

KONTRIBUSI SEKTOR TRANSPORTASI TERHADAP PEREKONOMIAN DAERAH DI PROVINSI SUMATERA BARAT

Eliza

Jurusan Akuntansi Fakultas Ekonomi UPI “YPTK”, Padang

Email: do.elizappn@yahoo.co.id

Diterima (received): 16 Agustus 2017

Disetujui (accepted): 22 Oktober 2017

ABSTRACT

The problem that is often faced in development planning, is the inequality and inequality in development. One of the causes, is the uneven spread of investment, either regionally or sectorally. Efforts that can be taken to reduce inequality and inequality in development, is to know the various roles sectoral in development. One sector that contributes to the nation's economy, is the transportation sector. The transportation sector is included in the category of infrastructure development that serves to support all aspects and activities of development. One method that can be used to see the impact of the transport sector on the regional economy and the expansion of employment opportunities in West Sumatra is by using the I-O (Input-Output) Method. This method is able to see the inter-sectoral linkages in the economy, so it can know the performance of a sector (transportation sector) in the regional economy and the appropriate local economic policy in the future. Using the Input-Output Table of West Sumatra, an analysis has been conducted to examine the impact of the transport sector on the regional economy and the extension of employment opportunities in West Sumatra, including the transport sector in general, having a backward link index and a relatively high relative forward index. This situation will have an impact on the development of other sectors and this sector will be responsive to economic change and policy changes in other sectors. Thus, for that reason, the transportation sector deserves to be a priority and strategic sector in the development process.

Keywords: *transportation, growth, employment*

A. PENDAHULUAN

Permasalahan yang sering dihadapi dalam perencanaan pembangunan adalah adanya ketimpangan dan ketidakmerataan dalam pembangunan. Salah satu penyebabnya, adalah penyebaran investasi yang tidak merata, baik dalam lingkup regional ataupun sektoral. Upaya yang dapat ditempuh untuk mengurangi ketimpangan dan ketidakmerataan di dalam pembangunan yaitu dengan mengetahui berbagai peran sektoral di dalam pembangunan. Peran dari berbagai sektor inilah yang diharapkan mampu memberikan kontribusi pendapatan bagi pembangunan suatu wilayah.

Pendekatan sektoral dalam perencanaan selalu dimulai dengan pertanyaan yang menyangkut sektor apa yang perlu dikembangkan untuk mencapai tujuan pembangunan. Berbeda dengan pendekatan sektoral, pendekatan regional lebih menitikberatkan pada wilayah mana yang perlu mendapat prioritas untuk dikembangkan, baru kemudian sektor apa yang sesuai untuk dikembangkan di masing-masing wilayah. Namun pada kenyataannya, pendekatan regional sering

diambil tidak dalam kerangka totalitas, melainkan hanya untuk beberapa wilayah tertentu, seperti daerah terbelakang, daerah perbatasan, atau daerah yang diharapkan mempunyai posisi strategis, dalam arti ekonomi-politik. Karena arah yang dituju adalah gabungan antara pendekatan sektoral dan regional, maka pembangunan wilayah perlu selalu dikaitkan dalam dimensi sektoral dengan dimensi spasial.

Terkait dengan kegiatan sektoral atau regional, yang juga penting di dalam mendukung pembangunan ditopang oleh investasi. Kegiatan investasi merupakan salah satu bagian dari kegiatan pembangunan, karena investasi dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Harrod-Domar (1957) dalam Jhingan (1993) mengemukakan, bahwa investasi merupakan kunci dari pertumbuhan ekonomi, sebab investasi dapat menciptakan pendapatan dan dapat memperbesar kapasitas produksi perekonomian dengan cara meningkatkan stok modal. Oleh karena itu, yang diharapkan dari investasi adalah dampak yang ditimbulkan dari investasi terhadap pembangunan nasional maupun wilayah.

