

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PDRB
SEKTOR TRANSPORTASI PROVINSI LAMPUNG TAHUN 1998-2012**

Skripsi

Oleh

Brama Novta Direja



**JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
2017**

ABSTRAK

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PDRB SEKTOR TRANSPORTASI PROVINSI LAMPUNG TAHUN 1998-2012

Oleh

Brama Novta Direja

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh variabel jumlah kendaraan bermotor, panjang jalan dan jumlah penduduk terhadap produk domestik regional bruto sektor transportasi Provinsi Lampung. Alat analisis yang digunakan adalah model analisis regresi linier berganda dengan metode kuadrat terkecil (*Ordinary Least Square*). Penelitian ini menggunakan data *time series* tahunan yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung. Berdasarkan hasil regresi *Ordinary Least Square*, dapat diketahui bahwa secara parsial variabel panjang jalan dan jumlah penduduk memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap produk domestik regional bruto sektor transportasi Provinsi Lampung. Sedangkan variabel jumlah kendaraan bermotor memberikan pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap produk domestik regional bruto sektor transportasi Provinsi Lampung.

Sedangkan variabel jumlah kendaraan bermotor memberikan pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap produk domestik regional bruto sektor transportasi Provinsi Lampung. Serta secara bersama-sama seluruh variabel yang digunakan dalam penelitian ini berpengaruh terhadap pembentukan nilai PDRB Transportasi Provinsi Lampung.

Kata Kunci : Jumlah kendaraan bermotor, jumlah penduduk, metode kuadrat terkecil biasa, panjang jalan, PDRB sektor transportasi Provinsi Lampung.

ABSTRACT

ANALYSIS OF THE FACTORS AFFECTING THE TRANSPORT SECTOR GDRP IN THE PROVINCE OF LAMPUNG 1998-2012

By

Brama Novta Direja

The purpose of this study was to analyze the effect of variable the number of motor vehicles, length of road and total population towards the gross domestic regional product of transportation sector in Provinsi Lampung. The analytical tool that use in this study is multiple linear regression analysis model with the least squares method (Ordinary Least Square). This study uses annual time series data obtained from Central Statistics Agency (BPS). Based on the results of ordinary least square regression, it can be seen that in partial length of road and total population a significant positive impact towards the gross domestic regional product of transportation sector in Provinsi Lampung. While the number of motor vehicles variable have a positive impact and no significant effect towards the gross domestic regional product of transportation sector in Provinsi Lampung.

While the number of motor vehicles variable have a positive impact and no significant effect towards the gross domestic regional product of transportation sector in Provinsi Lampung. As well as jointly all variables used in this study affect the value conformation of GDRP transportation sector in Provinsi Lampung.

Keywords : *GDRP transportation sector Provinsi Lampung, Ordinary Least Square, the length of road, the number of motor vehicles, total population.*

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PDRB SEKTOR TRANSPORTASI PROVINSI LAMPUNG
TAHUN 1998-2012**

Oleh

BRAMA NOVTA DIREJA

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA EKONOMI**

Pada

**Jurusan Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung**



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2017**

Judul Skripsi

**: ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG
MEMPENGARUHI PDRB SEKTOR
TRANSPORTASI PROVINSI LAMPUNG
TAHUN 1998-2012**

Nama Mahasiswa

: Brama Noyta Direja

Nomor Pokok Mahasiswa

: 10F1021043

Jurusan

: Ekonomi Pembangunan

Fakultas

: Ekonomi dan Bisnis

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing



**M.A. Irsan Dalimunthe, S.E., M.Si.
NIP 19521201 198303 1 001**

2. Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan

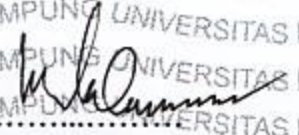
**Dr. Nairobi, S.E., M.Si.
NIP 19660621 199003 1 003**

MENGESAHKAN

1. **Tim Penguji**

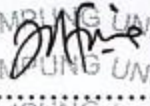
Ketua

: M.A. Irsan Dalimunthe, S.E., M.Si



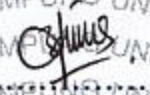
Penguji I

: Emi Maimunah, S.E., M.Si



Penguji II

: Zulfa Emalia, S.E., M.Sc.



2. **Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis**



Prof. Dr. H. Satria Bangsawan, S.E., M.Si

NIP 19610904 198703 1 011

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 31 Desember 2016

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

“Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa skripsi ini telah ditulis dengan sungguh-sungguh dan tidak merupakan penjiplakan hasil karya orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka saya sanggup menerima hukuman/sanksi sesuai peraturan yang berlaku.”

Bandar Lampung, 4 November 2016
Penulis,



Brama Novta Direja

RIWAYAT HIDUP

Penulis dilahirkan di Bandar Lampung, pada tanggal 4 November 1992, Sebagai anak kedua dari tiga bersaudara, dari Bapak Yanuari Ridjan, S.H. dan Ibu Maryamah, S.E. Pendidikan Taman Kanak-Kanak (TK) Kartini diselesaikan tahun 1998, Sekolah Dasar (SD) diselesaikan di SDN 2 Palapa, Bandar Lampung pada tahun 2004, Sekolah Menengah Pertama (SMP) di SMPN 25 Bandar Lampung pada tahun 2007, dan Sekolah Menengah Atas (SMA) di SMAN 4 Bandar Lampung pada tahun 2010.

Tahun 2010, penulis terdaftar sebagai mahasiswa Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Lampung melalui jalur Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SNMPTN) yang sekarang berganti nama menjadi Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Penulis juga telah mengikuti program Kuliah Kerja Nyata (KKN) pada tahun 2014 selama 40 hari di Desa Margosari, Kecamatan Padang Cermin, Kabupaten Pesawaran dan Kuliah Kunjungan Lapangan (KKL) di Bank Indonesia.

MOTO

“Whatever you are, be a good one.”

(Brama)

“Don’t hate what you don’t understand.”

(John Lennon)

PERSEMBAHAN

Dengan puji syukur kepada Allah SWT dan nabi besar Muhammad SAW atas rahmat dan hidayahnya, kupersembahkan karya yang sederhana ini dengan segala ketulusan dan kerendahan hati kepada:

Mamah tercinta yang tidak pernah lelah untuk mendoakan, memberikan semangat, motivasi, dan materi. Berusaha dengan segenap daya upaya serta kesabaran untuk terciptanya keberhasilan masa depanku, semoga Allah SWT senantiasa memberikan kesehatan kepada Ibu tercinta.

Saudara dan saudariku Aa' dan Yayang, Terimakasih atas perhatian, serta keceriaan yang selalu memotivasi.

Terakhir, aku persembahkan secara khusus untuk Ayahku tercinta yang tidak sempat melihat keberhasilanku saat ini, tapi saya yakin di atas sana beliau tetap mendukung dan selalu mengharapkan yang terbaik untuk anak-anaknya.

Dan

Almamater Tercinta Jurusan Ekonomi Pembangunan

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung

SANWACANA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat rahmat dan hidayah-nya penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Skripsi dengan judul “*Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi PDRB Sektor Transportasi Provinsi Lampung Tahun 1998-2012*” adalah salah satu syarat dalam menyelesaikan studi Strata Satu Ilmu Ekonomi di Universitas Lampung.

Proses pembelajaran yang penulis alami selama ini memberikan kesan dan makna mendalam bahwa ilmu dan pengetahuan yang dimiliki penulis masih sangat terbatas. Bimbingan, keteladanan dan bantuan dari berbagai pihak yang diperoleh penulis mempermudah proses pembelajaran tersebut. Untuk itu dengan segala kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Hi. Satria Bangsawan, S.E., M.Si., selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
2. Bapak Dr. Nairobi, S.E., M.Si., selaku Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan.
3. Ibu Emi Maimunah, S.E., M.Si., selaku Sekretaris Jurusan Ekonomi Pembangunan. Terima kasih untuk masukan dan saran-sarannya.

4. Bapak M A Irsan Dalimunthe, S.E., M.Si. selaku Pembimbing Skripsi atas kesediaannya untuk memberikan bimbingan, pelajaran, motivasi, saran dan kritik dalam proses penyelesaian skripsi.
5. Ibu Emi Maimunah, S.E., M.Si., dan Ibu Zulfa Emalia, S.E., M.Sc., selaku dosen penguji yang telah memberikan pelajaran dan nasehat-nasehat yang sangat bermanfaat bagi penulis.
6. Ibu Ida Budiarti Da. S.E., M.Si., selaku Pembimbing Akademik.
7. Seluruh dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis, yang telah memberikan ilmu dan pelajaran yang sangat bermanfaat selama masa perkuliahan.
8. Seluruh staf dan pegawai jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung yang telah banyak membantu kelancaran proses penyelesaian skripsi ini.
9. Orang tuaku Tercinta, Mamah ku tersayang Hj. Maryamah, S.E., Bapak ku tersayang Hi. Yanuari Ridjan, S.H., Kakak ku Rizki Aldila, S.E., dan Adik ku Yamatri Zahra beserta keluarga besarku terima kasih atas semua limpahan kasih sayang, dukungan doa, dan bantuan yang telah diberikan selama ini.
10. EP brothers yang telah berjuang bersama-sama. Deni, Abah, Rendy, Bolang, Hadi, Hasby, Ega, Alex, Wowok, Aby, Onal, Yanu, Kevin, Andhyka, Irfan, Ade, Angga, Denis, Sandi Terima kasih untuk segalanya. Percayalah segala usaha yang telah kita lakukan selama ini kelak akan berbuah manis.
11. EP Sisters yang selalu memberi semangat. Inaya, Gege, Ata, Citra, Astri, Cepew, Hasti dan teman-teman lainnya yang tidak dapat disebutkan satu persatusatu karena telah memberikan banyak warna di kehidupan penulis.

12. Keluarga 'KKN Margosari' Padang Cermin: Yogi, Ndong, Jawa, Winda, Uwil, Titi, Rani, Dea, Ovi, Ayi, Tunjung. Terimakasih untuk semua pengalaman yang gak seberapa dan pelajaran hidup yang keras.
13. Teman-teman klasik 25. Kebot, Oddie, O'o, Rian, Centet, Igoy, Andre, Adi, Didi, Togar, Ana, Tiara, Olla, Dini, Nurul yang selalu mance setiap ada waktu.
14. Teman-teman Djall. Mimin, Yogi, Anto, Acenk, Obaw, Beriya, Bagas, Podak, Kevin, Rija, Ekal, Aan, Tantan, Ganjek.
15. Teman-teman ILK. Dedi, Piam, Kunay, Ucen, Pandu, Yokur, Efrido, Gita, Ghazi, Aldy, Restu, Siraj, Shoffan.
16. Beberapa pihak yang telah memberikan kontribusi dalam penulisan skripsi ini yang tidak bisa disebutkan satu per satu. Terima kasih.

Semoga Allah SWT senantiasa memberikan kasih sayang dan perlindungannya kepada kita semua. Akhir kata, penulis memohon maaf jika terdapat kekurangan dalam skripsi ini. Semoga bermanfaat bagi setiap pihak. Semoga segala dukungan, bimbingan serta doa yang diberikan kepada penulis mendapat balasan dari Allah SWT. Aamiin...

Bandar Lampung, 4 November 2016
Penulis,

Brama Novta Direja

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|----------------|
| COVER | |
| DAFTAR ISI | i |
| DAFTAR TABEL | iii |
| DAFTAR GAMBAR | iv |
| DAFTAR LAMPIRAN | v |
| | |
| I. PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 12 |
| C. Tujuan Penelitian | 12 |
| D. Manfaat Penelitian | 13 |
| E. Kerangka Pemikiran | 13 |
| F. Hipotesis | 14 |
| G. Gambaran Umum Wilayah | 14 |
| H. Sistematika Penulisan | 16 |
| | |
| II. TINJAUAN PUSTAKA | 17 |
| A. Tinjauan Teoritis | 17 |
| 1. Pengertian Produksi | 17 |
| 2. Teori Produksi | 18 |
| 3. Fungsi Produksi | 18 |
| 4. Return To Scale | 20 |
| 5. Definisi Pertumbuhan Ekonomi | 21 |
| 6. Teori Pertumbuhan Ekonomi | 23 |
| 7. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi | 27 |
| 8. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) | 29 |
| 9. Transportasi | 30 |
| 10. Klasifikasi Kendaraan Bermotor | 39 |
| 11. Klasifikasi Fungsi Jalan | 40 |
| 12. Kependudukan / Demografi | 41 |
| B. Tinjauan Empiris (Penelitian Terdahulu) | 44 |
| | |
| III. METODE PENELITIAN | 46 |
| A. Ruang Lingkup Penelitian | 46 |
| B. Jenis dan Sumber Data | 46 |
| C. Definisi Operasional | 47 |

| | |
|---|----|
| 1. PDRB Sektor Transportasi | 47 |
| 2. Kendaraan Bermotor | 47 |
| 3. Panjang Jalan | 48 |
| 4. Jumlah Penduduk | 48 |
| D. Metode Analisis Data | 48 |
| 1. Analisis Regresi | 48 |
| E. Uji Asumsi Klasik | 50 |
| 1. Uji Normalitas | 50 |
| 2. Uji Multikolinearitas | 50 |
| 3. Uji Autokorelasi | 53 |
| 4. Uji Heterokedastisitas | 54 |
| F. Uji Hipotesis | 55 |
| 1. Uji T | 55 |
| 2. Uji F | 56 |
| | |
| IV. HASIL DAN PEMBAHASAN..... | 57 |
| A. Hasil Estimasi Regresi OLS | 57 |
| B. Hasil dan Pembahasan Uji Asumsi Klasik | 58 |
| 1. Uji Normalitas | 58 |
| 2. Uji Multikolinearitas | 59 |
| 3. Uji Autokorelasi | 60 |
| 4. Uji Heteroskedastisitas | 61 |
| C. Hasil Uji Hipotesis | 62 |
| 1. Uji T Statistik | 62 |
| 2. Uji F Statistik | 65 |
| D. Kesimpulan Pengujian | 66 |
| E. Interpretasi Hasil Penelitian dan Pembahasan | 66 |
| | |
| V. KESIMPULAN DAN SARAN..... | 69 |
| A. Kesimpulan | 69 |
| B. Saran | 70 |

