

**DAMPAK PEMBANGUNAN  
JEMBATAN SURAMADU TERHADAP  
PEREKONOMIAN PULAU MADURA  
(Studi Kasus Kabupaten Bangkalan)**



**SKRIPSI**

Diajukan sebagai salah satu syarat  
untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)  
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomika Dan Bisnis  
Universitas Diponegoro

Disusun Oleh :  
**MOHAMMAD EFFENDI**  
NIM. C2B008049

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2013**

## **PERSETUJUAN SKRIPSI**

Nama Penyusun : Mohammad Effendi

Nomor Induk Mahasiswa : C2B008049

Fakultas/Jurusan : Fakultas Ekonomika Dan Bisnis /IESP

Judul Usulan Penelitian Skripsi : **DAMPAK PEMBANGUNAN  
JEMBATAN SURAMADU TERHADAP  
PEREKONOMIAN PULAU MADURA  
(STUDI KASUS KABUPATEN  
BANGKALAN)**

Dosen Pembimbing : Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP

Semarang, 22 Oktober 2013

Dosen Pembimbing,

(Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP)  
NIP 196104161987101001

## **PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN**

Nama Penyusun : Mohammad Effendi

Nomor Induk Mahasiswa : C2B008049

Fakultas/Jurusan : Ekonomi/IESP

Judul Usulan Penelitian Skripsi : **DAMPAK PEMBANGUNAN  
JEMBATAN SURAMADU TERHADAP  
PEREKONOMIAN PULAU MADURA  
(STUDI KASUS KABUPATEN  
BANGKALAN)**

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 02 Desember 2013

### Tim Penguji

1. Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP (.....)
2. Prof. Drs.H. Waridin,MS,Ph.D (.....)
3. Evi Yulia Purwanti, SE,M.Si (.....)

Mengetahui,  
Pembantu Dekan I,

Anis Chariri, SE, M.Com.,Ph.D,Akt  
Nip.196708091992031001

## **PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI**

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Mohammad Effendi, menyatakan bahwa skripsi dengan judul : DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU TERHADAP PULAU MADURA (STUDI KASUS KABUPATEN BANGKALAN), adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri, dan/tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin itu, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis aslinya.

Apabila saya melakukan tindakan yang bertentangan dengan hal tersebut di atas, baik disengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bila kemudian terbukti bahwa saya melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijasah yang telah diberikan oleh universitas batal saya terima.

Semarang, 22 Oktober 2013

Yang membuat pernyataan

(Mohammad Effendi)

NIM : C2B008049

## ABSTRACT

*Infrastructure development has a very vital role in the fulfillment of people's basic rights. It has very strong linkages with social welfare and environmental quality, also on the economic growth process of a region. The suramadu bridge project development has a very strategic role in the island of Madura, which will boost economic activity, distribution of goods and services as well as tourism activities. Madura island which became part of the province of East Java has a less favorable conditions before. The matter was slow economic growth and lags income per capita.*

*This research aimed to describe and to analyze the economically impact of Suramadu bridge project development to Madura island with a case study in Bangkalan. This research used a qualitative research with descriptive approach. This study's main focus is to analyze the impact of Suramadu bridge project development to the economy development of Bangkalan region and how the developmental policy impacted Suramadu's developmental area.*

*The bridge's project development has a multiplier effect to people in Madura for saving their times and cash on business travel to Java. On the other hand, it caused population growth in Suramadu area, it shows by an increasing number of people, so the demand for residential home was also increase. In addition, to fit the increased demand for residential houses is to develop the shopping centers and other supporting infrastructures. Suramadu development policy is an attempt to improve the infrastructures to meet the complex needs. Generally it has whether positive or negative impacts. The government's intervention on this project development was to establish an agency of Suramadu area development (BPWS).*

*Keywords : Suramadu Bridge, Development Impacts, Economy*

## **ABSTRAK**

Pembangunan infrastruktur mempunyai peranan yang sangat vital dalam pemenuhan hak dasar rakyat. Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau region. Pembangunan Jembatan Suramadu memiliki peran yang sangat strategis di pulau Madura, akan meningkatkan kegiatan ekonomi, distribusi barang dan jasa serta kegiatan pariwisata. Pulau Madura yang menjadi bagian dari provinsi Jawa Timur mengalami kondisi Laju pertumbuhan ekonomi lambat dan income perkapita tertinggal.

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskriptif dan menganalisis dampak pembangunan Jembatan Suramadu terhadap perekonomian pulau Madura dengan mengambil studi kasus di Kabupaten Bangkalan. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif, dengan fokus penelitian 1. Menganalisis dampak pembangunan Jembatan Suramadu terhadap bidang ekonomi Kabupaten Bangkalan, 2. Menganalisis dampak kebijakan pengembangan wilayah Suramadu.

Pembangunan Jembatan Suramadu memberikan multiplier effect kepada masyarakat di pulau Madura (Kabupaten Bangkalan) dapat memotong waktu dan biaya perjalanan dari pusat – pusat pelayanan ekonomi. Dampak yang timbul dengan adanya Jembatan Suramadu pada pertumbuhan penduduk tumbuhnya kawasan pemukiman baru hal ini menunjukkan bahwa peningkatan jumlah penduduk sehingga permintaan hunian rumah meningkat. Selain meningkatnya permintaan hunian rumah dampak yang lain berdirinya pusat perbelanjaan. Kebijakan pembangunan Jembatan Suramadu merupakan upaya untuk meningkatkan kebutuhan. Dampak kebijakan pembangunan bersifat positif dan negatif. Intervensi pemerintah dalam usaha pengembangan wilayah Jembatan Suramadu membentuk badan pengembangan wilayah Suramadu (BPWS).

**Kata Kunci :** Jembatan Suramadu, Dampak Pembangunan, Perekonomian.

## **MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

Saya seorang yang lamban, tetapi saya tidak pernah  
mundur ke belakang (abraham lincolin)

sesungguhnya apabila sesuatu urusan dia menghendaki,  
dia hanya berkata kepadanya “jadilah” maka  
sesuatu itu terjadi (S.Yasin, 82)

## **PERSEMBAHAN**

Skripsi Ini Kupersembahkan Untuk Keluargaku  
Tercinta Untuk Kawan-Kawanku Yang Selalu  
Ada Di Saat Suka Maupun Duka

## KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa saya panjatkan ke hadirat Allah SWT atas limpahan rahmat, hidayah dan inayah –nya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU TERHADAP PEREKONOMIAN PULAU MADURA (STUDI KASUS KABUPATEN BANGKALAN)”**. Skripsi ini disusun sebagai syarat dalam mencapai gelar sarjana (S1) pada jurusan Ekonomi dan Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Diponegoro Semarang.

Saya menyadari bahwa selama penyusunan skripsi ini banyak menemui kesulitan – kesulitan. Untuk itu penulisan skripsi ini tidak lepas dari bimbingan, dukungan dan motivasi dari berbagai pihak, sehingga dalam kesempatan ini saya menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih kepada :

1. Allah SWT, atas segala limpahan rahmat, hidayah dan karunia-Nya kepada saya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
2. Bapak Prof. Dr. H. Mohammad Nasir, Msi, Akt, Ph.D selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
3. Dr. Hadi Sasana S.E, M.Si selaku ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Dan Studi Pembangunan.
4. Bapak Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP, selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan, motivasi, masukan dan saran yang sangat berguna bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini.
5. Ibu Nenek Woyanti, S.E, M.Si, selaku dosen wali yang banyak memberikan pengarahan dan motivasi selama saya menjalani studi di Fakultas Ekonomika dan Bisnis UNDIP.
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Fakultas Ekonomika dan Bisnis UNDIP, yang telah memberikan ilmu dan pengalaman yang sangat bermanfaat bagi saya.
7. Ayahanda Syamsul Hadi tercinta dan ibunda Ninik Andjariati tersayang atas curahan kasih sayang, untaian doa dan motivasi yang tiada henti yang sangat besar dan tak ternilai bagi saya dan atas semua yang telah engkau berikan, semoga Allah SWT akan mebalasnya.
8. Kakak saya Laily Rozani amaniah, Rudi Purnomo Julianto, Arif Kurniawan, Qhurotul Ain, serta keponakanku Areta Caluella putri Purnomo, yang telah memberikan dukungan pembuatan skripsi ini.

9. Paman saya Maqudori, SH, M.Hum dan Bude saya Siti Julaikah serta sepupu saya Ikhwan Assafa Maududi, Yusril Ihza Ainun Achda, yang telah memberikan dukungan pembuatan skripsi ini.
10. Teman – teman bimbingan pak Mulyo Hendarto : Arum Septiana S.E, Dina meria Sinaga S.E, Yopy Octavian S.E serta Narina kinantia.
11. Teman – teman IESP 2008 : Ardana Indra, Arif Rachman, Bayu Setyoko, Bayu Prasetyo, Cahyo Trio Utomo S.E, Haryo Setiaji, Frederikus Galuh, Mohammad Riza, Rahardian Anas, Rosetyadi Artistyan S.E, Yudho Ditho, Tresna Maulana, Vellina Tambunan S.E, Silvianinggrum Fridausi S.E dan Roseika Sholichin S.E, terima kasih telah memberikan kenangan selama di UNDIP.
12. Teman – teman IESP 2008 yang tidak dapat disebutkan satu per satu. Terima kasih untuk segala bantuan, kerjasama, dan kenangan yang telah kalian berikan.
13. Sahabat – sahabat yang telah memberi dukungan Dian Cholida, Dina Fitria dan Ahmad Hidayatullah pembuatan skripsi ini.

Akhir dengan segala kerendahan hati, saya berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak – pihak yang membutuhkan dan dapat dijadikan referensi bagi penelitian – penelitian selanjutnya. Saya juga menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dan banyak kelemahan, sehingga saya tak lupa mengharapkan saran dan kritik atas skripsi ini.

