

PENGARUH INVESTASI PADA SEKTOR PERHUBUNGAN DARAT DAN LAUT DI KABUPATEN JENEPONTO SULAWESI SELATAN

Maksud Hakim *

ABSTRACT

This study aimed to determine the effect of investment on land and marine transportation sector in Jeneponto. This study described the influence of determinant factors (population and GDP) on the amount of investment in transportation sector, particularly in the land and marine transportation for five year period, from 2008 until 2012. Based on data it was found that GDP grew year by year in that period due to higher value of the product that produced by Jeneponto people as well as the economic stability and certainty in that region, while Jeneponto population also grew 0.8% annually. Those two factors significantly influenced the investment value in transportation sector, especially land and marine transportation. Those variables also found to be strong correlated, with more than 90% of variations in investment variables explained by GDP and population growth.

PENDAHULUAN

Secara garis besar sektor perhubungan mempunyai dua fungsi utama, yaitu fungsi aktif dan fungsi pasif. Fungsi aktif sering juga disebut sebagai fungsi pendorong atau fungsi keperintisan, sedangkan fungsi pasif sering juga disebut sebagai fungsi pelayanan (*servicing*).

Untuk melaksanakan kedua fungsi tersebut, sector

perhubungan memerlukan dana yang besar untuk investasi. Karena besarnya dana yang dibutuhkan untuk investasi, biasanya menyebabkan keterbatasan pembangunan prasarana perhubungan, umumnya tidak hanya menyangkut masalah besarnya investasi, baik secara absolut atau relatif (dalam kaitannya dengan sektor ekonomi lainnya) maupun masalah lokasi dan pemilihan moda angkutan yang digunakan. Oleh karena itu, walaupun kelihatannya fungsi aktif lebih bersifat politis untuk

* Dr. MAKSUD HAKIM, S.Pd., SE.,MM.,
Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi
Yayasan Pendidikan YAPTI Turatea
Jeneponto

memberikan kemudahan pada daerah-daerah yang terpencil, namun keputusan investasi tetap harus menggunakan kriteria ekonomi. Ini berarti, bahwa harus dipilih suatu moda angkutan tertentu dengan pertimbangan potensi yang ada dengan menggunakan biaya yang sekecil mungkin.

Dengan demikian investasi apapun yang akan dilaksanakan, apakah itu untuk daerah-daerah yang sudah mantap atau daerah-daerah yang belum maju, maka menggunakan kriteria ekonomi sebagai acuan mutlak diperhitungkan, yaitu dengan biaya yang kecil kita upayakan memperoleh manfaat tertentu, atau dengan biaya tertentu, maka diupayakan untuk memperoleh manfaat yang semaksimal mungkin. Untuk daerah-daerah yang sudah mantap dimana arus barang dan penumpang cukup besar, dengan demikian sebaiknya menggunakan peralatan *Cost-Benefit Analysis* sebagai acuan investasi. Sedangkan daerah-daerah yang belum maju dimana arus barang dan penumpang masih kecil atau sedikit, sebaiknya digunakan peralatan (*Cost-Effectiveness*). Ini berarti, bahwa pengeluaran untuk pembangunan sektor perhubungan pada hakekatnya harus berorientasi pada besarnya permintaan. Oleh karena investasi prasarana perhubungan pada umumnya akan dimanfaatkan dalam jangka panjang. Dengan demikian,

perencanaan investasi tidak boleh tidak, harus mengacu pada ramalan permintaan akan jasa perhubungan di masa yang akan datang.

Berdasarkan kenyataan di atas, maka sektor perhubungan pada umumnya memegang peranan penting dalam rangka memperlancar arus penumpang, barang dan jasa. Hal ini semakin terasa pentingnya mengingat Kabupaten Jeneponto dengan Visinya untuk mewujudkan Jeneponto sebagai pusat pelayanan di bagian selatan Provinsi Sulawesi Selatan yang berbasis pada sumberdaya lokal yang bernafas keagamaan, demikian juga salah satu misinya yaitu mengembangkan sistem jaringan transportasi. Sebagai konsekwensinya dalam mempertahankan dan meningkatkan arus angkutan di masa yang akan datang, maka perlu dilakukan analisis terhadap faktor-faktor penentu investasi pada sektor perhubungan darat dan laut di Kabupaten Jeneponto.

