

**ANALISIS PENGARUH PELABUHAN TERHADAP
EKONOMI PROVINSI LAMPUNG (STUDI KASUS 15
KABUPATEN/KOTA DI PROVINSI LAMPUNG PERIODE
2012-2016)**

JURNAL ILMIAH

Disusun oleh :

**Bintang Trias Utama
145020101111052**



**JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2018**

LEMBAR PENGESAHAN PENULISAN ARTIKEL JURNAL

Artikel Jurnal dengan judul :

**ANALISIS PENGARUH PELABUHAN TERHADAP EKONOMI PROVINSI
LAMPUNG (STUDI KASUS 15 KABUPATEN/KOTA DI PROVINSI LAMPUNG
PERIODE 2012-2016)**

Yang disusun oleh :

Nama : Bintang Trias Utama
NIM : 145020101111052
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis
Jurusan : S1 Ilmu Ekonomi

Bahwa artikel Jurnal tersebut dibuat sebagai ***persyaratan ujian skripsi*** yang dipertahankan di depan Dewan Penguji pada tanggal 21 Agustus 2018

Malang, 21 Agustus 2018

Dosen Pembimbing,

Dr. Iswan Noor, SE., ME
NIP. 19590710 198303 1 004

ANALISIS PENGARUH PELABUHAN TERHADAP EKONOMI PROVINSI LAMPUNG (STUDI KASUS 15 KABUPATEN/KOTA DI PROVINSI LAMPUNG PERIODE 2012-2016)

Bintang Trias Utama¹, Iswan Noor²

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya

¹Iswan@ub.ac.id

ABSTRAK

Indonesia sebagai negara kepulauan sangat bergantung terhadap Pelabuhan sebagai infrastruktur penghubung antar pulau. Dahulu pelabuhan hanya digunakan sebagai sarana menyeberang manusia antar pulau saja. Tapi sekarang pelabuhan dijadikan sebagai salah alat ekonomi untuk daerah dan juga Negara. Pelabuhan kini sudah menjadi kawasan aktivitas ekonomi seperti, investasi, jasa, kegiatan ekspor-impor, dan masih banyak lagi. Menurut polanya, kota yang memiliki pelabuhan akan menjadi kota industri, hal ini karena banyak para pelaku industri membangun pabriknya dikawasan dekat dengan pelabuhan. Untuk mengukur aktivitas industri dikota pelabuhan, penulis mencoba memakai 3 variabel, yaitu Tenaga Kerja Manufaktur, Arus Lalu-Lintas Barang, dan Investasi terhadap pertumbuhan ekonomi yang dapat diukur dari besaran PDRB Perkapita ADHK periode 2012-2016. Dimana variabel tenaga kerja manufaktur memiliki pengaruh signifikan dan positif terhadap PDRB Perkapita. Variabel Arus Lalu-Lintas Barang memiliki pengaruh signifikan dan positif terhadap PDRB Perkapita. Kemudian, variabel Investasi memiliki pengaruh signifikan dan positif terhadap PDRB Perkapita.

Kata kunci: pelabuhan, pertumbuhan ekonomi, pdrb perkapita, industri, provinsi lampung

A. PENDAHULUAN

Indonesia dikenal memiliki kondisi geografis berupa kepulauan, yang membentang dari Sabang sampai Merauke. Untuk memudahkan segala bentuk kegiatan warganya, dibutuhkan sarana transportasi yakni pelabuhan. Pelabuhan digunakan sebagai penghubung aktivitas warga, berupa kegiatan sosial serta ekonomi. Selain itu pelabuhan juga digunakan untuk sarana jalur distribusi. Dimana jalur distribusi tersebut digunakan untuk keperluan yang bersifat produktif, konsumtif, dan pembangunan.. Fungsi dari pelabuhan sendiri saat ini sudah semakin berkembang, bukan hanya sebagai sarana penyeberangan manusia dari pulau ke pulau saja, namun sudah menjadi sarana ekonomi yang dapat diandalkan untuk daerah yang memilikinya, seperti kegiatan pengiriman barang antar-daerah (domestik), antar-negara (internasional), peti kemas, bahkan bisa menjadi daya tarik untuk penanaman investasi.

Berdasarkan Teori *New Economic Geography* (NEG) yang menekankan kepada jarak dan ruang dimana lokasi yang memiliki keuntungan geografi akan menimbulkan aglomerasi ekonomi, yakni ketika suatu daerah memiliki keuntungan akses dan ruang maka daerah tersebut akan memiliki keunggulan dibanding daerah lain yang tidak memilikinya. Teori dan Penelitian tersebut dapat dibuktikan dari tingginya aktivitas ekonomi di kota-kota pelabuhan utama yang ada di Indonesia, seperti Surabaya (Jawa Timur), DKI Jakarta (Jawa Barat), Makassar (Sulawesi Selatan), Sorong (Papua Barat), Medan (Sumatera Utara), dimana masing-masing kota tersebut lebih mendominasi dalam ekonominya dibanding kota-kota lain yang ada di Provinsi tersebut dimana bisa terlihat dari PDRB tiap-tiap Provinsi.

PDRB sendiri memiliki definisi, yakni nilai barang dan jasa yang dihasilkan oleh unit-unit kegiatan ekonomi, akan tetapi pada periode yang sama sebahagian di antara barang dan jasa tersebut ada yang digunakan sebagai bahan baku (input antara) oleh unit kegiatan ekonomi lain untuk menghasilkan barang dan jasa jenis lainnya. Oleh karenanya dari sudut pandang pengeluaran atau penggunaan, PDRB merupakan nilai barang dan jasa akhir yang digunakan oleh para pelaku ekonomi domestik untuk kegiatan konsumsi, investasi, dan kegiatan ekspor (BPS Provinsi Lampung, 2016). Penelitian ini memiliki perbedaan dari penelitian sebelumnya yang dilakukan di kota-kota Indonesia, dimana peneliti menambahkan satu variabel, yaitu investasi pada penelitiannya kali ini. Dimana hal tersebut menjadi hal baru untuk diteliti, utamanya untuk daerah pelabuhan yang ada di Indonesia. Hal ini berdasarkan perkembangannya, daerah-daerah pesisir di Indonesia yang memiliki pelabuhan sudah menjadi daya tarik untuk para investor dalam kegiatan penanaman modalnya di daerah yang secara ekonomi sangat menjanjikan, karena pelabuhan saat ini bukan hanya sebagai sarana perpindahan manusia saja, namun sudah menjadi pusat kegiatan ekonomi seperti ekspor-impor, arus lalu-lintas barang, dan kawasan industri. Dimana hal tersebut tentu akan meningkatkan kegiatan dan memperkuat daerah tersebut khususnya dalam perkembangan ekonomi. Tidak dapat disangkal, daerah yang dekat dengan pelabuhan memiliki kecenderungan menjadi daerah industri. Dimana para investor dan pengusaha membangun pabriknya disekitar pelabuhan agar mereka mendapat keuntungan yang lebih besar dibanding mereka harus membangun pabrik atau kantor di daerah yang jauh dari perusahaan. Karena dengan adanya infrastruktur yang baik maka efisiensi yang

dicapai dalam dunia usaha akan makin besar dan investasi yang didapat akan semakin meningkat. Usaha ekonomi inilah yang akan berdampak baik ke pertumbuhan ekonomi sekitar sehingga berpengaruh terhadap peningkatan PDRB Perkapita daerah itu sendiri.

