

SKRIPSI

**ANALISIS TRANSPORTASI DARAT TERHADAP
PEREKONOMIAN
INDONESIA**



Disusun Oleh:

FAISAL ALI BAHAGIA

NIM: 160604054

**PROGRAM STUDI ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2021 M/1442 H**

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Faisal Ali Bahagia

NIM : 160604054

Prodi : Ilmu Ekonomi

Fakultas : Ekonomi Dan Bisnis Islam

Judul Skripsi : Analisis Transportasi Darat Terhadap Perekonomian Indonesia

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkannya.
2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.
3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemiliknya.
4. Tidak memanipulasi dan memalsukan data.
5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.

Bila di kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap dikenai sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry Banda Aceh. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan tanpa paksaan dari pihak manapun.

Banda Aceh, 3 Februari 2021

Yang Menyatakan



(Faisal Ali Bahagia)

NIM. 160604054

LEMBAR PERSETUJUAN SIDANG SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Ar-Raniry Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Beban Studi
Untuk Menyelesaikan Program Ilmu Ekonomi

Dengan Judul:

ANALISIS TRANSPORTASI DARAT TERHADAP PEREKONOMIAN INDONESIA

Disusun Oleh:

Faisal Ali Bahagia

NIM: 160604054

Disetujui untuk disidangkan dan dinyatakan bahwa isi dan formatnya telah memenuhi syarat sebagai kelengkapan dalam penyelesaian studi pada Program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry

Pembimbing I



Dr. Muhammad Adnan, S.E., M.Si.
NIP. 197204281999031005

Pembimbing II



Ana Fitria, S.E., M.Sc
NIDN. 2005099002

Mengetahui
Ketua Prodi Ilmu Ekonomi



Dr. Muhammad Adnan, S.E., M.Si.
NIP. 197204281999031005

**ANALISIS TRANSPORTASI DARAT TERHADAA
PPEREKONOMIAN INDONESIA
SKRIPSI**

Telah Diuji oleh Panitia Munaqasyah Skripsi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry dan Dinyatakan
Lulus
serta Diterima sebagai Salah Satu Beban Studi Program Sarjana (S-1)
dalam Ilmu Ekonomi

Pada Hari/Tanggal :

Rabu, 17 Februari 2021
5 Rajab 1442 H

Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi

Ketua,

Sekretaris,


Dr. Muhammad Adnan, S.E., M.Si.


Jalilah, S.Hi., M.Ag

NIP. 197204281999031005

NIDN. 200806880

Penguji I,

Penguji II,


Marwiyati, S.E., M.M


Sahnina Sukma, S.E., M.Si

NIP. 197404122005012002

NIP. 198708102019032013

Mengetahui,
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry
Darussalam Banda Aceh




Dr. Zaki Fuad, M.Ag
NIP. 196403141992031003



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
UPT. PERPUSTAKAANJL. Syeikh Abdur Rauf
Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp. 0651-7552921, 7551857, Fax. 0651-7552922
Web: www.library.ar-raniry.ac.id, Email:
library@ar-raniry.ac.id

**FORM PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH MAHASISWA UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : Faisal Ali Bahagia
NIM : 160604054
Fakultas/Program Studi : Ekonomi dan Bisnis Islam/Ilmu Ekonomi
E-mail : 160604054@student.ar-raniry.ac.id

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah:

Tugas Akhir KKKU Skripsi

yang berjudul:

Analisis Transportasi Darat Terhadap Perekonomian Indonesia

Beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini, UPT Perpustakaan UIN Ar-Raniry Banda Aceh berhak menyimpan, mengalih-media formatkan, mengelola, mendiseminasikan, dan mempublikasikannya di internet atau media lain.

Secara *fulltext* untuk kepentingan akademik tanpa perlu meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis, pencipta dan atau penerbit karya ilmiah tersebut.

UPT Perpustakaan UIN Ar-Raniry Banda Aceh akan terbebas dari segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Banda Aceh

Pada tanggal : 12 April 2023

Penulis

Mengetahui
Pembimbing I

Pembimbing II

Faisal Ali Bahagia
NIM. 160604044

Dr. Muhammad Adnan, S.E., M.Si.
NIP. 197204281999031005

Ana Fitria, SE., M.Sc
NIDN. 2005099002

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah Rabbil'alamin,

Segala puji bagi Allah, Tuhan semesta alam yang senantiasa memberikan limpahan nikmat dan rahmat yang tidak mampu dihitung oleh hamba-Nya. Semoga dengan rahmat-Nya kita selalu dalam lindungan Allah, serta menambah rasa syukur dan taqwa dihadapannya-Nya. Shalawat dan salam semoga tercurah atas Nabi besar Muhammad SAW, beserta keluarga dan sahabat beliau. Syukur Alhamdulillah atas izin Allah yang Maha Segala-Nya dan berkah rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“ANALISIS TRANSPORTASI DARAT TERHADAP PEREKONOMIAN INDONESIA”**

Skripsi ini merupakan tugas akhir sebagai syarat untuk menyelesaikan program studi sarjana pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam dengan Jurusan Perbankan Syariah Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh. Dalam proses penyelesaian skripsi ini, penulis mengucapkan banyak terimakasih atas bantuan, do'a, dukungan, usaha, arahan dan bimbingan dari berbagai pihak, tanpa itu semua penulis menyadari tidak mungkin menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang tidak terhingga terutama kepada:

1. Dr. Zaki Fuad, M.Ag selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
2. Dr. Muhammad Adnan, SE., M.Si. selaku Ketua program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, UIN Ar- Raniry Banda Aceh.

3. Muhammad Arifin, Ph.D selaku ketua Laboratorium, serta staf Laboratorium Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry Banda Aceh
4. Dr. Muhammad Adnan, SE., M.Si selaku pembimbing I dan Ana Fitria, SE.,M.Sc selaku pembimbing II yang telah banyak membantu penulis, memberikan waktu, pemikiran serta pengarahan yang sangat baik berupa saran dan bimbingan terhadap skripsi ini.
5. Yulindawati, S.E., M.M. selaku dosen wali yang telah memberikan informasi dan pengarahan selama penulis menempuh perkuliahan beserta dosen, pegawai dan staf Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry yang telah banyak memberikan bantuan dan kemudahan kepada penulis selama mengikuti perkuliahan.
6. Kedua Orang Tua tercinta penulis ucapkan sangat banyak terimakasih untuk Ayahanda Sina dan Ibunda Nur'ainsyah, yang senantiasa memberikan do'a, cinta, kasih sayang, pengorbanan, didikan, dukungan moral maupun materil yang tiada hentinya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan perkuliahan ini. Kepada kakak dan adik penulis yang telah membantu dan memberi dorongan agar segera menyelesaikan skripsi ini.
7. Kepada Dedek Melda Imalia S.Pd yang telah banyak ikut serta dalam membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Sahabat saya tercinta yang telah menemani dalam suka maupun duka serta memberikan dukungan luar biasa kepada penulis dalam proses menyelesaikan skripsi ini.
9. Seluruh teman-teman seperjuangan khususnya Ilmu Ekonomi Letting 2016 yang telah membantu penulis dalam memberikan semangat yang tidak henti-hentinya kepada penulis dan berjuang bersama-sama dalam suka maupun duka dalam menyelesaikan pendidikan perguruan tinggi ini.

Penulis berhadap dan berdo'a semoga bantuan, motivasi, dukungan dan amal baik mereka memperoleh balasan dan kebaikan oleh Allah SWT dengan pahala yang berlipat ganda. Peneliti juga sangat mengharapkan kritikan dan saran yang membangun agar penelitian ini dapat memberikan manfaat untuk penulis, pembaca dan menjadi hal positif bagi banyak pihak.

Akhir kata kita berdo'a kehadiran Allah SWT agar penelitian ini menjadi satu amal kebaikan bagi kami dan semoga bermanfaat dalam misi mengembangkan ilmu pengetahuan.

Amin Ya Rabbal 'Alamin

Banda Aceh, 3 Februari 2021

Penulis,

Faisal Ali Bahagia



TRANSLITERASI ARAB-LATIN DAN SINGKATAN

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K
Nomor: 158 Tahun 1987 – Nomor: 0543 b/u/1987

1. Konsonan

No	Arab	Latin	No	Arab	Latin
1	ا	Tidak dilambangkan	16	ط	Ṭ
2	ب	B	17	ظ	Z
3	ت	T	18	ع	‘
4	ث	Ṣ	19	غ	G
5	ج	J	20	ف	F
6	ح	H	21	ق	Q
7	خ	Kh	22	ك	K
8	د	D	23	ل	L
9	ذ	Ẓ	24	م	M
10	ر	R	25	ن	N
11	ز	Z	26	و	W
12	س	S	27	ه	H
13	ش	Sy	28	ء	’
14	ص	Ṣ	29	ي	Y
15	ض	D			

2. Vokal

Vokal Bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin
◌َ	<i>Fatḥah</i>	A
◌ِ	<i>Kasrah</i>	I
◌ُ	<i>Dammah</i>	U

b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf, yaitu:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
◌َ ي	<i>Fatḥah</i> dan ya	Ai
◌َ و	<i>Fatḥah</i> dan wau	Au

Contoh:

كيف : *kaifa*

هول : *hauila*

3. *Maddah*

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
اَ / اِي	<i>Fatḥah</i> dan <i>alif</i> atau <i>ya</i>	Ā
اِ / اِي	<i>Kasrah</i> dan <i>ya</i>	Ī
اُ / اِي	<i>Dammah</i> dan <i>wau</i>	Ū

Contoh:

قَالَ : *qāla*

رَمَى : *ramā*

قِيلَ : *qīla*

يَقُولُ : *yaqūlu*

4. *Ta Marbutah* (ة)

Transliterasi untuk *ta marbutah* ada dua.

a. *Ta marbutah* (ة) hidup

Ta marbutah (ة) yang hidup atau mendapat harkat *fatḥah*, *kasrah* dan *dammah*, transliterasinya adalah t.

b. *Ta marbutah* (ة) mati

Ta marbutah (ة) yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah h.

c. Kalau pada suatu kata yang akhir katanya *ta marbutah* (ة) diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta

bacaan kedua kata itu terpisah maka ta *marbutah* (ة) itu ditransliterasikan dengan h.

Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ : *rauḍah al-atfāl/ rauḍatul atfāl*

الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ : *al-Madīnah al-Munawwarah/
al-Madīnatul Munawwarah*

طَلْحَةَ : *Ṭalḥah*

Catatan:

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail, sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: Ḥamad Ibn Sulaiman.
2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrut; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus Bahasa Indonesia tidak ditransliterasi. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf.

ABSTRAK

Nama : FAISAL ALI BAHAGIA
NIM : 160604054
Fakultas/Program Studi : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam/
Ekonomi Syariah
Judul Skripsi : Analisis Transportasi Darat Terhadap
Perekonomian Indonesia
Tebal Skripsi : Halaman 83
Pembimbing I : Dr. Muhammad Adnan, S.E., M.Si.
Pembimbing II : Ana Fitria, SE., M.Sc

Manajemen transportasi yang aman dan nyaman akan mendukung peningkatan kemauan dan kemampuan penyandang masalah kesejahteraan masyarakat untuk memperbaiki dan meningkatkan taraf perekonomian masyarakat. Namun, manajemen transportasi yang buruk juga dapat berakibat buruk bagi kesejahteraan dan tingkat perekonomian masyarakat. Tujuan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis transportasi darat terhadap perekonomian masyarakat Indonesia. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif (*quantitative research*) menggunakan data sekunder yaitu berupa arsip dan dokumen-dokumen dari distribusi PDRB, jumlah kendaraan, panjang jalan dan pengeluaran pemerintah dari BPS dalam periode 2017-2019 34 Provinsi di Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Variabel jumlah kendaraan, Panjang jalan dan pengeluaran pemerintah mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap perekonomian.

Kata Kunci: Perekonomian, Jumlah kendaraan, Panjang jalan, Pengeluaran pemerintah.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL KEASLIAN	i
HALAMAN JUDUL KEASLIAN.....	ii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI	iv
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	v
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI	vi
KATA PENGANTAR	vii
HALAMAN TRANSLITERASI	ix
ABSTRAK.....	xi
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR TABEL.....	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Penelitian.....	1
1.2 Rumusan Masalah	15
1.3 Tujuan Penelitian.....	15
1.4 Manfaat Penelitian	15
1.5 Sistematika Pembahasan	16
BAB II LANDASAN TEORI.....	18
2.1 Pertumbuhan Ekonomi.....	18
2.1.1 Teori Perekonomian.....	20
2.1.2 Teori Ekonomi Linier.....	22
2.1.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perekonomian.....	24
2.1.4 Produk Domestik Regional Bruti... ..	26
2.2 Transportasi Darat	28
2.2.1 Konsep dan Fungsi Transportasi.....	29
2.3 Pengaruh Transportasi Darat terhadap Perekonomian	33

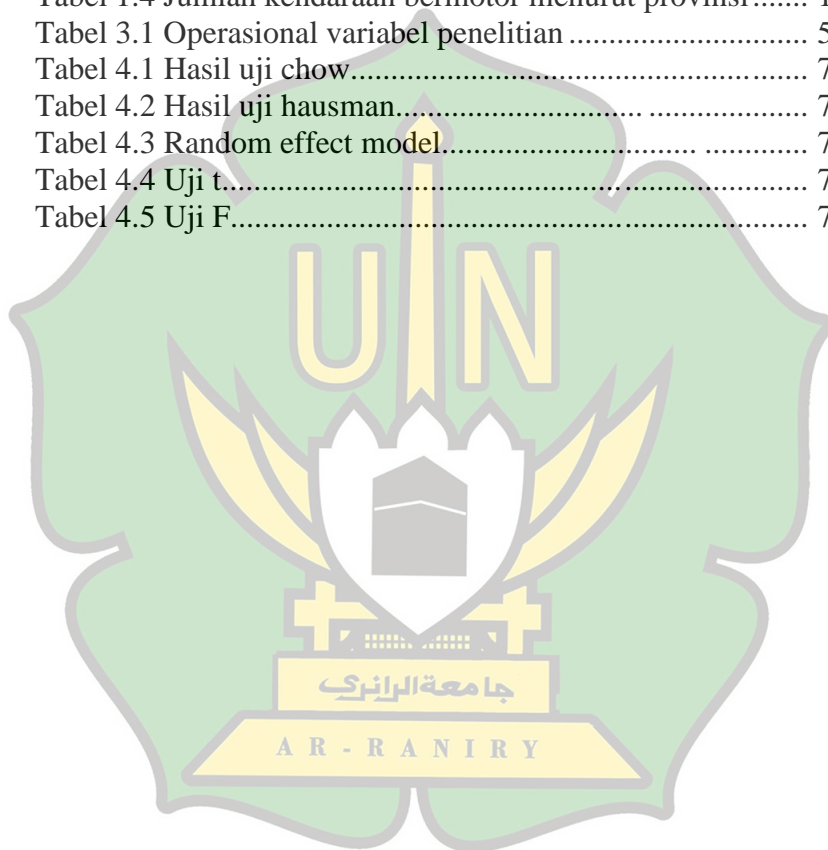
2.3.1 Pengaruh Jumlah Kendaraa terhadap Perekonomian	36
2.3.2 Pengaruh Panjang Jalan terhadap Perekonomian	38
2.3.3 Pengeluaran Pemerintah terhadap Perekonomian	39
2.3.3.1 Klasifikasi Pengeluaran Pemerintah	40
2.5 Penelitian Terdahulu	43
2.6 Kerangka Pemikiran	45
2.7 Hipotesis	49
BAB III METODE PENELITIAN.....	48
3.1 Jenis Penelitian	48
3.2 Jenis dan Sumber Data	48
3.3 Teknik Pengumpulan Data	49
3.4 Operasional Variabel Penelitian	50
3.5 Metode Analisis Data	51
3.6 Model Estimasi Regresi.....	53
3.6.1 Tahapan Uji Panel	55
3.7 Pengujian Hipotesis	56
3.7.1 Uji Parsial	56
3.7.2 Uji Simultan.....	56
3.8 Analisis Koefisien Determinasi	57
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	58
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	58
4.1.1 Keadaan Geografis	58
4.1.2 Keadaan Demografis	59
4.2 Gambaran Umum Variabel Penelitian.....	60
4.2.1 Perekonomian	61
4.2.2 Jumlah Kendaraan	63
4.2.3 Panjang Jalan	67
4.2.4 Pengeluaran Pemerintah	71
4.3 Estimasi Regresi Data Panel.....	72
4.3.1 Hasil Chow Test	72
4.3.2 Hasil Hausman Test.....	73

4.4 Hasil Uji Goodnees Of Fit.....	75
4.5 Uji Hipotesis.....	75
4.5.1 Uji t.....	75
4.5.2 Uji F.....	76
4.6 Koefisien Determinasi.....	77
BAB V Penutup.....	79
DAFTAR PUSTAKA	80



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 PDRB atas harga berlaku menurut provinsi	4
Tabel 1.2 Pengeluaran pemerintah pusat menurut provinsi	6
Tabel 1.3 Panjang jalan menurut Provinsi Indonesia	9
Tabel 1.4 Jumlah kendaraan bermotor menurut provinsi	12
Tabel 3.1 Operasional variabel penelitian	53
Tabel 4.1 Hasil uji chow	71
Tabel 4.2 Hasil uji hausman	72
Tabel 4.3 Random effect model	73
Tabel 4.4 Uji t	75
Tabel 4.5 Uji F	76



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka pemikiran49



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Salah satu faktor untuk mengukur keberhasilan pembangunan suatu negara adalah pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi dapat diartikan sebagai proses perubahan kondisi perekonomian suatu negara secara berkesinambungan menuju keadaan yang lebih baik selama periode tertentu (Todaro, 2006). Perekonomian juga dapat diartikan sebagai gambaran mengenai dampak dari kebijakan-kebijakan pemerintah yang dilaksanakan dalam bidang ekonomi (Boediono, 2012). Pertumbuhan ekonomi merupakan sebagai proses kenaikan output per kapita dalam jangka panjang dan merupakan ukuran keberhasilan pembangunan nasional.

