

## **PENGARUH MENINGKATNYA ARUS TRANSPORTASI SAMBAS - KUCHING MELALUI POS LINTAS BATAS NEGARA (PLBN) TERHADAP PENDAPATAN DAERAH KABUPATEN SAMBAS**

**Desi Yuniarti**

Institut Agama Islam Sultan Muhammad Syafiuddin Sambas,  
Indonesia

Email: [desiyuniarti777@gmail.com](mailto:desiyuniarti777@gmail.com)

### **ABSTRACT**

Transportation is beneficial for the community, in the sense of transporting raw materials and products to the community or company. A production will be useful and economical, if there are sufficient modes of transportation as the basis for economic development and community development as well as industrialization growth. The performance of Perum Damri Inter-Border Transportation (ALBN) for the Pontianak Kuching route is not good, this can be seen from the Load Factor Break Event (LFBE) value for all bus units, which is greater than the average load factor value for all bus units. where the LFBE value ranges from 0.55 to 0.71 while the average load factor is 0.52. The load factor value can be increased by improving services in three sectors, namely security/safety, orderliness and equality.

**Keywords:** Transportation, Cross-border Post, Regional Income, Sambas.

### **ABSTRAK**

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti pengangkutan bahan baku dan hasil produksi kepada masyarakat atau perusahaan. Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, bila tersedia cukup moda Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Kinerja angkutan Antar Lintas Batas Negara (ALBN) Perum Damri untuk trayek Pontianak Kuching kurang bagus, hal ini terlihat dari besaran nilai Load Factor Break Event (LFBE) untuk semua unit bus, lebih besar dari pada nilai load factor rata-rata pada semua unit bus tersebut, dimana nilai LFBE berkisar antara 0,55-0,71 sedangkan rata-rata load factor adalah 0,52. Nilai load factor dapat ditingkatkan dengan meningkatkan pelayanan pada tiga sektor yaitu keamanan/keselamatan, keteraturan dan kesetaraan.

Kata Kunci: Transportasi, Pos Lintas Batas, Pendapatan Daerah, Sambas.

## **PENDAHULUAN**

Transportasi memegang peranan penting dalam pertumbuhan perekonomian khususnya perkotaan. Hal tersebut dikarenakan transportasi berhubungan dengan kegiatan-kegiatan produksi, konsumsi, dan distribusi. Pemerintah perlu mengedepankan pentingnya transportasi untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Berbagai aktifitas terkait dengan pemenuhan kebutuhan dasar memerlukan ketersediaan infrastruktur yang baik, sekarang transportasi berperan penting dalam mengakomodasi aktifitas sosial dan ekonomi masyarakat. Peran lain pada tahap ini adalah sebagai fasilitas bagi sistem produksi dan investasi sehingga memberikan dampak positif pada kondisi ekonomi baik pada tingkat nasional maupun daerah. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi dapat membuka aksesibilitas sehingga meningkatkan produksi masyarakat yang berujung pada peningkatan daya beli masyarakat. Transportasi dalam ruang lingkup ekonomi transportasi sangat penting untuk memenuhi kebutuhan transportasi yang senantiasa meningkat sejalan dengan pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi diperlukan pengembangan jalan, terminal, pelabuhan, pengaturan serta sarana untuk mendukung sistem transportasi yang efisien, aman dan lancar serta berwawasan lingkungan. Sistem transportasi yang efisien ini menggunakan pertimbangan ekonomi sebagai acuan dalam investasi sarana dan prasarana transportasi. Salah satu media transportasi adalah angkutan umum. Contohnya adalah bus dan kereta untuk angkutan darat, kapal untuk angkutan laut, pesawat untuk angkutan udara. Di dalam kota angkutan umum tidak dapat dipisahkan dari perencanaan dan pertumbuhan wilayah karena mempunyai peranan yang besar dalam mendukung aktivitas masyarakat. Dengan sistem yang baik, terencana, dan terkoordinasi akan meningkatkan efektivitas dan efisiensi sistem transportasi perkotaan. Infrastruktur transportasi merupakan prasyarat bagi pertumbuhan ekonomi. Keberadaan infrastruktur transportasi dapat menstimulasi aktivitas ekonomi dan akhirnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah. Menurut Sulistyono (2011), pertumbuhan ekonomi yang baik harus didukung infrastruktur transportasi yang cukup memadai. Kondisi transportasi di Indonesia masih jauh dari kondisi yang ideal, untuk itu perlu dibuat strategi dan terobosan yang tepat untuk memajukan transportasi. Infrastruktur transportasi di

Indonesia memberikan kontribusi sekitar 3,81% bagi pertumbuhan ekonomi. Kondisi tersebut masih jauh dibawah negara maju yang mampu memberikan kontribusi sebesar 12%. Suatu upaya peningkatan pelayanan transportasi angkutan umum adalah dengan melakukan reformasi transportasi angkutan umum. Prinsip yang terus dikembangkan dalam reformasi transportasi umum adalah 3 memperbaiki sistem manajemen transportasi umum dan meningkatkan penggunaan angkutan umum (Agus Iman Rifisua, 2010).