Menurut Rodrigue (2006), Kota Pelabuhan adalah lokasi yang strategis sebagai area perdagangan, sebagaimana di Kawasan Asia dan Eropa, karena 90% volume perdagangan di dunia dikirim melalui jalur laut. Disisi lain ekonomi dan letak geografi saling memiliki keterkaitan, adapun daerah yang berlokasi di daerah yang memiliki akses memadai sangat diuntungkan. Keuntungan geografi ini sangat menarik bagi aktivitas ekonomi tentunya. Dekatnya aktivitas industri dan pelabuhan juga salah satu faktornya agar terjadinya maksimalisasi laba yang didapat, hal tersebut sesuai dengan Teori Maksimalisasi Laba yang mana bertujuan untuk mencari lokasi yang memberikan keuntungan maksimal setelah memperhatikan lokasi yang menghasilkan ongkos terkecil dan lokasi yang memberikan penerimaan terbesar. Dimana permasalahan tersebut diselesaikan oleh D.M. Smith (dikutip dari Glasson, 1974) dengan mengintrodusir konsep *average cost* (biaya rata-rata) dan *average revenue* (penerimaan rata-rata). Dengan asumsi jumlah produksi adalah sama maka dapat dibuat kurva *average cost* (per unit produksi) yang bervariasi dengan lokasi. Di lain sisi dapat pula dibuat kurva *average revenue* yang terkait dengan lokasi. Kemudian kedua kurva itu digabung dan dimana terdapat selisih *average revenue* dikurangi *average cost* adalah tertinggi, itulah lokasi yang memberikan keuntungan maksimal.

Dominannya ekonomi kota yang berada dekat dengan Pelabuhan itu disebabkan oleh aglomerasi ekonomi industri dan tenaga kerja yang berada dekat dengan pelabuhan itu. Menurut Djojodipuro (1992:45) kota-kota besar menarik bagi industri karena kota-kota besar menyediakan dan melayani kebutuhan industri. Di kota Pelabuhan, industri diberikan kemudahan transportasi dan akses pasar. Sehingga pelabuhan akan mengaglomerasi kegiatan industri itu sendiri. Karena kegiatan industri itu sendiri akan mencari tempat yang paling menguntungkan yakni lokasi yang secara infrastruktur mendukung untuk kegiatannya dan lokasi yang dekat dengan pasar. Menurut Fujita & Thiese (2002: 270), aglomerasi lalu lintas barang akan menciptakan suatu pola perdagangan yang mana hal tersebut akan berpengaruh positif ke ekonomi. Hal ini dikarenakan kota yang berdekatan dengan pelabuhan akan memiliki dampak langsung dari aglomerasi lalu lintas barang tersebut, yang pertama bea cukai yang diterima oleh otoritas setempat, dimana hal tersebut akan berdampak langsung kepada pemasukan daerah setempat, yang kedua yakni aktifitas meninmbang kendaraan besar yang harus dilakukan apabila baru keluar dan akan masuk kapal, dan yang ketiga distribusi barang yang lebih singkat khusus untuk industri yang lokasinya dekat dengan pelabuhan. Dimana dari ketiga aktifitas tersebut sudah pasti akan ikut mempengaruhi PDRB dari kota pelabuhan itu sendiri.

Pada kota pelabuhan terjadi aglomerasi ekonomi berupa terkonsentrasinya kegiatan lalu-lintas barang dan industri yang dilihat dari tenaga kerja manufakturnya, yang mana menjadi pemicu PDRB kota tersebut. Didalam kajian *New Economic Geography (NEG)* menjelaskan penyebab terjadinya aktivitas aglomerasi tersebut. Didalam kajian NEG dipelajari tentang perilaku aktivitas ekonomi. Dimana dalam kajian NEG terdapat dua aspek fundamental, yang pertama jarak (*distance*) yang berdampak pada biaya transportasi, jasa, sebagai satu hal yang kompetitif bagi suatu daerah. Yang kedua adalah ruang (*space*) yang berimplikasi langsung terhadap lokasi aktivitas ekonomi. Kedua aspek tersebut menjelaskan jika lokasi geografis suatu region bisa menjadi penentu dalam pertumbuhan ekonomi suatu region (Krugman, 1991a). Pada uraian tersebut terdapat suatu hal yang menarik, yakni kota pelabuhan mengaglomerasi industri yang dilihat dari konsentrasi tenaga kerja manufaktur dan lalu-lintas barang sehingga memacu pertumbuhan PDRB.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari tenaga kerja manufaktur, arus lalu-lintas barang, dan investasi terhadap pendapatan perkapita pada tahun 2012-2016. Pembuktian empiris mengenai aktivitas aglomerasi ekonomi industri yang dilihat dari Investasi, Tenaga Kerja Manufaktur, dan Arus Lalu-Lintas Barang, sehingga dapat memacu PDRB pada tahun 2012-2016 di Kabupaten/Kota Provinsi Lampung. Aglomerasi Lalu-Lintas Barang menyebabkan PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) kota pelabuhan lebih tinggi dibandingkan kota-kota yang lokasinya jauh dari pelabuhan. Dimana pernyataan tersebut didukung oleh Fujita & Mori (1996) yang menyatakan, kota-kota besar biasanya tumbuh di lokasi pelabuhan. Hal ini dikarenakan oleh keuntungan geografis yang dimiliki oleh kota pelabuhan, dimana keuntungan geografis tersebut membuat akses pasar dan akses transportasi menjadi lebih dekat. Kota yang tumbuh dekat dengan pelabuhan secara otomatis akan mengagglomerasi aktivitas ekonomi secara endogen di daerah tersebut, hal itu dikarenakan pelaku ekonomi memiliki kecenderungan untuk mengurangi biaya transportasi dengan cara membangun perusahaannya dekat dengan akses transportasinya (*increasing return*). Dengan demikian, aglomerasi arus lalu-lintas barang akan ikut memacu PDRB kota pelabuhan.

B. KAJIAN PUSTAKA

Teori New Economic Geography (NEG)

Dimana dalam teori ini memiliki ide dasar yang sangat sederhana, perusahaan ingin dekat dengan pelanggannya dan pekerja ingin dekat dengan majikannya. Pada dasarnya pembeli dan pekerja memiliki posisi yang sama, dibandingkan harus membangun pabrik-pabrik kecil untuk menjangkau pelanggan dan pekerja, perusahaan memiliki pandangan ekonomi yang lebih efektif dalam usahanya mencapai kepuasan ekonomi, seperti membangun pabrik dan perusahaan dalam skala yang besar dan berlokasi di perkotaan yang memiliki akses mudah serta nilai ekonomi tinggi. Dalam NEG terdapat dua aspek yang paling diperhatikan yakni ruang yang memiliki hubungan dengan lokasi aktivitas dan jarak yang berkaitan langsung dengan mobilitas barang dan jasa. Didalam NEG terdapat dua kekuatan yang menyebabkan distribusi aktivitas ekonomi. Pertama *centripetal forces* (aglomerasi), merupakan aktivitas yang memusatkan kegiatan kedalam satu lokasi, dan yang kedua *centrifugal forces* (disperse), merupakan suatu aktivitas yang menyebarkan kegiatan dari satu daerah ke daerah lainnya. Kedua kekuatan ini merupakan penentu dari aktivitas ekonomi. Menurut Krugman, terkonsentrasinya aktivitas ekonomi dalam suatu daerah terjadi akibat menariknya suatu daerah tersebut terhadap aktivitas ekonominya, dengan asumsi *increasing return* yang mana teori NEG melihat dari sudut pandang perusahaan. Dimana setiap perusahaan berusaha menekan biaya agar tercipta keuntungan maksimal. Kemudian yang kedua yakni *endogenous growth theory*, dimana NEG melihat dari sudut pandang daerah atau lokasi sekitar dalam mengaglomerasi aktivitas ekonomi dari dalam.

