

# **ANALISIS PENGARUH TRANSPORTASI DARAT TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI INDONESIA**



## **SKRIPSI**

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

Disusun oleh:

**GIOVANNI SIBURIAN**  
**NIM. 12020111130056**

**Fakultas Ekonomika dan Bisnis**  
**Universitas Diponegoro**  
**Semarang**  
**2016**

## PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Giovanet Sibulan  
Nomor Induk Mahasiswa : 12020111130056  
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Ilmu Ekonomi dan  
Studi Pembangunan  
Judul Usulan Penelitian : ANALISIS PENGARUH TRANSPORTASI  
DARAT TERHADAP PERTUMBUHAN  
EKONOMI DI INDONESIA  
Dosen Pembimbing : Wahyu Widodo, SE., MSI., Ph.D

Semarang, 10 Maret 2016

Dosen Pembimbing,



(Wahyu Widodo, SE., MSI., Ph.D)

NIP. 197310182002121001

## PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Mahasiswa : Giovanni Siberian  
Nomor Induk Mahasiswa : 12020111130056  
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Ilmu Ekonomi dan Studi  
Pembangunan  
Judul Skripsi : ANALISIS PENGARUH TRANSPORTASI DARAT  
TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI  
INDONESIA

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 23 Maret 2016

Tim Penguji

1. Wahyu Widodo, SE., MSI., Ph.D



2. Dr. Dwicatia Poerwono, MSc



3. Henik Woyanti, S.E., M.Si



Mengetahui,  
Pembantu Dekan I,

.....  
Atika Chariri, SE, M.Com, Ph.D, Akt  
NIP. 196708091992031001

## PERYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Giovanni Siburian, menyatakan bahwa skripsi dengan judul: **ANALISIS PENGARUH TRANSPORTASI DARAT TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI INDONESIA** adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak dapat 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 yang saya salin, tiru, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis lainnya.

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 ijazah yang telah diberikan universitas batal saya terima.

Semarang, 10 Maret 2016

Yang membuat pernyataan,

Giovanni Siburian

NIM: 12020111130056

## ABSTRAK

Ketersediaan infrastruktur yang memadai adalah faktor substansial untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Salah satu jenis infrastruktur penting tersebut adalah transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam kurun waktu tahun 2009–2013. Untuk menjawab tujuan penelitian tersebut, penelitian ini menggunakan metode regresi *Ordinary Least Square (OLS)* dengan pendekatan *Panel Data-Fixed Effect Least Square Dummy Variable (LSDV) Model*. Struktur data yang digunakan dalam penelitian ini mencakup 31 provinsi di Indonesia dengan total sampel dalam format panel sebanyak 155. Selain variabel panjang jalan sebagai representasi transportasi darat, penelitian ini juga memasukkan variabel pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur dan jumlah kendaraan bermotor.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa panjang jalan, jumlah kendaraan bermotor dan pengeluaran pemerintah untuk sektor transportasi darat berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. Hasil penelitian tersebut mendukung paradigma *infrastructure led growth*. Selanjutnya, hasil estimasi juga mengindikasikan pentingnya dukungan anggaran pemerintah dalam penyediaan infrastruktur yang memadai. Infrastruktur yang baik, pada akhirnya akan memberikan limpahan positif (*positive spillovers*) terhadap aktivitas ekonomi lain.

Kata kunci: pertumbuhan ekonomi, infrastruktur, transportasi darat, panel data, *Fixed Effect LSDV Model*

## ***ABSTRACT***

*The availability of adequate infrastructure is a substantial factor to drive economic growth. One of the important infrastructures is transportation. This study aimed to analyze the influence of road transport to economic growth in Indonesia during the period 2009-2013. To respond the research goals, this study uses Ordinary Least Square (OLS) regression with Panel Data-Fixed Effect Least Square Dummy Variable (LSDV) Model. Meanwhile, the data used in this research covers 31 provinces with a total sample in the panel set are 155. In addition to the length of the road as a representation variable of the infrastructure, the study also includes public spending on infrastructure and the number of motor vehicles in the regression model.*