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

| Tabel | Halaman |
|---|---------|
| 1. PDRB Sub Sektor Angkutan Jalan Raya, PDRB Sektor Transportasi dan Peran Sub Sektor Angkutan Jalan Raya Terhadap PDRB Sektor Transportasi Tahun 1998-2012 | 7 |
| 2. PDRB Provinsi Lampung, PDRB Sektor Transportasi Provinsi Lampung dan Peran PDRB Sektor Transportasi Provinsi Lampung Terhadap PDRB Provinsi Lampung..... | 8 |
| 3. PDRB Sub Sektor Angkutan Rel, Jalan Raya, Laut, Sungai, Danau, Penyebrangan, Udara dan Jasa Penunjang Transportasi Tahun 2008-2012 | 8 |
| 4. Jumlah Kendaraan Bermotor dan Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor Tahun 1998-2012..... | 9 |
| 5. Panjang Jalan dan Pertumbuhan Panjang Jalan Provinsi Lampung Tahun 1998-2012 | 10 |
| 6. Jumlah Penduduk, Pertumbuhan Jumlah Penduduk, dan PDRB Sektor Transportasi Provinsi Lampung Tahun 1998-2012 | 11 |
| 7. Penelitian Terdahulu | 44 |
| 8. Nama Variabel, Simbol, Periode, Waktu, Satuan Pengukuran dan Sumber Data | 47 |
| 9. Hasil Estimasi Regresi Pada Persamaan Nilai PDRB Sektor Transportasi | 57 |
| 10. Hasil Uji Normalitas | 59 |
| 11. Hasil Uji Multikolinearitas | 60 |
| 12. Hasil Uji LM Test | 61 |
| 13. Hasil Uji Heteroskedastisitas <i>No Cross Term</i> Persamaan Nilai PDRB sektor transportasi | 62 |
| 14. Hasil Uji Heteroskedastisitas <i>Cross Term</i> Persamaan Nilai PDRB sektor transportasi..... | 62 |
| 15. Hasil Uji t Statistik | 63 |
| 16. Hasil Uji F | 65 |
| 17. Kesimpulan Uji Asumsi Klasik | 66 |
| 18. Estimasi Regresi Pada Persamaan Nilai PDRB sektor transportasi | 66 |

DAFTAR GAMBAR

| Gambar | Halaman |
|---|---------|
| 1. Kerangka Pemikiran Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi PDRB Sektor Transportasi Provinsi Lampung | 14 |
| 2. Uji Normalitas Persamaan Nilai Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi | 59 |

DAFTAR LAMPIRAN

| Lampiran | Halaman |
|---|---------|
| 1. Data Penelitian | L-1 |
| 2. Data Penelitian (Dalam bentuk Logaritma Natural) | L-2 |
| 3. Hasil Regresi OLS | L-3 |
| 4. Hasil Uji Asumsi Klasik | L-4 |
| 5. Hasil Uji Normalitas | L-4 |
| 6. Hasil Uji Multikolinearitas | L-5 |
| 7. Hasil Uji Autokorelasi | L-8 |
| 8. Hasil Uji Heteroskedastisitas <i>No Cross Term</i> | L-9 |
| 9. Hasil Uji Heteroskedastisitas <i>Cross Term</i> | L-10 |
| 10. Tabel Distribusi t- Statistik | L-11 |
| 11. Tabel Distribusi F- Statistik | L-13 |
| 12. Tabel Distribusi Chi-Square..... | L-15 |

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengukuran tingkat keberhasilan suatu pembangunan yang dilaksanakan di suatu negara ataupun daerah dapat dilihat dari tingkat pertumbuhan ekonomi yang dicapai. Pertumbuhan ekonomi merupakan suatu gambaran mengenai dampak kebijaksanaan pembangunan yang dilaksanakan suatu negara atau daerah khususnya di bidang ekonomi. Laju pertumbuhan ekonomi tersebut terbentuk dari berbagai macam sektor ekonomi yang secara tidak langsung akan menggambarkan tingkat perubahan ekonomi yang terjadi di suatu negara dan daerah tersebut (Boediono, 1992).

Indikator yang paling penting dari kemajuan perekonomian suatu negara atau daerah adalah melalui pencapaian tingkat Produk Domestik Bruto (PDB) untuk tingkat nasional dan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) untuk tingkat daerah setiap tahun (Boediono, 1999). Letak geografis Provinsi Lampung yang berperan sebagai pintu masuk atau penghubung antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa yang berfungsi sebagai pintu masuk lalu lintas antara kedua Pulau tersebut dan memiliki intensitas yang tinggi dalam sektor transportasi. Dari konteks fungsi penghubung dengan Pulau Jawa sebagai sentral pertumbuhan ekonomi nasional, membuat Lampung menjadi wilayah ekonomi strategis (Silalahi, 2014). Dalam perspektif dinamika ekonomi, dapat disebutkan bahwa Provinsi Lampung

memiliki peluang pertumbuhan ekonomi yang sangat potensial, mengingat keberadaannya sebagai pintu masuk bagi Pulau Sumatera. Lebih dari itu, Provinsi Lampung memiliki peran yang menentukan dalam kondisi geografis, mengingat dari wilayah ini setiap hari berlangsung mobilitas perpindahan barang dan jasa ekonomi yang volumenya sangat besar (Silalahi, 2014).

Dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Indonesia (MP3EI), kawasan selat sunda menjadi salah satu kegiatan utama dalam Koridor Ekonomi Sumatera yang akan terhubung melalui Jembatan Selat Sunda (JSS). Dalam konstelasi ekonomi dunia, keterhubungan antara Koridor Ekonomi Jawa dan Sumatera memiliki peran yang penting dalam konteks regional bahkan internasional. Kedua pulau memiliki prioritas pengembangan yang dapat saling mengisi. Pulau Sumatera merupakan pusat produksi dan pengolahan hasil bumi, khususnya hasil perkebunan dan pertambangan serta lumbung energi nasional. Adapun Pulau Jawa merupakan pusat industri dan jasa nasional yang diharapkan mampu memberikan efek perluasan (*spillover*) dari aktivitas yang telah ada (Pradhitasari, 2012).

Untuk mencapai sasaran dan tujuan pembangunan tersebut, maka pembangunan perlu didukung oleh berbagai faktor baik ekonomi maupun faktor non-ekonomi, dimana dalam hal ini yang sangat mendukung dan mempengaruhi jalannya roda pembangunan tersebut adalah infrastruktur. Pembangunan infrastruktur akan dapat berdampak pada pertumbuhan ekonomi, baik secara langsung maupun tidak langsung. Infrastruktur sendiri merupakan prasyarat bagi sektor-sektor lain untuk berkembang dan juga sebagai sarana penciptaan hubungan antara satu dengan

yang lainnya. Pemberdayaan sumberdaya untuk membangun infrastruktur akan memicu proses ekonomi sehingga menimbulkan penggandaan dampak ekonomi maupun sosial (Setiadi, 2006). Pada umumnya, infrastruktur transportasi mengemban fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan nasional yang mana sebagian besar pendanaannya masih tergantung pada pemerintah, dimana pemerintah pada umumnya memandang bahwa bidang transportasi adalah sangat vital untuk kepentingan negara baik dari sudut perekonomian maupun dari sudut sosial, politik, pemerintahan, pertahanan, dan keamanan.

Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Terdapat hubungan erat antara transportasi dengan jangkauan dan lokasi kegiatan manusia, barang-barang dan jasa. Fungsi dari transportasi sendiri yaitu melayani mobilitas orang, barang dan jasa baik lokal, regional maupun internasional serta peranannya sebagai sektor pendukung lainnya. Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. (Morlok, 1984). Dimana peran ini akan mempengaruhi sektor-sektor lainnya yang tentunya berpengaruh pada produksi atau pendapatan sektor tersebut atau sektor-sektor lainnya yang berakhir pada peningkatan PDRB.

Dalam aspek perekonomian, transportasi mempunyai pengaruh yang besar. Sebagaimana dikemukakan dalam kata pertimbangan undang-undang Republik Indonesia tentang transportasi, pada umumnya dikemukakan bahwa transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dalam negeri dan keluar negeri (UU RI Nomor 14, 1992).

Menyadari perannya, maka transportasi harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu. Dalam hal ini, transportasi tidak hanya difokuskan hanya dipertanian, tetapi juga di daerah pedesaan atau antar keduanya. Sarana transportasi dibutuhkan guna menghubungkan kota dengan desa atau sebaliknya desa dengan kota. Perbedaannya adalah terletak pada intensitas, manajemen, atau pengaturan dan kebutuhan fasilitas. Transportasi juga harus mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan pelayanan yang aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Untuk itu perlu dikembangkan berbagai moda transportasi dengan mempertimbangkan karakteristik dan keunggulan moda yang bersangkutan, dalam kaitannya dengan jenis dan volume yang diangkut serta jarak tempuh yang harus dilayani.

Kemajuan dalam bidang transportasi menyebabkan jarak antara satu daerah dengan daerah lainnya dirasakan menjadi lebih dekat. Selain itu arus barang dari

suatu tempat ke tempat lainnya menjadi lebih lancar dan dapat menyebar lebih luas sehingga menunjang pemerataan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi suatu daerah (Hendarso, 2001).

Secara umum, moda transportasi terbagi atas tiga jenis moda, yaitu transportasi darat, transportasi air dan transportasi udara. Transportasi darat : kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau), atau manusia. Moda transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor: jenis dan spesifikasi kendaraan, jarak perjalanan, tujuan perjalanan, ketersediaan moda, ukuran kota dan kepadatan permukiman, dan faktor sosial ekonomi. Transportasi air (sungai, danau, laut) : kapal, tongkang, perahu, rakit. Transportasi udara : pesawat terbang.

Sumber-sumber pembentukan PDRB sektor transportasi, yaitu :

1. Angkutan rel
2. Angkutan jalan raya
3. Angkutan laut
4. Angkutan sungai, danau dan penyebrangan
5. Angkutan udara
6. Jasa penunjang transportasi.

Jalan raya adalah salah satu sarana transportasi yang paling banyak dipergunakan untuk menunjang perekonomian maupun kegiatan-kegiatan manusia sehari-hari. Jalan raya berfungsi untuk melewatkan lalu lintas di atasnya dengan cepat, aman dan nyaman. Transportasi darat merupakan sistem transportasi yang terbesar dan yang paling mendapat perhatian. Hal ini terutama disebabkan oleh aktivitas manusia pada umumnya dilakukan di darat, dimana sistem transportasi darat ini memerlukan prasarana jalan sebagai jalur penghubung sebagai penunjang

perekonomian, perkembangan wilayah, perkembangan sosial dan perkembangan kebudayaan. Angkutan jalan raya mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Angkutan jalan raya yang menjadi kebutuhan hidup masyarakat sehari-hari, juga sebagai jawaban atas tantangan perkembangan teknologi maju yang senantiasa menuntut kecepatan, keamanan, kenyamanan dan efisiensi. Kenyamanan dan kelancaran merupakan tuntutan dari pengguna jalan. Peranan pengangkutan tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Pengangkutan juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi (Hendarso, 2001).

Tabel 1. PDRB Sub Sektor Angkutan Jalan Raya, PDRB Sektor Transportasi dan Peran Sub Sektor Angkutan Jalan Raya Terhadap PDRB Sektor Transportasi Provinsi Lampung Tahun 1998-2012

| Tahun | PDRB Sub Sektor Angkutan Jalan Raya (Juta Rupiah) | PDRB Sektor Transportasi (Juta Rupiah) | Peran PDRB Sub Sektor Angkutan Jalan Raya Terhadap PDRB Sektor Transportasi (Persen) |
|-------|---|--|--|
| 1998 | 287.108 | 936.242 | 30,67 |
| 1999 | 296.975 | 987.809 | 30,06 |
| 2000 | 796.091 | 1.077.745 | 73,87 |
| 2001 | 783.474 | 1.098.358 | 71,33 |
| 2002 | 794.730 | 1.173.866 | 67,70 |
| 2003 | 830.906 | 1.281.142 | 64,86 |
| 2004 | 871.066 | 1.346.650 | 64,68 |
| 2005 | 915.602 | 1.401.155 | 65,04 |
| 2006 | 953.740 | 1.467.958 | 64,97 |
| 2007 | 1.000.356 | 1.528.333 | 65,45 |
| 2008 | 1.050.742 | 1.623.063 | 64,74 |
| 2009 | 1.180.908 | 1.758.359 | 67,16 |
| 2010 | 1.334.590 | 2.012.582 | 66,31 |
| 2011 | 1.446.665 | 2.225.081 | 65,02 |
| 2012 | 1.587.826 | 2.471.747 | 64,24 |

Sumber : *Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung (BPS) Data Olahan*

Berdasarkan data pada Tabel 1, sub sektor transportasi angkutan jalan raya memiliki peran serta dalam pembentukan PDRB sektor transportasi pada tahun 1998-2012 dengan rata-rata 61,74%. Nilai yang cukup besar melihat sektor transportasi terdiri dari 6 sub sektor.

