

PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA SORONG PROVINSI PAPUA BARAT

Aram Palilu¹, Roberthair Suripatty²

Dosen Universitas Victory Sorong
Arampalilu1015@gmail.com¹; robbysuripatty@gmail.com²

Abstrak

Permasalahan yang dihadapi oleh Kota Sorong adalah ketersediaan infrastruktur transportasi yang tidak maksimal. Hal ini mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Kota Sorong yang tidak tinggi. Berdasarkan statistik, pertumbuhan ekonomi Kota Sorong rata-rata 8,83 % pertahun dalam rentang waktu Tahun 2007 – 2016. Angka rata-rata pertumbuhan ekonomi ini masih relatif rendah karena data riilnya bersifat fluktuatif. Secara teoritik mengatakan faktor bahwa suatu negara dalam kurun waktu tertentu, pembangunan ekonominya akan maju bila pertumbuhan ekonominya berada pada angka dua digit. Untuk mencapai itu, salah satu penentu adalah ketersediaan infrastruktur transportasi yang semakin handal dari waktu ke waktu. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh infrastruktur transportasi yang meliputi transportasi darat, laut, dan udara terhadap pertumbuhan ekonomi. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data time series Tahun 2007 – 2016. Metode penelitian yang digunakan untuk menganalisis data adalah kuantitatif. Alat analisis yang dipakai dalam penelitian ini adalah regresi berganda, dengan catatan data yang terkumpul terlebih dahulu diubah kedalam bentuk logaritma natural. Hasil penelitian secara simultan menunjukkan bahwa apabila variabel lain dianggap tetap, maka transportasi darat, transportasi laut, dan udara berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Sorong, dimana masing-masing berkontribusi sebesar 2,933%; 1, 344 %.; dan 0,759 %. Hal ini dikarenakan mobilitas pengangkutan barang maupun manusia dari tempat asal ke tempat tujuan menjadi lancar; sedangkan secara parsial untuk transportasi udara secara statistik belum signifikan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Kota Sorong, disebabkan transportasi udara lebih cenderung mengangkut orang, dibandingkan barang/jasa.

Kata Kunci: Transportasi Darat, Transportasi Laut, Transportasi Udara, Pertumbuhan Ekonomi

Abstract

The problem faced by Sorong City is non-optimal transportation infrastructure. This affects the economic growth of Sorong City which is not high. Statistically, the economic growth of Sorong City is averagely 8.83% per year in 2007 - 2016. The average economic growth rate is still relatively low because the real data is fluctuating. Theoretically, the economic development of a country is said to be advanced in a period of time if the economic growth is at double digits. To achieve that, one of the determinants is the availability of transportation infrastructure that becomes more reliable over time. This study aims to determine the effect of transportation infrastructure which includes land, sea, and air transportation to economic growth. The data used in this study are time series data in 2007 - 2016. The research method used to analyze the data is quantitative. The analytical tool in this study is multiple regression, in which the collected data are converted into natural logarithms. The results of the study simultaneously show that if other variables are considered constant, then land, sea, and air transportation have a positive and significant effect on the economic growth of Sorong City, each of which contributes 2.933%; 1,344%; and 0.759%. This is because the mobility of transporting goods and people from the place of origin to the destination becomes smooth; while partially air transportation has not statistically affected the economic growth of Sorong City significantly because air transportation is more likely to transport people than goods/services.

Keywords: *Land Transportation, Sea Transportation, Air Transportation, Economic Growth.*

A. PENDAHULUAN

Sejak manusia ada dan hidup dalam perkembangan peradabannya, maka tidak dapat dipungkiri bahwa transportasi sangat memegang peranan yang penting baik untuk memobilisasi kebutuhan berupa barang maupun manusia. Demikian pula halnya, pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Sebagai implikasi dari perkembangan ini diharapkan kesempatan kerja akan bertambah, tingkat pendapatan

meningkat, dan kemakmuran masyarakat menjadi semakin tinggi (Salim, 2004).