Menurut Friedrich (2001), pembangunan sebagai serangkaian tindakan atau kegiatan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu di mana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijaksanaan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu. Kebijakan pembangunan pada dasarnya merupakan keputusan dan intervensi pemerintah, baik secara nasional maupun daerah untuk mendorong proses pembangunan daerah secara keseluruhan. Pembangunan daerah sebagai bagian integral dari pembangunan

nasional merupakan suatu perubahan yang terencana dalam upaya mencapai sasaran dan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang di dalamnya melibatkan seluruh kekuatan yang ada melalui dukungan masyarakat di berbagai sektor. Dalam kaitan ini pembangunan memiliki dua dimensi, yaitu adanya perubahan menuju ke arah perbaikan yang meliputi perubahan dalam sektor ekonomi maupun di luar ekonomi, dan adanya proses yang membutuhkan waktu.

Pertumbuhan suatu negara atau daerah dipengaruhi oleh sumber daya alam, sumber daya manusia, modal, usaha, teknologi dan kebijakan pemerintah. Oleh karena itu, untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi tidak hanya memperhatikan satu faktor melainkan membutuhkan faktor pembantu lainnya. Namun para ahli ekonomi menganggap bahwa untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, hal yang paling penting diperhatikan adalah faktor produksi. Hal ini dikarenakan faktor produksi merupakan kekuatan utama yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi (Tarigan, 2007). Sedangkan tidak stabilnya pertumbuhan ekonomi merupakan akibat dari perubahan yang terjadi di dalam faktor produksi tersebut (Jhingan, 2014). Jadi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang signifikan dan efisien, pemerintah harus

memfokuskan kebijakan untuk meningkatkan faktor produksi yang tepat dalam pembangunan dan pengembangan ekonomi.

Adapun perekonomian merupakan upaya peningkatan kapasitas produksi untuk mencapai penambahan output, yang diukur menggunakan Produk Domestik Bruto (PDB) maupun Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dalam suatu wilayah. Perekonomian adalah proses kenaikan output perkapita dalam jangka panjang. Tekanannya pada tiga aspek, yaitu: proses, output perkapita dan jangka panjang. Pertumbuhan ekonomi adalah suatu proses, bukan suatu gambaran ekonomi pada suatu saat. Di sini kita melihat aspek dinamis dari suatu perekonomian berkembang atau berubah dari waktu ke waktu. Tekanannya ada pada perubahan atau perkembangan itu sendiri. Pertumbuhan ekonomi adalah peningkatan kemampuan dari suatu perekonomian dalam memproduksi barang dan jasa. Maka dapat disimpulkan bahwa makin tingginya pertumbuhan ekonomi biasanya makin tinggi pula kesejahteraan masyarakat, meskipun terdapat indikator yang lain yaitu distribusi pendapatan (Nanga, 2005). Dengan demikian kita bisa melihat kondisi perekonomian Indonesia pada distribusi PDRB di Provinsi Indonesia. Menurut data BPS 2020 distribusi PDRB tahun 2017-2019 bisa dilihat pada table 1.1 menunjukkan.

Tabel 1.1
PDRB Atas Dasar Harga Berlaku
Menurut Provinsi (Miliar Rupiah) 2017-2019

Provinsi	2019	2018	2017
Aceh	164 210,64	155 911,12	145 806,92
Sumatera Utara	801 733,34	741 751,63	684 634,43
Sumatera Barat	246 422,72	230 571,99	213 893,47
Riau	765 198,30	755 435,02	704 705,03
Jambi	217 711,78	208 366,82	189 787,72
Sumatera Selatan	455 232,78	419 723,51	382 885,70
Bengkulu	72 143,37	66 412,90	60 657,68
Lampung	360 663,62	333 670,88	306 700,43
Kep. Bangka Belitung	75 829,32	73 121,01	69 865,21
Kep. Riau	268 079,99	249 075,50	227 706,88
Dki Jakarta	2 840 827,86	2 599 326,21	2 365 353,85
Jawa Barat	2 125 157,99	1 962 231,58	1 788 117,36
Jawa Tengah	1 362 457,38	1 268 454,78	1 172 794,52
Di Yogyakarta	141 400,18	129 874,34	119 128,72
Jawa Timur	2 352 425,22	2 189 823,64	2 012 917,99
Banten	664 963,40	615 107,75	563 597,70
Bali	252 597,50	233 791,86	213 035,86
Nusa Tenggara Barat	132 674,15	123 965,94	123 822,76
Nusa Tenggara Timur	106 892,84	99 094,46	90 758,93
Kalimantan Barat	212 318,43	194 198,96	177 493,65
Kalimantan Tengah	150 283,20	138 718,39	125 817,07
Kalimantan Selatan	180 737,96	171 690,51	159 104,55
Kalimantan Timur	653 677,10	636 454,48	591 903,49
Kalimantan Utara	97 458,41	86 048,89	76 927,57
Sulawesi Utara	130 201,36	119 547,70	110 116,73
Sulawesi Tengah	166 402,67	150 032,47	133 951,16
Sulawesi Selatan	504 746,87	461 719,49	415 588,20

Sulawesi Tenggara	129 260,13	118 090,93	107 423,45
Gorontalo	41 150,59	37 734,31	34 537,68
Sulawesi Barat	46 360,39	43 454,25	39 497,41
Maluku	46 257,18	43 066,43	39 881,55
Maluku Utara	39 715,97	36 497,64	32 272,57
Papua Barat	84 347,69	79 642,92	71 785,93
Papua	189 716,40	210 755,73	188 938,08

Sumber: Badan Pusat Statistik Pusat(2020).

Berdasar pada tabel 1.1 menurut data BPS menunjukkan distribusi PDRB atas dasar harga berlaku menunjukkan bahwa tingkat distribusi PDRB paling tinggi yaitu pada Provinsi Dki Jakarta pada tahun 2017-2019 sebesar Rp2 365 353,85-Rp2 840 827,86 miliar, sedangkan distribusi PDRB paling rendah itu pada Provinsi Maluku Utara pada tahun 2017-2019 sebesar Rp32 272,57-Rp39 715,97 miliar. Jadi disini bisa kita lihat tingkat distribusi PDRB atas dasar harga berlaku menurut provinsi di Indonesia itu menjelaskan kondisi ouput perekonomian di Indonesia saat ini.

Adapun salah satu upaya yang dipengaruhi untuk meningkatkan belanja dan ouput pemerintah Indonesia dari semua sektor demi meningkatkan perekonomian yang lebih baik. Menurut data BPS tahun 2019, tingkat pengeluaran yang dilakukan pemerintah pusat tahun 2019 mencapai Rp297 851 059 miliar. Rincian pengeluaran anggaran belanja dan pembiayaan pemerintah Indonesia menurut provinsi bertujuan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam meningkatkan perekonomian. Berdasarkan data

dari BPS tahun 2019 rincian pengeluaran Pemerintah Indonesia pada tahun 2019 sebagai berikut:

Tabel 1.2
Pengeluaran Pemerintah Pusat Indonesia Menurut Provinsi
(Miliar Rupiah), 2017-2019

Provinsi	2019	2018	2017
Aceh	17 177 507	15 335 355	14 813 723
Sumatera Utara	15 827 753	13 544 555	13 402 544
Sumatera Barat	7 150 369	6 822 712	6 363 961
Riau	9 179 049	8 537 823	9 247 194
Jambi	4 828 407	4 869 537	4 583 486
Sumatera Selatan	9 713 473	9 182 301	8 260 827
Bengkulu	3 639 871	3 202 896	3 243 391
Lampung	7 807 923	7 633 026	7 017 855
Kepulauan Bangka Belitung	2 962 022	2 666 617	2 468 717
Kepulauan Riau	3 659 564	3 499 838	3 525 102
DKI Jakarta	89 088 352	78 671 228	73 535 704
Jawa Barat	37 132 309	36 482 715	35 512 081
Jawa Tengah	26 652 341	26 231 235	24 349 750
DI Yogyakarta	6 149 113	5 790 571	5 279 617
Jawa Timur	33 843 734	35 289 761	31 851 420
Banten	12 285 531	11 072 775	10 265 222
Bali	6 834 256	6 701 282	6 478 849
Nusa Tenggara Barat	5 273 582	5 334 651	5 421 933
Nusa Tenggara Timur	5 448 447	5 059 885	4 987 989
Kalimantan Barat	5 910 666	5 872 181	5 562 103
Kalimantan Tengah	5 456 290	5 250 300	4 412 596
Kalimantan Selatan	7 031 946	6 722 887	6 002 245
Kalimantan Timur	10 769 670	11 210 808	8 765 868
Kalimantan Utara	3 005 922	2 560 730	2 585 440
Sulawesi Utara	4 524 486	4 080 736	3 891 527

Sulawesi Tengah	4 323 326	4 106 732	3 708 728
Sulawesi Selatan	10 099 897	9 444 558	9 220 495
Sulawesi Tenggara	4 310 571	4 138 218	4 033 244
Gorontalo	1 955 667	1 889 286	1 829 857
Sulawesi Barat	2 135 482	1 907 106	1 977 195
Maluku	3 230 500	3 083 520	2 845 812
Maluku Utara	2 762 086	2 516 318	2 312 013
Papua Barat	8 729 203	8 098 275	7 839 000
Papua	13 978 118	14 134 105	14 016 057
Indonesia	392 877 433	370 944 523	349 611 545

Sumber : Badan Pengelolaan Keuangan Indonesia (2019).

Badan Pengelolaan Keuangan Indonesia memaparkan tingkat pengeluaran belanja dan pembiayaan Pemerintah Indonesia tahun 2017 itu sebesar Rp349 611 545 miliar, pada tahun 2018 terjadi peningkatan pengeluaran pemerintah sebesar Rp370 944 523 miliar, sedangkan pada tahun 2019 juga terjadi peningkatan dengan pengeluaran sebesar Rp392 877 433 miliar. Adapun tingkat pengeluaran pemerintah paling tinggi yaitu provinsi DKI Jakarta pada tahun 2017-2019 sebesar Rp73 535 704-Rp89 088 352 miliar, DKI Jakarta adalah salah satu provinsi yang mendapatkan otonomi daerah sebagai daerah istimewa dan juga sebagai pusat atau ibu kota Negara Indonesia. Demikian pengeluaran pemerintah paling rendah pada tahun 2017-2018 yaitu provinsi Kepulauan Bangka Belitung sebesar Rp2 468 717-Rp2 962 022 miliar. Pengeluaran pemerintah dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dan meningkatkan output dan distribusi perekonomian masyarakat di setiap provinsi yang ada di Indonesia.

Untuk meningkatkan output dan distribusi ekonomi masyarakat suatu wilayah diperlukan satu akses yang baik, yang tentunya di sediakan oleh pemerintah pusat yaitu Pelayanan umum atau pelayanan publik. Pelayanan umum sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Dengan semakin baiknya pelayanan publik akan menunjang peningkatkan mobilitas dan kinerja masyarakat yang akhirnya akan meningkatkan perekonomian suatu negara. Negara yang maju adalah negara yang memiliki penduduk yang memadai dan berkesinambungan, serta sumber daya alam yang melimpah, dan transportasi yang lancar. transportasi merupakan penghubung antara komoditas/barang hasil produksi dan konsumen. Mobilitas yang tinggi mencerminkan kelancaran distribusi serta waktu yang diperlukan untuk mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat dimana barang tersebut kurang bermanfaat ke lokasi dimana manfaatnya lebih besar akan semakin cepat. Semakin tinggi mobilitas maka semakin tinggi pula produktivitasnya (Nasution, 2006). Oleh karna itu perpanjangan jalan untuk akses transportasi itu sangatlah penting, Radiansyah (2012) menyatakan bahwa panjang jalan mempunyai elastisitas positif sebesar 0,097 yang berarti bahwa setiap terjadi penambahan panjang jalan sebesar 1% maka akan meningkatkan PDRB per kapita sebesar 0,097% dengan asumsi ceteris paribus. Hal ini sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa semakin meningkatnya modal, dalam hal ini infrastruktur jalan, maka akan semakin meningkatkan output. Jadi bisa disimpulkan bahwa perpanjangan

jalan akan membantu pertumbuhan ekonomi per kapita mau pun daerah. Pada Data BPS Indonesia 2019 panjang jalan Provinsi di Indonesia tahun 2017-2019 sebagai berikut:

Tabel 1.3
Panjang Jalan Menurut Provinsi di Indonesia (km),
Tahun 2017-2019

Provinsi	2019	2018	2017
Aceh	23 915 ^x	24 019 ^x	24 019
Sumatera Utara	39 245 ^x	39 543 ^x	39 543
Sumatera Barat	22 388 ^x	22 556 ^x	22 556
Riau	24 497 ^x	25 071 ^x	24 992
Jambi	13 092 ^x	13 027 ^x	13 027
Sumatera Selatan	18 989 ^x	19 233 ^x	19 233
Bengkulu	9 327 ^x	9 196 ^x	9 196
Lampung	20 759 ^x	21 044 ^x	21 044
Kepulauan Bangka Belitung	5 536 ^x	5 485 ^x	5 485
Kepulauan Riau	5 686 ^x	5 686 ^x	5 686
DKI Jakarta	6 732 ^x	6 732	6 732
Jawa Barat	27 545 ^x	26 870 ^x	26 980
Jawa Tengah	30 670 ^x	30 394 ^x	30 394
DI Yogyakarta	4 370 ^x	4 377 ^x	4 377
Jawa Timur	41 192 ^x	40 955 ^x	40 955
Banten	6 918 ^x	6 992 ^x	6 927
Bali	8 722 ^x	8 678 ^x	8 678
Nusa Tenggara Barat	8 504 ^x	8 525 ^x	8 525
Nusa Tenggara Timur	23 635 ^x	23 193 ^x	23 193
Kalimantan Barat	18 315 ^x	18 226 ^x	18 234
Kalimantan Tengah	17 997 ^x	17 939 ^x	17 939
Kalimantan Selatan	13 447 ^x	13 614 ^x	13 614
kalimantan utara	13 558 ^x	13 333 ^x	13 333

Kalimantan Timur1	4 006 ^x	3 184x	3 183
Sulawesi Utara	10 072 ^x	9 840x	9 840
Sulawesi Tengah	16 908 ^x	16 565x	16 565
Sulawesi Selatan2	30 476 ^x	30 679x	30 679
Sulawesi Tenggara	13 235 ^x	13 064x	13 064
sulawesi barat	5 539 ^x	5 495x	5 495
Gorontalo	5 677 ^x	5 757x	5 758
Maluku	10 185 ^x	10 213x	10 213
Maluku Utara	7 354 ^x	7 432x	7 432
papua barat	12 529 ^x	11 917x	11 867
Papua	21 824 ^x	21 824x	21 732
Indonesia	542 844^x	540 658x	540 490

Sumber : Badan Pusat Statistik Transportasi Indonesia (2019).

