

TERMINAL WISATA KABUPATEN TUBAN, TAHUN 2000-2006**(STUDI TENTANG EKONOMI SOSIAL MASYARAKAT)****Siti Mutu'alimah**

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

E-mail : sitimutaalimah16040284054@mhs.unesa.ac.id

Sri Mastuti Purwaningsih

S-1 Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email : srimastuti@unesa.ac.id

Abstrak

Kabupaten Tuban merupakan salah satu kota yang terletak di pesisir Pantai Utara Jawa tepatnya berada di Provinsi Jawa Timur, dewasa ini mengalami perkembangan yang pesat pada aspek jalur transportasi darat. Tahun 2002 Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban mewacanakan untuk membangun terminal bus baru dalam rangka untuk mengoptimalkan sektor perhubungan dan menaikkan pertumbuhan perekonomian. Kebijakan Pemerintah Daerah Tuban atas pembangunan dan pemindahan terminal Lama ke terminal Baru (Terminal Wisata Tuban) tidak mendapatkan respon yang baik dari masyarakat Tuban. Pembangunan infrastruktur yang bertujuan untuk meningkatkan potensi pariwisata dan membuka peluang usaha cenderung tidak memberikan manfaat yang nyata.

Berkaitan dengan permasalahan tersebut, penulis melakukan kajian yang berfokus pada perubahan ekonomi dan sosial masyarakat sekitar terminal. Dalam mengkajiannya digunakan teori pertumbuhan ekonomi sebab, berkaitan dengan perubahan ekonomi Kabupaten Tuban setiap tahunnya yang menyangkut pendapatan domestik daerah. Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Tuban bergerak positif atau tidaknya dapat dilihat berdasarkan beberapa indikator yang mempengaruhinya diantaranya yakni, pendapatan daerah dengan menghitung produk domestik bruto harga konstan, pendapatan perkapita, serta perbandingan tenaga kerja dan jumlah pengangguran. Konsep yang digunakan untuk menghitung laju pertumbuhan ekonomi adalah dilakukan dengan menghitung pendapatan menurut harga konstan. (1) PDRB harga konstan atau riil digunakan karena harga telah mengesampingkan faktor inflasi. Permasalahan yang menjadi fokus penelitian ini adalah (1) Bagaimana keadaan ekonomi Kabupaten Tuban tahun 2000-2006, (2) Bagaimana perubahan ekonomi dan sosial masyarakat sekitar terminal sebelum dan setelah terminal dipindahkan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keadaan ekonomi Kabupaten Tuban serta perubahan ekonomi dan sosial masyarakat sekitar terminal Tuban secara bertahap selama tahun 2000-2006, yang dipengaruhi oleh adanya Terminal Wisata Tuban. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang dibagi menjadi empat tahapan yakni, (1) Heuristik ialah proses pengumpulan data yang didapat dari Dinas Perpustakaan Dan Kearsipan Daerah Tuban, wawancara dengan pelaku usaha di kawasan terminal wisata tuban serta supir bus; (2) kritik sumber atau verifikasi merupakan proses mencari keabsahan sumber; (3) Interpretasi yakni proses menafsirkan, menguraikan fakta-fakta sejarah yang telah didapatkan sedetail mungkin; (4) Historiografi, merupakan proses penyusunan sumber-sumber yang telah dianalisis menjadi sebuah tulisan sejarah.

Hasil penelitian membuktikan ekonomi Kabupaten Tuban cukup prospektif meskipun adanya tingkat kelesuan ekonomi yang dipengaruhi adanya krisis moneter di tahun 1998 yang mempengaruhi kelesuan ekonomi diberbagai sektor hingga tahun 2000. Kontribusi penerimaan retribusi dari terminal tergolong rendah yakni 1,05 % dari total realisasi daerah Tuban tahun 2006. Terminal Wisata Tuban tidak memberikan pengaruh signifikan terhadap perekonomian dan sosial masyarakat sekitar. Hal ini dapat dilihat dari kontribusi sektor angkutan terhadap PDRB Tuban, kontribusi sektor angkutan pada tahun 2006 justru mengalami penurunan 3,10 %, dan tahun 2008 turun kembali menjadi 3,05% dari total keseluruhan PDRB Kabupaten Tuban. Terminal Wisata Tuban secara tidak langsung juga menyebabkan permasalahan baru dalam lalu lintas karena menyebabkan munculnya terminal bayangan di tempat tertentu, seperti di kawasan bekas Terminal Lama.

Kata Kunci: Perubahan Ekonomi, Terminal Wisata Tuban, Sosial Masyarakat.

Abstract

Tuban Regency is one of the cities located on the north coast of Java, precisely in East Java Province, currently experiencing rapid development in the aspect of land transportation routes. In 2002, the Tuban District Government discussed building a new bus terminal in order to optimize the transportation sector and increase economic growth. The Tuban Regional Government's policy on the construction and relocation of the Old terminal to the New terminal (Tuban Tourism Terminal) did not get a good response from the Tuban community. Infrastructure development that aims to increase tourism potential and open up business opportunities tends not to provide tangible benefits.

In this regard, the authors conducted a study that focused on economic and social changes in the community around the terminal. In studying it, the theory of economic growth is used because it relates to the economic changes of Tuban Regency every year which involve regional domestic income. The economic growth of Tuban Regency is positive or not, it can be seen based on several indicators that influence it, namely, regional income, by calculating the gross domestic product at constant prices, per capita income, as well as the ratio of labor and unemployment. The concept used to calculate the rate of economic growth is done by calculating income according to constant prices. (1) Constant or real price GRDP is used because prices have excluded the inflation factor. The problems that become the focus of this research are (1) How the economic condition of Tuban Regency in 2000-2006, (2) How the economic and social changes in the community around the terminal before and after the terminal was moved.

This study aims to determine the economic condition of Tuban Regency as well as the economic and social changes of the community around the Tuban terminal gradually during the years 2000-2006, which are influenced by the existence of the Tuban Tourism Terminal. The research used historical research method which are divided into four stages, (1) Heuristics is the process of collecting data obtained from Tuban Regional Library and Archives Service , interviews with business actors in the Tuban tourist terminal area and bus drivers; (2) source criticism or verification is a process of seeking the validity of sources; (3) Interpretation, namely the process of interpreting, *describing* the historical facts that have been obtained in as much detail as possible; (4) Historiography, is the process of compiling sources that have been analyzed into a historical writing.

Research results prove the economy of Tuban Regency is quite prospective despite the level of economic sluggishness which was influenced by the monetary crisis in 1998 which affected the economic downturn in various sectors until 2000. The contribution of retribution receipts from the terminal was relatively low at 1.05% of the total realization of the Tuban area in 2006. Tourism Terminal Tuban does not have a significant impact on the local economy and society. This can be seen from the contribution of the transportation sector to Tuban's GDP, the contribution of the transportation sector in 2006 actually decreased by 3.10%, and in 2008 it fell again to 3.05% of the total GDP of Tuban Regency. Tuban Tourism Terminal indirectly also causes new problems in traffic because it causes shadow terminals to appear in certain places, such as in the former Old Terminal area.

Keywords: Economic Changes, Tourism Terminal Tuban, Social Community.

UNESA
Universitas Negeri Surabaya

PENDAHULUAN

Kabupaten Tuban dewasa ini mengalami perkembangan yang pesat pada aspek jalur transportasi darat. Kabupaten Tuban memiliki banyak potensi sumber daya alam yang dapat dikembangkan sebagai potensi daerah yang menguntungkan. Letaknya yang strategis dilalui jalan nasional menjadikan Tuban sebagai wilayah yang ramai lalu lalang transportasi jalan raya. Sebagai upaya untuk memaksimalkan potensi daerah, pembangunan sarana dan prasarana transportasi menjadi hal yang penting diantaranya adalah terminal bus. Terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk serta keluar dari sistem dan merupakan komponen penting dalam sebuah sistem transportasi.¹ Berdasarkan pengertian tersebut terminal diartikan sebagai titik tempat terjadinya interaksi antar moda serta menjadi pusat pertumbuhan ekonomi karena mampu meningkatkan koneksi antar daerah, dapat memicu munculnya aktivitas ekonomi yang heterogen di sekitaran terminal. Tumbuhnya aktivitas-aktivitas ekonomi serta meningkatnya permintaan terhadap jasa transportasi menjadikan terminal berpotensi sebagai penggerak perekonomian suatu daerah.