Perlu diketahui bahwa, pembangunan infrastruktur transportasi merupakan bagian integral dari pembangunan nasional. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur diyakini sebagai motor pembangunan suatu kawasan, termasuk pembangunan industri. Berbagai upaya telah dilakukan pemerintah untuk menyediakan fasilitas dan layanan infrastruktur yang berkualitas, baik dalam bentuk pengaturan dengan kerangka regulasi maupun kerangka investasi melalui rehabilitasi dan peningkatan kapasitas fasilitas infrastruktur transportasi yang rusak, serta pembangunan baru. Kerangka kebijakan regulasi dan kerangka investasi diharapkan akan dapat meningkatkan ketersediaan fasilitas dan layanan infrastruktur (Basri & Munadar, 2009).

Sebelum menjelaskan lebih jauh, ada baiknya peneliti memperjelas apa sebenarnya yang dimaksudkan dengan infrastruktur transportasi menurut para ahli, dan jenis infrastruktur apa yang dimaksud dalam penelitian tersebut. Banerjee, dkk, mendefinisikan bahwa, *transportation infrastructure is often mentioned as a key to promoting growth and development. The argument relies on the simple logic that one first needs to have access to markets and ideas before one can benefit from them* (Banerjee, dkk. 2012). *Transportation infrastructure is defined as any facility designed for transporting people and goods including, but not limited to, sidewalks, trails, bike lanes, highways, streets, bridges, tunnels, railroads, mass transportation, and parking system...* Clearly (dalam Trimbath, 2011), *define "transportation infrastructure" as the underlying structures that support the delivery of inputs to places of production, goods and services to customers, and customers to*

marketplaces. The structures are: transit, highways, airports, railways, waterways (ports), intermodal links.

Berdasarkan pendapat di atas, maka infrastruktur transportasi yang dimaksudkan dalam penelitian disini adalah meliputi: 1) transportasi jalan, 2) transportasi laut, dan 3) transportasi udara. Pembangunan infrastruktur transportasi yang memadai diyakini sebagai faktor penentu dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Sejarah membuktikan bahwa tidak ada suatu kawasan atau negara di dunia yang tertinggal dibidang ekonomi karena pembangunan infrastrukturnya yang sangat memadai dan berkualitas.

Persoalannya, prasarana dan sarana jalan, pelabuhan laut dan bandar udara sebagai pendukung transportasi di Kota Sorong, masih terbatas terutama baik dari aspek kuantitas maupun kualitas. Semuanya itu menyebabkan arus transportasi barang dan penumpang menjadi tidak efisien dan efektif. Selain itu, biaya pengangkutan tinggi, berpengaruh pada tingkat harga yang tinggi dan akhirnya harga tersebut dibebankan pada konsumen, selanjutannya adalah daya beli masyarakat relatif rendah. Hal ini, akan berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi bagi Kota Sorong, dan bila hal tersebut di atas dikaitkan dengan pertumbuhan ekonomi Kota Sorong sejak Tahun 2007 – 2016, ternyata pertumbuhan ekonomi perkapita atas dasar harga konstan, menunjukkan laju pertumbuhan ekonomi yang fluktuatif dan belum tinggi, walaupun laju pertumbuhan ekonomi, berada pada kisaran 8,83 persen per tahun.

Berdasarkan paparan diatas, bila permasalahan-permasalahan tersebut tidak dicari solusi pemecahannya secara serius maka akan berpengaruh negatif secara langsung pada kegiatan perekonomian (termasuk pelayanan publik), baik dalam lingkup mikro maupun makro. Karena itu, peneliti

tertarik untuk meneliti tentang apakah ketersediaan infrastruktur transportasi dapat memengaruhi pertumbuhan ekonomi regional bagi Kota Sorong. Asumsi peneliti sementara bahwa, ketiga jenis infrastruktur transportasi tersebut merupakan faktor penentu dan paling berpengaruh dalam merangsang pertumbuhan ekonomi regional yang signifikan. Sehubungan dengan itu, akhirnya peneliti merumuskan judul penelitiannya, sebagai berikut: "Analisis Pengaruh Infrastruktur Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Sorong Provinsi Papua Barat".