Menurut data BPS Transportasi, panjang jalan Indonesia pada tahun 2017 iyalah 540 490 km, pada tahun 2018 terjadi perpanjangan jalan di setiap Provinsi Indonesia sepanjang 540 658x km, sedangkan di tahun 2019 panjang jalan sebesar 542 844^x km, peningkatan perpanjangan jalan yang terjadi di Indonesia itu menunjukin bahwa pemerintah sangat memperhatikan tingkat tingkat panjang jalan disetiap tahunnya. Tingkat panjang jalan paling rendah pada tahun 2017-2019 di Provinsi Indonesia adalah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yaitu 5 485 km - 5 536x km, sedangkan panjang jalan tingkat paling tinggi pada tahun 2017-2019 iyalah Provinsi Jawa Timur dengan panjang jalan 40 955 km - 41 192x km.

Panjang jalan adalah akses masyarakat untuk meningkatkan distribusi perekonomian. Dengan semangkin bagus dan panjang

jalan maka akses transportasi darat akan semakin jauh dan juga mempermudah masyarakat dalam meningkatkan distribusi. BPS menjelaskan Sistem transportasi nasional memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional. Transportasi sangat dibutuhkan untuk menjamin terselenggaranya mobilitas penduduk maupun barang. Sebagai bagian dari sistem perekonomian, transportasi memiliki fungsi sangat penting dalam pembangunan nasional. Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pembangunan sektor transportasi dirancang untuk tiga tujuan yaitu: mendukung gerak perekonomian, stabilitas nasional dan juga mengurangi ketimpangan pembangunan antar wilayah dengan memperluas jangkauan arus distribusi barang dan jasa keseluruh pelosok nusantara.

Dalam hal ini, Pemerintah Indonesia sudah mengambil langkah dalam upaya meningkatkan ekonomi dan meningkatkan fasilitas publik agar beroperasi membantu kebutuhan masyarakat. Dengan cara meningkatkan mobilitas Transportasi darat. Transportasi darat adalah sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah, baik itu daerah perkotaan maupun daerah yang lainnya. Sistem transportasi yang dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi didaerah ini menyebabkan pengurangan konsentrasi tenaga kerja yang mempunyai keahlian

dan ketrampilan pada wilayah tertentu, selain itu transportasi juga untuk membuka peluang kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaan antar wilayah sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Dengan adanya transportasi harapannya dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan, baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya merata di semua daerah (Atmajaya, 2011). Ada pun jumlah transportasi darat pada saat ini bisa kita dilihat pada data BPS tahun 2019 yaitu:

Tabel 1.4
Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi (unit),
Tahun 2017-2019

Provinsi	2019	2018	2017
Aceh	3 470 714	3 353 175x	3 177 873
Sumatera Utara	8 097 163	7 781 587x	7 369 113
Sumatera Barat	2 707 122	2 574 130x	2 442 071
Riau	3 420 937	3 243 032x	3 069 332
Jambi	5 860 699	5 828 388x	5 524 738
Sumatera Selatan	6 106 627	5 898 485x	5 580 365
Bengkulu	1 258 339	1 205 173x	1 141 740
Lampung	3 598 651	3 450 246x	3 267 573
Kepulauan Bangka Belitung	1 609 648	1 111 107x	1 052 990
Kepulauan Riau	1 568 762	1 527 992x	1 445 931
DKI Jakarta	22 858 744	21 897 192x	20 730 267
Jawa Barat	13 762 043	12 670 995x	12 001 487
Jawa Tengah	18 354 912	17 133 573x	16 221 621
DI Yogyakarta	5 012 269	4 875 392x	4 616 016
Jawa Timur	18 151 106	17 328 328x	16 400 894
Banten	3 380 967	3 181 865x	3 013 257

Bali	5 407 314	5 212 253x	4 931 597
Nusa Tenggara Barat	2 407 575	2 310 736x	2 190 964
Nusa Tenggara Timur	2 080 038	1 759 492x	1 667 969
Kalimantan Barat	3 122 816	2 975 152x	2 818 148
Kalimantan Tengah	2 043 420	1 821 906x	1 728 666
Kalimantan Selatan	3 420 709	3 112 356x	2 955 067
Kalimantan Timur	3 240 831	3 127 719x	2 966 407
Kalimantan Utara	3 240 831	3 127 719x	2 966 407
Sulawesi Utara	3 240 831	1 669 258x	1 584 839
Sulawesi Tengah	1 709 917	2 556 091x	2 422 682
Sulawesi Selatan	2 608 433	4 467 823x	863 348
Sulawesi Tenggara	4 681 125	1 612 811x	1 532 732
Gorontalo	1 678 913	517 831x	4 238 324
Sulawesi Barat	2 608 433	4 467 823x	863 348
Maluku	938 669	911 615x	493 255
Maluku Utara	176 834	159 186 ^x	150 856
Papua Barat	1 097 962	1 008 831x	956 547
Papua	1 097 962	1 008 831x	956 547
Indonesia	154 376 369	146 283 720x	138 556 669

Sumber: Badan Pusat statistik transportasi darat (2019).

Menurut data Badan Pusat statistik transportasi darat Indonesia, jumlah kendaraan pada tahun 2017 di Indonesia sebanyak 138 556 669 unit, pada tahun 2018 jumlah kendaraan di Indonesia di perkirakan sebanyak 146 283 720x unit, sedangkan pada tahun 2019 jumlah kendaraan sebesar 154 376 369 unit. Adapun pengguna kendaraan paling tinggi pada tahun 2017-2019 adalah Provinsi DKI Jakarta sebanyak 20 730 267-22 858 744 unit, sedangkan pengguna kendaraan atau transportasi darat paling rendah pada tahun 2017-2019 adalah Provinsi Maluku Utara

sebanyak 150 856-176 834 unit. Ini semua menunjukkan bahwa jumlah kendaraan di Indonesia saat ini juga sangat banyak yang beroperasi. Oleh karenanya, membangun fasilitas publik bukanlah suatu kebijakan yang dapat diabaikan untuk kelancaran transportasi yang lebih baik.

Menurut manajemen transportasi ada beberapa komponen yang menjamin suatu fungsi dari transportasi yaitu memindahkan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain secara tepat, aman, nyaman, dan murah. Dengan adanya sistem manajemen transportasi yang aman, nyaman, dan murah akan mendukung peningkatan kemauan dan kemampuan penyandang masalah kesejahteraan masyarakat untuk memperbaiki dan meningkatkan taraf perekonomian masyarakat. Namun, manajemen transportasi yang buruk juga dapat berakibat buruk bagi kesejahteraan dan tingkat perekonomian masyarakat. Jika terdapat masalah dalam manajemen transportasi akan berdampak pada kelancaran lalu lintas dan pada akhirnya akan menghambat dan merugikan kegiatan perekonomian masyarakat, sehingga upaya pencapaian kesejahteraan masyarakat juga terhambat. Oleh karenanya, pengelolaan manajemen transportasi harus dilakukan dengan baik.

Akan tetapi, dalam penelitian Junaidi dan Irwan (2020) tentang analisis transportasi darat, bahwa jumlah kendaraan akan berpengaruh signifikan terhadap perekonomian, begitu pula pengeluaran pemerintah sangat berpengaruh terhadap

perekonomian, akan tetapi panjang jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap perekonomian

Dalam penelitian Hengking (2015) yang membahas tentang analisis peran retribusi transportasi darat terhadap perekonomian itu menunjukkan bahwa peran retribusi transportasi darat dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi itu berjalan searah dengan meningkatnya jumlah pendapatan daerah, dikarenakan pertumbuhan ekonomi yang baik akan meningkatkan semua sektor. Oleh karena itu transportasi darat akan berpengaruh signifikan terhadap perekonomian daerah.

Hasim (2013) menjelaskan keterkaitan transportasi darat dengan perekonomian yaitu Perkembangan sarana dan prasarana transportasi darat dalam hal ini bertambahnya panjang jalan dan jumlah kendaraan sekalipun relative rendah tetapi memiliki hubungan yang erat dan saling terkait satu sama lain dengan pertumbuhan ekonomi. Sedangkan pengeluaran pemerintah atas infrastruktur berupa pembiayaan jalan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan. . Hal ini dapat dilihat dari aktifitas perekonomian yang meningkat akibat tersedianya infrastruktur yang memadai sehingga memicu adanya pertumbuhan pekonomi yang lebih tinggi.

Dengan demikian penulis mengambil kesimpulan berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang **“Pengaruh Transportasi Darat Terhadap Perekonomian Indonesia”**.

1.2. Rumusan Masalah

1. Seberapa besar pengaruh jumlah transportasi darat terhadap perekonomian masyarakat Indonesia?
2. Seberapa besar pengaruh panjang jalan terhadap perekonomian Indonesia?
3. Seberapa besar pengaruh pengeluaran pemerintah terhadap perekonomian Indonesia?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka yang menjadi tujuan masalah adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tingkat pengaruh jumlah transportasi darat terhadap perekonomian masyarakat Indonesia.
2. Untuk mengetahui pengaruh panjang jalan terhadap perekonomian Indonesia.
3. Untuk mengetahui pengaruh pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi darat terhadap perekonomian Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dengan dilaksanakannya penelitian ini adalah:

1. Sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam pada UIN Ar-Raniry, Aceh.

2. Sebagai sarana penerapan ilmu serta pembandingan antara yang diperoleh selama perkuliahan dengan kenyataan yang terjadi di lapangan mengenai analisis transportasi darat terhadap perekonomian.
3. Untuk menambah masukan bagi Pemerintah Indonesia dalam mengatasi keluhan-keluhan dalam transportasi darat.
4. Untuk menambah wawasan bagi perkembangan ilmu pengetahuan khususnya pada prodi Ilmu Ekonomi.

1.5 Sistematika Pembahasan

Pada bagian sistematika pembahasan, peneliti menyajikan bagian-bagian bab serta isi dari skripsi ini sehingga memudahkan pembaca dalam memahami bagian isi skripsi ini. Adapun bagian-bagian tersebut, yaitu:

Bab I Pendahuluan

Pada bab ini dijelaskan mengenai latar belakang yang berisi mengenai gambaran pembahasan dari judul yang diambil peneliti secara singkat sehingga memudahkan pembaca memahami judul tersebut, rumusan masalah yaitu permasalahan yang diambil oleh peneliti dari pembahasan pada latar belakang untuk diteliti, kemudian terdapat tujuan masalah atau manfaat masalah yaitu alasan peneliti mengambil judul dan manfaat dari hasil penelitian tersebut serta terdapat sistematika yaitu gambaran secara umum mengenai isi bab dari skripsi ini.

Bab II Landasan Teori

Pada bab ini peneliti menjelaskan mengenai teori terkait yaitu pembahasan secara luas terhadap judul yang diambil oleh peneliti, tinjauan peneliti yaitu peneliti menyampaikan hasil dari temuan-temuan peneliti sebelumnya yang mendekati pada hasil penelitian yang dilakukan, model penelitian dan kerangka berpikir yaitu peneliti memberikan gambaran atau kerangka yang menjelaskan mengenai hubungan antar variabel pada judul yang diteliti.

Bab III Metodologi Penelitian

Pada bab ini peneliti menjelaskan mengenai metode penelitian yaitu metode yang digunakan peneliti untuk mencari fakta terhadap permasalahan dengan cara membuat rencana dan prosedur penelitian, data dan teknik perolehannya yaitu menjelaskan mengenai informasi terkait populasi dan sampel yang digunakan dan teknik pengumpulan data yaitu peneliti menjelaskan mengenai cara memperoleh data- data tersebut.

Bab IV Hasil Dan Pembahasan

Pada bab ini menguraikan tentang deskripsi objek penelitian, analisis data dan pembahasan atas hasil pengolahan data.

Bab V penutup

Pada bab ini membahas tentang kesimpulan dari keseluruhan hasil penelitian dan saran.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan Ekonomi merupakan salah satu indikator keberhasilan pembangunan dalam suatu negara atau daerah. Kemajuan suatu perekonomian ditentukan oleh besarnya pertumbuhan yang ditunjukkan oleh perubahan output nasional. Adanya perubahan output dalam perekonomian merupakan analisis ekonomi jangka pendek. Secara umum teori tentang perekonomian dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu teori ekonomi klasik dan teori ekonomi modern. Pada teori ekonomi klasik, analisis berdasarkan pada kepercayaan dan efektivitas mekanisme pasar bebas. Teori ini merupakan teori yang dicetuskan oleh para ahli ekonom klasik antara lain Adam Smith dan David Ricardo. Teori lain yang menjelaskan perekonomian adalah Teori Ekonomi Harrod-Domar merupakan salah satu teori ekonomi modern, teori ini menekankan arti pentingnya pembentukan investasi bagi pertumbuhan ekonomi. Semakin tinggi investasi maka akan semakin baik perekonomian, investasi tidak hanya memiliki pengaruh terhadap permintaan agregat tetapi juga terhadap penawaran agregat melalui pengaruhnya terhadap kapasitas produksi.

Menurut Sukirno (2011:331) “Pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai perkembangan kegiatan dalam perekonomian

yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat. Jadi pertumbuhan ekonomi mengukur prestasi dari perkembangan suatu perekonomian dari suatu periode ke periode lainnya. Kemampuan suatu negara untuk menghasilkan barang dan jasa akan meningkat. Kemampuan yang meningkat ini disebabkan oleh penambahan faktor-faktor produksi baik dalam jumlah dan kualitasnya. Investasi akan menambah barang modal dan teknologi yang digunakan juga makin berkembang. Di samping itu, tenaga kerja bertambah sebagai akibat perkembangan penduduk seiring dengan meningkatnya pendidikan dan keterampilan mereka.

Secara umum, pertumbuhan ekonomi adalah sebagai peningkatan kemampuan dari suatu perekonomian dalam memproduksi barang-barang dan jasa-jasa. Pertumbuhan ekonomi adalah salah satu indikator yang amat penting dalam melakukan analisis tentang pembangunan ekonomi yang terjadi pada suatu negara. Pertumbuhan ekonomi menunjukkan sejauh mana aktivitas perekonomian akan menghasilkan tambahan pendapatan masyarakat pada suatu periode tertentu. Karena pada dasarnya aktivitas perekonomian adalah suatu proses penggunaan faktor-faktor produksi untuk menghasilkan output, maka proses ini pada gilirannya akan menghasilkan suatu aliran balas jasa terhadap faktor produksi yang dimiliki masyarakat (Basri, 2010), dengan adanya pertumbuhan ekonomi maka diharapkan pendapatan masyarakat sebagai pemilik faktor produksi juga akan meningkat.

Perekonomian dianggap mengalami pertumbuhan jika seluruh balas jasa riil terhadap penggunaan faktor produksi pada tahun tertentu lebih besar dari pada tahun sebelumnya. Dengan kata lain perekonomian dikatakan mengalami pertumbuhan jika pendapatan riil masyarakat pada tahun tertentu lebih besar dari pada pendapatan riil masyarakat pada tahun sebelumnya.

Perekonomian merupakan upaya peningkatan kapasitas produksi untuk mencapai penambahan output, yang diukur menggunakan Produk Domestik Bruto (PDB) maupun Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dalam suatu wilayah. Perekonomian adalah proses kenaikan output perkapita dalam jangka panjang. Tekanannya pada tiga aspek, yaitu: proses, output perkapita dan jangka panjang. Pertumbuhan ekonomi adalah suatu proses, bukan suatu gambaran ekonomi pada suatu saat. Di sini kita melihat aspek dinamis dari suatu perekonomian, yaitu bagaimana suatu perekonomian berkembang atau berubah dari waktu ke waktu. Tekanannya ada pada perubahan atau perkembangan itu sendiri. Pertumbuhan ekonomi adalah peningkatan kemampuan dari suatu perekonomian dalam memproduksi barang dan jasa. Maka dapat disimpulkan bahwa makin tingginya pertumbuhan ekonomi biasanya makin tinggi pula kesejahteraan masyarakat, meskipun terdapat indikator yang lain yaitu distribusi pendapatan (Nanga, 2005).

