

PERUBAHAN PERKEMBANGAN WILAYAH SEBELUM DAN SESUDAH PEMBANGUNAN JALAN TOL

Septian Andi Prasetyo¹, Ahmad Djunaedi²

^{1,2}Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

¹prasetyoseptian77@yahoo.co.id; ²adjun@gmail.ac.id

Abstract. *The economic impact of transportation infrastructure is generally accepted in theory, where it is explained that transportation investment has a strong and positive influence on economic output at the national or state level. In 2015-2019, The Indonesian government was intensively implementing the construction of toll road infrastructure in various regions, one of them was the Trans Java toll road. After the operation of the Trans Java toll road, the area located in the Java coast line suffered different changes in economic activity. The purpose of this study is to describe the development of the area in the economic aspect compared to the conditions before and after the operation of the toll road and identify the factors that influence the development of the region after the operation of the toll road. This research was conducted using a case study method. The results of the study show that toll road construction is a blessing for some areas which is the destination movement, whereas in areas that are not a destination for movement tend to be less benefited by the decreasing in economic activity after the operation of the toll road. This study also found that toll roads have an effect on increasing local tax revenues and the number of trucks that did not use toll roads due to high toll costs. Factors that influence regional development after the operation of toll roads include: (1) completeness of regional facilities; (2) tourist locations; (3) geographical location.*

Keyword: *economic growth, regional development, toll road*

Abstraksi. *Dampak ekonomi dari infrastruktur transportasi secara umum diterima dalam teori di mana dijelaskan bahwa investasi transportasi mempunyai pengaruh yang kuat dan positif pada output ekonomi di tingkat nasional atau negara bagian. Pemerintah Indonesia pada periode 2015-2019 gencar untuk melaksanakan pembangunan infrastruktur jalan tol di berbagai wilayah salah satunya adalah jalan tol Trans Jawa. Setelah beroperasinya jalan tol Trans Jawa wilayah yang berada di jalur pantura Jawa mengalami perubahan aktivitas ekonomi yang berbeda-beda. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan perkembangan wilayah pada aspek ekonomi antara kondisi sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol dan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan wilayah tersebut. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode studi kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol lebih banyak dinikmati oleh wilayah yang merupakan tujuan pergerakan, sedangkan pada wilayah yang bukan merupakan tujuan pergerakan cenderung kurang diuntungkan dengan terjadinya penurunan aktivitas ekonomi setelah beroperasinya jalan tol. Penelitian ini juga menemukan bahwa jalan tol berpengaruh terhadap peningkatan penerimaan pajak daerah dan banyaknya kendaraan truk yang tidak menggunakan jalan tol karena mahalnya tarif tol. Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol diantaranya adalah: (1) kelengkapan fasilitas wilayah; (2) lokasi wisata; (3) lokasi geografis.*

Kata kunci: *jalan tol, perkembangan wilayah, pertumbuhan ekonomi*

PENDAHULUAN

Dampak ekonomi dari infrastruktur transportasi secara umum diterima dalam teori, di mana dijelaskan bahwa investasi modal publik termasuk investasi transportasi mempunyai pengaruh yang kuat dan positif pada output ekonomi di tingkat nasional atau negara bagian. Sistem transportasi yang mendukung dengan aksesibilitas tinggi, mobilitas dan keandalan dapat mengurangi waktu dan biaya perjalanan, meningkatkan keselamatan perjalanan, sehingga mengurangi biaya produksi dan meningkatkan produktivitas ekonomi di suatu daerah. Terdapat dua macam jalan bebas hambatan yaitu yang tidak berbayar (*freeway*) dan yang berbayar, disebut jalan tol (*toll road*). Dalam penelitian ini difokuskan pada jalan tol.

Telah banyak penelitian yang dilakukan berkaitan dengan pengaruh pembangunan infrastruktur jalan tol terhadap perkembangan wilayah dari aspek ekonomi dengan hasil yang beragam. Beberapa penelitian, terutama yang dilakukan sebelum awal 1990-an, menemukan bahwa investasi modal publik, termasuk investasi transportasi, memiliki pengaruh positif yang kuat terhadap output ekonomi di tingkat nasional atau negara bagian. Penelitian yang lain, terutama penelitian pada akhir 1990-an dan pada pergantian abad, berpendapat bahwa efeknya mungkin lebih kecil atau tidak produktif (Li and Whitaker, 2018). Chi and Waugaman (2010) menyatakan bahwa efek positif dari peningkatan pengeluaran Pemerintah untuk infrastruktur jalan tol lebih besar daripada efek negatif dari peningkatan konsumsi pribadi dan biaya industri pada

transportasi. Chen and He (2015) menemukan bahwa kenaikan 1% jalan tol di China berpengaruh terhadap penurunan masing-masing 0.05% GDP dan 0.03% GDP perkapita. Audretsch et al. (2018) menemukan bukti kuat untuk dampak negatif dari tol di Portugal pada jumlah perusahaan dan lapangan kerja perusahaan. Penelitian oleh Riyani (2010) menyimpulkan bahwa jalan tol Cipularang memberikan pengaruh terhadap bangkrutnya pedagang sektor informal di sekitar jalan arteri lama Kabupaten Purwakarta. Mukhlis & Soetomo (2017) menyatakan bahwa setelah beroperasinya jalan tol, Kabupaten Brebes mengalami penurunan (*decline*) aktivitas perdagangan pada koridor jalur pantura. Hal ini pertanda bahwa jalan tol berdampak buruk bagi Kabupaten Brebes dengan menurunnya aktivitas perdagangan di koridor jalan pantura.