Pembangunan sektor atau regional mana yang akan dijadikan prioritas, tentunya hal ini akan sulit dilakukan apabila hanya salah satu sektor atau regional saja yang jadi prioritas, terutama dalam kerangka pembangunan nasional. Salah satu sektor yang turut menunjang perekonomian bangsa, adalah sektor transportasi. Sektor transportasi termasuk dalam kategori pembangunan infrastruktur yang berfungsi untuk mendukung seluruh aspek dan kegiatan dari pembangunan. Sektor transportasi berperan dalam mendistribusikan barang dan jasa. Sektor-sektor perekonomian mengkaitkan sektor transportasi dengan biaya transfer atau biaya transportasi, sebab aktivitas distribusi input produksi dan output menggunakan fasilitas transportasi untuk mengantarkan barang dan jasa kepada pelaku ekonomi. Oleh karena itu, sektor transportasi sangat berperan dalam menunjang perekonomian suatu negara.

Salah satu prioritas pembangunan ke depan Propinsi Sumatera Barat, adalah pembangunan sektor industri. Pembangunan industri diarahkan untuk pengembangan yang berorientasi ekspor dengan memanfaatkan potensi sumber daya alam dan sumber daya manusia yang tersedia. Sehubungan dengan itu, pembangunan dikembangkan secara bertahap dan terpadu melalui peningkatan keterkaitan antara sektor pertanian dan sektor industri, sehingga meningkatkan nilai tambah dan memperkuat struktur ekonomi daerah.

Sektor industri merupakan sektor strategis untuk meningkatkan laju pertumbuhan pembangunan, khususnya di Propinsi Sumatera Barat. Ini disebabkan karena sektor industri akan berkaitan langsung dengan ekonomi lainnya. Kenaikan nilai tambah yang dihasilkan pada sektor transportasi memiliki kontribusi terhadap peningkatan pendapatan dan juga perluasan kesempatan kerja serta perekonomian daerah. Hal inilah yang menjadi latar belakang peneliti untuk mengkaji dampak sektor transportasi terhadap perekonomian daerah dan perluasan kesempatan kerja di Sumatera Barat.

Berdasarkan permasalahan yang dijabarkan pada perumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengkaji dampak sektor transportasi terhadap perekonomian daerah dan perluasan kesempatan kerja di Sumatera Barat
2. Menganalisis dampak sektor transportasi terhadap perekonomian daerah dan perluasan kesempatan kerja dalam penyerapan output dari sektor lain di Sumatera Barat, dan
3. Menganalisis dampak sektor transportasi terhadap perekonomian daerah dan perluasan kesempatan kerja sebagai penyedia input bagi sektor lain di Sumatera Barat.

B. METODOLOGI PENELITIAN

1. Waktu dan Tempat Penelitian

Daerah yang dipilih dalam melakukan penelitian ini adalah Sumatera Barat, sebagai salah satu provinsi di Pulau Sumatera yang memiliki peluang pengembangan ekonomi yang lebih besar. Waktu penelitian mulai dari Bulan April – September 2017.

2. Metode Analisa Data

Salah satu metode yang dapat dipergunakan untuk melihat dampak sektor transportasi terhadap perekonomian daerah dan perluasan kesempatan kerja di Sumatera Barat adalah dengan menggunakan Metode I-O (Input-Output). Metode ini mampu melihat keterkaitan antar sektor dalam perekonomian, sehingga dapat diketahui kinerja suatu sektor (sektor transportasi) dalam perekonomian daerah dan langkah kebijakan perekonomian daerah yang tepat pada masa yang akan datang. Model I-O mencakup semua transaksi, baik pembeli maupun penjual, yang terjadi selama waktu tertentu biasanya satu tahun. Model ini memberikan dasar bagi analisis yang rinci dari hubungan antar sektor dalam suatu perekonomian. Apabila terdapat perubahan dalam pola pembelian atau penjualan dari suatu sektor, dampaknya terhadap sektor lain dapat dihitung. Inilah yang menyebabkan model I-O menjadi amat menarik bagi analisis dampak regional, karena dampak suatu proyek pembangunan, misalnya: pada masing-masing sektor dalam daerah tersebut dapat ditelusuri (Kuncoro, 2004).

