

SKRIPSI

PERANAN MODA TRANSPORTASI TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI SUMATERA BARAT



OLEH :

YUDHA ANGGARA

65336 / 2005

**EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2011**

ABSTRAK

Yudha Anggara (2005/65336) : Peranan Moda Transportasi terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Sumatera Barat. Skripsi. Program Studi Ekonomi Pembangunan. Fakultas Ekonomi. Universitas Negeri Padang. Dibawah Bimbingan Bapak Prof. Dr. H. Syamsul Amar B, M.S dan Bapak Drs. Zul Azhar, M. Si.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis : (1) Pengaruh angkutan barang melalui darat terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat (2) Pengaruh angkutan barang melalui udara terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat (3) Pengaruh angkutan barang melalui laut terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat (4) Pengaruh angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.

Jenis penelitian ini digolongkan kepada penelitian deskriptif dan asosiatif. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah secara dokumentasi yang dikumpulkan melalui instansi pemerintah yang resmi. Sedangkan analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif dan analisis induktif. Analisis induktif terdiri dari Uji Prasyarat analisis yaitu: Uji Autokorelasi, Uji Multikolonieritas, Uji Normalitas, Uji Heterokedastisitas, Uji Regresi Linear Berganda, Koefisien Determinasi(R^2), Uji t dan Uji F test dengan $\alpha = 0,05$.

Hasil penelitian ini memperlihatkan bahwa (1) Angkutan barang melalui darat berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat (sig = 0,001) dengan tingkat pengaruh sebesar 0,947. (2) Angkutan barang melalui udara berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat (sig = 0,038) dengan tingkat pengaruh sebesar 0,305. (3) Angkutan barang melalui laut berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat (sig = 0,000) dengan tingkat pengaruh sebesar 1,207. (4) Angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat (sig = 0,000).

Berdasarkan kesimpulan hasil penelitian penulis menyarankan kepada pemerintah (1) untuk memperbaiki sistem transportasi yang kurang baik dan menambah penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang lebih baik serta lebih meningkatkan kualitas angkutan di Sumatera Barat. (2) Perlu adanya peningkatan pengawasan dalam setiap kegiatan bongkar atau memuat barang baik melalui darat, udara dan laut agar tidak terjadinya kesalahan-kesalahan dalam kegiatan bongkar muat barang.

KATA PENGANTAR



Puji Syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT, karena berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan judul **“Peranan Moda Transportasi terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Sumatera Barat”**. Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi di Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang.

Dalam kesempatan ini peneliti juga menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Prof.H Syamsul Amar, sebagai pembimbing utama dan selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang yang telah memberikan bimbingan, arahan dan motivasi sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Drs. Zul Azhar, M.Si selaku pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan bantuan kepada penulis sampai selesainya skripsi ini.
3. Ibu Dr. Sri Ulfa Sentosa M.S dan Bapak Drs. Akhirmen, M.Si selaku ketua dan sekretaris Program Studi Ekonomi Pembangunan yang telah memberikan fasilitas dan kesempatan dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak dan Ibu dosen staf pengajar pada Fakultas Ekonomi yang telah memberikan sumbangan pikirannya selama perkuliahan demi terwujudnya skripsi ini.

5. Bapak/Ibu Staf Badan Pusat Statistik Sumatera Barat yang telah membantu memberikan kemudahan kepada penulis dalam pengambilan data penelitian ini.
6. Teristimewa kepada Papa dan Mama tercinta serta kakak dan adikku yang tersayang, yang telah tulus dan ikhlas memberikan dorongan baik moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
7. Sahabat-sahabat dan teman-teman seperjuangan yang telah memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini tidak luput dari segala kekurangan, untuk itu saran dan kritikan yang sifatnya membangun dari pembaca sangat diharapkan. Akhirnya penulis mengucapkan terima kasih.

Padang, Agustus 2010

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii

BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah.....	11
C. Pembatasan Masalah.....	12
D. Perumusan Masalah	12
E. Tujuan Penelitian	13
F. Manfaat Penelitian	13

BAB II KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL DAN

HIPOTESIS.....	15
A. Kajian Teori.....	15
1. Teori Transportasi	15
2. Pengertian dan Teori Pertumbuhan Ekonomi	21
3. Keterkaitan Sektor Transportasi dengan Pertumbuhan Ekonomi	23
B. Kerangka Konseptual	25
C. Hipotesis	27

BAB III METODOLOGI PENELITIAN	28
A. Jenis Penelitian	28
B. Tempat dan Waktu Penelitian.....	28
C. Jenis dan Sumber Data	29
D. Teknik Pengumpulan Data	29
E. Defenisi Operasional.....	30
F. Teknik Analisis Data.....	31
 BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	 39
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	39
B. Analisis Deskriptif Variabel Penelitian	42
C. Analisis Induktif	54
D. Pembahasan	62
 BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	 68
A. Simpulan.....	68
B. Saran	69

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1 Perkembangan PDRB dan Laju Pertumbuhan Ekonomi Atas Dasar Harga Konstan 2000 di Sumatera Barat.....	4
Tabel 2 Perkembangan Sektor Transportasi di Sumatera Barat Tahun 2002-2008.....	5
Tabel 3 Perkembangan Jumlah Pesawat Dalam Negeri dan Luar Negeri yang Datang dan Berangkat di Bandara Internasional Minangkabau Tahun 2002-2008.....	8
Tabel 4 Perkembangan jumlah Kapal yang Melakukan Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Teluk Bayur Padang.....	9
Tabel 5 Nilai Durbin Watson.....	32
Tabel 6 Luas Wilayah, Jumlah Penduduk, Kepadatan Penduduk Propinsi Sumatera Barat Tahun 2008.....	42
Tabel 7 Perkembangan PDRB Atas Dasar Harga Konstan 1975, 1983, 1993 dan 2000 Menurut Lapangan Usaha (Jutaan Rupiah) Tahun 1979-2008.....	44
Tabel 8 Perkembangan Jumlah Barang yang Dibongkar Menurut Jembatan Timbang di Sumatera Barat (Ton) Tahun 1979-2008.....	47
Tabel 9 Perkembangan Jumlah Muatan Bagasi, Barang, Paket dan Pos Yang Dibongkar di Bandar Udara Tabing dan Bandar Udara Internasional Minangkabau (Ton) Tahun 1979-2008.....	50
Tabel 10 Perkembangan Jumlah Muatan Kapal Samudera, Kapal Interinsuler dan Kapal Tangker di Pelabuhan Teluk Bayur Padang (Ton) Tahun 1979-2008.....	53
Tabel 11 Hasil Durbin Watson.....	54
Tabel 12 Hasil Uji Multikolinearitas.....	55