Sudiyarti dkk. (2017) menjelaskan bahwa pengukuran pertumbuhan ekonomi dalam suatu negara/wilayah dihitung dengan persentase dari Produk Domestik Bruto (PDB). Untuk mengukur pertumbuhan ekonomi suatu wilayah/daerah provinsi, kabupaten/kota digunakan perhitungan persentase dari Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dengan menggunakan laju pertumbuhan PDRB Atas Dasar Harga Konstan (ADHK). Lutfiyah (2015) menjelaskan bahwa kewirausahaan sangat berperan dalam pembangunan ekonomi. Untuk meningkatkan pembangunan ekonomi maka kewirausahaan harus tertanam dalam diri seseorang yang akan mendirikan suatu usaha baik usaha mikro, kecil maupun

menengah. Hal itu disebabkan karena Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah tidak mampu menyediakan lapangan kerja sepenuhnya untuk merekrut para pencari kerja. Raselawati (2011) menemukan bahwa perkembangan UKM seperti ekspor UKM, jumlah unit UKM, dan investasi UKM berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia pada tahun 2000 sampai 2009.

Setiap wilayah memiliki kemampuan yang berbeda-beda untuk mendorong proses perkembangan wilayah. Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan wilayah diantaranya adalah (1) kondisi fasilitas sosial dan ekonomi setiap wilayah. Puspitawati (2013) menjelaskan bahwa kondisi fasilitas sosial dan ekonomi setiap kabupaten/kota mempengaruhi terjadinya ketimpangan pembangunan wilayah antar kabupaten/kota; (2) lokasi. Lokasi yang berdekatan dengan pusat umumnya akan lebih terpacu perkembangannya, dan umumnya akan sangat terpengaruh oleh pusat dibanding wilayah-wilayah yang relatif lebih jauh (Anwar dalam Wahyuni, 2006:19); (3) aksesibilitas. wilayah dengan akses yang lebih baik akan menyebabkan tingkat interaksi yang tinggi dengan wilayah lain sehingga akan mengalami perkembangan yang lebih cepat (Wahyuni, 2006:19); (4) potensi wisata, sektor pariwisata merupakan salah satu potensi wilayah yang mampu memberikan sumbangan yang cukup berarti bagi pembangunan (Susyanti dan Latianingsih, 2014:65).

Pemerintah Indonesia pada periode 2015-2019 gencar untuk melaksanakan pembangunan infrastruktur di berbagai

wilayah di Indonesia. Pembangunan jalan tol yang dilakukan Pemerintah maupun badan usaha bertujuan untuk menumbuhkan ekonomi di wilayah yang dilalui jalan tol. Pembangunan jalan tol akan meningkatkan konektivitas antarwilayah, mempersingkat waktu tempuh, serta melancarkan mobilitas sehingga dapat memangkas biaya logistik. Salah satu konsentrasi Pemerintah dalam pembangunan infrastruktur adalah pembangunan jalan tol.

Namun demikian dari berbagai sumber media online dapat diketahui bahwa setelah beroperasinya jalan tol Trans Jawa terjadi fenomena penurunan aktivitas ekonomi di Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu. Kondisi berbeda terjadi di Kota Cirebon di mana setelah beroperasinya jalan tol aktivitas ekonomi terus mengalami peningkatan. Hasil penelusuran Litbang Kompas pada jalur non tol pantai utara Jawa didapatkan bahwa di Brebes (Jawa Tengah) usaha penjualan telur asin mengalami penurunan omset hingga 50% di mana sebelum beroperasinya jalan tol seorang pedagang telur asin bisa menjual 700 butir per hari dan menjadi setengahnya setelah beroperasinya jalan tol. Di jalur Pantura Indramayu (Jawa Barat) juga mengalami hal yang sama di mana terdapat lima rumah makan besar yang gulung tikar (Kompas, 19 Juni 2018). Hasil penelusuran Kompas juga mendapatkan bahwa pembangunan jalan tol di sejumlah tempat telah mengembangkan beberapa usaha kecil menengah. Hasil penelusuran Kompas menemukan bahwa beberapa usaha kecil menengah (UKM) penjualan Batik

Trusmi di Cirebon, Jawa Barat, telah berkembang karena adanya peningkatan jumlah kunjungan ke tempat usaha mereka (Kompas, 6 Maret 2018).