*The results of this study show that the length of the road, the number of motor vehicles and the government spending for the road transport sector has positive and significance influence on economic growth in Indonesia. It supports the paradigm of infrastructure led growth. In addition, the estimation results also indicate the importance of government spending to support the good quality of infrastructure. An adequate infrastructure, finally, will provide a positive spillover toward others economic activities.*

*Keyword: economic growth, infrastructure, road transportation, panel data, Fixed Effect LSDV Model*

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

**Janganlah hendaknya kamu kuatir tentang apapun juga, tetapi nyatakanlah dalam segala hal keinginanmu kepada Allah dalam doa dan permohonan dengan ucapan syukur (Filipi 4:6)**

**Banyaklah rancangan di hati manusia, tetapi keputusan Tuhanlah yang terlaksana (Amsal 19:21)**

*My heroes are my parents. I can't see anyone else as my heroes*  
**(Michael Jordan)**

*The journey of a thousand miles begins with a single step*  
**(Lao Tzu)**

*Don't cry because it's over, smile because it happened*  
**(Dr. Seuss)**

**Skripsi ini saya persembahkan untuk:**

Tuhan Yesus Kristus

Papa, Mama, Jessy, Obed, dan Karen

Seluruh keluarga besar IESP 2011

Serta saudara-saudara PMK FEB UNDIP

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa Atas berkat dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“ANALISIS PENGARUH TRANSPORTASI DARAT TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI INDONESIA”** dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mendapat gelar Sarjana Ekonomi Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan di Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro Semarang.

Penulis menyadari penulisan skripsi ini dapat terselesaikan karena binaan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Dr. Suharnomo, S.E., M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
2. Akhmad Syakir Kurnia, SE., M.Si., Ph.D selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomika dan Bisnis
3. Wahyu Widodo, SE., M.Si., Ph.D selaku dosen pembimbing yang telah memberikan perhatian, arahan dan dukungan selama penyusunan skripsi ini.
4. Dr. Hadi Sasana, S.E., M.Si selaku dosen wali yang telah membimbing penulis sampai akhir penulisan skripsi ini.
5. Seluruh dosen yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan selama penulis menuntut ilmu di Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.



6. Keluarga yang selalu menjadi inspirasi dan motivasi, papa Saut Manimpan Siburian, mama Hilda Magdalena Gultom, Jessy Priscilla Andani, Obed Nover Jeremy, dan Karen Tabitha Amanda atas doa, dorongan dan kesabaran yang telah diberikan kepada penulis selama penyusunan skripsi ini.
7. Keluarga besar IESP 2011 sebagai teman belajar dan berbagi pengalaman yang luar biasa selama penulis menuntut ilmu di Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
8. Keluarga besar PMK FEB Undip sebagai keluarga kedua selama perantauan dan tempat bertumbuh secara rohani, yang mengajarkan banyak hal dan memberikan doa untuk kelancaran penulisan skripsi ini.
9. Keluarga Besar IKASTODA Semarang: bang Iwan Chandra, bang Surya, Arief, Joy, Restina, Robby, Rino, Yudha, Zippo, Yuli, Mayline, Citra, Elsa, Felix, Mita, Naomi, Nia, Gracia, Yani, Freddy, Herdianto, Indriana, Rosalina, Royson, Selly Marselina, Yustika, Rawati, Rointan, Andyta, Christian, Dion, Grace, Jovita, Monalisa, Putri, Ramadhan, Remon dan Selly Gabel.
10. Teman-Teman satu atap kostan Barry's House: Doly, Hendra, Tian, Ucup, Adrian, Bahar, Daniel, Rudy, Aldo, Prama, Mas Aan, Bang Amos, Febri, Sebastian, Rizki, Lutfi, Katap, Kevin, Alex, Thomson, Wanri, Ferry, Ben, Frans, Richard, Gilbert, Kennedy, Daud, Harry, Harry dan Rio.
11. Teman satu komcil "Tali Tambang": Doly, Rado, Yonatan, Abram dan Abang komcil tercinta bang Adiel.

12. Tim KKN Desa Pegunungan: Malik, Amel, Christianita, Hafidz, Rasis, Rosalia, Silvi, Sylga, Tony, dan Warasambi.

13. Teman berbagi kekonyolan Taufan Alexander.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi masih banyak kekurangan yang disebabkan oleh keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu, penulis sangat berharap atas saran dan kritik dari berbagai pihak untuk perbaikan di kemudian hari. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan.