Semarang, 22 Oktober 2013

Mohammad Effendi  
NIM C2B008049

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN .....	iii
PERNYATAAN ORISINILITAS SKRIPSI .....	iv
ABSTRACT .....	v
ABSTRAK .....	vi
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	vii
KATA PENGANTAR .....	viii
DAFTAR TABEL .....	xii
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiv
BAB I PENDAHULUAN .....	1
3.1 Latar Belakang .....	1
3.2 Rumusan Masalah .....	13
3.3 Tujuan dan kegunaan penelitian .....	14
3.4 Sistematika Penulisan .....	15
BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	17
2.1 Landasan Teori .....	17
2.1.1 Pembangunan Ekonomi .....	17
2.1.2 Peranan Pemerintah Dalam Perekonomian .....	20
2.1.3 Pembangunan Ekonomi Daerah .....	22
2.1.4 Kontribusi Sektor Infrastruktur terhadap PDB .....	22
2.1.5 Strategi penentu Prioritas Pembangunan Infratraktur Berdasarkan Sektor dan Kewilayahan .....	24
2.1.6 Teori Pertumbuhan Ekonomi Wilayah .....	25
2.1.7 Teori Lokasi Dan Aglomerasi .....	26
2.1.8 Teori Tempat Sentral .....	26
2.1.9 Teori Kutub Pertumbuhan .....	27
2.2 Penelitian Terdahulu .....	27
2.3 Kerangka Pemikiran .....	39
BAB III METODE PENELITIAN .....	42
3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel .....	42
3.2 Jenis Dan Sumber Data .....	43
3.3 Metode Pengumpulan Data .....	43
3.4 Metode Analisis Deskriptif .....	44
BAB IV HASIL DAN ANALISIS .....	45
4.1 Deskripsi Obyek Penelitian .....	45
4.1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian .....	47
4.1.2 Sejarah Pembangunan Jembatan Suramadu .....	48
4.1.3 Peran Badan Pengembangan Wilayah Suramadu .....	51
4.1.4 Kondisi Jumlah Penduduk .....	53

4.1.5 Karakteristik Responden Menurut Jenis Kelamin .....	53
4.1.6 Karakteristik Responden Menurut Umur .....	54
4.1.7 Karakteristik Responden .....	55
4.2 Analisis Data .....	56
4.2.1 Analisis Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Dalam Bidang Transportasi .....	56
4.2.2 Analisis Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Dalam Bidang Penduduk .....	60
4.2.3 Analisis Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Dalam Bidang Perdagangan .....	61
4.2.4 Analisis Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Dalam Bidang Pariwisata .....	64
4.2.5 Analisis Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Dalam Bidang Teknologi .....	69
4.2.6 Strategi Kebijakan Pengembangan Wilayah Suramadu ...	69
BAB V PENUTUP .....	78
5.1 Simpulan.....	78
5.2 Keterbatasan.....	79
5.3 Saran.....	79
DAFTAR PUSTAKA .....	81
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	84

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Tabel Perkembangan PDRB Kabupaten Di Pulau Madura Menurut Harga Konstan Tahun 2007 – 2011.....	8
Tabel 1.2 Tabel Perkembangan PDRB Kabupaten Bangkalan Tahun 2007 .....	9
Tabel 1.3 Tabel Struktur Perekonomian .....	11
Tabel 2.4 Tabel Penelitian Terdahulu .....	33
Tabel 4.5 Tabel Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin .....	50
Tabel 4.6 Tabel Jumlah Responden Menurut Jenis Kelamin .....	52
Tabel 4.7 Tabel Jumlah Responden Menurut Usia .....	53
Tabel 4.8 Tabel Jumlah Responden .....	54
Tabel 4.9 Tabel Jenis Dan Tarif Kendaraan Yang Melalui Jembatan Suramadu Gt Bangkalan .....	57
Tabel 4.10 Tabel Volume Penyeberangan Ujung – Kamal Tahun 2006 – 2010 .....	58
Tabel 4.11 Tabel Objek Wisata Dan Jumlah Pengunjung Kabupaten Bangkalan .....	64
Tabel 4.12 Bentuk Usaha, Modal Awal, Lama Usaha Dan Omset	
Tabel 4.13 Obyek Wisata Dan Jumlah Pengunjung Kabupaten Bangkalan	65
Tabel 4.14 Intensitas Mengunjungi Tempat Wisata, Tempat Wisata, Dan Biaya Masuk .....	67
Table 4.15 Kebijakan Tata Ruang Kabupaten Bangkalan .....	71
Table 4.16 Rencana Pembangunan Kabupaten Bangkalan.....	73

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran Penelitian .....	41
Gambar 4.2 Struktur Wilayah Kabupaten Bangkalan.....	47
Gambar 4.3 Rencana Blok KKJSS .....	74
Gambar 4.4 Rencana Blok KKJSM .....	76
Gambar 4.5 Rencana Blok KKM .....	77

## DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A Kuisoner Penelitian .....	84
Lampiran B Foto .....	90

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pembangunan infrastruktur mempunyai peranan yang sangat vital dalam pemenuhan hak dasar rakyat. Infrastruktur adalah katalis pembangunan. Ketersediaan infrastruktur dapat memberikan pengaruh pada peningkatan akses masyarakat terhadap sumberdaya sehingga meningkatkan akses produktivitas sumberdaya yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi. (Sudaryadi, 2007).

Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau region. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur lebih baik biasanya mempunyai tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula (Departemen Pekerjaan Umum, 2006).

Menurut Slamet Muljono, dkk. Infrastruktur di Indonesia mempunyai peran yang sangat vital dalam transportasi nasional, dengan melayani sekitar 92% angkutan penumpang dan 90% angkutan barang pada jaringan jalan dan jembatan yang ada. Sejauh ini total nilai kapitalisasi aset insfrastruktur Nasional telah melebihi dua ratus triliun rupiah, yang peranannya sangat strategis dalam menurunkan biaya transportasi (Bina Marga, 2009).

Apabila infrastruktur terus dikembangkan akan menjadi salah satu faktor yang memberikan positif bagi pembangunan ekonomi yang dapat meningkatkan daya saing ekonomi daerah dalam perekonomian nasional dan meningkatkan daya saing ekonomi nasional terhadap perekonomian internasional.

Pembangunan infrastruktur memperlancar arus distribusi barang dan jasa. Secara ekonomi makro, ketersediaan pelayanan infrastruktur akan mempengaruhi tingkat produktivitas marginal modal swasta, sedangkan secara ekonomi mikro, infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi. Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, yang meliputi peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilitas ekonomi makro, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja. Dari sisi tenaga kerja, pembangunan infrastruktur menciptakan peluang usaha dan menampung angkatan kerja sangat besar dan berpotensi untuk memberikan multiplier effect terhadap perekonomian lokal dan perekonomian kawasan. Sebagai contoh pembangunan Jalan Tol Cipularang sepanjang 58 km, yang menelan biaya sekitar 1,6 triliun rupiah dan 100% dikerjakan oleh tenaga kerja lokal. Proyek pembangunan ini melibatkan 50.000 tenaga kerja. Selain menyerap tenaga kerja yang banyak, pembangunan Jalan Tol Cipularang juga meningkatkan nilai konsumsi melalui penggunaan 500 ribu ton semen, 25 ribu ton besi beton, 1,5 juta m<sup>3</sup> gregat, dan 500 ribu m<sup>3</sup> pasir.

Transportasi merupakan urat- nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial-budaya, dan pertahanan keamanan nasional yang sangat vital peranannya dalam ketahanan nasional. Sistem transportasi yang handal, dengan memiliki kemampuan daya dukung struktur tinggi dan kemampuan jaringan yang efektif dan efisien, dibutuhkan untuk mendukung pengembangan wilayah, pembangunan ekonomi, serta mobilitas manusia, barang dan jasa. Infrastruktur sebagai unsur bagian sistem transportasi diharapkan dapat menciptakan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi tidak mungkin dicapai apabila tidak ada ketersediaan infrastruktur yang memadai atau dengan kata lain infrastruktur merupakan basic determinant atau kunci perkembangan ekonomi. Secara tidak langsung, keberadaan infrastruktur akan mendukung produktivitas sektor ekonomi lainnya sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kondisi sosial – budaya kehidupan masyarakat melalui efek berganda. Sedangkan secara langsung terkait sektor konstruksi, infrastruktur juga akan menciptakan kesempatan kerja dan usaha. Oleh karena itu, keberadaan infrastruktur dapat mendorong terciptanya stabilitas berbagai aspek dalam masyarakat guna menunjang laju pembangunan nasional (Departemen Pekerjaan Umum, 2006).

Penyebaran infrastruktur yang tidak merata menurut ukuran volume ataupun tingkat kualitasnya merupakan permasalahan lama yang perlu diatasi agar pembangunan dan kesejahteraan masyarakat di daerah dapat tercipta. Masalah pembangunan daerah tidak dapat dipungkiri karena berawal dari ketiadaan infrastruktur yang memadai (Sudaryadi, 2007).

Rendahnya kualitas infrastruktur di sejumlah daerah wilayah tertinggal secara empiris lebih banyak disebabkan kendala struktural, yaitu belum diprioritaskannya wilayah tersebut karena dianggap belum memberikan dampak secara langsung bagi peningkatan PAD atau belum optimalnya dukungan pada sektor terkait. Wilayah tertinggal seharusnya mampu berkontribusi bagi pertumbuhan ekonomi regional menjadi kurang berkembang karena kurangnya akses daerah tersebut. Kurangnya fasilitas membuat wilayah tertinggal menjadi “jauh” dari “pasar”, sehingga sulit berkembang untuk menjadi sentra produksi. Jika ini dibiarkan terus-menerus, maka rendahnya kinerja perekonomian wilayah serta persoalan kemiskinan struktural tidak akan pernah teratasi karena menurut strukturnya jumlah orang miskin terbesar justru berada di pedesaan (Sudaryadi, 2007).

Salah satu indikator keberhasilan pembangunan suatu negara adalah meningkatnya kualitas pendidikan warga negaranya. Kualitas pendidikan warga negara sangat penting karena mengingat persaingan global di masa mendatang juga semakin meningkat. Pembangunan infrastruktur atau sarana fisik memiliki keterkaitan dengan kesejahteraan dan proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah secara tidak langsung infrastruktur akan mendukung produktivitas sektor ekonomi sehingga akan mendorong pertumbuhan ekonomi (Departemen Pekerjaan Umum, 2006).