Berdasarkan uraian tersebut, dapat diketahui investasi infrastruktur jalan dalam berbagai penelitian berpengaruh terhadap perekonomian pada skala nasional dan regional dengan hasil yang beragam. Belum banyak penelitian tentang pengaruh jalan tol pada perkembangan wilayah pada skala lokal. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian yang mampu menjelaskan perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol pada skala lokal sehingga didapatkan penjelasan yang komprehensif.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode studi kasus. Secara umum, studi kasus merupakan strategi yang lebih cocok bila pokok pertanyaan suatu penelitian berkenaan dengan *how* dan *why*, peneliti hanya memiliki sedikit peluang untuk mengontrol peristiwa-peristiwa yang akan diselidiki, dan bilamana fokus penelitiannya terletak pada fenomena kontemporer (masa kini) di dalam konteks kehidupan nyata (Yin, 2002). Desain penelitian yang digunakan adalah desain multi kasus holistik dengan empat kasus, yaitu: Kabupaten Brebes, Kota Cirebon, Kabupaten Indramayu dan Kabupaten Subang. Pengamatan dilakukan secara eksploratif untuk masing-masing kasus terhadap perubahan yang terjadi setelah beroperasinya jalan tol, kemudian dianalisis menggunakan analisis *before after*. Langkah berikutnya

dilakukan pengelompokan hasil temuan berdasarkan persamaan dan perbedaan untuk masing-masing kasus, sehingga didapatkan penjelasan yang komprehensif mengenai perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol. Faktor-faktor yang mempengaruhi didapat dari hasil wawancara dan melihat konteks kasus.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Aktivitas Ekonomi Setelah Beroperasinya Jalan Tol

Sebelum beroperasinya jalan tol, aktivitas ekonomi koridor jalur pantura Kabupaten Brebes didominasi usaha penjualan oleh-oleh. Di jalur tersebut juga terdapat usaha SPBU, hotel dan rumah makan. Setelah beroperasinya jalan tol, dari hasil observasi dan wawancara didapatkan bahwa terjadi penurunan omset lebih dari 50% dan terdapat 40 toko oleh-oleh yang gulung tikar seperti ditunjukkan pada Gambar 1. Meskipun demikian, untuk rumah makan yang melayani pengemudi truk tidak mengalami penurunan omset. Hal ini berkaitan dengan pengemudi truk yang melintasi jalur pantura karena mahal nya tarif tol, tidak membutuhkan waktu yang cepat dan banyak tempat peristirahatan. Kondisi berbeda terjadi di koridor Pemuda di mana terjadi peningkatan aktivitas ekonomi dengan tumbuhnya 34 pedagang telur asin setelah beroperasinya jalan tol. Pedagang tersebut merupakan pedagang yang merelokasi tempat usahanya dari koridor Diponegoro dan Bulakamba dengan harapan untuk mendapatkan penghasilan yang lebih baik.



Gambar 1. Usaha Penjualan Telur Asin Gulung Tikar (Dokumentasi Lapangan, 2018)

Sebelum beroperasinya jalan tol, aktivitas ekonomi koridor jalur pantura Kabupaten Indramayu didominasi usaha rumah makan. Selain rumah makan, di jalur tersebut juga terdapat usaha SPBU, hotel dan penjualan oleh-oleh. Setelah beroperasinya jalan tol, dari hasil wawancara didapatkan bahwa terjadi penurunan omset usaha hingga lebih dari 50%. Hasil observasi di lapangan didapatkan bahwa terdapat 44 rumah makan dan 21 usaha pedagang oleh-oleh yang menutup usahanya setelah beroperasinya jalan tol seperti ditunjukkan pada Gambar 2. Untuk rumah makan yang melayani pengemudi truk kondisinya sama seperti di Brebes di mana masih banyak pengemudi truk yang singgah sehingga tidak mengalami penurunan omset. Kondisi berbeda terjadi di area sekitar pintu tol Cikedung di mana terjadi peningkatan aktivitas ekonomi di mana tumbuh 4 rumah makan setelah beroperasinya jalan tol. Rumah makan di area pintu tol Cikedung merupakan rumah makan yang bermitra dengan

perusahaan oto bus dan merupakan relokasi dari jalur pantura agar mudah dijangkau oleh pengemudi bus.



Gambar 2. Rumah Makan Gulung Tikar Indramayu (Dokumentasi Lapangan, 2018)

Sebelum beroperasinya jalan tol, aktivitas ekonomi koridor jalur pantura Kabupaten Subang didominasi usaha rumah makan. Selain rumah makan, di jalur pantura Kabupaten Subang juga terdapat usaha SPBU, hotel dan penjualan oleh-oleh. Setelah

beroperasinya jalan tol, jumlah kendaraan yang melintasi koridor jalur pantura menurun sehingga berdampak pada penurunan omset usaha. Dari hasil wawancara didapatkan bahwa terjadi penurunan omset untuk usaha rumah makan, SPBU dan hotel mengalami penurunan hingga lebih dari 50%. Hasil observasi di lapangan didapatkan bahwa terdapat 47 rumah makan menutup usahanya setelah beroperasinya jalan tol ditunjukkan pada Gambar 3. Untuk

rumah makan yang melayani pengemudi truk kondisinya sama seperti di Brebes di mana masih banyak pengemudi truk yang singgah sehingga tidak mengalami penurunan omset. Kondisi berbeda terjadi di area sekitar pintu tol Subang yang berada di perkotaan Subang di mana terjadi peningkatan aktivitas ekonomi di mana tumbuh 15 rumah makan dan 30 pedagang oleh-oleh setelah beroperasinya jalan tol.