Berdasarkan uraian di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam melakukan Penelitian ini adalah bagaimana pengaruh investasi pada sektor perhubungan darat dan laut di Kabupaten Jeneponto.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Investasi

Investment dalam "Kamus Inggris-Indonesia" karangan Echolas dan Shadily (1982) diartikan

“Investasi” atau “penanaman modal”.

Pengertian tersebut di atas, tampaknya belum memberikan batasan yang memuaskan. Ia belum menjelaskan dalam bentuk apa orang melakukan investasi; apakah dalam bentuk finansial saja, ataukah juga termasuk dalam bentuk fisik. Karena itu, maka penulis akan mengemukakan beberapa pendapat mengenai investasi sebagai berikut :

Menurut Winardi (2008), bahwa investasi mengandung dua pengertian. Pertama pembelian saham, obligasi, dan benda-benda tak bergerak, setelah dilakukan analisis dan menjamin modal yang dilekatkan memberikan hasil yang memuaskan. Faktor-faktor tersebut membedakan spekulasi. Kedua dalam teori ekonomi, investasi berarti pembelian alat-alat produksi (termasuk di dalamnya benda-benda untuk dijual) dengan modal berupa uang.

Sedangkan Panetto (1988) melihat bahwa investasi dalam perekonomian suatu negara dapat membantu mempertinggi kegiatan dan pertumbuhan ekonomi serta memperluas kesempatan kerja, sehingga meningkatkan kesejahteraan masyarakat di negara yang dimaksud. Selanjutnya investasi yang dilaksanakan menambah stok kapital yang ada dalam masyarakat. Dengan demikian, stok kapital ini cenderung meningkat dari tahun ke tahun, jika

pemerintah dan swasta melakukan investasi.

Walaupun setiap ahli telah memberikan pengertian tentang investasi menurut interpretasi mereka masing-masing, namun pada hakekatnya telah memberikan pengertian yang sama maknanya. Dapatlah dikatakan bahwa investasi adalah semua dana yang ditanam ke dalam perusahaan atau proyek dan telah melalui analisa yang matang sehingga dijamin bahwa masa yang akan datang mendapatkan hasil yang memuaskan, sedang pemilik dana tersebut biasanya tidak ikut secara aktif mengelola usaha atau proyek dimana tempat menanamkan investasinya.

Sumber Dana / Modal

Sumber dana atau sumber modal, ditinjau dari asalnya dapat dibedakan menjadi :

1. Sumber intern (internal sources)

Sumber intern adalah modal atau dana yang dibentuk atau dihasilkan sendiri di dalam perusahaan. Sumber intern ini diperoleh terutama dari “keuntungan yang ditahan” (*restained net profit*) dan “akumulasi penyusutan” (*accumulated depreciations*).

Besarnya keuntungan yang dimasukkan ke dalam cadangan atau ditahan, selain tergantung kepada besarnya keuntungan yang diperoleh selama periode tertentu, juga tergantung pada kebijaksanaan *devident* dan kebijaksanaan

penanaman kembali yang dijalankan perusahaan yang bersangkutan. Meskipun keuntungan yang diperoleh selama periode tertentu besar, namun jika perusahaan mengambil kebijaksanaan bahwa sebagian besar keuntungan yang diperoleh dibagikan sebagai *dividend* atau ditanam kembali ke dalam perusahaan, maka bagian keuntungan yang dijadikan cadangan menjadi kecil, yang ini berarti bahwa sumber intern yang berasal dari cadangan adalah berjumlah kecil.

2. Sumber Ekstern (eksternal sources)

Sumber Ekstern adalah sumber yang berasal dari luar. Dana yang berasal dari luar adalah dana yang bersumber dari para kreditur dan pemilik, peserta pengambil bagian (pemegang saham) di dalam suatu usaha.

Modal yang berasal dari kreditur disebut sebagai "modal pinjaman" dan merupakan hutang bagi perusahaan. Sedang modal yang berasal dari pemilik, peserta atau pengambil bagian di dalam perusahaan disebut sebagai "modal sendiri" dan merupakan dana yang akan tetap ditanamkan dalam perusahaan yang bersangkutan.