B. TINJAUAN PUSTAKA

1. Transportasi Jalan

Didalam suatu wilayah atau negara yang ingin perekonomiannya cepat tumbuh, berkembang dan maju, biasanya yang paling didahulukan untuk pembangunan infrastruktur transportasi salah satunya adalah jalan. Disadari atau tidak, jalan adalah suatu jalur di daratan yang sangat vital demi keberlangsungan kegiatan perekonomian dan mobilitas dari suatu penduduknya. Tanpa jalan di suatu wilayah maka dipastikan suatu wilayah atau negara akan tetap dalam keadaan subsisten bahkan terbelakang di semua aspek kehidupan dan penghidupan, oleh karena hubungan dengan dunia luar tidak memungkinkan.

Berdasarkan pendapat diatas, jalan adalah infrastruktur fisik di daratan yang berfungsi menghubungkan antar daerah atau wilayah yang satu dengan yang lain dalam rangka mobilitas manusia dan distribusi barang/jasa secara cepat, lancar, tertib, aman, dan terkendali. Dengan demikian, infrastruktur transportasi tersebut sangat berperan dalam memperlancar aksesibilitas pergerakan barang, orang, maupun jasa dalam meningkatkan kegiatan perekonomian di Kota Sorong.

2. Transportasi Laut

Infrastruktur transportasi laut disini adalah meliputi prasarana pelabuhan maupun sarana/moda transportasi laut (kapal motor) yang saling bersinergi sebagai jaringan transportasi laut. Pelabuhan sangat dibutuhkan untuk tempat berlabuhnya suatu kapal dalam berbagai ukuran dan jenisnya, karena itu pembangunan infrastruktur dari pada pelabuhan laut sangat dipertimbangkan mengenai kapasitasnya sebagai tempat bongkar muat barang dan turun naiknya penumpang. Secara umum, Pelabuhan adalah tempat terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhanserta berbagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Sedangkan sarana/moda transportasi laut (Kapal Laut/KM) merupakan moda transportasi yang berperan dalam pemindahan barang, orang maupun jasa dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan.

3. Transportasi Udara

Pembangunan transportasi udara adalah upaya penyediaan prasarana dan sarana transportasi udara seimbang (berimbang) dengan permintaan jasa transportasi udara, sehingga terselenggara pelayanan transportasi udara yang efektif dan efisien (Adisasmita, 2012). Terkait dengan itu, maka sarana/moda transportasi udara adalah setiap pesawat yang menggunakan jasa bandara udara sebagai tempat mendarat dan lepas landas untuk bongkar muat barang, orang maupun mengangkut barang/orang dari asal penerbangan maupun tujuan penerbangan. Dengan

tersedianya prasarana dan sarana transportasi tersebut sangat berperan sebagai tempat dan pendistribusian barang, orang maupun jasa didalam menunjang pembangunan, khususnya pertumbuhan perekonomian di Kota Sorong.

4. Pertumbuhan Ekonomi

Definisi yang bersifat umum mengatakan bahwa, pertumbuhan ekonomi adalah "sebagai suatu ukuran kuantitatif yang menggambarkan perkembangan suatu perekonomian dalam suatu tahun tertentu apabila dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Perkembangan tersebut selalu dinyatakan dalam bentuk persentase perubahan pendapatan nasional pada suatu tahun tertentu dibandingkan dengan tahun sebelumnya"(Sukirno, 2010). Hal yang tidak dapat disangkal bahwa, seharusnya pertumbuhan ekonomi idealnya menunjukkan suatu peningkatan yang terus-menerus baik secara nasional maupun regional.