Propinsi Jawa Timur adalah salah satu dari enam propinsi yang berada di Pulau Jawa. Propinsi Jawa Timur merupakan pusat bisnis penting di Indonesia. Ibukota propinsi Jawa Timur adalah Kota Surabaya. Pulau Madura merupakan salah satu wilayah yang secara geografis terpisah dengan Kota Surabaya. Hal ini

menyebabkan Kabupaten Madura sering disebut Pulau Madura. Secara administratif Pulau Madura tergabung dalam 33 pemerintahan propinsi Jawa Timur. Oleh karenanya dibutuhkan infrastruktur yang mendukung kegiatan di kedua wilayah tersebut.

Pembangunan Jembatan Suramadu memiliki peran yang sangat strategis di pulau Madura, akan meningkatkan kegiatan ekonomi, distribusi barang dan jasa serta kegiatan pariwisata. Pulau Madura yang menjadi bagian dari provinsi Jawa Timur mengalami kondisi yang kurang menguntungkan. Laju pertumbuhan ekonomi lambat dan income perkapita tertinggal. Pergerakan jalur transportasi yang terhambat membuat pembangunan Jembatan Suramadu dinilai penting sebagai pembuka awal. Dengan dibangunnya Jembatan Suramadu yang akan menghubungkan Surabaya dengan pulau Madura melalui jalan darat diharapkan ketimpangan sosial dan ekonomi dapat direduksi. Arus transportasi yang cepat dan efektif akan membuat perkembangan pulau madura segera melejit bersaing dengan daerah – daerah lain di provinsi Jawa Timur.

Satu – satunya akses dari Surabaya ke pulau Madura dan sebaliknya adalah menggunakan penyeberangan kapal feri Ujung – Kamal. Kondisinya sudah sangat padat dengan jumlah armada kapal feri yang digunakan sebanyak 18 buah yang rata – rata usianya sudah uzur. Kapal feri tersebut dikelola enam perusahaan melalui tiga dermaga di masing – masing pelabuhan. Dengan jumlah kapal feri dan penyeberangan yang tak berimbang, menyebabkan waktu tunggu panjang.

Dari survei yang dilakukan BPWS pada Tahun 2002 didapat volume lalu lintas kapal feri per arah per hari adalah 315 buah kendaraan ringan, 1036 buah truck kecil, 324 buah truck besar, 260 buah bus dan 8128 buah sepeda motor. Kapasitas kapal feri yang tersedia tersebut sudah jenuh yang diindikasikan dengan waktu tunggu rata – rata kendaraan yang terjadi di pelabuhan Ujung maupun Kamal adalah 30 menit. Kecuali untuk sepeda motor yang lebih leluasa menembus antrean. Sedangkan waktu yang digunakan untuk menaikkan penumpang dari pelabuhan ke atas kapal feri selama 15 menit. Waktu tempuh yang diperlukan untuk menyeberang 30 menit dan waktu untuk menurunkan penumpang 15 menit. Total waktu dibutuhkan sekitar 60 menit atau satu jam waktu ini akan semakin panjang ketika akhir pekan atau musim liburan menjelang lebaran dan hari besar islam. Budaya “toron” (pulang kampung) bagi masyarakat madura menjadi menu wajib bagi mereka. Akibatnya peningkatan mobilitas manusia dan barang tak dapat dihindari. Di bagian segi kapasitas kapal feri tidak bisa ditambah lagi karena dapat mengganggu alur pelayaran yang ada (BPWS, 2003).

Dengan adanya Jembatan Suramadu diharapkan bisa mempercepat pembangunan di pulau Madura meliputi bidang infrastruktur dan ekonomi yang relatif tertinggal dibandingkan dengan Kabupaten yang berada di Jawa Timur. Dengan adanya Jembatan Suramadu banyak manfaat yang diperoleh bagi masyarakat yang berada di pulau Madura tidak hanya lebih cepat datang dan pergi ke Surabaya khususnya dan Jawa. Sehingga antara sebelum dan sesudah adanya Jembatan Suramadu terjadi perbedaan yang sangat tajam seperti banyak

kendaraan yang hilir mudik membawa barang – barang hasil pabrikan yang dikelola di Madura untuk diangkut ke berbagai daerah baik di dalam maupun luar negeri. Sehingga bisa diharapkan banyak investor dari dalam atau luar Madura yang mau mendirikan perusahaan di pulau Madura dengan mengelola bahan – bahan mentah yang diperoleh dari Madura maupun dari luar Madura.

Pembangunan Jembatan Suramadu diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi yang ada di wilayah Madura. Kabupaten Bangkalan menjadi pintu gerbang Jembatan Suramadu terutama untuk berbagai kegiatan seperti lintas barang dan jasa yang menghubungkan pulau Jawa dan Madura. Kabupaten Bangkalan menjadi bagian wilayah pulau madura yang masuk dalam pengembangan Kota Surabaya. Kabupaten Bangkalan menjadi kutub pertumbuhan ekonomi di propinsi Jawa Timur yang berperan penting dalam mendukung perkembangan sektor industri, perdagangan, pertanian, dan pariwisata. Letaknya yang strategis yaitu berada diujung barat pulau Madura dan bersempangan dengan Kota Surabaya, kota pusat pemerintahan dan bisnis di Jawa Timur.

Beroperasinya jembatan Suramadu membawa dampak bagi struktur tata ruang pembangunan Jawa Timur. Kini pulau Madura tidak lagi terpisah, namun sudah menjadi bagian strategis pembangunan Kota Surabaya Metropolitan. Oleh karena itu, konsep pengembangan kota metropolitan Gerbangkertosusilo (Peraturan Pemerintah No 26 Tahun 2008) yang menempatkan Kabupaten Bangkalan sebagai salah satu pusat kegiatannya. Semakin mudahnya akses dan transportasi ke Pulau Madura akan meningkatkan investasi pengusaha besar dan investor asing, karena

investasi di Madura relatif sama bahkan lebih ekonomis bila dibandingkan dengan kota Surabaya. Harga tanah di Madura masih relatif lebih murah dibandingkan dengan di Surabaya. Pembangunan pabrik dan kantor akan lebih murah di Bangkalan dibandingkan dengan Gresik, Lamongan, Sidoarjo, maupun Mojokerto. Untuk itu dukungan infrastruktur yang sesuai untuk pengembangan Pulau Madura ke depan.

**Tabel 1.1 Perkembangan PDRB Kabupaten Di Pulau Madura Menurut Harga Konstan 2000, Periode Tahun 2007 – 2011 (juta)**

<b>Kabupaten</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Bangkalan</b>	2.940.591,55	3.079.229,53	3.213.675,10	3.389.537,00	3.602.038,28
<b>Sampang</b>	2.527.092,34	2.644.618,63	2.757.527,91	2.906.435,26	3.084.759,21
<b>Pamekasan</b>	1.809.635,23	1.910.720,89	2.007.035,25	2.122.866,35	2.265.090,23
<b>Sumenep</b>	4.278.510,47	4.464.887,93	4.653.198,69	4.909.508,44	5.221.928,04

**Sumber : PDRB Kabupaten / Kota Se-Jawa Timur 2007-2011**

Dari Tabel 1.1 menunjukkan PDRB atas dasar harga konstan Kabupaten yang berada di Pulau Madura. Selama kurun waktu lima tahun terakhir, kontribusi empat Kabupaten di Pulau Madura mengalami peningkatan. Pada tahun 2011 semua Kabupaten mengalami peningkatan yang signifikan kenaikan tertinggi terjadi di Kabupaten Pamekasan sebesar 6,69 persen kemudian Kabupaten Sumenep sebesar 6,36 persen. Sementara Kabupaten Bangkalan dan Kabupaten Sampang 6,29 dan 6,13 persen.

**Tabel 1.2 Pertumbuhan PDRB Kabupaten Bangkalan Tahun 2007 – 2011 Atas Dasar Harga Konstan (Persen)**

Sektor	Bangkalan					Jawa timur				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
1. Pertanian	1,00	7,30	5,02	3,29	2,22	3,99	3,13	3,12	4,01	2,13
2. Pertambangan & Penggalian	11,5	1,27	0,10	1,69	7,46	8,58	10,44	9,36	7,06	9,18
3. Industri Pengolahan	2,58	1,22	3,96	5,61	7,71	3,05	4,64	4,36	2,26	4,35
4. Listrik, Gas & Air Bersih	2,91	1,23	2,76	3,64	6,84	4,07	11,81	3,11	2,58	6,43
5. Bangunan	17,0	4,02	4,80	7,42	14,3	1,42	1,21	2,71	4,25	6,64
6. Perdagangan, Hotel & Restoran	8,11	4,96	7,74	8,99	9,41	9,62	8,39	8,19	5,70	10,6
7. Pengangkutan & Komunikasi	4,12	3,22	0,51	5,48	5,58	6,77	7,77	8,38	12,1	10,0
8. Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan	4,81	1,89	1,58	3,09	6,08	7,46	8,47	8,05	5,68	7,27
9. Jasa – Jasa	5,81	3,14	4,43	4,47	6,37	5,27	5,88	6,32	6,65	4,34
<b>Jumlah</b>	5,02	4,92	4,96	5,44	6,25	5,80	6,11	5,94	5,01	6,67

**Sumber : PDRB Kabupaten Bangkalan 2012**

Tingkat pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bangkalan selama lima tahun terakhir mengalami peningkatan walaupun secara keseluruhan pertumbuhan Kabupaten Bangkalan lebih rendah dari Propinsi Jawa Timur. Tahun 2007 pertumbuhan ekonomi bangkalan sebesar 5,02 persen Jawa Timur 6,11 persen. Sedangkan pada tahun 2008 pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bangkalan terjadi penurunan sebesar 4,92 persen dan Jawa Timur sebesar 5,94 persen. Kondisi yang menarik terjadi pada tahun 2009 dimana perkembangan pertumbuhan ekonomi antara Kabupaten Bangkalan dan provinsi Jawa Timur tidak berbanding lurus lagi. Pada tahun ini pertumbuhan ekonomi Jawa Timur mengalami perlambatan dibanding tahun sebelumnya yaitusebesar 5,01 persen. Kondisi sebaliknya justru dialami oleh Kabupaten Bangkalan yang mengalami percepatan pertumbuhan dibandingkan tahun sebelumnya walaupun sangat tipis 4,96 persen. Kemudian pada tahun 2010 pertumbuhan ekonomi antara Kabupaten Bangkalan dan Jawa Timur kembali berbanding lurus yaitu sama – sama mengalami percepatan tetapi Kabupaten Bangkalan mengalami akselerasi pertumbuhan yang lebih pesat dibandingkan Jawa Timur. Pada tahun ini Jawa Timur tumbuh sebesar 5,01 persen sedangkan kabupaten bangkalan sebesar 5,44 persen. Dan pada tahun 2011 pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bangkalan mengalami percepatan sebesar 6,25 persen sedangkan Jawa Timur 6,67 persen.