Gambar 3. Rumah Makan Gulung Tikar Subang (Dokumentasi Lapangan, 2018)

Penurunan aktivitas ekonomi di jalur pantura Kabupaten Brebes, Kabupaten Indramayu dan Kabupaten Subang tidak terjadi pada di Kota Cirebon. Setelah beroperasinya jalan tol, aktivitas ekonomi yang ada di Kota Cirebon justru

mengalami peningkatan seiring dengan meningkatnya jumlah kunjungan ke Kota Cirebon. Dari hasil wawancara diketahui bahwa usaha rumah makan mengalami peningkatan omset sebesar 30% dan penjualan batik meningkat sebesar 100%.



Gambar 4. Sentra Batik Trusmi Cirebon (Dokumentasi Lapangan, 2018)

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa pada wilayah yang dilalui jalan tol terdapat kawasan yang menurun aktivitas ekonominya dan terdapat kawasan yang meningkat aktivitas ekonominya. Dimana setelah beroperasinya jalan tol, Kota Cirebon dan Kabupaten Subang mengalami peningkatan aktivitas ekonomi yang lebih besar daripada penurunan aktivitas ekonominya, sedangkan pada Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu terjadi penurunan aktivitas ekonomi yang lebih besar daripada peningkatan aktivitas ekonominya. Hal tersebut di atas berbeda dengan hasil penelitian sebelumnya dimana disebutkan bahwa terjadi

penurunan aktivitas perdagangan pada jalan arteri lama pada wilayah yang dilalui jalan tol (Mukhlis and Soetomo, 2017, Riyani, 2010). Selain perubahan aktivitas ekonomi hasil penelitian juga menemukan bahwa masih banyak kendaraan truk yang tidak menggunakan jalan tol karena mahalnya tarif tol. Hal ini menunjukkan bahwa tujuan dari jalan tol untuk dapat melancarkan mobilisasi kendaraan terutama truk sehingga dapat memangkas biaya logistik belum tercapai.

Untuk lebih memudahkan, interpretasi perubahan aktivitas ekonomi setelah beroperasinya jalan tol dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1.
Interpretasi Perubahan Aktivitas Ekonomi Jalur Pantura (hasil analisis, 2019)

Kabupaten/Kota	Koridor	Interpretasi Perubahan Aktivitas Ekonomi
Brebes	Losari (Pantura)	Turun
	Tanjung (Pantura)	Turun
	Bulakamba (Pantura)	Turun
	Diponegoro (Pantura)	Turun
	Pemuda (Pantura)	Naik
Kota Cirebon	Perkotaan Cirebon	Naik

Kabupaten/Kota	Koridor	Interpretasi Perubahan Aktivitas Ekonomi
Indramayu	Seluruh Koridor Pantura	Turun
	Pintu Tol Cikédung	Naik
Subang	Seluruh Koridor Pantura	Turun
	Otto Iskandar	Naik

Pertumbuhan Ekonomi Setelah Beroperasinya Jalan Tol

Kabupaten Subang dan Kota Cirebon sebelum atau sesudah beroperasinya jalan tol pertumbuhan ekonomi terus mengalami peningkatan. Tahun 2015 saat beroperasinya jalan tol Cipali, pertumbuhan ekonomi Kabupaten Subang sebesar 5,29 persen (BPS, 2015) di mana sebelumnya pada tahun 2014 adalah 5,02 persen (BPS, 2014), Kota Cirebon pertumbuhan ekonomi pada tahun 2015 saat beroperasinya jalan tol, sebesar 5,81 persen (BPS, 2015) di mana sebelumnya pada tahun 2014 sebesar 5,71 persen (BPS, 2014).

Kondisi berbeda terjadi di Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu setelah beroperasinya jalan tol. Kabupaten Brebes mengalami perlambatan pertumbuhan ekonomi pada tahun 2016 saat pertama kali beroperasinya jalan tol, di mana pada tahun 2015 pertumbuhan ekonomi Kabupaten Brebes adalah 5,98 persen (BPS, 2015) dan tahun 2016 Kabupaten Brebes mengalami perlambatan pertumbuhan ekonomi yaitu hanya sebesar 4,87 persen (BPS, 2016). Pada tahun 2016 setelah beroperasinya jalan tol, aktivitas ekonomi jalur pantura Kabupaten Brebes mengalami penurunan omset dan banyak usaha yang gulung tikar diantaranya adalah pusat penjualan oleh-oleh khas Brebes.