Tabel I-O sebagai suatu kumpulan data yang memberikan ciri-ciri struktural yang khusus dari suatu sistem ekonomi atau sebagai suatu analisis untuk menjelaskan serta mempengaruhi perilaku sistem pada suatu saat atau sepanjang kurun waktu tertentu. Sebagai suatu model kuantitatif, Tabel I-O akan memberikan gambaran menyeluruh mengenai struktur perekonomian nasional dan regional yang mencakup struktur output dan nilai tambah masing-masing sektor. Struktur input antara, yaitu penggunaan berbagai barang dan jasa oleh sektor-sektor produksi, struktur penyediaan barang dan jasa, baik berupa produksi dalam negeri maupun barang-barang yang berasal dari impor, struktur permintaan barang dan jasa, baik permintaan antara oleh sektor-sektor produksi maupun permintaan akhir untuk konsumsi, investasi, dan ekspor (Todaro, 2000).

Tabel 1. Kerangka Umum Penyusunan Tabel I-O

| Alokasi Output | | Permintaan Antara | | | Permintaan Akhir | Total Output |
|---------------------|---|-------------------|----------|----------|------------------|--------------|
| | | Sektor Produksi | | | | |
| Susunan Input | | 1 | 2 | 3 | | |
| Sektor | 1 | x_{11} | x_{12} | x_{13} | F_1 | X_1 |
| Produksi | 2 | x_{21} | x_{22} | x_{23} | F_2 | X_2 |
| | 3 | x_{31} | x_{32} | x_{33} | F_3 | X_3 |
| Jumlah Input Primer | | V_1 | V_2 | V_3 | | |
| Total Input | | X_1 | X_2 | X_3 | | |

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2017

Dalam rangka mencapai tujuan yang telah dirumuskan serta menjawab permasalahan dalam penelitian ini, maka penulis menggunakan data Tabel I-O Sumatera Barat yang diterbitkan oleh BPS bekerjasama dengan BAPPEDA Sumatera Barat. Tabel I-O di susun dengan maksud untuk menyajikan gambaran tentang hubungan timbal balik dan keterkaitan antara satuan sebagian (sektor) dalam perekonomian secara menyeluruh.

Model I-O sangat baik digunakan untuk meneliti keterkaitan antar sektor dalam suatu perekonomian atau kontribusi berbagai sektor dalam keseluruhan perekonomian dalam memenuhi berbagai tujuan pertumbuhan ekonomi. Dengan demikian, sehingga dapat dilakukan analisis terhadap sektor-sektor dalam perekonomian yang merupakan sektor unggulan (*key sectors*). Sektor unggulan (*key sectors*) adalah sektor yang memiliki peranan yang relatif besar dibanding sektor-sektor lainnya dalam memacu tujuan pertumbuhan ekonomi. Kriteria untuk menentukan apakah suatu sektor dapat dikatakan sebagai sektor unggulan, dapat ditentukan melalui :

a. Analisis Angka Pengganda

Tiga macam analisis angka pengganda yang kerap ditemui dalam literatur (misalkan: Miller & Blair 1985, Nazara 1997; dikutip dari Hidayat Amir dan Singgih Riphath, 2005) adalah Angka Pengganda Output, Angka Pengganda Pendapatan dan Angka Pengganda Lapangan Kerja. Angka pengganda output sektor j menggambarkan besarnya perubahan total output dalam perekonomian akibat satu unit perubahan permintaan akhir di sektor j . Semakin besar angka pengganda output semakin penting peranan sektor tersebut dalam output perekonomian, sehingga bisa disebut sektor unggulan. Angka Pengganda Pendapatan Rumah Tangga merupakan ukuran untuk mengetahui perubahan pendapatan langsung (upah dan gaji) akibat perubahan satu unit permintaan akhir di suatu sektor. Sedangkan efek lapangan pekerjaan (*employment effect*) merupakan efek total dari perubahan lapangan pekerjaan di perekonomian akibat adanya satu unit uang perubahan permintaan akhir di suatu sektor tertentu.

b. Analisis Keterkaitan

Saling berhubungannya suatu sektor dengan sektor lainnya dalam literatur ekonomi pembangunan di bagi menjadi dua bagian yaitu kaitan ke belakang (*backward linkage*) yang disebut sebagai daya penyebaran, dan kaitan ke depan (*forward linkage*) yang disebut sebagai derajat kepekaan.