Kota Pelabuhan di Indonesia

Definisi dari kota pelabuhan sendiri yakni sebuah kota yang memiliki suatu keuntungan letak geografis dan memiliki keuntungan infrastruktur berupa suatu pelabuhan yang memiliki peran sebagai *transport nodes* dimana menunjang peranannya sebagai kota penghubung. Rata-rata kota pelabuhan memiliki struktur ekonomi yang kuat dan memiliki pertumbuhan ekonomi yang meningkat dari waktu ke waktu, hal ini dikarenakan kota pelabuhan memiliki fungsi sebagai kota penghubung serta sangat menarik untuk tujuan investasi. Menurut Fujita & Mori (1996), Kota-kota yang berlokasi didekat pelabuhan memiliki keuntungan berupa akses transportasi. Kota pelabuhan akan tumbuh lebih dominan dibandingkan kota bukan pelabuhan (*nonport cities*) dan pada akhirnya sebagian dari kota yang jauh dari pelabuhan akan diserap oleh kota-kota yang dekat dengan pelabuhan. Menurut Ray & Blankfeld (2002), kota pelabuhan merupakan pusat dari aktivitas ekonomi di Indonesia. Hal ini kembali lagi kepada karakteristik geografis dari Indonesia yang berupa lautan, selain itu transportasi laut juga lebih efektif dan efisien, selain itu biayanya lebih rendah dibandingkan moda transportasi yang lain. Oleh karenanya aglomerasi terjadi dikota yang memiliki pelabuhan.

Pengertian Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang kepelabuhan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya 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 dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sedangkan pengertian kepelabuhan sendiri yakni, segala hal yang meliputi kegiatan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam rangka melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, barang, penumpang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan moda transportasi.

Hubungan Kota Besar dan Pelabuhan Utama

Keuntungan strategis yang dimiliki kota dekat pelabuhan serta infrastruktur dekat dengan pelabuhan akan memacu percepatan ekonomi kota tersebut secara signifikan. Hubungan erat antara pelabuhan dan kota dapat dilihat di kota-kota pelabuhan yang ada di Indonesia, seperti Jakarta, Surabaya, Makassar, Medan, dan juga Lampung yang memiliki posisi strategis sebagai gerbang penghubung antara Pulau Jawa dan Sumatera. Kota merupakan pusat pertumbuhan ekonomi, dimana segala aktifitas ekonomi rata-rata dilakukan di kota yang memiliki akses serta infrastruktur yang memadai untuk dilakukan aktifitas ekonomi. Berdasarkan Geyer (2002:4-6), kota memiliki dua fungsi penting untuk lingkungan di sekitarnya. Pertama, kota memiliki fungsi penting sebagai pusat dan melayani lingkungan di sekitarnya. Kedua, sebagai mediator atau penghubung interaksi di lingkungannya. Hal itu menandakan jika kota memiliki fungsi dan manfaat yang sangat besar untuk daerah yang ada disekitarnya. Pernyataan itu makin diperkuat oleh Krugman (1991:83-87) dalam *core and*

periphery analysis yang mengatakan bahwa kota memiliki *core* atau peran yang sangat penting bagi daerah disekitarnya atau disebut juga *periphery*.

Didalam teori NEG, *core and periphery analysis* mengatakan bahwa terpusatnya aktivitas ekonomi disuatu kota disebabkan oleh perbedaan dari letak geografi yang mana itu adalah keuntungan yang diperoleh karena memiliki alam yang lebih kaya atau posisi daerah yang aksesnya lebih mudah. Kemudian, kota pelabuhan memiliki keuntungan geografi yang memberikan akses terhadap transportasi.

Didalam mengukur kemajuan suatu kota salah satu cara yang paling terlihat adalah dari mengukur tingkat pertumbuhan ekonominya. Di Indonesia pedoman yang dipakai untuk mengukur pertumbuhan ekonomi suatu kota adalah PDRB (Pendapatan Regional Domestik Bruto).

Lalu Lintas Barang di Kota Pelabuhan

Kota pelabuhan merupakan pusat dari aktifitas ekspor dan impor. Rodrigue (1999:5) mengatakan kota pelabuhan memiliki kecenderungan untuk mengaglomerasi lalu lintas barang-barang. Aktifitas aglomerasi terjadi akibat adanya suatu kebutuhan akan kebutuhan transportasi yang diperlukan dari adanya pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi. Meningkatnya volume lalu lintas barang di pelabuhan akan memacu konsentrasi aktivitas jasa di pelabuhan. Kemudian hal ini akan memicu pertumbuhan ekonomi kota pelabuhan.

Teori Investasi

Investasi adalah kegiatan menempatkan uang menjadi sesuatu dengan harapan laba dan komitmen dari uang atau modal untuk pembelian instrumen keuangan atau aset lainnya untuk mendapatkan kembali menguntungkan dalam bentuk bunga, dividen, atau apresiasi dari nilai instrument. Dalam ukuran pendapatan nasional dan output, investasi bruto (diwakili oleh variabel I) juga merupakan komponen dari Produk Domestik Bruto (PDB), dengan rumus sebagai berikut:

$$PDB = C + I + G + NX$$

C = Konsumsi, I = Investasi, G = Pengeluaran pemerintah, NX = Net Ekspor .

Jadi investasi adalah segala sesuatu yang tersisa dari total pengeluaran setelah konsumsi, pengeluaran pemerintah, dan net ekspor. Investasi sering dimodelkan sebagai fungsi dan pendapatan bunga, dilihat dari kaitannya $I = f(Y, R)$. Peningkatan pendapatan mendorong investasi yang lebih tinggi, sedangkan tingkat bunga yang lebih tinggi dapat menghambat karena menjadi lebih mahal untuk meminjam uang. Bahkan jika suatu perusahaan memilih menggunakan dana sendiri dalam investasi, tingkat bunga merupakan biaya kesempatan dari investasi dana tersebut daripada meminjamkan sejumlah uang untuk beberapa kepentingan.

C. METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif. Metode kuantitatif adalah pendekatan ilmiah yang melihat suatu relaitas dapat diklasifikasikan, konkrit, teramat, dan terukur. Hubungan variabel bersifat sebab akibat yang mana data penelitian berupa angka-angka dan analisis menggunakan statistik.

Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup pembahasan dan kegiatan penelitian ini dilaksanakan di Provinsi Lampung. Penelitian ini bertujuan untuk melihat seberapa besar pengaruh Tenaga Kerja Manufaktur, Arus Lalu-Lintas Barang dan Kegiatan Investasi terhadap PDRB Perkapita Provinsi Lampung. Waktu penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah rentang tahun 2012-2016 dan terhadap PDRB Perkapita 15 Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung.