Kabupaten Indramayu mengalami kondisi pertumbuhan ekonomi yang sama

dengan Kabupaten Brebes. Kabupaten Indramayu mengalami perlambatan pertumbuhan ekonomi dimana pada tahun 2014 pertumbuhan ekonomi sebesar 4,93 persen (BPS, 2014) sedangkan tahun 2015 sebesar 2,16 persen (BPS, 2015) di mana pada tahun ini telah beroperasi jalan tol Cipali. Setelah beroperasinya jalan tol Cipali usaha di jalur pantura mengalami penurunan omset sehingga banyak yang gulung tikar.

Setelah beroperasinya jalan tol banyak usaha di jalur pantura Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu yang gulung tikar dimana mengakibatkan meningkatnya pengangguran sehingga daya beli masyarakat menurun dan terjadi perlambatan pertumbuhan ekonomi. Perlambatan pertumbuhan ekonomi yang terjadi karena banyaknya UKM yang gulung tikar setelah beroperasinya jalan tol sama dengan hasil penelitian oleh Raselawati (2011) yang menunjukkan bahwa perkembangan UKM seperti ekspor UKM, jumlah unit UKM, dan investasi UKM berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa setelah beroperasinya jalan tol terdapat wilayah (kabupaten) yang mengalami perlambatan pertumbuhan ekonomi dan terdapat wilayah (kabupaten/kota) yang pertumbuhan ekonominya terus mengalami peningkatan. Hasil ini melengkapi

penelitian yang telah ada sebelumnya dimana disebutkan investasi modal publik, termasuk investasi transportasi, memiliki pengaruh positif yang kuat terhadap output ekonomi di tingkat

nasional atau negara bagian (Li and Whitaker, 2018).

Untuk lebih memudahkan, perbandingan pertumbuhan ekonomi tiap-tiap wilayah setelah beroperasinya jalan tol dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2.

Perbandingan Pertumbuhan Ekonomi Tiap-Tiap Wilayah (Olah Data BPS)

Kabupaten/Kota	Tahun Beroperasi	Pertumbuhan Ekonomi	Pertumbuhan Ekonomi Tahun Sebelumnya	Keterangan
Brebes	2016	4,87	5,98	Menurun
Indramayu	2015	2,16	4,93	Menurun
Cirebon	2015	5,81	5,71	Meningkat
Subang	2015	5,29	5,02	Meningkat

Penerimaan Pajak Daerah Setelah Beroperasinya Jalan Tol

Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan antara pembangunan jalan tol terhadap penerimaan pajak daerah untuk wilayah yang dilalui jalan tol. Pembangunan jalan tol memberikan kenaikan yang signifikan pada penerimaan pajak dari sektor PBB untuk

semua wilayah yang dilalui. Kabupaten Brebes, Kota Cirebon, Kabupaten Indramayu dan Kabupaten Subang mengalami peningkatan penerimaan pajak sektor PBB dengan besaran yang berbeda-beda. Perbedaan di tiap wilayah dipengaruhi oleh panjang jalan tol dan Nilai Jual Objek Pajak. Hasil penerimaan pajak ditampilkan pada Tabel 3.

Table 3.

Penerimaan Pajak PBB Dari Pengelola Jalan Tol (Wawancara, 2018)

Kabupaten	Ruas Tol	Penerimaan Pajak PBB
Brebes	Kanci-Pejagan-Brebes	Rp. 3.500.000.000
	Timur	
Cirebon	Cipali	Rp. 800.000.000
	Palikanci	Rp. 1.500.000.000
	Kanci-Pejagan	Rp. 2.000.000.000
Indramayu	Cipali	Rp. 2.000.000.000
Subang	Cipali	Rp. 4.300.000.000

Analisis Perbandingan Perkembangan Wilayah

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa terdapat perbedaan perkembangan

wilayah pada sektor ekonomi setelah beroperasinya jalan tol. Terdapat dua jenis perkembangan wilayah dari sektor ekonomi setelah beroperasi jalan tol,

yaitu (1) perkembangan wilayah Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu; (2) perkembangan wilayah Kota Cirebon dan Kabupaten Subang.

Setelah beroperasinya jalan tol terdapat kawasan yang menurun aktivitas ekonominya dan terdapat kawasan yang meningkat aktivitas ekonominya. Setelah beroperasinya jalan tol, di Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu terdapat kawasan yang menurun aktivitas ekonominya dengan volume yang lebih besar daripada kawasan yang meningkat aktivitas ekonominya. Kondisi berbeda terjadi di Kota Cirebon dan Kabupaten Subang di mana setelah beroperasinya jalan tol terdapat kawasan yang meningkat aktivitas ekonominya dengan volume yang lebih besar daripada kawasan yang menurun aktivitas ekonominya.

Turunnya aktivitas ekonomi dengan volume yang lebih besar daripada peningkatan aktivitas ekonomi setelah beroperasinya jalan tol berdampak pada melambatnya pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu setelah beroperasinya jalan tol. Berbeda dengan Kota Cirebon dan Kabupaten Subang dimana setelah beroperasinya jalan tol pertumbuhan ekonomi terus mengalami peningkatan.