Tabel 13	Uji Normalitas dengan One-Sample Kolmogrov-Smirnov.....	56
Tabel 14	Hasil Uji Heterokedastisitas.....	57
Tabel 15	Nilai Koefisien Regresi Linear Berganda.....	57
Tabel 16	Model Summary ^b	59
Tabel 17	Anova ^b	59

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1 Kerangka Konseptual Peranan Mobilitas Transportasi terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Sumatera Barat.....	26

DAFTAR LAMPIRAN

1. Surat Izin Penelitian Penelitian dari Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang
2. Surat Pengambilan Data Dari Kantor Statistik Padang
3. Tabulasi Data Penelitian Periode 1979-2008
4. Analisis Regresi
5. Uji Heteroskedastisitas
6. Uji Normalitas Tabulasi Data Logaritma Periode 1979-2008
7. Tabel T
8. Tabel F

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Salah satu tujuan pembangunan nasional Indonesia adalah untuk mewujudkan tatanan kehidupan masyarakat adil dan makmur, yang adil dan merata yang dilandasi dengan dasar negara yaitu Pancasila dalam wadah negara kesatuan Republik Indonesia. Kemajuan ekonomi adalah salah satu komponen yang essensial dari pembangunan. Hal ini disebabkan karena pembangunan bukanlah semata-mata fenomena ekonomi. Dengan pengertian yang paling mendasar, pembangunan itu haruslah mencakup masalah-masalah materi dan finansial dalam kehidupan masyarakat.

Pembangunan merupakan syarat bagi tercapainya pelaksanaan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya kearah keadilan sosial yang makin merata (Todaro, 1981:103). Agar pembangunan ekonomi dapat dicapai secara merata, harus diperhatikan lebih dulu potensi atau sektor-sektor apa yang dapat dijadikan pendorong bagi tercapainya pembangunan yang merata di segala bidang. Karenanya setiap daerah yang ingin mempercepat pertumbuhan ekonomi daerahnya, harus dapat menggali dan mengetahui sektor-sektor perekonomian yang berpotensi untuk dikembangkan.

Kegiatan manusia seiring dengan kebutuhan dasar manusia dengan manusia lainnya atau sistem kebutuhan lainnya seperti alat perhubungan yang disebut dengan alat transportasi. Dengan adanya alat transportasi, maka pergerakan lalu lintas menjadi lebih cepat, aman, nyaman dan terintegrasi. Sarana

transportasi (alat angkut) berkembang mengikuti fenomena yang timbul akibat penggalan sumberdaya seperti penemuan teknologi baru, perkembangan struktur masyarakat, dan peningkatan pertumbuhan.

Sektor transportasi secara umum memiliki peranan penting dalam mendukung pembangunan nasional, yaitu sebagai penunjang, penggerak dan pendorong serta berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Sebagai sektor pendukung pembangunan perekonomian, peranan transportasi adalah dalam melayani mobilitas manusia maupun distribusi komoditi perdagangan dan industri dari satu tempat ke tempat lainnya. Transportasi juga berfungsi untuk menjembatani kesenjangan dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan antarwilayah, antarperkotaan dan antarperdesaan serta untuk mempercepat pengembangan wilayah dan mempererat hubungan antarwilayah.

Transportasi merupakan sektor yang cukup kompleks. Beberapa aktifitas yang termasuk dalam sektor transportasi adalah transportasi darat (angkutan kereta api, lalu lintas angkutan jalan, dan angkutan sungai, danau serta penyeberangan), transportasi laut, transportasi udara, dan jasa penunjang angkutan, serta prasarana jalan. Berbagai aktivitas tersebut memiliki karakteristik yang berbeda tetapi juga memiliki bobot dalam menunjang pembangunan daerah tergantung dari struktur perekonomian dan distribusi penduduk serta distribusi pendapatan.

Transportasi merupakan kebutuhan sehari-hari yang sekaligus menjawab tantangan dalam perkembangan teknologi maju yang senantiasa menuntut

kecakapan, keamanan, keselamatan dan efisiensi pada sektor transportasi atau jasa angkutan khususnya dalam usaha memenuhi kebutuhan manusia.

Jasa angkutan sebagai salah satu komponen perekonomian yang ikut mengalami perubahan dalam pembangunan, maka sektor ini menunjang kelancaran pembangunan ekonomi. Oleh sebab itu, terdapat hubungan yang erat dan saling ketergantungan antara pembangunan dan jasa transportasi.

Menurut Sukirno (1995:20) dalam masyarakat modern berbagai alat pengangkutan memegang dua fungsi, yaitu:

1. Sebagai alat modal yaitu untuk mengangkut orang dari tempat kerja atau tempat berusaha.
2. Sebagai barang akhir untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam menunjang aktifitas penduduk dalam kegiatan ekonomi.

Transportasi tumbuh dan berkembang sejalan dengan majunya tingkat kehidupan manusia. Menurut Kamaluddin (1986:5), perbaikan-perbaikan dalam bidang transportasi pada umumnya dapat diartikan untuk lebih menciptakan penurunan biaya operasional, penurunan ongkos pengiriman dan juga dapat diartikan untuk lebih menciptakan peningkatan kecepatan kesempatan yang lebih baik serta perbaikan dalam segi kualitas dari segi jasa-jasa pengangkutan tersebut.

Tuntutan masyarakat Sumatera Barat akan transportasi terus berkembang dan meningkat seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk dan berkembangnya perekonomian. Dengan semakin tingginya tingkat pendidikan masyarakat, maka kebutuhan transportasi tidak hanya mengarah pada kuantitas tetapi juga kualitas sehingga peningkatan transportasi perlu disertai dengan perbaikan sarana dan prasarannya.

Pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat dikatakan berhasil jika laju pertumbuhan PDRB lebih tinggi daripada laju pertumbuhan penduduk pada daerah yang bersangkutan, sehingga laju pertumbuhan ekonomi akan lebih bermakna pada kehidupan masyarakat sehingga dalam hubungan ini hakekat dari pembangunan ekonomi adalah untuk menaikkan tingkat kehidupan masyarakat mulai peningkatan produktivitas perkapita dan pendapatan perkapita.

