

Pengaruh Transportasi Umum Terhadap Perkembangan Antar Wilayah Administrasi di Jakarta

Nasha Indi Pratama Putri^{a1*}

^a Universitas Islam Negeri Sunan Ampel, Surabaya, Indonesia
nashaindi18@gmail.com¹

Abstract. Public transportation plays an important role in the economic growth of a city by increasing people's mobility, distributing goods and services, and encouraging investment. One of the cities with the best public transportation in Indonesia is Jakarta. This study aims to analyze the effect of public transportation on people's mobility and the economy between administrative areas in Jakarta. The research method uses descriptive qualitative analysis using secondary data from the Central Statistics Agency (BPS) and Ministry Relationship Directorate General Railways. The research focuses on the transportation and warehousing sector by using GDP as an indicator of economic growth. Research results show high mobility in Jakarta has an impact on economic and sector growth transportation contribute to GRDP. Public transportation such as Transjakarta and Commuter Line Trains are the main choices in transportation mobility for Jakarta residents who reflect awareness of continuity, reduce traffic congestion and contribute to the development economy besides That Transportation common in Jakarta facilitates delivery of goods and services. Efficient transportation development and integration carried out by the Jakarta government is key in supporting economic growth and mobility of people, goods and services in Jakarta.

Keywords : public transportation, GRDP, economy, mobility

Abstrak. Transportasi umum berperan penting terhadap pertumbuhan ekonomi suatu kota dengan meningkatkan mobilitas masyarakat, distribusi barang dan jasa, serta mendorong investasi. Salah satu kota dengan transportasi umum terbaik di Indonesia adalah Jakarta. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh transportasi umum terhadap mobilitas masyarakat dan perekonomian antar wilayah administrasi di Jakarta. Metode penelitian menggunakan analisis kualitatif deskriptif dengan menggunakan data sekunder dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Penelitian berfokus pada sektor transportasi dan pergudangan dengan menggunakan PDRB sebagai indikator pertumbuhan ekonomi. Hasil penelitian menunjukkan mobilitas yang tinggi di Jakarta berdampak pada pertumbuhan ekonomi dan sektor transportasi berkontribusi terhadap PDRB. Transportasi umum seperti TransJakarta dan Kereta Api Commuterline menjadi pilihan utama dalam mobilitas penduduk Jakarta yang mencerminkan kesadaran akan keberlanjutan, mengurangi kemacetan lalu lintas dan berkontribusi terhadap perkembangan ekonomi, selain itu transportasi umum di Jakarta mempermudah pengiriman barang dan jasa. Pengembangan transportasi efisien dan terintegrasi yang dilakukan oleh pemerintah Jakarta menjadi kunci dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan mobilitas penduduk, barang dan jasa di Jakarta.

Kata Kunci : transportasi umum, PDRB, perekonomian, mobilitas

*Corresponding author's e-mail : nashaindi18@gmail.com

1. Pendahuluan

Infrastruktur diartikan sebagai aspek yang mampu mempengaruhi peningkatan ekonomi dari suatu daerah. Pengaruh tersebut dapat dilihat dari lancarnya mobilitas serta pengiriman barang maupun jasa, salah satunya adalah infrastruktur transportasi (Al Mukaromah et al., 2019). Infrastruktur transportasi tersebut tidak hanya memfasilitasi mobilitas serta pengiriman, namun dapat juga memberikan dorongan penanaman modal terlebih untuk para investor. Investor cenderung tertarik pada wilayah yang memiliki aksesibilitas baik, karena hal ini dapat menjamin kelancaran kegiatan perekonomian. Semakin baik jaringan transportasi suatu wilayah, semakin baik pula aksesibilitasnya, sehingga kegiatan ekonomi antar wilayah juga dapat berkembang dengan lebih baik juga (Rita Kumianti, 2021).

Dalam Penelitiannya (Rozaq, 2019), Rozaq menjelaskan bahwa transportasi memiliki peran yang penting untuk memudahkan individu untuk mengangkut benda dari satu lokasi ke lokasi lain. Melalui penggunaan berbagai jenis transport yang dapat dioperasikan, transportasi bertujuan untuk menyediakan sarana yang efisien dan efektif dalam memindahkan orang, barang, atau jasa. Dalam melaksanakan pemindahan barang atau jasa, diperlukan adanya layanan angkutan yang mencakup berbagai metode transportasi. Transportasi darat melibatkan penggunaan kendaraan seperti mobil, bus, truk, dan kereta api yang bergerak melalui jalan raya atau rel kereta untuk mengangkut barang dan orang. Sementara itu, transportasi laut melibatkan penggunaan kapal atau perahu yang berlayar melalui perairan seperti sungai, danau, atau laut untuk memindahkan barang dan orang. Sedangkan transportasi udara melibatkan penggunaan pesawat terbang, baik dalam skala domestik maupun internasional, untuk mengangkut orang dan barang melalui udara.