Penelitian ini juga menemukan bahwa jalan tol dapat berpengaruh terhadap peningkatan penerimaan pajak daerah dan masih banyaknya kendaraan truk yang tidak melewati jalur pantura karena tarif tol yang dinilai masih tinggi.

Konteks Kasus

Perbedaan yang terjadi pada perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol antara Kabupaten

Brebes, Kabupaten Indramayu dengan Kota Cirebon, Kabupaten Subang dikaji dari konteks kasus kelengkapan fasilitas, konteks pariwisata, konteks lokasi geografis, dan hasil wawancara yang mendukung penelitian ini untuk mendapat faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol.

Konteks Kelengkapan Fasilitas

Berdasarkan sistem perkotaan dapat diketahui bahwa Kota Cirebon yang ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) menunjukkan bahwa Kota Cirebon memiliki fasilitas dan infrastruktur yang lebih lengkap dengan skala layanan yang lebih luas bila dibandingkan dengan Kabupaten Subang, Kabupaten Indramayu, dan Kabupaten Brebes. Setelah beroperasinya jalan tol, Kota Cirebon tetap ramai dikunjungi karena memiliki fasilitas yang lengkap sehingga menjadi salah satu daya tarik yang menyebabkan Kota Cirebon menjadi tujuan pergerakan. Kota Cirebon sebagai PKN maupun sebagai pusat perkembangan Jawa Barat bagian timur, mengakibatkan pembangunan Cirebon meningkat di segala aspek akhirnya investor berduyun-duyun masuk ke Cirebon. Kabupaten Indramayu, Kabupaten Subang dan Kabupaten Brebes dilihat dari sistem perkotaan memiliki kelengkapan fasilitas yang lebih minim dengan skala pelayanan yang lebih sempit bila dibandingkan dengan Kota Cirebon.

Konteks Pariwisata

Potensi wisata adalah segala sesuatu yang dimiliki oleh suatu daerah untuk daya tarik wisata dan berguna untuk mengembangkan industri pariwisata di

daerah di mana setiap daerah memiliki potensi wisatanya masing-masing. Kabupaten Brebes dikenal dengan kota penghasil bawang dan telur asin, sehingga Brebes sering dijuluki Kota Bawang dan Telur Asin. Selain bawang dan telur asin, Kabupaten Brebes juga memiliki tempat wisata diantaranya adalah Kebun Teh Kaligua, Waduk Malahaya, Waduk Penjalin dan Pantai Randusanga Indah. Namun demikian, perkembangan sektor pariwisata di Kabupaten Brebes terbilang masih minim dalam hal untuk digali dan dikembangkan.

Cirebon dikenal sebagai wisata religi di mana terdapat makam salah satu tokoh penyebaran agama Islam di Cirebon yaitu makam Sunan Gunung Jati dan Masjid Agung Sang Cipta Rasa di mana seluruh sisi bangunan mengadopsi gaya arsitektur yang justru cenderung ke arah bangunan masyarakat Hindu masa lampau. Wisata sejarah yang juga sering dikunjungi oleh para pelancong adalah kehidupan dan kebudayaan kerajaan atau kesultanan. Terdapat empat keraton di Cirebon yaitu Keraton Kasepuhan, Keraton Kanoman, Keraton Kacirebonan dan Keraton Kaprabonan.

Kabupaten Indramayu terkenal dengan produk mangga sehingga dikenal sebagai Kota Mangga. Selain mangga, Kabupaten Indramayu memiliki beberapa potensi wisata baik wisata alam maupun wisata buatan diantaranya adalah Pantai Karangsong, Pulau Biawak, Waterboom Bojongsari. Namun demikian, potensi wisata di Kabupaten Indramayu ini belum banyak dikenal oleh wisatawan di luar Kabupaten Indramayu.

Kabupaten Subang terkenal memiliki tempat wisata alam seperti Wisata Sariater tempat pemandian air panas dan Tangkuban perahu. Kedua tempat wisata ini telah banyak dikenal oleh wisatawan di luar Kabupaten Subang.

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa Kota Cirebon dan Kabupaten Subang memiliki destinasi wisata yang telah banyak dikenal oleh wisatawan di luar wilayah. Kabupaten Indramayu dan Kabupaten Brebes memiliki destinasi wisata yang belum banyak dikenal. Setelah beroperasinya jalan tol, kunjungan ke tempat destinasi wisata Kota Cirebon dan Kabupaten Subang meningkat. Meningkatnya wisatawan berdampak positif terhadap pertumbuhan aktivitas ekonomi wilayah. Semakin meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan berbanding lurus dengan meningkatnya kunjungan ke rumah makan, pusat oleh-oleh dan hotel di suatu wilayah. Tempat wisata pada suatu daerah bisa menjadikan daerah tersebut menjadi tujuan pergerakan setelah beroperasinya jalan tol.