Terkait dengan hal tersebut, bagaimana merangsang produksi barang dan jasa yang lebih banyak melalui usaha meningkatkan produktivitas atau tingkat pendapatan masyarakat dari waktu ke waktu dengan menciptakan faktor-faktor produksi yang sangat mendasar yakni ketersediaan infrastruktur transportasi yang optimal sehingga secara otomatis, terjadi peningkatan pertumbuhan ekonomi dari tahun ke tahun berikutnya"(Sukirno, 2010). Artinya: "perekonomian dianggap mengalami pertumbuhan bila seluruh balas jasa riil terhadap penggunaan faktor produksi pada tahun tertentu lebih besar daripada tahun sebelumnya. Dengan kata lain, perekonomian dikatakan mengalami pertumbuhan bila pendapatan riil masyarakat pada tahun tertentu lebih besar daripada pendapatan riil masyarakat pada tahun sebelumnya" (Susanti, dkk., 2007). Gagasan dalam teori Harrod-Domar berfokus pada satu pernyataan

penting bahwa kunci pertumbuhan ekonomi ada pada investasi. Dengan demikian, ekspektasi terhadap kenaikan pendapatan masyarakat dan kapasitas produktif selalu terkait dengan pertanyaan mengenai seberapa besar laju kenaikan investasi. Meski tidak lepas dari kritik di sana sini, Harrod-Domar dianggap membongkar tradisi Keynesian yang mengabaikan variabel-variabel jangka panjang, kendati masih bekerja dengan kerangka dasar berpikir yang diletakkan Keynes, khususnya mengenai asumsi *full employment*. Dan lebih penting dari itu adalah bahwa model Harrod-Domar telah memberi inspirasi kepada ilmuwan-ilmuwan lain untuk membentuk perkembangan teori pertumbuhan ekonomi modern yang semuanya menempatkan faktor modal dan investasi pada posisi vital dalam peningkatan pendapatan, kapasitas produksi dan *employment* (Wijayanti, 2002).

C. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah metode penelitian kuantitatif, sedangkan teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dan studi dokumentasi. Sumber data, meliputi studi kepustakaan, data primer dan data sekunder. Data yang dikumpulkan berupa data time series, dalam kurun waktu 10 tahun (2007 – 2016). Metode analisis data yang digunakan adalah pertama, uji klasik yang meliputi uji asumsi klasik yang terdiri dari: a) uji multikolinearitas (*TOL/Tolerance* dan *Variance Inflation Factor/VIF*), b) uji heteroskadisitas (metode analisis grafik), dan d) uji otokorelasi (uji Durbin-Watson/DW); kedua, uji regresi berganda. Uji regresi berganda secara matematis adalah sebagai berikut (Setiawan, 2010)::

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_p X_p + \varepsilon$$

Berdasarkan model dasar di atas, dengan memecah infrastruktur transportasi menjadi tiga variabel independen yang diteliti, yaitu 1) transportasi jalan; 2) transportasi laut; dan 3) transportasi udara, maka perlu menotasikan kembali sehingga terbentuklah suatu model, yaitu:

$$\text{LnY} = \beta_0 + \beta_1 \text{LnTJX}_1 + \beta_2 \text{LnTLX}_2 + \beta_3 \text{LnTUX}_3 + \varepsilon$$

Dimana :

LnY = Pertumbuhan Ekonomi Kota Sorong

LnTJX₁ = Transportasi Jalan

LnTLX₂ = Transportasi Laut

LnTUX₃ = Transportasi Udara

β_0 = *Intercept/Parameter*

β_1 s/d β_3 = Koefisien Regresi

ε = *Error Term*

D. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Pengujian Asumsi Klasik

a. Pengujian Gejala Multikolinearitas

Dalam penulisan ini gejala multikolinearitas pada model regresi yang akan diuji dengan memanfaatkan pendekatan *Tolerance* dan *Variance Inflation Factor (VIF)*. *Tolerance score* yang diisyaratkan adalah di bawah 1 dan *VIF* yang diisyaratkan adalah 10 yang menandakan bahwa tidak terdapat gejala multikolinearitas. Hasil perhitungan yang memanfaatkan perangkat komputer adalah sebagaimana tertera pada tabel berikut ini.