Metode Penilaian Investasi

Menurut Riyanto (2005) dalam menilai suatu investasi dapat digunakan metode-metode sebagai berikut :

1. *Urgency and Persuasion*, pada penilaian dengan cara ini yang diperhatikan adalah proyek tersebut benar-benar sangat penting atau betul-betul diyakini akan hasil dan manfaatnya tanpa mempertimbangkan masalah likuiditas maupun masalah profitabilitasnya.
2. *Payback*, adalah dana atau modal yang telah ditanam pada suatu proyek perlu dikembalikan lagi setelah beberapa waktu lamanya. *Payback* (pembayaran kembali) tersebut berasal dari *proceed* atau *net cash flow* (keuntungan neto sesudah pajak ditambah penyusutan).

Jangka waktu yang diperlukan untuk pengembalian tersebut disebut sebagai "*payback period*" atau periode pembayaran kembali dan didefinisikan sebagai jumlah tahun yang diperlukan oleh suatu perusahaan untuk memperoleh kembali investasinya semula dari arus kas bersih (*net cash flow*) yang dihasilkan.

Payback period ini lamanya tergantung pada besar *net cash flow* yang dihasilkan setiap tahunnya. Semakin singkat *Payback period* ini akan semakin menyenangkan penanam modal. Jadi, jika *Payback period* maksimum dari suatu investasi telah ditetapkan, maka diterima atau ditolaknya investasi tersebut tinggal membandingkan *Payback period*.

3. *Discounted Cash Flow*, metode ini *cash flow* yang akan diterima

setiap tahunnya perlu didiskontokan sehingga metode ini pun berdasarkan atas dua cara yaitu :

a. Metode Net Present Value (NPV)

Dalam metode ini mula-mula yang dihitung adalah nilai sekarang (*present value*) dari *cash flow* yang diharapkan atas dasar "*discount rate*" (tingkat diskonto) tertentu. Kemudian jumlah *present value* dari semua *cash flow* selama unur investasi dikurangi dengan nilai investasi awal. Selisih inilah yang dinamakan dengan *Net Present Value (NPV)* atau nilai bersih sekarang. Jika NPV tersebut berharga negatif, maka usulan investasi tersebut ditolak dan jika NPV positif berarti usulan investasi tersebut dapat diterima.

b. Metode Internal Rate of Return (IRR)

IRR atau tingkat pengembalian intern didefinisikan sebagai tingkat bunga yang menyamakan *present value* seluruh *cash flow* yang akan diterima di masa mendatang dengan nilai investasi awal.

Keistimewaan dari IRR atau tingkat diskonto yang membuat NPV sama dengan nol ini dapat dijelaskan bahwa diterima atau ditolaknya suatu usulan investasi berdasarkan metode IRR yaitu dengan

membandingkan IRR suatu proyek dengan suatu nilai tertentu yang ditetapkan suatu perusahaan. Jika IRR lebih besar dari nilai tersebut usulan investasi dapat diterima sedangkan jika lebih kecil, maka akan ditolak.

Pengertian Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

PDRB adalah salah satu indikator perekonomian yang penting bagi suatu daerah yang didefinisikan sebagai nilai dari seluruh barang & jasa yang dihasilkan dalam waktu satu tahun disuatu wilayah tanpa membedakan kepemilikan faktor-faktor produksi tapi lebih menekankan pada keberadaan faktor-faktor produksi tersebut dalam proses produksi apabila seluruh nilai tambah bruto atau nilai barang dan jasa yang ditimbulkan oleh faktor-faktor produksi dalam wilayah tertentu dalam jangka waktu tertentu dijumlahkan maka diperoleh Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

Salah satu indikator untuk mengukur tingkat pembangunan regional adalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Nilai yang tercantum dalam PDRB mencerminkan taraf hidup dan tingkat perkembangan ekonomi masyarakat. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS). Produk Domestik Regional Bruto adalah nilai tambah Bruto yaitu tambahan nilai yang ditimbulkan oleh aktivitas faktor-faktor produksi dalam

merubah/memproses bahan-bahan baku dan penolong sehingga lebih dekat kepada pengguna atau nilai barang dan jasa yang ditimbulkan oleh faktor produksi.