Rute trayek angkutan darat melalui Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Aruk lebih efektif waktu, dibandingkan melewati PLBN Entikong jika dari Malaysia ke Indonesia. Hal tersebut disampaikan Kepala Subdirektorat Angkutan Multimoda Direktorat Angkutan dan Multimoda Kementerian Perhubungan RI, Ahmad Wahyudi saat memberikan sambutan dalam acara silaturahmi dalam rangka uji coba trayek angkutan umum Singkawang- Sambas- kuching (Indonesia-Malaysia), Rabu (28/3) di Aula Kantor Bupati Sambas.

Menurut Ahmad Wahyudi, efektif waktu yang dimaksud, yakni ada penghematan kurang lebih empat jam jika menggunakan rute PLBN Entikong. “Dibandingkan dengan PLBN Entikong, melalui PLBN Aruk, bisa menghemat waktu hingga empat jam,” katanya.

Sebab itu, untuk bisa diresmikannya PLBN Aruk sebagai pintu arus kendaraan dibuka., harus didorong semua pihak. “Semua harus bekerjasama, agar ini cepat. Belum lama ini kami juga berkoordinasi dengan Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Luar Negeri, untuk juga mendorong terus upaya ini,” katanya.

Di Kemenhub sendiri, bersama dengan pihak provinsi, sudah ada kesepakatan. Kalau bisa arus kendaraan bisa melewati PLBN Aruk, dilaksanakan Agustus tahun ini. “Arus kendaraan melalui PLBN Aruk, mudah-mudahan bisa dibuka pada Agustus. Namun semua sektor harus bekerjasama untuk mewujudkannya,” katanya.

Dalam kesempatan tersebut, Kementerian Perhubungan juga mengapresiasi Pemkab Sambas dan seluruh jajarannya. Lantaran tak lama lagi, akan ada terminal darat di PLBN Aruk. Sekretaris Daerah Kabupaten Sambas Uray Tajudin mengatakan, uji trayek secara resmi, merupakan kerja sama yang baik antara Malaysia dan Indonesia. “Ini adalah hasil kerja sama yang baik, dan ke depannya menjadi tonggak sejarah antara Indonesia dan Malaysia untuk membangun segala sektor,” katanya. Adanya PLBN Aruk, juga tak terlepas dari perjuangan Bupati-Bupati Sambas terdahulu hingga Bupati Sekarang. Acara yang dihadiri dua mantan Bupati Sambas, yakni H Burhanuddin A Rasyid dan

Hj Juliarti Djuhardi Alwi, pimpinan OPD, tokoh masyarakat dan agama, juga dihadiri Presiden Bahagian Kuching Malaysia, H Ismail Bin Haji Anif.

Dalam sambutannya, H Ismail mengharapkan kerjasama yang baik antar dua Negara ini, harus terus dilaksanakan. “Kedua wilayah ini mempunyai kelebihan masing-masing. Sehingga ke duanya bisa saling mencukupi, diantaranya sektor pertanian yang cukup bagus di Sambas, bisa didatangkan ke Malaysia,” katanya.

Terlebih, untuk melintas ke dua Negara, tak memerlukan waktu lama. “Jarak yang cukup dekat hingga bisa bepergian ke dua negara dengan waktu yang cukup dekat. Begitu juga sebaliknya, orang Sambas, Singkawang bisa ke Malaysia Serawak Kuching dengan cukup dekat,” katanya. (fah)

Dengan demikian, kajian dari penelitian ini adalah; untuk mengetahui tentang pengaruh transportasi PLBN Aruk guna meningkatkan pendapatan daerah, perkembangan pembangunan PLBN Aruk menuju Kucing, dan masalah tenaga kerja dan angkutan transportasi di sambas.

## **METODE PENELITIAN**

Kajian dari penelitian ini menggunakan kajian literatur yang mana literatur yang diambil sesuai dengan pokok pembahasan dan di analisis secara mendalam sehingga dapat diambil kesimpulan dan temuan dalam penelitian. Literatur yang diambil baik dari buku, artikel jurnal baik nasional maupun internasional dan literatur lainnya. (Phillippi & Lauderdale, 2018; Marshall dkk., 2013; Bengtsson, 2016).

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Pengertian transportasi**

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi. Pengertian lainnya dikemukakan

oleh Soesilo (1999) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang<sup>2</sup>. Selain itu, Tamin (1997:5) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama (Abdul Kadir, 2006).

Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang. Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997:4) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut. Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam

arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

Menurutnya, Pembangunan PLBN Terpadu ini juga ditujukan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat pelintas batas antar negara secara terpadu, efektif, dan efisien, khususnya pelayanan keimigrasian, kepabeanan, karantina, dan keamanan. Direktur Jenderal Cipta Karya Kementerian PUPR Sri Hartoyo mengatakan, pembangunan PLBN Aruk di Kabupaten Sambas pada intinya adalah menjadikan kawasan perbatasan menjadi beranda terdepan negara yang membanggakan. Pembangunan PLBN Aruk ini diharapkan dapat mendorong tumbuhnya perekonomian lokal, sehingga akan menjadi bekal dari pengembangan wilayah Aruk ini sebagai kawasan perbatasan.