2.1.1 Teori Perekonomian

Menurut Sukirno (2011: 335), ada beberapa teori perekonomian pemerintah menurut para ahli ekonom sebagai berikut:

1. Teori Sollow Swan

Ekonomi yang menjadi perintis dalam mengembangkan teori Neo Klasik adalah Robert Sollow dan Trevor Swan yang berkembang sejak tahun 1950-an. Menurut teori ini, pertumbuhan ekonomi bergantung pada pertambahan penyediaan faktor-faktor produksi (penduduk, tenaga kerja, akumulasi modal) dan tingkat kemajuan teknologi. Menurut teori ini sampai dimana perekonomian akan berkembang tergantung pada pertumbuhan penduduk, akumulasi modal dan kemajuan teknologi.

2. Teori Harrod-Domar

Teori Harrod-Domar merupakan perluasan dari analisis keynes mengenai kegiatan ekonomi secara nasional dan masalah tenaga kerja. Teori ini berusaha menunjukkan syarat yang dibutuhkan agar perekonomian dapat tumbuh dan berkembang secara mantap (*steady growth*). Teori Harrod-Domar ini mempunyai beberapa asumsi yaitu:

- a. Perekonomian dalam pengerjaan penuh (*full employment*) dan barang-barang modal yang ada dalam masyarakat digunakan secara penuh.

- b. Perekonomian terdiri atas dua sektor, yaitu rumah tangga dan sektor perusahaan.
- c. Besarnya tabungan masyarakat adalah proporsional dengan besarnya pendapatan nasional, berarti fungsi tabungan dimulai dari titik nol.

2.1.2. Teori Ekonomi Linier

Menurut Subandi (2016) Ada beberapa teori yang di jelaskan dalam bukunya tentang teori pertumbuhan ekonomi antara lain:

1. Teori Adam Smith

Adam smith membagi tahapan pertumbuhan ekonomi menjadi 5 tahap yang berurutan, yaitu di mulai dari masa perburuan, masa beternak, masa bercocok tanam, masa perdagangan, dan yang terakhir adalah tahap perindustrian. Spesialisasi yang dilakukan oleh tiap-tiap pelaku ekonomi tidak lepas dari faktor-faktor pendorong yaitu : (1) Peningkatan keterampilan kerja, dan (2) penemuan mesin-mesin yang menghemat tenaga.

Proses pertumbuhan ekonomi sebagai suatu fungsi tujuan pada akhirnya harus tunduk pada fungsi kendala yaitu keterbatasan sumber daya ekonominya sendiri. Pertumbuhan ekonomi akan mulai mengalami perlambatan jika daya dukung alam tidak mampu lagi mengimbangi aktivitas ekonomi yang ada. Semua tahapan pembangunan tersebut tidak terlepas dari kondisi dasar, yaitu bahwa pasar yang dihadapi adalah persaingan sempurna, yang

mempunyai karakteristik : (1) ada penjual dan pembeli di pasar (2) produk yang di jual belikan bersifat homogen (3) tidak ada kolusi antara penjual dan pembeli (4) semua sumber daya memiliki mobilitas sempurna (5) pembeli dan penjual memiliki informasi mengenai kondisi pasar.

2. Teori Schumpeter

Schumpeter berpendapat bahwa seorang pengusaha memegang peranan penting dalam hal pertumbuhan ekonomi. Pengusaha dinilai sebagai golongan yang secara terus-menerus akan melakukan pembaharuan dan inovasi dalam kegiatan ekonomi yang akan menciptakan investasi baru, meliputi barang-barang baru, meningkatkan efisiensi dalam memproduksi suatu barang, memperluas pangsa pasar, mengembangkan sumber bahan mentah yang baru, serta pengadaan perubahan-perubahan dalam suatu organisasi dengan tujuan meningkatkan efisiensi kegiatan perusahaan.

3. Teori Harrod-Domar

Teori ini melihat pertumbuhan dari sisi permintaan. Pertumbuhan ekonomi hanya akan berlaku ketika pengeluaran agregat, melalui kenaikan investasi bertambah secara kontinu pada tingkat pertumbuhan yang telah ditentukan. Harrod-Domar memberikan penjelasan bahwa terdapat beberapa syarat sehingga pertumbuhan ekonomi dapat tercapai, yaitu:

- a. Barang modal telah mencapai kapasitas penuh
- b. Tabungan adalah proporsional dengan pendapatan nasional
- c. Rasio modal-produksi nilainya tetap
- d. Perekonomian terdiri dari dua sektor

Analisis mereka menunjukkan bahwa meskipun pada suatu tahun tertentu barang-barang modal telah mencapai kapasitas penuh, pengeluaran agregat akan menyebabkan kapasitas barang modal menjadi semakin tinggi pada tahun periode selanjutnya. Atau dengan kata lain, investasi yang ada pada tahun tersebut akan menambah kapasitas barang modal pada tahun atau periode berikutnya.

2.1.3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perekonomian

Proses pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh dua macam faktor yakni faktor ekonomi dan faktor non ekonomi. Faktor ekonomi yang tidak lain adalah faktor produksi merupakan kekuatan utama yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Turun naiknya laju pertumbuhan ekonomi merupakan konsekuensi dari perubahan yang terjadi di dalam faktor produksi. Menurut Sukirno (2011), ada empat faktor produksi yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi sebagai berikut:

1. Sumber Daya Alam

Faktor utama yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi adalah sumber daya alam atau tanah. Tanah sebagaimana digunakan dalam pertumbuhan ilmu ekonomi mencakup sumber

daya alam seperti kesuburan tanah, letak dan susunannya, kekayaan hutan, mineral, iklim, sumber air, sumber lautan, dan sebagainya. Tersedianya sumber daya alam secara melimpah merupakan hal yang penting bagi pertumbuhan ekonomi. Suatu daerah yang kekurangan sumber alam tidak akan membangun dengan cepat.

2. Organisasi

Organisasi merupakan bagian penting dari proses pertumbuhan. Organisasi berkaitan dengan penggunaan faktor produksi dalam kegiatan ekonomi. Organisasi bersifat melengkapi modal, buruh, dan membantu meningkatkan produksi dalam ekonomi modern para wiraswastawan tampil sebagai organisator dan pengambil risiko dalam ketidak pastian. Wiraswastawan bukanlah manusia dengan kemampuan biasa. Ia memiliki kemampuan khusus untuk bekerja dibandingkan orang lain. Menurut Schumpeter, seorang wiraswastawan tidak perlu seorang kapitalis. Fungsi utamanya adalah melakukan pembaharuan (inovasi).

3. Akumulasi Modal

Adalah persediaan faktor produksi yang secara fisik dapat di reproduksi. Apabila stok modal naik dalam batas waktu tertentu, hal ini sering disebut sebagai akumulasi modal atau pembentukan modal. Dalam arti ini, pembentukan modal merupakan investasi dalam bentuk barang-barang modal yang dapat menaikkan stok modal, output nasional, dan pendapatan nasional. Jadi, pembentukan modal merupakan kunci utama meningkatkan

pertumbuhan ekonomi. Pembentukan modal diperlukan untuk memenuhi permintaan penduduk di daerah tersebut. Investasi dibidang barang modal tidak hanya meningkatkan produksi tetapi juga membuka kesempatan kerja. Pembentukan modal ini pula yang membawa kemajuan teknologi yang pada akhirnya membawa penghematan dalam produksi skala luas dan juga membawa penggalian sumber alam, industrialisasi dan ekspansi pasar yang diperlukan bagi kemajuan ekonomi.

4. Kemajuan Teknologi

Perubahan teknologi dianggap sebagai faktor penting dalam proses pertumbuhan ekonomi. Perubahan ini berkaitan dengan perubahan dalam metode produksi yang merupakan hasil pembaharuan atau hasil teknik penelitian baru. Perubahan dalam teknologi telah menaikkan tenaga kerja, modal dan sektor produksi.

5. Pembagian Kerja dan Skala Produksi

Pembagian kerja menimbulkan peningkatan produksi. Keduanya membawa perekonomian skala besar yang selanjutnya membantu perkembangan industri. Perbaikan kerja menghasilkan perbaikan kemampuan produksi buruh. Setiap buruh menjadi lebih efisien dari sebelumnya.

Faktor ekonomi dengan faktor non ekonomi saling mempengaruhi kemajuan perekonomian. Oleh karena itu, faktor non ekonomi seperti faktor sosial, budaya, dan politik juga memiliki arti penting di dalam pertumbuhan ekonomi. Menurut

Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2018 ada beberapa hal yang bisa mempengaruhi pertumbuhan ekonomi sebagai berikut:

- a. tingkat ketergantungan pada sektor primer
- b. peran konsumsi sebagai sumber pertumbuhan ekonomi
- c. pembangunan infrastruktur
- d. kualitas sumber daya manusia
- e. tabungan masyarakat
- f. belanja pemerintah daerah

2.1.4 Produk Domestik Regional Bruto

Salah satu indikator makro ekonomi yang paling penting untuk mengetahui kondisi ekonomi di suatu daerah periode tertentu adalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) pada dasarnya merupakan jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu daerah tertentu, atau merupakan jumlah nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonom.

Menurut Rahardja dan Manurung (2008:67) “PDRB didefinisikan sebagai jumlah nilai tambah (value added) yang dihasilkan oleh seluruh unit produksi dalam satu daerah selama satu periode tertentu, atau merupakan jumlah seluruh nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit produksi di daerah dalam satu periode tertentu”. Perhitungan PDRB disajikan dalam dua versi penilaian harga pasar, yaitu PDRB atas dasar harga berlaku dan PDRB atas dasar harga konstan.

PDRB harga berlaku menggambarkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung berdasarkan harga pasar pada tahun yang bersangkutan. Data PDRB harga berlaku digunakan untuk melihat struktur ekonomi dan transformasi struktur ekonomi (structural transformation), serta untuk menghitung besaran pendapatan per kapita. PDRB harga konstan menunjukkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung menggunakan harga pada tahun tertentu sebagai tahun dasar. Pada periode sekarang ini digunakan tahun 2000 sebagai tahun dasar. Fungsi PDRB harga konstan adalah untuk mengukur laju pertumbuhan ekonomi. PDRB mencakup:

- 1) Semua barang dan jasa yang penghasilannya terdapat kompensasi.
- 2) Produksi yang ilegal dan tersembunyi.
- 3) Produksi barang untuk dikonsumsi sendiri.

2.2. Transportasi Darat

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

dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Selain itu, Tamin (1999) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan, (2) sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru di mana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

2.2.1 Konsep dan Fungsi Transportasi

Transportasi merupakan sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar, atau seringkali dikatakan menjembatani produsen dengan konsumen. Peranan transportasi adalah sangat penting yaitu sebagai sarana

penghubung, mendekatkan, dan menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan (Adisasmita, 2011).

Dalam sejarah perkembangan manusia terhadap perkembangan kota dapat kita lihat bahwa manusia selalu berhasrat untuk bepergian dari suatu tempat ke tempat lain guna mendapatkan keperluan yang dibutuhkan. Dalam hal ini manusia sangat membutuhkan suatu sarana transportasi yang disebut moda atau angkutan (Rahardjo, 2010).

Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara manusia satu dengan yang lain, antara satu tempat dengan tempat yang lain, yang bersifat kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis yang diangkut, dan lain-lain. Fungsi transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Transportasi dilakukan karena nilai dari orang atau barang yang diangkut akan menjadi lebih tinggi di tempat lain (tujuan) dibandingkan di tempat asal (Morlok, 1995).

Transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal, selain dari itu barang tersebut di angkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan. Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*services activities*). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor

pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Bertambahnya permintaan jasa transportasi adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain. Sesuai sifatnya sebagai *derived demand* maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidak pastian (Siregar, 1995: 21).

Transportasi jalan raya seringkali dikatakan sebagai urat nadi bagi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, dan mobilitas penduduk yang tumbuh mengikuti maupun mendorong perkembangan yang terjadi pada berbagai sektor dan bidang kehidupan tersebut. Dalam hubungan ini transportasi khususnya jalan raya, menjalankan dua fungsi, yaitu sebagai unsur penting yang melayani kegiatan-kegiatan yang sudah/sedang berjalan atau *the servicing function* dan sebagai unsur penggerak penting dalam proses pembangunan atau *the promoting function*. Dapat dikemukakan disini bahwa transportasi jalan raya itu merupakan kebutuhan dasar dan fundamental bagi kehidupan manusia. Pada dasarnya kebutuhan dasar angkutan itu dapat diisi oleh transportasi

jalan raya sendiri, sedangkan angkutan kereta api, angkutan laut, dan angkutan udara tidak bisa berdiri sendiri. Berbagai rupa moda transportasi ini tergantung atau perlu dilengkapi pula dengan transportasi jalan raya (L.A.Schumer, 1968).

Peranan transportasi dalam kehidupan manusia, perekonomian dan pembangunan semakin penting, dicerminkan oleh digunakannya sarana angkutan modern yang berkecepatan tinggi dan berkapasitas muat besar. Transportasi mempunyai peranan penting dan semakin bertambah penting, sejak zaman primitif sampai zaman modern sekarang ini, oleh karena itu dapat dikatakan bahwa transportasi itu setua peradaban manusia, setua dengan keberadaan manusia di dunia (Schumer, 1968).

Penyediaan fasilitas (sarana dan prasarana) transportasi yang mampu melayani perekonomian dan pembangunan berarti harus tersedia dalam kapasitas yang cukup agar supaya dapat memberikan pelayanan transportasi yang cepat, lancar, dan selamat (aman). Berkapasitas yang cukup diartikan berkapasitas muat yang cukup. Pelayanan yang cepat dan lancar dimaksudkan berkecepatan lebih tinggi. Berkapasitas cukup atau lebih besar disebut *bigger capacity* dan berkecepatan tinggi disebut *faster speed*. *Bigger capacity* dan *faster speed* merupakan cerminan dan bahkan merupakan tuntutan kemajuan transportasi (Adisasmita, 2011).

Menurut Wirawan (2008) ada tiga alasan utama mengapa infrastruktur penting dalam sebuah integrasi ekonomi. Alasan pertama adalah ketersediaan infrastruktur yang baru merupakan

mesin utama pembangunan ekonomi. Kedua, untuk memperoleh manfaat yang penuh dari integrasi, ketersediaan jaringan infrastruktur sangat penting dalam memperlancar aktifitas perdagangan dan investasi. Alasan ketiga adalah perhatian terhadap perbaikan infrastruktur juga penting untuk mengatasi kesenjangan pembangunan ekonomi antar negara. Infrastruktur terdiri dari beberapa subsektor, infrastruktur dalam bentuk perumahan dan transportasi merupakan cukup penting untuk menunjang kehidupan masyarakat.

Tersedianya jasa transportasi yang cukup (berkapasitas) memberikan manfaat ekonomi, misalnya: (a) akan memperluas pasar, dengan tersedianya jaringan transportasi yang luas maka pengiriman barang ke berbagai pasar yang jauh letaknya dapat dilaksanakan secara lancar; (b) dapat menstabilkan harga barang, dengan tersedianya fasilitas transportasi yang lancar maka kekurangan barang di suatu daerah dapat didatangkan barang yang dibutuhkan dari daerah lain yang kelebihan barang tersebut, sehingga tingkat harga di kedua daerah menjadi berkeseimbangan atau harga menjadi stabil; (c) tersedianya pelayanan transportasi yang lancar, akan mendorong daerah-daerah untuk melakukan spesialisasi produksi sesuai dengan potensi sumberdaya yang dimilikinya (L.A. Schumer, 1968).

Permintaan jasa transportasi diakibatkan dari permintaan sektor lain, atau dapat dikatakan bahwa permintaan jasa

transportasi merupakan akibat dari pada sebab (*transportation is a cause rather than a result*) (D.Munby, 1973).