Seiring perkembangan zaman dan meningkatnya pertumbuhan penduduk, terminal Lama Tuban terus mengalami perbaikan. Pada tahun 2002 Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban mewacanakan untuk membangun terminal bus baru dalam rangka mengoptimalkan sektor perhubungan dan menaikkan pertumbuhan perekonomian. Pemerintah Kabupaten Tuban menilai Terminal Lama sudah tidak representatif, baik dari fasilitas operasional, fungsional maupun penunjang lainnya kurang dapat mengantisipasi perkembangan angkutan umum di Tuban.² Sarana penunjang di Terminal Lama tidak dapat mengantisipasi perkembangan angkutan umum di Tuban yang semakin meningkat. Lokasi terminal lama yang tepat berada di pertigaan pertemuan dua jalur pantura arah barat dan timur selalu menyebabkan kemacetan. Oleh sebab itu, pemerintah memiliki inisiatif untuk membangun terminal baru yang lebih luas dan mampu menampung banyak kendaraan, serta memiliki sarana dan prasarana memadai. Setelah dilakukan penutupan Terminal Lama, seluruh kegiatan operasional angkutan umum bus ataupun angkutan kota beralih ke terminal baru.

Ide pembangunan terminal baru dilandasi oleh upaya pemerintah kabupaten Tuban meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya, terutama pada aspek ekonomi. Pada dasarnya Terminal Wisata Tuban ini merupakan program pemekaran wilayah seiring dengan perkembangan masyarakat dan Kota Tuban yang diharapkan mampu meningkatkan kesejahteraan

masyarakat.³ Terminal Wisata atau lebih dikenal dengan sebutan terminal baru ini berlokasi di Desa Sugihwaras, Kecamatan Jenu, digadang-gadang sebagai satu-satunya terminal yang memiliki konsep terbaru dengan menggabungkan konsep terminal penumpang tipe A dipadu dengan objek wisata bahari, sehingga terminal sekaligus menjadi potensi pariwisata daerah. Selama proses pembangunan, Terminal Wisata Tuban mengalami banyak hambatan serta penolakan dari berbagai pihak, baik dari masyarakat sekitar maupun anggota parlemen. Pada tahun 2002, sempat terjadi penolakan dan demo oleh sebagian masyarakat Tuban yang menolak pembangunan Terminal Wisata Tuban. Akan tetapi pihak pemerintah daerah mempertahankan hasil keputusan untuk tetap melanjutkan mega proyek yang diprediksi mampu meningkatkan taraf hidup masyarakat sekitar terminal.

Banyak masyarakat yang menilai bahwa keputusan untuk relokasi terminal tidak bisa dilakukan secara tergesa-gesa dan harus mempertimbangkan pelayanan publik. Sedangkan secara ekonomi, pembangunan terminal baru biayanya terlalu besar (sekitar 59,7 Miliar) yang membebani APBD.⁴ Pemindahan terminal ini juga berdampak pada para pedagang yang harus kehilangan pendapatannya. Pasca krisis moneter tahun 1998, sedikit banyak telah mempengaruhi arus penumpang dan arus bus keluar masuk terminal yang mengalami penurunan hingga mencapai 45,41 %, hanya trayek jurusan Semarang-Surabaya yang mengalami kenaikan meskipun tidak signifikan. Akan tetapi Pemerintah Daerah Tuban tetap bersikeras untuk membangun terminal baru sebagai sarana penunjang sistem transportasi yang layak serta memberikan manfaat bagi masyarakat secara luas. Meskipun mengalami banyak hambatan, pembangunan Terminal Baru selesai pada tahun 2005.

Konsep dasar transportasi yakni merupakan proses pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.⁵ Proses pengangkutan diartikan pula sebagai pemindahan manusia serta barang-barang dari tempat asal kegiatan pengangkutan dimulai menuju ke tempat kegiatan pengangkutan diakhiri. Berdasarkan konsep transportasi ini, manfaat dari adanya transportasi diantaranya yakni untuk memberikan nilai guna tempat (*place utility*) dan kegunaan waktu (*time utility*).⁶ Nilai guna tempat (*place utility*) berkaitan dengan nilai ekonomi suatu barang dari satu tempat ke tempat lain. Pengangkutan menyebabkan nilai guna barang lebih tinggi di tempat tujuan dari pada tempat asal. Sedangkan nilai guna waktu (*time utility*) berkaitan dengan waktu pemanfaatan suatu barang.

Transportasi secara umum memiliki 5 unsur pendukung diantaranya yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut,

¹Agung, Sedayu,dkk, *Standar Pelayanan Minimal Bus Tipe A*, (Malang: UB Press, 2014), hlm. 12.

²Bayu, Cahya Saputra, *Upaya Meningkatkan Demand Terminal Bus Kabupaten Tuban*, (Skripsi, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, 2011), hlm. 1.

³ Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban, *Selayang Pandang Pembangunan Kabupaten Tuban*, (Tuban : 2005), hlm. 16.

⁴ Radar Jawa Pos, *Tiga pakar Blejeti Terminal Wisata*, 22 Juli 2002, hlm. 27.

⁵ Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004), hlm.15.

⁶ *Ibid*.

terdapat jalan yang bisa dilalui, ada terminal asal dan terminal tujuan, serta terdapat sumber daya manusia atau manajemen yang menggerakkan transportasi.⁷ Adanya kelima unsur tersebut mendorong terjadinya interaksi dan menghasilkan suatu pergerakan lalu lintas. Permintaan terhadap kebutuhan transportasi sejalan dengan semakin banyaknya kegiatan masyarakat. Menurut Adisasmita, sifat permintaan jasa transportasi berbeda dengan permintaan terhadap jasa dan barang, pengangkutan disebut dengan *derived demand*.⁸ Artinya, semakin banyak kegiatan ekonomi masyarakat, maka kebutuhan akan transportasi juga akan meningkat dan akan berkurang jika ekonomi mengalami kemunduran, atau dengan kata lain permintaan jasa transportasi bergantung dengan naik turunnya kegiatan ekonomi lainnya. Oleh sebab itu, transportasi mampu mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara ataupun daerah.

Kebijakan Pemerintah Daerah Tuban atas pembangunan dan pemindahan terminal Lama ke terminal Baru (Terminal Wisata Tuban) tidak mendapatkan respon yang baik dari masyarakat Tuban. Pembangunan infrastruktur yang bertujuan untuk meningkatkan potensi pariwisata dan membuka peluang usaha cenderung tidak memberikan manfaat yang nyata. Setelah dihitung dari segi finansial, pembangunan terminal wisata tidak layak dan justru merugi.⁹ Hal ini lah yang menarik minat penulis untuk melakukan penelitian mengenai perubahan ekonomi masyarakat sekitar terminal Tuban. Adapun Manfaat dari penelitian ini yaitu sebagai bahan masukan bagi pemerintah Kota Tuban dalam menyusun kebijakan dan program-program pengembangan kota khususnya untuk pengembangan infrastruktur kawasan terminal bus dan pengembangan aktivitas ekonomi masyarakat sekitar. Selain itu hasil penelitian ini juga bermanfaat untuk menambah referensi mengenai kajian sejarah Kota Tuban apalagi tidak banyak ditemukan tulisan yang membahas Kota Tuban. Dalam bidang pendidikan penulisan ini juga bermanfaat sebagai bahan pembelajaran mengenai sejarah lokal Kota Tuban yang sampai saat ini tidak banyak masyarakat yang mengetahuinya, terutama pada materi mengenai perubahan dan keberlanjutan. Dengan sejarah lokal, membuat orang mengetahui tahap sejarah yang terjadi, sehingga bisa menjadi pembanding dengan perkembangan daerah lainnya.

Penelitian ini menjadi penting karena terminal memiliki peran penting dalam menunjang kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat. Usaha pemerintah Daerah untuk membangkitkan ekonomi dari sektor jasa transportasi umum tidak memberikan hasil meskipun telah melakukan pembangunan serta pemindahan ke terminal Wisata yang kapasitasnya lebih besar dan lebih representatif. Pembangunan Terminal Wisata Tuban yang semestinya turut berperan dalam meningkatkan

perekonomian masyarakat justru beralih fungsi karena bangunan terminal terbengkalai serta sepi dari pengujung bus. Tidak banyak catatan ataupun penelitian mengenai sejarah di bangunnya terminal Lama maupun Terminal Wisata Kabupaten Tuban. Penelitian terdahulu lebih banyak fokus terhadap upaya untuk menggeliatkan kembali Terminal Wisata. Oleh sebab itu, penelitian ini mengungkap masalah utama yang berfokus pada perkembangan terminal Wisata Kabupaten Tuban. Selain itu penelitian ini juga mengungkapkan masalah perubahan ekonomi dan sosial masyarakat di sekitar Terminal Tuban pada tahun 2000 hingga tahun 2006.