Angkutan Antar Lintas Batas Negara (ALBN). trayek Pontianak-Kuching dilayani oleh beberapa armada baik yang berasal dari Indonesia maupun Malaysia. Sesuai dengan perjanjian Sosial Ekonomi Malaysia Indonesia (Sosek Malindo) masing-masing Negara mendapat kuota sebanyak 20 armada. Berdasarkan data Perhubungan Darat Dalam Angka Tahun 2014 terdapat tiga operator bus dari Indonesia yang mempunyai ijin pelaksanaan angkutan ALBN pada trayek tersebut, yaitu Perum Damri, PO. Setia Jiwana Sakti(SJS), dan PT. Adau Kapuas (Budi Dwi Hartanto, 2008).

Rute trayek angkutan darat melalui Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Aruk lebih efektif waktu, dibandingkan melewati PLBN Entikong jika dari Malaysia ke Indonesia. Hal tersebut disampaikan Kepala Subdirektorat Angkutan Multimoda Direktorat Angkutan dan Multimoda Kementerian Perhubungan RI, Ahmad Wahyudi saat memberikan sambutan dalam acara silaturahmi dalam rangka uji coba trayek angkutan umum Singkawang- Sambas- kuching (Indonesia-Malaysia), Rabu (28/3) di Aula Kantor Bupati Sambas. Menurut Ahmad Wahyudi, efektif waktu yang dimaksud, yakni ada penghematan kurang lebih empat jam jika menggunakan rute PLBN Entikong. “Dibandingkan dengan PLBN Entikong, melalui PLBN Aruk, bisa menghemat waktu hingga empat jam,” katanya. Sebab itu, untuk bisa diresmikannya PLBN Aruk sebagai pintu arus kendaraan dibuka., harus didorong semua pihak. “Semua harus bekerjasama, agar ini cepat. Belum lama ini kami juga berkoordinasi dengan Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Luar Negeri, untuk juga mendorong terus upaya ini,” katanya.

Di Kemenhub sendiri, bersama dengan pihak provinsi, sudah ada kesepakatan. Kalau bisa arus kendaraan bisa melewati PLBN Aruk, dilaksanakan Agustus tahun ini. “Arus kendaraan melalui PLBN Aruk,

mudah-mudahan bisa dibuka pada Agustus. Namun semua sektor harus bekerjasama untuk mewujudkannya,” katanya. Dalam kesempatan tersebut, Kementerian Perhubungan juga mengapresiasi Pemkab Sambas dan seluruh jajarannya. Lantaran tak lama lagi, akan ada terminal darat di PLBN Aruk. Sekretaris Daerah Kabupaten Sambas Uray Tajudin mengatakan, uji trayek secara resmi, merupakan kerja sama yang baik antara Malaysia dan Indonesia. “Ini adalah hasil kerja sama yang baik, dan ke depannya menjadi tonggak sejarah antara Indonesia dan Malaysia untuk membangun segala sektor,” katanya. Adanya PLBN Aruk, juga tak terlepas dari perjuangan Bupati-Bupati Sambas terdahulu hingga Bupati Sekarang. Acara yang dihadiri dua mantan Bupati Sambas, yakni H Burhanuddin A Rasyid dan Hj Juliarti Djuhardi Alwi, pimpinan OPD, tokoh masyarakat dan agama, juga dihadiri Presiden Bahagian Kuching Malaysia, H Ismail Bin Haji Anif.

Dalam sambutannya, H Ismail mengharapkan kerjasama yang baik antar dua Negara ini, harus terus dilaksanakan. “Kedua wilayah ini mempunyai kelebihan masing-masing. Sehingga ke duanya bisa saling mencukupi, diantaranya sektor pertanian yang cukup bagus di Sambas, bisa didatangkan ke Malaysia,” katanya. Terlebih, untuk melintas ke dua Negara, tak memerlukan waktu lama. “Jarak yang cukup dekat hingga bisa bepergian ke dua negara dengan waktu yang cukup dekat. Begitu juga sebaliknya, orang Sambas, Singkawang bisa ke Malaysia Serawak Kuching dengan cukup dekat (Firadaus, 2018).

### **Kinerja**

Kinerja adalah tingkat pencapaian hasil kerja seseorang atau sekelompok orang dalam organisasi pada suatu periode waktu tertentu, sesuai dengan lingkup wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya mencapai tujuan organisasi, dandilakukan secara legal, tidak melanggar hukum dan sesuai dengan moral dan etika. Secara konseptual, kinerja dapat dilihat dari dua sisi, yaitu kinerja individu dan kinerja organisasi. Kinerja individu adalah hasil kerja perseorangan anggota organisasi atau karyawan perusahaan, sedangkan kinerja organisasi merupakan total hasil kerja yang dicapai oleh organisasi. Pada dasarnya, kinerja.

### **Angkutan Antar Lintas Batas Negara**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain

dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan yang dimaksud dengan angkutan umum adalah angkutan yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Sehingga secara garis besar, angkutan umum penumpang dapat diartikan sebagai angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar.

Dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, kondisi armada angkutan umum dapat dikelompokkan menjadi tiga jenis yaitu Siap Guna (SG), Siap Guna Operasi (SGO) dan Siap Operasi (SO). Siap Guna (SG) adalah sejumlah mobil bus/MPU yang disiapkan untuk pelayanan angkutan penumpang umum, termasuk bus/MPU yang sedang dalam perawatan dibengkel. Siap Guna Operasi (SGO) adalah sejumlah mobil bus/MPU yang secara teknis telah diperiksa dan dinyatakan laik jalan oleh petugas teknis tetapi kelengkapan administratif belum sempurna. Siap Operasi (SO) adalah mobil bus/MPU yang beroperasi langsung untuk memproduksi jasa angkutan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, yang dimaksud dengan angkutan Antar Lintas Batas Negara (ALBN) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melewati lintas batas negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.

### **Biaya Operasional Kendaraan**

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah biaya yang secara ekonomi terjadi dengan sendirinya terhadap suatu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu (Tamin, 2008). BOK dapat dikelompokkan menjadi dua jenis yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. BOK merupakan indikator yang menunjukkan besaran biaya yang dikeluarkan oleh suatu unit kendaraan untuk beroperasi per kilometer perjalanan. Sehingga satuan yang digunakan adalah Rp/km (rupiah per kilometer). Terdapat dua hal utama yang perlu diperhitungkan dalam menentukan BOK, yaitu total pengeluaran selama kurun waktu tertentu dan total jarak tempuh kendaraan selama kurun waktu tertentu. Satuan waktu yang digunakan untuk perhitungan BOK pada kajian ini ditentukan selama satu bulan yaitu pada bulan Agustus 2016. Kendaraan yang menjadi objek dalam penelitian ini adalah



delapan unit bis milik Perum Damri yang melayani trayek Pontianak-Kuching dengan rincian sebagaimana terlihat (Mufizar, 2012).

### **Masalah Transportasi**

Permasalahan transportasi menurut Tamin (1997:5) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi. Menurut Sukarto (2006) penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transpor, tata guna lahan (land use), populasi penduduk dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan. Sehingga transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja, dan untuk mengerakan kembali suatu daerah. Di dalam mengatasi permasalahan transportasi, Sukarto (2006) mengungkapkan bahwa untuk pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil.

Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan transportasi individual. Kajian bidang transportasi memiliki perbedaan dengan kajian bidang lain, karena kajian transportasi cukup luas dan beragam serta memiliki kaitan dengan bidang-bidang lainnya. Singkatnya, menurut Tamin (1997:11) kajian transportasi akan melibatkan kajian multi moda, multi disiplin, multi sektoral, dan multi masalah.

Keempatnya dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Multi moda, kajian masalah transportasi selalu melibatkan lebih dari satu moda transportasi. Hal ini karena obyek dasar dari masalah transportasi adalah manusia dan/atau barang yang pasti melibatkan banyak moda transportasi. Apalagi secara geografis, Indonesia merupakan negara dengan ribuan pulau, sehingga pergerakan dari satu tempat ke tempat lain tidak akan mungkin hanya melibatkan satu moda saja. Hal ini sesuai dengan konsep Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang menggunakan konsep sistem integrasi antarmoda.

2. Multi disiplin, kajian masalah transportasi melibatkan banyak disiplin ilmu karena kajiannya sangat beragam, mulai dari ciri pergerakan, pengguna jasa, sampai dengan prasarana atau pun sarana transportasi itu sendiri. Adapun bidang keilmuan yang dilibatkan diantaranya adalah rekayasa, ekonomi, geografis, operasi, sosial politik, matematika, informatika dan psikologi.
3. Multi sektoral, yaitu melibatkan banyak lembaga terkait (baik pemerintah maupun swasta) yang berkepentingan dengan masalah transportasi. Sebagai contoh dalam kasus terminal bus, maka lembaga-lembaga yang terkait diantaranya adalah DLLAJ, BPN, Dinas Tata Kota, Kepolisian, Perusahaan Operator Bus, Dinas Pendapatan Daerah, dan lainnya.
4. Multi masalah, karena merupakan kajian multi moda, multi disiplin, dan multi sektoral, maka akan menimbulkan multi masalah. Permasalahan tersebut sangat beragam dan mempunyai dimensi yang sangat luas pula, seperti masalah sosial, ekonomi, operasional, pengguna jasa dan lainnya. Keempat aspek di atas memberikan indikasi bahwa masalah transportasi merupakan masalah yang cukup kompleks sehingga perlunya keterkaitan pada keempat aspek di atas. Namun demikian, transportasi memberikan peran yang sangat penting bagi pembangunan nasional secara keseluruhan, bahkan sebagai aspek penting dalam kerangka ketahanan nasional. Pemecahan masalah transportasi tidaklah serumit kompleksitas, hal ini seperti yang disampaikan oleh Wells (1975), karena menurutnya di dalam pemecahan transportasi dapat dilakukan sebagai berikut:
  1. Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan;
  2. Mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah armada yang menggunakan jalur transportasi; dan
  3. Menggabungkan poin pertama dan kedua di atas, yaitu menggunakan prasarana transportasi yang ada secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan, dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