Identifikasi Variabel

Dalam penelitian ini terdapat dua jenis variabel, yaitu:

1. Variabel Tergantung (*dependent variabel*) yang terdiri dari satu variabel yakni PDRB Perkapita yang merupakan nilai total dari barang dan jasa dengan nilai satuan rupiah di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung.

2. Variabel Bebas (*Independent variabel*) yang terdiri dari Tenaga Kerja Manufaktur yang merupakan jumlah tenaga kerja manufaktur di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung antara tahun 2012 sampai 2016. Kedua, Lalu lintas barang yang melalui 15 Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung antara tahun 2012 sampai 2016. Ketiga, Investasi yang merupakan total investasi di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung antara tahun 2012 sampai 2016.

Metode Analisis Data

Analisis data yang adalah analisis data panel untuk menganalisis hubungan antara variabel dependen dan independen. Penggunaan analisis ini karena data terdiri dari beberapa kabupaten/kota dan beberapa periode tahun.

Dalam analisis data panel dikenal tiga macam pendekatan yang terdiri dari pendekatan *common effect model* (CEM), *fixed effectmodel* (FEM), dan *random effectmodel* (REM), yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Pendekatan *Common Effect Model* (CEM)
Pendekatan ini mengestimasi suatu model data panel dengan menggunakan metode *Ordinary Least Square* (OLS). Pendekatan CEM ini secara sederhana menggabungkan seluruh data *time series* dan *cross section*.
2. Pendekatan *Fixed Effect Model* (FEM)
Salah satu kesulitan prosedur data panel adalah asumsi intersep dan slope yang konsisten sulit terpenuhi. Untuk mengatasi hal tersebut, yang dilakukan dalam data panel adalah dengan memasukkan *dummy variable* untuk mengizinkan terjadinya perbedaan nilai parameter yang berbeda-beda baik *cross section* maupun *time series*.
3. Pendekatan *Random Effect Model* (REM)
Penambahan *dummy variable* dalam model efek tetap (*fixed effect*) dapat mengurangi banyaknya derajat kebebasan (*degree of freedom*) yang pada akhirnya akan mengurangi efisiensi dari parameter yang diestimasi. Model data panel yang di dalamnya melibatkan korelasi antar *error term* karena berubahnya waktu karena observasi yang berbeda dapat diatasi dengan pendekatan model komponen error (*error component model*) atau disebut juga model efek acak (*random effect*).

Model Analisis

Model Analisis berikut dipakai untuk melihat fenomena yang terjadi pada perekonomian di kota pelabuhan, dan untuk melihat fenomena serta pengaruh perilaku factor-faktor yang mempengaruhi perekonomian kota pelabuhan. Berikut model analisis dalam penelitian ini:

$$PDRB_{it} = \beta_0 + \beta_1 TKM_{it} + \beta_2 LnALL_{it} + \beta_3 Invest_{it} + e_{it}$$

Di mana:

$PDRB_{it}$ = PDRB Kabupaten/Kota pada tahun 2012-2016.

TKM_{it} = Jumlah tenaga kerja industri Kabupaten/Kota dalam 5 tahun.

LB_{it} = Jumlah total lalu lintas barang di Kabupaten/Kota dalam 5 tahun.

I_{it} = Jumlah total investasi di Kabupaten/Kota dalam 5 tahun.

μ_{it} = Koefisien Pengganggu

β_k = Koefisien Regresi

k = 0,1,2,3,4,5,6,7.

t = Periode waktu 2012-2016

Pengujian Model Data Panel

Untuk mengestimasi model menggunakan data panel terdapat beberapa teknik yang dapat digunakan, yaitu *common effect model* (CEM), *fixed effectmodel* (FEM), dan *random effectmodel* (REM). Dilakukan uji spesifikasi model untuk menentukan terbaik yang akan digunakan:

1. Uji Chow
- 2.

Pemilihan antara model ini dapat dilakukan dengan Uji Chow (*likelihood test*). Pengujian ini dilakukan untuk melihat ada atau tidaknya efek individu di dalam model. Uji F digunakan untuk mengetahui apakah teknik regresi data panel dengan *fixed effect* lebih baik dari model regresi data panel tanpa *dummy variable*. Hipotesis pada uji Chow yaitu:

H_0 : *Common Effect Method* (CEM)

H_1 : *Fixed Effect Method* (FEM)

Apabila Probabilitas (P-Value) Cross Section F atau *Chi Square* < 5%, maka H_0 ditolak, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Fixed Effect Method* (FEM) dan apabila Probabilitas Cross Section F > 5% artinya menerima H_0 , sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Common Effect Method* (CEM).

3. Uji Hausman

Pemilihan model antara *Fixed Effect* dan *Random Effect* dilakukan dengan menggunakan uji Hausman. Uji Hausman merupakan salah satu bentuk *chi-square test* dan dilakukan berdasarkan bentuk kuadrat dan selisih antara konsekuen estimator dengan efisien estimator. Pada model analisis data panel dengan efek tetap diperlukan estimator yang konsisten. Sedangkan pada model analisis data panel dengan efek acak diperoleh estimator yang efisien. Untuk itu dilakukan uji hipotesis apakah efek individu tidak berkorelasi atau berkorelasi dengan variabel bebas. Hipotesis pada uji Hausman yaitu:

H_0 = *Random Effect Model* (REM)

H_1 = *Fixed Effect Model* (FEM)

Apabila Probabilitas Cross Section F < 5%, maka H_0 ditolak, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Fixed Effect Method* (FEM) dan apabila Probabilitas Cross Section F > 5% artinya H_0 diterima, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Random Effect Method* (REM).

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Provinsi Lampung

Provinsi Lampung dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1964 tentang Pembentukan Daerah Tingkat I Lampung tanggal 18 Maret 1964. Secara geografis Provinsi Lampung terletak pada kedudukan 103°40" (BT) Bujur Timur sampai 105°50" (BT) Bujur Timur dan 3°45" (LS) Lintang Selatan sampai 6°45" (LS) Lintang Selatan. Provinsi Lampung meliputi areal daratan seluas 35.288,35 km (Lampung dalam angka, BPS 2012) termasuk 132 pulau di sekitarnya dan lautan yang berbatasan dalam jarak 12 mil laut dari garis pantai ke arah laut lepas. Luas perairan laut Provinsi Lampung diperkirakan lebih kurang 24.820 km (atlas sumberdaya pesisir Lampung, 1999). Panjang garis pantai Provinsi Lampung lebih kurang 1.105 km, yang membentuk 4 (empat) wilayah pesisir, yaitu Pantai Barat (210 km), Teluk Semangka (200 km), Teluk Lampung dan Selat Sunda (160 km), dan Pantai Timur (270 km). Provinsi Lampung secara astronomis terletak pada 103°40' - 105°50' BT dan 6° 45' - 3°45' LS. Adapun secara geografis, Lampung berada diujung selatan pulau Sumatera, berbatasan dengan Provinsi Sumatera Selatan dan Bengkulu di bagian utara, dan dikelilingi oleh Samudra Indonesia, Selat Sunda dan Laut Jawa. Luas wilayah Provinsi Lampung sebesar 34,6 ribu km² (1,84 persen dari wilayah Indonesia). Kabupaten terluas adalah Lampung Timur (5,3 ribu km²), sedangkan wilayah terkecil adalah Kota Metro (61,8 km²). Keadaan alam Lampung, di sebelah barat dan selatan, di sepanjang pantai merupakan daerah yang berbukit-bukit sebagai sambungan dari jalur Bukit Barisan di Pulau Sumatera. Di tengah-tengah merupakan dataran rendah. Sedangkan di sebelah timur terdapat daerah pantai sepanjang tepi Laut Jawa terus ke daerah Utara merupakan perairan yang luas. Provinsi Lampung dengan ibukota Bandar Lampung, yang merupakan gabungan dari kota kembar Tanjungkarang dan Telukbetung memiliki wilayah yang relatif luas, dan menyimpan potensi kelautan. Pelabuhan utamanya bernama Panjang dan Bakauheni serta pelabuhan nelayan seperti Pasar Ikan (Telukbetung), Tarahan, dan Kalianda di Teluk Lampung. Sedangkan di Teluk Semangka adalah Kota Agung, dan di Laut Jawa terdapat pula pelabuhan nelayan seperti Pelabuhan Maringgai dan Ketapang. Di samping itu, Kota Menggala juga dapat dikunjungi kapal-kapal nelayan dengan menyusuri sungai Way Tulang Bawang, adapun di Samudra Indonesia terdapat Pelabuhan Krui. Lapangan terbang utamanya adalah "Radin Inten II", yaitu nama baru dari "Branti", 28 Km dari Ibukota melalui jalan negara menuju Kotabumi, dan Lapangan terbang AURI terdapat di Menggala yang bernama Astra Ksetra. Secara