METODE PENELITIAN

Metode merupakan seperangkat prosedur tata cara, alat atau piranti yang digunakan oleh sejarawan dalam tugas meneliti dan menyusun sejarah¹⁰ Secara umum metode penelitian sejarah terdiri dari 4 tahap yaitu: (1) Heuristik, (2) Kritik Sumber, (3) Interpretasi, dan (4) Historiografi. Langkah yang pertama yaitu heuristik, tahapan mengumpulkan sumber-sumber data yang sesuai dengan topik penelitian yang akan ditulisi. Penulis mengumpulkan sumber sekunder dan primer berkaitan dengan kebijakan serta pengelolaan Terminal Lama dan Terminal Wisata Tuban tahun 2000-2006. Sumber primer berasal dari Badan Perpustakaan dan Kearsipan Daerah Tuban diantaranya yaitu: (1) Laporan Studi kelayakan Terminal Tuban tahun 2002, (2) Surat kabar Surya “Dihadikan Barometer pembangunan daerah Tuban” terbit 14 juli 2002, (3) Surat kabar surat Surya dan Duta Masyarakat “Terminal Wisata Tuban tak layak di bangun” terbitan 22 juli 2002, (4) Surat kabar dari Bangsa “Proyek Miliaran terancam mangkrak” terbitan 1-7 Maret 2004. Selain itu diperoleh pula sumber primer berupa wawancara dari dalam area Terminal Wisata Tuban yakin wawancara dengan Ibu Juariyah sebagai pedagang makanan di Terminal Wisata Tuban, dan wawancara dengan Bapak Priyono sebagai supir bus Semarang-Surabaya. Kemudian sumber sekunder yang didapatkan dari Badan Perpustakaan dan Kearsipan Daerah Tuban berupa buku tahunan “Kabupaten Tuban dalam Angka” tahun 2000-2006, dan buku “PDRB Kabupaten Tuban” tahun 2000-2006.

Langkah berikutnya yakni kritik sejarah. kritik sejarah atau verifikasi merupakan proses mencari keabsahan sumber yang terbagi menjadi kritik eksternal dan intenal. Pada penelitian ini kritik yang digunakan adalah kritik intern. Menurut Kuntowijoyo (2013) yang dimaksud dengan kritik internal adalah proses menentukan kredibilitas, apakah sumber-sumber tersebut dapat dipercaya.¹¹ Pada proses kritik sumber, penulis melakukan uji keabsahan dan kredibilitas sumber dengan tema penelitian agar didapatkan fakta sejarah yang sebenarnya.

⁷ Ibid.

⁸ Sakti, Adji Adisasmita, *Transportasi dan pengembangan wilayah*, dalam Siti,Fatimah, *Pengantar Transportasi*, (Ponorogo: Myria Publisher, 2019), hlm.5.

⁹ Duta Masyarakat, *Terminal Wisata Tak layak dibangun*, 22 Juli 2002.

¹⁰ Aminudin, Kasdi, *Memahami sejarah*,(Surabaya: Unesa University Press, 2005), hlm 11.

¹¹ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1999),hlm .77.

Kritik internal yang pertama dilakukan adalah pada sumber utama berupa buku PDRB Kabupaten Tuban tahun 2000-2006. Di dalamnya memuat data statistik laju pertumbuhan ekonomi berdasarkan PDRB dan data jumlah pendapatan per kapita serta pendapatan regional kabupaten Tuban. Kemudian buku Kabupaten Tuban dalam angka tahun 2000-2006, yang memuat data statistik arus penumpang dan bus yang keluar masuk Terminal Wisata Tuban serta data jumlah retribusi dari jasa usaha Terminal bus.

Kritik internal berikutnya berupa Laporan Studi kelayakan Terminal Tuban tahun 2002, berisi rencana pembangunan Terminal Wisata Kabupaten Tuban yang mencakup analisis teknis pembangunan, analisis finansial dan ekonomi. Kemudian sumber berupa surat kabar Surya dengan judul “*Dijadikan Barometer pembangunan daerah Tuban*” terbit 4 juli 2002 yang berisi pernyataan sikap dari pihak pemerintah kabupaten Tuban terkait proses pembangunan terminal wisata Tuban yang mempertimbangkan dampak sosial serta bangkitnya sektor ekonomi serta pariwisata daerah. Selanjutnya surat kabar dari Surya dan Duta Masyarakat dengan judul “*Studi Kelayakan Bukti TW tak layak di bangun*” terbitan 22 juli 2002, didalamnya berisi tentang pernyataan sikap kritik terhadap rencana pembangunan terminal Wisata Tuban, proyek pembangunan terminal dinilai masyarakat tidak layak untuk direalisasikan karena akan berimbas pada kerugian finansial serta tidak mengkaji dampak ekonomi masyarakat setempat. Sumber berikutnya yakni surat kabar dari Bangsa dengan judul “*Proyek Miliaran terancam mangkrak*” terbitan 1-7 Maret 2004, surat kabar ini memuat jumlah dana APBD tahun 2003 yang dialokasikan untuk proyek pembangunan terminal wisata Tuban, data jumlah bangunan yang terdiri dari kios-kios pedagang. selain itu, memuat mengenai jalannya proses pembangunan terminal yang mengalami hambatan yang disebabkan adanya konflik keuangan (dana proyek) antara pelaksana proyek dengan para pekerja.

Setelah melalui tahap kritik sumber yang perlu dilakukan berikutnya yaitu interpretasi. Menurut Kuntowijoyo (2013), interpretasi terbagi menjadi dua macam yakni analisis dan sintesis.¹² Analisis berarti menguraikan fakta menggunakan deskripsi dan eksplanasi sedangkan sintesis adalah menyatukan atau menggabungkan fakta sesuai dengan konsep. Dari data yang diperoleh ditemukan bahwa analisis study kelayakan Terminal wisata Tuban tidak menjelaskan secara rinci mengenai anggaran biaya, kurang transparansi sehingga menimbulkan kecurigaan serta tidak terdapat analisis dampak sosial bagi masyarakat sekitar. Sedangkan pada Sumber koran dengan Judul “*Dijadikannya Barometer Pembangunan Daerah Tuban*” terbitan 14 Juni 2002 ditemukan fakta bahwa Pemerintah daerah Tuban terus mendorong realisasi pembangunan Terminal Wisata Tuban dengan alasan laju pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan ekonomi Tuban yang terus meningkat. Di sisi lain anggaran pembangunan bernilai

59 Miliar dinilai asyarakat terlalu membebani APBD. Fakta ini ditemukan pada sumber surat kabar dengan judul “*Studi TW Tak Layak Di bangun*”. Selain itu dalam surat kabar tersebut memberikan data-data penurunan arus keluar masuk bus di terminal Tuban yang mencapai 45 % pada tahun 2002. Hal ini sesuai dengan data yang terdapat pada buku tahunan yang diterbitkan BPS Tuban dengan judul “*Kabupaten Tuban dalam angka*”. Menurut data sejak tahun 2002 arus keluar masuk bus dan penumpang diterminal Tuban terus mengalami penurunan, hanya jurusan Surabaya-Semarang yang naik sebesar 3,15%. Sedangkan dari tahun 2003 sampai 2006 jumlah bus yang masuk ke terminal Tuban terus mengalami penurunan hingga 8,6%. Data PDRB kabupaten Tuban tahun 2000-2006 menunjukkan adanya perubahan ekonomi masyarakat disekitar terminal yang menandakan adanya pertumbuhan ekonomi. Setiap tahun pertumbuhan ekonomi kabupaten Tuban mengalami naik turun, pada tahun 2005 ekonomi Tuban sebesar 4,49 % kemudian pada tahun 2006 mengalami kenaikan menjadi 5,81%. Tahap terakhir adalah historiografi, merupakan proses penyusunan sumber-sumber yang telah dianalisis menjadi fakta sejarah dengan memperhatikan aspek kronologis dengan penelitian berjudul Terminal Wisata Kabupaten Tuban, Tahun 2000-2006 (Studi Tentang Ekonomi Sosial Masyarakat).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perkembangan suatu daerah tidak terlepas dengan adanya sistem transportasi yang mempengaruhi kemajuan daerah sekitar terminal. Sistem transportasi harus menjamin keamanan, keselamatan, kecepatan dan daya jangkau pembeli.¹³ Kabupaten Tuban tahun 1980-an memiliki terminal tipe B yang disebut dengan Terminal Lama, lokasinya berada di selatan jalan pantura dan berada pada pusat kegiatan masyarakat. Terminal ini mampu memberikan sumbangan untuk pemasukan daerah dari hasil retribusi terminal. retribusi sendiri adalah pungutan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap orang yang menggunakan jasa yang disediakan oleh pemerintah dengan adanya manfaat secara langsung yang dapat dirasakan oleh pengguna jasa tersebut. Akan tetapi di tahun 2006 terminal Lama sudah tidak difungsikan dan beralih ke terminal baru yang disebut dengan Terminal Wisata Tuban. Lokasi terminal Wisata Tuban berada di sebelah barat pusat Kota Tuban yang jauh dari pemukiman serta berada di pinggiran kota.