### **Peran dan Manfaat Transportasi**

Menurut Tamin (1997:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya

kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang<sup>5</sup>. Selain memahami peran dari transportasi di atas, aspek yang menjadi penting dari sektor transportasi adalah aksesibilitas, karena perlunya transportasi guna mendukung kedua peran yang disampaikan di atas sehingga akan memudahkan aksesibilitas orang dan barang. Dalam pendekatan transportasi, menurut Black (1981) aksesibilitas merupakan sebuah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna wilayah secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sehingga, aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah”-nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan “mudah” atau “susah” merupakan pernyataan yang sifatnya sangat “subjektif” dan “kualitatif”, karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda-beda tentang mudah dan susah terhadap aksesibilitas yang mereka rasakan. Tamin (1997:52) mengungkapkan bahwa aksesibilitas dapat pula dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, maka dapat dikatakan memiliki aksesibilitas yang tinggi, demikian sebaliknya. Jadi suatu wilayah yang berbeda pasti memiliki aksesibilitas yang berbeda, karena aktivitas wilayah tersebut tersebar dalam sebuah ruang yang tidak merata. Akan tetapi sebuah lahan yang diperuntukan untuk bandar udara memiliki lokasi yang tidak sembarangan, sehingga lokasinya pun sangat jauh dari kota karena harus memperhatikan segi keamanan, pengembangan wilayah, dan lainnya. Aksesibilitas menuju bandara menjadi rendah karena lokasinya yang sangat jauh dari pusat kota, namun dapat diatasi dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi. Artinya, saat ini ukuran aksesibilitas yang diukur berdasarkan jarak sudah tidak lagi digunakan, namun dapat diukur berdasarkan waktu tempuh<sup>6</sup>. Menurut Soesilo (1997) transportasi

memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan biaya operasi Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu (Herman Edyanto, 2007). Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut: a) Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan; b) Penggunaan pelumas; c) Penggunaan ban; d) Pemeliharaan suku cadang; e) Penyusutan dan bunga; f) Waktu supir dan waktu penumpang.
2. Penghematan waktu, Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghemata waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian untuk satu usaha jasa saja; dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut. Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.
3. Pengurangan kecelakaan Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikanperbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat

karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.
5. Manfaat tidak langsung Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan dan prestise, sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

Selanjutnya menurut Soesilo (1997) manafaat suatu proyek transportasi dapat dibedakan menjadi tiga jenis traffic, yaitu:

1. Normal traffic, yaitu traffic yang diperkirakan akan menggunakan sarana angkutan tersebut, meskipun tidak ada proyek transportasi. Jumlah traffic seharusnya naik sesuai dengan pertumbuhan penduduk di daerah-daerah yang dilayani sarana transportasi tersebut. Manfaat biaya ini dapat dihitung melalui biaya operasi tanpa proyek transportasi dikurangi dengan biaya proyek. Gagasan biaya ini didasarkan kepada surplus konsumen, dimana si pemakai yang mengalami penurunan harga suatu jasa tetap bersedia membeli walaupun dengan tingkat harga yang sama.
2. Diverted traffic, yaitu traffic yang berasal dari traffic jenis lain atau dari fasilitas lain jenis angkutan baru. Manfaat biaya ini dapat dikelompokkan ke dalam dua jenis yaitu: a) Biaya operasi dari penggunaan jalan semua dikurangi biaya operasi dengan menggunakan jalan baru; b) Berkurang padatnya kendaraan di jalan semula karena berpindahnya traffic ke jalan yang baru, sehingga biaya yang tetap menggunakan jalan semula menjadi berkurang.
3. Generated/Induced traffic, yaitu traffic yang benar-benar baru. Adanya traffic ini disebabkan oleh turunnya biaya angkutan sehingga menggiatkan daerah sekitarnya. Misalnya dapat dicontohkan bila suatu daerah semakin berkembang, maka hasil daerahnya dapat dijual ke daerah lainnya.