Chenery dan Watanabe dalam Sritua Arief (1986), menentukan kaitan ke belakang dari suatu sektor sebagai rasio pembelian intersektoralnya (*intermediate inputs*) terhadap jumlah output brutonya. Suatu sektor dianggap mempunyai kaitan ke belakang yang tinggi, apabila pembelian inputnya dari sektor lain merupakan bagian yang besar dalam nilai output brutonya. Sebaliknya, kaitan ke depan dinyatakan sebagai rasio permintaan antara (*intermediate demand*) terhadap permintaan total (*total demand*) akan output suatu sektor. Suatu sektor mempunyai kaitan ke depan yang tinggi dengan sektor lain dalam ekonomi, apabila sebagian besar dari outputnya di beli oleh sektor-sektor lainnya.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Wilayah

Sumatera Barat adalah salah satu provinsi di Indonesia yang terletak di pulau Sumatera dengan Padang sebagai Ibukotanya. Wilayah provinsi ini menempati sepanjang pesisir barat Sumatera bagian tengah dan sejumlah pulau di lepas pantainya seperti Kepulauan Mentawai. Dari utara ke selatan, provinsi dengan wilayah seluas 42.297,30 km² ini berbatasan dengan empat provinsi, yakni Sumatera Utara, Riau, Jambi, dan Bengkulu. Sumatera Barat adalah rumah bagi etnis Minangkabau, walaupun wilayah adat Minangkabau sendiri lebih luas dari wilayah administratif Provinsi Sumatera Barat. Provinsi ini berpenduduk sebanyak 4.846.909 jiwa dengan mayoritas beragama Islam. Provinsi ini terdiri dari 12 kabupaten dan 7 kota dengan pembagian wilayah administratif sesudah kecamatan di seluruh kabupaten (kecuali Kabupaten Kepulauan Mentawai) dinamakan sebagai nagari (BPS, 2017).

Sumatera Barat memiliki karakteristik wilayah berupa dataran rendah di pantai barat dan dataran tinggi vulkanik yang dibentuk oleh Bukit Barisan. Provinsi ini memiliki daratan seluas 42.297,30 km² yang setara dengan 2,17% luas Indonesia. Sehingga lebih dari 45,17% merupakan kawasan yang masih ditutupi hutan lindung. Garis pantai provinsi ini seluruhnya bersentuhan dengan Samudera Hindia sepanjang 2.420.357 km dengan luas perairan laut 186.580 km².

2. Analisis Indeks Keterkaitan ke Belakang

Tingkat kemampuan masing-masing sektor dalam menyerap output dari sektor lainnya di Sumatera Barat dapat dihitung dengan terlebih dahulu menghitung indeks keterkaitan ke belakang (*backward linkages index*). Indeks keterkaitan ke belakang ini dapat di hitung berdasarkan data pada matriks pengganda yang telah tersedia dalam Tabel I-O. Tabel 2 menunjukkan bahwa sektor-sektor yang mempunyai nilai indeks keterkaitan ke belakang berdasarkan peringkat yang paling tinggi dan lebih besar dari satu adalah pengangkutan dan komunikasi, perdagangan, industri lainnya, lembaga keuangan, usaha bangunan, dan jasa perusahaan, padi, tanaman pertanian lainnya, serta jasa-jasa, yaitu masing-masing sebesar (1.91345), (1.72484), (1.32489), (1.20889), (1.2067), (1.11425), (1.0034), dimana nilai indeks keterkaitan ke belakang sektor-sektor tersebut berada di atas rata-rata indeks keterkaitan ke belakang seluruh sektor (19 sektor). Sedangkan, sektor-sektor yang mempunyai nilai indeks keterkaitan ke belakang berdasarkan peringkat yang paling rendah dan lebih kecil dari satu adalah sektor industri

Eliza, Kontribusi Sektor Transportasi terhadap Perekonomian Daerah di Provinsi Sumatera Barat

makanan, minuman, dan tembakau, tanaman pertanian lainnya, listrik, gas, dan air minum, peternakan dan hasil-hasilnya, bangunan, perikanan, hotel dan restoran, pertambangan dan penggalian, kehutanan, pemerintahan umum dan pertahanan, kegiatan yang tak jelas batasannya, serta pengilangan minyak bumi, yaitu masing-masing sebesar (0,95828), (0,92359), (0,91482), (0,85768), (0,85155), (0,7633), (0,73484), (0,72889), (0,72889), (0,68808), (0,68808), dan (0,66964), dimana nilai indeks keterkaitan ke belakang sektor-sektor tersebut berada di bawah rata-rata indeks keterkaitan ke belakang seluruh sektor (19 sektor).