A. Kondisi Administrasi Kabupaten Tuban

Pada tahun 1601 M, Tuban menjadi bagian dari wilayah kerajaan Mataram Islam sehingga sejak saat itu bupati-bupati yang berkuasa di Tuban diangkat secara langsung oleh Raja dari Mataram. Dalam perkembangan selanjutnya Kota Tuban mengalami perubahan seiring dengan masuknya pengaruh kolonialisme, hal ini turut memberikan perubahan pada sistem pemerintahan Tuban. Diawal masa kekuasaan Belanda di Indonesia, Kota Tuban

¹²Ibid, hlm 78

¹³Andriansyah, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori*, (Jakarta : Universitas Prof. Dr. Moestopo, 2015). hlm. 36.

merupakan bagian dari wilayah Karesidenan Rembang yang terdiri dari beberapa distrik yakni distrik Bancar, Jenu, Rembes, Rengel, Singghan, serta Jatirogo.¹⁴

Awal abad ke-20 Pemerintah Hindia-Belanda melakukan perombakan sistem pemerintahan daerah dengan mengeluarkan undang-undang desentralisasi *Bestuurshervormings wet* tahun 1922. Dengan diterapkannya kebijakan tersebut, Provinsi Jawa Timur dibagi menjadi 7 karesidenan, sehingga pada 1929 Tuban resmi menjadi bagian dari Jawa Timur, karesidenan Bojonegoro bersama dengan Lamongan.¹⁵ Setelah berakhirnya kekuasaan Hindia Belanda yang digantikan oleh Jepang pada tahun 1942, tidak banyak terjadi perubahan dalam sistem pemerintahan. Daerah Tuban dan Bojonegoro secara aktif telah menjadi bagian Provinsi Jawa Timur dan tidak ada perubahan lagi.¹⁶

Pasca Kemerdekaan Indonesia tahun 1945 sebagai wujud demokratisasi dan penyelenggaraan pemerintahan, dibentuklah otonomi daerah dengan tujuan agar setiap daerah mampu memanfaatkan potensi-potensi lokal sehingga mampu memicu pertumbuhan dan pemerataan ekonomi daerah. Guna mengatur otonomi daerah, tahun 1950 dikeluarkan UU No. 18 tentang pembentukan Provinsi Jawa Timur. Sedangkan untuk mengatur penyelenggaraan pemerintahan di lingkungan Jawa Timur, Pemerintah Indonesia mengeluarkan UU No. 12 Tahun 1950 yang salah satu pasalnya menjadikan Tuban sah menjadi sebuah kabupaten daerah dan lepas dari karesidenan Bojonegoro.¹⁷

Periode berikutnya yakni tahun 1959, secara administrative Kabupaten Tuban terbagi ke dalam 5 Kawedanan, 19 kecamatan, dan 328 desa. Status daerah Kawedanan berada di bawah Kabupaten dan di atas Kecamatan. Sistem kawedanan ini berlaku hingga beberapa tahun setelah Indonesia merdeka. Berikut adalah data persebaran serta jumlah Kawedanan dan Kecamatan yang ada di Kabupaten Tuban sekitar tahun 1959-1960.

Tabel 1. Banyaknya Kawedanan, Kecamatan dan Desa di Kabupaten Tuban Tahun 1958

Kawedanan	Kecamatan	Desa
1.Tuban	1. Tuban 2. Palang 3. Semanding 4. Senori	17 19 20 19
2.Rengel	1. Rengel 2. Plumpang 3. Soko 4. Widang	22 18 25 16
3.Singghan	1. Singghan 2. Senori	12 12

¹⁴ *Ibid*, hlm. 9.

¹⁵ *Citra Jawa Timur dalam Arsip*, (Jakarta : Arsip Nasional Republik Indonesia, 2004), hlm.4.

¹⁶ *Sejarah Daerah Jawa Timur*, (Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1978), hlm. 159.

¹⁷ Pemerintah Republik Indonesia, UU No. 12 Tahun 1950 Tentang *Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Provinsi Jawa Timur*.

	3. Parengan	18
	4. Montong	13
4.Jatirogo	1. Jatirogo	18
	2. Bangilan	14
	3. Kenduruan	9
5.Bancar	1. Bancar	24
	2. Tambakboyo	18
	3. Kerek	17
	4. Jenu	17

Sumber: Sri, Oetarin, *Tinjauan Sosiografi Indonesia Mengenai Masyarakat Tuban*, 1960, hlm.2.

Pemerintah Indonesia pada tahun 1963 mengeluarkan Perpres No. 22 tahun 1963 mengenai penghapusan karesidenan dan kawedanan. Sehingga, wilayah pemerintahan yang setingkat dengan karesidenan dan kawedanan di hapuskan, wilayah administrasi di bawah Kabupaten adalah kecamatan. Sesuai dengan perpres tersebut Kabupaten Tuban juga mengalami perubahan sistem administrasinya. Pada tahun 1980-an, Daerah Kabupaten Tuban memiliki 19 kecamatan yang terbagi atas 298 desa.¹⁸ Berikut yang termasuk dalam 19 kecamatan tersebut diantaranya yakni, Kecamatan Bancar, Tambakboyo, Jenu, Merakurak, Kerek, Montong, Senori, Bangilan, Jtirogo, Singghan, Kenduruan, Tuban, Semanding, Palang, Plumpang, Rengel, Soko, serta Kecamatan Widang.

Dengan bertambahnya jumlah penduduk maka diperlukan upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat baik dari segi ekonomi maupun sosial. Demi merealisasikan tujuan pemerataan tersebut, tahun 2005 Pemerintah Kabupaten Tuban melakukan pemekaran kecamatan yakni Kecamatan Grabagan.¹⁹ Tujuan pemekaran wilayah adalah sebagai bentuk usaha untuk memaksimalkan persebaran masyarakat sehingga tercapai kesejahteraan. Kecamatan Grabagan merupakan hasil pemekaran Kecamatan Rengel, Soko, dan Semanding, dengan adanya pemekaran ini menambah jumlah Kecamatan di Tuban menjadi 20 yang sebelumnya hanya 19 kecamatan.

B. Kondisi Demografis Kabupaten Tuban

Sekitar awal tahun 1900, Tuban merupakan salah satu kabupaten yang tergolong makmur. Kemakmuran ini disebabkan oleh berbagai faktor pendukung, diantaranya yakni semakin beragamnya aktivitas ekonomi masyarakat terutama dibidang perdagangan sehingga roda perekonomian dapat berputar dengan baik. Secara demografis di tahun 1925 komposisi penduduk Kabupaten Tuban tercatat memiliki 426.975 total penduduk yang terdiri dari 138 orang Eropa, 421.770 penduduk pribumi, 3.599 Tionghoa, serta 468 orang Arab.²⁰ Perinciannya sebagai berikut:

¹⁸ Sunaryo, Oscar, Rusmadji, dkk, *Geografi Dialek Bahasa Jawa Di Kabupaten Tuban*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1984), hlm.15.

¹⁹ Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban, Peraturan Bupati No. 15 Tahun 2005, Tentang *Pembentukan Kecamatan Grabagan*.