### **Kriteria Transportasi Publik**

Sebagai sarana transportasi publik, maka transportasi harus memenuhi kriteria pelayanan publik. Dagun et. al (2006) mengungkapkan bahwa transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan. Ketentuan pertama adalah kenyamanan, yaitu aspek kenyamanan harus dapat dirasakan oleh penumpang yang menggunakan jasa transportasi. Penumpang akan merasa nyaman di dalam sarana transportasi bila di sarana tersebut dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya, salah satunya adalah pendingin udara, kedap terhadap asap kendaraan bermotor, dan proses yang dijalani calon penumpang sebelum dan setelah berada dalam sarana transportasi. Ketentuan kedua adalah keamanan, yaitu aspek rasa aman yang dirasakan oleh penumpang selama mendapatkan pelayanan transportasi. Beberapa indikator yang digunakan dalam mengukur rasa aman diantaranya adalah sistem tertutup dimana sarana transportasi tidak mudah diakses oleh pihak lain yang bukan penumpang. Pada kasus bus, termasuk di dalamnya adalah halte atau terminal yang hanya diakses oleh penumpang yang sudah membeli tiket bus. Selain itu, adalah sistem naik dan turun penumpang. Untuk menjaga keamanan, penumpang harus naik dan turun hanya pada halte dan terminal yang telah ditetapkan, dan penumpang tidak dapat naik dan turun pada tempat selain halte dan terminal resmi. Dengan demikian, sistem tertutup ini dapat memberikan rasa aman bagi penumpang dari ancaman pencurian, pencopetan, perampokan, atau insiden-insiden lainnya yang mengancam keselamatan penumpang dalam menggunakan jasa transportasi. Ketentuan ketiga adalah kecepatan, yaitu ketentuan terpenuhinya waktu sampai ke tempat tujuan dengan cepat dan atau tepat. Ketentuan ini hanya dapat terpenuhi bila sarana transportasi didukung dengan prasarana yang khusus, sebagai contoh adalah rel khusus yang dimiliki oleh kereta api. Sehingga dengan mengadopsi prasarana kereta api, maka pada transportasi bus pun dapat diterapkan dengan membangun jalur khusus atau disebut dengan busway. Dagun et. al (2006) mengungkapkan bahwa sarana transportasi massal yang dapat memenuhi ketiga ketentuan tersebut dapat dilakukan melalui konsep transportasi busway yang diterapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Sarana transportasi ini, walaupun belum sempurna yang diharapkan pada ketiga ketentuan di atas, namun telah memenuhi harapan masyarakat ibu kota dalam mendapatkan pelayanan

transportasi publik yang cepat, nyaman dan aman (Steffany Pertiwi, 2010).

Model Transportasi Kompleksnya permasalahan transportasi seperti yang telah disampaikan di atas, maka perlunya permodelan transportasi guna menyederhanakan permasalahan dan memudahkan dalam pengambilan keputusan. Model menurut Tamin (1997:1) dapat didefinisikan sebagai bentuk penyederhanaan suatu relita atau dunia yang sebenarnya, termasuk di antaranya adalah:

1. Model fisik, seperti model arsitek, model teknik sipil, wayang golek, dan lainnya);
2. Peta dan diagram grafis; dan
3. Model statistika dan matematika (persamaan) yang menerangkan beberapa aspek fisik, sosial-ekonomi dan model transportasi.

Permodelan transportasi sangat bermanfaat bagi perencanaan transportasi, karena melalui permodelan tersebut proses perencanaan dan pengambilan keputusan dari berbagai masalah transportasi dapat disederhanakan. Menurut Tamin (1997:8) terdapat beberapa faktor yang perlu diperhatikan dalam menentukan permodelan analisis transportasi, yaitu:

1. Struktur Model, yaitu suatu model dapat saja memiliki struktur yang sederhana yang berupa fungsi dari beberapa alternatif yang saling tidak berhubungan, atau struktur yang kompleks sehingga perlunya dihitung peluang dari suatu kejadian transportasi yang pernah terjadi. Dengan berkembangnya model kontemporer maka dapat dimungkinkan untuk menyusun model yang sangat umum dengan banyak peubah atau variabel.
2. Bentuk Fungsional, yaitu bentuk model yang dapat memecahkan masalah dalam bentuk linear atau non-linear. Pemecahan masalah yang tidak linear mencerminkan realita masalah yang lebih tepat namun membutuhkan banyak sumber daya dan teknik untuk proses kalibrasi bagi model tersebut.
3. Spesifikasi Variabel, yaitu menetapkan spesifikasi variabel yang dapat digunakan dan bagaimana variabel tersebut berhubungan satu sama lain dalam suatu model. Sehingga untuk menjelaskannya perlu proses tertentu dalam menentukan variabel yang dominan, antara lain melalui proses kalibrasi dan keabsahan.

### **Permintaan dan Penawaran dalam Transportasi**

Transportasi memiliki keterkaitan erat dengan ekonomi, sehingga permasalahan transportasi dapat dianalisis dengan menggunakan pendekatan ekonomi, khususnya teori permintaan. Menurut Soesilo (1997) di dalam menghitung manfaat transportasi, maka pendekatan ekonomi yang biasa digunakan adalah metodologi surplus konsumen atau teori permintaan konsumen. Sedangkan metode surplus produsen biasanya digunakan untuk memperkirakan akibat tidak langsung dari proyek. Misalnya dengan adanya investasi di jalan pedesaan, maka ada dua akibat yang dirasakan, pertama yaitu biaya pengiriman output dari daerah pertanian ke pasar diharapkan menurun dan nilai output di daerah pertanian tersebut meningkat. Kedua, biaya untuk pengadaan input menurun, sebagai akibat dari dua hal tersebut, maka diharapkan nilai tambah terbentuk dari kegiatan pertanian tersebut meningkat. Dalam prakteknya pendekatan ini sangat sulit dilakukan. Namun secara teori ekonomi, permintaan dan penawaran adalah kekuatan yang membuat ekonomi bekerja dengan baik. Tempat pertemuan permintaan dan penawaran adalah pasar. Permintaan dan penawaran menentukan jumlah barang yang dihasilkan dan harga jual dari barang tersebut (Husnani, 2006).