Dalam penelitiannya (Junaidi et al., 2020), Junaidi et al menjelaskan bahwa peran utama dari sistem transportasi yang efisien adalah memungkinkan masyarakat untuk dengan mudah mengakses berbagai fasilitas dan layanan yang diperlukan dalam kehidupan sehari-hari. Transportasi memberikan aksesibilitas yang lebih baik terhadap pendidikan, kesehatan, perdagangan, dan hiburan, sehingga masyarakat dapat memanfaatkan sumber daya dan peluang yang tersedia di berbagai lokasi. Selain itu, transportasi juga berkontribusi dalam mengurangi kemacetan lalu lintas dengan mengoptimalkan penggunaan jalan dan memperkenalkan solusi transportasi yang cerdas, seperti transportasi massal dan sistem pengaturan lalu lintas yang canggih (Sitanggang & Saribanon, 2018). Terdapat cara untuk mengurangi pengaruh negatif akan lingkungan, seperti pengembangan teknologi ramah lingkungan yang menjadi salah satu fokus penting dalam pengembangan transportasi. Hal ini mencakup penggunaan kendaraan yang lebih efisien dalam konsumsi bahan bakar, penggunaan energi terbarukan, dan penerapan kebijakan yang berkelanjutan untuk mengurangi emisi gas rumah kaca.

Jakarta merupakan sebuah kota metropolis dengan intensitas kehidupan yang tinggi dan mobilitas yang padat, memiliki karakteristik yang unik (Nafi'ah, 2021). Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik periode tahun 2021, populasi masyarakat di Jakarta sebanyak 10.609.700 individu. Namun, tingginya aktivitas yang terjadi di Jakarta melebihi jumlah penduduk yang ada. Hal ini dapat dikaitkan dengan adanya sejumlah besar masyarakat di luar wilayah metropolitan ini

untuk bekerja karena Jakarta merupakan pusat dari segala aktivitas. Faktanya, sekitar 23% pekerja di wilayah DKI Jakarta mengandalkan transportasi umum untuk beraktivitas sehari-hari. Para pekerja ini bergantung pada sistem transportasi umum yang tersedia untuk mempermudah mencapai tempat kerja mereka (Nugrahani & Yudhistira, 2021).

Sebagai pusat pemerintahan dan ibukota Indonesia, Jakarta, memainkan peran sangat penting dalam aktivitas ekonomi dan pertumbuhan regional. Selain itu, sebagai pusat bisnis, kota ini menarik banyak perusahaan, investasi, dan peluang kerja, yang juga berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi yang signifikan. Perkembangan ekonomi dan pertumbuhan penduduk di Jakarta secara langsung berdampak pada mobilitas transportasi di kota ini. Kebutuhan akan transportasi yang efisien dan handal menjadi semakin penting untuk memastikan kelancaran perpindahan penduduk, barang, dan jasa di dalam kota (Stini, 2020).

Transportasi yang efisien dan terintegrasi memainkan peranan penting dalam meningkatkan konektivitas antar pusat bisnis, permukiman, dan tempat wisata di Jakarta. Sebagai ibukota Indonesia yang memiliki potensi wisata yang besar, keberadaan sarana transportasi yang baik sangat penting untuk memfasilitasi pergerakan wisatawan (Ridhani et al., 2021). Dengan adanya akses yang mudah dan lancar, wisatawan dapat dengan lebih nyaman dan cepat. Selain itu, terintegrasi artinya terdapat keterhubungan yang baik antara bermacam moda transportasi, contohnya kereta api, bus, angkutan umum, serta taksi, sehingga memungkinkan wisatawan beralih dengan mudah dan efisien.

Pertumbuhan ekonomi terhadap penggunaan transportasi juga dibahas dalam penelitian yang dilakukan Violina et al (Violina Anastasya et al., 2021), berdasarkan hasil penelitian tersebut, yang dilakukan sejak bulan Maret 2019, ditemukan bahwa kehadiran layanan transportasi berpengaruh terhadap kondisi sosial serta ekonomi transportasi jenis konvensional. Pengaruh yang terjadi adalah penyusutan penghasilan pengemudi transportasi konvensional akibat persoalan ongkos yang terjadi. Selain itu, terjadi juga pergeseran minat penumpang dari menggunakan transportasi konvensional ke layanan transportasi online.

Berdasarkan penjelasan di atas, terlihat bahwa penggunaan transportasi kota memiliki dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan perekonomian, terutama perkotaan. Penulisan jurnal bertujuan untuk menganalisis dampak pertumbuhan ekonomi yang diinduksi oleh transportasi kota. Fokus penelitian ini adalah untuk melihat bagaimana pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat dipengaruhi oleh pengembangan sistem transportasi yang efektif dan terintegrasi. Dengan memahami hubungan pertumbuhan ekonomi dan transportasi kota, diharapkan dapat diidentifikasi faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dan merumuskan kebijakan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi secara berkelanjutan.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan melakukan pengumpulan dan pengolahan data yang relevan dengan fokus penelitian. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik DKI Jakarta dan Kementerian

Perhubungan Direktorat Jendral Perkerataapian. Populasi penelitian ini terdiri dari data PDRB DKI Jakarta dengan sektor transportasi dan perdagangan sebagai fokus utama dan data transportasi publik yang ada di Jakarta sebagai fokus penelitian.