**Tabel 1.3 Struktur Ekonomi Kabupaten Bangkalan Tahun 2007 - 2011**

<b>Sektor</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Primer	33,36	34,08	34,05	33,42	31,89
1. Pertanian	31,71	32,46	32,52	31,92	30,05
2. Pertambangan dan penggalian	1,65	1,63	1,53	1,50	1,54
Sekunder	12,65	12,50	12,59	13,02	13,77
3. Industri pengolahan	4,25	4,06	4,03	4,11	4,14
4. Listrik, gas dan air bersih	1,44	1,31	1,24	1,18	1,18
5. Bangunan	6,96	7,13	7,32	7,73	8,45
Tersier	53,99	53,42	53,35	53,57	54,34
6. Perdagangan, hotel dan restoran	25,19	25,24	25,79	26,40	26,95
7. Pengangkutan dan komunikasi	8,51	8,51	8,04	7,51	7,41
8. Keuangan	4,96	4,71	4,60	4,52	4,50
9. Jasa – jasa	15,32	14,97	14,93	15,14	15,48
<b>Total</b>	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

**Sumber Data : PDRB Kabupaten Bangkalan 2012**

Salah satu bukti adanya proses pembangunan adalah adanya perubahan. Dan perubahan akan bernilai positif jika disertai pertumbuhan. Dari hasil pembangunan akan memberikan akibat terjadinya pergeseran struktur ekonomi yakni pergeseran peranan masing – masing sektor. Salah satu tolak ukur keberhasilan pembangunan di bidang ekonomi jangka panjang adalah terjadinya pergeseran ekonomi dari sektor primer ke arah sektor sekunder atau sektor tersier.

Pengertian ini bukan berarti bahwa sektor primer secara absolut nilainya turun. Tetapi tingkat kenaikan produksi sektor primer kalah cepat dibanding dengan tingkat kenaikan sektor sekunder dan tersier.

Pergeseran struktur ekonomi terus terjadi sejak tahun 2007 ke tahun 2011, khususnya dari sektor primer ke sektor sekunder. Dari tabel diatas nampak jelas terjadinya penurunan peranan sektor primer dari tahun ke tahun kecuali tahun 2008. Pada tahun 2008 tidak lepas dari peranan sektor primer pada tahun sebelumnya. Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa ada dua sektor ekonomi yang masih sangat dominan kontribusinya di Kabupaten Bangkalan, yaitu sektor pertanian dan perdagangan, hotel dan restoran. Sektor yang pertama mempunyai tingkat pertumbuhan yang relatif lambat namun sektor yang kedua mempunyai tingkat pertumbuhan yang relatif tinggi bahkan pertumbuhan di atas pertumbuhan rata – rata.

Keberadaan Jembatan Suramadu benar-benar mendukung akselerasi kegiatan ekonomi wilayah dan menggerakkan potensi regional maupun sektoral yang ada di Pulau Madura. Kabupaten Bangkalan memiliki daya tarik distribusi barang dan jasa karena letaknya yang strategis berdekatan dengan Kota Surabaya.

Keberadaan Jembatan Suramadu diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi yang ada di Pulau Madura antara lain untuk menunjang distribusi barang dan jasa ke wilayah Madura, menumbuhkan investasi dan peluang kerja di pulau Madura. Dengan demikian kebijakan pengalokasian pembiayaan pembangunan

Jembatan Suramadu adalah strategi yang dilakukan Pemerintah Pusat guna mendorong perekonomian daerah Madura.

Perekonomian merupakan sistem keterkaitan aktivitas ekonomi dari para pelaku ekonomi dan kegiatan antar sektor yang ada di wilayah tersebut. Perubahan aktivitas yang dilakukan oleh salah satu pelaku ekonomi akan memberikan dampak keterkaitan langsung maupun tidak langsung terhadap perekonomian secara menyeluruh.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi. Berangkat dari pemilihan materi kajian mengenai dampak pembangunan jembatan suramadu terhadap kinerja perekonomian Kabupaten Bangkalan maka judul skripsi adalah **“Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Pulau Madura (Studi Kasus Kabupaten Bangkalan)”**.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Pulau Madura yang menjadi bagian dari provinsi Jawa Timur mengalami kondisi yang kurang menguntungkan. Laju pertumbuhan ekonomi lambat dan income perkapita tertinggal. Pergerakan jalur transportasi yang terhambat membuat pembangunan Jembatan Suramadu dinilai penting sebagai pembuka awal. Dengan dibangunnya Jembatan Suramadu yang akan menghubungkan Surabaya dengan pulau Madura melalui jalan darat diharapkan ketimpangan sosial dan ekonomi dapat direduksi. Arus transportasi yang cepat dan efektif akan

membuat perkembangan pulau madura segera melejit bersaing dengan daerah – daerah lain di provinsi Jawa Timur.

Untuk mendorong pertumbuhan ekonomi serta meningkatkan pendapatan masyarakat di pulau Madura. Pemerintah pusat membangun infrastruktur Jembatan Suramadu yang menghubungkan Kota Surabaya dengan Pulau Madura khususnya Kabupaten Bangkalan. Dengan adanya jembatan Suramadu diharapkan potensi yang ada di pulau Madura Khususnya Kabupaten Bangkalan dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi peningkatan pertumbuhan ekonomi dan pendapatan masyarakat Kabupaten Bangkalan.

Berdasarkan Uraian di atas maka rumusan permasalahan penelitian yang relevan adalah :

1. Bagaimana Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Bidang Ekonomi Kabupaten Bangkalan?
2. Bagaimana Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Pengembangan Wilayah Suramadu?

### **1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

#### **a. Tujuan Penelitian**

1. Menganalisis Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Bidang Ekonomi Kabupaten Bangkalan.
2. Menganalisis Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Pengembangan Wilayah Suramadu.

### **b. Kegunaan Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat :

1. Sebagai Masukan atau bahan pemikiran bagi pembuat perencana/kebijakan pembangunan di Kabupaten Bangkalan agar kebijakan dan keputusan dapat dilakukan secara tepat dalam pembangunan.
2. Penelitian ini juga berguna untuk memperkaya atau menambah keilmuan dan sebagai bahan informasi bagi para peneliti lainnya yang ingin melakukan penelitian lebih lanjut.

### **1.4 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas :

#### **BAB I PENDAHULUAN :**

Bab ini menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika pembahasan.

#### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN TEORITIS :**

Bab ini menguraikan tentang landasan teori, tinjauan atas penelitian – penelitian yang terkait dan relevan terhadap topik penelitian yang diajukan penulis. Penggunaan landasan teori dimaksudkan untuk memberikan dasar – dasar pemikiran dalam penelitian.

**BAB III METODE PENELITIAN :**

Pada bab ini akan diuraikan tentang jenis dan sumber data yang digunakan, definisi operasional variabel, batasan penelitian, kerangka alur penelitian dan teknik analisa data.

**BAB IV GAMBARAN UMUM OBYEK PENELITIAN DAN HASIL PEMBAHASAN :**

Pada bab ini akan diuraikan mengenai latar belakang pembangunan Jembatan Suramadu. Pada bab ini berisi tentang deskripsi dari hasil analisa / perhitungan data dan pembahasan hasil analisa yang dikaitkan dengan tujuan penelitian serta hipotesa yang diajukan.

**BAB V: PENUTUP :**

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan dan rekomendasi yang diajukan penulis berdasarkan hasil penelitian.

## **BAB II**

### **TELAAH PUSTAKA**

#### **2.1 Landasan Teori dan Penelitian Terdahulu**

Dalam landasan teori ini dijabarkan teori – teori yang membantu penyusun dalam analisis hasil – hasil penelitian serta merupakan penjabaran teori dan argumentasi yang disusun oleh penulis sebagai tuntunan dalam memecahkan masalah penelitian.

##### **2.1.1 Pembangunan Ekonomi**

Pembangunan ekonomi didefinisikan sebagai sebuah proses untuk meningkatkan pendapatan per kapita riil dalam jangka panjang dengan mendasarkan pada tujuan untuk mengurangi jumlah angka garis kemiskinan absolut dan tingkat kesenjangan pendapatan. Pembangunan ekonomi tidak sekedar pertumbuhan ekonomi melainkan adanya pertumbuhan dan perubahan. Dengan demikian terdapat pengertian atau dimensi yang mendasar serta lebih luas dalam proses pembangunan yang merupakan lanjutan dari pertumbuhan atau peningkatan satu perekonomian. Adanya proses pembangunan ekonomi juga dapat ditunjukkan dari meningkatnya kinerja faktor produksi dan teknik produksi yang lebih baik. Juga dapat ditunjukkan dari pembangunan kelembagaan serta perubahan mental dan nilai kelembagaan.

Pembangunan ekonomi juga tidak hanya upaya penggabungan sejumlah industri, tetapi merupakan pencapaian sejumlah nilai – nilai modernitas secara ideal yang mencakup peningkatan produktivitas, keseimbangan sosial – ekonomi, penguasaan ilmu pengetahuan yang lebih modern, perbaikan kelembagaan dan mental, serta adanya sistem koordinasi yang lebih rasional dalam merumuskan ukuran – ukuran kebijakan, yang semua itu merupakan hal – hal yang harus segera dilembagakan di negara berkembang.

Sedangkan menurut Todaro, tujuan pembangunan adalah :

1. Meningkatkan ketersediaan dan memperluas distribusi barang kebutuhan pokok (basic life – sustaining goods), yakni, pangan, pakaian, kesehatan dan perlindungan.
2. Meningkatkan taraf hidup (level of living), termasuk peningkatan pendapatan, ketersediaan lapangan pekerjaan, pendidikan yang lebih baik dan perhatian yang besar terhadap nilai – nilai kemanusiaan (self-esteem).
3. Memperluas jangkauan ketersediaan kebutuhan individu dan masyarakat melalui perbaikan dalam pola kerja dan menghindarkan masyarakat dari tekanan dan kesengsaraan hidup.