Semarang, 16 Maret 2016

Penulis

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN .....	iii
PERNYATAAN ORISINLITAS SKRIPSI.....	iv
ABSTRAK .....	v
<i>ABSTRACT</i> .....	vi
MOTO DAN PERSEMBAHAN.....	vii
KATA PENGANTAR .....	viii
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR .....	xv
BAB I    PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan masalah.....	9
1.3 Tujuan penelitian.....	10
1.4 Manfaat Penelitian.....	10
BAB II    TINJAUAN PUSTAKA.....	11
2.1 Landasan Teori.....	11
2.1.1 Infrastruktur.....	11
2.1.1.1 Infastruktur jalan.....	13
2.1.2 Transportasi.....	15
2.1.2.1 Peranan Tranportasi .....	17
2.1.2.2 Faktor yang mempengaruhi perkembangan transportasi .....	22
2.1.2.3 Jenis-jenis Moda transportasi .....	23
2.1.2.4 Keterkaitan Transportasi dalam Perekonomian.....	25
2.1.3 Pertumbuhan Ekonomi .....	28

2.1.4 Hubungan Antara Infrastruktur Dengan Pertumbuhan.....	32
2.1.5 Pengeluaran Pemerintah .....	34
2.1.5.1 Teori Rostow dan Musgrave .....	34
2.1.5.2 Teori Peacock dan Wiseman .....	38
2.1.5.3 Pengeluaran Pemerintah Dalam Pembiayaan Jalan..	39
2.2 Tinjauan Empiris.....	44
2.3 Kerangka Pemikiran Teoritis .....	50
2.4 Hipotesis.....	53
BAB III METODE PENELITIAN .....	54
3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel .....	54
3.1.1 Variabel Penelitian.....	54
3.1.2 Definisi Operasional.....	54
3.1.2.1 Variabel Dependen .....	54
3.1.2.2 variabel Independen .....	55
3.2 Data Penelitian .....	55
3.2.1 Metode pengumpulan Data .....	55
3.2.2 jenis dan Sumber data .....	56
3.3 Metode Penelitian .....	56
3.4 Model Penelitian dan Teknik Estimasi .....	56
3.4.1 Model Penelitian .....	56
3.4.2 Teknik Estimasi.....	58
3.5 Pemilihan Metode Estimasi Regesi Data Panel .....	60
3.6 Uji Asumsi Klasik .....	62
3.7 Uji Statistik .....	65
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....	67
4.1 Deskripsi Objek Penelitian.....	67
4.1.1 Gambaran Umum Transportasi Indonesia .....	67
4.2 Analisis data .....	71
4.2.1 Hasil Penelitian .....	71

4.2.1.1 Pemilihan Metode Estimasi .....	71
4.2.1.2 Uji Asumsi Klasik .....	73
4.2.1.2.1 Deteksi Normalitas .....	73
4.2.1.2.2 Deteksi Multikolinearitas.....	74
4.2.1.2.3 Deteksi Heteroskedasitas .....	75
4.2.1.2.4 Deteksi Autokorelasi.....	76
4.2.1.2.5 Hasil Estimasi Setelah Model di Koreksi...	77
4.2.1.3 Uji Statistik .....	78
4.2.2 Pembahasan .....	79
4.2.2.1 Pengaruh Panjang Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi .....	79
4.2.2.2 Pengaruh Jumlah Kendaraan Bermotor Terhadap Pertumbuhan Ekonomi .....	80
4.2.2.3 Pengaruh Pengeluaran Pemerintah di Sektor Transportasi Darat Terhadap Pertumbuhan Ekonomi.	81
4.2.2.4 Variabel <i>Dummy</i> .....	81
BAB V PENUTUP .....	83
5.1 Simpulan .....	83
5.2 Keterbatasan .....	84
5.3 Saran .....	84
DAFTAR PUSTAKA .....	85
LAMPIRAN-LAMPIRAN .....	88