Fungsi transportasi sebagai penunjang pembangunan adalah memberikan pelayanan bagi peningkatan dan pengembangan berbagai kegiatan pada sektor-sektor lain, misalnya dalam sektor pertanian, perindustrian, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan lainnya. Tersedianya prasarana jalan menuju ke daerah-daerah produksi pertanian akan menunjang peningkatan produksi komoditas pertanian, yang selanjutnya dipasarkan ke daerah perkotaan. Pengangkutan pemasaran komoditas pertanian dari daerah produksi ke daerah-daerah pasar yang tersebar dapat dilaksanakan secara lancar, volume penjualan bertambah besar, pendapatan dan keuntungan petani produsen akan meningkat. Keuntungan petani meningkat akan menunjang pengembangan kegiatan usaha di bidang lainnya, seperti perkebunan, peternakan, dan perikanan. Pengembangan berbagai kegiatan usaha di sektor lainnya yang semakin meningkat merupakan dampak *multiplier* yang berlangsung secara terus menerus. Demikian pula, tersedianya prasarana dan sarana transportasi yang cukup dan berkapasitas akan menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan diberbagai sektor diluar sektor transportasi. Fungsi transportasi sebagai pelayan pembangunan, sebagai fasilitas yang melayani kegiatan sektor lain (Rahardjo, 2010)

2.3 Pengaruh Transportasi Darat Terhadap Perekonomian

Transportasi merupakan proses kegiatan memindahkan barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lain (Morlok: 1985), sehingga transportasi adalah bukan tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan guna menanggulangi kesenjangan jarak dan waktu (Nasution: 1996).

Transportasi merupakan unsur penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut. Kemajuan transportasi akan meningkatkan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktor produksi dan mobilitas hasil olahan yang dipasarkan. Semakin tinggi mobilitas, maka semakin cepat gerakan distribusi serta lebih singkat waktu yang diperlukan dalam mengolah bahan dan memindahkannya ke tempat tujuan. Adanya peningkatan produktivitas masyarakat disebabkan oleh sektor transportasi yang merupakan motor utama penggerak kemajuan ekonomi. Perkembangan ekonomi akan ditunjukkan oleh tingginya mobilitas yang ditunjang sarana dan prasarana transportasi yang memadai dan lancar.

Kemajuan perekonomian kota di negara-negara maju salah satunya disebabkan oleh sistem transportasi yang bagus, efisien, efektif dan terawat. Sistem transportasi kota di negara maju telah terintegrasi dengan berbagai aspek pendukung perekonomian lainnya, sehingga sangat mendukung dalam setiap aktivitas yang mereka lakukan. Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan

terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar sehingga menghilangkan adanya wilayah atau masyarakat yang terisolasi. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani dalam pengembangan ekonomi kota.

Menurut Tamin (1999) berikut ini merupakan beberapa indikator transportasi umum dalam meningkatkan ekonomi suatu kota, antara lain:

1. Transportasi dapat memberikan kontribusi terhadap efisiensi penyediaan kebutuhan produksi melalui penyediaan sistem transportasi yang baik sehingga biaya pengadaan kebutuhan produksi dapat diminimalisasi.
2. Penyediaan sistem transportasi yang baik juga dapat menekan biaya penyaluran produksi ke pasar.
3. Penyediaan sistem transportasi yang baik dalam kegiatan perekonomian akan menarik investor baru yang akan meningkatkan iklim kompetisi di daerah tersebut.
4. Sistem transportasi yang efisien dapat mendukung perkembangan perekonomian kota dengan lebih baik, sedangkan sistem transportasi yang tidak efisien akan menimbulkan biaya tambahan.
5. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi dapat membuka aksesibilitas sehingga meningkatkan produksi masyarakat yang berujung pada peningkatan daya beli masyarakat.

Transportasi juga berkontribusi untuk pembangunan ekonomi melalui penciptaan lapangan kerja dan kegiatan ekonomi berasal. Oleh karena itu, sejumlah besar langsung (kargo, manajer, pengirim) dan tidak langsung (asuransi, keuangan, kemasan, penanganan, agen perjalanan, operator transit) pekerjaan yang berhubungan dengan transportasi. Produsen dan konsumen mengambil keputusan ekonomi pada produk, pasar, biaya, lokasi, harga yang diri didasarkan pada layanan transportasi, ketersediaan, biaya dan kapasitas.

2.3.1 Pengaruh Jumlah Kendaraan Terhadap Perekonomian

Kendaraan bermotor yang merupakan sarana sektor transportasi, dengan melihat perkembangan yang terjadi pada jumlah kendaraan bermotor secara langsung memberikan gambaran mengenai kondisi sub sektor angkutan darat. Jumlah kendaraan bermotor yang cenderung meningkat merupakan indikator semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi yang memadai sejalan dengan mobilitas penduduk yang makin tinggi.

Jumlah penduduk mempunyai hubungan langsung secara kuantitas dengan kebutuhan pergerakan. Semakin banyak kebutuhan pergerakan manusia maupun barang maka akan semakin banyak pula penggunaan sepeda motor dan mobil sebagai moda transportasi darat (Wahab, 2005). Hukum permintaan pada hakekatnya merupakan suatu hipotesa yang menyatakan makin rendah harga suatu barang makin banyak permintaan atas barang tersebut, sebaliknya makin tinggi harga suatu barang, makin sedikit

permintaan atas barang tersebut (Sadono Sukirno,2006:76). Permintaan atas barang dan jasa pada umumnya sangat bergantung pada pendapatan konsumen dan pada harga dari barang dan jasa tersebut relatif terhadap harga-harga barang lainnya. Sebagai contoh tingkat penjualan kendaraan tergantung dari pendapatan masyarakat, semakin tinggi pendapatan masyarakat maka semakin tinggi pula konsumsi masyarakat, termasuk dalam hal ini permintaan akan kendaraan akan semakin tinggi. Moda transportasi yang dipilih bergantung pada beberapa faktor, seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan/pendapatan pelaku perjalanan (Jotin Khisty & B,Kent Lall, 2002)

Dengan semakin banyaknya jumlah dan jenis kendaraan, maka akan membuka aksesibilitas zona. aksesibilitas zona dipengaruhi oleh proporsi orang menggunakan moda tertentu. Ukuran fisik aksesibilitas menerangkan struktur perkotaan secara spesial tanpa melihat adanya perbedaan yang disebabkan oleh keragaman moda transportasi yang tersedia, misalnya mobil dan angkutan umum. Mobil mempunyai aksesibilitas yang lebih baik dari angkutan umum atau berjalan kaki. Banyak orang didaerah pemukiman mempunyai akses yang baik dengan mobil atau sepeda motor dan banyak juga yang tergantung kepada angkutan umum dan jalan (Panggabean, 2010).

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang memadai. Adanya kendaraan bermotor sebagai alat angkut penunjang kegiatan distribusi diharapkan dapat tercapainya hasil

yang memuaskan dalam usaha pembangunan ekonomi suatu daerah. Sebagaimana hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Silaban (2002) dengan judul Analisis peran Transportasi Darat dalam Pertumbuhan Ekonomi Sumatra Utara. Dalam penelitiannya menggunakan PDRB sebagai variabel terkait. Panjang jalan, Jumlah moda transportasi dan pajak kendaraan bermotor sebagai variabel bebas. Hasilnya adalah Panjang jalan, Jumlah kendaraan bermotor dan pajak kendaraan bermotor mempunyai pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan nilai $R^2 = 0,86$. Kebutuhan kendaraan bermotor sangatlah penting dikarenakan tingginya mobilitas yang dilakukan masyarakat baik barang maupun jasa dapat menunjang segala aktivitas yang pada akhirnya meningkatkan pertumbuhan perekonomian.

Tiap daerah dalam rangka menyusun sistem transportasi harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi. Kendaraan sebagai penunjang dalam meningkatkan perekonomian: Meningkatkan pendapatan, disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang usaha dan daerah-daerah; Meningkatkan jenis dalam jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintahan; Mengembangkan industri yang dapat menghasilkan devisa; dan Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat. Selain sebagai penunjang dalam meningkatkan perekonomian, kendaraan juga

dapat membantu pemerintah dalam mempertinggi integritas bangsa, mempertinggi ketahanan dan pertahanan nasional..

2.3.2 Pengaruh Panjang Jalan Terhadap perekonomian

Jalan merupakan salah satu penghubung wilayah satu dengan wilayah lainnya. Jalan sebagai salah satu yang dibutuhkan bagi transportasi darat bagi manusia sekaligus berperan penting dalam perekonomian. Ini dapat diartikan bahwa jalan menjadi sesuatu hal penting dalam memberikan kontribusi cukup besar terhadap kegiatan ekonomi dengan mempengaruhi naik turunnya pertumbuhan ekonomi. Sesuai dengan teori Solow dan Haspari (2011 :91) yang menyatakan bahwa jalan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Teori Solow menjelaskan bahwa hanya ada dua jenis kapital yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi yaitu bentuk kapital biasa yang dilakukan oleh perusahaan privat dan bentuk kapital biasa yang dilakukan oleh perusahaan privat dan bentuk kapital publik yang dilakukan oleh pemerintah yaitu infrastruktur seperti jalan.

Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 pasal 1 ayat (4) menjelaskan bahwa jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan. Sedangkan Pasal 5 menjelaskan peran jalan ialah sebagai bagian sarana dan prasarana transportasi yang mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Jalan

sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan kehidupan masyarakat, bangsa dan Negara.

Dalam hal ini erat kaitannya antara keberadaan jalan raya dengan upaya peningkatan perekonomian sangat diperlukan untuk menunjang laju pertumbuhan ekonomi seiring dengan meningkatnya kebutuhan sarana transportasi yang dapat menjangkau daerah-daerah terpencil yang merupakan sentral produksi di berbagai sektor perekonomian masyarakat. (Nurhijrah & Fisu, 2019).

2.3.3 Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Dalam Meningkatkan Perekonomian

Dalam upaya pembangunan dan upaya perbaikan dalam sektor transportasi umum diperlukan campur tangan pemerintah. Hal ini dikarenakan adanya hal-hal yang tidak dapat diberikan kepada pihak swasta mengingat transportasi umum merupakan urat nadi dalam suatu perekonomian, dimana dalam hal ini yang akan dibahas adalah transportasi umum, maka peran pemerintah sangatlah berpengaruh terhadap perekonomian sektor transportasi itu sendiri.

Dengan adanya pemerintah berupa pengeluaran atau pembiayaan terhadap transportasi, maka dengan transportasi yang baik disertai dengan bertambahnya panjang jalan dapat melancarkan arus barang dan jasa serta mobilitas manusia dalam mencapai lokasi sumber-sumber ekonomi secara optimal serta dapat menghubungkan mata rantai dari arus bahan baku, untuk produksi, dan arus distribusi barang jadi yang disalurkan ke pasar

serta kebutuhan pertukaran barang di pasar. Dengan infrastruktur transportasi umum yang bagus maka akan meningkatkan dan mempercepat arus barang dan jasa yang tentu mempunyai akibat terhadap perputaran barang dan jasa secara cepat dan berujung kepada meningkatnya perekonomian suatu daerah.

2.3.3.1 Klasifikasi Pengeluaran Pemerintah

Pengeluaran pemerintah dapat dinilai dari berbagai segi sehingga dapat dibedakan menjadi: (Suparmoko,1996: 47-48) : (a) Pengeluaran itu merupakan investasi untuk menambah kekuatan dan ketahanan ekonomi di masa-masa yang akan datang, (b) Pengeluaran itu langsung memberikan kesejahteraan dan kegembiraan bagi masyarakat, (c) Merupakan penghematan pengeluaran yang akan datang, dan (d) Penyediaan kesempatan kerja lebih banyak dan penyebaran tenaga beli yang lebih luas.

Berdasarkan penilaian ini kita dapat membedakan bermacam-macam pengeluaran negara seperti: (a) Pengeluaran yang *self liquidating* sebagian atau seluruhnya, artinya pengeluaran pemerintah mendapatkan pembayaran kembali dari masyarakat yang menerima jasa atau barang yang bersangkutan. Misalnya, pengeluaran untuk jasa perusahaan negara, atau untuk proyek-proyek produktif barang ekspor. (b) Pengeluaran yang reproduktif, artinya mewujudkan keuntungan-keuntungan ekonomis bagi masyarakat, yang dengan naiknya tingkat penghasilan dan sasaran pajak yang lain akhirnya akan menaikkan penerimaan pemerintah. Misalnya pengeluaran untuk bidang pengairan, pertanian,

pendidikan, kesehatan masyarakat (public health). (c) Pengeluaran yang tidak *self liquidating* maupun yang tidak produktif, yaitu pengeluaran yang langsung menambah kegembiraan dan kesejahteraan masyarakat. Misalnya untuk bidang rekreasi, pendirian monumen, objek-objek pariwisata dan sebagainya. Dan hal ini dapat juga mengakibatkan naiknya penghasilan nasional dalam arti jasa-jasa tadi. (d) Pengeluaran yang secara langsung tidak produktif dan merupakan pemborosan, misalnya untuk pembiayaan pertahanan atau perang meskipun pada saat pengeluaran terjadi penghasilan yang menerimanya akan naik. (e) Pengeluaran yang merupakan penghematan di masa yang akan datang, misalnya pengeluaran untuk anak-anak yatim piatu, kalau hal ini tidak dijalankan sekarang, kebutuhan-kebutuhan pemeliharaan bagi mereka di masa mendatang pada waktu usia yang lebih lanjut pasti akan lebih besar.

Di Indonesia, pengeluaran pemerintah dapat dibedakan dalam tiga klasifikasi, yaitu :

- a. Pengeluaran rutin yaitu pengeluaran untuk pemeliharaan dan penyelenggaraan roda pemerintahan sehari-hari, meliputi belanja pegawai, belanja barang, berbagai macam subsidi (subsidi daerah dan subsidi harga barang), angsuran dan bunga utang pemerintah, serta jumlah pengeluaran lain. Anggaran belanja rutin memegang peran penting untuk menunjang kelancaran mekanisme sistem pemerintahan serta upaya peningkatan efisiensi dan produktivitas, yang

pada gilirannya akan menunjang tercapainya sasaran dan tujuan setiap tahap pembangunan. Penghematan dan efisiensi tersebut antara lain diupayakan melalui pinjaman alokasi pengeluaran rutin, pengendalian dan koordinasi pelaksanaan pembelian barang dan jasa kebutuhan departemen/non lembaga/non departemen, dan pengurangan berbagai macam subsidi secara bertahap.

- b. Pengeluaran pembangunan, yaitu pengeluaran yang bersifat menambah modal masyarakat dalam bentuk pembangunan fisik dan non fisik. Dibedakan atas pengeluaran pembangunan merupakan pengeluaran yang ditujukan untuk membiayai program-program pembangunan sehingga anggarannya selalu disesuaikan dengan dana yang berhasil imobilisasi. Dana ini kemudian dialokasikan pada berbagai bidang sesuai dengan prioritas yang telah direncanakan. Dalam teori ekonomi makro, ada tiga pos utama pada sisi pengeluaran, yaitu:
- 1) Pengeluaran pemerintah untuk pembelian barang dan jasa
 - 2) Pengeluaran pemerintah untuk gaji pegawai
- c. Pengeluaran pemerintah untuk pembayaran transfer (transfer payments). Pembayaran transfer pemerintah adalah pembayaran pemerintah kepada individu yang tidak dipakai untuk menghasilkan barang dan jasa sebagai imbalannya (Samuelson dan Nordhaus, 2005). Pengeluaran pemerintah

berupa pembayaran subsidi atau bantuan langsung kepada berbagai golongan masyarakat.

Pemerintah mampu mempengaruhi tingkat pendapatan keseimbangan menurut dua cara yang terpisah. Pertama, pembelian pemerintah atas barang dan jasa merupakan komponen dari permintaan agregat. Kedua, pajak dan transfer mempengaruhi hubungan antara output dan pendapatan dan pendapatan disposibel (pendapatan bersih yang siap untuk dikonsumsi dan ditabung), yang didapat oleh sektor swasta.

2.5. Penelitian Terdahulu

Sukarto (2006) melakukan penelitian mengenai pemilihan model transportasi yang sesuai dalam usaha memecahkan masalah kemacetan dengan judul penelitian "Pemilihan Model Transportasi di DKI Jakarta dengan Analisis Kebijakan Proses Hirarki Analitik". Teknik analisis yang digunakan adalah analisis hirarki proses. Analisis dilakukan terhadap tujuh model transportasi terdiri dari: penyediaan busway, konsep pembatasan penumpang, pembatasan mobil pribadi, pembatasan kendaraan umum, menambah jaringan jalan dan pembuatan jalan layang, penyediaan sarana angkutan umum massal, serta pembenahan angkutan umum. Penelitian tersebut menggunakan empat kriteria yaitu: aspek ekonomi, aspek sosial budaya, aspek lingkungan, dan aspek pengelolaan (manajemen). Dari hasil analisis dalam penelitian tersebut diperoleh bahwa pembenahan angkutan umum, dalam hal ini bis

kota menjadi prioritas utama dalam upaya menurunkan tingkat kepadatan lalu lintas kendaraan bermotor.