Beberapa indikator yang sering digunakan dalam melihat keberhasilan pembangunan pada sebuah negara antara lain adalah angka harapan hidup (life expectation), tingkat konsumsi protein per kapita, rasio pendaftaran sekolah dan tingkat konsumsi energi (Todaro, 1989).

Secara tradisional, pembangunan ekonomi diartikan sebagai gejala terjadinya peningkatan Produk Nasional Bruto (PNB) dan atau peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB). Pembangunan ekonomi juga ditunjukkan dengan adanya perubahan (planned alteration) dari struktur kegiatan produksi serta tenaga kerja yang bergerak di sektor pertanian ke sektor industri manufaktur dan jasa. Hal inilah yang mendasari teori perubahan struktural. Lebih jauh lagi, pembangunan ekonomi harus mampu mengurangi atau menghapus kemiskinan, ketidakmerataan dan pengangguran, definisi ini sering kita sebut sebagai *redistribuition from growth*.

Kesalahan besar pembangunan ekonomi yang hanya bertumpu pada pertumbuhan saja adalah diabaikannya masalah distribusi pendapatan. Studi yang pernah dilakukan oleh Irma Aldelman dan C.Taft Morris pada tahun 1973, serta Hollis B.Chenery dan kawan –kawan pada tahun 1974, menunjukkan kelemahan dari konsep pembangunan tersebut. Oleh karena itu sejak awal dasawarsa 70-an teori pembangunan ekonomi mulai memberikan perhatian pada masalah distribusi pendapatan. Tujuan pembangunan ekonomi tidak lagi hanya mencapai PDB atau pendapatan nasional yang tinggi, namun harus diikuti dengan pemerataan hasil – hasil yang telah dicapai (*growth with redistribution*). Namun bila dikaji lebih lanjut model pertumbuhan dengan pemerataan tadi tak lebih hanya merupakan perbaikan dari model lama. Persepsi desain dan instrumen dalam model baru itu masih tetap menggunakan apa yang dipakai oleh model lama. Maka, yang dapat dilakukan adalah memasukkan unsur pemerataan tadi ke dalam sektor pembangunan yang

ditangani pemerintah. Hal ini tidak selalu sukar dikerjakan, mengingat peranan pemerintah dalam proses pembangunan di negara – negara berkembang pada umumnya sangat besar (Todaro, 1989).

### **2.1.2 Peranan Pemerintah Dalam Perekonomian**

Dalam dinamika pengelolaan sistem perekonomian, pemerintah mengembang fungsi pokok ekonomi, yaitu menggunakan kebijakan fiskal guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan produktivitas jangka panjang serta menjinakkan berbagai eksese negatif siklus usaha seperti inflasi dan pengganguran. Sebuah organisasi atau rumah tangga, pemerintah melakukan banyak sekali pengeluaran untuk membiayai kegiatan – kegiatannya. Pengeluaran tersebut bukan saja untuk menjalankan roda pemerintahan sehari – hari, akan tetapi juga untuk membiayai kegiatan perekonomian. Bukan berarti pemerintah turut berbisnis, melainkan dalam arti pemerintah harus menggerekkkan dan merangsang kegiatan ekonomi secara umum. Pemerintah harus merintis dan menjalankan kegiatan ekonomi secara umum. Pemerintah harus menggerakkan dan merangsang kegiatan ekonomi yang masyarakat atau kalangan swasta tidak tertarik untuk menjalankannya. Dalam kasus ini, pemerintah memandang perlu untuk menangani sendiri berbagai kegiatan ekonomi tertentu, yang menurut penilaiannya sebaiknya tidak dijalankan oleh pihak swasta.

Di negara manapun, selalu ada campur tangan atau intervensi pemerintah dalam perekonomian. Tidak ada pemerintah yang dalam percaturan perekonomian negerinya berperan semata – mata hanya sebagai wasit atau polisi, yang hanya

berfungsi membuat undang – undang dan peraturan, untuk kemudian menjadi peleraai jika timbul masalah atau penyelamat bila terjadi kepanikan. Keterlibatan pemerintah dalam perekonomian jelas beralasan, mustahil untuk dicegah. Tidak ada perekonomian pun, termasuk di negara kapitalis atau negara maju, bebas dari intervensi pemerintahnya. Yang ada ialah perbedaan kadarnya. Di beberapa negara pemerintahnya terlibat erat dalam perekonomian, sementara di negara – negara lain campur tangan pemerintah pemerintah dalam perekonomiannya relatif lebih terbatas.

Dalam perekonomian modern, peranan pemerintah dapat dipilih dan ditelaah menjadi empat macam kelompok peran, yaitu :

1. Peran alokatif, yakni peranan pemerintah dalam mengalokasikan sumber daya ekonomi yang ada agar pemanfaatannya bisa optimal dan mendukung efisiensi produksi.
2. Peran distributif, yakni peranan pemerintah dalam mendistribusikan sumber daya kesempatan dan hasil – hasil ekonomi secara adil dan wajar.
3. Peran stabilisatif, yakni peranan pemerintah dalam memelihara stabilitas perekonomian dan memulihkannya jika berada dalam keadaan diequilibrium.
4. Peran dinamisatif, yakni peranan pemerintah dalam menggerakkan proses pembangunan ekonomi agar lebih cepat tumbuh, berkembang dan maju.

### **2.1.3 Pembangunan Ekonomi Daerah**

Konsep dasar pembangunan daerah adalah proses pengarahan dan pengendalian dalam upaya pemanfaatan sumberdaya daerah berdasarkan kebutuhan dan kemampuan melalui kebijakan dan strategis terpadu secara internal dan eksternal. Proses pengarahan yaitu mengidentifikasi potensi dan merencanakan pemanfaatannya berdasarkan analisis kelayakan teknis, ekonomis dan sosial. Proses pengarahan yaitu menggerakkan lembaga – lembaga yang terlibat dalam upaya pemanfaatan sumberdaya melalui aliansi strategis (strategic alliance), kerjasama (cooperative) dan kemitraan (partnership). Proses pengendalian yaitu memantau dan mengevaluasi untuk member umpan balik bagi penyempurnaan.

Pembangunan ekonomi daerah adalah suatu proses dimana Pemerintah daerah dan masyarakatnya mengelola sumberdaya yang ada dan membentuk pola kemitraan antara pemerintah daerah dengan sektor swasta untuk menciptakan suatu lapangan kerja baru dengan merangsang perkembangan kegiatan ekonomi. Tolak ukur keberhasilan pembangunan dapat dilihat dari pertumbuhan ekonomi, struktur ekonomi dan semakin kecilnya ketimpangan pendapatan antar penduduk (Mudrajat Kuncoro, 2004).

### **2.1.4 Kontribusi Sektor Infrastruktur Terhadap PDB**

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu komponen penting yang akan menentukan keberhasilan pembangunan suatu bangsa. Perannya

sebagai penggerak sektor perekonomian akan mampu menjadi pendorong berkembangnya sektor – sektor terkait sebagai multiplier dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi. Di samping itu, selain berperan sebagai pendorong berkembangnya sektor – sektor perekonomian, sektor infrastruktur memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap PDB, walaupun jika dibandingkan dengan sektor pertanian, industri tanpa migas, dan perdagangan, hotel, dan restoran.

Khusus subsektor telekomunikasi, sub sektor ini tidak mengalami penurunan output saat indonesia mengalami krisis bahkan menunjukkan nilai yang terus meningkat. Contohnya adalah bermunculnya televisi dan operator telepon swasta yang meramaikan pertelekomunikasian di indonesia setelah pemerintah melakukan deregulasi terhadap peran sentralnya atas subsektor telekomunikasi. Iklim inilah yang direspon oleh pihak swasta untuk berinvestasi di subsektor ini. Berdasarkan peran dan fungsinya seperti yang telah diungkapkan di atas (sebagai pendorong berkembangnya sektor – sektor terkait sebagai multiplier dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha barau dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi dan mampu memberikan kontribusi terhadap PDB), maka dapat disimpulkan bahwa sektor infranstruktur merupakan fundamental perekonomian di Indonesia. Oleh karena itu, perlu kiranya dapat dikembangkan peran infrastruktur untuk pembangunan Indonesia (Robinson Taringan, 2003).

### **2.1.5 Strategi Penentu Prioritas Pembangunan Infrastruktur Berdasarkan Sektoral Dan Kewilayahan**

Terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan di dalam pembangunan infrastruktur, yaitu faktor global yang dapat berdampak pada struktur perekonomian, kondisi geografis dan demografis, potensi dan prospek pembangunan infrastruktur di daerah, memperhatikan sektor – sektor yang menjadi unggulan di wilayah, dan memperhatikan aspek kemampuan pendanaan pemerintah. Perencanaan pembangunan meliputi dua hal, yaitu pembangunan sektoral dan pembangunan wilayah. Pembangunan sektoral dititikberatkan pada sektor – sektor mana yang menjadi unggulan. Berbeda dengan pendekatan sektoral, pendekatan regional lebih menitikberatkan pada daerah mana yang perlu mendapat prioritas untuk dikembangkan, baru kemudian sektor apa yang sesuai untuk dikembangkan di masing – masing daerah.

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

Begitu pula dengan pembangunan infrastuktur harus mampu mengkaitkan sektor – sektor mana dari infrastruktur harus memeperhatikan hal – hal tersebut di atas atau dengan istilah setingkatnya adalah apakah pembangunan infrastruktur

tersebut sangat dibutuhkan. Oleh karena itu, menjadi suatu keharusan bagi pemerintah untuk melakukan pemetaan kebutuhan infrastruktur di daerah.

Hasil mapping tersebut dapat menentukan sektor mana yang menjadi prioritas untuk dibangun. Disamping itu, pembangunan infrastruktur yang sesuai dengan kebutuhan daerah diharapkan dapat memberikan dampak yang luas (Multiplier effect) terhadap sektor – sektor perekonomian lainnya (Robinson Taringan, 2005).