Tabel 1
Hasil Pengujian Gejala Multikolinearitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized		Standardized		Collinearity		
		Coefficients		Coefficients		Statistics		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Tolerance	VIF
1	(Constant)	-	7.769		-5.073	.002		
		39.411						
	Ln.Jml.K.Berm tr	2.933	1.233	.714	2.379	.046	.069	4.423
	Ln.K.Kapal	1.344	1.113	.111	2.270	.043	.743	1.346
	Ln.Frek.pswt	.759	1.035	.214	.733	.491	.073	3.681

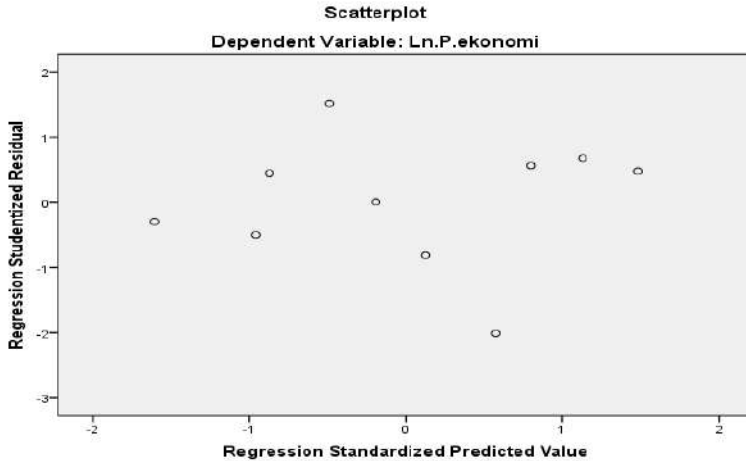
a. Dependent Variable: Ln.P.ekonomi

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan

Bertolak dari hasil perhitungan di atas, terlihat bahwa tidak ada satu variabel bebas yang memiliki nilai *tolerance* di bawah 1 dan tidak ada satu variabel bebas yang nilai *VIF*-nya mencapai atau melewati 10. Berpatokan pada kedua nilai yang disebutkan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi yang akan digunakan dalam analisis ini tidak mengandung gejala multikolinearitas.

b. Pengujian Gejala Heteroskedastisitas

Model yang digunakan dalam analisis harus nilai erornya haruslah homogeny, oleh karena itu model harus diuji terhadap ada tidaknya gejala heteroskedastisitas. Pengujian adanya gejala heteroskedastisitas pada model dilakukan dengan memanfaatkan pendekatan grafik. Grafik yang dihasilkan adalah sebagai berikut:



Gambar 1.
Hasil Pengujian Gejala Heteroskedastisitas

Berdasarkan *scatterplot* yang disajikan di atas, dapat dikatakan bahwa titik-titik menyebar secara acak dan tidak berpola baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y. Keadaan penyebaran titik-titik ini memberikan indikasi kuat bahwa tidak terdapat gejala heteroskedastisitas pada model regresi sehingga model regresi yang diajukan dapat digunakan untuk melakukan estimasi.

c. Pengujian Gejala Autokorelasi

Gejala ada tidaknya gejala autokorelasi pada model di uji dengan Pendekatan Pengujian Durbin – Watson. Pengujian gejala autokorelasi dengan pendekatan ini mengisyaratkan bahwa bilamana criteria bahwa model harus memenuhi nilai $dU < DW < 4 - dU$. Hasil perhitungan memperlihatkan nilai Durbin-Waston sebagaimana terlihat pada tabel berikut ini.

Tabel 2.
Hasil Pengujian Gejala Heteroskedastisitas

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.981 ^a	.963	.944	.3428373	1.995

a. Predictors: (Constant), Ln.Frek.pswt, Ln.K.Kapal, Ln.Jml.K.Bermtr

b. Dependent Variable: Ln.P.ekonomi

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan

Berdasarkan hasil perhitungan dengan memanfaatkan bantuan perangkat komputer diperoleh nilai Durbin-Watson sebesar $1.995 < d_u$ 2,016 dan nilai $1.995 > 4 - 2.016$ atau $1.995 > 1,9836$. Pembuktian ini menunjukkan bahwa kriteria tidak adanya gejala autokorelasi positif maupun negatif terpenuhi sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala autokorelasi pada model regresi yang akan dipergunakan dalam penulisan ini sehingga model regresi yang diajukan dapat dipergunakan lebih lanjut.