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 PDB Menurut Lapangan Usaha Atas Harga Konstan 2000 (Milyar Rupiah) .....	7
Tabel 2.1 Ringkasan Penelitian Terdahulu .....	47
Tabel 4.1 Perbandingan Peringkat Infrastruktur Negara ASEAN Tahun 2009-2011.....	69
Tabel 4.2 Panjang Jalan Menurut Jenis di Indonesia (Km) .....	69
Tabel 4.3 Hasil Uji Model Menggunakan <i>Chow Test</i> .....	72
Tabel 4.4 Hasil Uji Model Menggunakan <i>Hausman Test</i> .....	72
Tabel 4.5 Hasil Regresi Data Panel Menggunakan <i>Fixed Effect LSDV Model</i> Dependen Variabel: Pertumbuhan Ekonomi (LN_Y) .....	73
Tabel 4.6 Uji Multikolinearitas .....	75
Tabel 4.7 Uji <i>White</i> Untuk Menguji Heteroskedasitas.....	75
Tabel 4.8 Hasil Regresi Panel Data Menggunakan <i>Fixed Effect LSDV Model</i> dengan <i>Metode white cross-section standard errors &amp; covariance</i> dan Pembobotan <i>Cross-section Weight</i> Dependen Variabel: Pertumbuhan Ekonomi (LN_Y) .....	77

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Perkembangan Kendaraan Bermotor di Indonesia (Unit).....	4
Gambar 1.2 Panjang Jalan Menurut Kewenangan (Km) .....	5
Gambar 1.3 Alokasi Anggaran Kementerian (Triliun Rupiah) .....	6
Gambar 2.1 Pengeluaran Pemerintah menurut Wagner .....	37
Gambar 2.2 Sumber dan jalur pembiayaan di Indonesia .....	41
Gambar 2.3 Kerangka Pemikiran Teoritis .....	52
Gambar 4.1 Kontribusi Sektor Transportasi Terhadap Perekonomian Indonesia ..	68
Gambar 4.2 Hasil Uji Normalitas .....	74
Gambar 4.3 Uji Normalitas Model Setelah di Koreksi .....	78

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Salah satu indikator untuk mengukur keberhasilan pembangunan suatu negara adalah pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi dapat diartikan sebagai proses perubahan kondisi perekonomian suatu negara secara berkesinambungan menuju keadaan yang lebih baik selama periode tertentu (Todaro, 2006). Pertumbuhan juga dapat diartikan sebagai gambaran mengenai dampak dari kebijakan-kebijakan pemerintah yang dilaksanakan dalam bidang ekonomi (Boediono, 1985). Pertumbuhan ekonomi merupakan sebagai proses kenaikan output per kapita dalam jangka panjang dan merupakan ukuran keberhasilan pembangunan.

Salah satu komponen utama dalam pertumbuhan ekonomi adalah akumulasi modal. Akumulasi modal ini dapat dilakukan dengan investasi langsung terhadap stok modal secara fisik seperti pengadaan pabrik baru, mesin-mesin, peralatan dan bahan baku atau dengan melakukan investasi terhadap fasilitas penunjang seperti infrastruktur yaitu pembangunan jalan raya, penyediaan listrik, air bersih, dan pembangunan fasilitas komunikasi dan sebagainya (Todaro, 2006). Pembangunan infrastruktur akan dapat berdampak pada pertumbuhan ekonomi, baik secara langsung maupun tidak langsung. Infrastruktur sendiri merupakan prasyarat bagi sektor-sektor lain untuk berkembang dan juga sebagai sarana penciptaan hubungan antara satu



dengan yang lainnya. Pemberdayaan sumberdaya untuk membangun infrastruktur akan memicu proses ekonomi, sehingga menimbulkan penggandaan dampak ekonomi maupun sosial (Setiadi, 2006).

Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi, mulai dari alokasi pembiayaan publik hingga swasta, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Secara ekonomi makro, ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur mempengaruhi *marginal productivity of private capital*, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi (Gie, 2002).

Infrastruktur juga sangat penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilisasi makro ekonomi, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja. Infrastruktur juga dapat meningkatkan mobilitas penduduk, mempercepat laju pengangkutan barang, memperbaiki kualitas dari jasa pengangkutan tersebut, meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana pembangunan, serta meningkatkan efisiensi penggunaan sarana pembangunan (Marzuki, 2007).