#### **2.1.6 Teori Pertumbuhan Ekonomi Wilayah**

Pertumbuhan ekonomi wilayah adalah penambahan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di wilayah tersebut, yaitu kenaikan seluruh nilai tambah (added value) yang terjadi. Pendapatan wilayah menggambarkan balas jasa bagi faktor – faktor produksi yang beroperasi di daerah tersebut (tanah, modal, tenaga kerja, dan teknologi), yang berarti secara kasar dapat menggambarkan kemakmuran daerah tersebut. Kemakmuran suatu wilayah selain ditentukan oleh besarnya nilai tambah yang tercipta di wilayah tersebut juga oleh seberapa besar terjadi transfer – payment, yaitu bagian pendapatan yang mengalir ke luar wilayah atau mendapat aliran dana dari luar wilayah (Rahardjo Adisasmita, 2005).

### **2.1.7 Teori Lokasi Dan Aglomerasi**

Masalah lokasi dari setiap kegiatan pembangunan baik secara nasional maupun wilayah harus dipertimbangkan dan dipilih dengan tepat agar kegiatan tersebut dapat berlangsung secara produktif dan efisien. Teori lokasi sebenarnya sudah lama diintroduksikan oleh ahli-ahli ekonomi, dimana pada waktu itu implikasi secara teoritis menunjukkan bahwa faktor tata ruang (space) dan faktor jarak (distance) dampak sekunder atau implisit dibandingkan dengan unsur waktu (time) dalam analisis ekonomi. Perhatian terhadap teori lokasi telah menjadi semakin besar terutama sekitar tujuh dasa warsa yang lalu bertepatan waktu pada perencanaan tata ruang, dimana dimensi geografis dan lansekap ekonomi (economic landscape) dimasukkan sebagai variabel tambahan yang penting dalam kerangka teori pembangunan (Rahardjo Adisasmita, 2005).

### **2.1.8 Teori Tempat Sentral**

Teori tempat sentral (central place theory) diintroduksikan oleh Christaller 1933 yang kemudian diperluas oleh August Losch 1944. Teori-teori tersebut di atas telah merintis analisis tata ruang yang menekankan pada indentifikasi sistem wilayah baik secara fisik maupun ekonomi yang memiliki pola distribusi kegiatan-kegiatan produksi dan daerah-daerah perkotaan secara herarkis.

Teori tempat sentral menjelaskan pola geografis dan struktur herarkis pusat-pusat kota atau wilayah-wilayah nodal, tetapi tidak menjelaskan bagaimana pola geografis tersebut terjadi secara gradual dan bagaimana pola tersebut

mengalami perubahan-perubahan pada masa depan, atau dapat dikatakan tidak menjelaskan gejala-gejala pembangunan. Teori tempat sentral bersifat positif karena berusaha menjelaskan pola aktual arus pelayanan jasa, dan sebagian lagi bersifat normatif karena berusaha menentukan pola optimal distribusi tempat-tempat sentral (Rahardjo Adisasmita, 2005).

### **2.1.9 Teori Kutub Pertumbuhan**

Potensi dan kemampuan masing-masing wilayah berbeda-beda satu sama lainnya, sehingga usaha pembangunan sektoral yang akan dilaksanakan harus disinkronisasikan dengan usaha-usaha pembangunan regional. Proses pertumbuhan adalah konsisten dengan teori tata ruang ekonomi dimana industri pendorong dianggap sebagai titik awal dan merupakan elemen esensial untuk pembangunan selanjutnya (Rahardjo Adisasmita, 2005).

## **2.2 Penelitian Terdahulu**

1. Ananda Tri Dharma Yanti dkk penelitian yang berjudul “DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU TERHADAP SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DALAM PENGEMBANGAN WILAYAH JEMBATAN SURAMADU (Studi Di Desa Sukolilo Barat Kecamatan Labang Kabupaten Bangkalan)”. Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Tujuan penelitian ini untuk mendeskripsikan dan menganalisis dampak pembangunan Jembatan Suramadu terhadap sosial ekonomi dan keterkaitannya dalam

pengembangan wilayah Jembatan Suramadu khususnya sisi Madura di Desa Sukolilo Barat Kecamatan Labang Kabupaten Bangkalan. Fokus penelitian ini

1. Dampak pembangunan jembatan suramadu terhadap sosial ekonomi masyarakat di desa sukolilo barat kecamatan labang kabupaten bangkalan meliputi dampak dalam bidang sosial dan dampak bidang ekonomi, 2. Keterkaitan dampak sosial ekonomidengan kebijakan pengembangan wilayah suramadu sisi madura, 3. Evaluasi kebijakan pengembangan wilayah jembatan suramadu sisi madura dilihat dari efektifitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsifitas dan ketepatan. Kesimpulan dari penelitian tersebut. Kebijakan pembangunan suramadu merupakan sebuah upaya dalam rangka memenuhi kebutuhan yang kompleks. Dampak kebijakan pembangunan jembatan suramadu terhadap sosial ekonomi masyarakat yakni bersifat positif dan negatif. Intervensi pemerintah dalam upaya menstimulasi peningkatan sosial maupun ekonomi di Madura pada khususnya yakni pembentukan Badan Pengembangan Wilayah Jembatan Suramadu (BPWS) dengann strategi dan kebijakan mengacu pada kondisi, nilai-nilai dan budaya madura sehingga tidak termanjinkan. Dalam hal ini peneliti memberikan evaluasi terhadap kebijakan pengembangan wilayah Jembatan Suramadu dengan hasil bahwa kebijakan tersebut belum maksimal.

2. M. Andri Hakim penelitian yang berjudul “SOSIAL & ECONOMIC MAPPING SISI MADURA DAN SISI SURABAYA DALAM MENDUKUNG TATA RUANG SURAMADU”. Dari penelitian tersebut dapat disimpulkan : 1. Potensi pariwisata, budaya dan industri rakyat madura

dapat dijadikan potensi andalan Pulau Madura untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat selain itu sektor pertanian dan perkebunan perlu ditingkatkan sebagai penyangga industrialisasi kedepan, khususnya penggalakan tanaman tembakau sebagai tanaman idola masyarakat, 2. Masyarakat Madura membutuhkan peningkatan kualitas sumber daya alam manusia dengan merealisasikan Balai Latihan Kerja (BLK) untuk mempersiapkan dan menyongsong industrialisasi kedepan, sehingga masyarakat Madura tidak hanya menjadi penonton dalam pembangunan, 3. Pengembangan potensi pariwisata dan industri rakyat di kawasan pesisir sisi Surabaya tepatnya di kawasan Bulak dan Kenjeran dapat dilakukan dengan meningkatkan kesejahteraan masyarakat nelayan yang tinggal bersinggungan dengan Jembatan Suramadu yaitu dengan pembangunan sentra industri hasil laut, peningkatan sarana penangkapan ikan dan penataan lingkungan nelayan sebagai wisata kuliner.

3. Mesak Iek penelitian yang berjudul “ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TERHADAP PERTUMBUHAN USAHA EKONOMI RAKYAT DI PEDALAMAN MAY BRAT PROVINSI PAPUA BARAT (Studi Kasus Di Distrik Ayamaru, Aitinyo Dan Aifat)”. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi. Pendapatan rakyat, dan manfaat sosial dan ekonomi yang diterima oleh masyarakat di pedalaman Kabupaten May Brat, yang berlokasi di Distrik Ayamaru, Aitinyo, dan Aifat. Sasaran sampel adalah masyarakat pemilik usaha, yang didasarkan pada tingkat homogenitas suku

dan mata pencaharian penduduk, dengan menggunakan teknik purposive sampling. Pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner dan Focus Group Discussion (FGD), dengan menggunakan metode analisis deskriptif, uji beda rata-rata pendapatan dan analisis SEM. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa berdampak positif dan signifikan terhadap perubahan pendapatan usaha ekonomi masyarakat, serta berdampak sosial lebih besar daripada dampak ekonomi ini terbukti dari nilai loading factor ( $LF=\lambda$ )  $X - Y_1$  dan  $X - Y_2$  masing – masing sebesar 0,540 untuk manfaat ekonomi dan 0,683 untuk manfaat sosial. Pemerintah perlu mendorong pembangunan di bidang infrastruktur jalan seperti angkutan umum yang lebih mudah dan murah, karena memberikan multiplier effect yang sangat signifikan kepada masyarakat.

4. Perwita sari (2009) dengan judul penelitian “PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI 25 KABUPATEN TERTINGGAL KAWASAN TIMUR INDONESIA”. Penelitian menggunakan data sekunder berupa data panel 25 kabupaten tertinggal KTI untuk periode 3 tahun (2003, 2005 dan 2007). Teknik estimasi yang dilakukan adalah analisis regresi data panel dengan metode Generalized Least Square (GLS). Hasil penelitian dengan menggunakan model fixed effect menunjukkan bahwa infrastruktur ekonomi (panjang jalan, jumlah keluarga pengguna telepon, jumlah keluarga pengguna listrik) dan infrastruktur sosial (jumlah sekolah) serta program P2IPDT yang dilakukan KNPDT berdampak

positif terhadap pertumbuhan ekonomi sehingga dapat membantu kabupaten tertinggal menjadi suatu kabupaten yang terbuka dan mampu berinteraksi dengan “dunia luar” sehingga akses ke berbagai faktor produksi menjadi semakin mudah untuk dijangkau. Berdasarkan hasil penelitian, disampaikan beberapa saran dalam rangka pembangunan daerah tertinggal, antara lain perlu diteruskannya program P2IPDT yang saat ini tengah dijalankan karena memberikan pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi kabupaten tertinggal. Saran lain adalah perlunya KNPDT lebih menajamkan sasaran program bantuan, dengan lebih menitikberatkan pembangunan infrastruktur bidang pendidikan.

