integration of the transportation system in Aceh is closely related to infrastructure and people's behavior in the transportation system. This is also related to all aspects of the ideal transportation infrastructure development so that distribution channels and public access can be guaranteed and maintained.

Keywords: *Infrastructure, Transportation, Behavior, Economic Growth*

PENDAHULUAN

Kemacetan kini mulai sering menjadi alasan keterlambatan menghadiri suatu pertemuan di Aceh, terutama di kota padat penduduk seperti Banda Aceh dan Lhokseumawe. Sebuah alasan yang sering terdengar di kota besar seperti Jakarta, kini mulai muncul di Aceh. Entah disampaikan dengan nada serius atau bercanda, kondisi ini melukiskan ada masalah dalam sistem transportasi Aceh, setidaknya di jalanan yang mulai menggerus waktu tempuh.

Kemacetan di Aceh memang tidak separah di kota besar seperti Jakarta yang menempati peringkat 46 kota termacet di dunia (*Tomtom Traffic Index, 2022*). Namun, pada jam-jam dan hari-hari tertentu, masyarakat kota harus menghabiskan lebih banyak waktu di jalanan. Dan itu menciptakan ekonomi biaya tinggi yang bila tidak ditangani dari sekarang, akan menjadi sebuah ledakan merugikan yang kian sulit diatasi suatu waktu kelak.

Banyak penelitian yang mengungkapkan kerugian akibat kemacetan serta sistem transportasi yang buruk. Di Jakarta, misalnya, total kerugian mencapai Rp.65 triliun per tahun (*Okezone.com, 4 Juli 2022*) akibat kemacetan yang parah. Alokasi waktu dan sumber daya lain yang harusnya bisa lebih efektif dan efisien, akhirnya terbuang percuma ketika mengurai kemacetan.

Infrastruktur vs perilaku

Berbeda dengan kemacetan di kota metropolitan yang umumnya disebabkan volume kendaraan tidak sebanding dengan ruas jalan, kemacetan di Aceh lebih disebabkan masalah perilaku manusia. Beberapa penyebab kemacetan akibat perilaku manusia di jalan raya seperti melanggar rambu-rambu lalu lintas, melawan arus, menyeberang bukan di tempat penyeberangan, parkir di sembarang tempat, sampai adanya pasar tumpah dan keramaian, termasuk warga yang memanfaatkan badan jalan untuk kepentingan pribadi. Di beberapa kabupaten/kota di Aceh, masih sering terlihat warga menjemur hasil bumi di pinggir jalan provinsi. Ketika menggelar pesta, tenda yang didirikan memakan separuh badan jalan yang tanpa tenda pun sebenarnya sudah sangat sempit.

Mengatasi kemacetan yang bisa menimbulkan biaya tinggi memang bukan tidak bisa dengan membangun infrastruktur semata. Membangun peradaban di tengah masyarakat juga menjadi bagian penting yang harus mendapatkan prioritas. Jika membangun infrastruktur dan berbagai fasilitas pendukung transportasi bisa dilakukan dalam waktu singkat sejauh tersedia anggaran, sebaliknya, pembangunan manusia yang memanfaatkan sarana tersebut membutuhkan beberapa generasi. Sudah sering terdengar bahwa kita ini bangsa yang bisa membangun tetapi lemah dalam merawat hasil pembangunan.

Pembangunan di kedua aspek ini harus berjalan beriringan untuk memberikan hasil optimal dalam perjalanan peradaban transportasi. Perbaikan infrastruktur transportasi tanpa dibarengi dengan perbaikan perilaku manusia, membuat hasil pembangunan tidak berdaya guna, bahkan mubazir.

Upaya mengatasi kemacetan berkaitan erat dengan budaya masyarakat dalam memanfaatkan moda transportasi umum. Masyarakat Aceh—sebagaimana masyarakat Indonesia lainnya di berbagai kota masih lebih senang menggunakan transportasi pribadi, baik roda dua maupun roda empat. Tak heran jika penambahan pendapatan keluarga ikut memengaruhi tingkat kemacetan ketika masyarakat belum memanfaatkan moda transportasi umum seperti di Kota Banda Aceh (Qadhri & Seftarita, 2018). Masyarakat Aceh cenderung membeli sepeda motor ketika mendapatkan penghasilan tambahan, bahkan kemudian banyak keluarga yang memiliki kendaraan lebih dari satu. Para pegawai yang baru dilantik, langsung mengagunkan surat keputusan sebagai jaminan kredit sepeda motor.