Tabel 2. PDRB Provinsi Lampung, PDRB Sektor Transportasi Provinsi Lampung dan Peran PDRB Sektor Transportasi Provinsi Lampung Terhadap PDRB Provinsi Lampung.

| Tahun | PDRB Provinsi Lampung (Juta Rupiah) | PDRB Sektor Transportasi (Juta Rupiah) | Peran PDRB Sektor Transportasi Terhadap PDRB Provinsi Lampung (Persen) |
|-------|-------------------------------------|--|--|
| 1998 | 18.481.527 | 936.242 | 5,07 |
| 1999 | 21.624.169 | 987.809 | 4,57 |
| 2000 | 23.245.983 | 1.077.745 | 4,64 |
| 2001 | 24.079.608 | 1.098.358 | 4,56 |
| 2002 | 25.433.276 | 1.173.866 | 4,62 |
| 2003 | 26.898.052 | 1.281.142 | 4,76 |
| 2004 | 28.262.289 | 1.346.650 | 4,76 |
| 2005 | 29.325.618 | 1.401.155 | 4,80 |
| 2006 | 30.861.360 | 1.467.958 | 4,76 |
| 2007 | 32.694.890 | 1.528.333 | 4,67 |
| 2008 | 34.443.153 | 1.623.063 | 4,71 |
| 2009 | 36.256.295 | 1.758.359 | 4,85 |
| 2010 | 38.389.899 | 2.012.582 | 5,24 |
| 2011 | 40.858.942 | 2.225.081 | 5,45 |
| 2012 | 43.526.870 | 2.471.747 | 5,68 |

Sumber : *Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung (BPS) Data Olahan*

Berdasarkan data pada Tabel 2, PDRB sektor transportasi memiliki peran serta dalam pembentukan PDRB Provinsi Lampung pada tahun 1998-2012 dengan rata-rata 4,88%.

Tabel 3. PDRB Sub Sektor Angkutan Rel, Angkutan Jalan Raya, Angkutan Laut, Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan, Angkutan Udara, Jasa Penunjang Transportasi Tahun 2008-2012 (Juta Rupiah)

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Angkutan Rel | 103.450 | 97.728 | 113.178 | 122.110 | 129.601 |
| Angkutan Jalan Raya | 1.050.742 | 1.180.908 | 1.334.590 | 1.446.665 | 1.587.826 |
| Angkutan Laut | 137.301 | 123.032 | 125.790 | 143.266 | 166.499 |
| Angkutan Sungai, Danau & Penyebrangan | 119.121 | 144.208 | 176.478 | 190.133 | 192.965 |
| Angkutan Udara | 23.137 | 30.629 | 40.974 | 57.158 | 64.542 |
| Jasa Penunjang Transportasi | 189.312 | 181.855 | 221.571 | 265.749 | 326.998 |

Sumber : *Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung (BPS)*

Peran infrastruktur jalan sebagai infrastruktur penunjang kegiatan perekonomian yang mutlak, proses distribusi dan Bergeraknya barang dan jasa sebagai bagian dari kemajuan dan pembangunan ekonomi. Pembangunan infrastruktur transportasi ditujukan untuk menambah kapasitas transportasi dalam menjangkau daerah-daerah terpencil, dimana kegiatan ekonomi belum berjalan dengan baik yang tetap pada tujuannya adalah untuk mendukung pertumbuhan dan perkembangan sektor-sektor ekonomi disamping fungsi lainnya adalah sebagai alat pemersatu bangsa.

Tabel 4. Jumlah Kendaraan Bermotor dan Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor Provinsi Lampung Tahun 1998-2012

| Tahun | Jumlah Kendaraan Bermotor (Unit) | Pertumbuhan Kendaraan Bermotor (Persen) |
|-------|----------------------------------|---|
| 1998 | 252.196 | |
| 1999 | 273.033 | 8,26 |
| 2000 | 291.059 | 6,60 |
| 2001 | 313.722 | 7,79 |
| 2002 | 281.636 | -10,23 |
| 2003 | 341.471 | 21,25 |
| 2004 | 548.678 | 57,75 |
| 2005 | 722.278 | 34,08 |
| 2006 | 881.825 | 22,09 |
| 2007 | 1.068.223 | 21,14 |
| 2008 | 1.310.204 | 22,65 |
| 2009 | 1.683.085 | 28,46 |
| 2010 | 1.779.290 | 5,72 |
| 2011 | 2.079.922 | 16,90 |
| 2012 | 2.326.337 | 11,85 |

Sumber : *Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung (BPS)*

Pada tahun 2005 kendaraan bermotor di Provinsi Lampung sebanyak 722.278 unit dan pada tahun 2010 bertambah menjadi sebanyak 1.779.290 pertumbuhan yang sangat pesat bagi kendaraan bermotor, terlihat pertumbuhan sebanyak 1.057.012 unit dalam kurun waktu hanya 5 tahun. Dalam hal ini, kendaraan bermotor dapat menunjukkan peningkatan PDRB Provinsi Lampung.

PDRB sektor transportasi juga tidak lepas dari banyaknya jumlah penduduk. Peran penduduk bagi transportasi sebagai pengguna transportasi sangat penting dalam pembentukan PDRB sektor ini. Semakin banyak jumlah penduduk, maka perkembangan sektor ini akan menjadi sangat pesat.

Tabel 5. Panjang Jalan dan Pertumbuhan Panjang Jalan Provinsi Lampung Tahun 1998-2012

| Tahun | Panjang Jalan (Kilometer) | Pertumbuhan Panjang Jalan (Persen) |
|-------|---------------------------|------------------------------------|
| 1998 | 12.178,00 | |
| 1999 | 12.332,00 | 1,26 |
| 2000 | 12.766,00 | 3,52 |
| 2001 | 12.766,00 | 0,00 |
| 2002 | 12.926,00 | 1,25 |
| 2003 | 13.643,00 | 5,55 |
| 2004 | 12.897,00 | -5,47 |
| 2005 | 12.333,00 | -4,37 |
| 2006 | 12.953,00 | 5,03 |
| 2007 | 12.952,00 | -0,01 |
| 2008 | 14.905,00 | 15,08 |
| 2009 | 17.003,00 | 14,08 |
| 2010 | 19.074,00 | 12,18 |
| 2011 | 18.520,00 | -2,90 |
| 2012 | 18.824,00 | 1,64 |

Sumber : *Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung (BPS)*

Pertumbuhan sektor transportasi di Provinsi Lampung cukup pesat dimana dapat kita lihat pertumbuhan prasarana jalan di Provinsi Lampung. Pada tahun 2005 panjang jalan di Provinsi Lampung sejauh 12.333 km dan pada tahun 2009 bertambah menjadi sejauh 17.003 km dan juga pada tahun 2012 bertambah menjadi sejauh 18.824 km. Dalam hal ini, panjang jalan dapat menunjukkan tingkat keterbukaan dan perkembangan masyarakat suatu wilayah. Semakin panjang suatu jalan, maka tingkat keterbukaan dan perkembangannya semakin tinggi.

Tabel 6. Jumlah Penduduk, Pertumbuhan Jumlah Penduduk dan PDRB Sektor Transportasi Provinsi Lampung Tahun 1998-2012

| Tahun | Jumlah Penduduk (Jiwa) | Pertumbuhan Jumlah Penduduk (Persen) | PDRB Sektor Transportasi (Juta Rupiah) |
|-------|---------------------------|--|--|
| 1998 | 6.512.460 | | 936.242 |
| 1999 | 6.582.717 | 1,08 | 987.809 |
| 2000 | 6.730.751 | 2,25 | 1.077.745 |
| 2001 | 6.722.314 | -0,13 | 1.098.358 |
| 2002 | 6.787.654 | 0,97 | 1.173.866 |
| 2003 | 6.895.999 | 1,60 | 1.281.142 |
| 2004 | 6.915.950 | 0,29 | 1.346.650 |
| 2005 | 7.172.831 | 3,71 | 1.407.706 |
| 2006 | 7.260.588 | 1,22 | 1.467.958 |
| 2007 | 7.348.788 | 1,21 | 1.528.333 |
| 2008 | 7.437.414 | 1,21 | 1.623.063 |
| 2009 | 7.526.448 | 1,20 | 1.758.359 |
| 2010 | 7.608.405 | 1,09 | 2.012.582 |
| 2011 | 7.691.007 | 1,09 | 2.225.081 |
| 2012 | 7.835.308 | 1,88 | 2.471.747 |

Sumber : *Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung (BPS)*

Berdasarkan pada Tabel 6, Terbukti bahwa pada tahun 2005 dimana penduduk Provinsi Lampung dengan jumlah 7.172.831 jiwa berkontribusi dalam pembentukan PDRB sektor transportasi sebesar Rp.1.407.706 (dalam juta rupiah). Pada tahun 2009, dengan jumlah penduduk sebanyak 7.526.448 jiwa dapat memberikan kontribusi sebesar Rp.1.758.359 (dalam juta rupiah). Sedangkan pada tahun 2013 dengan jumlah penduduk melonjak menjadi sebanyak 7.932.132 jiwa mampu memberikan kontribusi terhadap sektor ini sebesar Rp.2.598.288 (dalam juta rupiah).

Hal ini mengindikasikan bahwa sektor transportasi ini tidak boleh dilepaskan dari kegiatan masyarakat banyak karena begitu pentingnya peranan mereka tersebut sehingga sektor ini sangat berpengaruh terhadap pembentukan PDRB Provinsi Lampung.

Mengingat begitu besarnya peranan sub sektor transportasi angkutan jalan raya terhadap PDRB sektor transportasi, penulis tertarik untuk meneliti seberapa besar peranan sub sektor tersebut dari prasarana dan pemanfaatan jasa sub sektor tersebut. Penulis juga ingin melihat besarnya kontribusi sub sektor transportasi angkutan jalan raya terhadap PDRB sektor transportasi. Dan penulis menjadikan Provinsi Lampung sebagai lokasi penelitian.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dijelaskan, maka dapat diambil rumusan masalah, diantaranya adalah :

1. Bagaimana pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Lampung?
2. Bagaimana pengaruh panjang jalan terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Lampung?
3. Bagaimana pengaruh jumlah penduduk terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Lampung?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan ini adalah :

1. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Lampung.
2. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh panjang jalan terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Lampung.

3. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jumlah penduduk terhadap PDRB sektor transportasi di Provinsi Lampung.

D. Manfaat Penelitian

1. Sebagai bahan studi atau literatur tambahan terhadap penelitian yang sudah ada sebelumnya.
2. Sebagai bahan studi dan literatur bagi mahasiswa/mahasiswi ataupun peneliti yang ingin melakukan penelitian sejenis selanjutnya.
3. Sebagai informasi untuk menjadi bahan pertimbangan dalam pembuatan kebijakan bagi pemerintah atau instansi terkait.

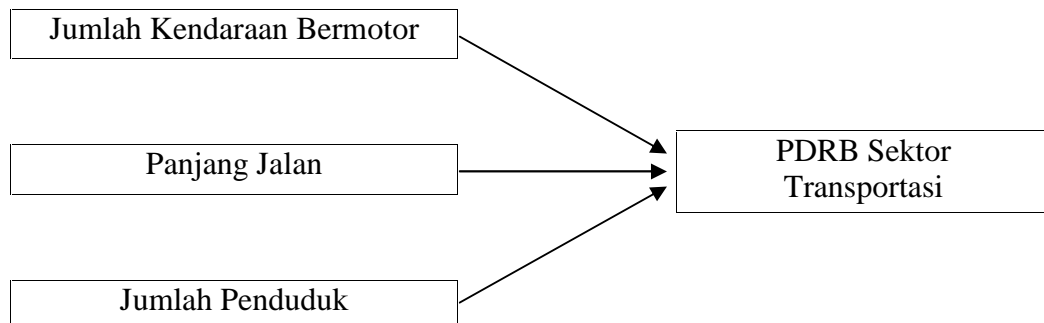
E. Kerangka Pemikiran

PDRB sub sektor angkutan jalan raya merupakan sub sektor yang berperan paling dominan diantara 5 sub sektor lainnya dalam pembentukan PDRB sektor transportasi pada tahun 1998-2012 dengan rata-rata sebesar 61,74%.

Jalan merupakan salah satu prasarana transportasi darat yang memegang peranan penting untuk menunjang pertumbuhan ekonomi dan mengembangkan potensi daerah. Pembangunan infrastruktur transportasi ditujukan untuk menambah kapasitas transportasi dalam menjangkau daerah-daerah terpencil.

Kendaraan bermotor sebagai alat transportasi yang paling populer digunakan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari baik dalam kebutuhan dan pertumbuhannya yang begitu pesat. Sektor transportasi juga tidak lepas dari banyaknya jumlah penduduk. Peran penduduk sebagai pengguna transportasi sangat penting dalam pembentukan PDRB sektor ini. Semakin banyak jumlah

penduduk, maka pertumbuhan sektor transportasi akan berkembang melihat transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia, baik dari sudut perekonomian, sosial, politik, pemerintahan, pertahanan, dan keamanan.



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

F. Hipotesis

Berdasarkan landasan teori dan penelitian sebelumnya, maka dapat disusun hipotesis sebagai berikut:

1. Diduga jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif terhadap PDRB sektor transportasi.
2. Diduga panjang jalan berpengaruh positif terhadap PDRB sektor transportasi.
3. Diduga jumlah penduduk berpengaruh positif terhadap PDRB sektor transportasi.