Konteks Lokasi Geografis

Cirebon terletak pada lokasi yang strategis dan menjadi simpul pergerakan transportasi antara Jawa Barat dan Jawa Tengah. Lokasi geografis Cirebon yang berada di tengah-tengah antara Jakarta dengan Semarang, menjadikan Cirebon memiliki julukan sebagai Kota Transit. Orang yang melakukan perjalanan dari Jakarta ke Semarang ataupun sebaliknya, sebagian besar akan menyempatkan untuk singgah di Cirebon baik untuk menginap, makan atau membeli oleh-oleh. Setelah beroperasinya jalan tol, Cirebon masih menjadi pilihan untuk

singgah baik untuk menginap, makan atau membeli oleh-oleh.

Analisis Faktor-Faktor

Dari penjelasan konteks kasus sebelumnya dapat diketahui bahwa Kota Cirebon yang ditetapkan sebagai pusat perkembangan nasional (PKN) memiliki fasilitas ekonomi dan sosial yang lebih lengkap dengan jangkauan layanan yang lebih luas bila dibandingkan dengan lokasi penelitian yang lain. Selain kelengkapan fasilitas Kota Cirebon dan Kabupaten Subang memiliki destinasi wisata yang telah banyak dikenal oleh masyarakat. Secara lokasi geografis Kota Cirebon berada pada lokasi strategis di mana lokasi Kota Cirebon berada di tengah-tengah antara Jakarta dengan Semarang sehingga dikenal sebagai kota transit. Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa Kota Cirebon dan Kabupaten Subang memiliki daya tarik yang besar dan menjadi tujuan pergerakan. Setelah beroperasinya jalan tol masih banyak kendaraan yang menuju Kota Cirebon dan Kabupaten Subang baik untuk kepentingan bisnis atau wisata sehingga aktivitas ekonomi terus mengalami peningkatan.

Kondisi berbeda terjadi di Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu di mana pada konteks kelengkapan fasilitas, kurang dibandingkan dengan Kota Cirebon. Selain itu Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu memiliki potensi wisata yang belum banyak diketahui masyarakat di luar kabupaten. Kondisi tersebut menjadikan Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu bukan sebagai tujuan pergerakan. Tujuan pergerakan dapat diartikan sebagai tujuan transit (beristirahat) atau tujuan akhir

pergerakan. Bukan sebagai tujuan pergerakan menyebabkan terjadinya penurunan aktivitas ekonomi pada Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu karena setelah beroperasinya jalan tol jumlah kendaraan yang melewati kedua kabupaten tersebut menurun.

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa perbedaan perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol antara Kabupaten Brebes, Kabupaten Indramayu dengan Kota Cirebon, Kabupaten Subang disebabkan karena Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu bukan merupakan tujuan pergerakan sedangkan Kota Cirebon dan Subang diketahui merupakan tujuan pergerakan. Faktor-faktor yang mempengaruhi perbedaan perkembangan wilayah pada aspek ekonomi pada suatu wilayah setelah beroperasinya jalan tol diantaranya adalah: (1) kelengkapan dan jangkauan fasilitas wilayah; (2) lokasi wisata; dan (3) lokasi geografis.

Keterbatasan dari penelitian ini antara lain pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh berbagai macam faktor. Perubahan pertumbuhan ekonomi pada penelitian ini belum dibandingkan dengan perubahan dinamika ekonomi yang terjadi pada lingkup regional dan nasional. Masih banyaknya kendaraan truk yang tidak melalui jalan tol karena mahalnya tarif tol hanya didapatkan dari wawancara terhadap pengemudi truk yang melewati jalur pantura. Mahalnya tarif tol untuk kendaraan truk ini belum dibandingkan dengan wawancara terhadap pengemudi truk yang melalui jalan tol.

SIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa wilayah yang dilalui jalan tol mengalami

perkembangan dalam aspek ekonomi yang berbeda-beda. Pembangunan jalan tol lebih banyak dinikmati oleh wilayah yang merupakan tujuan pergerakan, sedangkan pada wilayah yang bukan merupakan tujuan pergerakan cenderung kurang diuntungkan. Pada wilayah yang merupakan tujuan pergerakan, aktivitas ekonomi dan pertumbuhan ekonomi cenderung terus mengalami peningkatan, sedangkan pada wilayah yang bukan merupakan tujuan pergerakan aktivitas ekonomi dan pertumbuhan ekonomi cenderung menurun. Penelitian ini juga menemukan bahwa jalan tol dapat berpengaruh terhadap peningkatan penerimaan pajak pajak bumi dan bangunan, serta mahalnnya tarif tol yang menyebabkan banyaknya kendaraan truk tidak menggunakan jalan tol, menunjukkan bahwa tujuan dari pembangunan jalan tol yang akan meningkatkan konektivitas antarwilayah sehingga biaya logistik bisa turun belum tercapai. Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol diantaranya adalah: (1) kelengkapan dan jangkauan fasilitas wilayah; (2) lokasi

wisata; (3) lokasi geografis. Gambaran perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol dapat dijadikan rujukan bagi pembangunan daerah lain yang dilalui oleh jalan tol. Pemerintah Daerah harus dapat meningkatkan daya saing wilayah terutama pada wilayah yang bukan merupakan tujuan pergerakan. Untuk membentuk daya saing wilayah dapat dilakukan dengan *City Branding* di mana suatu wilayah memiliki sebuah identitas khusus yang berbeda dan tentunya tidak dimiliki wilayah lain.