3. Hasil dan Pembahasan

Transportasi Umum sebagai Sarana Mobilisasi

Sebagai pusat pemerintahan Indonesia, DKI Jakarta memiliki jumlah penduduk yang besar. Hal ini disebabkan oleh ketersediaan lapangan kerja yang melimpah di provinsi ini, sehingga banyak masyarakat yang bermigrasi ke wilayah ini. Hal ini mengakibatkan mobilitas di kota metropolitan tersebut sangatlah tinggi, dari jalur transportasi darat, jalur perairan, serta jalur udara. Setiap harinya, aktivitas transportasi di provinsi ini mengalami kepadatan yang signifikan, dan hal ini menjadikan sektor transportasi sebagai kontributor utama pada PDRB di DKI Jakarta. Berikut adalah data jumlah penduduk menurut Kabupaten/Kota di Provinsi DKI Jakarta tahun 2021:

Tabel- 1 Data Jumlah Penduduk menurut Kabupaten/Kota di DKI Jakarta

Kabupaten/Kota	Total populasi yang tinggal di Provinsi DKI Jakarta (Jiwa)
Kep. Seribu	28.240
Jakarta Selatan	2.233.855
Jakarta Timur	3.056.300
Jakarta Pusat	1.066.460
Jakarta Barat	2.440.073
Jakarta Utara	1.784.753
DKI Jakarta	10.609.681

Sumber: BPS (B. P. S. D. Jakarta, 2023)

Berdasarkan data yang disajikan pada tabel diatas, dapat disimpulkan Provinsi Jakarta sebagai wilayah dengan populasi yang padat. Faktor tersebut secara signifikan mempengaruhi mobilitas dan sistem transportasi di daerah tersebut. Upaya-upaya telah dilakukan untuk meningkatkan sektor transportasi yang melibatkan proyek pembangunan MRT, peningkatan fasilitas stasiun, pengembangan sistem Transjakarta, inovasi dan menambah armada transportasi umum, serta langkah-langkah lainnya yang bertujuan meningkatkan infrastruktur transportasi. Oleh karena itu, akan dibahas mengenai pendapatan dan operasional dari setiap jenis transportasi umum yang umum digunakan di DKI Jakarta antara lain:

Transjakarta

Bus TransJakarta, atau yang lebih dikenal sebagai Busway adalah sistem transportasi Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Selatan. Diluncurkan pada tahun 2004 di DKI Jakarta, Bus TransJakarta telah menjadi salah satu sarana transportasi massal yang penting bagi penduduk Jakarta (Handayani et al., 2021). Hingga akhir tahun 2021, Pemerintah Daerah DKI Jakarta telah mengoperasikan 13 koridor Transjakarta dan beberapa jalur di luar koridor dengan armada yang tersedia sebanyak 3.413 bus. Serta pada tanggal 19 Oktober 2016, PT Transjakarta juga

meluncurkan 10 armada bus Wanita yang akan dioperasikan pada rute-rute yang berbeda. Hal ini ditujukan untuk memberikan rasa nyaman pada Wanita. Selain Bus BRT dan Bus Wanita, PT Transjakarta juga memberikan layanan berupa Bus wisata dan Bus Royaltrans sebanyak 22 bus yang ditujukan untuk mempromosikan wisata dan landmark yang ada di Jakarta.

Dengan rute yang melintasi berbagai wilayah di Jakarta, Bus TransJakarta memberikan alternatif transportasi yang efisien dan terjangkau bagi masyarakat. Sistem ini menggunakan jalur khusus yang terpisah dari lalu lintas kendaraan pribadi, sehingga dapat menghindari kemacetan dan mempercepat perjalanan. Hal ini memungkinkan penumpang untuk mencapai tujuan mereka dengan lebih cepat dan nyaman (Sinaga et al., 2020).

Bus TransJakarta telah menjadi sarana transportasi yang populer di Jakarta, dengan pengguna yang melonjak dari tiap periode. Dalam upaya demi meningkatkan kualitas pelayanan, Bus TransJakarta terus melakukan perbaikan dan pengembangan, seperti penambahan armada bus baru, perluasan rute, dan peningkatan fasilitas di halte-halte. Selain pengembangan infrastruktur, Pemerintah Jakarta juga mengembangkan aplikasi yang mempermudah akses transportasi umum yaitu aplikasi jaklingko. Aplikasi Jaklingko merupakan sistem integrasi transportasi publik di Jakarta yang berisi tentang informasi rute, armada, jadwal dan aplikasi untuk melakukan pembayaran dengan QR code. Berikut data pendapatan dan penumpang dari bus Transjakarta tahun 2021 :

Tabel- 2 Data Pendapatan dan Penumpang Bus Transjakarta 2021

Koridor	Penumpang (Orang)	Pendapatan (Rp)
Koridor I (Blok M-Kota)	8.948.313	29.516.746.498
Koridor II (Pulo Gadung-Harmoni)	3.455.771	10.797.570.187
Koridor III (Kalideres-Pasar Baru)	4.785.602	15.040.274.996
Koridor IV (Pulo Gadung 2-Dukuh Atas)	2.713.043	8.406.663.000
Koridor V (Kp. Melayu-Ancol)	4.387.676	13.625.045.396
Koridor VI (Ragunan-Dukuh Atas 2)	3.595.749	11.658.961.500
Koridor VII (Kp. Rambutan-Kp. Melayu)	3.970.079	12.028.224.94
Koridor VIII (Lebak Bulus-Harmoni)	4.589.176	14.822.881.999
Koridor IX (Pinang Ranti-Pluit)	6.875.228	21.994.603.992
Koridor X (PGC 2-Tanjung Priok)	3.843.074	12.050.660.992
Koridor XI (Kp. Melayu-Pulo Gebang)	1.439.609	4.173.351.000
Koridor XII (Penjaringan-Tanjung Priok)	1.452.908	4.698.685.998
Koridor XIII (Puri Beta- Tendea)	3.000.028	9.501.512.496
Lainnya	156.672	104.922.500
Jumlah	98.882.818	173.740.536.049