G. Gambaran Umum Wilayah

Provinsi Lampung dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1964 tentang Pembentukan Daerah Tingkat I Lampung tanggal 18 Maret 1964. Secara geografis Provinsi Lampung terletak pada kedudukan 103°40' (BT) Bujur Timur

sampai 105°50" (BT) Bujur Timur dan 3°45" (LS) Lintang Selatan sampai 6°45" (LS) Lintang Selatan. Provinsi Lampung meliputi areal daratan seluas 35.288,35 km (Lampung dalam angka, BPS 2012) termasuk 132 pulau di sekitarnya dan lautan yang berbatasan dalam jarak 12 mil laut dari garis pantai ke arah laut lepas. Luas perairan laut Provinsi Lampung diperkirakan lebih kurang 24.820 km (atlas sumberdaya pesisir Lampung, 1999). Panjang garis pantai Provinsi Lampung lebih kurang 1.105 km, yang membentuk 4 (empat) wilayah pesisir, yaitu Pantai Barat (210 km), Teluk Semangka (200 km), Teluk Lampung dan Selat Sunda (160 km), dan Pantai Timur (270 km). Batas administrasi wilayah Provinsi Lampung adalah :

1. Sebelah Utara dengan Provinsi Sumatera Selatan dan Bengkulu
2. Sebelah Selatan dengan selat Sunda
3. Sebelah Timur dengan laut Jawa
4. Sebelah Barat dengan Samudera Indonesia

Provinsi Lampung dengan ibu kota Bandar Lampung, yang merupakan gabungan dari Kota Kembar Tanjungkarang dan Teluk Betung memiliki wilayah yang relatif luas dan menyimpan potensi kelautan. Pelabuhan utamanya bernama Panjang dan Bakauheni serta Pelabuhan nelayan seperti Pasar Ikan (telukbetung), Tarahan dan Kalianda di Teluk Lampung. Sedangkan di Teluk Semangka adalah Kota Agung dan laut Jawa terdapat pula Pelabuhan nelayan seperti Labuhan Maringgai dan Ketapang. Disamping itu Kota Menggala juga dapat dikunjungi kapal-kapal nelayan dengan menyusuri sungai Way Tulang Bawang, adapun Samudra Indonesia terdapat Pelabuhan Krui. Lapangan terbang utamanya adalah Radin

Inten II yaitu nama baru dari Branti 28 Km dari ibukota melalui jalan negara menuju Kotabumi dan Lapangan terbang AURI terdapat di Menggala yang bernama Astra Ksetra.

H. Sistematika Penulisan

BAB I : Pendahuluan. Meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kerangka pemikiran, hipotesis, dan sistematika penulisan.

BAB II : Tinjauan Pustaka. Meliputi tinjauan teoritis dan tinjauan empiris.

BAB III : Metode Penelitian. Meliputi jenis dan sumber data, batasan variabel, alat analisis serta pengujian data.

BAB IV : Hasil dan Pembahasan. Meliputi analisis hasil perhitungan secara kuantitatif dan kualitatif.

BAB V : Simpulan dan Saran.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Teoritis

1. Pengertian Produksi

Teori produksi merupakan analisa mengenai bagaimana seharusnya seorang pengusaha atau produsen, dalam teknologi tertentu memilih dan mengkombinasikan berbagai macam faktor produksi untuk menghasilkan sejumlah produksi tertentu, seefisien mungkin (Suherman, 2000). Produksi adalah suatu proses mengubah *input* menjadi *output*, sehingga nilai barang tersebut bertambah. Penentuan kombinasi faktor-faktor produksi yang digunakan dalam proses produksi sangatlah penting agar proses produksi yang dilaksanakan dapat efisien dan hasil produksi yang didapat menjadi optimal.

Setiap faktor produksi yang terdapat dalam perekonomian adalah dimiliki oleh seseorang. Pemiliknya menjual faktor produksi tersebut kepada pengusaha dan sebagai balas jasanya mereka akan memperoleh pendapatan. Tenaga kerja mendapat gaji dan upah, tanah memperoleh sewa, modal memperoleh bunga dan keahlian keusahawanan memperoleh keuntungan. Pendapatan yang diperoleh masing-masing jenis faktor produksi tersebut tergantung kepada harga dan jumlah masing-masing faktor produksi yang digunakan. Jumlah pendapatan yang diperoleh berbagai faktor produksi yang digunakan untuk menghasilkan sesuatu barang adalah sama dengan harga dari barang tersebut (Sukirno, 2002).

2. Teori Produksi

Produksi adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan nilai guna suatu barang yang dapat diartikan juga sebagai upaya untuk mengubah input menjadi output. Kegiatan produksi menjamin kelangsungan hidup masyarakat. Produksi tidak mungkin bisa berjalan dengan baik bila tidak ada bahan yang memungkinkan untuk dilakukan produksi itu sendiri, untuk melakukan proses produksi memerlukan tenaga manusia, sumber – sumber daya alam, modal, serta keahlian.

Teori produksi menggambarkan tentang hubungan antara tingkat produksi suatu barang dengan jumlah tenaga kerja yang digunakan untuk menghasilkan berbagai tingkat produksi barang tersebut. Produksi merupakan hasil akhir dari proses atau aktivitas ekonomi dengan memanfaatkan beberapa bahan baku.

3. Fungsi Produksi

Menurut Sadono Sukirno (2002), fungsi produksi adalah kaitan diantara faktor-faktor produksi dan tingkat produksi yang diciptakan. Faktor factor produksi dikenal sebagai *input* dan jumlah produksi sebagai *output*. Fungsi produksi dinyatakan dalam bentuk rumus sebagai berikut :

$$Q = f (K, L, R, T) \dots\dots\dots$$

Dimana :

K adalah jumlah stok modal, L adalah jumlah tenaga kerja, R adalah kekayaan alam dan T adalah tingkat teknologi yang digunakan. Selanjutnya Soekartawi (1990) mengatakan bahwa fungsi produksi adalah hubungan fisik antara variabel yang dijelaskan (Y) dengan variabel yang menjelaskan (X). Variabel yang

dijelaskan berupa *output* dan variabel yang menjelaskan berupa *input*. Bentuk matematisnya sebagai berikut :

$$Y = f (X_1, X_2, \dots, X_i, \dots, X_n) \dots\dots\dots$$

Dimana :

Y adalah produk atau variabel yang dipengaruhi oleh X, dan X adalah faktor produksi yang mempengaruhi Y.

a. Fungsi Produksi Cobb-Douglas

Soekartawi (1990), mengatakan bahwa fungsi produksi Cobb-Douglas merupakan persamaan yang melibatkan dua atau lebih variabel, dimana variabel yang satu disebut variabel *dependent* yang dijelaskan (Y) dan yang lain disebut dengan variabel *independent* yang menjelaskan (X), yang secara matematis persamaan Cobb-Douglas dapat ditulis sebagai berikut :

$$Y = aX_1^{b_1} X_2^{b_2} X_3^{b_3} \dots X_n^{b_n} \dots\dots\dots$$

Untuk memudahkan pendugaan terhadap persamaan di atas, maka persamaan tersebut diubah menjadi bentuk linear berganda, dengan cara melogaritmakan persamaan di atas. Sehingga persamaan di atas menjadi :

$$\text{Log } Y = \text{Log } a + b_1 \text{Log } X_1 + b_2 \text{Log } X_2 + b_3 \text{Log } X_3 + b_4 \text{Log } X_4 + b_5 \text{Log } X_5 + E_t$$

Karena penyelesaian fungsi Cobb-Douglas selalu dilogaritmakan dan diubah bentuk fungsinya menjadi fungsi linear, maka ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi sebelum seseorang menggunakan fungsi Cobb-Douglas.

Persyaratan ini antara lain adalah sebagai berikut :

- (1) Tidak ada pengamatan variabel penjelas (X) yang sama dengan nol, sebab logaritma dari nol adalah bilangan yang besarnya tidak diketahui (*infinite*).

- (2) Dalam fungsi produksi diasumsikan tidak terdapat perbedaan teknologi pada setiap pengamatan (*non-neutral difference in the respective technologies*), dalam arti kalau fungsi produksi Cobb Douglas yang dipakai sebagai model dalam suatu pengamatan dan bila diperlukan analisis yang memerlukan lebih dari satu model, maka perbedaan model tersebut terletak pada *intercept* dan bukan pada kemiringan garis (*slope*) model tersebut.
- (3) Tiap variabel X adalah *perfect competition*.
- (4) Perbedaan lokasi pada fungsi produksi seperti iklim sudah tercakup pada faktor kesalahan.
- (5) Hanya terdapat satu variabel yang dijelaskan (Y).
- (6) Faktor – faktor yang mempengaruhi

4. Return to Scale

Return to Scale (RTS) perlu dipelajari karena untuk mengetahui kegiatan dari suatu usaha yang diteliti apakah sudah mengikuti kaidah *increasing*, *constant* atau *decreasing return to scale*. Keadaan *return to scale* (skala usaha) dari suatu usaha industri yang diteliti dapat diketahui dari penjumlahan koefisien regresi semua faktor produksi, ada tiga kemungkinan dalam nilai *return to scale*, yaitu:

- b. *Decreasing Return to Scale* (DRS), bila $(b_1 + b_2 + \dots + b_n) < 1$. Dalam keadaan demikian, dapat diartikan bahwa proporsi penambahan factor produksi akan menghasilkan tambahan produksi yang proporsinya lebih kecil.

- c. *Constant Return to Scale* (CRS), bila $(b_1 + b_2 + \dots + b_n) = 1$. Dalam keadaan demikian, dapat diartikan bahwa penambahan faktor produksi akan proporsional dengan penambahan produksi yang diperoleh.
- d. *Increasing Return to Scale* (IRS), bila $(b_1 + b_2 + \dots + b_n) > 1$. Dalam keadaan demikian, dapat diartikan bahwa proporsi penambahan faktor produksi akan menghasilkan tambahan produksi yang proporsinya lebih besar (Soekartawi, 1989: 93)

5. Definisi Pertumbuhan Ekonomi

Secara umum, pertumbuhan ekonomi didefinisikan 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 oleh masyarakat. Dengan adanya pertumbuhan ekonomi maka diharapkan pendapatan masyarakat sebagai pemilik faktor produksi juga akan meningkat (Boediono, 1992).

Dengan perkataan lain bahwa pertumbuhan ekonomi lebih menunjuk kepada perubahan yang bersifat kuantitatif (*quantitative change*) dan biasanya diukur dengan menggunakan data Produk Domestik Bruto (PDB) atau pendapatan atau

nilai akhir pasar (*total market value*) dari barang-barang akhir dan jasa-jasa (*final goods and services*) yang dihasilkan dari suatu perekonomian selama kurun waktu tertentu (biasanya satu tahun) (Boediono, 1992).

Perlu diketahui bahwa pertumbuhan ekonomi berbeda dengan pembangunan ekonomi, kedua istilah ini mempunyai arti yang sedikit berbeda. Kedua-duanya memang menerangkan mengenai perkembangan ekonomi yang berlaku. Tetapi biasanya, istilah ini digunakan dalam konteks yang berbeda. Pertumbuhan selalu digunakan sebagai suatu ungkapan umum yang menggambarkan tingkat perkembangan sesuatu negara, yang diukur melalui persentasi pertambahan pendapatan nasional riil. Istilah pembangunan ekonomi biasanya dikaitkan dengan perkembangan ekonomi di negara-negara berkembang. Dengan perkataan lain, dalam mengartikan istilah pembangunan ekonomi, ahli ekonomi bukan saja tertarik kepada masalah perkembangan pendapatan nasional riil, tetapi juga kepada modernisasi kegiatan ekonomi, misalnya kepada usaha merombak sektor pertanian yang tradisional, masalah mempercepat pertumbuhan ekonomi dan masalah pemerataan pembagian pendapatan (Sukirno, 2006).

Untuk menghitung tingkat pertumbuhan ekonomi digunakan formula sebagai berikut :

$$g = \frac{GDP_1 - GDP_0}{GDP_0} \times 100\%$$

Keterangan :

g = Pertumbuhan Ekonomi (dalam persen).

GDP_1 = (*Gross Domestic Product*) atau Produk Domestik Bruto (PDB) adalah

pendapatan nasional riil yaitu pendapatan nasional yang dihitung pada harga tetap yang dicapai pada suatu tahun (tahun 1).

GDP_0 = Pendapatan Nasional Pada Tahun Sebelumnya.

Pendapatan nasional adalah nilai barang dan jasa yang diproduksi dalam suatu negara pada suatu tahun tertentu. Nilai tersebut dapat dihitung menurut harga berlaku (yaitu pada harga-harga berlaku pada tahun dimana PDB dihitung) dan menurut harga tetap yaitu pada harga-harga berlaku pada tahun dasar (*base year*), (Sukirno, 2006)

6. Teori Pertumbuhan Ekonomi

e. Teori Adam Smith

Perhatian Adam Smith terhadap masalah pembangunan dapat dilihat dari bukunya "*An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*" (1776). Tulisan tersebut terutama menganalisis sebab-sebab berkembangnya ekonomi suatu negara, dimana kebijakan *Laissez-faire* atau sistem mekanisme pasar akan memaksimalkan tingkat pembangunan ekonomi yang dapat dicapai oleh suatu masyarakat.

f. Teori Ricardian

David Ricardo mengungkapkan pandangan mengenai pembangunan ekonomi dengan cara sistematis dalam bukunya "*The Principles Of Political Economy and Taxation*" (1817) yang mengungkapkan bahwa faktor yang penting dalam pertumbuhan ekonomi adalah buruh, pemupukan modal, dan perdagangan luar negeri. Teori Ricardian menekankan pentingnya tabungan bagi pembangunan

modal. Di banding pajak, Ricardo lebih menyetujui pemupukan modal melalui tabungan.

g. Teori Keynes

Teori Keynes didasarkan pada adanya pengangguran siklis yang terjadi akibat depresi ekonomi. Menurut Keynes (1936) pengangguran merupakan akibat dari kurangnya permintaan efektif, dan untuk mengatasinya Keynes menyarankan agar memperbesar pengeluaran konsumsi. Dalam hal ini maka Keynes menganjurkan adanya campur tangan pemerintah melalui kebijakan fiskal dan kebijakn moneter yang dapat mempengaruhi permintaan, dalam teorinya, Keynes menganggap tabungan sebagai sifat sosial yang buruk karena kelebihan tabungan menyebabkan terjadinya kelebihan supply sehingga produsen dapat merugi yang akhirnya dapat menyebabkan terjadinya pemutusan kerja yang besar-besaran dan menciptakan suatu kondisi ekonomi yang buruk. Oleh sebab itu, Keynes merasa pemerintah perlu mempengaruhi tingkat suku bunga yang berkorelasi langsung dengan jumlah uang yang beredar yang dapat meningkatkan permintaan efektif.

h. Teori Rostow

Teori pembangunan ekonomi dari Rostow ini sangat populer dan paling banyak mendapatkan komentar dari para ahli. Teori ini pada mulanya merupakan artikel Rostow yang dimuat dalam *Economic Journal* (Maret 1956) dan kemudian dikembangkannya lebih lanjut dalam bukunya yang berjudul *The Stages of Economic Growth* (1960).