Septiana dan Hendarto (2012) melakukan penelitian mengenai usulan kebijakan yang dapat digunakan sebagai solusi kemacetan lalu lintas dengan judul penelitian "Analisis Usulan Kebijakan Solusi Kemacetan Lalu lintas di Kawasan Tembalang Semarang". Teknik analisis yang digunakan adalah analisis hirarki proses. Analisis dilakukan terhadap sepuluh alternatif solusi yang terdiri atas: mengenakan tarif parkir di halaman kampus, kebijakan erp (electronic road pricing, subsidi bahan bakar minyak diberikan kepada transportasi umum, penyediaan feeder sebagai sarana angkutan masuk kampus, mengubah perilaku dosen dan mahasiswa untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan menggunakan kendaraan transportasi massal, etika berlalu lintas bagi pemakai jalan, meningkatkan kesadaran keselamatan dalam berlalu lintas para tersebut diperoleh bahwa membuka akses jalan baru menjadi prioritas utama dalam upaya menurunkan tingkat kepadatan lalu lintas kendaraan bermotor.

Ivan fery (2014) menyatakan dalam penelitiannya "Kebanyakan dari negara maju menganggap pembangunan transportasi merupakan bagian yang integral dari pembangunan perekonomian. Ada baiknya pemerintah memperhatikan hal tersebut agar masyarakat lebih terbantu dalam hal eksternal kehidupan sehari-harinya."

Muhammad razi (2014) menyebutkan dalam penelitiannya adalah Transportasi merupakan unsur yang sangat penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut. Kemajuan transportasi akan meningkatkan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktor produksi dan mobilitas hasil olahan yang dipasarkan. Semakin tinggi mobilitas, maka semakin cepat gerakan distribusi serta lebih singkat waktu yang diperlukan dalam mengolah bahan dan memindahkannya ke tempat tujuan.

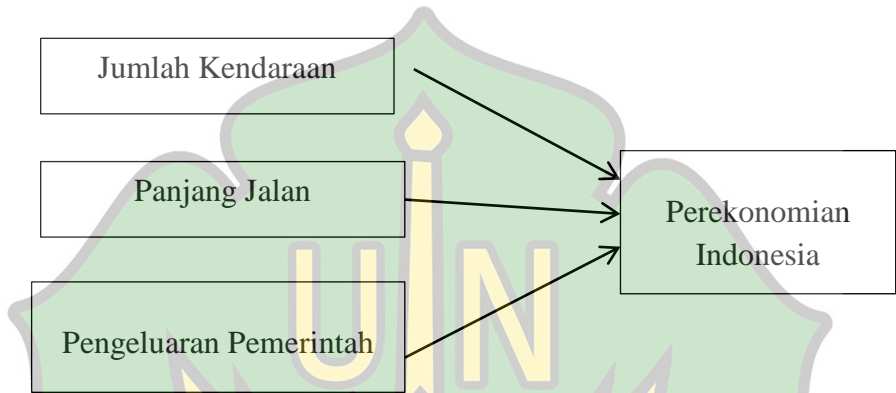
Pemelitian sebelumnya menyatakan transportasi umum berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi dalam hal distribusi negara atau daerah, transportasi adalah pendorong untuk mencapai masyarakat lebih nyaman dan mudah mengakses jarak yang jauh, dengan demikian pemerintah harus memperhatikan dan menganalisis gerak-gerik transportasi yang beraktifitas dengan mengadakan transportasi umum dengan gratis yang meringankan aktifitas masyarakat dalam menempuh distribusi membaik.

2.4. Kerangka Pemikiran

Penelitian ini akan difokuskan pada pengaruh transportasi umum terhadap perekonomian, dengan variabel (Y) Perekonomian, sedangkan variabel (X_1) Jumlah Kendaraan, variabel (X_2) Panjang Jalan, (X_3) Pengeluaran Pemerintah. Berdasarkan teori yang telah

dijelaskan maka dapat digambarkan kerangka berpikir penelitian ini sebagai berikut

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran



2.5 Hipotesis

Berdasarkan masalah pokok di atas, maka Hipotesis yang dikemukakan dirumuskan sebagai berikut ;

H_{01} : Diduga bahwa jumlah kendaraan berpengaruh signifikan terhadap perekonomian Indonesia

H_{a1} : Diduga bahwa jumlah kendaraan tidak berpengaruh terhadap perekonomian Indonesia.

H_{02} : Diduga bahwa panjang jalan berpengaruh terhadap perekonomian Indonesia.

H_{a2} : Diduga bahwa panjang jalan tidak berpengaruh terhadap perekonomian Indonesia.

H_{03} : Diduga pengeluaran pemerintah Indonesia di sektor transportasi umum berdampak baik dalam meningkatkan perekonomian Indonesia.

H_{a3} : Diduga pengeluaran pemerintah dalam sektor transportasi umum tidak berdampak dalam meningkatkan perekonomian Indonesia



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif (*quantitative research*) yaitu jenis penelitian yang digunakan untuk menguji suatu teori, untuk menyajikan suatu fakta atau mendiskripsikan statistik, untuk menunjukkan hubungan antar variabel (Narbuko, 2013). Dilihat dari pengertian tersebut peneliti ingin mengetahui analisis transportasi darat terhadap perekonomian Indonesia.

3.2 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data sekunder. Untuk mendapatkan data sekunder yaitu data yang diperoleh baik yang telah diolah maupun yang belum diolah, baik dalam bentuk angka maupun dalam bentuk uraian. Adapun data sekunder dalam penulisan karya tulis ini diambil dari data-data instansi pemerintahan yang terkait, dari literatur yang kiranya relevan dengan judul penelitian ini seperti buku-buku, artikel, jurnal, makalah, studi pustaka dan lain-lain yang dapat memberikan keterangan yang berhubungan dengan penulisan karya tulis ini.

Sumber data yang dipakai dalam penelitian ini merupakan data sekunder yaitu berupa arsip dari distribusi PDRB, jumlah

kendaraan, panjang jalan dan pengeluaran pemerintah dari BPS dalam periode 2017-2019 34 Provinsi di Indonesia.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah cara yang digunakan peneliti untuk mengumpulkan atau memperoleh data. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah dokumentasi. Dokumentasi adalah mencari data mengenai hal-hal atau variabel berupa buku-buku, majalah, karya ilmiah, dan dapat juga berbentuk file yang tersimpan di website yakni data ini tidak terbatas ruang dan waktu. Penulis menggunakan metode dokumentasi ini untuk mendapatkan data hasil publikasi dari lembaga resmi yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia.

Selain menggunakan teknik dokumentasi dalam penelitian ini juga menggunakan teknik pengumpulan data dengan penelitian kepustakaan (*Library Research*) yakni dilakukan dengan membaca, mencari dan menelaah buku-buku atau literatur ilmiah lainnya yang ada kaitannya dengan penelitian ini. Di mana penulis menggunakan dengan dua cara, pertama kutipan langsung yakni mengutip secara langsung pendapat-pendapat yang benar dan kiranya relevan dalam pembahasan penelitian ini tanpa mengubah isi serta maknanya. Kedua kutipan tidak langsung yaitu penulis sendiri mengutip suatu hal/pendapat dengan mengubah redaksi, isi atau uraian-uraian tanpa mengubah tujuan dan maknanya yang semuanya dilakukan untuk

memperoleh landasan teoritis yang komprehensif tentang analisis transportasi darat terhadap perekonomian.

3.4 Operasional Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang dioperasionalkan adalah suatu definisi atau suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek, organisasi atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis variabel, yaitu variabel terikat (dependen) dan variabel bebas (independen). Berikut adalah penjelasan kedua variabel tersebut. Variabel bebas merupakan variabel yang menjadi sebab timbulnya variabel dependen. Variabel independen dalam penelitian ini terdiri dari jumlah kendaraan (X1) panjang jalan (X2) dan pengeluaran pemerintah (X3). Variabel terikat merupakan variabel yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas tersebut di atas, dalam penelitian ini variabel dependen yaitu perekonomian Indonesia (Y).

Tabel 3.1
Operasional Variabel Penelitian

No.	Variabel	Pengertian	Sumber Data	Satuan Data
1	Perekonomian	Perekonomian merupakan upaya peningkatan kapasitas produksi untuk mencapai penambahan output, yang diukur menggunakan Produk Domestik Regional Bruto	Badan Pusat Statistik (BPS)	Rupiah

		(PDRB) dalam suatu wilayah pada priode tahun 2019 di 34 provinsi.		
2	Jumlah Kendaraan	Jumlah kendaraan yang cenderung meningkat merupakan indikator semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi yang memadai sejalan dengan mobilitas penduduk yang makin tinggi	Badan Pusat Statistik (BPS)	Unit
3	Panjang jalan	Jalan merupakan salah satu penghubung wilayah satu dengan wilayah lainnya. Jalan sebagai salah satu yang dibutuhkan bagi transportasi darat bagi manusia sekaligus berperan penting dalam perekonomian.	Badan Pusat Statistik (BPS)	Km
4	Pengeluaran Pemerintah	Pengeluaran pemerintah adalah investasi pemerintah kepada individu atau kelompok yang tidak dipakai untuk menghasilkan barang dan jasa sebagai imbalannya dengan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan	Badan Pusat Statistik (BPS)	Rupian

		masyarakat.		
--	--	-------------	--	--

Sumber: Diolah (2020).

3.5 Metode Analisis Data

Analisis data merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, website dan bahan-bahan lain sehingga dapat mudah di mengerti dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain (Kasiram, 2010). Adapun metode yang digunakan untuk memenuhi dan menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Pengolahan data akan dilakukan dengan menggunakan persamaan data panel yaitu kombinasi antara data *Cross Section* dan *Time Series*. Analisis data panel ini merupakan alat analisis regresi dimana data dikumpulkan secara individu (*Cross Section*) dan diikuti pada waktu tertentu (*Time Series*). Maka secara umum persamaan modelnya dituliskan sebagai berikut (Sriyana, 2015)

$$Y_{it} = a + \beta X_{it} + \dots + e_{it} \quad (3.1)$$

Keterangan:

- Y_{it} : Variabel respon pada unit observasi ke-i dan waktu ke-t
 X_{it} : Variabel preditor pada unit observasi ke-i dan waktu ke-t
 β : Koefisien slope dan koefisien arah
 a : Konstanta
 e_{it} : Komponen error pada unit observasi ke-i dan waktu ke-t

Selanjutnya model di atas yang bersifat umum akan diubah kedalam bentuk khusus sesuai dengan penelitian ini yang dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$P_{it} = a + \beta_1 JK_{it} + \beta_2 PJ_{it} + \beta_3 PP_{it} + e_{it} \quad (3.2)$$

Keterangan:

P	:Perekonomian
a	:Konstanta
β	:Koefisien slope dan koefisien arah
it	:Variabel individu ke-i dan periode ke-t
JK	:Jumlah Kendaraan
PJ	:Panjang Jalan
PP	:Pengeluaran Pemerintah
e	: <i>Error term</i>

3.6 Model Estimasi Regresi Data Panel

Model estimasi regresi data panel dapat dilakukan melalui tiga pendekatan yaitu metode *Common Effect*, *Fixed Effect Model*, dan *Random Effect Model* (Dedi, 2012) dalam (Fairuz, 2017).

1) *Common Effect* atau *Fooled Least Square* (PLS)

Common Effect merupakan regresi data panel yang paling sederhana karena hanya mengkombinasikan atau menggabungkan data *time series* dengan data *cross section*. Model ini tidak dapat membedakan varians antara silang tempat dan titik waktu karena memiliki *intercept* yang tetap, dan bukan bervariasi secara random. Metode ini bisa menggunakan pendekatan *Ordinal Least Square*

(OLS) untuk mengestimasi model data panel. Penelitian Indra (2019) menyebutkan bahwa kelemahan dari asumsi ini adalah ketidaksesuaian model dengan keadaan yang sebenarnya atau sesungguhnya. Dimana kondisi tidak melihat tiap objek yang saling berbeda, bahkan satu objek pada satu waktu akan sangat berbeda dengan kondisi atau keadaan objek tersebut pada waktu yang lain.

2) *Fixed Effect Model* (FEM)

Model ini mengasumsikan bahwa perbedaan antara individu dapat diakomodasi dari perbedaan interceptnya. Model *Fixed Effect* ini adalah teknik mengestimasi data panel dengan menggunakan variabel *dummy* untuk menangkap adanya perbedaan intercept atau bisa disebut bahwa dalam membedakan satu subjek dengan subjek lainnya digunakanlah variabel *dummy*. Pendekatan dengan variabel *dummy* ini dikenal dengan sebutan *Least Square Dummy Variable* (LSDV). Penelitian Indra (2019) menyebutkan bahwa penggunaan model ini tepat untuk melihat perubahan perilaku data dari masing-masing variabel sehingga data lebih dinamis dalam menginterpretasikan data.

3) *Random Effect Model* (REM)

Model ini mengestimasi data panel di mana variabel gangguan mungkin saling berhubungan antar waktu dan antar individu. Pada model *random effect* perbedaan intercept ini diakomodari oleh *error terms*. Keuntungan menggunakan model ini

adalah menghilangkan heteroskedastisitas. Disamping itu, model ini juga disebut dengan Teknik *Generalized Least Square* (GLS). Penelitian Indra (2019) menyebutkan bahwa *random effect model* digunakan untuk mengatasi kelemahan *fixed effect model* yang menggunakan variabel semu, sehingga model mengalami ketidakpastian. Tanpa menggunakan variabel semu *random effect model* menggunakan residual yang diduga memiliki hubungan antar waktu dan antar objek.

3.6.1 Tahapan Uji Panel

Untuk menganalisis data panel diperlukan uji spesifikasi model yang tepat untuk menggambarkan data, uji tersebut yaitu uji *Chow*, uji *Hausman* dan uji *Lagrange Multiplier (LM)* (Mahulete, 2016):

1) Uji *Chow*

Uji ini bertujuan untuk untuk menentukan model analisis data panel yang akan digunakan dalam penelitian. Uji *chow* ini digunakan untuk memilih antara model *fixed effect* atau model *common effect* yang sebaiknya dipakai. Apabila hasil uji ini menunjukkan probabilitas chi-square $\geq 0,05$ maka model yang dipilih akan *common effect*. Sebaliknya, apabila probabilitas chi-square $\leq 0,05$ maka model yang sebaiknya dipakai yaitu model *fixed effect*. atau bisa disebut dengan hipotesis sebagai berikut:

$$H_0 : \text{Common Effect}$$

$$H_1 : \text{Fixed Effect}$$

2) Uji *Hausman*

Uji ini bertujuan untuk mengetahui model yang sebaiknya dipakai yaitu *fixed effect model* (FEM) atau *random effect model* (REM). Jika hipotesis H_0 ditolak maka kesimpulannya sebaiknya memakai FEM, karena REM kemungkinan berkorelasi dengan satu arah atau lebih variabel bebas. Sebaliknya, apabila H_a ditolak, maka model yang sebaiknya digunakan yaitu *random effect model* (REM). Atau dengan kata lain disebutkan bahwa jika probabilitas dari *cross-section random* < 0.05 maka model yang digunakan adalah *fixed effect model* sebaliknya jika probabilitas dari *cross-section random* > 0.05 maka model yang digunakan adalah *random effect model*. Adapun hipotesis dalam uji ini sebagai berikut:

H_0 : *Random Effect Model* (REM)

H_1 : *Fixed Effect Model* (FEM)

3.7 Pengujian Hipotesis

Adapun uji hipotesis yang digunakan adalah (Kuncoro, 2009) dalam (Hanum dan Sari: 2019)

3.7.1 Uji Parsial (Uji t) جامعة الراندي

Uji t biasanya digunakan untuk menguji dan menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen. Pengaruh pendapatan dengan menggunakan PDRB dan jumlah penduduk terhadap konsumsi masyarakat. Pengambilan keputusan uji hipotesis secara parsial di dasarkan pada nilai probabilitas yang didapatkan dari hasil pengelolaan data statistik yakni sebagai berikut:

- 1) Jika $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima
- 2) Jika $t_{\text{hitung}} < t_{\text{table}}$, maka artinya H_0 diterima dan H_a diterima

3.7.2 Uji Simultan (Uji F)

Uji F ini digunakan untuk memperoleh apakah variabel independen atau X_1 dan X_2 secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel dependen atau Y dari suatu persamaan regresi dengan menggunakan hipotesis statistik. Pengambilan keputusan didasarkan pada nilai probabilitas yang didapatkan dari hasil pengelolaan data statistik sebagai berikut:

- 1) Jika probabilitas < 0.05 maka artinya H_0 ditolak
- 2) Jika probabilitas > 0.05 maka artinya H_0 diterima.