Satu rumah tangga minimal satu sepeda motor membuat jalanan di Aceh semakin ramai dengan motor. Pembelian sepeda motor bahkan menjadi penggerak ekonomi konsumtif karena terus meningkat setiap tahun. Di masa pandemi Covid-19 pun, angka penjualan motor pada 2021 meningkat 7,74 persen dibandingkan 2020 dari 97.983 unit menjadi 105.306 unit (*Serambinews.com*, 14 Januari 2022). Peningkatan ini bisa dilihat secara kasat mata di jalanan Aceh. Pekerja kantor dan mahasiswa lebih memilih naik seperti motor daripada menumpang kendaraan umum. Lahan-lahan parkir pun sesak dengan sepeda motor.

Rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum, tidak dapat disalahkan karena berdasarkan penelitian di atas, tidak adanya infrastruktur memadai seperti akses sebagian responden ke halte yang masih sulit, membuat masyarakat enggan memanfaatkan sarana transportasi publik. Mereka kemudian terbiasa dengan kendaraan pribadi dan merasa nyaman sehingga sulit beralih ke kendaraan umum, meski ada yang gratis. Di sini terlihat bahwa dibutuhkan pengkondisian dari pemerintah untuk mengubah perilaku masyarakat dalam memanfaatkan moda transportasi umum. Tanpa dukungan fasilitas memadai seperti lahan parkir yang aman dan rapi serta halte yang mudah diakses, sulit mengharapkan masyarakat familiar dengan kendaraan umum.

Selain menyediakan moda transportasi umum yang aman, nyaman, dan tepat waktu sebagai ciri sarana transportasi yang ber peradaban, pemerintah juga harus membangun sistem transportasi terintegrasi. Hal ini memberikan kemudahan bagi warga dalam mengakses sarana transportasi sejak keluar dari rumah, lokasi transit, sampai ke tujuan, dan kembali lagi ke rumah. Siklus pergerakan manusia harus memberikan keamanan dan kenyamanan sama di

semua titik. Transportasi yang efektif menjamin keselamatan pengguna, memiliki aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas memadai, tertib, cepat, mudah dijangkau, tepat waktu, nyaman, aman, dan rendah polusi (Sari, 2022; Setiawan et al., 2019).

Kondisi jalan perkotaan di Aceh yang terbentuk tanpa desain sejak awal menjadi kota modern dan berperadaban, memang menjadi persoalan pelik yang tidak mudah diselesaikan. Masalahnya di sini bukan saja menyangkut ekonomi, tetapi juga sosial budaya karena di kiri dan kanan jalan sudah berdiri rumah serta bangunan lain yang sudah lebih dulu hadir, bahkan mungkin sebelum negara ini ada.

Belum lagi pembangunan antarsektor di Aceh dan di daerah lain di Indonesia umumnya, tidak koordinatif. Tak heran setelah dibangun jalan dan sistem drainase, harus dibongkar lagi karena ada pemasangan jaringan pipa air atau internet. Kondisi jalan setelah dibongkar, pun tidak dikembalikan ke kondisi awal sehingga ruas jalan terlihat seperti operasi plastik yang gagal.

Dengan tumbuhnya kalangan kelas menengah secara cepat di Aceh yang berdampak pada bertambahnya pengguna kendaraan pribadi, kemacetan di Aceh ke depan akan semakin parah tanpa adanya solusi tuntas dan menyeluruh. Tidak hanya menyediakan sarana pendukung, sekaligus mengubah budaya masyarakat agar lebih mencintai moda transportasi umum. Sebuah tanggung jawab besar yang tak bisa hanya dibebankan di pundak Dinas Perhubungan semata.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di wilayah Provinsi Aceh. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Penelitian ini menggunakan sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber data primer dalam penelitian ini adalah data hasil observasi dan data hasil wawancara dengan informan penelitian. Sumber data sekunder dalam penelitian ini adalah buku, jurnal, dan artikel yang berhubungan dengan penelitian ini (Fasya et al., 2023; Lexy J. Moleong, 2019; Moleong, 2018).