Menurut Rostow (1960) proses pembangunan ekonomi dibedakan ke dalam 5 tahap yaitu masyarakat tradisional, prasyarat untuk tinggal landas, tinggal landas,

menuju kedewasaan, dan masa konsumsi tinggi. Dasar perbedaan proses pembangunan menjadi 5 tahap tersebut adalah karakteristik perubahan keadaan ekonomi, sosial dan politik yang terjadi. Pembangunan ekonomi atau proses transformasi suatu masyarakat tradisional menjadi masyarakat modern merupakan suatu proses yang multidimensional. Pembangunan ekonomi bukan berarti perubahan struktur ekonomi suatu negara yang ditunjukkan oleh menurunnya peranan sektor pertanian dan peningkatan peranan sektor industri saja.

i. Teori Harrod-Domar

Teori Harrod-Domar dikembangkan secara terpisah dalam periode yang bersamaan oleh E.S Domar (1947) dan R.F Harrod (1939). Domar mengemukakan teorinya tersebut pertama kali pada tahun 1947 dalam jurnal *American Economic Review*. Sedangkan Harrod mengemukakannya pada tahun 1939 dalam *Economic Journal*. Keduanya melihat pentingnya investasi terhadap pertumbuhan ekonomi, sebab investasi akan meningkatkan stok barang modal, yang memungkinkan peningkatan output. Sumber dana domestik untuk keperluan investasi berasal dari bagian produksi (pendapatan nasional) yang ditabung.

j. Teori Schumpeter

Pendapat Schumpeter (1911), yang merupakan landasan teori pembangunannya adalah keyakinannya bahwa sistem kapitalisme merupakan sistem yang paling baik untuk menciptakan pembangunan ekonomi yang pesat. Namun Schumpeter meramalkan secara pesimis bahwa dalam jangka panjang sistem kapitalisme akan mengalami stagnasi, karena adanya transformasi gradual di dalam sistem tersebut menuju kearah sistem yang sosialis. Ciri dari sistem kapitalis ini berubah karena

kesuksesannya dalam mencapai kemajuan ekonomi dan kemakmuran. Semakin suksesnya masyarakat maka akan terjadi perubahan kelembagaan dan perubahan pandangan masyarakat yang semakin jauh dari sistem kapitalis asli.

k. Teori Neo Klasik

Teori pertumbuhan ekonomi Neo-klasik berkembang sejak tahun 1950-an. Teori ini berkembang berdasarkan analisis-analisis mengenai pertumbuhan ekonomi menurut pandangan ekonomi klasik. Menurut teori ini, pertumbuhan ekonomi tergantung pada penambahan penyediaan faktor-faktor produksi (penduduk, tenaga kerja, dan akumulasi modal dan tingkat kemajuan teknologi. Menurut teori ini, rasio modal output (COR) bisa berubah. Dengan kata lain, untuk menciptakan sejumlah output tertentu, bisa digunakan jumlah modal yang berbeda-beda dengan bantuan tenaga kerja yang jumlahnya berbeda-beda pula, sesuai dengan yang dibutuhkan. Jika lebih banyak modal yang digunakan, maka lebih banyak tenaga kerja yang digunakan. Teori pertumbuhan neo klasik ini mempunyai banyak variasi, tetapi pada umumnya mereka didasarkan kepada fungsi produksi yang telah dikembangkan oleh Charles Cobb dan Paul Douglas yang sekarang dikenal dengan sebutan fungsi produksi Cobb Douglas.

Fungsi tersebut bisa dituliskan dengan cara sebagai berikut:

$$Q_t = T_t K_t^a L_t^b$$

Keterangan :

Q_t = tingkat produksi pada tahun t

T_t = tingkat teknologi pada tahun t

- K_t = jumlah stok barang modal pada tahun t
 L_t = jumlah tenaga kerja pada tahun t
 a = pertumbuhan output karena penambahan satu unit modal
 b = pertumbuhan output karena penambahan satu unit tenaga kerja.

Nilai T_t , a dan b bisa diestimasi secara empiris. Tetapi pada umumnya nilai a dan b ditentukan saja besarnya dengan menganggap bahwa $a + b = 1$, yaitu berarti bahwa a dan b nilainya adalah sama dengan produksi batas dari masing-masing faktor produksi tersebut. Dengan kata lain, nilai a dan b ditentukan dengan melihat peranan tenaga kerja dan modal dalam menciptakan *output*.

7. Faktor-Faktor yang mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi

a. Akumulasi Modal (*capital accumulation*)

Akumulasi modal (*capital accumulation*) terjadi apabila sebagian dari pendapatan ditabung dan diinvestasikan kembali dengan tujuan memperbesar output dan pendapatan di kemudian hari. Pengadaan pabrik baru, mesin-mesin, peralatan, dan bahan baku meningkatkan stock modal (*capital stock*) fisik suatu negara (yakni, total nilai riil “neto” atas seluruh barang modal produktif secara fisik) dan hal itu jelas memungkinkan terjadinya peningkatan output di masa-masa mendatang. Investasi produktif yang bersifat langsung tersebut harus dilengkapi dengan berbagai investasi penunjang yang disebut investasi “infrastruktur” ekonomi dan sosial (Todaro, 2000).

b. Pertumbuhan Penduduk dan Angkatan Kerja

Pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan angkatan kerja (yang terjadi beberapa tahun kemudian setelah pertumbuhan penduduk) secara tradisional dianggap

sebagai salah satu faktor positif yang memacu pertumbuhan ekonomi. Jumlah tenaga kerja yang lebih besar berarti akan menambah jumlah tenaga produktif, sedangkan pertumbuhan penduduk yang lebih besar berarti meningkatkan ukuran pasar domestiknya. Meskipun demikian, kita masih mempertanyakan apakah begitu cepatnya pertumbuhan penawaran angkatan kerja di Negara-negara berkembang (sehingga banyak diantara mereka yang mengalami kelebihan tenaga kerja) benar- benar akan memberikan dampak positif, atau justru negatif, terhadap pembangunan ekonominya (Todaro, 2000).

c. Kemajuan Teknologi

Kemajuan teknologi (*technological progress*) bagi kebanyakan ekonom merupakan sumber pertumbuhan ekonomi yang paling penting. Dalam pengertiannya yang paling sederhana, kemajuan teknologi terjadi karena ditemukannya cara baru atau perbaikan atas cara-cara lama dalam menangani pekerjaan-pekerjaan tradisional seperti kegiatan menanam jagung, membuat pakaian, atau membangun rumah. Kita mengenal tiga klasifikasi kemajuan teknologi, yaitu: kemajuan teknologi yang bersifat netral (*neutral technological progress*), kemajuan teknologi yang hemat tenaga kerja (*labor-saving technological progress*), dan kemajuan teknologi yang hemat modal (*capital-saving technological progress*) (Todaro, 2000).

d. Sumber Daya Alam

Faktor utama yang mempengaruhi perkembangan suatu perekonomian adalah sumber alam atau tanah. "Tanah" sebagaimana dipergunakan dalam ilmu ekonomi mencakup sumber alam seperti kesuburan tanah, letak dan susunannya, kekayaan hutan, mineral, iklim, sumber air, sumber lautan dan sebagainya. Tersedianya

sumber alam secara melimpah merupakan hal yang penting. Suatu negara yang kekurangan sumber alam tidak akan dapat membangun dengan cepat (Todaro, 2006).

8. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

a. Pengertian PDRB

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi di suatu daerah dalam suatu periode tertentu, baik atas dasar harga berlaku maupun atas dasar harga konstan.

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 ekonomi pada suatu daerah.

PDRB atas dasar harga berlaku menggambarkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung menggunakan harga pada tahun berjalan, sedang PDRB atas dasar harga konstan menunjukkan nilai tambah barang dan jasa tersebut yang dihitung menggunakan harga yang berlaku pada satu tahun tertentu sebagai tahun dasar.

PDRB menurut harga berlaku digunakan untuk mengetahui kemampuan sumber daya ekonomi, pergeseran, dan struktur ekonomi suatu daerah.

Sementara itu, PDRB konstan digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi secara riil dari tahun ke tahun atau pertumbuhan ekonomi yang tidak dipengaruhi oleh faktor harga.

PDRB juga dapat digunakan untuk mengetahui perubahan harga dengan menghitung deflator PDRB (perubahan indeks implisit). Indeks harga implisit

merupakan rasio antara PDRB menurut harga berlaku dan PDRB menurut harga konstan (BPS, 2002).

b. Alasan Pemilihan PDRB Sebagai Indikator Pertumbuhan Ekonomi

Alasan mendasar pemilihan PDRB sebagai salah satu indikator pertumbuhan ekonomi (Rahardjo, 2011).

- (1) PDRB adalah jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh aktivitas produksi dalam perekonomian. Hal ini berarti peningkatan PDRB juga mencerminkan peningkatan balas jasa kepada faktor produksi yang digunakan dalam aktivitas perekonomian.
- (2) PDRB dihitung atas dasar konsep aliran (*flow concept*), artinya perhitungan PDRB hanya mencakup nilai produk yang dihasilkan pada suatu periode tertentu. Perhitungan ini tidak mencakup nilai produksi yang dihasilkan pada periode sebelumnya. Pemanfaatan konsep aliran menghitung PDB, memungkinkan kita untuk membandingkan jumlah output yang dihasilkan pada tahun ini dengan tahun sebelumnya.
- (3) Batas wilayah perhitungan PDRB adalah negara (*domestic*). Hal ini memungkinkan kita mengukur sejauh mana kebijaksanaan ekonomi diterapkan pemerintah mampu mendorong aktivitas perekonomian domestik.

9. Transportasi

a. Pengertian Transportasi

Secara umum, transportasi atau perangkutan adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan

oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat (Hendarso, 2001).

Unsur-unsur transportasi menurut Hendarso (2001) meliputi:

- (1) Manusia yang membutuhkan
- (2) Barang yang dibutuhkan
- (3) Kendaraan sebagai alat/sarana
- (4) Jalan dan terminal sebagai prasarana transportasi
- (5) Organisasi (pengelola transportasi)

b. Moda Transportasi

Secara umum, moda transportasi terbagi atas tiga jenis moda, yaitu: a. Transportasi darat: kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau), atau manusia. Moda transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor: jenis dan spesifikasi kendaraan, jarak perjalanan, tujuan perjalanan, ketersediaan moda, ukuran kota dan kepadatan permukiman, dan faktor sosial ekonomi. b. Transportasi air (sungai, danau, laut): kapal, tongkang, perahu, rakit. c. Transportasi udara: pesawat terbang. Transportasi udara dapat menjangkau tempat- tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda darat atau laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan (Hendarso, 2001).

c. Peranan Transportasi

Memperhatikan moda atau sarananya, transportasi terdiri dari transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Di dalam transportasi darat terdapat transportasi angkutan darat, sungai dan penyeberangan serta angkutan kereta api. Transportasi memegang peranan penting dalam dinamika masyarakat bahkan dinamika Negara dan bangsa, kehidupans ehari-hari, kehidupan budaya, kehidupan politik ,terutama dalam kehidupan social ekonomi, maupun kehidupan dalam aspek hukum (Nasution, 1996).

(1) Aspek Sosial dan Budaya

Dampak sosial yang dapat dirasakan dengan adanya transportasi adalah adanya peningkatan standar hidup. Transportasi menekankan biaya dan memperbesar kuantitas keanekaragaman barang, hingga terbuka kemungkinan adanya perbaikan dalam perumahan, sandang dan pangan serta rekreasi, serta adanya peningkatan pemahaman dan intelegensi masyarakat. Sedangkan untuk budaya, dampak yang dapat dirasakan adalah terbukanya kemungkinan keseragaman dalam gaya hidup, kebiasaan dan bahasa.

(2) Aspek Politis dan Pertanahan

Bagi aspek politis dan pertanahan, transportasi dapat memberikan dua keuntungan yaitu :

- i. Transportasi dapat memperkokoh persatuan dan kesatuan nasional. Dengan adanya sistem dan sarana perhubungan yang baik, maka akan dapat memperkokoh stabilitas politik negara kesatuan.
- ii. Transportasi merupakan alat mobilitas unsur pertahanan dan keamanan di mana trnasportasi dapat digunakan untuk tujuan strategis pertahanan

karena adanya wahana transportasi yang efektif dalam karya bakti dalam proyek-proyek pembangunan nyata.

3) Aspek hukum

Di dalam pengoperasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan lalu lintas, juga terhadap penerbangan luar negeri yang melewati batas wilayah suatu negara, diatur dalam perjanjian antar negara (bilateral air agreement).

4) Aspek Ekonomi

Peranan pengangkutan tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Pengangkutan juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal.

d. Fungsi Transportasi

Transportasi perlu untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk itu dikembangkan sistem transportasi dan komunikasi, dalam wujud sarana (kendaraan) dan prasarana (jalan). Dari sini timbul jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan perangkutan (transportasi) dari satu tempat ke tempat lain. Di sini terlihat, bahwa transportasi dan tata guna lahan merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Kegiatan transportasi yang diwujudkan dalam bentuk lalu lintas kendaraan, pada dasarnya merupakan kegiatan yang menghubungkan dua lokasi dari tata guna lahan yang mungkin sama atau berbeda. Transportasi dengan demikian merupakan bagian dari kegiatan ekonomi yang berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan cara mengubah letak geografis barang atau orang. Jadi salah satu tujuan penting dari

perencanaan tata guna lahan atau perencanaan system transportasi, adalah menuju ke keseimbangan yang efisien antara potensi tata guna lahan dengan kemampuan transportasi (Nasution, 1996).