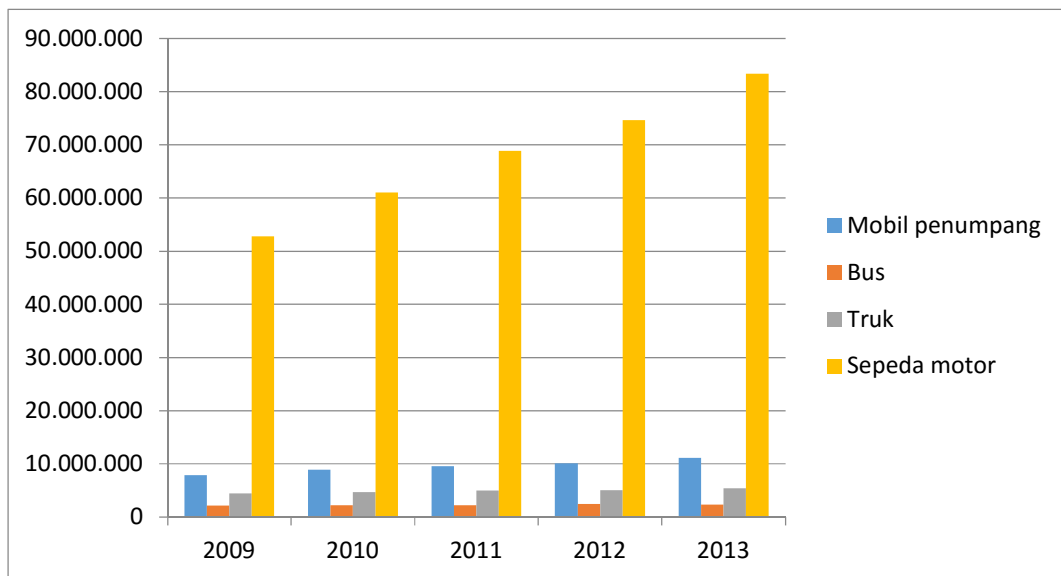
Salah satu infrastruktur yang memiliki peran penting dalam mendukung manusia untuk dapat melakukan aktivitasnya adalah transportasi. Transportasi darat, laut maupun udara merupakan sarana yang sangat berperan dalam mendukung

pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan wilayah, sehingga sering disebut sebagai urat nadi perekonomian disamping fungsinya sebagai alat pemersatu bangsa. Dalam kaitannya dengan sektor-sektor perekonomian, infrastruktur transportasi berperan sebagai perangsang tumbuhnya sektor-sektor perekonomian baru dan berkembangnya sektor-sektor perekonomian yang sudah ada.

Menurut Simbolon (2003), dalam transportasi terdapat ungkapan *ship follow the trade* and *trade follow the ship*. Kata *ship follow the trade* mengandung makna bahwa transportasi (*ship*) mengikuti perkembangan maupun kemajuan aktivitas perdagangan dan kata *trade follow the ship* berarti pula bahwa perkembangan kegiatan perdagangan tergantung pada transportasi (*ship*). Dengan demikian, dapat diartikan bahwa perkembangan suatu daerah ataupun wilayah tergantung dari perkembangan sarana dan prasarana transportasi atau sebaliknya, perkembangan sarana dan prasarana transportasi suatu daerah tergantung pada perkembangan aktivitas atau kegiatan perdagangan dari daerah atau dari masyarakat di wilayah tersebut. Untuk itu, transportasi atau aktivitas perdagangan dan perkembangan wilayah saling mempengaruhi satu dengan yang lainnya. Jelas bahwa transportasi memiliki nilai strategis bagi suatu wilayah. Nilai strategis transportasi di sini, terutama nilai ekonomisnya memberi tambahan kesejahteraan hidup bagi masyarakat. Nilai ekonomi dari transportasi membuat transportasi semakin penting dan membutuhkan berbagai macam kajian.

Schumer menyebutkan bahwa negara yang maju adalah negara yang memiliki penduduk yang memadai dan berkesinambungan, sumber daya alam yang melimpah, dan transportasi yang lancar, karena transportasi merupakan penghubung antara komoditas/barang hasil produksi dan konsumen. Mobilitas yang tinggi mencerminkan kelancaran distribusi serta waktu yang diperlukan untuk mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat dimana barang tersebut kurang bermanfaat ke lokasi dimana manfaatnya lebih besar akan semakin cepat. Semakin tinggi mobilitas maka semakin tinggi pula produktivitasnya (Nasution, 2006).