Sumber : PT Transportasi Jakarta, BPS (DKI Jakarta, 2022)

Dengan merujuk pada data yang tercantum dalam tabel diatas, Total pendapatan yang didapat dari adanya Bus Tranjakarta adalah sebesar Rp 173.740.536.049 dengan total penumpang sebanyak

98.882.818 orang. Nilai ini mengalami penurunan jika dibandingkan dengan tahun 2020 yang memiliki total pendapatan sebesar Rp 280.27.306.064 dan dengan total penumpang sebanyak 126.845.277 Orang. Penurunan nilai tersebut diakibatkan dari adanya PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) karena adanya pandemi Covid-19.

Maka, hal ini terbukti dengan nyata bahwa penggunaan transportasi TransJakarta mengalami pertumbuhan yang fluktuatif dari tiap periode, khususnya tahun 2021. Pertumbuhan yang cenderung fluktuatif ini menunjukkan bahwa masih banyak masyarakat yang memilih menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi mereka di DKI Jakarta.

Peningkatan penggunaan TransJakarta secara langsung berdampak pada pendapatan yang dihasilkan dari penggunaan layanan ini. Semakin tinggi tingkat penggunaan, semakin besar pula pendapatan yang diperoleh dari tiket atau tarif yang dibayarkan oleh para penumpang. Peningkatan penggunaan TransJakarta juga mencerminkan adanya peningkatan kesadaran masyarakat akan pentingnya transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan (Mulyadi et al., 2021). Dalam era yang semakin sadar akan perubahan iklim dan kebutuhan akan mobilitas yang efisien, layanan transportasi publik seperti TransJakarta menjadi pilihan yang lebih berkelanjutan dan hemat energi. Hal ini menunjukkan bahwa selain mempermudah mobilisasi masyarakat, Bus Transjakarta juga berkontribusi dalam pertumbuhan perekonomian daerah Jakarta.

Kereta Api

Sistem transportasi berbasis rel di DKI Jakarta meliputi dua jenis layanan, yaitu pelayanan transportasi reguler antar pulau serta layanan KRL (saat ini dikenal sebagai PT. Kereta Commuter Indonesia / PT. KCI) (Schouten, 2021). Namun kali ini, penulis akan menyajikan data penumpang kereta api MRT dan LRT Jakarta (Velodrome-Kelapa Gading), sebagai berikut:

Tabel- 3 Data Penumpang Kereta Api MRT dan LRT 2019-2021

Jenis	2019	2020	2021
MRT Jakarta	23.637.960	9.929.981	7.175.595
LRT Jakarta (Velodrome-Kelapa Gading)	145.897	486.654	314.189
Jumlah	23.783.857	10.416.635	7.490.384

Sumber: Perkeretaapian Dalam Angka Tahun 2021 (Direktorat Perkeretaapian, 2021)

Berdasarkan data pada tabel di atas, terlihat adanya perubahan yang signifikan dalam jumlah penumpang kereta api MRT Jakarta dan kereta api LRT Jakarta pada setiap lintasannya. Perubahan ini menunjukkan adanya penurunan dan peningkatan penggunaan layanan transportasi kereta api di Jakarta.

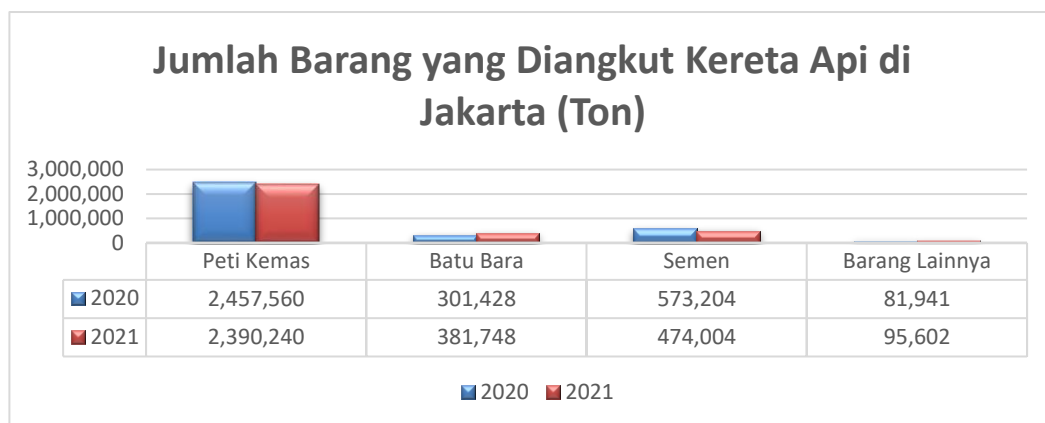
Pada kereta api MRT Jakarta, terjadi penurunan yang signifikan dalam jumlah penumpang pada tahun 2020 dan terjadi penurunan pada tahun 2021 menjadi sebesar 7.490.384 penumpang, jika dibandingkan dengan periode sebelumnya. Hal tersebut disebabkan karena adanya pandemic Covid-19 yang mengakibatkan kebijakan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) sehingga terjadi penurunan jumlah penumpang, untuk itu, pemerintah melakukan upaya untuk meningkatkan

jumlah penumpang, salah satunya dengan mengadakan gerbong khusus Wanita dan meningkatkan serta memperbaiki pelayanan MRT Jakarta.