Transportasi memiliki fungsi yaitu:

1. Melancarkan arus barang dan manusia
2. Menunjang perkembangan pembangunan (*the promoting sector*)

e. Manfaat Transportasi

Manfaat-manfaat transportasi menurut Nasution (1996) dibagi menjadi 4, yaitu:

(1) Manfaat Ekonomi

Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi.

(2) Manfaat Sosial

Transportasi menyediakan berbagai kemudahan, diantaranya:

- i. Pelayanan untuk perorangan
- ii. Pertukaran atau penyampaian informasi
- iii. Perjalanan untuk bersantai
- iv. Memendekkan jarak
- v. Memencarkan penduduk.

(3) Manfaat politik

- i. Pengangkutan menciptakan persatuan dan kesatuan nasional yang semakin kuat dan meniadakan isolasi.
- ii. keamanan negara terhadap serangan dari luar negeri yang tidak dikehendaki mungkin sekali tergantung pada pengangkutan yang efisien yang memudahkan mobilisasi segala daya (kemampuan dan ketahanan nasional), serta memungkinkan perpindahan pasukan-pasukan perang selama masa perang.
- iii. Sistem pengangkutan yang efisien memungkinkan negara memindahkan dan mengangkut penduduk dari daerah yang mengalami bencana ke tempat yang lebih aman.
- iv. pengangkutan menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah suatu negara.

(4) Manfaat Kewilayahan

Selain dapat memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa atau pedalaman, keberhasilan pembangunan di sektor transportasi dapat memenuhi perkembangan wilayah. Seiring dengan meningkatnya jumlah habitat, dan semakin majunya peradaban komunitas manusia, selanjutnya wilayah-wilayah pusat kegiatannya berkembang mengekspansi ke pinggiran-pinggiran wilayah, sedangkan kawasan-kawasan terisolir semakin berkurang, dan jarak antar kota menjadi semakin pendek dalam hal waktu. Lebih dari itu kuantitas dan kualitas baik perkotaan besar nmaupun perkotaan kecil tumbuh, dimana kota kecil ditumbuhkembangkan sementara kota semakin berkembang, sehingga area perkotaan semakin luas.

(5) Manfaat Fisik.

Transportasi mendukung perkembangan kota dan wilayah sebagai sarana penghubung. Rencana tata guna lahan kota harus didukung secara langsung oleh rencana pola jaringan jalan yang merupakan rincian tata guna lahan yang direncanakan. Pola jaringan jalan yang baik akan mempengaruhi perkembangan kota yang direncanakan sesuai dengan rencana tata guna lahan. Ini berarti transportasi mendukung penuh perkembangan fisik suatu kota atau wilayah.

f. Permasalahan Transportasi

Permasalahan transportasi perkotaan menurut Munawar (2004) umumnya meliputi kemacetan lalu lintas, parkir, angkutan umum, polusi dan masalah ketertiban lalu lintas. Kemacetan lalu lintas akan selalu menimbulkan dampak negatif, baik terhadap pengemudinya sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan. Bagi pengemudi kendaraan, kemacetan akan menimbulkan ketegangan (stress). Selain itu juga akan menimbulkan dampak negatif ditinjau dari segi ekonomi yang berupa kehilangan waktu karena waktu perjalanan yang lama serta bertambahnya biaya operasi kendaraan (bensin, perawatan mesin) karena seringnya kendaraan berhenti. Selain itu, timbul pula dampak negatif terhadap lingkungan yang berupa peningkatan polusi udara karena gas racun CO serta peningkatan gangguan suara kendaraan (kebisingan). Pedal rem dan gas yang silih berganti digunakan akan menyebabkan penambahan polusi udara serta kebisingan karena deru suara kendaraan. Kemudian untuk menghilangkan stress, para pengemudi akan lebih sering menggunakan klakson sehingga menimbulkan kebisingan. Masalah transportasi perkotaan yang lain adalah masalah parkir. Masalah ini tidak hanya terbatas di kota-kota besar saja. Tidak ada fasilitas parkir

di dekat pasar-pasar. Beberapa supermarket hanya mempunyai tempat parkir yang begitu sempit, yang hanya dapat menampung beberapa kendaraan roda empat saja. Beberapa gedung pertunjukan/gedung bioskop bahkan tidak mempunyai fasilitas parkir untuk kendaraan roda empat.

Masalah lain yang tak kalah pentingnya ialah fasilitas angkutan umum. Angkutan umum perkotaan, yang saat ini didominasi oleh angkutan bus dan mikrolet masih terasa kurang nyaman, kurang aman dan kurang efisien. Angkutan massal (*mass rapid transit*) seperti kereta api masih kurang berfungsi untuk angkutan umum perkotaan. Berdesak-desakan di dalam angkutan umum sudah merupakan pandangan sehari-hari di kota-kota besar. Pemakai jasa angkutan umum masih terbatas pada kalangan bawah dan sebagian kalangan menengah. Orang-orang berdasi masih enggan memakai angkutan umum, karena *comfortability* angkutan umum yang masih mereka anggap terlalu rendah, dibandingkan dengan kendaraan pribadi yang begitu nyaman dengan pelayanan dari pintu ke pintu. Sementara itu sistem angkutan umum massal (SAUM) yang modern sebagai bagian integral dari ketahanan daya dukung kota (*city survival*) masih dalam tahap rancangan dan perencanaan dan belum berada di dalam alur utama (*mainstream*) kebijakan dan keputusan pemerintah dalam rangka menciptakan sistem transportasi kota yang berimbang, efisien dan berkualitas. Belum terciptanya SAUM modern sebagai atribut menuju kota "metropolitan" dan oleh karenanya belum merupakan alternatif yang patut diperhitungkan bagi pembuat perjalanan merupakan pembenaran dari pemakaian kendaraan pribadi okupansi rendah yang tidak efisien. Oleh karena selama beberapa dekade belakangan ini tidak ada langkah "terobosan" yang berarti, maka antrian dan kemacetan lalu lintas yang

berkepanjangan pada setiap koridor dan pusat kota, dan sebagai akibatnya pemborosan besar-besaran dari energi BBM serta polusi udara, akan terus menjadi menu sehari-hari dari para pembuat perjalanan di perkotaan (urban trip makers).

g. Faktor Penentu Pengembangan Transportasi

Faktor-faktor penentu pengembangan transportasi menurut Munawar (2004):

(1) Ekonomi

Alasan ekonomi biasanya merupakan dasar dari dikembangkannya sistem transportasi, dengan tujuan utama mengurangi biaya produksi dan distribusi serta untuk mencari sumber daya alam dan menjamin pasar yang lebih luas.

(2) Geografi

Alasan dikembangkannya transportasi pada awalnya adalah untuk mengatasi keadaan setempat dan kemudian berkembang dengan upaya untuk mendekatkan sumber daya dengan pusat produksi dan pasar. Transportasi juga dapat dikembangkan secara spesifik dengan menyesuaikan kondisi geografi sekitarnya.

(3) Politik

Alasan dikembangkannya transportasi secara politik adalah untuk menyatukan daerah-daerah dan mendistribusikan kemakmuran ke seluruh pelosok daerah tertentu.

(4) Pertahanan dan Keamanan

Alasan dikembangkannya transportasi dari segi pertahanan dan keamanan adalah untuk keperluan pembelaan diri dan menjamin terselenggaranya pergerakan dan akses cepat ke tempat-tempat strategis, misalnya daerah perbatasan negara pusat pemerintahan dan instansi penting lainnya.

(5) Teknologi

Alasan penemuan teknologi baru akan mendorong kemajuan di seluruh sistem transportasi. Pengembangan teknologi dapat memperpendek jarak, mengurangi waktu, memudahkan distribusi, dan sebagainya.

(6) Kompetisi

Adanya persaingan antar penyedia jasa moda transportasi akan memicu peningkatan pelayanan dan material secara tidak langsung terhadap perkembangan transportasi dalam rangka memberikan pilihan yang terbaik.

(7) Urbanisasi

Adanya peningkatan arus urbanisasi, maka akan mendorong pertumbuhan kota-kota, sehingga dengan demikian secara otomatis akan mendorong kebutuhan akan transportasi untuk menampung pergerakan dan mobilitas warga.

10. Klasifikasi Kendaraan Bermotor

Klasifikasi kendaraan bermotor dalam data didasarkan menurut peraturan Bina Marga yakni perbandingan terhadap satuan mobil penumpang. Kendaraan bermotor yang dicatat adalah semua jenis kendaraan kecuali kendaraan bermotor TNI/Polri dan Korps Diplomatik.

Penjelasan tentang jenis kendaraan dapat dilihat sebagai berikut:

(1) Mobil Penumpang

Setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlatan pengangkutan bagasi.

(2) Mobil Bus

Kendaraan besar beroda, digunakan untuk membawa penumpang dalam jumlah banyak. Terdiri atas bus dan mikrolet.

(3) Mobil Truk

Kendaraan bermotor untuk mengangkut barang, disebut juga sebagai mobil barang.

(4) Sepeda Motor

Kendaraan berodadua yang ditenagai oleh sebuah mesin.

11. Klasifikasi Fungsi Jalan

Menurut UU No.13/1980 dan PP No.26/1985, dijelaskan mengenai penyusunan dan penentuan fungsi jalan. Seperti jaringan primer disusun mengikuti tata ruang dan struktur pengembangan wilayah tingkat nasional yang menghubungkan simpul-simpul distribusi. Sedangkan jaringan sekunder disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang kota yang menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi primer kesatu, kedua, ketiga, dan seterusnya sampai ke perumahan.

Menurut PP No. 26/1985, wewenang pembinaan jalan dikelompokkan menjadi Jalan Nasional, Jalan Provinsi, Jalan Kabupaten/Kotamadya, Jalan Khusus.

- (1) Jalan Nasional termasuk jalan arteri primer, jalan kolektor primer, yang menghubungkan antara ibu kota provinsi dan jalan lain yang mempunyai nilai yang strategis terhadap kepentingan nasional.

- (2) Jalan Provinsi termasuk jalan kolektor primer yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten atau kotamadya dan jalan lain yang mempunyai kepentingan strategis terhadap kepentingan provinsi.
- (3) Jalan Kabupaten/Kota termasuk jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi, jalanl okal primer dan jalan lain yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi.
- (4) Jalan Khusus adalah jalan yang dibangun dan dipelihara oleh instansi atau perorangan untuk melayani kepentingan mereka masing-masing.

12. Kependudukan / Demografi

a. Definisi

Menurut Undang –Undang RI No.10 tahun 1992, Penduduk adalah *orang dalam matranya sebagai pribadi, anggota keluarga, anggota masyarakat, wara negara dan himpunan kuantitas yang bertempat tinggal di suatu tempat dalam batas wilayah negara pada waktu tertentu.*

Kependudukan/ Demografi adalah ilmu yang mempelajari jumlah, persebaran, territorial dan komposisi penduduk serta perubahan-perubahannya dans ebaab-sebab perubahan itu, yang biasanya timbul karena natalitas (fertilitas), mortalitas, gerak territorial (migrasi) dan mobilitas sosial (perubahan status) (Mantra, 2000). Dari definisi tersebut, dapatlah disimpulkan bahwa demografi mempelajari struktur dan proses penduduk di suatu wilayah. Sruktur penduduk meliputi : jumlah, persebaran, dan komposisi penduduk. Struktur penduduk itu selalu berubah-ubah, dan perubahan tersebut disebabkan karena proses demografi yaitu : kelahiran (fertilitas), kematian (mortalitas), dan migrasi penduduk.

Struktur penduduk merupakan aspek yang statis, merupakan gambaran atau potret penduduk dari hasil sensus penduduk (cacah jiwa) pada hari sensus yang berakhir dengan angka kosong (0). Data penduduk pada hari sensus penduduk (hari H) ini dijadikan sebagai basis perhitungan penduduk. Sesudah hari sensus, struktur penduduk akan berubah. Komponen kependudukan yang dapat mengubah struktur penduduk di atas adalah komponen yang dinamis yang terdiri dari kelahiran, kematian dan migrasi penduduk.

b. Sumber Data Kependudukan

(1) Sensus penduduk

Merupakan suatu proses keseluruhan daripada pengumpulan, pengolahan, penganalisaan dan penyajian data kependudukan yang menyangkut ciri-ciri kependudukan, sosial ekonomi, dan lingkungan hidup.

Cara pencacahan dapat dilakukan dengan dua cara:

- i. Cara mencacah responden menurut tempat tinggalnya. Cara ini disebut juga dengan cara pencacahan *de jure*.
- ii. Cara mencacah responden menurut tempat ditemui oleh petugas pada waktu pencacahan. Cara ini disebut dengan cara pencacahan *de facto*.

Sejak Indonesia merdeka, kegiatan sensus penduduk telah dilakukan 5 (lima) kali, yaitu tahun 1961, 1971, 1980, 1990, dan tahun 2000 yang penyelenggaraannya ditangani oleh BPS (Badan Pusat Statistik).

(2) Registrasi Penduduk

Sistem registrasi penduduk merupakan suatu sistem registrasi yang dilakukan oleh petugas pemerintah setempat yang meliputi pencatatan kelahiran. Registrasi

penduduk memenuhi dua tujuan, yaitu: sebagai catatan resmi dari suatu peristiwa tertentu dan sebagai sumber yang berharga bagi penyusunan statistik yang langsung dapat digunakan dalam proses perencanaan kemasyarakatan (Mantra, 1985). Dalam sistem registrasi penduduk, yang dicatat sebagai penduduk adalah mereka yang mencatatkan dirinya sebagai penduduk di daerah tersebut. Hal ini dapat dibuktikan dengan dikeluarkannya Kartu Keluarga (KK) dan Kartu Tanda Penduduk (KTP).