Penelitian mengenai perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol masih memiliki peluang untuk terus dikembangkan. Beberapa saran untuk penelitian lebih lanjut diantaranya penelitian lebih lanjut dengan wilayah-wilayah lain yang dilalui oleh jalan tol sebagai lokasi penelitian, penelitian lebih lanjut mengenai faktor-faktor yang dapat mempengaruhi perkembangan wilayah yang dilalui jalan tol, penelitian mengenai manfaat pembangunan jalan tol terhadap angkutan barang dan hubungannya dengan penurunan biaya logistik.

DAFTAR PUSTAKA

- Audretsch, D. B., Dohse, D. C. & Santor, J. P. D. 2018. The Effects Of Highway Tolls on Private Busiess Activity - Results From a Natural Experiment. *GEE*, 107.
- Badan Pusat Statistik. *Kabupaten Brebes Dalam Angka 2016*, Brebes: Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes.
- Badan Pusat Statistik. *Kabupaten Brebes Dalam Angka 2015*, Brebes: Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes.
- Badan Pusat Statistik. *Kota Cirebon Dalam Angka 2015*, Kota Cirebon: Badan Pusat Statistik Kota Cirebon.
- Badan Pusat Statistik. *Kota Cirebon Dalam Angka 2014*, Kota Cirebon: Badan Pusat Statistik Kota Cirebon.

- Badan Pusat Statistik. *Kabupaten Indramayu Dalam Angka 2016*, Indramayu: Badan Pusat Statistik Kabupaten Indramayu.
- Badan Pusat Statistik. *Kabupaten Indramayu Dalam Angka 2015*, Indramayu: Badan Pusat Statistik Kabupaten Indramayu.
- Badan Pusat Statistik. *Kabupaten Subang Dalam Angka 2015*, Subang: Badan Pusat Statistik Kabupaten Subang.
- Badan Pusat Statistik. *Kabupaten Subang Dalam Angka 2014*, Subang: Badan Pusat Statistik Kabupaten Subang.
- Chen, S. & He, X. 2015. Road to success? The effects of road toll on economic growth in China. *Applied Economics Letters*, 22, 158-162.
- Chi, J. & Waugaman, S. 2010. Regional Economic Impacts of a Toll Road in West Virginia: A REMI Model Approach. *51st Annual Transportation Research Forum, Arlington, Virginia, March 11-13, 2010*.
- Li, J. & Whitaker, E. 2018. The impact of governmental highway investments on local economic outcome in the post-highway era. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 113, 410-420.
- Lutfiyah 2015. Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi dan Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Di Kabupaten Bangkalan. *Ekonomi Pendidikan dan Kewirausahaan*.
- Mukhlis, J. & Soetomo, S. 2017. Analisis Pengaruh *Exit Toll* Terhadap Tata Guna Lahan Di Kabupaten Brebes. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, Volume 13 (3), 327-328.
- Puspitawati, L. T. 2013. Analisis Perbandingan Faktor-Faktor Penyebab Ketimpangan Pembangunan Antar Kabupaten/Kota Di Kawasan Kedungsapur. *Economic Development Analysis Journal*, 2.
- Raselawati, A. 2011. *Pengaruh Perkembangan Usaha Kecil Menengah Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Pada Sektor UKM Di Indonesia*. Sarjana, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Riyani, I. 2010. *Perkembangan Wilayah Purwakarta Setelah Pembangunan Jalan Tol Cipularang*. Pascasarjana, Universitas Gadjah Mada.
- Sudiyarti, N., Ismawati & Irwansyah, A. 2017. Pengaruh Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Daerah Kabupaten Sumbawa Tahun 2011-2015. *Ekonomi dan Bisnis* Vol 14 No 2.
- Susyanti, D. W. & Latianingsih, N. 2014. Potensi Desa Melalui Pariwisata Pedesaan. *Epigram*, 11 No 65-70.
- Tata Ulang Ekonomi Jalur Nontol di Jawa. Kompas, 19 Juni 2018. Diakses pada 4 Juli 2018. <https://pressreader.com/indonesia/kompas/20180619/281496457001097>
- UKM Makin Berkembang. Kompas, 6 Maret 2018. Diakses pada 4 Juli 2018. <https://www.pressreader.com/indonesia/kompas/20180306/282024737765952>
- Wahyuni, E. 2006. *Analisis Keterkaitan Permasalahan Tata Ruang Dengan Kinerja Perkembangan Wilayah (Studi Kasus Kota Bandar Lampung)*. Institut Pertanian Bogor.
- Yin, R. K. 2002. *Studi Kasus Desain dan Metode*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada.