

IDENTIFIKASI POLA PERGERAKAN ORANG DAN BARANG ANTARA KOTA SURABAYA DENGAN KOTA-KOTA DI INDONESIA TIMUR

N.J.Djami¹⁾, dan T.Suheri²⁾

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer
Universitas Komputer Indonesia, Jalan Dipati Ukur No. 102-116 Bandung 40132
email: djaminoldy@gmail.com¹⁾, atangpl@yahoo.com²⁾

ABSTRAK

Pergerekan orang dan barang yang terjadi khususnya yang menuju Indonesia Timur rata-rata yang terbesar adalah yang melalui Kota Surabaya. Pola pergerakan orang dan barang membuat Pergerakan yang tercipta dengan didukungnya dari faktor jasa transportasi yang memadahi membuat Kota Surabaya menjadi salah satu pintu atau penghubung antara Indonesia bagian barat dan Indonesia bagian timur. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pola pergerakan orang dan barang antara Kota Surabaya dengan kota-kota di Indonesia Timur melihat dari data Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) yang berasal dari Kota Surabaya menuju kota-kota di Indonesia Timur terkhusus pada Kota Mataram, Kota Kupang, Kota Makassar, Kota Manado, Kota Ambon, dan Kota Sorong. Untuk metode penelitiannya penulis menggunakan metode Mixed Method atau metode campuran. Dan untuk analisisnya menggunakan analisis deskriptif kuantitatif dan deskriptif kualitatif. Dimana penulis hanya menggunakan data sekunder berupa data ATTN 2011, data RIPN 2016, data dari BPS masing-masing kota, dan studi literatur atau referensi lainnya seperti jurnal dan internet. pola pergerakan orang yang dari Kota Surabaya paling besar adalah Kota Mataram (88.957 orang/tahun) dan Kota Makassar (63.702 orang/tahun). Sedangkan untuk pergerakan barang yang dari Kota Surabaya paling besar adalah Kota Mataram (165.780 ton/tahun) dan Kota Makassar (145.096 ton/tahun). Sedangkan yang menuju Kota Surabaya baik orang maupun barang lebih di dominasi oleh pergerakan orang dan barang dari Kota Makassar dan Kota Mataram. Hubungan Pola pergerakannya dimana dilihat dari mikro dimana setiap Kota yang menjadi tujuan pergerakan orang dan barang tersebut merupakan Ibu Kota dan memiliki bandaran berkelas Nasional dan Internasional, serta pelabuhan yang memiliki hirarki kelas utama dan kelas pengumpul. Sedangkan dari sektor makronya ketika di bandingkan maka pergerakan yang dari Kota Surabaya lebih besar yang menuju Indonesia Timur ketimbang pergerakan yang terjadi dari kota lainnya. Dari pergerakannya menyimpulkan bahwa Kota Surabaya merupakan kota penghubung yang menuju ke Indonesia Timur sehingga pertumbuhan di Indonesia timur ketimpangannya tidak terlalu jauh dari Indonesia bagian Barat

Kata Kunci : *Ketimpangan Wilayah, Pola Pergerakan, Hubungan Pola Pergerakan*

I. PENDAHULUAN

Menurut Hadihardaja, transportasi adalah kegiatan untuk pemindahan penumpang dan barang dari satu wilayah ke wilayah yang lain. Transportasi sendiri terdapat unsur pergerakan dan secara nyata yaitu perpindahan tempat barang atau penumpang dengan atau maupun tanpa alat angkut ke wilayah lain. Sedangkan sistem transportasi yang berkembang hingga saat ini telah sangat membantu dalam pelayanan berbagai macam bentuk pergerakan baik orang maupun barang yang hampir ke semua wilayah yang merupakan pusat kegiatan masyarakat.

Sedangkan menurut Miro, pergerakan berjalan merupakan kegiatan yang bersifat turunan ataupun bersifat pribadi yang sangat ditentukan oleh pola kegiatan penduduk atau orang yang melakukan perjalanan tersebut.

Menurut Kitamura frekuensi perjalanan, waktu tempuh perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan dan pemilihan moda merupakan aspek perilaku.