Sementara itu, kereta api LRT Jakarta juga terlihat adanya perubahan dalam jumlah penumpang pada masing-masing lintasannya. Perubahan ini bisa disebabkan oleh faktor-faktor seperti pembukaan rute baru, peningkatan ketersediaan layanan, dan efektivitas promosi dan pengenalan kepada masyarakat tentang keuntungan menggunakan kereta api LRT Jakarta.

Perubahan yang signifikan dalam jumlah penumpang pada kereta api MRT Jakarta dan kereta api LRT Jakarta menunjukkan adanya peningkatan minat dan kepercayaan masyarakat terhadap sistem transportasi kereta api di Jakarta. Hal ini berpotensi memberikan kontribusi positif dalam mengurangi kemacetan lalu lintas dan meningkatkan efisiensi mobilitas di ibu kota.

Selain membantu dalam mobilitas penduduk, kereta api juga membantu mempermudah pendistribusian barang. Berikut adalah data jumlah barang yang diangkut Kereta Api menurut jenisnya tahun 2020-2021:



Sumber: Statistik Transportasi (BPS, 2022)

Gambar- 1 Jumlah Barang Diangkut Kereta Api menurut Jenis 2020-2021

Berdasarkan grafik diatas, jumlah barang yang diangkut kereta api terus mengalami penurunan selama tahun 2019-2021. Jumlah barang yang diangkut pada tahun 2019 sebanyak 4,75 juta ton, lalu turun menjadi 3,41 juta ton pada 2020, dan turun lagi menjadi 3.34 juta ton pada tahun 2021. Menurut jenis barang yang diangkut, peti kemas menjadi urutan pertama sebesar 2,39 juta ton, dan urutan kedua adalah semen sebesar 474 ribu ton pada tahun 2021. Hal ini, membuktikan bahwa kereta api sangat membantu mempermudah pendistribusian, namun masih memerlukan perbaikan agar barang yang diangkut meningkat. Selain dari sisi Bus Transjakarta dan Kereta api, terdapat angkutan yang terbagi menjadi beberapa subsektor dalam transportasi dan perdagangan. Berikut adalah data peranan sub sektor Transportasi dan Perdagangan.

Tabel- 4 Peranan NTB Subsektor Transportasi dan Pergudangan 2019-2021

Sektor	2019 (%)	2020 (%)	2021 (%)
Angkutan Rel	1,10	1,17	1,18
Angkutan Darat	45,29	47,29	49,15
Angkutan Laut	7,68	7,73	8,11
Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan	0,03	0,03	0,03
Angkutan Udara	12,96	6,08	4,75
Pergudangan, dan Jasa Penunjang Angkutan: Pos dan Kurir	32,94	37,69	36,77
Jumlah	100,00	100,00	100,00

Sumber: PDRB DKI Jakarta menurut lapangan usaha (BPS Jakarta, 2022)

Berdasarkan data pada tabel, terdapat tiga subsektor yang memberikan kontribusi terbesar dalam menciptakan nilai tambah dalam sektor Transportasi dan Pergudangan yang membantu mobilisasi. Subkategori dengan kontribusi terbesar adalah Angkutan Darat, yang memberikan kontribusi sebesar 49,15%. Subkategori selanjutnya pergudangan dan layanan yang mendukung sektor transportasi, serta layanan pengiriman pos dan kurir yang memberikan kontribusi sejumlah 36,77%. Sedangkan subkategori Angkutan Laut memberikan kontribusi sejumlah 8,11%.

Selama periode 2019-2021, subkategori Angkutan Darat terus mengalami peningkatan kontribusinya terhadap kategori Transportasi dan Pergudangan. Pada tahun 2020, kontribusi subkategori ini terhadap kategori tersebut mencapai 45,29%, dan selanjutnya terjadi peningkatan yang berkelanjutan hingga mencapai 49,15% pada tahun 2021.

Namun, subkategori Angkutan Udara mengalami penurunan kontribusinya terhadap kategori Transportasi dan Pergudangan sejak 2019-2021. Pada tahun 2019, subkategori ini berkontribusi sebesar 12,96%, namun kemudian menurun menjadi 4,75% pada tahun 2021. Penurunan ini disebabkan oleh penurunan jumlah penerbangan pesawat selama masa pandemi, karena adanya pembatasan pergerakan masyarakat yang mengakibatkan penurunan jumlah penumpang yang menggunakan Angkutan Udara.