²⁰ Goosen, A.J, Administrative Division and Redivision Of Java and Madura, dalam *Indonesia Circle* 36, (1985), dalam skripsi

Tabel 2. Perbandingan Jumlah Penduduk Kota Tuban Tahun 1958

Bangsa	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
Indonesia	277.020	291.522	568.542
Tionghoa	2.575	2.627	5.192
Arab	281	347	628
India	11	13	24
Jumlah			574.387

Sumber : Sri, Oetarin, *Tinjauan Sosiografi Indonesia Mengenai Masyarakat Tuban*, 1960, hlm. 2-3.

Sebagian besar penduduk di Kabupaten Tuban tinggal di sepanjang pesisir pantai serta sebagian besar lainnya menyebar mengikuti pola sungai Bengawan Solo yang memang memiliki kondisi tanah subur. Kondisi lahan yang subur dimanfaatkan masyarakat untuk bertani. Periode setelah kemerdekaan, terjadi pertumbuhan jumlah penduduk di Tuban. Jumlah penduduk semakin bertambah setiap tahunnya yang diakibatkan oleh semakin meningkatnya angka kelahiran. Tahun 1958 tercatat jumlah penduduk Tuban sebanyak 575.073 jiwa.

Setelah hampir 20 tahun berlalu, jumlah kepadatan di Kabupaten Tuban mengalami perubahan yang cukup signifikan. Berdasarkan data jumlah penduduk Kabupaten Tuban tahun 1980 tercatat sebanyak 871.898 jiwa. Mayoritas penduduk Tuban merupakan penduduk suku Jawa, namun tercatat pula penduduk Indonesia keturunan Tionghoa yang berjumlah 5.398 jiwa, keturunan Arab sebanyak 367 jiwa, serta 9 orang keturunan India.²¹ Kelompok minoritas yang berasal dari Arab, Tionghoa serta India tersebut tinggal di wilayah pusat perkotaan Tuban dan di kota Kecamatan. Hal ini dapat dapat dibuktikan dengan adanya perkampungan Arab di pusat kota Tuban tepatnya di kelurahan Kutorejo, sebelah barat alun-alun Tuban yang masih eksis hingga saat ini.

Kondisi demografis suatu wilayah dapat mempengaruhi kondisi perekonomian masyarakat di daerah tersebut. Komposisi penduduk dapat dilihat melalui data kependudukan. Data kependudukan utamanya didapatkan melalui sensus penduduk, survei penduduk dan registrasi penduduk. Jumlah penduduk Kabupaten Tuban mengalami perubahan setiap tahun, berdasarkan hasil registrasi tercatat jumlah penduduk tahun 2003 yaitu sebanyak 1.058.979 jiwa, jumlah ini lebih banyak dibandingkan tahun sebelumnya. Wilayah yang mendapatkan pengaruh dari adanya terminal Wisata ini adalah Kecamatan Tuban dengan jumlah penduduk

73.303 jiwa serta Kecamatan Jenu dengan penduduk sebanyak 44.342 jiwa.

Dengan jumlah penduduk yang semakin bertambah maka kebutuhan akan jasa transportasi juga mengalami kenaikan. Peningkatan pertumbuhan penduduk ini menyebabkan perlu adanya perencanaan pembangunan yang sistematis, terutama pada sektor perhubungan atau infrastruktur transportasi dalam rangka untuk memfasilitasi melonjaknya penduduk. Hal ini terbukti dengan dibangunnya Terminal Wisata Tuban yang memiliki kapasitas lebih luas untuk menampung kenaikan jumlah kendaraan umum utamanya bus di Tuban.

C. Kondisi Ekonomi Sebelum Perpindahan Terminal Lama ke Terminal Wisata Tuban

Masyarakat di sekitar Terminal Lama umumnya bermata pencaharian sebagai pedagang kecil. Hal ini didukung dengan lokasi yang cukup strategis karena dekat dengan terminal sehingga sebagian besar masyarakat membuka usaha sebagai pedagang. Selain sebagai pedagang, masyarakat sekitar juga membuka usaha jasa seperti tukang becak, sopir, jasa penitipan sepeda motor serta makelar penumpang. Untuk menunjang kegiatan operasional, Terminal Lama dilengkapi fasilitas yang dapat dimanfaatkan oleh pengunjung maupun oleh masyarakat sekitar terminal. Diantara fasilitas tersebut berupa kios pedagang yang dapat dimanfaatkan untuk menjual makanan dan minuman, jasa wartel serta jasa travel. Selain kios-kios yang berada di dalam kawasan terminal, terdapat pula pedagang asongan yang berjualan di area terminal. Terminal Lama memberikan peluang bagi para supir angkutan umum kota dan tukang becak untuk mendapatkan pemasukan, sebab di sekitar lokasi terminal banyak penumpang yang membutuhkan jasa angkutan umum untuk berpindah ke lokasi lainnya.

Terminal Lama memberikan kontribusi yang besar bagi pendapatan daerah yang berasal dari retribusi. Objek yang menjadi bagian dari retribusi terminal diantaranya yakni mencakup penyediaan pelayanan parkir kendaraan umum penumpang bus, tempat kegiatan usaha yang berupa kios-kios pedagang, serta fasilitas lingkungan terminal yang dikelola oleh pemerintah daerah. Berikut disajikan data hasil retribusi Terminal Lama :

Tabel 3. Kontribusi Pendapatan Retribusi Terminal Lama Terhadap Pendapatan Retribusi Daerah Kabupaten Tuban

Th.	Penerimaan Retribusi Terminal	Total Realisasi Retribusi Terminal	Kontribusi
2000	102.768,00	3.291.056,00	3,12%
2002	110.132,00	3.029.224,00	3,63%
2003	209.805.700,00	14.212.362.202,25	1,47%
2004	228.054,40	13.283.057,68	1,71%
2005	262.211,80	14.182.011,86	1,59%

Sumber: BPS Kabupaten Tuban (data diolah pada 2021)

Wariadi, *Peranan Pembakaran pabrik kapur ronggolawe Tuban terhadap industrialisasi di jawa timur tahun 1925-1972*, (Surabaya: Unair, 2016), hlm.31.

²¹ Sunyaro, Oscar, Rusmadji, dkk, Loc.Cit.

Berdasarkan data di atas sejak Lima tahun terakhir hasil retribusi terminal lama terus mengalami penurunan. Faktor-faktor yang menyebabkan turunnya hasil retribusi tersebut diantaranya yakni: kondisi fisik terminal yang kurang representatif, terminal tidak mampu menampung banyak bus sehingga tidak banyak bus yang dapat masuk ke area terminal. Selain itu dipengaruhi pula dengan adanya terminal bayangan di beberapa titik seperti di alun-alun Kota Tuban.

Berdasarkan PDRB Kabupaten Tuban yang dilihat atas dasar harga konstan (ADHK) periode 2003 Perekonomian Kabupaten Tuban dari tahun 2001-2003 didominasi oleh dua sektor yakni pertanian dan industri pengolahan. Sedangkan sektor perhubungan dan komunikasi yang di dalamnya memuat jumlah arus keluar masuk bus dan penumpang bus memberikan kontribusi sebesar 71.215,99. Sektor perhubungan juga dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, dengan adanya sarana transportasi yang memadai maka akan memperlancar arus mobilitas masyarakat maupun barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Data pertumbuhan kontribusi sektor angkutan dan komunikasi terhadap PDRB dan pertumbuhan ekonomi diambil dari data PDRB atas dasar harga konstan.