3.8 Analisis Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi merupakan suatu ukuran yang menunjukkan besar sumbangan dari variabel penjelas terhadap variabel respon. Koefisien determinasi digunakan untuk menerangkan seberapa besar pengaruh dari seluruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Semakin tinggi nilai koefisien determinasi maka akan semakin baik pula kemampuan variabel independennya dalam menjelaskan variabel dependen. Besarnya koefisien determinasi adalah antara nol dan satu yang mana jika nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen sangat terbatas atau semakin kecil pula pengaruh semua variabel independen terhadap nilai variabel dependennya. Jika nilai yang mendekati satu berarti

variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1.1 keadaan Geografis

Secara astronomis, Indonesia terletak antara $6^{\circ} 08'$ Lintang Utara dan $11^{\circ} 15'$ Lintang Selatan dan antara $94^{\circ} 45'$ – $141^{\circ} 05'$ Bujur Timur dan dilalui oleh garis ekuator atau garis khatulistiwa yang terletak pada garis lintang 0° . Berdasarkan letak geografisnya, kepulauan Indonesia berada di antara Benua Asia dan Benua Australia, serta di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.

Berdasarkan posisi geografisnya, Negara Indonesia memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut:

- a. Utara : Negara Malaysia, Singapura, Filipina, dan Laut Cina Selatan
- b. Selatan : Negara Australia dan Samudra Hindia
- c. Barat : Samudra Hindia
- d. Timur : Negara Papua Nugini, Timor Leste, dan Samudera Pasifik

Indonesia memiliki luas daerah sebesar 1.910.931,32 km² dengan total jumlah pulau sebanyak 17.504. Batas ujung barat Nusantara adalah Sabang, batas ujung timur adalah Merauke, batas ujung utara adalah Miangas, dan batas ujung selatan adalah Pulau Rote. Indonesia terletak di kawasan yang beriklim tropis dan berada di belahan timur bumi. Merupakan sebuah

Negara yang memiliki 3 daerah waktu, yaitu WIB, WITA dan WIT. Indonesia terdiri dari 81.626 desa, 7.024 kecamatan, 98 kota, serta 34 provinsi yang terletak di 5 pulau besar dan 4 kepulauan. Adapun 34 provinsi yang ada di Indonesia adalah sebagai berikut:

- a. Pulau Sumatera terdiri dari Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Riau, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, dan Lampung.
- b. Kepulauan Riau terdiri dari Kepulauan Riau. Kepulauan Bangka Belitung terdiri Kepulauan Bangka Belitung.
- c. Pulau Jawa terdiri dari DKI Jakarta, Jawa Barat, Banten, Jawa Tengah, DI Yogyakarta, dan Jawa Timur.
- d. Kepulauan Nusa Tenggara (Sunda Kecil) terdiri dari Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur.
- e. Pulau Kalimantan terdiri dari Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, dan Kalimantan Utara.
- f. Pulau Sulawesi terdiri Sulawesi Utara, Gorontalo, Sulawesi Tengah, Sulawesi Selatan, Sulawesi Barat, dan Sulawesi Tenggara.
- g. Kepulauan Maluku terdiri dari Maluku dan Maluku Utara.
- h. Pulau Papua terdiri dari Papua dan Papua Barat.

4.1.2 Keadaan Demografi

Penduduk Indonesia pada tahun 2014 mencapai 252.164,8 ribu orang dengan pertumbuhan penduduk dari tahun 2010-2014 sebesar 1,40 persen per tahun atau turun dari penghitungan

pertumbuhan tahun 2000-2010 yaitu sebesar 1,49 persen per tahun. Jumlah penduduk masih diperkirakan meningkat sebesar 32,6 juta penduduk dalam kurun waktu 10 tahun (2010-2020). Rasio Jenis Kelamin atau sex ratio penduduk menurut provinsi di tahun 2014 adalah sebesar 101,0 penduduk laki-laki dari 100 penduduk perempuan. Menurut proyeksi BPS tahun 2010-2025 diperkirakan jumlah penduduk sesuai kelompok umur 0-14 tahun adalah 2,7 persen, umur 15-59 tahun adalah 18,9 persen, sedangkan umur 60 tahun keatas adalah 86,8 persen. Terdapat perbedaan dalam pertumbuhan penduduk menurut kelompok umur, dengan pertumbuhan tertinggi pada kelompok lansia yaitu 60 tahun keatas. Pertumbuhan penduduk menurut kelompok umur 0-14 tahun tumbuh negatif 3,6 persen, umur 15-59 tahun tumbuh 25,9 persen, dan umur 60 tahun keatas tumbuh 167,2 persen. Angka harapan hidup masyarakat Indonesia pada tahun 2015 adalah 70,1 tahun atau meningkat dari tahun sebelumnya yaitu 69,1 tahun.

Kepadatan penduduk di Indonesia pada tahun 2014 mencapai 132 orang per km², meningkat dari tahun 2010 yang sebesar 124 orang per km². Kepadatan penduduk tertinggi terjadi di Jakarta dengan jumlah 15.173 penduduk per km², sedangkan kepadatan penduduk terendah terjadi di Kalimantan Utara, Papua Barat dan Papua yang masing-masing memiliki kepadatan penduduk hanya sebesar 8 penduduk per km², 9 penduduk per km², dan 10 penduduk per km².

4.2 Gambaran Umum Variabel Penelitian

4.2.1 Perekonomian

Salah satu faktor untuk mengukur keberhasilan pembangunan suatu negara adalah pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi dapat diartikan sebagai proses perubahan kondisi perekonomian suatu negara secara berkesinambungan menuju keadaan yang lebih baik selama periode tertentu (Todaro, 2006). Perekonomian juga dapat diartikan sebagai gambaran mengenai dampak dari kebijakan-kebijakan pemerintah yang dilaksanakan dalam bidang ekonomi (Boediono, 2012). Pertumbuhan ekonomi merupakan sebagai proses kenaikan output per kapita dalam jangka panjang dan merupakan ukuran keberhasilan pembangunan nasional.

Adapun perekonomian merupakan upaya peningkatan kapasitas produksi untuk mencapai penambahan output, yang diukur menggunakan Produk Domestik Bruto (PDB) maupun Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dalam suatu wilayah. Perekonomian adalah proses kenaikan output perkapita dalam jangka panjang. Tekanannya pada tiga aspek, yaitu: proses, output perkapita dan jangka panjang. Pertumbuhan ekonomi adalah suatu proses, bukan suatu gambaran ekonomi pada suatu saat. Di sini kita melihat aspek dinamis dari suatu perekonomian berkembang atau berubah dari waktu ke waktu. Tekanannya ada pada perubahan atau perkembangan itu sendiri. Pertumbuhan ekonomi adalah peningkatan kemampuan dari suatu perekonomian dalam

memproduksi barang dan jasa. Maka dapat disimpulkan bahwa makin tingginya pertumbuhan ekonomi biasanya makin tinggi pula kesejahteraan masyarakat, meskipun terdapat indikator yang lain yaitu distribusi pendapatan (Nanga, 2005). Dengan demikian kita bisa melihat kondisi perekonomian Indonesia pada distribusi PDRB di Provinsi Indonesia. Menurut data BPS 2020 distribusi PDRB tahun 2017-2019 bisa dilihat pada table 1.1.

4.2.2 Jumlah Kendaraan

Kendaraan bermotor yang merupakan sarana sektor transportasi, dengan melihat perkembangan yang terjadi pada jumlah kendaraan bermotor secara langsung memberikan gambaran mengenai kondisi sub sektor angkutan darat. Jumlah kendaraan bermotor yang cenderung meningkat merupakan indikator semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi yang memadai sejalan dengan mobilitas penduduk yang makin tinggi.

Jumlah penduduk mempunyai hubungan langsung secara kuantitas dengan kebutuhan pergerakan. Semakin banyak kebutuhan pergerakan manusia maupun barang maka akan semakin banyak pula penggunaan sepeda motor dan mobil sebagai moda transportasi darat (Wahab, 2005). Hukum permintaan pada hakekatnya merupakan suatu hipotesa yang menyatakan makin rendah harga suatu barang makin banyak permintaan atas barang tersebut, sebaliknya makin tinggi harga suatu barang, makin sedikit permintaan atas barang tersebut (Sadono Sukirno, 2006:76). Permintaan atas barang dan jasa pada umumnya sangat bergantung

pada pendapatan konsumen dan pada harga dari barang dan jasa tersebut relatif terhadap harga-harga barang lainnya. Sebagai contoh tingkat penjualan kendaraan tergantung dari pendapatan masyarakat, semakin tinggi pendapatan masyarakat maka semakin tinggi pula konsumsi masyarakat, termasuk dalam hal ini permintaan akan kendaraan akan semakin tinggi. Moda transportasi yang dipilih bergantung pada beberapa faktor, seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan/pendapatan pelaku perjalanan (Jotin Khisty & B,Kent Lall, 2002)

Dengan semakin banyaknya jumlah dan jenis kendaraan, maka akan membuka aksesibilitas zona. aksesibilitas zona dipengaruhi oleh proporsi orang menggunakan moda tertentu. Ukuran fisik aksesibilitas menerangkan struktur perkotaan secara spesial tanpa melihat adanya perbedaan yang disebabkan oleh keragaman moda transportasi yang tersedia, misalnya mobil dan angkutan umum. Mobil mempunyai aksesibilitas yang lebih baik dari angkutan umum atau berjalan kaki. Banyak orang didaerah pemukiman mempunyai akses yang baik dengan mobil atau sepeda motor dan banyak juga yang tergantung kepada angkutan umum dan jalan (Panggabean, 2010).

Dalam hal ini, Pemerintah Indonesia sudah mengambil langkah dalam upaya meningkatkan ekonomi dan meningkatkan fasilitas publik agar beroperasi membantu kebutuhan masyarakat. Dengan cara meningkatkan mobilitas Transportasi darat. Transportasi darat adalah sarana yang sangat penting dalam menunjang

keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah, baik itu daerah perkotaan maupun daerah yang lainnya. Sistem transportasi yang dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di daerah ini menyebabkan pengurangan konsentrasi tenaga kerja yang mempunyai keahlian dan ketrampilan pada wilayah tertentu, selain itu transportasi juga untuk membuka peluang kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaan antar wilayah sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Dengan adanya transportasi harapannya dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan, baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya merata di semua daerah (Atmajaya, 2011). Ada pun jumlah transportasi darat pada saat ini bisa kita dilihat pada data BPS tahun 2019 pada table 1.2.

4.2.3 Panjang Jalan

Jalan merupakan salah satu penghubung wilayah satu dengan wilayah lainnya. Jalan sebagai salah satu yang dibutuhkan bagi transportasi darat bagi manusia sekaligus berperan penting dalam perekonomian. Ini dapat diartikan bahwa jalan menjadi sesuatu hal penting dalam memberikan kontribusi cukup besar terhadap kegiatan ekonomi dengan mempengaruhi naik turunnya pertumbuhan ekonomi. Sesuai dengan teori Solow dan Haspari (2011 :91) yang menyatakan bahwa jalan memiliki pengaruh yang

signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Teori Solow menjelaskan bahwa hanya ada dua jenis kapital yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi yaitu bentuk kapital biasa yang dilakukan oleh perusahaan privat dan bentuk kapital publik yang dilakukan oleh perusahaan publik dan bentuk kapital publik yang dilakukan oleh pemerintah yaitu infrastruktur seperti jalan.

Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 pasal 1 ayat (4) menjelaskan bahwa jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan. Sedangkan Pasal 5 menjelaskan peran jalan ialah sebagai bagian sarana dan prasarana transportasi yang mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan kehidupan masyarakat, bangsa dan Negara.

Dalam hal ini erat kaitannya antara keberadaan jalan raya dengan upaya peningkatan perekonomian sangat diperlukan untuk menunjang laju pertumbuhan ekonomi seiring dengan meningkatnya kebutuhan sarana transportasi yang dapat menjangkau daerah-daerah terpencil yang merupakan sentral produksi di berbagai sektor perekonomian masyarakat (Nurhijrah & Fisru, 2019).

4.2.4 Pengeluaran Pemerintah

Pengeluaran pemerintah dapat dinilai dari berbagai segi sehingga dapat dibedakan menjadi: (Suparmoko,1996: 47-48) : (a) Pengeluaran itu merupakan investasi untuk menambah kekuatan dan ketahanan ekonomi di masa-masa yang akan datang, (b) Pengeluaran itu langsung memberikan kesejahteraan dan kegembiraan bagi masyarakat, (c) Merupakan penghematan pengeluaran yang akan datang, dan (d) Penyediaan kesempatan kerja lebih banyak dan penyebaran tenaga beli yang lebih luas.

Adapun salah satu upaya yang dipengaruhi untuk meningkatkan belanja dan output pemerintah Indonesia dari semua sektor demi meningkatkan perekonomian yang lebih baik. Menurut data BPS tahun 2019, tingkat pengeluaran yang dilakukan pemerintah pusat tahun 2019 mencapai Rp297 851 059 Miliar. Rincian pengeluaran anggaran belanja dan pembiayaan pemerintah Indonesia menurut provinsi bertujuan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam meningkatkan perekonomian. Berdasarkan data dari BPS tahun 2019 rincian pengeluaran Pemerintah Indonesia pada tahun 2019 dapat dilihat pada table 1.4.

4.3 Estimasi Regresi Data Panel

Pendekatan estimasi data panel ada tiga macam yaitu, (a) pendekatan kuadrat terkecil Common Effect Model (CEM), (b) pendekatan efek tetap Fixed Effect Model (FEM), (c) pendekatan efek acak Random Effect Model (REM), dimana untuk memilih

metode terbaik dalam data panel dilakukan uji Goodness of Fit dengan menggunakan Chow test dan Hausman Test.

4.3.1 Hasil Chow Test

Pengujian ini untuk memilih apakah model yang digunakan Common Effect Model atau Fixed Effect Model, maka digunakan uji f restricted dengan membandingkan nilai cross section F. Dalam pengujian ini dilakukan dengan hipotesis sebagai berikut:

H_0 : *Common Effect Model*

H_1 : *Fixed Effect Model*

Pengujian dilakukan dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Jika nilai probabilitas cross section $F > a$ (0,05) maka terima H_0 tolak H_1
- b. Jika nilai probabilitas cross section $F < a$ (0,05) maka terima H_1 tolak H_0

Hasil uji chow dapat dilihat ditabel berikut:

Tabel 4.1
Hasil Chow Test

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	88.870916	(33,64)	0.0000
Cross-section Chi-square	388.486128	33	0.0000

Sumber: Data diolah (2021)

Dari hasil Chow test pada pengolahan data panel diperoleh nilai probabilitas cross section F sebesar 0.0000 yang menunjukkan bahwa nilai probabilitas cross section $F < 0,05$ ($0.0000 < 0,05$)

yang menunjukkan bahwa tolak H_0 terima H_1 . Sehingga model yang digunakan adalah model Fixed Effect Model (FEM).

4.3.2 Hasil Hausman Test

Hausman test adalah pengujian statistik sebagai dasar pertimbangan kita dalam memilih apakah menggunakan Fixed Effect Model atau Random Effect Model. Maka digunakan uji dengan nilai cross section random. Pengujian ini dilakukan dengan hipotesis sebagai berikut:

H_0 : *Random Effect Model*

H_1 : *Fixed Effect Model*

Pengujian dilakukan dengan kriteria sebagai berikut:

- Jika nilai probabilitas cross section random $> \alpha$ (0,05) maka terima H_0 tolak H_1
- Jika nilai probabilitas cross section random $< \alpha$ (0,05) maka terima H_1 tolak H_0

Hasil uji hausman dapat dilihat ditabel berikut:

Tabel 4.2
Hasil Hausman Test

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	7.395016	3	0.0603

Sumber: Data diolah (2021)

Dari hasil Hausman test pada pengolahan data panel diperoleh nilai probabilitas cross section random sebesar 0.0603 yang menunjukkan bahwa nilai probabilitas cross section $F > 0,05$ ($0.0603 > 0,05$) yang menunjukkan bahwa terima H_0 tolak H_1 .