(3) Survei Penduduk

Hasil sensus penduduk mempunyai keterbatasan karena hanya menyediakan data statistik kependudukan dan kurang memberikan informasi tentang sifat dan perilaku penduduk tersebut. Untuk mengatasi keterbatasan tersebut, dilakukan survey penduduk dengan informasi yang dikumpulkan lebih luas dan mendalam. Survey kependudukan ini dilakukan dengan sistem sampel atau dalam bentuk studi kasus.

Kegiatan survey kependudukan mempunyai periode tertentu, Supas misalnya sepuluh tahun sekali di antara dua sensus. SDKI dilakukan empat tahun, Susenas dilakukan setiap tahun, sedangkan sakernas pada awalnya dilakukan setiap tiga bulan sekali. Hasil-hasil survey ini melengkapi informasi yang di dapat dari Sensus Penduduk dan Registrasi Penduduk.

(4) Masalah Kependudukan

Menurut Sensus Penduduk 2000, penduduk Indonesia berjumlah sekitar 205.1 juta jiwa, menempatkan Indonesia sebagai negara ke-empat terbesar setelah Cina, India dan Amerika Serikat. Sekitar 121 juta atau 60.1 persen di antaranya tinggal

di pulau Jawa, pulau yang paling padat penduduknya dengan tingkat kepadatan 103 jiwa per kilometer per segi. Penduduk Indonesia tahun 2010 diperkirakan sekitar 234.2 juta.

Kepadatan di 33 Propinsi masih belum merata. Berdasarkan sensus penduduk tahun 1990 sekitar 60% penduduk tinggal di Pulau Jawa, padahal luas Pulau Jawa hanya sekitar 7% dari seluruh wilayah daratan Indonesia. Dilain pihak, Kalimantan yang memiliki 28% dari luas total, hanya dihuni oleh 5% penduduk Indonesia. Dengan demikian kepadatan penduduk secara regional juga sangat timpang, sementara kepadatan per kilometer persegi di Pulau Jawa mencapai 814 orang, di Maluku dan Irian Jaya hanya 7 orang (BPS Lampung).

B. Tinjauan Empiris

1. Penelitian Terdahulu

Berikut adalah beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

Tabel 7. Penelitian Terdahulu

| No | Penulis | Judul | Variabel | Hasil |
|----|--------------------------|---|--|---|
| 1 | Antonius Simbolon (2010) | Faktor-faktor yang mempengaruhi PDRB sector transportasi dan telekomunikasi Indonesia | PDRB sector transportasi dan telekomunikasi sebagai variable terikat. Jumlah pelanggan telepon telkom, panjang jalan, kendaraan bermotor, jumlah penduduk sebagai variable bebas | Kendaraan bermotor, jumlah penduduk, dan jumlah pelanggan telepon memiliki pengaruh positif secara signifikan dan panjang jalan memiliki pengaruh positif tetapi tidak signifikan dalam pembentukan PDB sector transportasi dan telekomunikasi Indonesia. |
| 2 | Ikhsanton o (2009) | Analisis pengaruh pengeluaran pemerintah pada sector transportasi | Pertumbuhan sector transportasi sebagai variable terikat dan | Pengeluaran pemerintah berpengaruh positif secara signifikan terhadap pertumbuhan sector |

| | | | | |
|---|-------------------------------|--|---|--|
| | | terhadap pertumbuhan sektor transportasi | pengeluaran pemerintah sebagai variabel bebas | transportasi dengan tingkat kepercayaan 99%. |
| 3 | Aidil Fitriadi Fahruky (2009) | Analisis Peranan Sektor Transportasi dan Telekomunikasi Terhadap PDRB Sumatera Utara | PDRB sector transportasi dan telekomunikasi sebagai variable terikat, panjang jalan dan jumlah pengguna telepon Telkom sebagai variable bebas | Panjang jalan dan jumlah pelanggan telepon Telkom berpengaruh nyata atau signifikan terhadap PDRB sector transportasi dan telekomunikasi Sumatera Utara pada tingkat kepercayaan 99%. |
| 4 | Satria Abadi (2009) | Analisa Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Perkembangan Angkutan Jalan Raya di Sumatera Barat | PDRB sektor pertanian, PDRB sektor industri dan PDRB sektor jasa | Pertumbuhan ekonomi (PDRB) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perkembangan angkutan jalan raya di Sumatra Barat. Sektor industri tidak signifikan terhadap perkembangan angkutan jalan raya di Sumatra Barat. Sektor pertanian dan sector jasa berpengaruh positif dan signifikan terhadap perkembangan angkutan jalanraya di Sumatra Barat. |

III. METODE PENELITIAN

A. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini merupakan kajian mengenai Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Produk Domestik Regional Bruto Sektor Transportasi di Provinsi Lampung Tahun 1998-2012. Dalam hal ini PDRB Sektor Transportasi merupakan variabel terikat, sedangkan Jumlah Kendaraan Bermotor, Panjang Jalan dan Jumlah Penduduk merupakan variabel bebas.

B. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terbentuk dalam runtun waktu (*time series*) dan jurnal-jurnal ilmiah tentang transportasi. Data yang digunakan meliputi: Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Lampung, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Sektor Transportasi, Jumlah Penduduk, Jumlah Kendaraan Bermotor dan Panjang Jalan dari tahun 1998-2012 di Provinsi Lampung, yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan bahan-bahan kepustakaan berupa bacaan yang berhubungan dengan penelitian, website, artikel dan jurnal-jurnal.

Tabel 8. Nama variabel, simbol, periode waktu, satuan pengukuran, dan sumber data

| Nama Variabel | Simbol | Periode Waktu | Satuan Pengukuran | Sumber Data |
|---------------------------|--------|---------------|-------------------|--|
| PDRB Sektor Transportasi | Y | Tahunan | Juta Rupiah | Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung |
| Jumlah Kendaraan Bermotor | X1 | Tahunan | Unit | Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung |
| Panjang Jalan | X2 | Tahunan | Kilometer | Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung |
| Jumlah Penduduk | X3 | Tahunan | Jiwa | Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung |

C. Definisi Operasional

Dalam penelitian ini, peneliti ingin mempersempit paparan penelitian ini berdasarkan definisi operasional variabel sebagai berikut :

1. PDRB Sektor Transportasi

PDRB Sektor Transportasi merupakan jumlah nilai tambah bruto yang dihasilkan oleh sektor transportasi dari suatu daerah dalam jangka waktu tertentu yang diukur dalam Juta Rupiah. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan PDRB atas dasar harga konstan (BPS, 2002).

2. Kendaraan Bermotor

Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Kendaraan bermotor merupakan semua jenis kendaraan roda 4 dan roda 2 yaitu mobil

penumpang, mobil bus, mobil truk dan sepeda motor, kecuali kendaraan TNI/Polri dan Korps Diplomatik yang ada di Provinsi Lampung yang diukur dalam satuan unit (Bina Marga, 1992).

3. Panjang Jalan

Panjang Jalan merupakan prasarana utama untuk sarana transportasi darat yang menghubungkan antara daerah yang satu dengan daerah yang berdasarkan kewenangannya, yaitu Jalan Negara, Jalan Provinsi dan Jalan Kabupaten/Kota yang diukur dalam satuan Kilometer (UU RI No 14, 1992).

4. Jumlah Penduduk

Jumlah Penduduk adalah total himpunan manusia yang bertempat tinggal di suatu tempat dalam batas wilayah daerah pada waktu tertentu yang diukur dalam satuan jiwa (Mantra, 2003).

D. Metode Analisis Data

1. Analisis Regresi

Dalam menganalisis besarnya pengaruh variabel-variabel bebas terhadap variabel terikat, model analisis data yang digunakan adalah model Ekonometrika dengan meregresikan variabel-variabel yang ada dengan menggunakan metode kuadrat terkecil biasa atau OLS (Ordinary Least Square). Data-data yang digunakan dianalisis secara kuantitatif dengan menggunakan analisis statistik yaitu persamaan regresi linier berganda.

Secara umum model persamaan dapat dibentuk sebagai berikut:

$$Y = f (X_1 , X_2 , X_3)$$

Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi PDRB sektor transportasi memiliki hubungan fungsional antara input factor X_1, X_2, \dots, X_n dengan output PDRB Sektor transportasi.

Adapun model yang digunakan adalah fungsi produksi Cobb-Douglas (C-D Function) sebagai berikut:

$$Y = \alpha_0 X_1^{\alpha_1} X_2^{\alpha_2} X_3^{\alpha_3} \text{ Et} \dots\dots\dots (1)$$

Persamaan (1) menggambarkan elastisitas model fungsi produksi, dimana α_1 , α_2 dan α_3 adalah elastisitas masing-masing variable bebas (input) terhadap Variabel terikat Y (output). Kemudian persamaan (1) dapat diubah menjadi linier logaritma natural sehingga menjadi sebagai berikut:

$$\ln Y = \ln \alpha_0 + \alpha_1 \ln X_1 + \alpha_2 \ln X_2 + \alpha_3 \ln X_3 + \text{Et} \dots\dots\dots (2)$$

Keterangan:

$\ln \alpha_0$ = Logaritma Natural Intersep

$\ln Y$ = Logaritma Natural Variabel PDRB Sektor Transportasi (*juta rupiah*)

$\ln X_1$ = Logaritma Natural Variabel Jumlah Kendaraan Bermotor (*unit*)

$\ln X_2$ = Logaritma Natural Variabel Panjang Jalan (*kilometer*)

$\ln X_3$ = Logaritma Natural Variabel Jumlah Penduduk (*jiwa*)

α_0 = Konstanta Regresi

$\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$ = Koefisien Regresi

Et = Error Term

Model persamaan (2) merupakan perubahan data ke dalam bentuk logaritma natural dimaksudkan untuk meniadakan atau meminimalkan adanya pelanggaran asumsi normalitas dan asumsi klasik regresi agar dapat diregresikan dengan menggunakan OLS (Ordinary Least Square).

E. Uji Asumsi Klasik

Untuk mengetahui model estimasi yang telah dibuat tidak menyimpang dari asumsi–asumsi klasik, maka dari itu sebelum menganalisis hasil perhitungannya dari hasil estimasi diatas maka dilakukan uji diagnosis sebagai berikut, antara lain adalah Uji Normalitas, Uji Multikolinearitas dan Uji Autokorelasi.

1. Uji Normalitas

Pengujian normalitas dilakukan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel dependen dan independen memiliki distribusi normal atau tidak. Penyimpangan asumsi normalitas akan semakin kecil pengaruhnya jika jumlah sampel diperbesar (Gujarati, 2004).

Uji asumsi normalitas dapat dilakukan salah satunya dengan menggunakan metode Jarque-Berra. Nilai statistik Jarque Bera didasarkan pada *chi-squares*. Residual dikatakan memiliki distribusi normal jika Jarque Bera > Chi square atau probabilita (*p-value*) > = 5%.

Kriteria pengujiannya adalah :

1. H_0 : Jarque-Bera > Chi square, *p-value* < 5%, data tidak terdistribusi dengan normal.
2. H_a : Jarque-Bera < Chi square, *p-value* > 5%, data terdistribusi dengan normal.

2. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas mula-mula ditemukan oleh Ragnar Frisch yang berarti adanya hubungan yang linear yang sempurna atau pasti, diantara beberapa atau semua variabel yang menjelaskan dari model regresi (Gujarati,1995). Multikolinearitas

artinya antar variabel independen yang terdapat dalam model memiliki hubungan yang sempurna atau mendekati sempurna (koefisien korelasinya tinggi bahkan mendekati 1) (Algifari, 2000).

Apabila terjadi multikolinieritas maka kita masih bisa menggunakan metode OLS untuk mengestimasi koefisien dalam persamaan tersebut dalam mendapatkan estimator yang tidak bias, linier dan mempunyai varian yang minimum (BLUE). Jika kita tetap menggunakan teknik estimasi dengan metode kuadrat terkecil (OLS) dampak adanya multikolinieritas di dalam model regresi tetap masih mempertahankan asumsi lain adalah sebagai berikut (Widarjono, 2007):

1. Estimator masih bersifat BLUE dengan adanya multikolinieritas namun estimator mempunyai varian dan ovarian yang besar sehingga sulit mendapatkan estimasi yang tepat.
2. Akibat no. 1, maka interval estimasi akan cenderung lebih besar dan nilai hitung statistik uji t akan kecil sehingga membuat variabel independen secara statistik tidak signifikan mempengaruhi variabel independen.
3. Walaupun secara individu variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen melalui uji statistik t, namun nilai koefisien determinasi (R^2) masih bisa relatif tinggi.

Konsekuensi yang sangat penting bagi model regresi yang mengandung multikolinieritas adalah bahwa kesalahan standar estimasi akan cenderung meningkat dengan bertambahnya variabel independen, tingkat signifikansi yang digunakan untuk menolak hipotesis nol akan makin besar, dan probabilitas menerima hipotesis yang salah (kesalahan juga akan makin besar).

Akibatnya, model regresi yang diperoleh tidak valid untuk menaksir nilai variabel independen.

Diagnosis secara sederhana terhadap adanya multikolinearitas di dalam model regresi adalah sebagai berikut (Widarjono, 2007) :

1. Melalui nilai t hitung, R^2 , dan F Ratio. Jika R^2 tinggi, F Ratio tinggi, sedangkan sebagian besar atau bahkan seluruh koefisien regresi tidak signifikan (nilai t hitung sangat rendah), maka kemungkinan terdapat multikolinearitas dalam model tersebut.
2. Menentukan koefisien korelasi antara variabel independen yang satu dengan variabel independen yang lain. Jika antara dua variabel independen memiliki korelasi yang spesifik (misalnya, koefisien korelasi yang tinggi antara variabel independen atau tanda koefisien korelasi variabel independen berbeda dengan tanda koefisien regresinya), maka di dalam model regresi tersebut terdapat multikolinearitas.
3. Membuat persamaan regresi antar variabel independen. Jika koefisien regresinya signifikan, maka dalam model terdapat multikolinearitas.