Sektor transportasi di Sumatera Barat baik sebagai infrastruktur maupun layanan jasa adalah suatu urat nadi utama kegiatan perekonomian yang pada gilirannya akan menentukan tingkat keunggulan daya saing suatu perekonomian. Ketersediaan prasarana dan sarana yang mencukupi dan efektif, serta tumbuhnya industri jasa yang efisien dan berdaya saing tinggi pada setiap sektor perhubungan, baik darat, laut maupun udara, akan menentukan kecepatan pertumbuhan perekonomian Sumatera Barat mengatasi persaingan global yang makin ketat dan berat.

Tabel 1
Perkembangan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dan Laju
Pertumbuhan Ekonomi Atas Dasar Harga Konstan 2000 di Sumatera Barat
Tahun 2001-2008

Tahun	PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2000 (Jutaan Rp)	Pertumbuhan (%)
2001	23.727.373,93	-
2002	24.840.187,76	4,69
2003	26.146.781,64	5,26
2004	27.578.136,56	5,47
2005	29.159.480,53	5,73
2006	30.949.945,10	6,14
2007	32.912.968,59	6,34
2008	35.007.921,57	6,37

Sumber : BPS Kota Padang, 2010

Berdasarkan Tabel 1 di atas dapat dilihat bahwa pertumbuhan ekonomi di Propinsi Sumatera Barat terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Dapat dilihat pada tahun 2008 laju pertumbuhan ekonomi Sumatera Barat mencapai 6,37 %. Hal ini disebabkan karena besarnya peran sektor-sektor perekonomian sehingga dapat mendorong tingginya pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat setiap tahunnya. Pertumbuhan ekonomi pada dasarnya sangat dipengaruhi oleh berbagai sektor, terutama sektor transportasi baik melalui darat, laut dan udara. Pemerintah dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dengan cara meningkatkan dan mendanai kelancaran transportasi.

Sektor transportasi di Sumatera Barat didominasi oleh angkutan darat dan kendaraan umum memegang peranan penting, karena sebagian masyarakat yang belum memiliki kendaraan sendiri memilih angkutan darat sebagai alat untuk menunjang mobilitasnya. Hal tersebut dapat dilihat dari perkembangan sektor transportasi angkutan darat di Sumatera Barat pada Tabel 2 di bawah ini:

Tabel 2
Perkembangan Sektor Transportasi Angkutan Darat di Sumatera Barat
Tahun 2001-2008

Tahun	Mobil Penumpang	Bus + Mini Bus		Truk		Jumlah	%
		Umum	Pribadi + Dinas	Umum	Pribadi		
					+		
					Dinas		
2001	1,846	6,463	308	3,578	22,640	34,835	-
2002	1,752	6,979	283	3,363	24,732	37,109	6.53
2003	1,834	7,098	462	3,416	26,742	39,552	6.58
2004	1,853	7,346	429	2,985	11,734	24,347	- 38.44
2005	1,718	7,568	490	3,381	29,688	42,845	75.98
2006	1,202	8,315	600	4,380	32,250	46,747	9.11
2007	1,323	8,664	606	3,364	34,354	48,311	3.35
2008	1,568	7,725	659	3,875	36,497	50,324	4.17

Sumber : BPS, Sumatera Barat Dalam Angka, 2010

Pada Tabel 2 menunjukkan bahwa pertumbuhan sektor transportasi/pengangkutan darat di Sumatera Barat terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Hal ini disebabkan karena semakin banyaknya perusahaan pengangkutan yang mengeluarkan alat angkutan sebagai alat transportasi dan mobilitas masyarakat. Sektor angkutan darat disini yaitu jumlah kendaraan bermotor di Sumatera Barat mulai dari mobil penumpang, bus dan mini bus (umum, tidak umum dan dinas) serta truk (umum, tidak umum dan truk dinas). Pada sektor pengangkutan darat, peningkatan laju pertumbuhan angkutan darat paling pesat terjadi pada tahun 2005 yaitu sebesar 75,98 % dibandingkan dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2004 sebesar -38,44 %. Hal ini disebabkan karena semakin meningkatnya jumlah penduduk dan meningkatnya kebutuhan ekonomi penduduk sehingga kebutuhan masyarakat akan transportasi juga semakin meningkat pula. Sedangkan pada tahun 2008 terjadi penurunan laju pertumbuhan sektor transportasi/pengangkutan yaitu sebesar 4,17 %. Hal ini kemungkinan disebabkan oleh tingginya tingkat kecelakaan di Sumatera Barat.

Untuk wilayah perkotaan, transportasi memegang peranan yang cukup menentukan. Suatu kota yang baik dapat ditandai, antara lain dengan melihat kondisi transportasinya. Transportasi yang baik, aman dan lancar selain mencerminkan keteraturan kota, juga memperlihatkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Perwujudan kegiatan transportasi yang baik adalah dalam bentuk tata jaringan jalan dengan segala kelengkapannya, berupa rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, penunjuk jalan, dan sebagainya. Selain kebutuhan lahan

untuk jalur jalan, masih banyak lagi kebutuhan lahan untuk tempat parkir, terminal, dan fasilitas angkutan lainnya.

Perkembangan teknologi di bidang transportasi menuntut adanya perkembangan teknologi prasarana transportasi berupa jaringan jalan. Sistem transportasi yang berkembang semakin cepat menuntut perubahan tata jaringan jalan yang dapat menampung kebutuhan lalu lintas yang berkembang tersebut. Perkembangan tata jaringan jalan baru akan membutuhkan ketersediaan lahan yang lebih luas, seperti antara lain untuk pelebaran jalan, sistem persimpangan tidak sebidang, jalur pemisah, dan sebagainya. Selain angkutan darat, angkutan udara juga memegang peranan penting untuk menjuang pertumbuhan ekonomi dan juga mobilitas masyarakat. Karena angkutan udara dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat ditempuh dengan angkutan darat atau laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan. Hal ini dapat dilihat dari perkembangan jumlah pesawat terbang dalam negeri dan luar negeri yang datang dan berangkat di Bandar Udara Internasional Minangkabau (BIM) pada Tabel 3 di bawah ini:

Tabel 3
Perkembangan Jumlah Pesawat Terbang Dalam Negeri dan Luar Negeri yang
Datang dan Berangkat di Bandar Udara Internasional Minangkabau (BIM)
Tahun 2001-2008