Produk Domestik Regional Bruto dapat disajikan dalam 3 segi :

a. Dari Segi Produksi

Produk Domestik Regional Bruto adalah jumlah nilai netto produksi barang dan jasa yang diproduksi pada suatu wilayah dalam jangka waktu tertentu (biasanya satu tahun).

b. Dari Segi Pendapatan

PDRB adalah jumlah balas jasa (pendapatan) yang diterima oleh faktor-faktor produksi yang ikut serta dalam proses produksi di wilayah tertentu pada jangka waktu tertentu (biasanya satu tahun).

c. Dari Segi Pengeluaran

PDRB adalah jumlah pengeluaran untuk konsumsi rumah tangga, konsumsi lembaga swasta yang tidak mencari untung pembentukan modal tetap bruto perubahan stok dan ekspor netto dan suatu wilayah dalam jangka waktu tertentu (biasanya satu tahun).

PDRB atas dasar harga berlaku adalah jumlah nilai produksi, pendapatan atau pengeluaran yang dinilai sesuai dengan harga yang berlaku pada tahun yang bersangkutan.

PDRB atas dasar harga konstan adalah jumlah nilai produksi, pendapatan atau pengeluaran yang dinilai sesuai

dengan harga pasar yang "tetap" pada tahun dasar. Dalam publikasi ini harga pasar yang telah (konstan) itu adalah harga-harga pada keadaan tahun 1993. Biasanya disebut PDRB dengan tahun dasar 1993.

PDRN (Produk Domestik Regional Netto) atas dasar harga pasar adalah PDRB dikurangi dengan nilai penyusutan barang modal tetap yang digunakan dalam proses produksi selama setahun.

PDRN atas dasar biaya faktor produksi adalah nilai PDRN atas dasar harga pasar dikurangi dengan nilai pajak tidak langsung netto pada tahun yang bersangkutan.

Pendapatan Regional (Regional Income) adalah nilai PDRN atas dasar biaya faktor ditambah dengan pendapatan netto (Pendapatan yang masuk dikurangi dengan pendapatan yang keluar). Karena arus pendapatan di atas sulit dihitung, maka pendapatan regional dianggap sama PDRN atas biaya faktor.

Pendapatan Perkapita adalah PDRN atas dasar biaya faktor produksi dibagi dengan jumlah penduduk.

Penyusutan barang modal tetap adalah susutnya suatu barang modal tetap yang digunakan dalam proses produksi. Pajak tidak langsung netto adalah pajak tak langsung dikurangi subsidi yang diberikan kepada produsen pada tahun yang sama.

Pertumbuhan Penduduk

Masalah kependudukan merupakan masalah yang sudah sejak lama telah menyita perhatian sebagian besar ahli ekonomi di dunia. Masalah ini kemudian sampai saat ini tetap dianggap merupakan masalah yang dapat menghambat pembangunan ekonomi utamanya di negara-negara berkembang seperti Indonesia. Kondisi saat ini, menuntut langkah antisipatif yang tepat guna menghadapi masalah pembangunan yang semakin kompleks sebagai akibat masalah pertumbuhan penduduk. Negara-negara berkembang seperti Indonesia kerap menghadapi masalah kependudukan yang serius yang tidak diimbangi dengan tersedianya lapangan kerja yang cukup untuk menyerap tenaga kerja, akibatnya muncul masalah baru seperti pengangguran, kesenjangan sosial, dan lain-lain.

Banyak pakar ekonomi telah mencoba melihat jauh ke depan, bagaimana nasib penduduk yang kian bertambah dalam memenuhi kebutuhan hidupnya di masa datang. Hal ini pertama kali diungkapkan oleh Robert Malthus dalam bukunya "*An Essay on the Principle of Population*" yang diterbitkan pada tahun 1798, dimana beliau mengungkapkan bahwa penduduk akan lebih cepat berkembang ketimbang bertambahnya bahan makanan (Todaro, 1996).

Berdasar konsepsi inilah diperlukan adanya penangan

khusus terhadap pertumbuhan penduduk dalam melaksanakan pembangunan di suatu negara. Dalam penciptaan lapangan kerja baru misalnya tentu harus disesuaikan dengan situasi dan kondisi serta sumber-sumber yang ada pada daerah bersangkutan. Disamping meningkatkan kualitas pada kesempatan kerja baik yang sudah lama, maupun yang baru, untuk meningkatkan kualitas daripada tenaga kerja yang ada daerah tersebut.