2. Analisis Regresi Berganda

Model regresi yang telah memenuhi beberapa asumsi klasik sebagaimana telah dibahas pada bahagian sebelumnya ternyata tidak memiliki gejala penyimpangan asumsi klasik sehingga dapat digunakan untuk mengestimasi. Model yang akan digunakan dalam estimasi selanjutnya adalah:

$$\text{Ln}Y = \beta_0 + \beta_1 \text{LnTJX}_1 + \beta_2 \text{LnTLX}_2 + \beta_3 \text{LnTUX}_3 + \epsilon$$

Hasil yang diperoleh berdasarkan cetakan perangkat komputer dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. Hasil Analisis Regresi

Coefficients^a

Model		Unstandardized		Standardized		
		Coefficients		Coefficients		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-39.411	7.769		-5.073	.002
	Ln.Jml.K.Ber mtr	2.933	1.233	.714	2.379	.046
	Ln.K.Kapal	1.344	1.113	.111	2.270	.043
	Ln.Frek.pswt	.759	1.035	.214	.733	.491

a. Dependent Variable: Ln.P. ekonomi

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan

Hasil perhitungan regresi di atas menghasilkan persamaan regresi sebagai berikut:

$$\text{Ln}Y = -39,411 + 2,933\text{TJX}_1 + 1,344\text{TLX}_2 + 0,759\text{TUX}_3 + \epsilon$$

Angka-angka persamaan di atas memberikan informasi sebagai berikut:

- Nilai konstanta sebesar -39,41 memberikan informasi bahwa bilamana variabel transportasi darat (TJX_1), transportasi laut (TLX_2) dan transportasi udara (TUX_3) tidak mengalami perubahan, maka pertumbuhan ekonomi kota Sorong yang dicapai adalah -39,41.
- Variabel Transportasi darat (TJX_1) yang diproyeksi dengan jumlah kendaraan bermotor memiliki koefisien variabel sebesar 2,933 memberikan tanda bahwa bilamana terjadi perubahan pada transportasi darat sebesar 1 satuan akan mengakibatkan pertumbuhan ekonomi mengalami perubahan sebesar 2,93 % dengan asumsi variabel lain dianggap tidak mengalami perubahan.

- c. Koefisien variabel transportasi laut (TJX_2) yang diproxy dengan jumlah kunjungan kapal memiliki koefisien sebesar 1,344 mengindikasikan bahwa bilamana terjadi perubahan jumlah kunjungan kapal sebagai indikasi kelancaran transportasi laut akan akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Kota Sorong sebesar 1,344 %.
- d. Frekuensi penerbangan sebagai proxy dari transportasi udara ($TJUX_3$) memiliki koefisien variabel sebesar 0,759 mengindikasikan bahwa bilamana terjadi perubahan frekuensi penerbangan pesawat udara sebesar satu kali, maka akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi kota Sorong sebesar 0,759 %.
- e. Semua perubahan akibat perubahan variabel bebas sebagaimana dijelaskan di atas hanya akan terjadi dengan asumsi variabel lain adalah tetap.

a. Pengujian Parsial.

Pengujian parsial dilakukan dengan mengacu pada tabel di atas dan berdasarkan hasil angka-angka yang tercatat pada tabel di atas dapat disimpulkan bahwa:

- a. Variabel transportasi darat (TJX_1) yang diproxy dengan jumlah kendaraan bermotor memiliki nilai t hitung sebesar 2,379 lebih kecil dari t_{table} sebesar 1,833 dan probabilitasnya $0,046 < 0,05$ maka dapat dikatakan bahwa variabel transportasi darat berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel Y . Ini berarti bahwa ketika terjadi perubahan sebesar 1 persen transportasi darat akan mengakibatkan peningkatan pertumbuhan ekonomi Kota Sorong sebesar 2,933 %
- b. Bila melihat pada nilai t_{hitung} dari variabel transportasi laut ($TJLX_2$) adalah $2,270 >$ dari nilai t_{table} yakni 1,833 dengan nilai probabilitas

$0,043 < 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa variabel transportasi laut berpengaruh positif signifikan terhadap variabel pertumbuhan ekonomi Kota Sorong. Artinya bila terjadi penambahan jumlah kunjungan kapal ke Kota Sorong sebanyak satu satuan, akan mengakibatkan peningkatan pertumbuhan ekonomi Kota Sorong sebesar koefisien variabelnya yakni sebesar 2,270 % .