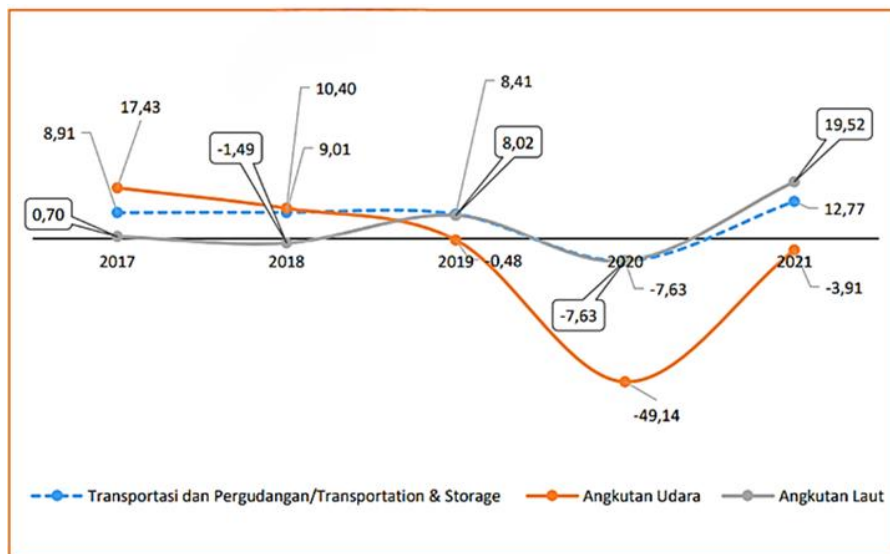
Selama periode dari tahun 2019-2020 pergudangan serta jasa angkutan seperti Pos hingga Kurir menunjukkan kecenderungan peningkatan kontribusinya terhadap Kategori Transportasi dan Pergudangan. Hal ini menandakan peran yang semakin penting dari subkategori ini dalam mendukung aktivitas transportasi dan pengelolaan pergudangan di wilayah tersebut. Pergudangan serta Jasa Angkutan berperan dalam menyediakan layanan dan infrastruktur yang diperlukan untuk mendukung pengiriman barang, pengelolaan gudang, serta penyediaan jasa pengiriman pos dan kurir. Kontribusinya yang meningkat dalam kategori ini mencerminkan meningkatnya aktivitas perdagangan dan distribusi barang di DKI Jakarta.

Namun, pada tahun 2021, terjadi sedikit penurunan kontribusi Pergudangan serta Jasa Angkutan memberikan kontribusi secara signifikan pada transportasi serta pergudangan. Meskipun penurunan ini terjadi, kontribusi subkategori ini masih tetap signifikan dalam menciptakan nilai

tambah di sektor transportasi dan pergudangan. Adanya penyusutan dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti berubahnya kebijakan, kondisi ekonomi yang tidak stabil, atau adanya perubahan preferensi konsumen dalam hal pengiriman barang dan layanan pos (Elisabeth & Sari, 2022).

Pengaruh Transportasi Umum terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Transportasi umum memiliki kontribusi terhadap PDRB di Jakarta, hal ini dapat dilihat dari laju pertumbuhan dan kontribusi transportasi dan pergudangan terhadap PDRB. Berikut adalah data Laju Pertumbuhan transportasi dan pergudangan tahun 2017-2021:



Sumber: PDRB DKI Jakarta 2017-2021 (BPS Jakarta, 2022)

Gambar- 2 Laju Pertumbuhan NTB Transportasi dan Pergudangan 2017-2021

Dalam hal pertumbuhan, kategori ini mencapai pertumbuhan yang mencapai puncaknya dalam periode lima tahun terakhir khususnya tahun 2021, dengan peningkatan yang signifikan sebanyak 12,77%. Ini merupakan peningkatan signifikan dibandingkan dengan tahun 2020 yang mengalami kontraksi sebesar -7,63%.

Pada tahun 2021, terdapat beberapa subsektor yang mengalami pertumbuhan tertinggi. Subsektor yang mengalami pertumbuhan tertinggi adalah Angkutan Laut, dengan pertumbuhan sebesar 19,52%. Diikuti oleh pertumbuhan yang signifikan terjadi pada angkutan jalur darat, jalur rel, dan pergudangan serta jasa angkutan di mana setiap subsektor mengalami peningkatan yang mencolok yaitu sebesar 16,52%, 11,21%, dan 10,23%. Namun, subsektor yang mengalami penurunan pada tahun 2021 adalah Angkutan Udara dengan kontraksi sebesar -3,91%.

Secara rata-rata, jumlah yang diperoleh selama periode tersebut mencapai Rp. 98,38 triliun per tahun. Jumlah ini setara dengan sekitar 3,65% dari PDRB di DKI Jakarta. Hal tersebut menunjukkan kontribusi penting dari sektor Transportasi dan Pergudangan dalam pembentukan perekonomian regional. Berikut adalah data PDRB pada sektor Transportasi dan Pergudangan tahun 2019-2021 :

Tabel- 5 PDRB Sektor Transportasi dan Pergudangan DKI Jakarta 2019-2021

Tahun	PDRB dalam Harga Konstan (Rp)	Persentase Peranan dalam PDRB (%)
2019	66.489.420	3,71
2020	61.415.838	3,49
2021	69.257.743	3,81

Sumber : PDRB DKI Jakarta menurut Lapangan Usaha (BPS Jakarta, 2022)

PDRB Provinsi DKI Jakarta mencerminkan perubahan nilai yang terjadi setiap tahun dapat menjadi indikator penting pertumbuhan dan kontribusi ekonomi wilayah tersebut. Pada Tahun 2021, PDRB Atas Dasar Harga Konstan Jakarta naik menjadi Rp 1.856,30 triliun dibandingkan dengan tahun 2020 yang sebesar Rp 1.792,40 triliun. Dengan, kontribusi sektor transportasi dan pergudangan terhadap PDRB Atas Dasar Harga Konstan pada tahun 2021 terjadi peningkatan menjadi Rp 69.257.743 dengan peranan pada PDRB sebesar 3,81%, menunjukkan pertumbuhan signifikan dalam nilai PDRB. Faktor-faktor seperti peningkatan investasi, konsumsi masyarakat yang meningkat, peningkatan aktivitas bisnis, dan keberhasilan kebijakan pemerintah dapat menjadi penyebab peningkatan ini.