Geografis Provinsi Lampung terletak pada kedudukan: Timur - Barat berada antara: 103° 40' - 105° 50' Bujur Timur Utara - Selatan berada antara: 6° 45' - 3° 45' Lintang Selatan.

Deskripsi Variabel

A. Tenaga Kerja Manufaktur

Tenaga Kerja Manufaktur sendiri dapat diartikan sebagai seluruh tenaga kerja yang bekerja di bidang manufaktur baik itu sedang maupun kecil di seluruh kota/kabupaten yang ada di Provinsi Lampung. Seperti yang diketahui bahwa kebanyakan Tenaga Kerja Manufaktur terpusat di daerah yang memiliki keunggulan geografis, seperti kota yang dekat dengan pelabuhan. Namun untuk Provinsi Lampung sendiri ternyata cenderung tidak memiliki pola seperti itu. Malah daerah yang jaraknya relatif lebih jauh dari pelabuhan memiliki jumlah tenaga kerja manufaktur lebih banyak dibandingkan daerah yang lebih dekat dengan pelabuhan.

B. Arus Lalu-Lintas Barang

Arus Lalu-Lintas Barang merupakan pergerakan barang dari aktifitas distribusi yang melalui suatu wilayah administrasi daerah. Arus Lalu-Lintas Barang ini menandai adanya suatu aktifitas ekonomi. Kegiatan distribusi oleh kendaraan besar (truck) yang menuju atau dari pelabuhan, yang mana barang yang diangkut bisa bersifat konsumtif ataupun produktif dan untuk memenuhi kebutuhan baik itu rumah tangga ataupun perusahaan.

C. Investasi

Investasi dapat diartikan sebagai penempatan dana atau uang dengan harapan untuk mendapatkan tambahan atau keuntungan atau uang yang diinvestasikan tersebut. Suatu daerah akan memiliki investasi yang besar apabila daerah tersebut memiliki keunggulan dan prospek yang bagus untuk investor. Begitu pula sebaliknya, apabila daerah tersebut dirasa kurang menguntungkan maka para investor tidak akan menanamkan sejumlah uangnya di daerah tersebut.

D. PDRB Perkapita

Dalam mengukur ketimpangan pendapatan, pendapatan perkapita menjadi salah satu indikator penting. PDRB Perkapita didapatkan dari PDRB dibagi dengan jumlah penduduk dalam suatu wilayah. Kondisi PDRB Perkapita pada tiap Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung tahun 2012 dan 2016.

Hasil dan Analisis Data

Uji Keseluruhan Model

Dalam data panel, ada beberapa pengujian untuk menentukan model mana yang lebih baik digunakan antara *Common Effect Model*, *Fixed Effect Model*, atau *Random Effect Model*. Teknik pengujian yang dipakai dalam uji pemilihan model ini yaitu Uji Chow dan Uji Hausman dengan menggunakan Eviews 9. Berdasarkan hasil regresi data panel dengan pendekatan *Common Effect Model*, *Fixed Effect Model*, *Random Effect Model*, dan kemudian dilakukan uji Chow dan uji Hausman maka didapatkan hasil sebagai berikut:

Hasil Pemilihan Model Regresi Panel

Uji	Hipotesis	Nilai Signifikansi	Kesimpulan
Chow test	H ₀ : Common Effect Model	0.0712	Common Effect Model
	H ₁ : Fixed Effect Model		
Hausman Test	H ₀ : Random Effect Model H ₁ : Fixed Effect Model	0.9862	Random Effect Model

Sumber: Data Diolah Eviews 9, 2018

Dapat dilihat pada tabel 4.6 hasil yang didapat menunjukkan bahwa P Value (Prob>F) > derajat signifikansi (alpha) sebesar 0.05 atau 5 %. Sehingga model yang terbaik dalam penelitian ini berdasarkan Uji

Chow yaitu *Common Effect Model* dari pada *Fixed Effect Model*. Setelah melakukan Uji Chow untuk pemilihan model antara *Fixed Effect* dan *Common Effect*, akan dilakukan Uji Hausman untuk memilih model antara *Fixed Effect Model* dan *Random Effect Model*.

Berdasarkan hasil Uji Hausman, pada tabel 4.7 dapat disimpulkan bahwa model terbaik untuk dipakai dalam penelitian ini adalah *Random Effect Model*. Hal ini terlihat dari *P-Value* yang memiliki nilai diatas 0.05 atau 5 % yaitu sebesar 0.9862. Dari hasil diatas dapat disimpulkan bahwa pemilihan *Random Effect Model* lebih baik dibandingkan *Fixed Effect Model*. Maka dari itu tidak perlu dilakukan uji pemilihan model apapun karena *Random Effect* adalah model terbaik dalam penelitian ini.

Hasil Uji Regresi Data Panel

Dapat dilihat dalam hasil uji pemilihan model regresi untuk data panel, model yang paling baik untuk penelitian ini adalah dengan *Random Effect Model*. Maka selanjutnya adalah dengan melihat *Random Effect Model* tersebut untuk melihat bagaimana pengaruh Tenaga Kerja Manufaktur (TKM), Arus Lalu Lintas Barang (ALLB), dan Investasi (Inv). Hasilnya adalah sebagai berikut:

Hasil Regresi (Random Effect Model)

Dependent Variable: PDRB
Method: Panel EGLS (Cross-section random effects)
Date: 07/26/18 Time: 13:55
Sample: 2012 2016
Periods included: 5
Cross-sections included: 15
Total panel (unbalanced) observations: 72
Swamy and Arora estimator of component variances

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	7.636698	0.440887	17.32122	0.0000
TK	0.093827	0.034911	2.687624	0.0090
ARUS	0.058856	0.019167	3.070708	0.0031
INV	0.059724	0.028646	2.084924	0.0408
Effects Specification			S.D.	Rho
Cross-section random			0.080352	0.1384
Idiosyncratic random			0.200513	0.8616
Weighted Statistics				
R-squared	0.543577	Mean dependent var	7.625805	
Adjusted R-squared	0.523441	S.D. dependent var	0.302121	
S.E. of regression	0.196002	Sum squared resid	2.612333	
F-statistic	26.99490	Durbin-Watson stat	2.615939	
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber: Data Diolah Eviews9, 2018

Dari hasil regresi pada tabel 4.7 dapat menjelaskan bagaimana pengaruh dari masing-masing variabel independent yang terdiri dari Tenaga Kerja Manufaktur (TKM), Arus Lalu-Lintas Barang (ALLB), dan Investasi (Invest) terhadap variabel dependen yaitu PDRB Perkapita (PDRB). Jika disimpulkan dalam model maka persamaan regresi yang dihasilkan dari regresi diatas adalah sebagai berikut:

$$PDRB = 7.636698 + 0.093827 LNTK + 0.058856 LNALL + 0.059724 LNINV$$

Hasil dari persamaan regresi linier tersebut dapat disimpulkan dalam interpretasi hasil sebagai berikut:

- Variabel Tenaga Kerja Manufaktur (TKM)

Dalam penelitian ini variabel Tenaga Kerja Manufaktur (TKM) memiliki koefisien regresi bernilai positif sebesar 0.093827 yang berarti bahwa apabila terjadi peningkatan pada Tenaga Kerja Manufaktur (TKM) sebesar 1 maka akan meningkatkan PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung sebesar 0.09382 %.

b) Variabel Arus Lalu-Lintas Barang (ALL)

Variabel Arus Lalu-Lintas Barang pada penilaian ini memiliki koefisien regresi bernilai positif sebesar 0.05885 % yang menjelaskan bahwa apabila terjadi peningkatan pada Arus Lalu-Lintas Barang sebesar 1 maka akan meningkatkan PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung sebesar 0.05885 %.

c) Variabel Investasi (Invest)

Variabel Investasi dalam penelitian ini memiliki koefisien regresi bernilai positif sebesar 0.05972 % yang menjelaskan bahwa apabila terjadi peningkatan investasi sebesar 1 maka akan meningkatkan PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung sebesar 0.05972 %.

Hasil Pengujian Signifikansi

Pada subbab ini akan ditampilkan hasil pengujian signifikansi untuk melihat bagaimana pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen (Uji t), dan bagaimana pengaruh semua variabel independent terhadap variabel dependen (Uji F), serta melihat bagaimana kemampuan dari variabel independent menjelaskan variabel dependen (Koefisien Determinasi R^2).

Uji Parsial (Uji t)

Berdasarkan hasil regresi data panel pada tabel 4.8, hasil dari uji signifikansi secara parsial (uji t) dengan tingkat signifikansi α 5 % atau 0.05 dapat dilihat sebagai berikut:

A. Variabel Tenaga Kerja Manufaktur (TKM)

Variabel Tenaga Kerja Manufaktur (TKM) memiliki nilai signifikansi sebesar 0.0090 (lebih kecil dari α 5% atau 0.05), artinya secara parsial variabel tenaga kerja manufaktur (TKM) berpengaruh signifikan positif terhadap variabel dependen atau PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung.

B. Variabel Arus Lalu-Lintas Barang (ALL)

Variabel Arus Lalu-Lintas Barang (ALL) memiliki nilai signifikansi sebesar 0.0031 (lebih kecil dari α 5% atau 0.05), artinya secara parsial variabel arus lalu-lintas barang (ALL) berpengaruh signifikan positif terhadap variabel dependen atau PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung.

C. Variabel Investasi (Invest)

Variabel Investasi (Invest) memiliki nilai signifikansi sebesar 0.0408 (lebih kecil dari α 5% atau 0.05), artinya secara parsial variabel investasi (invest) berpengaruh signifikan positif terhadap variabel dependen atau PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung.

Uji Simultan (Uji f)

Tujuan pengujian simultan (uji f) pada penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pengaruh semua variabel independent secara bersamaan mempengaruhi variabel dependen yaitu PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung. Berdasarkan hasil regresi pada tabel 4.8, didapatkan probabilitas hasil F statistic 0.000000 dimana lebih kecil dari α 5% atau 0.05. Maka dapat disimpulkan bahwa secara simultan atau bersamaan, variabel independent yang terdiri dari Tenaga Kerja Manufaktur (TKM), Arus Lalu-Lintas Barang (ALL), dan Investasi (Invest) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen yaitu PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung.

Koefisien Determinasi (R^2)

Tujuan Koefisien Determinasi (R^2) adalah untuk menilai kebaikan model yang menunjukkan bagaimana kemampuan dari variabel independent menjelaskan variabel dependen. Berdasarkan hasil regresi pada penelitian ini *R-squared* memiliki nilai sebesar 0.543577 atau 54.35 %. Maka dapat disimpulkan bahwa kontribusi terhadap variabel PDRB Perkapita dijelaskan sebesar 54.35% oleh variabel Tenaga Kerja

Manufaktur, Arus Lalu-Lintas Barang, dan Investasi. Sedangkan kontribusi pengaruh terhadap variabel dependen atau PDRB Perkapita lainnya sebesar 45.65 % dijelaskan oleh variabel lain atau *error*.

Pembahasan dan Analisis Hasil Regresi

Dalam subbab ini diharapkan dapat menjelaskan mengenai hubungan masing-masing variabel dengan penjelasan fenomena yang terjadi sesuai dengan hasil uji regresi data panel dan uji signifikansi dalam pembahasan sebelumnya.

A. Pengaruh Tenaga Kerja Manufaktur Terhadap PDRB Perkapita 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung

Berdasarkan regresi yang dilakukan dalam penelitian ini diperoleh hasil bahwa koefisien dari variabel Tenaga Kerja Manufaktur bernilai positif sebesar 0.093827 dan nilai signifikansi sebesar 0.0090 (lebih kecil dari α 5% atau 0.05). Hasil tersebut memiliki arti bahwa variabel Tenaga Kerja Manufaktur ini memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap PDRB Perkapita 15 Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung. Dengan kata lain, ketika Tenaga Kerja Manufaktur meningkat maka, PDRB Perkapita 15 Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung akan meningkat. Hasil penelitian mengenai hubungan Tenaga Kerja Manufaktur dengan PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan Deichmann, dkk pada tahun 2005 yang meneliti empat kota besar di Indonesia yaitu Jakarta, Jawa Barat, Medan, dan Makassar dan menemukan bahwa teraglomerasinya industri manufaktur dan tenaga kerja manufaktur akan memacu PDRB Perkapita kota-kota tersebut. Dalam aglomerasi industri yang optimal terdapat kemungkinan terjadinya dispersi industri. Penelitian ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Djojodipuro(1992:45) yang mengemukakan bahwa Industri akan membawa dampak yang positif untuk pertumbuhan ekonomi daerah sekitarnya. Hal ini dikarenakan terkonsentrasinya Industri akan mengakibatkan penyerapan tenaga kerja yang tinggi, kemudian akan menurunkan angka pengangguran sehingga semua faktor ekonomi akan menjadi produktif. Hal tersebut akan meningkatkan perekonomian secara keseluruhan.