Penelitian ini penulis menggunakan teknik mengumpulkan data yaitu observasi nonpartisipasi yaitu *observer* tidak terlibat langsung secara aktif dalam objek yang diteliti, wawancara dengan key informan, informan utama dan informan tambahan. Data dokumentasi yaitu dokumen pribadi disini adalah catatan penulis ketika di lapangan tentang apa yang diamati penulis dan catatan penulis ketika melakukan wawancara dengan informan. Data pribadi lainnya adalah foto dokumentasi penelitian. Sedangkan dokumen resmi adalah profil gampong, buku, jurnal, skripsi yang berhubungan dengan penelitian ini. Penelitian ini menggunakan teknik analisis yaitu model analisis interaktif terdiri dari tiga hal utama yaitu

(1) reduksi data, (2) penyajian data, dan (3) penarikan kesimpulan/verifikasi (Saputra et al., 2022; Sugiyono, 2015).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Integrasi untuk pertumbuhan

Sistem integrasi transportasi dalam sirkulasi barang, orang, dan jasa, terbukti berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Perbaikan sistem transportasi dapat memberikan berbagai peluang bagi perusahaan untuk mengatur ulang produksi dan sistem rantai pasok agar bisa mencapai penghematan yang tidak bisa dicapai dengan cara lain (*Ministry of Transport* dalam (Weisbrod, 2008). Sistem transportasi yang terintegrasi baik di darat, laut, dan udara, juga membuat masyarakat bisa mengelola biaya dan waktu secara terukur, efektif, dan efisien. Akumulasi dari kondisi ini akan melahirkan efisiensi di berbagai aspek yang memengaruhi pertumbuhan ekonomi.

Integrasi transportasi belum terlihat di Aceh, kecuali di Banda Aceh dalam skala yang lebih kecil, tetapi sudah terbentuk dan bisa dikembangkan di masa mendatang. Di kota-kota lain, belum terlihat adanya perencanaan matang untuk membangun integrasi transportasi. Mungkin masalah ini tidak menjadi prioritas bagi bupati/wali kota karena sejauh ini tidak ada kendala berarti. Anggapan ini memperlihatkan karakteristik pemimpin di kabupaten dan kota yang tidak peka dan tidak visioner dalam melihat perubahan ke depan. Tumbuhnya kalangan menengah dan ledakan demografi akan menimbulkan masalah pelik dalam sistem transportasi yang memengaruhi pertumbuhan ekonomi.

Sistem integrasi transportasi harus dilakukan sebagai satu kesatuan mulai dari pedesaan sampai kota tanpa melupakan karakteristik masing-masing daerah. Integrasi transportasi untuk pertumbuhan ekonomi, tidak hanya berpusat di perkotaan semata. Desa-desa yang menjadi sentra produksi pertanian, perkebunan, perikanan, dan wisata termasuk wisata bahari yang membutuhkan transportasi laut, juga harus menjadi bagian tak terpisahkan untuk membangun sistem rantai pasok yang aman, terukur, lancar, cepat, serta biaya rendah. Berbagai potensi ekonomi yang ada di gampong-gampong akan bernilai tambah ketika memiliki dukungan sistem transportasi. Kemajuan teknologi digital kemudian dimanfaatkan untuk melebarkan pasar dan meningkatkan produktivitas. Dengan adanya sistem integrasi transportasi, seluruh potensi di gampong menjadi irisan dari sistem perdagangan dan perekonomian regional, nasional, bahkan internasional.

Untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, integrasi transportasi tidak hanya dibangun secara terpadu mulai dari warga keluar dari rumah sampai ke tempat tujuan, tetapi harus selaras dengan sistem transportasi regional, nasional, dan internasional.

Posisi Aceh yang menjadi pintu masuk Selat Malaka dan paling barat wilayah Indonesia menjadikannya sebagai daerah strategis sekaligus dilematis. Strategis karena ada puluhan ribu kapal melintasi Selat Malaka setiap tahun yang harusnya menjadi peluang bagi Aceh untuk mengambil peran dalam sistem perdagangan internasional. Namun, posisi paling barat menjadi Aceh tidak strategis karena melahirkan ekonomi biaya tinggi akibat jalur distribusi yang jauh, lama, dan relatif mahal.