**Gambar 1.1**  
**Perkembangan Kendaraan Bermotor di Indonesia (Unit)**

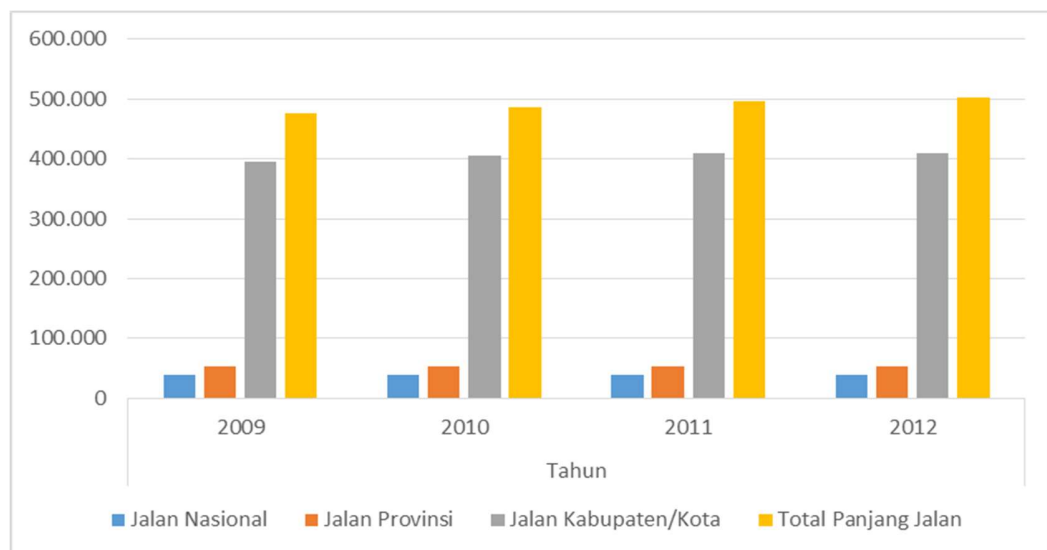


Sumber: Badan Pusat Statistik, Kepolisian Republik Indonesia, 2014

Berdasarkan Gambar 1.1, perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mengalami peningkatan dari tahun 2009 sampai dengan tahun 2013. Secara

keseluruhan moda transportasi mengalami peningkatan rata-rata sebesar 11,1%, dimana peningkatan tertinggi adalah sepeda motor yaitu sebesar 12,2%.