Menurut Yunus aksesibilitas atau jarak jangkauan pelayanan angkutan umum, jarak terhadap pusat kota, dan jarak terhadap fasilitas lokal seperti lokasi kerja, sekolah, fasilitas belanja dan fasilitas rekreasi merupakan pengaruh terhadap perilaku pergerakan dan keinginan untuk bergerak.

Menurut Tamin aksesibilitas merupakan salah satu tolak ukur untuk kenyamanan pergerakan baik dari masalah jarak maupun sarana prasana yang menunjang pergerakan. aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya.

Menurut Benny Agus Setiono mengatakan untuk Indonesia pergerakan yang terjadi dari Indonesia barat menuju Indonesia Timur baik itu pergerakan orang ataupun pergerakan barang pasti melalui pintu yaitu Kota Surabaya.

Di perkuat lagi oleh pernyataan Langas Denny Siahaan yang mengatakan bahwa barang komoditi dari Indonesia bagian barat yang dikirim ke wilayah Indonesia bagian timur melalui pelabuhan-pelabuhan utama di pulau Sulawesi, Nusatenggara, Maluku, dan Papua seperti Makassar, Ambon, Sorong, dan Jayapura, yang umumnya berasal dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pola pergerakan orang dan barang antara Kota Surabaya dengan kota-kota di Indonesia Timur melihat dari data Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) yang berasal dari Kota Surabaya menuju kota-kota di Indonesia Timur terkhusus pada Kota Mataram, Kota Kupang, Kota Makassar, Kota Manado, Kota Ambon, dan Kota Sorong. Untuk metode penelitiannya penulis menggunakan metode *Mixed Method* atau metode campuran. Sehingga penelitian ini dapat mengidentifikasi bagaimana pola pergerakan orang dan barang dan hubungan pergerakan orang dan barang.

II. METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *Mixed Method* dimana metode ini menggabungkan antara dua metode yaitu metode kuantitatif dan metode kualitatif untuk digunakan secara bersama-sama dalam penelitian ini. Serta metode penelitian deskriptif Kualitatif dan deskriptif kuantitatif dalam mengolah hasil analisisnya.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pola Pergerakan

1) Desire Line

Desire Line (garis keinginan) merupakan garis lurus yang menggambarkan hubungan antar asal dan tujuan sebuah pergerakan. Berikut pergerakan orang dan barang yang dari Kota Surabaya:



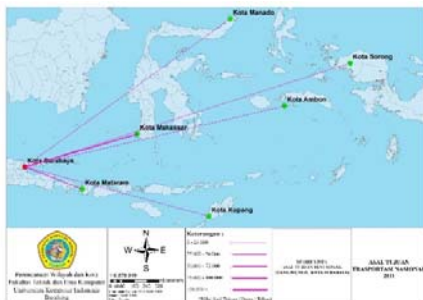
Gambar 1. Pergerakan Orang



Gambar 2. Pergerakan Barang

Pola pergerakan barang dan orang yang berasal dari Kota Surabaya paling besar yaitu yang menuju Kota Mataram dan Kota Makassar.

Berikut pergerakan orang dan barang yang menuju Kota Surabaya:



Gambar 3. Pergerakan Orang



Gambar 4. Pergerakan Barang

Pola pergerakan barang dan orang yang berasal dari Kota Surabaya paling besar yaitu yang menuju Kota Mataram dan Kota Makassar.

2) Distribusi Pergerakan Barang

Distribusi pergerakan barang yang dari Kota Surabaya menuju kota-kota di Indonesia Timur akan di sebar kembali menuju ke kota/kabupaten di sekitar kota utama. Dimana Kota yang menjadi tujuan pergerakan orang dan barang adalah kota yang memiliki pelabuhan dan bandara udara untuk mempermudah akses pergerakan sehingga kota-kota itu hanya sebagai tempat persinggahan sebelum di sebar ke wilayah sekitarnya maupun ada yang disebar dalam wilayah kota itu sendiri.

