

## BAB V

### PENUTUP

Pembangunan ekonomi suatu daerah merupakan bagian penting dalam meningkatkan kinerja perekonomian dan kemajuan suatu negara. Hal tersebut menjadikan pembangunan merupakan salah satu fungsi utama yang harus dilaksanakan oleh pemerintah sebagai orientasi kebijakan. Pembangunan daerah bertujuan untuk menciptakan pemerataan pembangunan antar daerah. Salah satu bentuk pembangunan yang dimaksud adalah pembangunan infrastruktur. Infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi yang tinggi seringkali ditemui di daerah yang memiliki ketersediaan infrastruktur yang mencukupi.

Sejak tahun 2005, pembangunan infrastruktur Jalan Tol Purbaleunyi (Purwakarta-Bandung-Cileunyi) telah mulai beroperasi. Tujuan pembangunan infrastruktur Jalan Tol Purbaleunyi adalah menghubungkan dua kutub pertumbuhan di bagian barat Pulau Jawa yaitu Kota Jakarta dan Kota Bandung. Harapan dari pembangunan infrastruktur Jalan Tol Purbaleunyi adalah meningkatkan aktivitas ekonomi di kedua kutub pertumbuhan dan daerah-daerah yang dilalui oleh infrastruktur tersebut dengan cara mempercepat waktu tempuh.

Kawasan Cekungan Bandung atau dapat disebut Kawasan Bandung Raya secara administratif meliputi lima wilayah yaitu Kabupaten Bandung, sebagian Kabupaten Sumedang, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, dan Kota Bandung yang merupakan kutub pertumbuhan. Kota Bandung sebagai kutub pertumbuhan ekonomi di Jawa Barat dan sebagai kota inti di Kawasan Cekungan Bandung memiliki aktivitas ekonomi yang tinggi tentunya dapat memberikan limpahan ekonomi terutama ke wilayah *hinterland*-nya. Sebagai kutub pertumbuhan, Kota Bandung dapat memberikan limpahan positif seperti mobilisasi tenaga kerja, pendidikan, dan *spread effect* sehingga dapat memunculkan aktivitas ekonomi baru di kawasan *hinterland* Kota Bandung. Hal tersebut didukung oleh rampungnya pembangunan infrastruktur Jalan Tol Purbaleunyi yang mulai dioperasikan sejak tahun 2005, tentunya hal tersebut menjadi suatu hal positif bagi wilayah *hinterland* Kota Bandung karena memiliki konektivitas yang lebih tinggi dengan kutub pertumbuhan sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi.

Berdasarkan pembahasan terhadap analisis yang dilakukan berdasarkan rumusan masalah yang telah dirumuskan, diketahui bahwa jumlah penduduk dengan lulusan S-1, jumlah angkatan kerja, dan interaksi antara Tol Purbaleunyi dengan Kota

Bandung berpengaruh signifikan secara statistik terhadap PDRB wilayah *hinterland* Kota Bandung. Hasil tersebut mencerminkan bahwa kehadiran infrastruktur membuat dampak pertumbuhan Kota Bandung terhadap kawasan *hinterland*-nya semakin terasa. Hadirnya infrastruktur akan membuat setiap peningkatan kinerja ekonomi Kota Bandung akan membuat PDRB kawasan *hinterland* Kota Bandung meningkat lebih tinggi apabila dibandingkan dengan sebelum hadirnya jalan tol.

Hasil lain dari penelitian ini menunjukkan bahwa jumlah penduduk dengan lulusan S-1 dan jumlah angkatan kerja di wilayah *hinterland* Kota Bandung memberikan pengaruh signifikan secara statistik terhadap PDRB kawasan *hinterland* Kota Bandung. Hal ini memberikan indikasi bahwa pembangunan manusia yang tinggi akan memengaruhi perekonomian melalui peningkatan kapabilitas penduduk dan konsekuensinya terhadap produktivitasnya. Disisi lain, hal ini pun mencerminkan bahwa jumlah tenaga kerja yang besar di kawasan *hinterland* Kota Bandung akan menambah jumlah tenaga yang produktif, sedangkan pertumbuhan ekonomi yang lebih besar mencerminkan ukuran domestik yang lebih besar. Lebih dari itu, sektor andalan di Kawasan Cekungan Bandung merupakan sektor-sektor yang bersifat padat karya sehingga jumlah angkatan kerja memengaruhi PDRB kawasan *hinterland* Kota Bandung. Semakin meningkatnya jumlah lulusan S-1 di kawasan *hinterland* Kota Bandung mengindikasikan terjadinya peningkatan sumber daya manusia yang berkualitas dan mempunyai daya saing tinggi, sehingga berpengaruh terhadap produktivitas angkatan kerja yang terdapat di kawasan *hinterland* Kota Bandung.