Tabel 4. Kontribusi Sektor Angkutan dan Komunikasi Terhadap PDRB Kabupaten Tuban (Atas Dasar Harga Konstan)

Th.	Sektor Angkutan & Komunikasi (Rp.0)	PDRB Total (Rp.0)	Kontribusi (%)
1999	59.603,72	1.107.051,61	5,38 %
2000	62.048,79	1.148.987,86	5,40 %
2001	65.420,69	1.244.502,42	5,25 %
2002	68.342,33	1.293.489,43	5,28 %
2003	71.215,99	1.347.501,86	5,28 %

Sumber: BPS Kabupaten Tuban (data diolah pada 2021)

Berdasarkan data tersebut dapat diamati bahwa selama 5 tahun terakhir (1999-2003), kontribusi sektor angkutan dan komunikasi terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 1999 dan tahun 2000, kontribusi yang diberikan dari 5,38 % jumlah total PDRB Kabupaten Tuban sebesar 59.603,72, naik 5,40% pada tahun 2000 menjadi sebesar 62.048,79. Meskipun tahun-tahun ini merupakan era krisis moneter yang banyak mempengaruhi kestabilan perekonomian di setiap sektor akan tetapi, sektor angkutan dan transportasi justru mengalami peningkatan meskipun tidak signifikan. Pada tahun 2001, kontribusi sektor angkutan menurun dari tahun sebelumnya 5,40% turun menjadi 5,25%, yang mana merupakan angka terendah selama 5 tahun terakhir. Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa pengaruh sektor angkutan perekonomian meningkat pada tahun-tahun tertentu, tetapi jumlah pendapatan yang dihasilkan dari retribusi Terminal Lama tiap tahun justru mengalami

penurunan yang signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi penurunan jumlah kegiatan ekonomi di Terminal Lama. Penurunan disebabkan karena terminal yang sudah tidak mampu menampung jumlah bus yang masuk ke terminal sehingga calon penumpang bus berkurang dan menyebabkan penurunan terhadap aktivitas ekonomi lainnya di sekitaran Terminal Lama.

D. Kondisi Perekonomian Setelah Pemindahan ke Terminal Wisata Tuban

Pada tahun 2002, Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban memutuskan untuk membangun terminal tipe A, selanjutnya disebut dengan Terminal Wisata Tuban. Terminal ini memadukan konsep terminal penumpang bus dengan wisata bahari. Selain dapat memberikan pemasukan yang berasal dari hasil retribusi jasa terminal, nantinya diharapkan akan mendapatkan pemasukan yang berasal dari wisata tersebut. Lokasi Terminal Wisata Tuban ini berada di Desa Sugihwaras, Kecamatan Jenu atau sekitar 5,4 Km dari pusat Kota Tuban. Desa Sugihwaras merupakan desa yang berada di dataran rendah dan pantai. Kegiatan ekonomi masyarakat di Desa Sugihwaras mayoritas adalah petani, buruh tani, buruh swasta, serta nelayan tambak maupun nelayan hasil laut. Tidak hanya itu, di Desa Sugihwaras terdapat pula tempat usaha berupa tempat karaoke, hotel, dan tempat hiburan malam di sepanjang Jalan Raya Tuban- Semarang.

Tahun pertama pengoperasian terminal beberapa kios yang disediakan oleh Pemda terisi oleh berbagai macam kegiatan usaha. Ada kios yang sifatnya sewa dan beli, untuk harga beli satu kios di dalam terminal senilai 44 juta rupiah. Banyak masyarakat yang berjualan disana diantaranya yakni, usaha makanan, pengisian pulsa, jasa toilet, serta penjualan karcis bus malam. Akan tetapi, terminal yang dirancang sebagai terminal bus sekaligus tempat wisata tersebut kurang dapat berfungsi dengan baik sebagaimana yang diharapkan. Setelah beberapa tahun beroperasi jumlah pemasukan yang dihasilkan dari retribusi Terminal Wisata Tuban lebih rendah dari jumlah retribusi Terminal Lama Tuban. Berikut disajikan data hasil retribusi Terminal Wisata Tuban :

Tabel 5. Kontribusi Pendapatan Retribusi Terminal Wisata Tuban Terhadap Pendapatan Retribusi Daerah Kabupaten Tuban.

Th.	Penerimaan Retribusi Terminal	Total Realisasi Retribusi Terminal	Kontribusi
2004	228.054,40	13.283.057,68	1,71%
2005	262.211,80	14.182.011,86	1,59%
2006	216.213.900,00	20.518.297.903,77	1,05%
2007	176.983.800,00	19.664.523.432,03	0,90%
2008	176.983.800,00	19.664.523.432,03	0,90%

Sumber: BPS Kabupaten Tuban (Data diolah pada 2021)

Data diatas merupakan hasil pendapatan yang berasal dari realisasi retribusi sektor terminal selama

kurun waktu Lima tahun terakhir. Berdasarkan data tersebut dapat diamati bahwa setiap tahun jumlah penerimaan retribusi yang berasal dari terminal mengalami penurunan yang cukup signifikan. Tahun 2006 hingga 2008, Terminal Wisata Tuban sudah beroperasi selama tiga tahun akan tetapi jumlah retribusi yang dihasilkan lebih rendah dari penerimaan retribusi Terminal Lama. Target retribusi yang direncanakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban memang dapat terealisasi, akan tetapi jumlah kontribusinya terhadap penerimaan retribusi daerah sangat rendah yakni hanya 1,05 % dari total realisasi retribusi daerah Tuban tahun 2006. Sedangkan pada tahun 2007-2008, jumlah kontribusi realisasi terhadap retribusi daerah kembali mengalami penurunan keangka 0,90 % saja. Hal ini menjadi masalah bagi Terminal Wisata yang baru beberapa tahun beroperasi namun tidak memberikan hasil yang memuaskan.

Kontribusi pendapatan retribusi terminal Wisata Tuban yang sangat rendah diakibatkan oleh beberapa faktor pemicu, diantaranya karena kurangnya minat pengunjung atau calon penumpang bus terhadap Terminal Wisata Tuban. Sedari awal rencana pembangunan terminal Wisata Tuban tersebut mendapat penolakan dari berbagai unsur masyarakat karena dinilai kurang profit sebab lokasinya yang berada di pinggiran Kota Tuban sehingga kurang efisien karena jarak tempuhnya yang jauh dari pusat pemukiman masyarakat. Sepinya calon penumpang bus mengakibatkan jumlah armada bus yang masuk ke terminal sedikit sehingga jumlah retribusi yang dihasilkan rendah. Selain itu, arus penumpang yang masuk ke dalam Terminal Wisata Tuban mengalami penurunan setiap tahunnya. Penurunan jumlah penumpang yang masuk menandakan bahwa Terminal Wisata Tuban tidak menjadi pilihan bagi masyarakat yang hendak bepergian menggunakan angkutan umum berupa bus. Berikut disajikan data jumlah arus bus yang keluar masuk Terminal Wisata Tuban :

Tabel 4. Arus Penumpang Masuk Terminal Kabupaten Tuban

Th.	Zona I Surabaya-Tuban	Zona I Jombang-Malang	Zona 2 Bojonegoro-Tuban	Zona 3 Surabaya-Semarang
2000	1.292.852	372.448	318.696	1.014.202
2003	1.081.020	2.112.478	354.431	2.112.478
2004	112.829	136.152	118.466	471.716
2005	201.846	214.618	179.733	738.312
2006	130.801	195.591	75.394	849.532
2007	104.738	160.144	85.298	846.638
2008	78.488	144.836	75.351	816.859

Sumber: Kabupaten Tuban dalam angka (Data diolah pada 2021)

Tabel diatas adalah data jumlah penumpang yang masuk ke terminal di Tuban. Jumlah tertinggi penumpang yang masuk ke terminal terjadi pada tahun 2000 dan tahun 2003, yang mana pada tahun tersebut terminal yang beroperasi adalah Terminal Lama Tuban. Dari tahun 2000-2005 merupakan operasional terminal Lama, dapat diamati bahwa jumlah penumpang yang masuk termasuk tinggi terutama untuk zona 3, jurusan Surabaya-Semarang yang mengalami kenaikan dari 1.014.202 penumpang menjadi 2.112.478 penumpang. Hal ini menunjukkan banyak calon penumpang yang melakukan mobilitas antar kota antar provinsi. Hal ini dilatarbelakangi oleh banyak faktor diantaranya yakni, adanya motif ekonomi, sosial maupun pendidikan. Terminal Wisata Tuban beroperasinya sejak awal tahun 2006. Berdasarkan data di atas mulai tahun 2006 hingga 2008 jumlah arus penumpang yang keluar masuk terminal mengalami banyak penurunan dari tahun-tahun sebelumnya. Tahun 2008 pemasukan daerah dari sektor retribusi terminal mendapatkan hasil terendah selama 8 tahun terakhir.

Sepinya minat penumpang mempengaruhi jumlah armada bus yang masuk ke dalam Terminal Wisata. Hal ini berpengaruh pula pada Pendapatan Domestik Bruto Daerah Tuban yang berasal dari sektor angkutan atau transportasi. Keduanya saling berkaitan satu sama lain. Saat akhir masa operasional Terminal Lama Tuban, kontribusi sektor angkutan dan komunikasi terhadap Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Tuban juga mengalami penurunan setiap tahunnya yang diakibatkan oleh menurunnya minat masyarakat terhadap angkutan bus, akan tetapi tidak lebih rendah dari Terminal Wisata Tuban. Meskipun operasional terminal telah dipindahkan seluruhnya ke Terminal Wisata Tuban tidak banyak perubahan ekonomi maupun perubahan social yang terjadi, justru dari segi kontribusi yang berasal dari sektor angkutan umum semakin mengalami penurunan drastis setiap tahun.