3) Hubungan Pola Pergerakan

Pola pergerakan yang terjadi di lihat dari mikro dan makro. Dalam mikro melihat dari aspek karakteristik kota tujuan dan aspek kelas/ Hiraki pelabuhan. Sedangkan dalam

aspek makro dimana kita membandingkan pergerakan orang dan barang yang dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara.

a. Mikro

- Karakteristik Kota Tujuan

TABEL I
KARAKTERISTIK KOTA TUJUAN

| | Kota Mataram | Kota Kupang | Kota Makassar | Kota Manado | Kota Ambon | Kota Sorong |
|--------------|------------------------------------|-------------------------------------|---|---|---------------------------------------|----------------------------------|
| Ibu Kota | Ibu Kota | Ibu Kota | Ibu Kota | Ibu Kota | Ibu Kota | Ibu Kota |
| Provinsi | Kota Provinsi NTB | Provinsi NTT | Provinsi Sulawesi Selatan | Provinsi Sulawesi Utara | Provinsi Maluku | Provinsi Papua Barat |
| Bandara | Bandara Udara Internasional Lombok | Bandara Udara Internasional El Tari | Bandara Internasional Sultan Hassanudin | Bandara Udara Internasional Sam Ratulangi | Bandara Udara Internasional Pattimura | Bandara Udara Domine Eduard Osok |
| Pelabuhan | Lembar | Tenau | Soekarno Hatta Makassar | Manado | Nusantara Yos Soedarso | Sorong |
| Penduduk | 459.314 | 402.286 | 1.469.601 | 427.906 | 427.934 | 232.833 |
| Perekonomian | Jasa | Jasa | Jasa | Jasa | Jasa | Jasa |

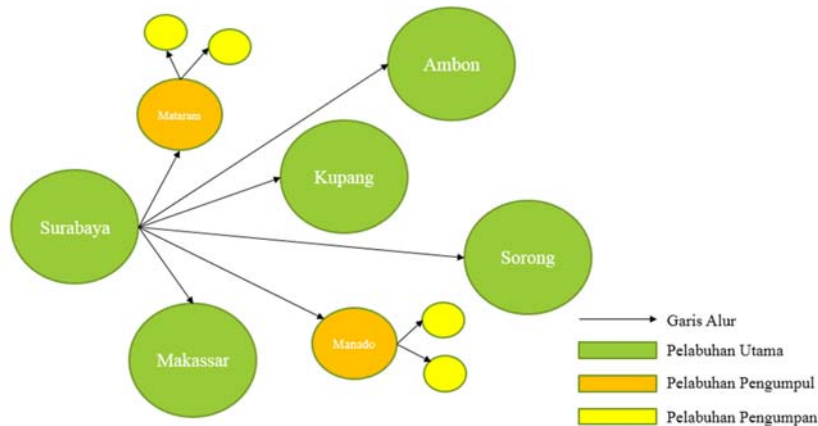
Ada beberapa faktor yang mempengaruhi mengapa pergerakan dari Kota Surabaya menuju kota-kota di Indonesia Timur melalui kota-kota tersebut, karena dari hirarki Kota Surabaya merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia dimana setiap pergerakan yang menuju Indonesia Timur pasti melewati Kota yang memiliki hirarki yang sama di daerah tujuan. Dimana kota-kota yang dituju juga merupakan Ibu Kota Provinsi yang merupakan basis ekonomi dan pemerintahan di Wilayah atau Provinsi terkait.

Selain sebagai Ibu Kota Provinsi, sektor yang berkembang di kota-kota wilayah Indonesia Timur adalah sektor Jasa dan Industri dimana. Bahan baku yang rata-rata juga berasal dari Pulau Sumatera dan Pulau Jawa ketika ingin di bawa ke Indonesia Timur pasti melewati Kota Surabaya. sehingga ada hubungan relasi jasa dan industri yang membuat pergerakan orang dan barang yang menuju maupun yang dari Kota Surabaya.

Pergerakan orang lebih ditunjang dengan adanya bandara udara. Dimana untuk yang berada di Ibu Kota Provinsi rata-rata pelayanan bandara tersebut sudah sekelas nasional sehingga bisa melayani penerbangan kelas nasional dan internasional.