Peningkatan PDRB Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2021 memperlihatkan kontribusi sektor perekonomian di kawasan tersebut. Sebagai pusat pemerintahan dan bisnis, DKI Jakarta memiliki sektor-sektor yang beragam, seperti keuangan, perdagangan, jasa-jasa profesional, pariwisata, dan industri. Pertumbuhan nilai PDRB ini dapat diatribusikan pada sektor-sektor ini yang berperan dalam meningkatkan nilai tambah dan kontribusi ekonomi kota. Peningkatan PDRB Provinsi DKI Jakarta juga dapat berdampak pada pendapatan daerah dan kesejahteraan masyarakat (Rachmawatie, 2021). Peningkatan nilai PDRB berarti adanya peningkatan pendapatan yang dihasilkan oleh sektor perekonomian dalam suatu wilayah tersebut. Pendapatan daerah yang meningkat dapat digunakan oleh pemerintah untuk membiayai berbagai program pembangunan dan sosial yang dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Berdasarkan informasi di atas, dapat disimpulkan bahwa sektor transportasi mempunyai dampak yang penting terhadap PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) DKI Jakarta. Oleh karena itu, sektor ini membutuhkan perhatian khusus dari pihak pemerintah untuk memperbaiki kualitas dan meningkatkan layanan, yang juga akan berpengaruh pada pendapatan kota, khususnya di kota metropolitan, Jakarta. Dalam upaya meningkatkan sektor transportasi, inovasi menjadi faktor kunci yang menjanjikan untuk kemajuan di masa depan. Dengan terus mengembangkan inovasi terbaru, sektor transportasi memiliki potensi yang cukup besar untuk pertumbuhan (Ayunia et al., 2021). Hal ini dikarenakan transportasi tetap menjadi faktor krusial dalam kemajuan suatu wilayah, baik dalam lingkup nasional maupun global.

Pemerintah perlu mengambil langkah-langkah strategis, termasuk kebijakan pembangunan infrastruktur yang mendukung, pengembangan teknologi seperti pembuatan aplikasi yang berisi informasi, rute maupun pembayaran untuk mempermudah akses transportasi umum, serta peningkatan regulasi dan kebijakan yang memfasilitasi pertumbuhan sektor transportasi. Dengan

adanya dukungan pemerintah dan kolaborasi dengan pihak terkait, sektor transportasi dapat terus maju dan memberikan manfaat yang signifikan bagi perkembangan ekonomi dan kualitas hidup penduduk di DKI Jakarta (Moh Astari et al., 2019).

4. Simpulan

Jakarta merupakan wilayah dengan tingkat mobilitas masyarakat yang tinggi, untuk itu diperlukan transportasi publik yang mendukung hal tersebut. Berdasarkan hasil pembahasan diketahui bahwa Jakarta memiliki berbagai transportasi publik seperti Bus Transjakarta dan Kereta Api. Bus Transjakarta dan Kereta Api di Jakarta memiliki kontribusi terhadap mobilitas masyarakat maupun pengiriman barang dan jasa di Jakarta, hal ini terlihat dari data bahwa Bus Transjakarta membantu mobilitas masyarakat dengan jumlah penumpang pada tahun 2021 sebanyak 98.882.818 orang dan memiliki pendapatan sebesar Rp Rp 173.740.536.049. Sedangkan, Kereta Api berkontribusi sebanyak 7.490.384 penumpang dan membantu pengiriman barang sebanyak 3.34 juta ton pada tahun 2021.

Selain itu, dari subsektor transportasi, diketahui bahwa 3 angkutan yang berkontribusi terhadap mobilitas yaitu adalah Angkutan Darat sebesar 49,15%, pergudangan dan pengiriman pos dan kurir sebesar 36,77% dan Angkutan Laut sebesar 8,11%. Jika dari data PDRB, Transportasi dan pergudangan berkontribusi terhadap pertumbuhan PDRB sebesar Rp 69.257.743 dengan peranan sebesar 3,81%. Hal ini menunjukkan bahwa transportasi umum di Jakarta membantu mobilitas masyarakat, pengiriman barang dan jasa serta berkontribusi terhadap perkembangan ekonomi di Jakarta.

5. Daftar Pustaka

- Al Mukaromah, M., Yuliari, K., & Arifin, M. (2019). Dampak Keberadaan Transportasi On Line Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri. *JIMEK: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Kediri*, 2(2), 168–181.
- Ayunia, A. D., Nofrisel, N., & Adnyana, I. M. (2021). Sektor Transportasi pada Angkutan Barang dalam Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 7(3), 192. <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v7i3.413>
- BPS. (2022). *Statistik Transportasi DKI Jakarta*. BPS Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan. (2021). *Perkeretaapian Dalam Angka*. 1–68. https://djka.dephub.go.id/uploads/202208/Perkeretaapian_Dalam_Angka_250722_2.pdf
- DKI Jakarta, B. (2022). *Jumlah Penumpang dan Pendapatan Trans Jakarta menurut Koridor/Rute 2019-2021*. <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/812/1/jumlah-penumpang-dan-pendapatan-trans-jakarta-menurut-koridor-rute.html>
- Elisabeth, C. R., & Sari, P. P. (2022). Analisis Biaya Transportasi Pengiriman Barang Pada PT. Schenker Petrolog Utama Jakarta. *Jurnal Akuntansi*, 15(54).
- Handayani, S., Afrianti, D. A., & Suryandari, M. (2021). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum

- di DKI Jakarta. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, Volume 2 N(1), 19–28. <https://jurnal.poltradabali.ac.id/jttl/article/view/30>
- Jakarta, B. D. (2022). *Produk Domestik Regional Bruto Provinsi DKI Jakarta Menurut Lapangan Usaha 2017-2021* (BPS DKI Jakarta (ed.)). BPS DKI Jakarta.
- Jakarta, B. P. S. D. (2023). *Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten/Kota Di Provinsi DKI Jakarta (Jiwa), 2020-2022*. <https://jakarta.bps.go.id/indicator/12/1270/1/jumlah-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta-.html>
- Junaidi, J., Gani, I., & Noor, A. (2020). Analisis transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi di provinsi kalimantan timur Analysis of land transportation on economic growth in the province of east kalimantan. *Jurnal Ekonomi*, 17(2), 264–269.
- Moh Astari, M., Mahsyar, A., & Parawangi, A. (2019). Kolaborasi Antarorganisasi Pemerintah Dalam Penertiban Moda Transportasi di Kota Makassar (Studi Kasus Kendaraan Becak Motor). *JPPM: Journal of Public Policy and Management*, 1(1), 2715–2952.
- Mulyadi, A. M., Doktor, M. P., Sipil, I. T., Parahyangan, U. K., Joewono, T. B., Studi, P., Sipil, T., Teknik, F., & Parahyangan, U. K. (2021). Studi deskriptif faktor yang menyebabkan kenaikan penumpang transjakarta. *Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi Ke-24, November*, 395–404.
- Nafi'ah, B. A. (2021). Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta. *Jejaring Administrasi Publik*, 12(2), 148–176. <https://doi.org/10.20473/jap.v12i2.29353>
- Nugrahani, S., & Yudhistira, M. H. (2021). Apakah Keberadaan Mass Rapid Transit Berdampak terhadap Transjakarta? Studi Kasus Transportasi Publik di DKI Jakarta. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Publik*, 11(2), 133–147. <https://doi.org/10.22212/jekp.v11i2.1903>
- Rachmawatie, D. (2021). Apakah Kunjungan Wisata, Tingkat Pengangguran, Dan Nilai Ekspor Berpengaruh Terhadap Pendapatan Domestik Regional Bruto *Jurnal Manajemen Terapan Dan ...*, 10(03), 368–377. <https://online-journal.unja.ac.id/mankeu/article/view/15680>
- Ridhani, M. Y., Ridhoni, M., & Priyadharma, A. A. (2021). Isu Strategis Terkait Transportasi dalam Pengembangan Perencanaan Pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) Baru. *SPECTA Journal of Technology*, 5(3), 247–260. <https://doi.org/10.35718/specta.v5i3.388>
- Rita Kumiaty, N. L. W. (2021). Dampak Ekonomi Pengoperasian Transjakarta Ditinjau dari Persepsi Pengguna. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 22(2), 194–205. <https://doi.org/10.25104/jptd.v22i2.1669>
- Rozaq, D. A. (2019). Pengaruh Moda Transportasi Terhadap Perekonomian Masyarakat Secara Spasial Di Gunung Gambir, Kecamatan Sumberbaru, Kabupaten Jember. *Jurnal Geografi Gea*, 19(2), 88–92. <https://doi.org/10.17509/gea.v19i2.17769>
- Schouten, F. sofie. (2021). Kontribusi Keberlangsungan Usaha Jasa Layanan Transportasi Publik Kereta Rel Listrik Commuter Line Terhadap Produk Domestik Bruto Sub Sektor Angkutan Darat. *Jurnal Perkeretaapian Indonesia (Indonesian Railway Journal)*, 5(2), 55–64. <https://doi.org/10.37367/jpi.v5i2.173>

- Sinaga, S. M., Hamdi, M., Wasistiono, S., & Lukman, S. (2020). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Massal Berbasis Bus Rapid Transit (Brt) Dalam Mewujudkan Sistem Transportasi Publik Perkotaan Yang Berkeadilan Dan Berkelanjutan Di Provinsi Dki Jakarta. *PAPATUNG: Jurnal Ilmu Administrasi Publik, Pemerintahan Dan Politik*, 2(3), 203–220. <https://doi.org/10.54783/japp.v2i3.31>
- Sitanggang, R., & Saribanon, E. (2018). Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Di DKI Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik (JMBTL)*, 4(3), 289–296.
- Stini, L. O. (2020). Evaluasi Kondisi Angkutan Masal Di Jabodetabek Akibat Psbb. *Journal of Civil Engineering and Planning*, 1(2), 104. <https://doi.org/10.37253/jcep.v1i2.806>
- Violina Anastasya, Try Monica, Rina Rosadah, & Eurico. (2021). Pengaruh Sektor Transportasi dan Komunikasi Terhadap PDRB di Kota DKI Jakarta. *Jurnal Indonesia Sosial Sains*, 2(5), 846–852. <https://doi.org/10.36418/jiss.v2i5.295>