Tabel 5. Kontribusi Sektor Angkutan dan Komunikasi Terhadap PDRB Kabupaten Tuban (Atas Dasar Harga Konstan)

Th.	Sektor Angkutan & Komunikasi (Rp.0)	PDRB Total (Rp.0)	Kontribusi (%)
2003	71.215,99	1.347.501,86	5,28 %
2004	74.086,02	1.410.862,79	5,25 %
2005	167.834,37	3.960.713,19	4,23 %
2006	164.322,72	5.289.253,04	3,10 %
2007	174.697,34	5.632.585,36	3,10 %
2008	184.550,20	6.039.563,56	3,05 %

Sumber: Kabupaten Tuban dalam angka (Data diolah pada 2021)

Berdasarkan tabel diatas, kontribusi yang dihasilkan dari sektor angkutan terhadap PDRB memperlihatkan penurunan. Tahun 2006 mulai mengalami penurunan menjadi 3,10 % dan tahun 2008 turun kembali menjadi 3,05% dari total keseluruhan PDRB Kabupaten Tuban. Sektor angkutan atau transportasi mengalami kemerosotan sebanding dengan semakin menurunnya jumlah arus keluar masuk bus dan penumpang yang ada di Terminal Wisata Tuban. Penurunan ini didorong pula oleh faktor lainnya seperti, kondisi jalan yang semakin membaik sehingga banyak masyarakat yang menggunakan memilih menggunakan kendaraan pribadi yang dapat menjangkau banyak tempat jika dibandingkan dengan jaringan transportasi umum yang tidak dapat menjangkau beberapa lokasi.

Dari pemaparan data-data statistik tersebut dapat disimpulkan bahwa, Terminal Wisata Tuban tidak banyak memberikan pengaruh terhadap kesejahteraan perekonomian masyarakat di sekitaran terminal maupun bagi pendapatan daerah. Hal ini dapat terlihat dari tingkat kontribusi sektor angkutan terhadap PDRB yang tidak mengalami kenaikan dari tahun 2000 hingga tahun 2008, menandakan tidak banyak perubahan ekonomi yang terjadi akibat dari adanya pembangunan Terminal Wisata Tuban. Pemasukan daerah yang berasal dari hasil retribusi jasa terminal pun justru mengalami penurunan yang signifikan. Kios-kios yang disediakan untuk para pedagang pun banyak yang tidak terisi lantaran sepinya minat pengunjung calon penumpang bus sehingga bus enggan masuk ke dalam terminal. Hal ini sewajarnya terjadi karena Terminal Tuban merupakan terminal transit sehingga meskipun ada bus yang masuk ke area terminal tidak singgah lama. Hal tersebut menyebabkan terminal terus mengalami penurunan dan menyebabkan banyak kerugian, akhirnya tahun 2017 Pemerintah Pusat mengalami alih pengelolaan Terminal Wisata Tuban melalui Kementerian Perhubungan dengan tujuan agar Terminal Wisata dapat dikelola dengan lebih baik lagi sehingga membawa kesejahteraan bagi masyarakat sekitar.

E. Perubahan Sosial Masyarakat Sekitar Terminal Wisata Tuban

Berdasarkan data registrasi penduduk tahun 2006, jumlah penduduk kabupaten Tuban berjumlah 1.124.508 jiwa dengan komposisi penduduk 557.115 penduduk laki-laki dan 567.393 penduduk perempuan.²² Terjadinya peningkatan jumlah penduduk dipengaruhi oleh faktor alami dan besar kemungkinan disebabkan karena adanya migrasi penduduk. Hal ini memungkinkan sebab Kabupaten Tuban mulai menggeliatkan sektor industri, dibuktikan dengan adanya beberapa pabrik-pabrik besar seperti PT. Semen Gresik (Sekarang PT. Semen Indonesia) yang sudah beroperasi di Tuban sejak tahun 1996, serta semen Holcim yang beroperasi tahun 2005. Selain pabrik semen, terdapat pula kilang minyak terbesar di Kabupaten Tuban yakni PT. TPPI atau *Trans*

²² Badan Pusat Statistik Kabupaten Tuban, *Kabupaten Tuban Dalam Angka 2007*. hlm. 41.

Pacific Petrochemical Indotama yang dirintis oleh PT. Tirtamas tahun 1995. Kilang minyak TPPI semakin berkembang besar dengan adanya peningkatan produksi minyak setiap tahunnya. Mulai menggeliatnya kawasan industri tersebut menjadi salah satu faktor penarik minat penduduk untuk bermigrasi ke Kota Tuban. Penduduk yang melakukan migrasi memperhatikan berbagai kesempatan kerja yang ada dan memilih salah satu yang dianggap dapat memaksimalkan manfaat yang diharapkan.²³ Dengan melihat potensi ekonomi dan sosial yang ada para migran kemudian memilih Tuban sebagai salah satu tujuan migrasi.

Dalam melakukan mobilitas ada kekuatan yang menyebabkan seseorang terikat dengan satu daerah, dan ada kekuatan yang mendorong seseorang untuk meninggalkan daerah asalnya.²⁴ Salah satu kekuatan yang mendasarinya yakni motif ekonomi. Terciptanya pembangunan mampu mendorong seseorang untuk melakukan migrasi ke suatu daerah lain, terutama pembangunan kawasan industri yang memungkinkan lebih banyak potensi ekonominya. Migrasi penduduk sendiri terbagi menjadi dua, yakni permanen dan non-permanen. Migrasi permanen dapat mempengaruhi kuantitas penduduk suatu daerah, dan memungkinkan menyumbang kepadatan populasi. Di Kabupaten Tuban sendiri, kepadatan jumlah penduduk pada tahun 2000 hingga tahun 2007 yakni di Kecamatan Tuban dan Kecamatan Semanding.

Meningkatnya mobilitas penduduk dan peledakan jumlah penduduk menuntut ketersediaan fasilitas transportasi yang memadai. Seperti keberadaan sebuah terminal bus yang mampu menjadi salah satu kawasan sentral bagi kegiatan sosial masyarakat setempat. Dari sudut pandang penumpang, terminal bus memiliki fungsi untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan untuk berpindah moda transportasi lain, sebagai fasilitas informasi, serta untuk parkir kendaraan pribadi. Sedangkan bagi operator atau pengusaha, terminal berfungsi sebagai tempat untuk mengatur operasional bus, fasilitas istirahat dan informasi serta sebagai tempat pangkalan.²⁵ Terminal Wisata Laut Tuban yang resmi beroperasi sejak tahun 2006, memiliki beragam fasilitas yang dapat dimanfaatkan dengan maksimal. Terminal Wisata Tuban mampu memberikan pelayanan bagi calon penumpang bus maupun para penyedia jasa transportasi. Lokasinya yang berada di pinggir pantai membuat suasannya sejuk dan asri. Terminal Wisata Tuban memiliki pelayanan fasilitas terminal yang nyaman bagi operator bus, sebagai tempat untuk transit dengan tujuan untuk melepas lelah saat perjalanan.²⁶ Akan tetapi, disisi lain terminal sepi oleh penumpang sehingga kerap kali banyak bus yang enggan masuk ke terminal.

²³ Puji, Hardati, *Mobilitas Penduduk, Strategi Penghidupan Berkelanjutan, Pendekatan Keruangan*, (Semarang : UNNES Press, 2018), hlm. 61.

²⁴ *Ibid*. hlm. 57.

²⁵ Sakti, Adji Adisasmita, *Perencanaan pembangunan transportasi*, (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2012), hlm. 123.

²⁶ Wawancara dengan Priyono, Supir bus Semarang– Surabaya pada hari Sabtu, 19 Juni 2021 pukul 11.00 WIB.