Permintaan Permintaan adalah keinginan konsumen membeli suatu barang pada berbagai tingkat harga selama periode waktu tertentu. Terdapat beberapa faktor yang memengaruhi permintaan suatu barang yaitu:

1. Harga barang itu sendiri

Jika harga suatu barang semakin murah, maka permintaan terhadap barang itu bertambah dan jika harga suatu barang semakin mahal, maka permintaan terhadap barang berkurang.

2. Harga barang lain yang terkait

Harga barang lain juga dapat memengaruhi permintaan suatu barang, tetapi kedua macam barang tersebut mempunyai keterkaitan. Keterkaitan dua macam barang dapat bersifat substitusi dan bersifat komplementer. Suatu barang disebut barang bersifat substitusi bila kenaikan harga suatu barang menyebabkan permintaan barang lain meningkat dan penurunan harga suatu barang menyebabkan penurunan permintaan barang substitusinya. Sedangkan suatu barang disebut barang bersifat komplementer bila kenaikan harga salah satu barang mengakibatkan penurunan permintaan akan barang yang lain dan sebaliknya.

3. Tingkat pendapatan per kapita



Pendapatan yang dimaksud adalah jumlah semua upah, gaji, laba, pembayaran bunga dan sewa serta bentuk-bentuk perolehan pendapatan lainnya. Pada tingkat pendapatan lebih tinggi maka permintaan akan lebih tinggi dan sebaliknya permintaan akan lebih rendah pada tingkat pendapatan yang lebih rendah. Tingkat pendapatan per kapita dapat mencerminkan daya beli. Makin tinggi tingkat pendapatan, daya beli makin kuat, sehingga permintaan terhadap suatu barang meningkat.

4. Selera atau kebiasaan

Kombinasi barang-barang yang mampu dibeli oleh individu ditentukan/dibatasi oleh berbagai faktor seperti harga barang, pendapatan dan lain-lain. Namun dalam keterbatasan tersebut, individu hingga batas tertentu bebas untuk memilih apa yang harus dibeli. Pilihan akhir individu tergantung pada selernya. Jadi selera juga dapat memengaruhi permintaan suatu barang.

5. Jumlah Penduduk

Ketika jumlah penduduk meningkat, permintaan terhadap barang makin banyak. Sebagai contoh, beras sebagai makanan pokok rakyat Indonesia maka permintaan beras berhubungan positif dengan jumlah penduduk.

6. Perkiraan harga di masa mendatang

Bila harga suatu barang diperkirakan akan naik, akan lebih baik membeli barang tersebut saat ini, sehingga orang cenderung membeli lebih banyak untuk menghemat belanja di masa mendatang. Dapat dikatakan bahwa permintaan terhadap barang tersebut meningkat pada saat ini.

7. Distribusi pendapatan

Jika distribusi pendapatan baik maka daya beli membaik sehingga permintaan terhadap suatu barang meningkat. Sebaliknya jika distribusi pendapatan buruk, berarti daya beli secara umum melemah, sehingga permintaan terhadap barang menurun.

8. Usaha-usaha produsen meningkatkan penjualan

Pada perekonomian modern, bujukan para penjual untuk membeli barang besar sekali peranannya dalam memengaruhi masyarakat. Pengiklanan memungkinkan masyarakat untuk mengenal suatu barang baru atau menimbulkan permintaan terhadap barang tersebut. Sementara untuk barang-barang yang sudah lama, pengiklanan akan mengingatkan orang tentang adanya barang tersebut dan menarik minat untuk membeli.

### **Transportasi Dalam Perekonomian**

Setiap individu membutuhkan transportasi untuk menjalankan aktivitasnya. Dalam memilih moda transportasi, terdapat empat jenis pertimbangan biaya yaitu:

1. Collection time cost adalah biaya yang dikeluarkan selama waktu yang dihabiskan dari rumah ke halte serta waktu untuk menunggu bus.
2. Line haul time cost adalah biaya yang dikeluarkan selama waktu tempuh yang dihabiskan selama dalam angkutan umum.
3. Distribution cost adalah biaya yang dikeluarkan setelah turun dari bus untuk menuju ke tempat tujuan.

Monetary cost adalah jumlah biaya riil yang dikeluarkan oleh para penumpang antara naik angkutan umum dan kendaraan pribadi. Jadi monetary cost ini merupakan penjumlahan dari collection cost + line haul time cost + distribution cost.