Jalur distribusi yang panjang dan lama membuat harga barang dan jasa di Aceh menjadi lebih mahal dibandingkan provinsi tetangga. Jangan lupa, laporan BPS periode Agustus 2022 menempatkan Aceh di posisi lima besar provinsi tertinggi inflasi di Sumatera. Dengan tingkat inflasi 6,97 persen *year on year (yoy)*, Aceh melampaui rata-rata inflasi nasional pada posisi 4,94 persen per Juli 2022.

Penelitian penulis pada 2012 lalu menemukan empat fakta mengapa sebagian masyarakat/penguasa di kawasan timur Aceh masih memilih Medan sebagai tempat berbelanja. Keempat alasan tersebut; harga yang lebih terjangkau di Medan, kualitas yang lebih baik, pelayanan lebih baik, dan terakhir faktor yang sering ditutupi tetapi diam-diam diakui, yakni alasan *entertainment* yang tak mungkin mereka dapatkan di Aceh. Alasan keempat ini terkadang bisa menjadi alasan utama yang menyebabkan banyaknya uang Aceh mengalir ke Medan.

Konektivitas regional di satu sisi memudahkan perpindahan barang dan jasa. Namun, ini menjadi dilematis ketika Aceh belum siap bersaing dengan provinsi tetangga. Bukan berarti kita harus menolak konektivitas jalur perhubungan yang akan membuat Aceh terisolasi secara perdagangan, sosial, dan budaya. Justru, konektivitas harus dioptimalkan untuk mendapatkan keuntungan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan.

Pembangunan sistem integrasi transportasi harus bersinergi dan berkolaborasi dengan program perekonomian untuk mengoptimalkan pertumbuhan. Kantor Perwakilan Bank Indonesia Provinsi Aceh memperkirakan kinerja perekonomian Aceh pada 2022 tumbuh 3,08 persen atau lebih tinggi dibandingkan tahun sebelumnya di posisi 2,79 persen *yoy*. Namun, pertumbuhan ini masih di bawah rata-rata nasional yang sudah mencapai 5,44 persen pada triwulan kedua 2022. Perbaiki sistem transportasi secara gradual dan kolaborasi dengan berbagai lembaga, diharapkan mampu mendongkrak pertumbuhan ekonomi di atas perkiraan Bank Indonesia. Kalaupun tidak menyamai pertumbuhan nasional, setidaknya bisa mendekati.

Sistem transportasi *go green*

Di tengah meningkatnya pemanasan global dan perubahan iklim, sistem integrasi transportasi ramah lingkungan menjadi keniscayaan. Komitmen pembangunan rendah emisi karbon kini

menjadi syarat untuk mendapatkan dukungan lembaga keuangan internasional. Kepentingan lebih besar dari itu adalah adanya ancaman dari pemanasan global dan perubahan iklim semakin nyata, termasuk di Aceh dengan terjadinya sejumlah bencana alam belakangan ini.

Namun, kesadaran ini bertolak belakang dengan fakta yang terlihat di Banda Aceh dan Lhokseumawe—sekadar menyebut contoh—yang masih “memusuhi” alam hijau dengan menjadikan pepohonan sebagai korban pertama dalam pembangunan sarana dan prasarana perhubungan. Seolah tiada pilihan lain dalam pembangunan selain menebang pohon.

Pemerintah Aceh, khususnya Dinas Perhubungan, harus memiliki cetak biru sistem integrasi transportasi sampai ke tingkat internasional. Cetak biru itu hendaknya dibuat dengan pendekatan dari berbagai aspek dan mengangkat kearifan lokal yang bernilai global serta berperan aktif dalam membangun sistem transportasi ramah lingkungan.

Masuknya aspek lingkungan dalam cetak biru sistem integrasi perhubungan sangat pentingnya karena transportasi menyumbang emisi gas karbon sampai 23 persen (Widiantoro, 2019). Angka itu bisa terus bertambah seiring dengan penambahan kendaraan pribadi dan ketergantungan bahan bakar fosil yang terus membengkak di tengah gencarnya kampanye penggunaan energi baru terbarukan.

Aceh bisa memulai membangun sistem integrasi transportasi ramah lingkungan dengan sebuah proyek percontohan di Banda Aceh dan kemudian diikuti kota-kota lainnya. Betapa pun kecilnya kontribusi Aceh, akan sangat berarti dan menginspirasi daerah lain untuk mengikutinya.