Pernyataan tersebut menyatakan bahwa, pada umumnya industri tertarik untuk menjadikan sebuah daerah menjadi lokasi industri. Hal tersebut dikarenakan daerah tersebut memiliki daya tarik yang memberikan keuntungan untuk pemenuhan kebutuhan industri. Industri dalam Negara Sedang Berkembang, teraglomerasinya industri manufaktur dalam kota dengan sendirinya akan memobilisasi arus tenaga kerja dalam kota tersebut, sehingga konsentrasi aktivitas tenaga kerja manufaktu akan naik sering naiknya aktivitas industri. Dalam aglomerasi industri yang optimal terdapat kemungkinan terjadinya dispersi industri. Menurut Krugman (1991a), terdapat kekuatan yang muncul dalam distribusi aktivitas ekonomi yang menyangkut *fixed factor* seperti industri, setelah aglomerasi yang optimal yaitu kekuatan dispersi. Industri melibatkan faktor-faktor seperti tanah dan tenaga kerja dalam faktor produksinya. Kedua faktor tersebut dapat menyebabkan dispersi dalam perilaku industri. Menurut Oliveira (2004), dispersi terjadi apabila pareto optimum dalam aglomerasi. Tanah merupakan faktor penting dalam pengadaan industri. Permintaan akan tanah di lokasi aglomerasi akan cenderung meningkat permintaan tanah di lokasi aglomerasi. Seiring meningkatnya permintaan tanah, harga dari tanah di lokasi aglomerasi akan meningkat, hal ini dikarenakan tanah adalah faktor tetap yang tidak dapat ditambah volumenya. Harga akan terus meningkat sampai pada titik dimana pengadaan lokasi industri dekat lokasi aglomerasi tidak lagi relevan. Sehingga industri akan menyebar (dispersi) ke tempat lain yang menawarkan harga tanah yang lebih murah dan lebih menguntungkan, dimana fenomena dispersi ini terjadi di Provinsi Lampung. Fenomena dispersi ini dapat dilihat dari penyebaran Tenaga Kerja Manufaktur yang sangat banyak di 15 Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung.

B. Pengaruh Arus Lalu-Lintas Barang Terhadap PDRB Perkapita 15 Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung

Berdasarkan hasil regresi yang dilakukan dalam penelitian ini diperoleh hasil bahwa koefisien dari variabel Arus Lalu-Lintas Barang bernilai positif sebesar 0.058856 dan nilai signifikansi sebesar 0.0031 (lebih kecil dari α 5% atau 0.05). Hasil tersebut memiliki arti bahwa variabel Arus Lalu-Lintas Barang memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung. Dengan kata lain, ketika Arus Lalu-Lintas Barang meningkat maka, PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung akan meningkat juga.

Hasil penelitian mengenai hubungan Arus Lalu-Lintas Barang dan PDRB Perkapita ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Fujita & Thiese (2002: 270) yang menyatakan bahwa,

“Teori perdagangan merupakan cabang dari ilmu ekonomi yang memusatkan studinya pada dimensi spasial. Hal ini dikarenakan karena terjadinya mobilitas arus lalu-lintas barang di suatu region yang mengakibatkan perubahan pada faktor produksi yang mengakibatkan pengaruh pada lokasi industri,

menimbulkan suatu geografi permintaan yang akhirnya menimbulkan suatu pola pada perdagangan. Dari pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa keuntungan spasial pada suatu daerah dapat meningkatkan volume dari aktivitas ekonomi yang dipengaruhi oleh kekuatan aglomerasi serta dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah itu sendiri”. Keuntungan spasial yang dimiliki oleh suatu daerah atau kota mengakibatkan aglomerasi dari aktivitas ekonomi. Daerah yang berdekatan dengan pesisir akan cenderung untuk mengaglomerasi lalu-lintas barang. Peningkatan volume lalu-lintas barang di suatu region mengakibatkan perubahan akan faktor-faktor yang akan mengakibatkan perubahan perilaku dari pelaku ekonomi yang semakin cenderung teraglomerasi ke daerah tersebut sehingga akan membentuk suatu pola perdagangan itu sendiri.

Teori dan hasil penelitian diatas sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Rodrigue (1999:5) yang menjelaskan bahwa kota yang memiliki keuntungan geografis, seperti daerah yang berdekatan dengan daerah pesisir akan memiliki kecenderungan untuk mengaglomerasi arus lalu-lintas barang. Aglomerasi lalu-lintas barang tersebut disebabkan oleh kebutuhan akan transportasi yang dapat diakomodasi oleh daerah yang memiliki infrastruktur penghubung seperti pelabuhan sebagai sarana pengiriman barang yang akan keluar dan masuk ke daerah tersebut. Meningkatnya volume lalu-lintas barang di daerah ini akan meningkatkan aktivitas jasa di daerah-daerah, sehingga akan meningkatkan nilai tambah ekonomi pada di daerah tersebut. Hal ini akan memacu pertumbuhan ekonomi daerah tersebut.

C. Pengaruh Investasi Terhadap PDRB Perkapita 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung

Berdasarkan regresi yang dilakukan dalam penelitian ini diperoleh hasil bahwa koefisien dari variabel Investasi bernilai positif sebesar 0.059724 dan nilai signifikansi sebesar 0.0408 (lebih kecil dari α 5% atau 0.05). Hasil tersebut memiliki arti bahwa variabel Investasi ini memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap PDRB Perkapita di lima belas Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung. Dengan kata lain, ketika Investasi meningkat maka, PDRB Perkapita di lima belas Kabupaten/Kota Provinsi Lampung akan menurun.

Hasil penelitian ini sesuai dengan hipotesis dan penelitian yang dilakukan oleh Kessedes & Ingram (1994) yang menyatakan bahwa kegiatan investasi dapat meningkatkan penyerapan tenaga kerja, perbaikan infrastruktur, dan meningkatkan daya beli konsumen sehingga berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi kota tersebut. Sehingga wilayah tersebut akan berkembang karena adanya perdagangan interinsuler dari wilayah tersebut ke wilayah lain sehingga investasi akan meningkatkan kegiatan pembangunan dan peningkatan kegiatan ekonomi serta perdagangan. Hal ini juga sesuai dengan Teori Investasi dimana secara teori ekonominya Investasi adalah pengeluaran yang ditunjukan untuk menambah atau mempertahankan persediaan capital. Dimana para ahli pembangunan sudah lama mengemukakan bahwa investasi memiliki dampak terhadap pertumbuhan pendapatan perkapita.

Sumanto (dalam Royan, dkk.,2015) menyatakan bahwa masyarakat yang sebelumnya menjadi pengangguran, akan mendapatkan pekerjaan dan pendapatan dengan adanya kegiatan investasi. Seiring dengan meningkatnya pendapatan, daya beli masyarakat yang merupakan bagian dari komponen IPM akan terus meningkat dan hal tersebut akan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi daerah itu sendiri.