- Hirarki Pelabuhan

Alur Kelas Pelabuhan yang diteliti menurut RIPN 2016 adalah sebagai berikut:



Gambar 5. Alur Hirarki pelabuhan

Dari Gambar diatas bisa kita lihat bahwa Pergerakan Orang dan Barang yang dari Kota Surabaya, dimana Pelabuhan Tanjung Perak merupakan Pelabuhan Utama pergerakannya yaitu menuju Pelabuhan Utama Lainnya di Kota Kupang, Kota Makassar, Kota Ambon, dan Kota Sorong. Dan juga menuju Pelabuhan Pengumpul yaitu di Kota Mataram dan Kota Manado. Dimana setelah dari pelabuhan pelabuhan tersebut akan di distribusikan lagi menuju pelabuhan yang hirarkinya lebih kecil.

Kalau kita melihat dari kelas yang ada Kota Mataram yang memiliki pergerakan orang dan barang baik yang menuju maupun yang berasal dari Kota Surabaya. Dimana kelas pelabuhannya hanya sebagai pelabuhan pengumpul atau satu tingkat dibawah pelabuhan utama. Faktor yang mempengaruhi selain dari faktor wilayah juga faktor pelabuhan dan lokasinya. Dan untuk Kota Manado yang merupakan Ibu Kota provinsi Sulawesi Utara pelabuhan Utamanya terdapat di Kabupaten Bitung lebih tepatnya Pelabuhan Bitung, sehingga di Kota manado hanya sebagai pelabuhan Pengumpul untuk ke wilayah yang lebih kecil hirarkinya.

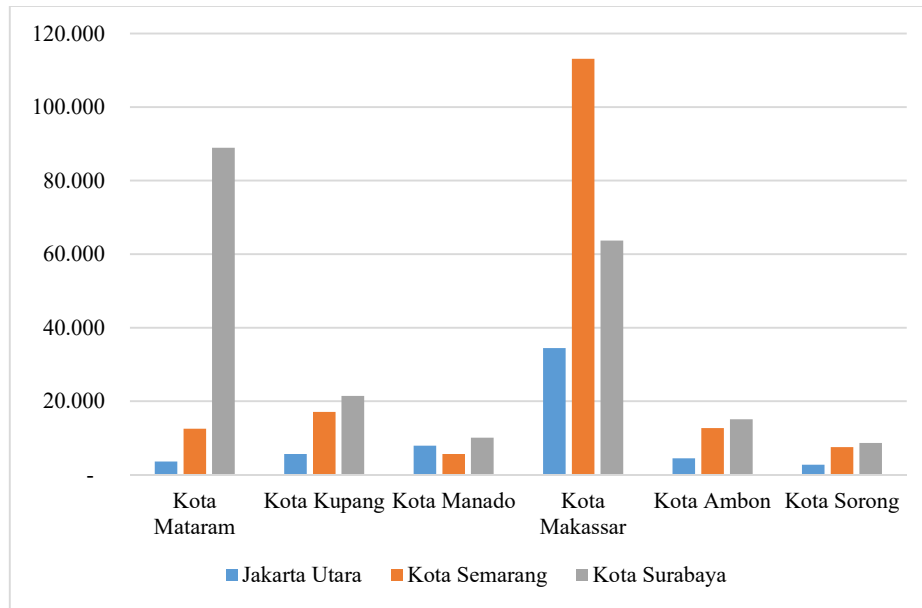
Dan Kota Makassar sebagai pelabuhan utama yang merupakan pusat dari pelindo 4 sehingga menjadikan pelabuhan di Kota Makassar menjadi Pelabuhan Utama. Dan Kota Kupang, Kota Ambon, dan Kota Sorong merupakan pelabuhan utama yang menjadi penghubung antara kota-kota di pulau-pulau maupun Internasional. Dengan hirarki sebagai pelabuhan utama maka perekonomian juga akan meningkat dimana pergerakan akan semakin mudah dan barang yang dikirim dapat dikirim dalam jumlah yang besar.