Disamping memberikan fasilitas pelayanan yang memadai, terminal baru juga membawa dampak sosial bagi para pedagang yang menempati kios-kios disana. Salah satu pedagang makanan yang masih bertahan sejak awal pengoperasian Terminal Wisata Tuban menuturkan bahwa usaha warung makanan tersebut mampu mencukupi keperluan hidup sehari-hari serta dapat menunjang perekonomian dan kesejahteraan keluarga.²⁷ Meskipun terminal sepi oleh pengunjung tetapi hal ini tidak membuat mereka menutup permanen kiosnya.

Dampak sosial yang dirasakan oleh masyarakat setempat tidak begitu terasa, bahkan cenderung tidak ada. Terminal Wisata Tuban yang diharapkan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat nyatanya tidak berfungsi dengan semestinya. Pada awal-awal pengoperasian terminal banyak masyarakat yang menanggapinya dengan positif akan tetapi mulai tahun 2007, jumlah arus penumpang bus yang masuk ke terminal semakin menurun sehingga permintaan akan jasa transportasi juga mengalami penurunan. Selain itu, dengan adanya pemindahan terminal tersebut memunculkan permasalahan baru dalam aspek lalu lintas transportasi darat, diantaranya yakni munculnya terminal-terminal bayangan. Titik kumpul yang menjadi terminal bayangan berada di kawasan bekas terminal Lama serta di alun-alun Kabupaten Tuban. Hal ini terjadi karena calon penumpang lebih memilih lokasi terdekat dengan pusat kota, sedangkan terminal yang beroperasi (Terminal Wisata Tuban) jauh dari pusat kegiatan masyarakat.

Terminal Wisata Tuban tidak memberikan dampak sosial yang nyata bagi masyarakat sekitar terminal karena masyarakat tidak sepenuhnya mendukung program tersebut. Terminal mampu memberikan dampak bagi masyarakat di tahun pertama pengoperasian yakni antara tahun 2006-2007. Sedangkan untuk tahun-tahun berikutnya terminal mengalami penurunan dan sepi pengunjung. Terminal yang seharusnya menjadi pendorong munculnya berbagai kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat justru tidak banyak memberi pengaruh yang signifikan baik terhadap ekonomi maupun sosial masyarakat.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dipaparkan sebelumnya, didapatkan kesimpulan bahwa secara umum struktur ekonomi Kabupaten Tuban didominasi oleh 3 kategori lapangan usaha utama yaitu lapangan usaha kategori industri pengolahan, pertanian, kehutanan dan perikanan, serta lapangan usaha kategori perdagangan, hotel dan restoran. Ekonomi Kabupaten Tuban cukup prospektif meskipun baik di tingkat daerah atau nasional masih menunjukkan adanya tingkat kemunduran ekonomi akibat adanya krisis moneter di tahun 1998, yang

mempengaruhi kelesuan ekonomi diberbagai sektor hingga tahun 2000.

Terminal Wisata Tuban mulai dibangun pada tahun 2003 dengan dana sebesar 59,6 Miliar rupiah. Jumlah retribusi yang dihasilkan terminal Wisata Tuban tidak memenuhi target yang telah ditentukan. Kontribusi penerimaan retribusi dari terminal tergolong rendah yakni 1,05% dari total realisasi daerah Tuban tahun 2006. Selain itu jumlah arus masuk di Terminal Tuban setiap tahunnya mengalami penurunan. Hal ini mempengaruhi pelaku usaha yang ada di Terminal Wisata Tuban karena menyebabkan banyaknya kios-kios yang tutup karena sepi pengunjung.

Terminal Wisata Tuban tidak memberikan pengaruh signifikan terhadap perekonomian dan sosial masyarakat sekitar. Hal ini dapat dilihat dari kontribusi sektor angkutan terhadap PDRB Tuban, kontribusi sektor angkutan pada tahun 2006 justru mengalami penurunan 3,10 %, dan tahun 2008 turun kembali menjadi 3,05% dari total keseluruhan PDRB Kabupaten Tuban. Dari aspek pelayanan, Terminal Wisata Tuban mampu memberikan pelayanan yang baik bagi calon penumpang maupun bagi operator bus. Terminal ini cocok sebagai tempat untuk istirahat bagi awak bus karena fasilitasnya yang nyaman dan sepi. Meskipun demikian, Terminal Wisata Tuban secara tidak langsung menyebabkan permasalahan baru dalam lalu lintas karena menyebabkan munculnya terminal bayangan di tempat tertentu, seperti di kawasan bekas Terminal Lama. Letak Terminal Wisata Tuban berada di pinggiran kota sehingga membuat calon penumpang tidak tertarik dan lebih memilih menunggu bus di pusat kota.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka penulis dapat memberikan saran-saran yakni, pemerintah Daerah Kabupaten Tuban dalam membuat kebijakan disektor transportasi perlu mempertimbangkan arus lalu lintas jangka panjang. Konektivitas antar jaringan transportasi penting untuk dipertimbangkan karena terminal tidak dapat berdiri sendiri tanpa adanya sistem transportasi penunjang seperti angkutan umum antar desa. Selain itu, perlu adanya pengembangan kawasan yang mampu menjadi daya tarik bagi masyarakat di sekitar Terminal Wisata Tuban, seperti kawasan industri padat karya sehingga bisa memunculkan beragam kegiatan ekonomi maupun sosial.

Penataan ulang diperlukan agar Terminal Wisata Tuban dapat berfungsi sesuai dengan konsep awal, yakni Terminal sebagai pendukung wisata dan bukan wisata sebagai pendukung terminal. Pembangunan seharusnya mendengarkan aspirasi dari masyarakat karena pembangunan bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

²⁷ Wawancara dengan Juariyah, pengusaha warung makan di Terminal Wisata Tuban pada hari Sabtu, 19 Juni 2021 pukul 10.30 WIB.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- _____. 1978. *Sejarah Daerah Jawa Timur*. Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- _____. 2004. *Citra Jawa Timur dalam Arsip*. Jakarta : Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Agung, Sedayu,dkk. 2014. *Standar Pelayanan Minimal Bus Tipe A*. Malang: UB Press.
- Aminudin, Kasdi. 2005. *Memahami sejarah*. Surabaya: Unesa University Press.
- Andriansyah. 2015. *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori*. Jakarta : Universitas Prof. Dr. Moestopo.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Tuban. 2007. *Kabupaten Tuban Dalam Angka 2007*.
- Kuntowijoyo. 1999. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Nasution. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban. 2005. *Selangkah Pandang Pembangunan Kabupaten Tuban*.
- Puji, Hardati. 2018. *Mobilitas Penduduk, Strategi Penghidupan Berkelanjutan, Pendekatan Keruangan*. Semarang : UNNES Press.
- Sakti, Adji Adisasmita. 2012. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Sakti, Adji Adisasmita. *Transportasi dan pengembangan wilayah*. dalam Siti, Fatimah. 2019. *Pengantar Transportasi*. Ponorogo: Myria Publisher.
- Sunaryo, Oscar, Rusmadji, dkk. 1984. *Geografi Dialek Bahasa Jawa Di Kabupaten Tuban*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan kebudayaan.

B. Media massa/Koran

- Radar Jawa Pos. 22 Juli 2002. *Tiga Pakar Blejeti Terminal Wisata*.
- Duta Masyarakat. 22 Juli 2002. *Terminal Wisata Tak Layak Dibangun*.

C. Undang-undang

- Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban, Peraturan Bupati No. 15 Tahun 2005, Tentang *Pembentukan Kecamatan Grabagan*.
- Pemerintah Republik Indonesia, UU No. 12 Tahun 1950 Tentang *Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Provinsi Jawa Timur*.

D. Skripsi

- Bayu, Cahya Saputra, Upaya Meningkatkan Demand Terminal Bus Kabupaten Tuban, (Surabaya: Skripsi Institut Teknologi Sepuluh November, 2011).
- Goosen, A.J, Administrative Division and Redivision Of Java and Madura, dalam Indonesia Circle 36, (1985), dalam Wariadi, Peranan Pembakaran pabrik kapur

ronggolawe Tuban terhadap industrialisasi di jawa timur tahun 1925-1972, (Surabaya: skripsi Unair, 2016).

E. Wawancara

Ibu Juariah sebagai pedagang makanan di kios Terminal Wisata Tuban.

Bapak Priyono sebagai supir bus Semarang-Surabaya.

F. Internet

Sri, Oetarin. 1960. *Tinjauan Sosiografi Indonesia Mengenai Masyarakat Tuban*. diunduh ; 8 September 2021, pukul 18.30 WIB (<https://ses.library.usyd.edu.au/>)