KESIMPULAN

Sistem transportasi yang terintegrasi baik di darat, laut, dan udara, dapat membuat masyarakat bisa mengelola biaya dan waktu secara terukur, efektif, dan efisien. Sistem integrasi transportasi harus dilakukan sebagai satu kesatuan mulai dari pedesaan sampai kota tanpa melupakan karakteristik masing-masing daerah. Integrasi transportasi untuk pertumbuhan ekonomi, tidak hanya berpusat di perkotaan semata. Desa-desa yang menjadi sentra produksi pertanian, perkebunan, perikanan, dan wisata termasuk wisata bahari yang membutuhkan transportasi laut, juga harus menjadi bagian tak terpisahkan untuk membangun sistem rantai pasok yang aman, terukur, lancar, cepat, serta biaya rendah. Berbagai potensi ekonomi yang ada di gampong-gampong akan bernilai tambah ketika memiliki dukungan sistem transportasi. Kemajuan teknologi digital kemudian dimanfaatkan untuk melebarkan pasar dan meningkatkan produktivitas

DAFTAR PUSTAKA

- Fasya, T. K., Yunanda, R., & Fariadi, D. (2023). Depoliticization of the Uleebalangs Descendants Due to a History of Past Violent Conflicts. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Malikussaleh (JSPM)*, 4(1), 102–111.
- Lexy J. Moleong, D. M. A. (2019). Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi). PT. Remaja Rosda Karya. <https://doi.org/10.1016/j.carbpol.2013.02.055>
- Moleong. (2018). *Metodologi penelitian kualitatif / penulis, Prof. DR. Lexy J. Moleong, M.A.* | OPAC Perpustakaan Nasional RI. Online Public Acces Catalog.
- Qadhri, N. P., & Seftarita, C. (2018). ANALISIS PENYEBAB KEMACETAN LALU LINTAS DI KOTA BANDA ACEH. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan*, 3(4), 464–474.
- Saputra, S., Yunanda, R., & Kiram, M. Z. (2022). Phenomenological Studies of Social Integration of Religious Groups Majelis Taklim Fardhu Ain (MATFA) Indonesia. *International Conference on Communication, Policy and Social Science (InCCluSi 2022)*, 101–108.
- Sari, G. K. (2022). INTEGRASI PEMBANGUNAN IBU KOTA NEGARA BARU DAN DAERAH PENYANGGANYA. *STANDAR: Better Standard Better Living*, 1(2), 27–32.
- Setiawan, M. I., Nasihien, R. D., Razi, M., Sudapet, I. N., Sukoco, A., Suyono, J., & Mudjanarko, S. W. (2019). *Integrasi Transportasi Publik, Bandar Udara dan Pelabuhan, Mendukung Peningkatan Industri Jasa Transportasi dan Pergudangan Indonesia*.
- Sugiyono. (2015). Sugiyono, Metode Penelitian dan Pengembangan Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D , (Bandung: Alfabeta, 2015), 407 1. *Metode Penelitian Dan Pengembangan Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, Dan R&D*.
- Weisbrod, G. (2008). Models to predict the economic development impact of transportation projects: historical experience and new applications. *The Annals of Regional Science*, 42(3), 519–543.
- Ministry of Transport (2016). *Contribution of transport to economic development Economic development and transport project. Summary report*. Ensuring our transport system helps New Zealand thrive.
- Rosyid, A., Setiawan, M. I., Nasihien, R. D., Razi, M. A. M., Isradi, M., Muchayan, A., Damayanti, E., Purworusmiardi, T., Harmanto, D., & Sukoco, A. (2021). *Integrasi Transportasi Publik Dalam Mendukung Pembangunan Daerah*. In eMobility | Sustainable Mobility Transportasi Publik dan Teknologi GIS mendukung peningkatan Pembangunan Daerah (Pertama, pp. 8–25). IPEST.

Tomtom Traffic Index 2022: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/

Widiantono, D. J. (2009). *Green Transport: Upaya Mewujudkan Transportasi yang Ramah Lingkungan. Dalam buletin Tata Ruang*. Mei-Juni. hlm. Available at: https://www.academia.edu/download/36649441/Topik_Lain_Green_Transport_edited_1.160509.pdf.