b. Makro

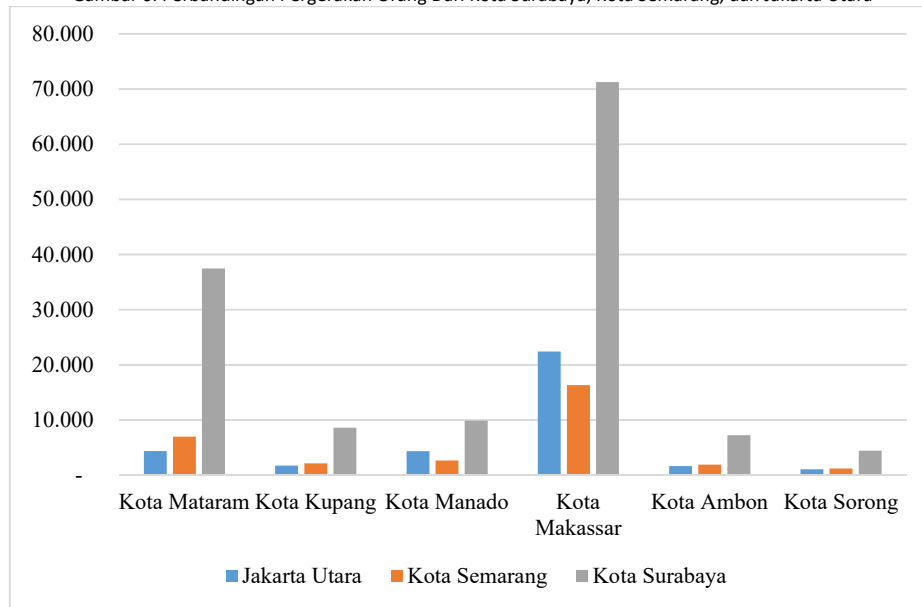
- Perbandingan pergerakan orang

Perbandingan pergerakan yang dilihat yaitu perbandingan pergerakan orang dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara yang dimaksud adalah yang dari dan menuju Indonesia Timur. Dimana Kota Surabaya lebih mendominasi dalam pergerakan baik dari dan menuju Indonesia Timur. Kecuali pada pergerakan yang menuju Indonesia Timur pada Kota Semarang paling banyak yang menuju Kota Makassar dibandingkan dengan Kota Surabaya dan Jakarta Utara.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 6. Perbandingan Pergerakan Orang Dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

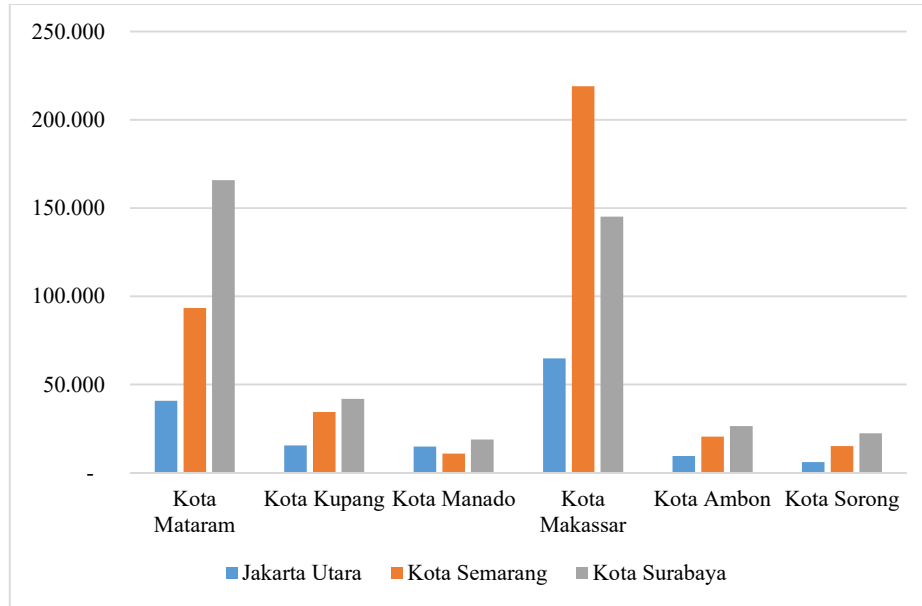


Gambar 7. Perbandingan Pergerakan Orang Yang Menuju Menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