Tabel 2. Indeks keterkaitan ke belakang (*backward linkages index*)

| Kode Sektor | Sektor | Nilai Backward Linkages | Peringkat |
|-------------|---|-------------------------|-----------|
| 1 | Padi | 1,2067 | 5 |
| 2 | Tanaman Bahan Makanan Lainnya | 0,92359 | 9 |
| 3 | Tanaman Pertanian Lainnya | 1,11425 | 6 |
| 4 | Peternakan dan Hasil-hasilnya | 0,85768 | 11 |
| 5 | Kehutanan | 0,72701 | 16 |
| 6 | Perikanan | 0,7633 | 13 |
| 7 | Pertambangan dan Penggalian | 0,72889 | 15 |
| 8 | Industri Makanan, Minuman, dan Tembakau | 0,95828 | 8 |
| 9 | Industri Lainnya | 1,32489 | 3 |
| 10 | Pengilangan Minyak Bumi | 0,66964 | 19 |
| 11 | Listrik, Gas, dan Air Minum | 0,91482 | 10 |
| 12 | Bangunan | 0,85155 | 12 |
| 13 | Perdagangan | 1,72484 | 2 |
| 14 | Hotel dan Restoran | 0,73484 | 14 |
| 15 | Pengangkutan dan Komunikasi | 1,91345 | 1 |
| 16 | Lembaga Keuangan, Usaha Bangunan, dan Jasa Perusahaan | 1,20889 | 4 |
| 17 | Pemerintahan Umum dan Pertahanan | 0,68808 | 17 |
| 18 | Jasa-jasa | 1,0034 | 7 |
| 19 | Kegiatan yang Tak Jelas Batasannya | 0,68591 | 18 |
| Rata rata | | 1,0000005 | |

Sumber: analisis, 2017

3. Analisis Indeks Keterkaitan ke Depan

Dampak sektor transportasi sebagai penyedia input bagi sektor lainnya di Sumatera Barat dapat dilihat melalui indeks keterkaitan ke depan (*forward linkages index*). Indeks keterkaitan ke depan ini menjelaskan tentang pembentukan output suatu sektor yang dipengaruhi oleh permintaan akhir masing-masing sektor perekonomian, dimana semakin tinggi nilai indeks keterkaitan ke depan suatu sektor, maka semakin banyak sektor tersebut menyediakan input untuk digunakan atau di beli oleh sektor lain. Sebaliknya, semakin rendah nilai indeks keterkaitan ke depan suatu sektor, maka semakin sedikit sektor tersebut

Eliza, Kontribusi Sektor Transportasi terhadap Perekonomian Daerah di Provinsi Sumatera Barat

menyediakan input untuk digunakan atau di beli oleh sektor lain dalam menghasilkan outputnya. Indeks ini dapat di hitung berdasarkan data pada matriks pengganda yang telah tersedia dalam Tabel I-O. Tabel 3 menunjukkan bahwa sektor-sektor yang mempunyai nilai indeks keterkaitan ke depan berdasarkan peringkat yang paling tinggi dan lebih besar dari satu adalah: sektor industri makanan, minuman, dan tembakau, hotel dan restoran, bangunan, listrik, gas, dan air minum, kegiatan yang tak jelas batasannya, industri lainnya, pengangkutan dan komunikasi, perdagangan, tanaman pertanian lainnya, peternakan dan hasil-hasilnya, serta jasa-jasa, yaitu masing-masing sebesar (1,35907), (1,24747), (1,19081), (1,16314), (1,15922), (1,14981), (1,13084), (1,08739), (1,04775), (1,02013), dan (1,00189), dimana nilai indeks keterkaitan ke depan sektor-sektor tersebut berada di atas rata-rata indeks keterkaitan ke depan seluruh sektor (19 sektor).