- c. Nilai t_{hitung} untuk variabel transportasi udara ($TJUX_3$) yang diproxy dengan frekuensi kunjungan pesawat udara, profitabilitasnya adalah 0,759 dibandingkan nilai t_{tabel} 1,833 dan nilai probabilitas sebesar $0,491 > 0,05$. Angka-angka ini menunjukkan bahwa secara statistik variabel transportasi udara belum berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Sorong. Jadi bilamana terjadi satu peningkatan frekuensi kedatangan pesawat udara akan mengakibatkan peningkatan pertumbuhan ekonomi Kota Sorong, tetapi secara statistik tidak signifikan.

b. Uji Simultan

Pengujian pengaruh simultan yang mencerminkan pengaruh variabel Transportasi Darat (TJX_1), variabel Transportasi Laut ($TJLX_2$), dan variabel Transportasi udara ($TJUX_3$) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Sorong, sebagaimana terlihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4. Hasil Analisis Uji Pengaruh Simultan

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	18.123	3	6.041	51.397	.000 ^a
	Residual	.705	6	.118		
	Total	18.829	9			

a. Predictors: (Constant), Ln.Frek.pswt, Ln.K.Kapal, Ln.Jml.K. Bermtr

b. Dependent Variable: Ln.P.ekonomi

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan

Nilai F hitung, hasil analisis adalah 51,397 nilai probabilitas $0,000 < 0,05$ memberikan informasi bahwa secara keseluruhan variabel Transportasi Darat, variabel Transportasi Laut, dan variabel Transportasi udara secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Sorong.

c. Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi adalah pengujian untuk mengetahui kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variasi variabel terikat. Hasil perhitungan atas hasil penelitian disajikan pada tabel berikut ini.

Tabel 5. Hasil Analisis Koefisien Determinasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted Square	R Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.981 ^a	.963	.944	.3428373	1.995

a. Predictors: (Constant), Ln.Frek.pswt, Ln.K.Kapal, Ln.Jml.K. Bermtr

b. Dependent Variable: Ln.P.ekonomi

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan

R^2 pada model analisis diperoleh nilai sebesar 90,06% yang memiliki makna bahwa variabel bebas variabel Transportasi Darat, variabel Transportasi Laut, dan variabel Transportasi udara mampu menjelaskan perubahan pertumbuhan ekonomi Kota Sorong sebesar 96,3 % dan hanya sebesar 3,7% perubahan struktur modal dijelaskan oleh variabel yang tidak terdapat pada model.

Catatan Penting hasil estimasi ini adalah bahwa aktivitas angkutan darat sebagai sarana mobilisasi barang dari dan ke Kota Sorong sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi. Demikian pula dengan transportasi laut yang merupakan sarana mobilisasi barang dari pusat produksi kepada masyarakat di Kota Sorong juga ternyata pengaruhnya signifikan.

Keterkaitan dua variabel transportasi darat dan transportasi laut merupakan sarana transportasi yang murah dan memungkinkan mobilisasi orang dan terutama barang dari dan ke Kota Sorong. Mobilisasi yang tinggi ini tentu akan sangat berarti pengaruhnya dalam memicu peningkatan pertumbuhan ekonomi.

Hal lain yang bias dikemukakan dalam hasil penelitian ini bahwa semua sarana transportasi sangat berpengaruh memicu pertumbuhan ekonomi di Kota Sorong. Ini merupakan hasil analisis yang sangat dekat dengan kondisi realitas perekonomian di Kota Sorong yang tentu bila terjadi peningkatan dapat dipastikan akan memicu peningkatan pertumbuhan ekonomi di Kota Sorong.