Tahun	Dalam Negeri		Luar Negeri		Jumlah		Pertumbuhan (%)	
	Datang	Ber-angkat	Datang	Ber-Angkat	Datang	Ber-angkat	Datang	Ber-angkat
2001	2,276	2,278	290	290	2,256	2,568	-	-
2002	2,056	2,056	104	104	3,194	3,194	41.58	24.38
2003	4,807	4,812	196	197	5,003	5,009	56.64	56.83
2004	6,379	6,381	604	604	6,983	6,985	39.58	39.45
2005	6,183	6,183	810	810	6,993	6,993	0.14	0.11
2006	6,366	6,363	723	719	7,089	7,082	1.37	1.27
2007	6,998	7,020	452	452	7,450	7,472	5.09	5.51
2008	5,702	5,702	675	675	6,377	6,377	- 14.40	- 14.65

Sumber : BPS, Sumatera Barat Dalam Angka, 2010

Pada sektor pengangkutan udara disini yaitu jumlah pesawat terbang dalam negeri dan luar negeri yang datang dan berangkat di Bandar Udara Internasional Minangkabau (BIM). Peningkatan paling pesat terjadi pada tahun 2003 yaitu dengan jumlah pesawat yang berangkat mencapai 5.009 dengan pertumbuhan 56,83 %. Hal ini disebabkan karena semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan jasa angkutan udara baik untuk jasa pengiriman barang ataupun untuk melakukan suatu pekerjaan keluar kota dan lain sebagainya yang lebih menghemat waktu dan tenaga serta praktis bebas hambatan. Sedangkan pada tahun 2005 terjadi penurunan laju pertumbuhan jasa angkutan darat yang sangat drastis yaitu sebesar 0,14 %. Hal ini terjadi karena tingginya tingkat kecelakaan pesawat terbang pada tahun 2005 sehingga masyarakat lebih memilih angkutan darat atau laut.

Angkutan laut di Sumatera Barat terdiri dari kegiatan bongkar muat kapal yang dilakukan di Pelabuhan Teluk Bayur Padang. Hal ini dapat dilihat dari

perkembangan jumlah kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Teluk Bayur Padang pada Tabel 4 dibawah ini:

Tabel 4
Perkembangan Jumlah Kapal yang Melakukan Kegiatan Bongkar Muat
di Pelabuhan Teluk Bayur Padang
Tahun 2001-2008

Tahun	Jumlah Kapal	Berat Kapal (Ton)	Kegiatan		Pertumbuhan	
			Bongkar (Ton)	Muat (Ton)	Bongkar (%)	Muat (%)
2001	1,984	4,067,530	298,231	2,437,727	-	-
2002	1,857	4,861,888	302,487	2,446,393	1.43	0.36
2003	1,768	5,345,672	323,948	2,574,094	7.09	5.22
2004	1,690	5,193,409	327,648	2,622,757	1.14	1.89
2005	1,957	4,871,178	326,100	3,347,671	- 0.47	27.64
2006	2,071	6,403,789	414,296	3,053,395	27.05	- 8.79
2007	1,938	7,364,282	449,809	3,666,540	8.57	20.08
2008	1,897	6,775,377	410,031	3,945,080	- 8.84	7.60

Sumber : BPS, Sumatera Barat Dalam Angka, 2010

Berdasarkan Tabel 4 di atas perkembangan jumlah kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Teluk bayur Padang terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pada tahun 2006 terjadi peningkatan laju pertumbuhan jumlah kapal yang melakukan kegiatan bongkar di Pelabuhan Teluk Bayur Padang yaitu sebesar 27,05 %. Hal ini disebabkan karena banyaknya perusahaan yang bergerak di bidang industri dan perdagangan yang lebih memilih melakukan pengiriman barang melalui jalur laut karena selain ongkos pengiriman yang murah, kapal laut juga dapat mengangkut barang lebih banyak dibandingkan dengan pesawat terbang ataupun truk. Tetapi pada tahun 2008 laju pertumbuhan jumlah kapal yang melakukan kegiatan bongkar di Pelabuhan Teluk Bayur Padang mengalami penurunan yang sangat tinggi yaitu mencapai -8,84 %. Hal ini disebabkan karena perubahan cuaca yang tidak menentu akibat terjadinya

global warming sehingga jumlah kunjungan kapal laut di Pelabuhan Teluk Bayur Padang cenderung menurun.

Berdasarkan Tabel 1, Tabel 2, Tabel 3 dan Tabel 4 yang menjelaskan tentang perkembangan sektor transportasi darat, udara dan laut serta perkembangan PDRB dan laju pertumbuhan ekonomi atas dasar harga konstan 2000 di Sumatera Barat tersebut dapat diketahui bahwa begitu besarnya peranan sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat. Ini menunjukkan bahwa peranan sektor transportasi darat, udara dan laut dalam menunjang kegiatan perekonomian sangat berpengaruh dan merupakan sector yang paling potensial dalam menunjang pertumbuhan ekonomi karena memiliki laju pertumbuhan yang lebih cepat.

Jadi, semakin besar laju pertumbuhan sektor transportasi darat, udara dan laut maka akan semakin besar pula tingkat laju pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.

Dalam suatu pembangunan sudah pasti diharapkan terjadinya pertumbuhan. Untuk mencapai sasaran tersebut, diperlukan sarana dan prasarana, terutama dukungan dana yang memadai. Disinilah peran serta investasi mempunyai cakupan yang cukup penting karena sesuai dengan fungsinya sebagai penyokong pembangunan dan pertumbuhan ekonomi sedangkan tujuannya adalah untuk menunjang pelaksanaan pembangunan dalam rangka meningkatkan pemerataan pertumbuhan ekonomi dan stabilitas nasional ke arah peningkatan kesejahteraan rakyat.

Hal ini diperkuat oleh penelitian yang dilakukan oleh Irfan (2007) dimana terdapat pengaruh yang signifikan antara angkutan barang melalui darat, udara dan laut terhadap pertumbuhan ekonomi.

Sehubungan dengan hal tersebut penulis tertarik untuk mengetahui sejauhmana pengaruh yang ditimbulkan oleh sektor transportasi angkutan darat, udara dan laut terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat dengan judul Skripsi: **"Peranan Moda Transportasi terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Sumatera Barat"**.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka untuk lebih jelasnya masalah tersebut dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Angkutan barang melalui darat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.
2. Angkutan barang melalui udara mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.
3. Angkutan barang melalui laut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.
4. Angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.
5. Investasi mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.