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi dapat menciptakan suatu barang/komoditi berguna menurut waktu dan tempat (time utility dan place utility). Dua unsur transportasi adalah pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang dan penumpang ke tempat lain. Sistem transportasi terdiri dari angkutan barang dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut. Angkutan muatan/moda transportasi adalah sistem yang digunakan untuk mengangkut barang-barang dengan menggunakan alat angkut tertentu. Ada tiga moda yang dapat digunakan yaitu pengangkutan melalui laut, melalui darat dan melalui udara. Sementara sistem manajemen terdiri dari dua kategori yaitu manajemen pemasaran dan penjualan jasa angkutan yang bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan perusahaan di bidang pengangkutan dan manajemen lalu lintas angkutan/traffic management yang bertanggung jawab untuk mengatur penyediaan jasa-jasa angkutan yang mengangkut dengan muatan, alat angkut dan biaya-biaya untuk operasi kendaraan. Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan

sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong laju pertumbuhan ekonomi.

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti pengangkutan bahan baku dan hasil produksi kepada masyarakat atau perusahaan. Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, bila tersedia cukup moda Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi dapat menciptakan suatu barang/komoditi berguna menurut waktu dan tempat (time utility dan place utility). Dua unsur transportasi adalah pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang dan penumpang ke tempat lain. Sistem transportasi terdiri dari angkutan barang dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut. Angkutan muatan/moda transportasi adalah sistem yang digunakan untuk mengangkut barang-barang dengan menggunakan alat angkut tertentu. Ada tiga moda yang dapat digunakan yaitu pengangkutan melalui laut, melalui darat dan melalui udara. Sementara sistem manajemen terdiri dari dua kategori yaitu manajemen pemasaran dan penjualan jasa angkutan yang bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan pengusahaan di bidang pengangkutan dan manajemen lalu lintas angkutan/traffic management yang bertanggung jawab untuk mengatur penyediaan jasa-jasa angkutan yang mengangkut dengan muatan, alat angkut dan biaya-biaya untuk operasi kendaraan.

Transportasi mempunyai pengaruh besa terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong laju pertumbuhan ekonomi. Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti pengangkutan bahan baku dan hasil produksi kepada masyarakat atau perusahaan. Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, bila tersedia cukup moda transportasi. Transportasi juga melaksanakan penyebaran penduduk dan pemerataan pembangunan (Wulan Purnamasari, 2014).

## **PENUTUP**

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti pengangkutan bahan baku dan hasil produksi kepada masyarakat atau perusahaan. Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, bila tersedia cukup moda Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Kinerja angkutan Antar Lintas Batas Negara (ALBN) Perum Damri untuk trayek Pontianak Kuching kurang bagus, hal ini terlihat dari besaran nilai Load Factor Break Event (LFBE) untuk semua unit bus, lebih besar dari pada nilai load factor rata-rata pada semua unit bus tersebut, dimana nilai LFBE berkisar antara 0,55-0,71 sedangkan rata-rata load factor adalah 0,52. Nilai load factor dapat ditingkatkan dengan meningkatkan pelayanan pada tiga sektor yaitu keamanan/keselamatan, keteraturan dan kesetaraan.

Untuk meningkatkan pendapatan masyarakat Kabupaten Sambas dengan adanya transportasi seperti mobil, bis kecil dan motor menjadi peluang besar untuk masyarakat sekitar Kabupaten Sambas. Dengan itu menjadi peluang besar buat masyarakat sekitar untuk buka usaha seperti rumah makan dan menjual minuman bermacam aneka barang-barang. Kita sebagai masyarakat Indonesia sangat beruntung dekat dengan perbatasan menjadi peluang usaha untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agus Iman Rifisua, “ *Analisis faktor Trasportasi,*” dalam Universitas Indonesia, Tahun 2010.
- Abdul Kadir, “ *Transportasi: Peran dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional,*” dalam Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah LAHAN HIJAU. Vol.01, No.03/ Tahun 2006.
- Budi Dwi Hartanto, “ *Analisis Penumpang dan FIN Anasial Pada Kinerja Pelayanan ALBN Perum Damri,*” dalam Jurnal Penelitian Trasportasi Darat, Vol.20, No. 2/ Tahun 2008.
- Firdaus, “ *Dampak Kebijakan Pembangunan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Arus di Desa Sebangun Kabupaten Sambas,*” dalam Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan, Vol. 03. No. 02/ Tahun 2018.
- Mufizar, “ *Pembangunan Sosial Masyarakat Perbatasan Di Kecamatan Sajinagn Besar Kabupaten Sambas,* dalam Jurnal PMS-UNTAN, Tahun 2012.
- Herman Edyanto, “ *Pengembangan Ekonomi Kawasan Perbatasan Negara Di Kalimantan Barat,* dalam Jurnal Sains dan Teknologi Indonesia, Vol. 09, No. 03/ Tahun 2007.
- Steffany Pertiwi, “ *Studi Kelayakan Pengembangan Dermaga Penyeberangan Di Sejangakung Kabupaten Samabas Dintinjau Dari Aspek Finansial,*” dalam Jurnal penelitian Trasportasi Laut, Tahun 2010.
- Husnani, “ *Menuju Model Pengembangan Kawasan Perbatasan Daratan Antar Negara,*” Tahun 2006.
- Wulan Purnamasari, “ *Analisis Pengelolaan Kawasan Pos Lintas Batas Negara dan Komersial Zone Aruk Di Kabupaten Sambas,*” Tahun 2014.