Penelitian ini juga menunjukkan bahwa nilai investasi, PDRB Kota Bandung, dan infrastruktur Jalan Tol Purbaleunyi tidak memiliki pengaruh signifikan secara statistik terhadap PDRB kawasan *hinterland* Kota Bandung. Indikasi yang muncul adalah Kota Bandung sebagai kutub pertumbuhan masih menjadi wilayah yang paling diminati oleh investor. Kemudian, indikasi yang muncul terkait PDRB Kota Bandung sebagai kutub pertumbuhan tidak memengaruhi PDRB kawasan *hinterland* Kota Bandung adalah tanpa adanya infrastruktur seperti jalan tol, maka Kota Bandung sebagai kutub pertumbuhan tidak memiliki banyak akses terhadap kawasan *hinterland*-nya, sehingga dampak yang diberikan ke kawasan *hinterland*-nya akan lebih rendah. Disisi lain, infrastruktur Jalan Tol Purbaleunyi pun tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap PDRB kawasan *hinterland* Kota Bandung. Indikasi yang muncul adalah sejak diresmikan tahun 2005, total kendaraan keluar menuju Kota Bandung lebih besar dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang keluar menuju kawasan *hinterland* Kota Bandung. Kota Bandung sebagai kutub pertumbuhan masih mempunyai daya tarik yang lebih tinggi dibandingkan dengan wilayah *hinterland*-nya.

Dari hasil yang telah dipaparkan sebelumnya, penelitian ini mempunyai kesimpulan bahwa keberadaan infrastruktur Tol Purbaleunyi tidak berarti apapun terhadap kawasan *hinterland* Kota Bandung tanpa adanya aktivitas ekonomi yang dihasilkan oleh kutub pertumbuhannya yang cenderung memiliki aktivitas ekonomi yang lebih tinggi. Begitu pun sebaliknya, Kota Bandung sebagai kutub pertumbuhan tidak dapat memberikan *spillover* positif terhadap kawasan *hinterland*-nya tanpa adanya infrastruktur sebagai penghubung terhadap kawasan *hinterland*-nya, sehingga perlu adanya interaksi antara kutub pertumbuhan dan infrastruktur sehingga dapat menciptakan aktivitas ekonomi yang lebih tinggi dalam suatu kawasan. Hal tersebut mengindikasikan bahwa perlunya kombinasi terhadap seluruh faktor *input* sehingga analisis yang berkaitan terhadap kawasan *hinterland* dapat lebih terasa.

Sadar akan adanya kekurangan dalam penelitian ini, penulis menyarankan beberapa langkah guna penyempurnaan dalam penelitian selanjutnya, seperti:

1. Menambah rentang waktu data

Hal ini dilakukan sebagai langkah penyesuaian untuk melakukan teknik estimasi yang lebih baik, karena dalam penelitian ini rentang waktu data yang digunakan sangat terbatas.

2. Teknik estimasi

Teknik estimasi yang penulis sarankan adalah *Two Stage Least Square* (2SLS). Hal ini dilakukan guna memberikan penjelasan yang lebih akurat terkait adanya *spillover* yang dihasilkan dari suatu kutub pertumbuhan ke kawasan *hinterland*-nya. Dalam penelitian ini, penulis tidak dapat menggunakan teknik estimasi tersebut karena kurangnya rentang waktu data. Disamping itu, perlunya analisis simultan sehingga dalam penelitian berikutnya dapat melihat pengaruh dari variabel *independent* terhadap PDRB kawasan *hinterland* secara bersamaan.

3. *Software* pendukung estimasi

Hal ini dilakukan agar analisis mengenai pentingnya ekonomi spasial yang menggambarkan interaksi antar daerah dapat didukung dengan baik dari adanya *software* khusus mengenai ekonometri spasial.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah. (2015). *Rencana pengembangan kawasan metropolitan Cekungan Bandung*. Kementerian PUPR.
- Badan Pusat Statistik. (n.d.). *Tenaga Kerja*. Diambil kembali dari Badan Pusat Statistik: <https://www.bps.go.id/subject/6/tenaga-kerja.html>
- Badrudin, R. (1999). Pengembangan wilayah Propinsi DIY (pendekatan teoritis). *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 4(2), 171-181.
- BPN. (n.d.). *Direktorat Pemanfaatan Ruang*. Dipetik April 2, 2018, dari Badan Pertanahan Nasional: <http://sifataru.atrbpn.go.id/kawasan/Cekungan-Bandung>
- Dewi, A. L. (2009). Evaluasi dampak pembangunan Jalan Tol Cipularang terhadap pengguna jalan tol dan perekonomian Kabupaten Purwakarta. *Jurnal Kebijakan Ekonomi*, 4(2), 162-181.
- Fay, M. (2001). *Financing the future: Infrastructure need in Latin America, 2000-05*. Finance, Private Sector, and Infrastructure Sector Unit. World Bank.
- Glasson, J. (1977). *Pengantar Perencanaan Regional*. Jakarta: LPFE-UI.
- Gruber, J. (2011). *Public finance and public policy* (3rd ed.). New York: Worth Publishers.
- Gujarati, D. N. (2004). *Basic econometrics* (4th ed.). New York: The McGraw-Hill Companies.
- Handoko, A. I. (2014, April 10). *Jalan tol kemajuan ekonomi Indonesia*. Diambil kembali dari Republika.co.id: <http://www.republika.co.id/berita/rol-to-campus/itb/14/04/09/n3ru0z-jalan-tol-kunci-kemajuan-ekonomi-indonesia>
- Hong, J., Chu, Z., & Wang, Q. (2011). Transport infrastructure and regional economic growth: evidence from China. *Transportation*, 38(5), 737-752.
- Indonesia Investment. (2017, Juni 23). *Infrastruktur di Indonesia*. Diambil kembali dari Indonesia-Investment: <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/risiko/infrastruktur/item381?>
- Jiang , X., Zhang, L., & Xiong, C. (2016). Transportation and regional economic development: Analysis of spatial spillovers in China Provincial regions. *Network And Spatial Economics*, 16(3), 769-790.
- Jofre-Monseny, J., Marin-Lopez, R., & Viladecans-Marsal, E. (2012). *What underlies localization and urbanization economies? evidence from the location of new firms*. Barcelona: Institut d'Economia de Barcelona.
- Jonaidi, A. (2012). Analisis pertumbuhan ekonomi dan kemiskinan di Indonesia. *Jurnal Kajian Ekonomi*, 1(1), 140-164.