Tabel 3. Indeks keterkaitan ke depan (*forward linkages index*)

| Kode Sektor | Sektor | Nilai Forward Linkages | Peringkat |
|------------------|---|------------------------|-----------|
| 1 | Padi | 0,7552 | 18 |
| 2 | Tanaman Bahan Makanan Lainnya | 0,77217 | 17 |
| 3 | Tanaman Pertanian Lainnya | 1,04775 | 9 |
| 4 | Peternakan dan Hasil-hasilnya | 1,02013 | 10 |
| 5 | Kehutanan | 0,80664 | 15 |
| 6 | Perikanan | 0,80278 | 16 |
| 7 | Pertambangan dan Penggalian | 0,81112 | 14 |
| 8 | Industri Makanan, Minuman, dan Tembakau | 1,35907 | 1 |
| 9 | Industri Lainnya | 1,14981 | 6 |
| 10 | Pengilangan Minyak Bumi | 0,66964 | 19 |
| 11 | Listrik, Gas, dan Air Minum | 1,16314 | 4 |
| 12 | Bangunan | 1,19081 | 3 |
| 13 | Perdagangan | 1,08739 | 8 |
| 14 | Hotel dan Restoran | 1,24747 | 2 |
| 15 | Pengangkutan dan Komunikasi Lembaga Keuangan, Usaha Bangunan, dan Jasa | 1,13084 | 7 |
| 16 | Perusahaan | 0,93954 | 12 |
| 17 | Pemerintahan Umum dan Pertahanan | 0,8854 | 13 |
| 18 | Jasa-jasa | 1,00189 | 11 |
| 19 | Kegiatan yang Tak Jelas Batasannya | 1,15922 | 5 |
| <i>Rata-rata</i> | | <i>1,000001</i> | |

Sumber: analisis, 2017

D. KESIMPULAN

Dampak sektor transportasi terhadap perekonomian daerah dan perluasan kesempatan kerja di Sumatera Barat, meliputi pada umumnya kelompok sektor transportasi, mempunyai indeks keterkaitan ke belakang dan indeks keterkaitan ke depan yang relatif tinggi. Keadaan ini akan membawa dampak untuk perkembangan sektor-sektor lain dan sektor ini akan responsif terhadap perubahan ekonomi serta perubahan kebijaksanaan pada sektor-sektor lainnya. Sehingga Sektor transportasi layak untuk dijadikan sektor prioritas dan strategis dalam proses pembangunan. Pengimplikasian keterkaitan ke belakang maupun keterkaitan ke depan dari sektor transportasi ini adalah membangun dan memperluas jaringan dan kapasitas transportasi wilayah ini juga sejalan dengan prinsip dasar dari RPJPD Tahap ke-3 yaitu meningkatkan daya saing wilayah dengan prinsip-prinsip kebijakan keterpaduan tatanan transportasi nasional, wilayah, dan lokal dan bahwa transportasi Provinsi Sumatera Barat memerlukan peningkatan kualitas dan kapasitas infrastruktur dan pelayanannya. Rencana pembangunan dan perluasan jaringan transportasi ini banyak tersebar secara eksplisit pada beberapa Rencana Tata Ruang Wilayah, Masterplan Percepatan Pembangunan Ekonomi Sumatera Barat dan Masterplan Infrastruktur Sumatera Barat serta dalam beberapa dokumen lintas sektoral seperti Tataran Transportasi Wilayah. Dokumen perencanaan dan rencana induk tersebut sah (*legitimate*) dan tidak ada alasan dalam RPJMD untuk tidak menampungnya dalam perencanaan pembangunan transportasi lima (5) tahun ke depan.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS. (2017). *Sumatera Barat dalam Angka Tahun 2017*. Sumatera Barat: Badan Pusat Statistik.
- Jhingan, M. L. (1993). *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta: PT Raja Grafindo.
- Kuncoro, M. (2004). *Metode Kuantitatif ; Teori dan Aplikasi untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta: UPP AMP YKPN.
- Neoloka, A. (2008). *Kesadaran Lingkungan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Todaro, M. P. (2000). *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Jakarta: Penerbit Erlangga.