E. PENUTUP

Adapun kesimpulan yang didapatkan dari hasil penelitian dan pembahasan, menyatakan bahwa transportasi darat nilai t hitung sebesar 2,379 lebih kecil dari t_{table} sebesar 1,833 dan probabilitasnya $0,046 < 0,05$

maka dapat dikatakan bahwa transportasi darat berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Oleh sebab itu, bila terjadi perubahan sebesar 1 persen transportasi darat akan mengakibatkan peningkatan pertumbuhan ekonomi Kota Sorong sebesar 2,93 %. Selanjutnya, nilai t_{hitung} dari transportasi laut adalah $2,270 >$ dari nilai t_{table} yakni 1,833 dengan nilai probabilitas $0,043 < 0,05$, sehingga transportasi laut berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Sorong. Karena itu, bila terjadi penambahan jumlah kunjungan kapal ke Kota Sorong sebanyak satu satuan, akan mengakibatkan peningkatan pertumbuhan ekonomi Kota Sorong sebesar sebesar 2,270 % . sedangkan nilai t_{hitung} untuk transportasi udara, profitabilitasnya adalah 0,759 dibandingkan nilai t_{tabel} 1,833 dan nilai probabilitas sebesar $0,491 > 0,05$ menunjukkan bahwa transportasi udara belum berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Sorong. Dengan demikian, bilamana terjadi satu peningkatan frekuensi kedatangan pesawat udara akan mengakibatkan peningkatan pertumbuhan ekonomi Kota Sorong, tetapi secara statistik tidak signifikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R. 2011. *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*, Penerbit Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Adisasmita, S. A. 2012. *Penerbangan dan Bandar Udara*. Penerbit Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Agenor, P.R. 2006. *A Theory of Infrastructure-led Development, Discussion paper series, Number 038, Center for Growth and Business Cycle Research, Economic, Studies*, University of Manchester, Manchester.
- Banerjee, dkk. 2012. On The Road: Access To Transportation Infrastructure And Economic Growth In China. *NBER Working Paper No. 17897*. P 1 – 50.
- Basri dan Munandar. 2009. Lanskap Ekonomi Indonesia, Kajian dan Renungan Terhadap Masalah- masalah Struktural, Transformasi Baru, dan Prospek Perekonomian Indonesia. Penerbit Kencana. Jakarta.
- Orr, R. 2008. Transportation Finance In California, *Working Papers, Collaboratory for Research On Global Porjects*. California.
- Prasetyo, Firdaus. 2009. Pengaruh Infrastruktur Pada Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Di Indonesia, *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*. IPB - Bandung.
- Salim, A. 2004. *Manajemen Transportasi*. Penerbit PT. RjaGrafindo Persada, Jakarta.
- Setiawan, Kusrini. 2010. *Ekonometrika: Analisis Regresi, Multikloneritas, Heteroskedastisitas, Otokorelasi, Sistem Persamaan Simultan, Model dinamis*. Penerbit CV. Andi Offset. Yogyakarta.
- Sukirno, S. 2010. *Makro Ekonomi: Teori Pengantar*. Edisi Ketiga. Penerbit PT. Rajagrafindo Persada. Jakarta.

Sukirno, S. 2010. *Ekonomi Pembangunan : Proses, Masalah, dan Dasar Kebijakan*. Edisi Kedua. Penerbit Kencana. Jakarta.

Susanti., dkk. 2007. *Indikator-indikator Makro Ekonomi*. cetakan Ketiga. Penerbit FEUI. Jakarta.

Susantono, B. 2013. *Transportasi & Investasi: Tantangan dan Perspektif Multidimensi*. Penerbit PT. Kompas Media Nusantara. Jakarta.

Trimbath, S. 2011. *Trasportation Infrastructure: Paving The Way*. US Chamber of Commerce Technical Report. US Chamber.

Undang-undang RI No. 21 Tahun 1996 Tentang Pelayaran. Penerbit Sinar Grafika. Jakarta.

Wijayanti, D. 2002. Penelusuran Teori-teori Pembangunan Ekonomi: *Jurnal Ekonomi Pembangunan dan kebijakan No. 5*. Penerbit USU. Medan.