C. Pembatasan Masalah

Dari identifikasi masalah yang telah diuraikan di atas, dan untuk menghindari dari penafsiran yang menyimpang, maka dalam penulisan proposal penelitian ini, penulis hanya membatasi masalah pada analisis keterkaitan sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat. Di mana yang akan dibahas dalam proposal ini adalah angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut.

D. Perumusan Masalah

Masalah penelitian timbul karena adanya tantangan, kesangsian atau kebingungan terhadap suatu fenomena atau adanya halangan atau rintangan, adanya celah baik antara kegiatan atau fenomena dan juga baik yang telah ada ataupun yang akan ada. Menurut Indrianto dan Supomo (1999:37) masalah penelitian merupakan suatu keadaan yang memerlukan solusi.

Berdasarkan uraian di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Sejauhmana angkutan barang melalui darat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat?
2. Sejauhmana angkutan barang melalui udara mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat?
3. Sejauhmana angkutan barang melalui laut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat?

4. Sejauhmana angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat?

E. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan perumusan masalah di atas tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa:

1. Pengaruh angkutan barang melalui darat terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.
2. Pengaruh angkutan barang melalui udara terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.
3. Pengaruh angkutan barang melalui laut terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.
4. Pengaruh angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.

F. Manfaat Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah dan tujuan penelitian seperti yang telah diuraikan di atas, maka penelitian ini diharapkan akan dapat bermanfaat:

1. Bagi Penulis
 - a. Untuk menambah pengetahuan penulis tentang peranan mobilitas transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.

- b. Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi di program studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang.

2. Bagi Ilmu Pengetahuan

Bagi riset yang akan datang di mana hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai suatu referensi pengetahuan. Di mana penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap ilmu ekonomi terutama yang berkaitan dengan ilmu ekonomi pembangunan.

3. Bagi pengambil kebijakan

Sebagai bahan masukan bagi Pemerintah Propinsi Sumatera Barat dan sebagai pertimbangan dan pedoman untuk kebijaksanaan dan perencanaan dalam usaha peningkatan pertumbuhan ekonomi Propinsi Sumatera Barat.

BAB II

KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS

A. Kajian Teori

1. Teori Transportasi

Transportasi berasal dari kata *transportation* dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut dan udara baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin.

Sedangkan menurut Abbas (1993:6), transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan spesialisasi atas pembangian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah.

Transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ketempat yang lainnya. Adapun gerakan barang dan orang disini adalah bukan dengan cara kondisi yang statis, akan tetapi selalu diusahakan adanya perbaikan dan kemajuan sesuai dengan perkembangan peradaban dan teknologi.

Usaha transportasi ini bukan hanya berupa gerakan barang dan orang dari suatu tempat ketempat lainnya dengan cara kondisi yang statis, akan tetapi transportasi itu selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai

dengan perkembangan peradaban dan teknologi, sehingga akan tercapainya efisiensi yang baik. Ini berarti bahwa orang akan selalu berusaha mencapai efisiensi transportasi ini sehingga pengangkutan barang dan orang itu akan memakan waktu yang secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya yang sekecil mungkin.

Ada berbagai macam transportasi, namun demikian untuk setiap bentuk transportasi ini terdapat empat unsur transpor yaitu: jalan, kendaraan atau alat angkut, tenaga penggerak dan terminal. Dalam hubungan ini perbaikan transportasi akan terjadi pada salah satu atau lebih dari unsur-unsur transportasi tersebut. Namun demikian perbaikan sistem transportasi secara keseluruhan akan pula berlangsung bilamana diusahakan perbaikan dalam organisasi sistem dan pengangkutan transportasi yang dimaksud.

Ada lima unsur pokok transportasi, yaitu:

- a. Manusia, yang membutuhkan transportasi
- b. Barang, yang diperlukan manusia
- c. Kendaraan, sebagai sarana transportasi
- d. Jalan, sebagai prasarana transportasi
- e. Organisasi, sebagai pengelola transportasi

Pada dasarnya, ke lima unsur di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Dalam hal ini perlu diketahui terlebih dulu ciri penumpang dan barang, kondisi sarana dan konstruksi prasarana, serta pelaksanaan transportasi.

Transportasi selalu memainkan peranan yang penting dalam mempengaruhi kegiatan pembangunan masyarakat, terlebih saat ini dimana

transportasi memainkan peranan dalam pembangunan kota industri yang modern. Oleh karena itu, transportasi tidak boleh diabaikan, mengingat kontribusinya yang sangat besar dalam menentukan usaha diberbagai sektor perekonomian.

Menurut Kamaluddin (1987:20), transportasi dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Transporatasi Darat (*Land Transport*), yang terdiri dari transportasi jalan raya dan transportasi rel atau kereta api.

- a) Transportasi jalan raya (*Road Transport*)

Transportasi jalan raya yaitu transportasi yang meliputi transportasi yang menggunakan alat angkut yang berupa manusia, binatang, pedati, angkot, sepeda, sepeda motor, becak, bus dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang digunakan transportasi ini adalah jalan setapak, jalan tanah, jalan kerekel dan jalan aspal. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan disini adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM dan diesel.

- b) Transportasi rel atau kereta api

Transportasi jalan rel yaitu transportasi yang menggunakan alat angkut berupa kereta api yang terdiri dari lokomotif, gerbong dan kereta penumpang. Jalan yang digunakan adalah berupa jalan rel baja, baik dua rel maupun miono rel. Sedangkan tenaga penggeraknya disini adalah berupa tenaga uap, diesel dan tenaga listrik.

2. Transportasi Air (*Water Transport*) yang terdiri dari dua macam yaitu transportasi air pedalaman dan transportasi laut.

a) Transportasi air pedalaman (*Inland Transport*)

Transportasi ini menggunakan alat angkut berupa sampan, kano, motor boat dan kapal. Jalan yang dilaluinya adalah sungai, kanal dan danau serta tenaga penggeraknya adalah pendayum, layar, tenaga uap, BBM dan diesel.

b) Transportasi laut (*Ocean Transport*)

Didalam transportasi laut ini menggunakan alat angkut perahu, kapal api/uap dan kapal mesin. Jalan yang dilaluinya adalah lau dan teluk. Sedangkan tenaga yang digunakan adalah tenaga uap, BBM dan diesel.

3. Transportasi Udara (*Air Transport*)

Transportasi udara yaitu transportasi yang merupakan alat angkut paling mutakhir dan yang tercepat. Transportasi udara ini menggunakan pesawat udara dengan segala jenisnya sebagai alat transportasi dan udara atau ruang angkasa sebagai jalannya, sedangkan tenaga penggerak yang digunakan untuk transportasi udara ini adalah BBM (*avtur*) dan berbagai macam alat lain yang dapat menggerakkannya.

Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan didalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari tempat ke tempat lain. Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi berguna menurut waktu dan tempat (*time utility and place utility*).

Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi (Nasution, 1994:12). Untuk itu fasilitas transportasi harus dibangun terlebih dahulu sebelum pembangunan ekonomi lainnya. Dengan demikian, peranan sektor pengangkutan sangat menunjang pembangunan dan perkembangan ekonomi suatu daerah.

Adapun sistem transportasi dan tata ruang juga memiliki kaitan yang sangat erat. Tata ruang suatu wilayah memiliki ciri guna lahan tertentu yang selalu menimbulkan bangkitan dan tarikan lalu lintas di wilayah tersebut, sehingga aktivitas tersebut mendorong untuk mengadakan penyediaan sarana dan prasarana transportasi bagi masyarakat umum. Interaksi tersebut juga terjadi pada beberapa aspek, yaitu : aspek ekonomi, aspek sosial, dan aspek lingkungan.

a) Aspek Sosial

Dalam kehidupan sosial / bermasyarakat ada bentuk – bentuk hubungan yang bersifat resmi, seperti hubungan antara lembaga pemerintah dengan swasta, maupun hubungan yang bersifat tidak resmi, seperti hubungan keluarga, sahabat, dan sebagainya. Untuk kepentingan hubungan sosial ini, transportasi sangat membantu dalam menyediakan berbagai fasilitas dan kemudahan, seperti:

1. Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok
2. Pertukaran dan penyampaian informasi
3. Perjalanan pribadi maupun sosial
4. Mempersingkat waktu tempuh antara rumah dan tempat bekerja
5. Mendukung perluasan kota atau penyebaran penduduk menjadi kelompok-kelompok yang lebih kecil.

b) Aspek Ekonomi

Manusia memanfaatkan sumberdaya alam untuk memenuhi kebutuhannya akan pangan, sandang, dan papan. Sumberdaya alam ini perlu diolah melalui proses produksi untuk menjadi bahan siap pakai yang perlu dipasarkan, di mana terjadi proses tukar menukar antara penjual dan pembeli.

c) Aspek Lingkungan

Pembangunan yang berkelanjutan (*Sustainable Development*) sebagaimana didefinisikan sebagai: Pembangunan yang memenuhi kebutuhan masa kini, tanpa mengurangi kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka (*World Commission on Environment and Development* 1987), telah diterima secara luas di banyak negara di dunia. Namun demikian transportasi dengan memakai kendaraan bermotor merupakan pengguna terbesar dari sumberdaya alam yang tidak terbaharukan (*nonrenewable resources*), terutama minyak bumi, disamping menghasilkan gas buang yang berbahaya (bagi kesehatan manusia) dan tidak dapat dikurangi/dihilangkan transportasi juga merupakan penyumbang terbesar dalam pencemaran udara, khususnya diperkotaan.

Bagi suatu kota atau daerah, transportasi memegang peranan yang cukup menentukan. Kota yang baik dapat dilihat dari kondisi transportasinya. Transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan keteraturan kota juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian kota tersebut.

Perwujudan kegiatan transportasi yang baik adalah dalam bentuk tata jaringan jalan dan segala kelengkapannya yakni rambu-rambu lalu lintas, petunjuk-petunjuk jalan dan sebagainya. (Nasution, 1994:16)

Menurut Abbas (1993:45), transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi dan sosial ekonomi suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pengangkutan ekonomi negara yang mendorong laju pertumbuhan ekonomi (*rate of growth*).

2. Pengertian dan Teori Pertumbuhan Ekonomi

a) Pengertian Pertumbuhan Ekonomi

Menurut Prof. Simon Kuznets, mendefinisikan pertumbuhan ekonomi sebagai "kenaikan jangka panjang dalam kemampuan suatu negara untuk menyediakan semakin banyak jenis barang-barang ekonomi kepada penduduknya. Kemampuan ini tumbuh sesuai dengan kemajuan teknologi, dan penyesuaian kelembagaan dan idiologis yang diperlukannya. Definisi ini mempunyai 3 (tiga) komponen: *pertama*, pertumbuhan ekonomi suatu bangsa terlihat dari meningkatnya secara terus-menerus persediaan barang; *kedua*, teknologi maju merupakan faktor dalam pertumbuhan ekonomi yang menentukan derajat pertumbuhan kemampuan dalam penyediaan aneka macam barang kepada penduduk; *ketiga*, penggunaan teknologi secara luas dan efisien memerlukan adanya penyesuaian di bidang kelembagaan dan idiologi

sehingga inovasi yang dihasilkan oleh ilmu pengetahuan umat manusia dapat dimanfaatkan secara tepat (Jhingan, 2000:57).

Pertumbuhan ekonomi adalah suatu proses kenaikan output perkapita dalam jangka panjang, dimana penekanannya pada tiga hal yaitu proses, output perkapita dan jangka panjang. Pertumbuhan ekonomi adalah suatu “proses” bukan suatu gambaran ekonomi pada suatu saat. Disini kita melihat aspek dinamis dari suatu perekonomian, yaitu melihat bagaimana suatu perekonomian berkembang atau berubah dari waktu ke waktu. Tekanannya pada perubahan atau perkembangan itu sendiri.

Pertumbuhan ekonomi juga berkaitan dengan kenaikan “*output perkapita*”. Dalam pengertian ini teori tersebut harus mencakup teori mengenai pertumbuhan GDP dan teori mengenai pertumbuhan penduduk. Sebab hanya apabila kedua aspek tersebut dijelaskan, maka perkembangan output perkapita bisa dijelaskan. Kemudian aspek yang ketiga adalah pertumbuhan ekonomi dalam perspektif jangka panjang, yaitu apabila selama jangka waktu yang cukup panjang tersebut output perkapita menunjukkan kecenderungan yang meningkat (Boediono, 1992:1-2).

b) Teori Pertumbuhan Ekonomi Solow-Swan

Menurut teori ini garis besar proses pertumbuhan mirip dengan teori Harrod-Domar, dimana asumsi yang melandasi model ini yaitu:

1. Tenaga kerja (atau penduduk) tumbuh dengan laju tertentu, misalnya P per tahun.

2. Adanya fungsi produksi $Q = f(K, L)$ yang berlaku bagi setiap periode.
3. Adanya kecenderungan menabung (*propensity to save*) oleh masyarakat yang dinyatakan sebagai proporsi (s) tertentu dari output (Q). Tabungan masyarakat $S = sQ$; bila Q naik S juga naik, dan sebaliknya.
4. Semua tabungan masyarakat di investasikan $S = I = \Delta K$.