Sehingga model yang digunakan adalah model Random Effect Model (REM).

4.4 Hasil Uji Goodness of Fit

Hasil uji Goodness of Fit pada estimasi regresi data panel, diperoleh model terbaik yaitu Random Effect Model. Hasil pengolahan data dengan menggunakan Random Effect Model pada penelitian ini terdapat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4.3				
Random Effect Model				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-15447637	6991834.	-2.209383	0.0295
X1	2.944890	0.630327	4.672000	0.0000
X2	936.7986	371.2969	2.523045	0.0133
X3	2.805410	0.247107	11.35301	0.0000
Effects Specification				
			S.D.	Rho
Cross-section random			21234939	0.9699
Idiosyncratic random			3741906.	0.0301
Weighted Statistics				
R-squared	0.792821	Mean dependent var	4484672.	
Adjusted R-squared	0.786414	S.D. dependent var	8260192.	
S.E. of regression	3821281.	Sum squared resid	1.42E+15	
F-statistic	123.7316	Durbin-Watson stat	1.407720	
Prob (F-statistic)	0.000000			
Unweighted Statistics				
R-squared	0.880742	Mean dependent var	44254067	
Sum squared resid	4.77E+16	Durbin-Watson stat	0.041783	

Sumber: Data diolah (2021)

Hasil dari penelitian ini dengan menggunakan Random Effect Model dapat dijelaskan melalui persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$P = -15447637 + 2,944890 JK + 936,7986 PJ + 2,805410 Pp$$

Keterangan:

1. Tanpa dipengaruhi oleh jumlah kendaraan, panjang jalan dan pengeluaran pemerintah, perekonomian adalah sebesar -15447637.
2. Setiap ada kenaikan jumlah kendaraan sebesar 1 satuan akan mengakibatkan perekonomian meningkat sebesar 2,944890.
3. Setiap ada kenaikan panjang jalan sebesar 1 satuan akan meningkatkan perekonomian sebesar 936,7986.
4. Setiap ada kenaikan pengeluaran pemerintah sebesar 1 satuan akan meningkatkan perekonomian sebesar 2,805410.

4.5 Uji Hipotesis

4.5.1 Uji t (Parsial)

Uji t (uji parsial) dalam model analisis regresi linier berganda bertujuan untuk melihat tentang pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara parsial atau secara satu per satu pada masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Adapun pengujian dilakukan dengan membandingkan antara t hitung dan t tabel dan juga dengan membandingkan nilai sig dengan nilai alpha yang digunakan dalam

penelitian ini. Suatu variabel bebas dikatakan memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel terikat apabila nilai sig < 0,05. Uji t juga bias dilihat dengan membandingkan nilai t hitung dengan nilai t tabel dengan syarat nilai t hitung > t tabel

Tabel 4.4

Uji t

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-15447637	6991834.	-2.209383	0.0295
JK	2.944890	0.630327	4.672000	0.0000
PJ	936.7986	371.2969	2.523045	0.0133
Pp	2.805410	0.247107	11.35301	0.0000

Sumber: Data diolah (2021)

Keterangan:

1. Hasil pengujian hipotesis (H_{a1}) variabel jumlah kendaraan terhadap perekonomian. Hal ini dibuktikan dengan perbandingan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} , dimana nilainya $t_{hitung} = 4.672000 > t_{tabel} = 1.69552$ maka dapat disimpulkan bahwa H_{01} di tolak dan H_{a1} diterima. Artinya bahwa jumlah kendaraan berpengaruh signifikan terhadap perekonomian
2. Hasil pengujian hipotesis (H_{a2}) variabel panjang jalan terhadap perekonomian. Hal ini dibuktikan dengan perbandingan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} , dimana nilainya $t_{hitung} = 2.523045 > t_{tabel} = 1.69552$ maka dapat disimpulkan bahwa H_{01} di tolak dan H_{a2} diterima. Artinya panjang jalan berpengaruh signifikan terhadap perekonomian

3. Hasil pengujian hipotesis (H_{a3}) variabel pengeluaran pemerintah terhadap perekonomian. Hal ini dibuktikan dengan perbandingan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} , dimana nilainya $t_{hitung} = 11.35301 > t_{tabel} = 1.69552$ maka dapat disimpulkan bahwa H_0 di tolak dan H_{a3} diterima. Artinya pengeluaran pemerintah berpengaruh signifikan terhadap perekonomian

4.5.2 Uji F (Simultan)

Uji F bertujuan untuk melihat bagaimana pengaruh variabel independen secara simultan atau secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Syarat variabel bebas dikatakan mempunyai pengaruh signifikan secara bersama-sama terhadap terhadap variabel terikat apabila nilai $sig < 0,05$. Uji f juga bias dilihat dengan membandingkan nilai f hitung dengan nilai f tabel dengan syarat nilai f hitung $> f$ tabel.

Tabel 4.5
Uji F

R-squared	0.792821	Mean dependent var	4484672.
Adjusted R-squared	0.786414	S.D. dependent var	8260192.
S.E. of regression	3821281.	Sum squared resid	1.42E+15
F-statistic	123.7316	Durbin-Watson stat	1.407720
Prob(F-statistic)	0.000000		

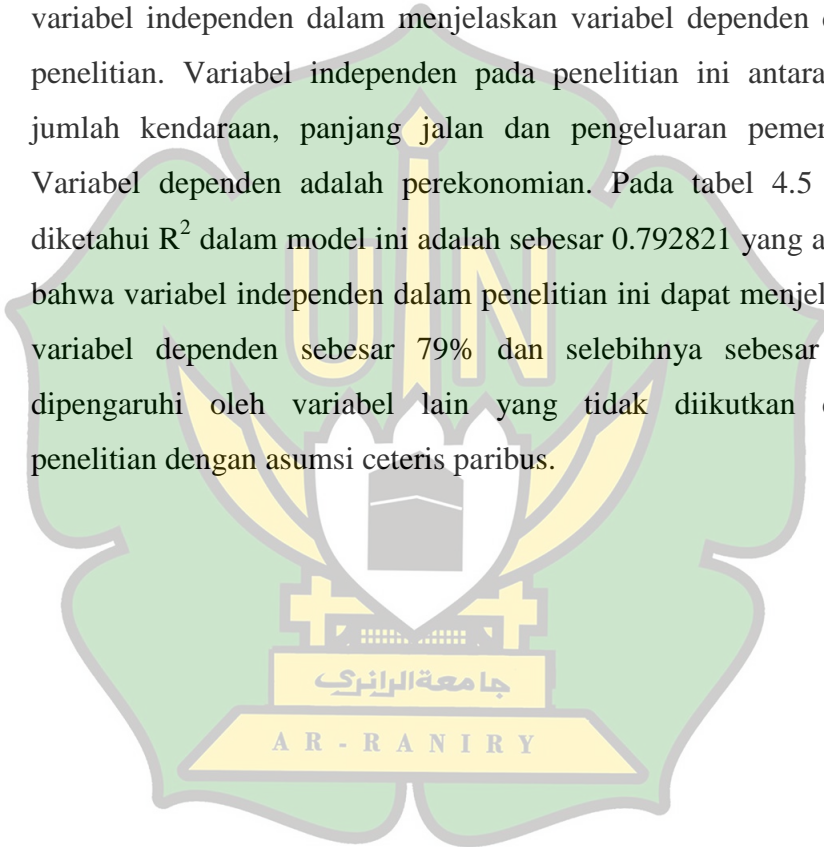
Sumber: Data diolah (2021)

Pada tabel 4.5 dapat diketahui bahwa nilai F-statistik dalam model ini adalah sebesar 123.7316 dengan probabilitas sebesar 0.000000 (lebih kecil dari α 0,05) maka dapat disimpulkan bahwa secara simultan variabel independen jumlah kendaraan, panjang jalan, dan pengeluaran pemerintah secara bersama-sama

mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel dependen yaitu perekonomian.

4.6 Koefisien Determinasi (R^2)

Uji koefisiensi determinasi ini menunjukkan seberapa besar variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen dalam penelitian. Variabel independen pada penelitian ini antara lain: jumlah kendaraan, panjang jalan dan pengeluaran pemerintah. Variabel dependen adalah perekonomian. Pada tabel 4.5 dapat diketahui R^2 dalam model ini adalah sebesar 0.792821 yang artinya bahwa variabel independen dalam penelitian ini dapat menjelaskan variabel dependen sebesar 79% dan selebihnya sebesar 21% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diikutkan dalam penelitian dengan asumsi ceteris paribus.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

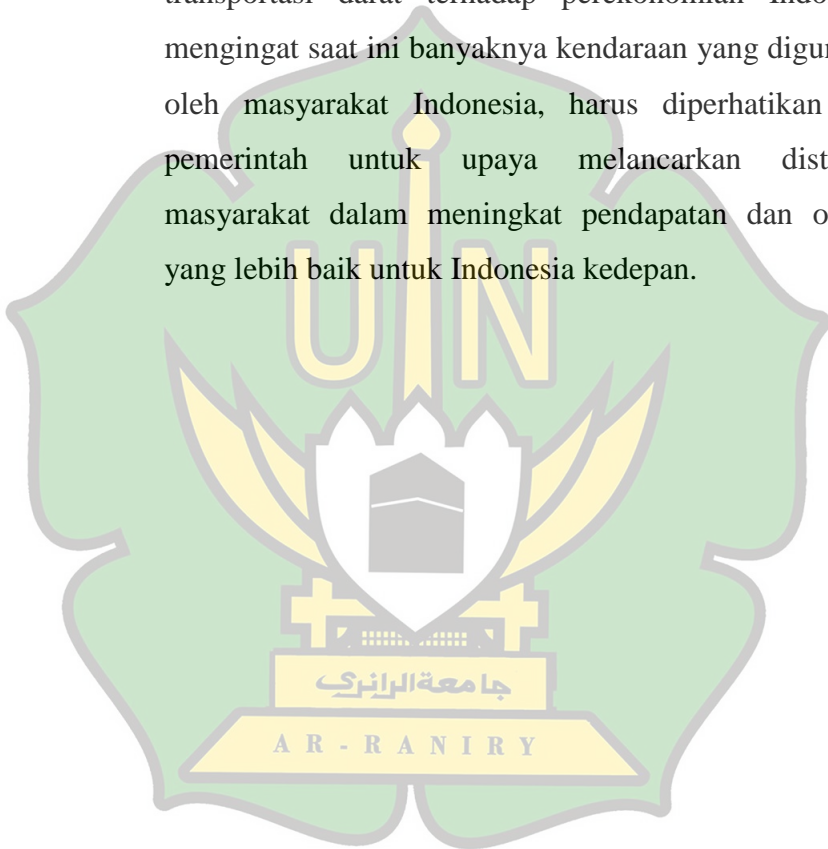
- 5.1.1** Hasil pengujian hipotesis (H_{a1}) variabel jumlah kendaraan terhadap perekonomian. Hal ini dibuktikan dengan perbandingan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} , dimana nilainya $t_{hitung} = 4.672000 > t_{tabel} = 1.69552$ maka dapat disimpulkan bahwa H_{01} di tolak dan H_{a1} diterima. Artinya bahwa jumlah kendaraan berpengaruh signifikan terhadap perekonomian
- 5.1.2** Hasil pengujian hipotesis (H_{a2}) variabel panjang jalan terhadap perekonomian. Hal ini dibuktikan dengan perbandingan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} , dimana nilainya $t_{hitung} = 2.523045 > t_{tabel} = 1.69552$ maka dapat disimpulkan bahwa H_{01} di tolak dan H_{a2} diterima. Artinya panjang jalan berpengaruh signifikan terhadap perekonomian
- 5.1.3** Hasil pengujian hipotesis (H_{a3}) variabel pengeluaran pemerintah terhadap perekonomian. Hal ini dibuktikan dengan perbandingan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} , dimana nilainya $t_{hitung} = 11.35301 > t_{tabel} = 1.69552$ maka dapat disimpulkan bahwa H_0 di tolak dan H_{a3} diterima. Artinya pengeluaran pemerintah berpengaruh signifikan terhadap perekonomian

5.2 Saran

- 5.2.1** Untuk lebih mendongkrak pertumbuhan ekonomi Indonesia yang lebih tinggi lagi, pemerintah perlu lebih memperhatikan kondisi jalan lebih baik untuk memperbaiki jalan yang rusak maupun untuk membuka jalan baru agar daerah-daerah pedalaman yang terisolir dapat terhubung dengan daerah-daerah lain yang ada di setiap provinsi di Indonesia, sehingga dengan demikian

akan mempercepat perputaran barang dan jasa maupun aktifitas ekonomi lainnya yang pada akhirnya akan meningkatkan perekonomian Indonesia.

- 5.2.2 Perlu penelitian lebih lanjut mengenai pengaruh transportasi darat terhadap perekonomian Indonesia, mengingat saat ini banyaknya kendaraan yang digunakan oleh masyarakat Indonesia, harus diperhatikan oleh pemerintah untuk upaya melancarkan distribusi masyarakat dalam meningkat pendapatan dan output yang lebih baik untuk Indonesia kedepan.



DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. (2010). *“Dasar-dasar Ekonomi Transportasi”*. Edisi pertama Mei 2010. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Arigan, Robinson. (2005). *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Bumi Aksara
- Azwar, Saifuddin. (2010). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik. (2020). *“Produk Domestik Regional Bruto Atas Harga Berlaku 2017-2019”*. Badan Pusat Statistik Pusat.
- Boediono. (2012). *Pengantar Ilmu Ekoomi No. 1 Ekonomi Mikro*, BPFE, Yogyakarta.
- Dagun, M. Save. (2006). *Kamus Besar Ilmu Pengetahuan*. Jakarta: Lembaga Pengkajian Kebudayaan Nusantara (LPKN)
- Ghoni, M. Djunaidi dan Almanshur, Fauzan (2012). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Ar-Ruzz Media.
- Hengkeng Hoin. (2015). *“Analisis Peran Retribusi Transportasi Darat terhadap Perekonomian di Kabupaten Poso”*. E-jurnal katalogis. Poso
- Ikhsantono. (2005). *“Analisis Pengaruh Pengeluaran Pemerintah pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi di Kota Medan”*. Universitas Sumatera Utara.
- Jotin Khisty, Kent Lall. (2002). *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Erlangga. Jakarta.
- Lipsey, Richard. G. (1992). *Pengantar Makro Ekonomi Edisi 8*. Jakarta, Erlangga.

- Maqin Abdul. (2011) “ *Pengaruh Kondisi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Barat*” trikonomika. Bandung
- Musgrave, Richard. A. (1993). “*Keuangan Negara Dalam Teori Dan Praktek Edisi 5*”. Jakarta, Erlangga.
- Narbuko, C. dan Achmadi A. (2013). *Metode Penelitian*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Richardson, H.W. (1972). *Regional Economics: Location Theory, Urban Structure And Regional Change*. London, Weidenfeld and Nicolson.
- Schumer, L.A. (1968). *The Elemants of Transport*. London.
- Silaban, Yana Juli. (2002). “*Analisis Peranan Transportasi Darat dalam Pertumbuhan Ekonomi Sumatera Utara*”. Universitas Sumatera Utara.
- Soediyono. (1992). “*Ekonomi Makro: Pengantar Analisis Pendapatan Nasional Edisis 5*”. Liberty, Jogjakarta.
- Sriyana, J. (2015). *Metode Regresi Data Panel*. Penerbit Ekonisia.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantatif, Kualitatif, dan R& D)*. Bandung: IKAPI. Page 165.
- Sukirno, Sadono. (2006). *Pengatar Teori Mikro Ekonomi*. Edisi Ketiga. Raja Grafindo, Persada. Jakarta.
- Sukirno, Sadono. (2011). *Makro Ekonomi Teori Pengantar Edisi Ketiga*. Rajawali Pers, Jakarta
- Todaro, M. P dan Stephen C. Smith. (2006). *Pembangunan Ekonomi*. Erlangga, Jakarta.
- Wibowo, M.L dan Leksmono, S.P. (2018). *Analisis Sikap Masyarakat Terhadap Penghapusan Layanan Transportasi Umum Di Jakarta*. Jurnal Mitra Teknik Sipil. Vol. 1. No. 2