5. Taufik Hidayat dengan judul penelitian “ DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU TERHADAP MASYARAKAT MADURA: TINJAUAN DARI SISI PEREKONOMIAN DAN KESEJAHTERAAN”. Dari penelitian tersebut dapat disimpulkan sebagai berikut: 1. Membangun masarakat Madura pasca Suramadu melalui industrialisasi dengan sistem ekonomi kerakyatan yang berbasis penegakan prinsip keadilan; demokrasi ekonomi yang disertai kepedulian terhadap yang lemah; pemihakan; pemberdayaan; perlindungan; penciptaan iklim persaingan usaha yang sehat; intervensi yang ramah pasar; upaya pemerataan dalam menciptakan pencitraan hubungan kemitraan antara usaha besar dengan usaha mikro, kecil, menengah dan koperasi (UKMK); pemberdayaan ekonomi rakyat dengan upaya mempercepat pembangunan pedesaan, termasuk di daerah

terpencil, daerah minus, daerah kritis, daerah perbatasan dan daerah terbelakang lainnya sebagai prioritas (seperti, pembangunan prasarana pedesaan dalam mendukung pengembangan keterkaitan desa-kota dengan jejaringan produksi dan distribusi yang saling menguntungkan); pemanfaatan dan penggunaan tanah dan sumber daya alam secara adil, transparan dan produktif dengan mengutamakan hak-hak rakyat setempat, termasuk hak masyarakat adat dengan tetap menjaga kelestarian fungsi lingkungan hidup; serta pembangunan ekonomi rakyat berbasis pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan/pertambakan, pertambangan, industri dan perdagangan barang dan jasa yang berskala mikro dan kecil.

2. Membangun masyarakat Madura pasca Suramadu melalui industrialisasi dengan pendistribusian asset ekonomi kepada masyarakat miskin yang berbasis campur tangan dan penetrasi pemerintah untuk memudahkan pelaksanaan kontrol global yang seringkali menyingkirkan norma dan nilai sosial lokal. Selain, itu juga adanya program industrialisasi penting memartabatkan nilai-nilai budaya local yang agamis.

3. Membangun masyarakat Madura pasca Suramadu melalui industrialisasi bersama pemerintah dan masyarakat dalam membina hubungan peranan harmonis sebagai pemerakarsa dan partisipasi yang berfokus pada program pemberdayaan pengembangan integrasi jagung-ternak. Selain itu, adanya industrialisasi di Madura, penting memberdayakan pola pengolahan industri dalam pemanfaatan potensi sumber alam.

**Tabel 2.4**  
**Penelitian Terdahulu**

No	Nama Penulis, Tahun dan Judul	Variabel dan Model Alat Analisis	Hasil Penelitian
1.	Ananda Tri Dharma Yanti dkk penelitian yang berjudul “DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU TERHADAP SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DALAM PENGEMBANGAN WILAYAH JEMBATAN SURAMADU (Studi Di Desa Sukolilo Barat Kecamatan Labang Kabupaten Bangkalan)”.	Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Variabel : sosial, mobilitas sosial, pendidikan, budaya Ekonomi, transportasi, tingkat pendapatan dan ekonomi masyarakat.	Tujuan penelitian ini untuk mendeskripsikan dan menganalisis dampak pembangunan Jembatan Suramadu terhadap sosial ekonomi dan keterkaitannya dalam pengembangan wilayah Jemabatan Suramadu khususnya sisi Madura di Desa Sukolilo Barat Kecamatan Labang Kabupaten Bangkalan. Fokus penelitian ini 1. Dampak pembangunan jembatan suramadu terhadap sosial ekonomi masyarakat di desa sukolilo barat kecamatan labang kabupaten bangkalan meliputi dampak dalam bidang sosial dan dampak bidang ekonomi, 2. Keterkaitan dampak sosial ekonomidengan kebijakan pengembangan wilayah suramadu sisi madura, 3. Evaluasi kebijakan pengembangan wilayah jembatan suramadu sisi madura dilihat dari efektifitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsifitas dan ketepatan. Kesimpulan dari penelitian tersebut. Kebijakan pembangunan suramadu merupakan sebuah upaya dalam rangka memenuhi kebutuhan yang kompleks. Dampak kebijakan pembangunan jembatan suramadu terhadap sosial ekonomi masyarakat yakni bersifat positif dan negatif. Intervensi pemerintah

			dalam upaya menstimulasi peningkatan sosial maupun ekonomi di Madura pada khususnya yakni pembentukan Badan Pengembangan Wilayah Jembatan Suramadu (BPWS) dengan strategi dan kebijakan mengacu pada kondisi, nilai-nilai dan budaya Madura sehingga tidak termanjalkan. Dalam hal ini peneliti memberikan evaluasi terhadap kebijakan pengembangan wilayah Jembatan Suramadu dengan hasil bahwa kebijakan tersebut belum maksimal.
2.	M. Andri Hakim penelitian yang berjudul “SOSIAL & ECONOMIC MAPPING SISI MADURA DAN SISI SURABAYA DALAM Mendukung Tata Ruang Suramadu”.	Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Variabel penduduk, transportasi, ekonomi, teknologi, sosial budaya, jasa, dan administrasi publik.	Dari penelitian tersebut dapat disimpulkan : 1. Potensi pariwisata, budaya dan industri rakyat Madura dapat dijadikan potensi andalan Pulau Madura untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat selain itu sektor pertanian dan perkebunan perlu ditingkatkan sebagai penyangga industrialisasi kedepan, khususnya penggalakan tanaman tembakau sebagai tanaman idola masyarakat, 2. Masyarakat Madura membutuhkan peningkatan kualitas sumber daya alam manusia dengan merealisasikan Balai Latihan Kerja (BLK) untuk mempersiapkan dan menyongsong industrialisasi kedepan, sehingga masyarakat Madura tidak hanya menjadi penonton dalam pembangunan, 3. Pengembangan potensi pariwisata dan industri rakyat di kawasan pesisir sisi Surabaya tepatnya di kawasan Bulak dan Kenjeran dapat

			dilakukan dengan meningkatkan kesejahteraan masyarakat nelayan yang tinggal bersinggungan dengan Jembatan Suramadu yaitu dengan pembangunan sentra industri hasil laut, peningkatan sarana penangkapan ikan dan penataan lingkungan nelayan sebagai wisata kuliner.
3.	Mesak Iek penelitian yang berjudul “ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TERHADAP PERTUMBUHAN USAHA EKONOMI RAKYAT DI PEDALAMAN MAY BRAT PROVINSI PAPUA BARAT (Studi Kasus Di Distrik Ayamaru, Aitinyo Dan Aifat”).	Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Variabel independent pembangunan jalan, variabel dependent manfaat ekonomi dan sosial.	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi. Pendapatan rakyat, dan manfaat sosial dan ekonomi yang diterima oleh masyarakat di pedalaman Kabupaten May Brat, yang berlokasi di Distrik Ayamaru, Aitinyo, dan Aifat. Sasaran sampel adalah masyarakat pemilik usaha, yang didasarkan pada tingkat homogenitas suku dan mata pencaharian penduduk, dengan menggunakan teknik purposive sampling. Pengumpulan data dilakukan melalui kiusoner dan Focus Group Discussion (FGD), dengan menggunakan metode analisis deskriptif, uji beda rata-rata pendapatan dan analisis SEM. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa berdampak positif dan signifikan terhadap perubahan pendapatan usaha ekonomi masyarakat, serta berdampak sosial lebih besar daripada dampak ekonomi nal ini terbukti dari nilai loading factor $(LF=\lambda) X - Y_1$ dan $X - Y_2$ masing – masing sebesar 0,540 untuk manfaat ekonomi dan 0,683 untuk manfaat sosial. Pemerintah perlu mendorong

			pembangunan di bidang infrastruktur jalan seperti angkutan umum yang lebih mudah dan murah, karena memberikan multiplier effect yang sangat signifikan kepada masyarakat.
4.	Perwita sari (2009) dengan judul penelitian “PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI 25 KABUPATEN TERTINGGAL KAWASAN TIMUR INDONESIA”.	Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Variabel keluarga pengguna telepon dan listrik, jumlah keluarga, panjang jalan, jumlah sekolah, dan jumlah puskesmas.	Penelitian menggunakan data sekunder berupa data panel 25 kabupaten tertinggal KTI untuk periode 3 tahun (2003, 2005 dan 2007). Teknik estimasi yang dilakukan adalah analisis regresi data panel dengan metode Generalized Least Square (GLS). Hasil penelitian dengan menggunakan model fixed effect menunjukkan bahwa infrastruktur ekonomi (panjang jalan, jumlah keluarga pengguna telepon, jumlah keluarga pengguna listrik) dan infrastruktur sosial (jumlah sekolah) serta program P2IPDT yang dilakukan KNPDT berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi sehingga dapat membantu kabupaten tertinggal menjadi suatu kabupaten yang terbuka dan mampu berinteraksi dengan “dunia luar” sehingga akses ke berbagai faktor produksi menjadi semakin mudah untuk dijangkau. Berdasarkan hasil penelitian, disampaikan beberapa saran dalam rangka pembangunan daerah tertinggal, antara lain perlu diteruskannya program P2IPDT yang saat ini tengah dijalankan karena memberikan pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi kabupaten tertinggal. Saran lain adalah perlunya KNPDT lebih menajamkan sasaran program bantuan, dengan lebih menitikberatkan

			pembangunan infrastruktur bidang pendidikan.
5.	Taufik Hidayat dengan judul penelitian “DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU TERHADAP MASYARAKAT MADURA: TINJAUAN DARI SISI PEREKONOMIAN DAN KESEJAHTERAAN”.	Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan alat analisis deskriptif. Variabel teknologi dan sumber daya manusia.	Dari penelitian tersebut dapat disimpulkan sebagai berikut: 1. Membangun masarakat Madura pasca Suramadu melalui industrialisasi dengan sistem ekonomi kerakyatan yang berbasis penegakan prinsip keadilan; demokrasi ekonomi yang disertai kepedulian terhadap yang lemah; pemihakan; pemberdayaan; perlindungan; penciptaan iklim persaingan usaha yang sehat; intervensi yang ramah pasar; upaya pemerataan dalam menciptakan pencitraan hubungan kemitraan antara usaha besar dengan usaha mikro, kecil, menengah dan koperasi (UKMK); pemberdayaan ekonomi rakyat dengan upaya mempercepat pembangunan pedesaan, termasuk di daerah terpencil, daerah minus, daerah kritis, daerah perbatasan dan daerah terbelakang lainnya sebagai prioritas (seperti, pembangunan prasarana pedesaan dalam mendukung pengembangan keterkaitan desa-kota dengan jejaringan produksi dan distribusi yang saling menguntungkan); pemanfaatan dan penggunaan tanah dan sumber daya alam secara adil, transparan dan produktif dengan mengutamakan hak-hak rakyat setempat, termasuk hak masyarakat adat dengan tetap menjaga kelestarian fungsi lingkungan hidup; serta pembangunan ekonomi rakyat berbasis pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan/pertambakan, pertambangan, industri dan