Sesuai dengan anggapan mengenai kecenderungan menabung, maka dari output disisakan sejumlah proporsi untuk ditabung dan kemudian di investasikan. Dengan begitu, maka terjadi penambahan stok kapital (Boediono, 1992: 81-82).

c) Teori Pertumbuhan Ekonomi Harrod-Domar

Teori pertumbuhan Harrod-Domar ini dikembangkan oleh dua ekonom sesudah Keynes yaitu Evsey Domar dan Sir Roy F. Harrod. Teori Harrod-Domar ini mempunyai asumsi yaitu:

1. Perekonomian dalam keadaan pengerjaan penuh (*full employment*) dan barang-barang modal yang terdiri dalam masyarakat digunakan secara penuh.
2. Perekonomian terdiri dari dua sektor yaitu sektor rumah tangga dan sektor perusahaan.
3. Besarnya tabungan masyarakat adalah proporsional dengan besarnya pendapatan nasional, berarti fungsi tabungan dimulai dari titik nol.
4. Kecenderungan untuk menabung (*marginal propensity to save* = MPS) besarnya tetap, demikian juga ratio antara modal-output (*capital-output ratio* = COR) dan rasio pertambahan modal-output (*incremental capital-output ratio* = ICOR).

Menurut Harrod-Domar, setiap perekonomian dapat menyisihkan suatu proporsi tertentu dari pendapatan nasionalnya jika hanya untuk mengganti barang-barang modal yang rusak. Namun demikian untuk

menumbuhkan perekonomian tersebut, diperlukan investasi-investasi baru sebagai tambahan stok modal. Hubungan tersebut telah kita kenal dengan istilah rasio modal-output (COR).

Dalam teori ini disebutkan bahwa, jika ingin tumbuh, perekonomian harus menabung dan menginvestasikan suatu proporsi tertentu dari output totalnya. Semakin banyak tabungan dan kemudian di investasikan, maka semakin cepat perekonomian itu akan tumbuh (Lincoln, 2004:64-67).

3. Keterkaitan Sektor Transportasi dengan Pertumbuhan Ekonomi

Terjadinya kegiatan industri di suatu wilayah dipengaruhi oleh banyak faktor, yang antara lain adalah tersedianya bahan baku, modal, sumber tenaga seperti tenaga listrik, tenaga air, gas, alam dan sebagainya, serta kemungkinan memperoleh atau memasuki pasar. Dalam proses produksi tersebut peran transportasi sangat penting sebagai alat distribusi barang/jasa, alokasi bahan baku dan mobilitas tenaga kerja.

Dalam kaitan ini, Rustian Kamaludddin (2003) mengatakan bahwa dalam hubungan pertumbuhan dan perkembangan industri, transportasi dalam banyak hal merupakan faktor yang dominan dan memegang peranan utama dalam penentuan lokasi atau kegiatan ekonomi lainnya. Akibatnya dalam pertimbangan penentuan lokasi industri yang pertama harus diperhitungkan adalah unsur ongkos bahan baku yang akan diproses maupun ongkos angkut barang yang dihasilkan ke/dari tempat industri atau pabrik yang bersangkutan.

Menurut Abbas (1993:45), transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi dan sosial ekonomi suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pengangkutan ekonomi negara yang mendorong laju pertumbuhan ekonomi (rate of growth).

B. Kerangka Konseptual

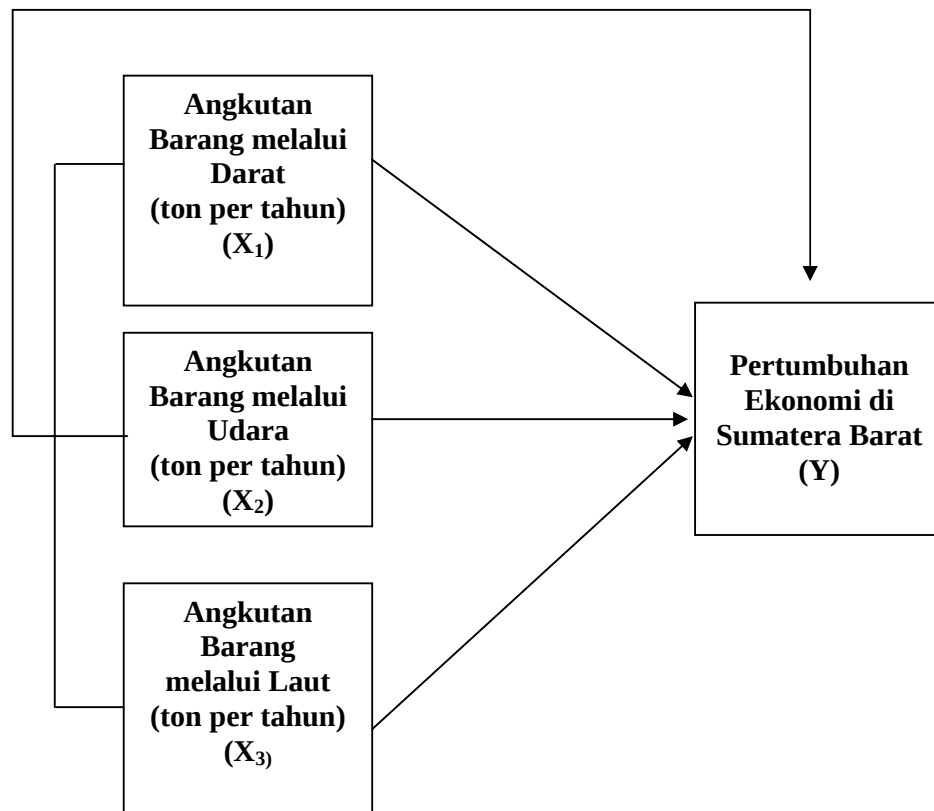
Kerangka konseptual ini dimaksudkan sebagai kerangka berfikir untuk menjelaskan, mengungkapkan dan menampilkan persepsi keterkaitan antara variabel yang diteliti berdasarkan batasan dan rumusan masalah dengan berpijak pada kajian teori di atas. Keterkaitan variabel yang diteliti adanya pengaruh antara angkutan barang melalui darat (X_1), angkutan barang melalui udara (X_2), dan angkutan barang melalui laut (X_3) terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.