- KBBI. (n.d.). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Dipetik April 1, 2018, dari Kamus Besar Bahasa Indonesia: <https://kbbi.web.id/data>
- Ke, S. (2010). Agglomeration, productivity, and spatial spillovers across Chinese cities. *The Annals Of Regional Science*, 45(1), 157-179.
- Kementerian Bappenas. (2015). *Pengembangan metropolitan Bodebek-Karpur (tkw-25) tahun 2015*. Jakarta: Kementerian Bappenas.
- Kementerian PUPR. (2014, Oktober 28). *Tujuan dan manfaat*. Diambil kembali dari Badan pengatur jalan tol: <http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/tujuan-dan-manfaat>
- Kementerian PUPR. (2015). *Informasi Statistik Infrastruktur*. Jakarta: Kementerian PUPR.
- Koo, J. (2005). Agglomeration and spillovers in a simultaneous framework. *The Annals Of Regional Science*, 39(1), 35-47.
- Kyophilavong, P., Ogawa, K., Kim, B., & Nouansavanh, K. (2018). Does education promote economic growth in Laos? evidence from cointegration and granger causality approaches. *The Journal of Developing Areas*, 52(2), 1-11.
- Lesage, J. P. (2014). What regional scientist need to know about spatial econometrics. *The Review Of Regional Studies*, 44(1), 13-32.
- Mak, W. (2011). *China's long-term economic growth sustainability: An empirical approach*. Temple University.
- Ma'ruf, Y. P., & Daud, J. (2013). Pengaruh investasi infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah di kabupaten pesisir selatan Provinsi Sumatera Barat. *Jurnal Teknik Sipil USU*, 2(3), 1-12.
- Maryaningsih, Y., Hermansyah, O., & Savitri, M. (2014). Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. *Bulentin Moneter dan Perbankan*, 17(1), 62-98.
- Mishkin, F. S. (2014). *Macroeconomics: Policy and practice* (2nd ed.). New York: Pearson.
- Nicholson, W., & Snyder, C. (2012). *Theory and application of intermediate microeconomics* (11th ed.). South-Western: Cengage Learning.
- Nurmainah, S. (2013). Analisis pengaruh belanja modal pemerintah daerah, tenaga kerja, terserap dan indeks pembangunan manusia terhadap pertumbuhan ekonomi dan kemiskinan: Studi kasus 35 Kabupaten / Kota di Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal Bisnis Dan Ekonomi*, 20(2), 131-141.
- Pasaribu, E., Priyarsono, D. S., Siregar, H., & Rustiadi, E. (2014). Dampak spillover pusat-pusat pertumbuhan di Kalimantan. *Jurnal Ekonomi & Kebijakan Publik*, 5(2), 225-238.

- Prasetyo, P. E. (2008). The quality of growth: Peran teknologi dan investasi human capital sebagai pemacu pertumbuhan ekonomi berkualitas. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan*, 1(1), 1-15.
- Purba, O. N., & Setiawan. (2016). Pemodelan pertumbuhan ekonomi Provinsi Sumatera Utara dengan pendekatan ekonometrika spasial data panel. *Jurnal Sains dan Seni ITS*, 5(2), 139-144.
- Sjafii, A. (2009). Pengaruh investasi fisik dan investasi pembangunan manusia terhadap pertumbuhan ekonomi Jawa Timur 1990-2004. *Journal Of Indonesian Applied Economics*, 3(1), 59-76.
- Sjafrizal. (2008). *Ekonomi regional: teori dan aplikasi*. Badouse Media.
- Soemartini. (2016). Penerapan metode two stage least squares pada model persamaan simultan dalam meramalkan pdrb. *BIAStatistics*, 10(1), 52-58.
- Suparta, I. W. (2009). Spillover effect perekonomian Provinsi DKI Jakarta dan Sumatera Selatan terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Lampung. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 10(1), 32-48.
- Wang, Z., & Sun, S. (2016). Transportation infrastructure and rural development in China. *China Agricultural Economic Review*, 8(3), 516-525.
- World Bank. (1994). *Infrastructure for development*. New York: Oxford University Press.