**Gambar 1.2**  
**Panjang Jalan Menurut Kewenangan (Km)**



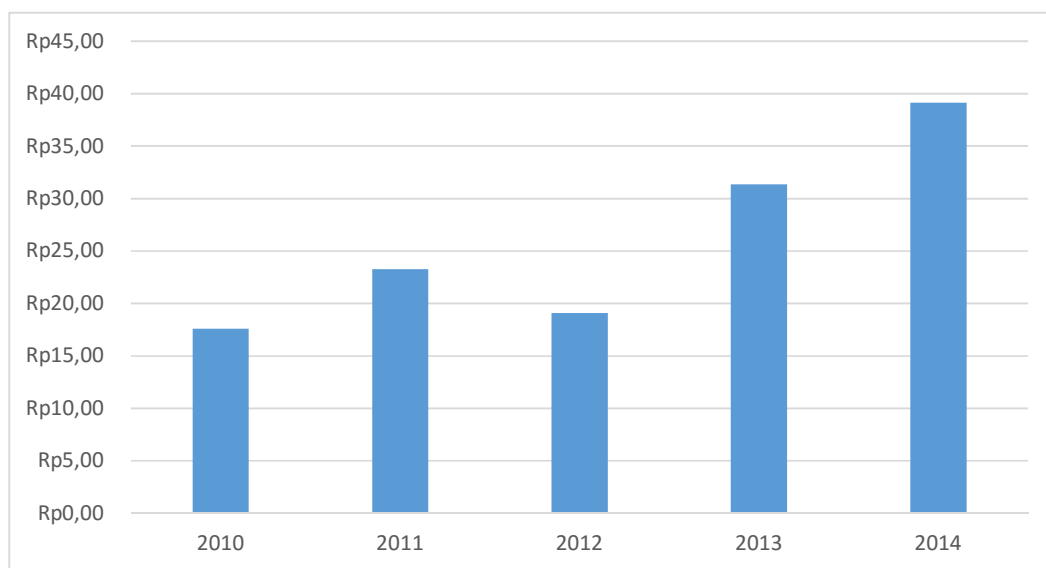
Sumber: Direktorat LLAJ, 2014

Selanjutnya, Gambar 1.2 menjelaskan jaringan jalan di Indonesia dari tahun 2009 sampai tahun 2012. Data tersebut menunjukkan bahwa panjang jalan mengalami peningkatan sekitar 1,1% pertahunnya. Total panjang jalan Indonesia pada tahun 2009 adalah 331.615 Km kemudian meningkat pada tahun 2011 menjadi 487.314 Km, pada tahun 2012 mengalami peningkatan lagi menjadi 501.969 Km.

Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi, oleh karena itu dengan menyediakan fasilitas transportasi memungkinkan orang, barang, dan jasa dapat diangkut dari satu tempat ke tempat lain di seluruh dunia (Gie, 2002). Perannya sangat penting baik dalam proses produksi maupun dalam menunjang distribusi komoditi ekonomi, sehingga pemerintah menaruh perhatian besar terhadap sektor

transportasi dengan senantiasa meningkatkan anggaran yang dialokasikan karena penting dan tingginya sektor ini didalam mendukung pertumbuhan perekonomian nasional.

**Gambar 1.3**  
**Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan (Triliun Rupiah)**



Sumber: Kementerian Perhubungan. 2014

Gambar 1.3 menjelaskan bahwa alokasi anggaran kementerian perhubungan dari tahun 2010 sampai tahun 2014. Pada tahun 2010 alokasi anggaran kementerian perhubungan sebesar Rp. 17,619 triliun, yang kemudian meningkat di tahun 2014 menjadi sebesar 39,151 triliun. Pada tahun 2012 terjadi penurunan alokasi anggaran yang dikarenakan pagu defenitif dikurangi revisi dan pemotongan dimana besaran anggaran yang diperoleh adalah Rp. 19,100 triliun.

**Tabel 1.1**  
**PDB Menurut Lapangan Usaha Atas Harga Konstan 2000 (Milyar Rupiah)**

No	LAPANGAN USAHA	2010	2011	2012	2013	2014
1	<b>PERTANIAN, KEHUTANAN &amp; PERIKANAN</b>	304.777,1	315.036,8	328.279,7	339.560,8	350.722,2
2	<b>PERTAMBANGAN &amp; PENGGALIAN</b>	187.152,5	190.143,2	193.139,2	195.853,2	195.425
3	<b>INDUSTRI PENGOLAHAN</b>	597.134,9	633.781,9	670.190,6	707.481,7	1.741.835,7
4	<b>PENGADAAN LISTRIK DAN GAS</b>	18.050,2	18.899,7	20.094	21.254,8	22.423,5
5	<b>BANGUNAN</b>	150.022,4	159.122,9	170.884,8	182.117,9	194.093,4
6	<b>PERDAGANGAN HOTEL DAN RESTORAN</b>	400.474,9	437.472,9	473.152,6	501.040,6	524.309,5
7	<b>TRANSPORTASI DAN KOMUNIKASI</b>	217.980,4	241.303	265.383,7	291.404	318.527,9
8	<b>Angkutan Darat</b>	35.974,4	38.339,3	41.071	44.282,6	47.705,9
9	<b>KEUANGAN, PERSEWAAN DAN JASA PERUSAHAAN</b>	221.024,2	236.146,6	253.146,6	272.141,6	288.351
10	<b>JASA-JASA</b>	217.842,2	232.659,1	244.807	258.198,4	273.493,3
	<b>PRODUK DOMESTIK BRUTO</b>	2.314.458,8	2.464.566,1	2.618.932	2.769.053	2.909.181,5
	<b>PRODUK DOMESTIK BRUTO TANPA MIGAS</b>	2.171.113,5	2.322.653,1	2.481.790,3	2.635.612,6	2.779.064