Transportasi selalu memainkan peranan yang penting dalam mempengaruhi kegiatan pembangunan masyarakat, terlebih saat ini dimana transportasi memainkan peranan dalam pembangunan kota industri yang modern. Oleh karena itu, transportasi tidak boleh diabaikan, mengingat kontribusinya yang sangat besar dalam menentukan usaha diberbagai sektor perekonomian.

Angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut merupakan salah satu faktor terjadinya pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat. Karena angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut berhubungan

dengan kelancaran pembangunan ekonomi. Apabila semakin tinggi laju pertumbuhan angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut maka akan semakin meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Maka antara angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut akan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi. Sehingga apabila angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut, mengalami perubahan akan berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi. Untuk lebih jelas kaitan variabel-variabel dalam penelitian ini dapat digambarkan dalam skema konseptual berikut ini:



Gambar 1. Kerangka Konseptual Peranan Mobilitas Transportasi terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Sumatera Barat

C. Hipotesis

Berdasarkan masalah dan tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan ini terlebih dahulu dikemukakan hipotesa penelitian sebagai berikut:

1. Terdapat pengaruh yang signifikan antara angkutan barang melalui darat terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.

$$H_0 : \beta_1 = 0$$

$$H_a : \beta_1 \neq 0$$

2. Terdapat pengaruh yang signifikan antara angkutan barang melalui udara terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.

$$H_0 : \beta_2 = 0$$

$$H_a : \beta_2 \neq 0$$

3. Terdapat pengaruh yang signifikan antara angkutan barang melalui laut terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.

$$H_0 : \beta_3 = 0$$

$$H_a : \beta_3 \neq 0$$

4. Terdapat pengaruh yang signifikan antara angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.

$$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = 0$$

$$H_a : \text{Salah satu koefisien regresi } \beta_i \neq 0$$

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan dapat disimpulkan:

1. Angkutan barang melalui darat (X_1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat. Semakin tinggi angkutan barang melalui darat maka semakin tinggi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat. Sebaliknya semakin rendah angkutan barang melalui darat maka semakin rendah pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.
2. Angkutan barang melalui udara (X_2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat. Semakin tinggi angkutan barang melalui udara maka semakin tinggi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat. Sebaliknya semakin rendah angkutan barang melalui udara maka semakin rendah pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.
3. Angkutan barang melalui laut (X_3) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat. Semakin tinggi angkutan barang melalui laut maka semakin tinggi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat. Sebaliknya semakin rendah angkutan barang melalui laut maka semakin rendah pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat.
4. Angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut secara bersamaan memberikan pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat dengan asumsi faktor lainnya tetap atau *ceteris paribus*. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi

tingkat angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut maka pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat juga meningkat. Sebaliknya, apabila semakin rendah angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut maka pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat juga akan menurun.

B. SARAN

Dalam upaya meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat perlu memperhatikan saran-saran yang penulis peroleh berdasarkan hasil penelitian penulis mengenai peranan mobilitas transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat, diantaranya:

1. Diharapkan kepada pemerintah Sumatera Barat agar lebih memperbaiki sistem transportasi yang kurang baik dan menambah penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang lebih baik serta lebih meningkatkan kualitas angkutan di Sumatera Barat. Hal ini bertujuan agar masyarakat lebih mudah dan cepat dalam mengkonsumsi barang yang mereka inginkan sehingga pertumbuhan ekonomi di Sumatera Barat terus meningkat
2. Perlu adanya peningkatan pengawasan dalam setiap kegiatan bongkar atau memuat barang baik angkutan barang melalui darat, angkutan barang melalui udara dan angkutan barang melalui laut. Serta perlu adanya sosialisasi dan pengarahan yang lebih luas tentang kegiatan bongkar muat barang kepada para buruh yang tugasnya mengangkut atau memindahkan barang agar tidak terjadinya kesalahan-kesalahan yang tidak diinginkan.

3. Untuk kedepannya diharapkan kepada pemerintah Propinsi Sumatera Barat agar lebih bijak dalam mengambil keputusan tentang perbaikan sistem transportasi yang ada di Sumatera Barat serta dapat mengeluarkan kebijakan-kebijakan yang lebih membangun untuk perkembangan transportasi kedepannya agar dapat lebih mendorong pertumbuhan ekonomi Sumatera Barat.

DAFTAR PUSTAKA

- Arsyad, Lincolyn. (2004). *Ekonomi Pembangunan*, Yogyakarta, STIE YKPN.
- Badan Pusat Statistik. 2008. *Sumatera Barat Dalam Angka*. 2003-2007.
- Boediono. (1992). *Teori Pertumbuhan Ekonomi*, BPFE, Yogyakarta.
- Gujarati, Damodar. 1997. *Ekonometrika Dasar*. Jakarta: Erlangga.
- Jhingan. (2000). *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta, Rajawali Press.
- Kamaluddin, Rustian. 1987. *Ekonomi Transportasi*. Ghalia Indonesia: Jakarta.
- Kolmogorov-Smirnov. "Power dari Uji kenormalan data", Artikel ini diakses dari internet dengan alamat websatite:<http://www.google>. Pada hari senin, 24 November 2008 Pkl. 16.30.
- Mangkoesoebroto, Guritno. (1998) *Teori Ekonomi Makro*, Yogyakarta, STIE YKPN.
- Nasution, H. M. N. 1994. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia. Anggota IKAPI. Jakarta.
- Nazir, Moh. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Salim, Abbas, A. 1993. *Manajemen Transportasi*. PT. Raja Grafindo Perkasa Jakarta.
- Samuelsen, Paul A & William D. Nordhaus, (1993), *Makro Ekonomi*, Erlangga, Jakarta.
- Soekartawi. 1994. *Teori ekonomi produksi Cobb-Douglas*. Jakarta: PT Rajawali Persada.
- Sukirno, Sadono. 1995. *Pengantar Teori Ekonomi Makro*. Jakarta: FEUI.
- , 2000. *Pengantar Teori Mikroekonomi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- , 2004. *Teori Pengantar Makro Ekonomi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sumodiningrat, Gunawan. 2002. *Ekonometrika Pengantar*. Yogyakarta: BPFE Yogyakarta.
- Supranto, J. 1995. *Ekonometrik, Buku 1 (edisi revisi 2001)*. Jakarta: FE UI.