Dimana menurut Teori Investasi Harrod-Domar, pembentukan modal atau investasi merupakan faktor penting yang mendukung pertumbuhan ekonomi. Menurut Harrod-Domar, pembentukan modal tidak hanya dipandang sebagai pengeluaran yang akan menambah kemampuan suatu perekonomian untuk menghasilkan barang dan jasa, tetapi juga akan meningkatkan permintaan efektif masyarakat. Pada kegiatan investasi terdapat hubungan yang erat terhadap penciptaan lapangan pekerjaan baru, karena akan memunculkan kegiatan produksi yang meningkat sehingga masyarakat yang terserap akan memiliki pendapatan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Penelitian ini didukung oleh penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Suciati, dkk. (2015) menyatakan bahwa investasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat di kabupaten/kota Provinsi Bali antara tahun 2007-2012, dimana investasi yang dilakukan oleh pemerintah melalui kegiatan belanja langsung sudah dapat meningkatkan kegiatan ekonomi yang dapat menyerap tenaga kerja sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Dimana kegiatan investasi biasa terjadi di daerah-daerah yang memiliki keunggulan geografis dan infrastruktur. Ketersediaan infrastruktur pada suatu daerah sangat penting, untuk dapat menarik investor melakukan investasi pada daerah tersebut sehingga akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi. Sukirno (2012:423) menyatakan pertumbuhan ekonomi menerangkan atau mengukur prestasi dari perkembangan sesuatu ekonomi. Dalam kegiatan perekonomian yang sebenarnya pertumbuhan ekonomi berarti perkembangan fisik produksi barang dan jasa yang berlaku di suatu negara, seperti pertambahan dan jumlah produksi barang industri, perkembangan infrastruktur, pertambahan jumlah sekolah, pertambahan produksi sektor jasa dan pertambahan produksi barang modal.

E.PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data yang telah dilakukan mengenai analisis pengaruh Tenaga Kerja Manufaktur, Arus Lalu-Lintas Barang, dan Investasi Terhadap PDRB Perkapita di 15 Kabupaten/Kota Provinsi Lampung Tahun 2012-2016, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Tenaga Kerja Manufaktur, Arus Lalu-Lintas Barang, dan Investasi memiliki pengaruh signifikan terhadap PDRB Perkapita di Kabupaten/Kota Provinsi Lampung. Yang mana sesuai dengan hipotesis awal dari penelitian ini.
2. Hubungan antara Tenaga Kerja Manufaktur dan PDRB Perkapita di Kabupaten/Kota Provinsi Lampung ini disebabkan semakin meningkatnya jumlah tenaga kerja manufaktur dalam rentang waktu lima tahun di Kabupaten/Kota Provinsi Lampung. Selain itu dalam rentang waktu lima tahun, peningkatan jumlah tenaga kerja manufaktur terjadi di seluruh Kabupaten/Kota Provinsi Lampung, sehingga berpengaruh positif ke sektor PDRB Perkapita.
3. Hubungan antara Arus Lalu-Lintas Barang dan PDRB Perkapita Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung ini disebabkan semakin meningkatnya aktivitas distribusi barang dan semakin meningkatnya kegiatan jasa sehingga berpengaruh positif terhadap PDRB Perkapita.
4. Hubungan antara Investasi dan PDRB Perkapita Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung ini disebabkan semakin berkembangnya daerah-daerah yang sebelumnya tertinggal, sehingga pembangunan semua daerah di Provinsi Lampung semakin baik dan mengundang para investor untuk menanamkan modalnya di setiap Kabupaten/Kota Provinsi Lampung.

SARAN

Berdasarkan hasil pembahasan dan kesimpulan peneliti, maka dapat dikemukakan beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi pemerintah maupun bagi pihak-pihak lain. Adapun saran yang diberikan sebagai berikut:

1. Pemerintah daerah Provinsi Lampung harus lebih memaksimalkan pengembangan aktivitas ekonomi dan pemanfaatan sumber daya alam dengan cara membangun UMKM khusus pengolahan sumber daya alam tersebut namun dengan skala makro, yakni dengan cara memperluas informasi mengenai keunggulan UMKM di setiap daerah, sehingga perekonomian Provinsi Lampung tidak hanya bertumpu pada satu atau beberapa daerah saja namun juga di semua Kabupaten/Kota lainnya.
2. Perlunya pemerataan peningkatan kualitas sumber daya manusia di seluruh Kabupaten/Kota Provinsi Lampung, seperti mendorong peningkatan program pembangunan berbasis kerakyatan. Artinya, harus berorientasi pada pemberdayaan kelompok masyarakat yang tergolong miskin agar terjadinya pemerataan. Sehingga hal yang ditakutkan tidak terjadi, seperti halnya orang yang kaya akan semakin kaya dan yang miskin akan semakin miskin.
3. Pemerintah harus lebih mempermudah Perda No.25 Tahun 2007 mengenai penanaman investasi oleh para investor di setiap Kabupaten/Kota Provinsi Lampung agar lebih efektif dan efisien. Karena Provinsi Lampung sendiri termasuk wilayah yang strategis dan sangat menarik dimata para Investor terbukti dengan selalu meningkatnya angka investasi dari tahun ke tahun di Provinsi Lampung.

DAFTAR PUSTAKA

- Artiani, L & Suharsih, S 2004. *Geographical Condition and Economic Growth* dipresentasikan pada konferensi internasional di bidang regional ke 6 yang diselenggarakan Internasional Regional Science Asociation (IRSA) di Hotel Melia Purosani Yogyakarta 13-14 Agustus 2004
- Bairoch, P 1985. *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*. The Univesity of Chicago Press
- Baltagi, B.H 2001. *Econometric Analysis of Panel Data*. John Wiley & Sons Ltd Chicester. UK
- Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, 2017. *Jumlah Industri Sedang & Besar Kota Bandar Lampung Tahun 2017*: Badan Pusat Statistik
- Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, 2010. *PDRB Perkapita ADHK 2010 (Rupiah)*: Badan Pusat Statistik

- Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, 2017. *Distribusi Persentase PDRB Per Sektor (Dalam Persen)*: Badan Pusat Statistik
- Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, 2017. *Pertumbuhan Produksi Industri Manufaktur Besar & Sedang Triwulan III dan IV Tahun 2017 Kota Bandar Lampung dan Pertumbuhan Total Indonesia (Persen)*: Badan Pusat Statistik
- Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, 2017. *Jumlah Perusahaan Industri Besar/Sedang Menurut KBLI 2, 2010-2013*: Badan Pusat Statistik
- Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, 2010. *Jumlah Perusahaan Besar/Sedang, Tenaga Kerja dan Pengeluaran Untuk Tenaga Kerja di Kota Bandar Lampung Tahun 2006-2013*: Badan Pusat Statistik
- Djojodipuro, M 1992. *Teori Lokasi*. LPFEUI. Jakarta
- Fujita, M & Mori, T 1996. The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self Agglomeration & Hub Effect. " *Journal of Development Economics* Vol.49 pp. 93-120
- Glaeser, E.L 2001. Consumer City. *Journal of Economics Geography*. 1(1), p.27- 50
- Gujarati, D 2003. *Basic Econometrics 4th Internasional Edition*. McGraww-Hill. New York. USA.
- Krugman, P.R 1991. *Geography and Trade*. Cambridge: MIT Press
- Landyanto, E.A & Prasetyo A.H (2005). Economic Growth in Indonesian
- Port Cities. Dipresentasikan pada konferensi Internasional di bidang regional ke 7 yang diselenggarakan oleh Internasional Regional Science Asosiation (IRSA) di Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia Jakarta 3-4 Agustus 2005
- Ray, D & Blankfeld, R (2002). Reforming Indonesia's Ports. Technical reports Partnership for Economic Growth (PEG) Project Under USAID.
- Rodrigue, J.P (1999). *Transport Geography*. Department of Economics & Geography Hofstral University. Hempstead, New York