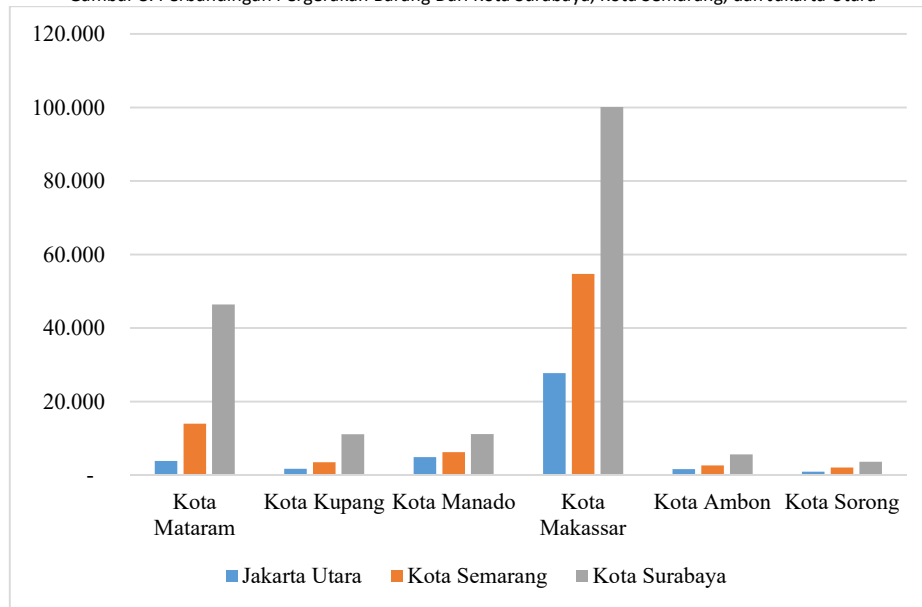
• Perbandingan Pergerakan Barang

Perbandingan pergerakan yang dilihat yaitu perbandingan pergerakan barang dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara yang dimaksud adalah yang dari dan menuju Indonesia Timur. Dimana Kota Surabaya lebih mendominasi dalam pergerakan baik dari dan menuju Indonesia Timur. Kecuali pada pergerakan yang menuju Indonesia Timur pada Kota Semarang paling banyak yang menuju Kota Makassar dibandingkan dengan Kota Surabaya dan Jakarta Utara.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 8. Perbandingan Pergerakan Barang Dari Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara



Gambar 9. Perbandingan Pergerakan Barang yang Menuju Menuju Kota Surabaya, Kota Semarang, dan Jakarta Utara

IV. KESIMPULAN

Dari penelitian ini kita bisa mengidentifikasi ternyata pergerakan orang dan barang yang dari Kota Surabaya lebih banyak yang menuju Kota Mataram dan Makassar. Walaupun demikian pola pergerakan yang terbentuk adalah bisa melalui bagaimana karakteristik Kota yang dituju muapun dari kelas Sarana dan Prasarana yang menunjang untuk dilakukannya pergerakan tersebut. Dan dapat disimpulkan juga bahwa sebagai salah satu Kota metropolitan yang ada di Indonesia, Kota Surabaya juga berperan penting sebagai penyambung antara Indonesia Timur dan Indonesia Barat dalam pengiriman barang dan jasa yang ditunjang dengan kelas pelabuhan maupun bandara yang sudah berstandart

pelabuhan Utama dan Bandara Internasional. Oleh sebab itu perlunya peningkatan dari segi pelayanan pergerakan sehingga orang ataupun barang yang ingin bergerak ke Indonesia Timur bisa lebih mudah dan dapat meningkatkan perekonomian di wilayah Indonesia Timur sehingga tidak kalah dari Indonesia bagian Barat.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Hadihardaja, J. (1997). Sistem Transportasi. Jakarta: Universitas Guru Dharma.
- [2] Miro, F. (2012). Pengantar Sistem Transportasi. Jakarta: Erlangga.
- [3] Kitamura, R. (2009). A dynamic model system of household car ownership, trip generation, and modal split: model development and simulation experiment. *Transportation*, 36(6), 711-732.
- [4] Yunus, H. S. (2005). *Manajemen kota: perspektif spasial*. Pustaka Pelajar.
- [5] Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.
- [6] Setiono, B. A. (2010). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelabuhan. *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, 1(1), 39-60.
- [7] Siahaan, L. D., Wunas, S., Jinca, M. Y., & Pallu, M. S. (2013). *Transportasi Laut Kontainer Dalam Pengembangan Master Plan Percepatan Dan Perluasan Ekonomi Indonesia Di Indonesia Bagian Timur*. *Jurnal Transportasi*, 13(3).