Ada tidaknya multikolinieritas dapat dideteksi dengan metode deteksi Klien. Klien menyarankan untuk mendeteksi masalah multikolinieritas dengan membandingkan koefisien determinasi auxiliary dengan koefisien determinasi (R^2) model regresi aslinya yaitu Y dengan variabel independen X . Regresi auxiliary maksudnya regresi setiap variabel independen X dengan dengan sisa variabel independen X yang lain. Jika $R^2_{X1}, R^2_{X2}, R^2_{X3}, \dots, R^2_{X6}$ lebih besar dari R^2 maka model mengandung unsur multikolinieritas antara variabel independennya

dan jika sebaliknya maka tidak ada korelasi antar variabel independen (Widarjono, 2007).

3. Uji Autokorelasi

Tidak adanya korelasi antara antar variabel gangguan satu observasi dengan observasi lain dikenal dengan istilah autokorelasi yang tidak sesuai dengan uji asumsi klasik. Konsekuensi dari masalah ini adalah dimana estimator dari metode OLS masih linear, tidak bias tetapi tidak mempunyai varian yang minimum.

Langkah yang dilakukan untuk mendeteksi adanya autokorelasi juga menggunakan Metode Breusch-Godfrey. Breusch dan Godfrey mengembangkan uji autokorelasi yang lebih umum dan dikenal dengan uji *Langrange Multiplier* (LM).

Langkah-langkahnya adalah sebagai berikut (Gujarati, 1995):

1. Estimasi persamaan regresi dengan metode OLS dan dapatkan residualnya.
2. Melakukan regresi residual e_t dengan variabel bebas X_t (jika ada lebih dari satu variabel bebas maka harus memasukkan semua variabel bebas) dan lag dari residual $e_{t-1}, e_{t-2}, \dots, e_{t-p}$. Kemudian dapatkan R^2 dari regresi persamaan tersebut.
3. Jika sampel besar, maka model dalam persamaan akan mengikuti distribusi *chi squares* dengan df sebanyak p . Nilai hitung statistik *chi squares* dapat dihitung dengan:

$$(n - p) R^2 \quad \frac{2}{p}$$

Dimana:

n = Jumlah Observasi

p = Obs* R^2

R^2 = Koefisien determinasi

χ^2 = *Chi Square*

$(n - p) R^2$ yang merupakan *chi squares* (χ^2) hitung lebih besar dari nilai kritis *chi squares* (χ^2) pada derajat kepercayaan tertentu (α), ditolak hipotesis (H_0). Ini menunjukkan adanya masalah autokorelasi dalam model. Sebaliknya jika *chi squares* hitung lebih kecil dari nilai kritisnya maka diterima hipotesis nol. Artinya model tidak mengandung unsur autokorelasi karena semua p sama dengan nol.

H_0 : $Obs * R^2$ (χ^2 -hitung) $>$ *Chi-square* (χ^2 -tabel), Model mengalami masalah autokolerasi.

H_a : $Obs * R^2$ (χ^2 -hitung) $<$ *Chi-square* (χ^2 -tabel), Model terbebas dari masalah autokolerasi.

4. Uji Heterokedastisitas

Heteroskedastisitas merupakan salah satu asumsi *Ordinary Least Square (OLS)* jika varian residualnya tidak sama. Untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dilakukan dengan *white test* yaitu dengan cara meregres logaritma residual kuadrat terhadap semua variabel penjelas. Pada *white test* terdapat beberapa tahap, antara lain (Gujarati, 1995):

1. Membuat regresi persamaan dan mendapatkan residualnya.
2. Uji dengan *chi-square* tabel (X^2)

$$X^2 = n R^2$$

Dimana : n = jumlah observasi

R^2 = koefisien determinasi

Keputusan ada tidaknya heteroskedastisitas dilihat dari nilai *Obs*R-Squared* atau X^2 hitung dan juga nilai *probability*-nya. Apabila nilai *probability* lebih rendah

dari 0,05 berarti terdapat heteroskedastisitas pada hasil estimasi. Sebaliknya, apabila nilai *probability*-nya lebih tinggi dari 0,05 maka hasil estimasi tidak terkena heteroskedastisitas.

F. Uji Hipotesis

Uji Hipotesis merupakan komponen utama yang diperlukan untuk dapat menarik kesimpulan dari suatu penelitian, uji hipotesis juga dapat digunakan untuk mengetahui keakuratan dari suatu data. Uji Hipotesis dibagi menjadi beberapa pengujian diantaranya adalah (Widarjono, 2007) :

1. Uji t Statistik (Uji Parsial)

Uji t statistik melihat hubungan atau pengaruh antara variable independen secara individual terhadap variable dependen (Parsial).

Hipotesis yang digunakan :

a. Jika Hipotesis positif

Ho : $i = 0$

Ha : $i > 0$

b. Jika Hipotesis negatif

Ho : $i = 0$

Ha : $i < 0$

Ho : $i = 0$ artinya tidak ada pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen.

Ha : $i > 0$ artinya terdapat pengaruh positif antara variabel independen terhadap variabel dependen.

Ha : $i < 0$ artinya terdapat pengaruh negatif antara variabel independen terhadap variabel dependen.

Pengujian satu sisi jika $t_{\text{tabel}} > t_{\text{hitung}}$, H_0 diterima berarti variabel independen secara individual tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Jika $t_{\text{tabel}} < t_{\text{hitung}}$, H_0 ditolak berarti variabel independen secara individual berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen (Widarjono, 2007).

2. Uji F statistik (Uji Keseluruhan)

Uji F statistik dikenal juga dengan uji serentak. Pada uji F statistik digunakan untuk melihat bagaimanakah pengaruh semua variabel bebasnya secara bersama-sama terhadap variabel terikatnya, atau untuk menguji apakah model regresi yang kita buat baik atau signifikan atau tidak baik atau non signifikan.

Uji F dapat dilakukan dengan membandingkan F hitung dengan F tabel, berikut rumus perhitungan uji F (Widarjono, 2007) :

$$F = \frac{\frac{R^2}{(k-1)}}{\frac{(1-R)^2}{(n-k)}}$$

Keterangan:

F = nilai F-hitung

R^2 = koefisien determinasi berganda

K = jumlah variabel independen

N = jumlah sampel

- a. Jika $F_{\text{hitung}} > F_{\text{tabel}}$, maka H_0 ditolak, H_a diterima. Ini berarti bahwa variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.
- b. Jika $F_{\text{hitung}} < F_{\text{tabel}}$, maka H_0 diterima, H_a ditolak. Ini berarti bahwa variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian-uraian yang telah dijelaskan dan hasil dari perhitungan dan pembahasan pada bab sebelumnya maka dapat ditarik beberapa kesimpulan, yaitu :

1. Berdasarkan hasil estimasi dapat diketahui bahwa variabel jumlah penduduk memberikan pengaruh positif dan sangat signifikan terhadap produk domestik regional bruto sektor transportasi di Provinsi Lampung dengan koefisien elastisitas sebesar 3.391896.
2. Berdasarkan hasil estimasi dapat diketahui bahwa variabel panjang jalan memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap produk domestik regional bruto sektor transportasi di Provinsi Lampung dengan koefisien elastisitas sebesar 0.392209.
3. Berdasarkan hasil estimasi dapat diketahuin bahwa secara statistik variabel kendaraan bermotor memberikan pengaruh positif tetapi tidak signifikan terhadap produk domestik regional bruto sektor transportasi di Provinsi Lampung dengan koefisien elastisitas sebesar 0.035198.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang dijelaskan sebelumnya maka penulis mencoba memberikansaran sebagai berikut:

1. Sektor Transportasi yang menjadi salah satu sektor dari Produk Domestik Regional Bruto dan berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi harus lebih ditingkatkan dan dimaksimalkan dengan baik. Koefisien elastisitas jumlah penduduk yang elastis memperlihatkan bahwa mobilitas penduduk dapat ditingkatkan untuk memacu nilai produk domestik regional bruto sektor transportasi di Provinsi Lampung.
2. Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk setiap tahunnya, prasarana jalan yang berperan sebagai penghubung suatu wilayah dan menjadi indikator tingkat keterbukaan dan perkembangan suatu wilayah harus lebih diperhatikan, baik dari panjang jalan maupun kondisi permukaan jalan. Oleh karena itu, hal konkret yang dapat dilakukan adalah membangun jalan pada tempat yang diperlukan, memperbaiki kualitas sarana jalan, menciptakan mesin-mesin kendaraan bermotor yang lebih kompetitif dan efisien, maupun menciptakan sistem transportasi yang lebih inovatif.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

- Abadi, Satria. 2009. Analisa Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Perkembangan Angkutan Jalan Raya di Sumatera Barat. *Skripsi*. Universitas Andalas. Sumatera Barat. Padang.
- Abdi, Zainal. 2006. *Industri Telekomunikasi: Lokomotif Pertumbuhan Ekonomi dan Kemajuan Bangsa*. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta.
- Algifari. 2000. *Analisis Regresi: Teori, Kasus dan Solusi*. Edisi kedua. BPFE. Yogyakarta.
- Boediono, 1992, *Teori Pertumbuhan Ekonomi*, Seri Sinopsis Pengantar Ilmu ekonomi, Edisi 1, Cetakan Ke 5, BPFE, Yogyakarta.
- Boediono, 1999, *Teori Pertumbuhan Ekonomi*, BPFE, Yogyakarta.
- Boediono, 2000. *Ekonomi Moneter*, edisi 3, BPFE, Yogyakarta.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung. *Statistik Provinsi Lampung (1988 – 2013)*. Lampung. Indonesia.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung. *Statistik Transportasi Provinsi Lampung 2013*. Lampung. Indonesia.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung. *Lampung Dalam Angka*. Lampung. Indonesia.
- Bina Marga, Ditjen. 1992. *Panduan Survei Perhitungan Lalu-Lintas*. Indonesia.
- Fahruky, Aidil Fitriadi. 2009. Analisis Peranan Sektor Transportasi dan Telekomunikasi Terhadap PDRB Sumatera Utara. *Skripsi*. Universitas Sumatera Utara. Medan.
- Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Lampung. *Panduan Penulisan Usul dan Laporan Skripsi Tahun 2016*. Lampung. Indonesia.

- Gujarati, Damodar.1995, *Basic Econometrics*. McGraw-Hill, New York.
- Gujarati, Damodar. 1995, *Ekonometrika Dasar*. Erlangga. Jakarta.
- Gujarati, Damodar. 2010. *Dasar-dasar Ekonometrika*. Buku 1. Edisi 5. Terjemahan, Salemba Empat, Jakarta.
- Sukarto, Haryono.2006. *Transportasi Perkotaan dan Lingkungan*. Jurnal Teknik Sipil. Banten.
- Hendarso, Sri dkk, 2001. *Dasar-dasar Transportasi*. Penerbit ITB Bandung.
- Ikhsantono. 2009. Analisis Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi. *Skripsi*. Universitas Sumatera Utara: Medan.
- Jhingan, M.L. 1999. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*, terjemahan D.Guritno, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Kamaludin, Rustam.1986. *Ekonomi Transportasi*. Ghalia Indonesia.Jakarta.
- Mantra, Ida Bagoes. 2003. *Demografi Umum*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Mankiw, N. Gregory. 2003. *Teori Makro Ekonomi Terjemahan*. PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Mankiw, N. Gregory. 2007. *Makroekonomi*. Edisi Keenam. Erlangga. Jakarta.
- Morlok, Edward K. 1984, *Pengantar Teknik Transportasi*.Erlangga. Jakarta
- Morlok, Edward K. 1998, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga.Jakarta.
- Munawar, Ahmad. 2007. *Pengembangan Transportasi yang Berkelanjutan*. Yogyakarta.
- Nasir, M. 1998. *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia,Jakarta.
- Nasution, MN. 1996.*Manajemen transportasi*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 10 Tahun 2008 (10/2008). *Pajak Kendaraan Bermotor*. Lampung.. Indonesia.

- Pradhitasari, Handini. 2012. Dampak Pembangunan JSS Terhadap Sektor Perekonomian Nasional Menggunakan Metdoa Input Output. *Skripsi*. Institut Teknologi Bandung. Bandung.
- Ritonga, Abdurrahman dkk. 2001. *Kependudukan Dan Lingkungan Hidup*. Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta.
- Setiadi, Elen. 2006. Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Dasar Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional Indonesia (8 Provinsi di Sumatera). *Tesis*. Program Pasca Sarjana Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta.
- Silalahi, Erwin. 2014. *Lampung Sebagai Kawasan Ekonomi Strategis*. Lampung
- Simbolon, Antonius. 2010. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi PDB Sektor Transportasi Dan Telekomunikasi Indonesia. *Skripsi*. Universitas Sumatera Utara: Medan.
- Simbolon, Maringan Masry. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Sukirno, Sadono. 2002, *Pengantar Teori Makroekonomi*, edisi kedua, RajawaliPers, Jakarta.
- Sukirno, Sadono. 2004. *Makro Ekonomi*. Edisi Ketiga, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Sukirno, Sadono.2005,*Mikro Ekonomi Teori Pengantar*, Edisi ketiga, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Sukirno, Sadono. 2006. *Makroekonomi: Teori Pengantar*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Suryabrata, Sumadi. 2008. *Metodologi Penelitian*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- Todaro. M.P., 2000. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga* (H.Munandar, Trans. Edisi Ketujuh ed.). Erlangga. Jakarta.
- Todaro, M.P,& Smith. 2003. *Pembangunan Ekonomi di Dunia ketiga jilid 1*. Erlangga. Jakarta.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*
- Undang–Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1992. *Kependudukan*.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992. *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Widarjono, Agus. 2007. *Ekonometrika: Teori dan Aplikasi untuk Ekonomi dan Bisnis*. Edisi kedua. EKONISIA. Yogyakarta.

Winarno, Wing Wahyu. 2007. *Analisis Ekonometrika dan Statistika dengan Eviews*. UPP STIM YKPN. Yogyakarta.