		<p>perdagangan barang dan jasa yang berskala mikro dan kecil. 2. Membangun masarakat Madura pasca Suramadu melalui industrialisasi dengan pendistribusian asset ekonomi kepada masyarakat miskin yang berbasis campur tangan dan penetrasi pemerintah untuk memudahkan pelaksanaan kontrol global yang seringkali menyingkirkan norma dan nilai sosial lokal. Selain, itu juga adanya program industrialisasi penting memartabatkan nilai-nilai budaya local yang agamis. 3. Membangun masarakat Madura pasca Suramadu melalui industrialisasi bersama pemerintah dan masyarakat dalam membina hubungan peranan harmonis sebagai pemerakarsa dan partisipasi yang berfokus pada program pemberdayaan pengembangan integrasi jagung-ternak. Selain itu, adanya industrialisasi di Madura, penting memberdayakan pola pengolahan industry dalam pemanfaatan potensi sumber alam.</p>
--	--	--

### 2.3 Kerangka Pemikiran

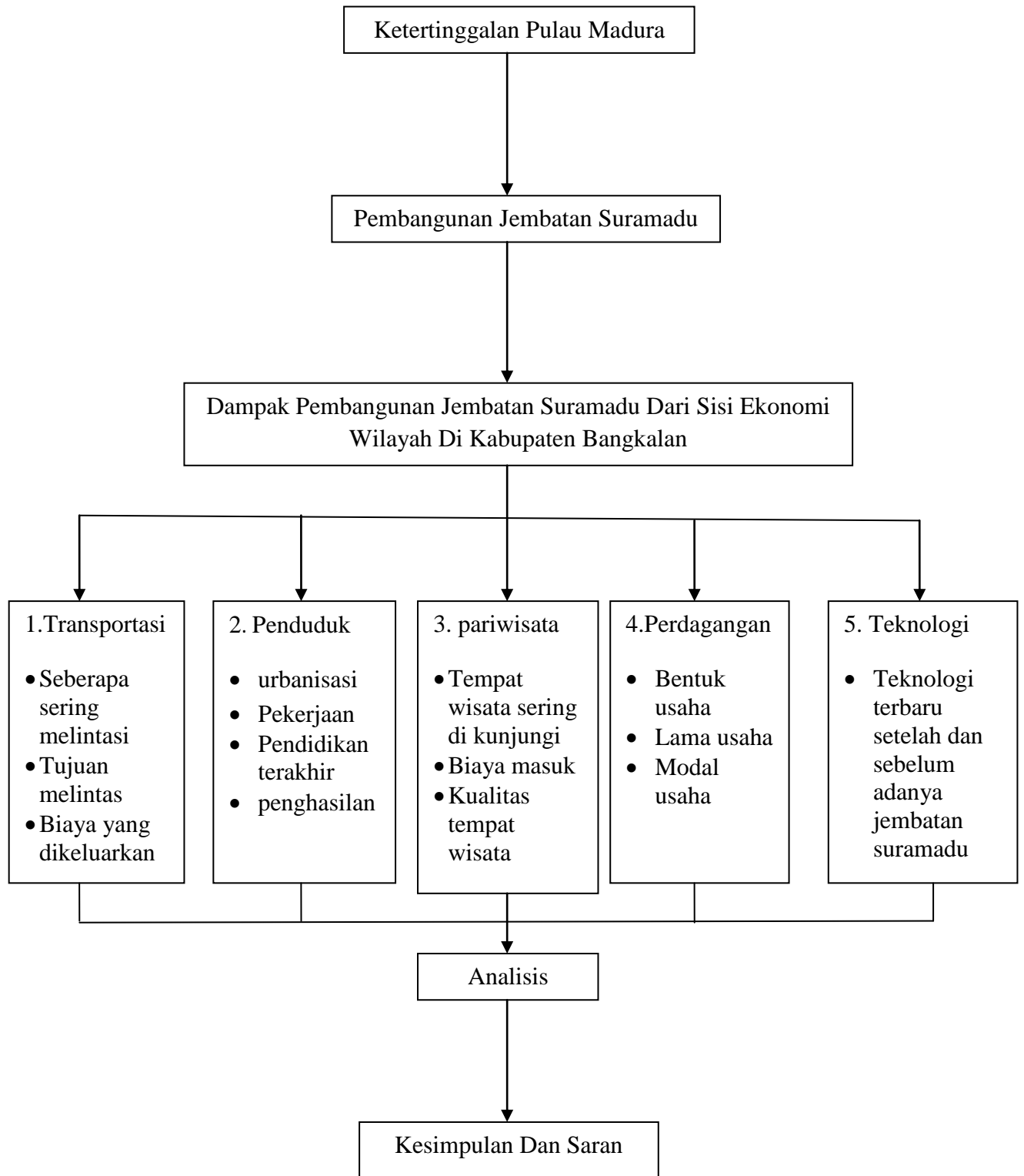
Pertumbuhan ekonomi menjadi kunci dalam perkembangan sebuah wilayah. Pulau Madura menjadi bagian dari provinsi Jawa Timur mengalami kondisi yang kurang menguntungkan. Laju pertumbuhan ekonomi lambat dan income perkapita tertinggal. Jalur transportasi yang terhambat membuat pembangunan Jembatan Suramadu dinilai penting sebagai pembuka awal. Dengan adanya Jembatan Suramadu yang menghubungkan Kota Surabaya dengan Pulau Madura diharapkan ketimpangan sosial dan ekonomi dapat segera direduksi.

Pembangunan jembatan Suramadu diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi yang ada di wilayah Madura. Kabupaten Bangkalan menjadi pintu gerbang Jembatan Suramadu terutama untuk berbagai kegiatan seperti lintas barang dan jasa yang menghubungkan pulau Jawa dan Madura. Kabupaten Bangkalan menjadi bagian wilayah pulau madura yang masuk dalam pengembangan Kota Surabaya. Kabupaten Bangkalan menjadi kutub pertumbuhan ekonomi di propinsi Jawa Timur yang berperan penting dalam mendukung perkembangan sektor-sektor. letaknya yang strategis yaitu berada diujung barat pulau madura dan bersempangan dengan Kota Surabaya, kota pusat pemerintahan dan bisnis di Jawa Timur.

Perekonomian merupakan sistem keterkaitan aktivitas ekonomi dari para pelaku ekonomi dan kegiatan antar sektor yang ada di wilayah tersebut. Perubahan aktivitas yang dilakukan oleh salah satu pelaku ekonomi akan

memberikan dampak keterkaitan langsung maupun tidak langsung terhadap perekonomian secara menyeluruh.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi. Berangkat dari pemilihan materi kajian mengenai dampak pembangunan jembatan suramadu terhadap kinerja perekonomian Kabupaten Bangkalan. Dengan melihat dari sisi perekonomian wilayah seperti Transportasi, Teknologi, Penduduk, Perdagangan dan Pariwisata.

**Gambar 1.1 Kerangka Pemikiran**

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional**

Dalam penelitian ini variabel yang digunakan yaitu :

1. Penduduk yaitu merupakan faktor utama pertumbuhan ekonomi yang mampu menyebabkan suatu wilayah berubah cepat. Pertumbuhan penduduk terjadi akibat proses pertumbuhan alami dan urbanisasi.
2. Perdagangan yaitu sektor ekonomi yang berkembang cepat di kota-kota. Sektor ini tergantung pada jarak dan tingkat pendapatan penduduk. Sektor perdagangan dapat dilihat dari bentuk usaha yang dijalankan, lama usaha dan modal awal untuk membuka usaha.
3. Transportasi yaitu sektor ekonomi wilayah dapat diukur dari seberapa sering melintasi Jembatan Suramadu, apa tujuan melintas dan berapa biaya yang dikeluarkan untuk melintasi Jembatan Suramadu.
4. Teknologi yaitu sektor untuk melihat seberapa kepekaan masyarakat terhadap suatu perubahan yang terjadi di masyarakat. Perubahan apa yang terjadi setelah dan sebelum adanya Jembatan Suramadu.
5. Pariwisata yaitu sektor dapat memberikan dukungan yang kuat terhadap suatu wilayah. Industri ini dapat menghasilkan pendapatan besar bagi ekonomi lokal. Dilihat dari kualitas tempat wisata setelah adanya jembatan

Suramadu, berapa biaya masuk tempat wisata dan objek wisata apa yang sering dikunjungi.

### **3.2 Jenis dan Sumber Data**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh sendiri secara langsung oleh pengumpul data dari objek penelitian. Sedangkan data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari Badan Pusat Statistik, studi pustaka yang berupa jurnal – jurnal.

### **3.3 Metode Pengumpulan Data**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif metode analisis deskriptif. Dengan menggunakan metode wawancara atau sering dikenal dengan interview adalah sebuah dialog yang dilakukan pewawancara untuk memperoleh data. Di dalam penelitian di peroleh menggunakan data primer dengan teknik wawancara dimana sebagai sampel responden masyarakat Kabupaten Bangkalan.

Metode pengambilan sampel yang digunakan di dalam penelitian ini adalah Populasi Sample (Purposive Sampling) sesuai dengan namanya sampel diambil dengan maksud dan tujuan tertentu. Sampel yang digunakan di dalam penelitian ini terdiri dari 30 sampel karena peneliti melihat sumber sampel terkecil. Sampel terdiri dari masyarakat umum, pemerintahan dan kalangan pebisnis. Sampel dipilih berdasarkan penilaian peneliti bahwa pihak yang paling baik untuk dijadikan sampel penelitian.

### **3.4 Metode Analisis Deskriptif**

Metode analisis deskriptif merupakan suatu metode analisis yang sederhana dapat digunakan untuk menggambarkan kondisi suatu observasi dengan menyajikan dalam bentuk tabel, grafik maupun narasi dengan tujuan untuk memudahkan pembaca dalam menafsirkan hasil observasi.

Penelitian ini dilakukan di kabupaten Bangkalan Provinsi Jawa Timur. Data penelitian ini berupa data sekunder dan data primer, data sekunder dikumpulkan melalui studi pustaka sedangkan data primer dikumpulkan melalui kuisioner dan wawancara.