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2015

Berdasarkan Tabel 1.1 dapat diketahui bahwa dari data PDB atas harga konstan tahun 2009-2014 di Indonesia dengan kontribusi paling besar terdapat pada pada sektor industri pengolahan yaitu sebesar 1.741.835,7 milyar rupiah, lalu disusul dengan sektor perdagangan, hotel dan restoran yaitu sebesar 524.309,5 milyar rupiah kemudian diikuti oleh sektor pertanian, kehutanan dan perikanan yaitu sebesar 350.722,2 milyar rupiah, sedangkan sektor transportasi dan komunikasi berkontribusi sebesar 318.527,9 milyar rupiah dengan subsektor transportasi darat berkontribusi

sebesar 47.705,9 milyar rupiah. Dari data tersebut subsektor transportasi darat mempunyai peran yang cukup besar terhadap PDB Indonesia, namun jika tidak didukung oleh keberadaan sarana dan prasarana jalan yang baik, maka akan berdampak buruk terhadap perekonomian.

Berdasarkan temuan empirik, ditemukan bahwa infrastruktur berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi misalnya, penelitian Radiansyah (2012) menyatakan bahwa panjang jalan mempunyai elastisitas positif sebesar 0,097 yang berarti bahwa setiap terjadi penambahan panjang jalan sebesar 1% maka akan meningkatkan PDRB per kapita sebesar 0,097% dengan asumsi *ceteris paribus*. Hal ini sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa semakin meningkatnya modal, dalam hal ini infrastruktur jalan, maka akan semakin meningkatkan output. Peningkatan output ini akan berdampak terhadap peningkatan pertumbuhan ekonomi. Selanjutnya, Panggabean (2010) dengan salah satu variabel yang digunakan adalah jumlah kendaraan bermotor menyatakan bahwa, jumlah kendaraan bermotor berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Sumatera Utara yang ditunjukkan oleh hasil regresi sebesar 7,194. Artinya bahwa setiap kenaikan 1 milyar jumlah kendaraan bermotor akan meningkatkan PDRB sebesar 7,914 milyar dengan asumsi *ceteris paribus*.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini akan menganalisa pengaruh sektor transportasi, khususnya transportasi darat terhadap pertumbuhan

ekonomi, dengan judul “Analisis Pengaruh Transportasi darat Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia”.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Kondisi infrastruktur suatu negara dapat mempengaruhi pelaksanaan pembangunannya, khususnya infrastruktur transportasi jalan raya. Di Indonesia kondisi infrastruktur transportasi masih dalam keadaan buruk, pada tahun 2013 jumlah kendaraan bermotor di Indonesia sebesar 102.275.084 unit sementara itu total panjang jalan di Indonesia hanya 501.969 Km. Peningkatan panjang jalan yang tidak sebanding dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor dapat mengganggu aktivitas distribusi dan menyebabkan mobilitas menjadi tidak lancar, padahal dari sisi makro ekonomi, transportasi memegang peranan strategis dalam meningkatkan PDB nasional, karena sifatnya sebagai *derived demand*, yang artinya apabila penyediaan transportasi meningkat maka akan memicu kenaikan angka PDB.

Dengan memperhatikan berbagai hal tersebut mengenai pentingnya peranan sektor transportasi, maka dapat dibuat pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia?
2. Bagaimana pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia?
3. Bagaimana pengaruh pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia?



### **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah tersebut tujuan penelitian ini dibagi menjadi tujuan umum dan tujuan khusus. Tujuan umum adalah untuk mengetahui bagaimana pengaruh transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi. Sementara itu, tujuan khusus penelitian ini adalah:

1. Mengetahui pengaruh panjang jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.
2. Mengetahui pengaruh jumlah kendaraan bermotor terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.
3. Mengetahui pengaruh pengeluaran pemerintah pada sektor transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

1. Memberikan analisis pengaruh sektor transportasi, khususnya transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia yang bisa dimanfaatkan oleh pihak-pihak terkait, seperti Kementerian Perhubungan, Badan Pembangunan dan Perencanaan Daerah (BAPPEDA), dan lain-lain.
2. Sebagai referensi penelitian di bidang transportasi khususnya bagi mahasiswa FEB Universitas Diponegoro.