Seperti dimaklumi bahwa dewasa ini Indonesia sedang diperhadapkan pada masalah yang besar dan harus dengan cepat ditanggulangi. Persoalan ini tidak lain menyangkut persoalan penduduk dari segala bidang serta aspek yang konsekuensinya pada bidang kehidupan adalah pengaruhnya yang sangat besar terhadap pembangunan ekonomi.

Sebagai negara berkembang, Indonesia yang jumlah penduduknya urutan kelima terbesar dunia setelah RRC, India, Pecahan Unisoviet dan Amerika Serikat yang dewasa ini jumlah penduduknya sudah mencapai kurang lebih 200 juta jiwa. Hal ini menimbulkan tantangan baru bagi pemerintah untuk dapat menyediakan lapangan kerja baru, meningkatkan sarana sekaligus mutu pendidikan untuk menanggulangi terjadinya pengangguran.

Pengertian Pelabuhan

Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran No. 21/1992 pasal 21 menyebutkan : Kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan berlayar, serta perpindahan intra.

Menurut Dirjen Perhubungan (1996: 3) Pelabuhan khusus adalah untuk kegiatan sektor perindustrian, pertambangan atau pertanian yang penggunaan dan pengoperasiannya dilakukan oleh instansi yang bersangkutan untuk kegiatan bongkar muat bahan baku dan hasil produksinya yang tidak dapat ditampung oleh pelabuhan dibuka untuk umum, dan pembangunannya telah mendapat persetujuan Departemen Perhubungan yang terletak di luar daerah lingkungan kerja pelabuhan.

Pengertian dan Fungsi Terminal

Terminal transportasi merupakan titik simpul dari jaringan jalan atau transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum, sebagai tempat pengendalian, pengawasan dan pengaturan serta pengoperasian lalu lintas di samping itu terminal transportasi merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari transportasi untuk

melancarkan arus lalu lintas baik barang maupun penumpang serta merupakan unsur tata ruang yang memegang peranan dalam efisiensi kota (Suyono, 1997 : 8).

Fungsi terminal adalah untuk penyediaan sarana masuk dan keluar dari obyek-obyek yang akan digerakkan, penumpang atau barang, menuju sistem. Fungsi terminal disamping untuk bongkar muat juga termasuk penting dalam sistem yang ada yakni untuk mengumpulkan biaya yang memadai untuk gerakan yang ada termasuk menentukan rute obyek yang akan diangkut.

Melihat fungsi terminal ada beberapa unsur yang sangat penting yaitu:

1. Penumpang/Barang
2. Penyediaan fasilitas
3. Kendaraan.

Ketiga unsur inilah yang memegang peranan pengoperasian suatu terminal. Dan adapun fungsi-fungsi terminal adalah :

- a. Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan dan membongkar/ menurunkannya.
- b. Memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain, serta membongkar/ menurunkannya penumpang yang diantar dengan kendaraan pribadi atau angkutan umum masuk ke terminal dan memindahkan ke kendaraan lain untuk diangkut ke tujuannya.
- c. Penyimpangan barang dan tempat transitnya penumpang dari waktu tiba sampai waktu

berangkat. Terminal merupakan tempat transit bagi para penumpang sampai waktu berangkat.

- d. Penyediaan sarana untuk kenyamanan penumpang.

Di dalam terminal tersedia tempat makan berupa kantin, kios dan toko serta ruang tunggu yang memberikan kenyamanan kepada penumpang.

- e. Persiapan dokumentasi untuk perjalanan.

Di dalam terminal terdapat loket karcis untuk pembelian tiket

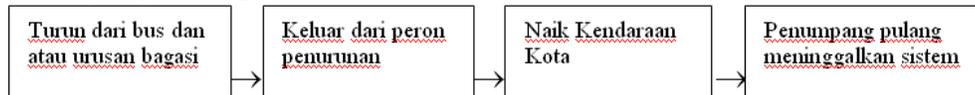
sebagai dokumentasi dan perjalanan serta memeriksa pesanan tempat, kendaraan yang akan digunakan (Edward K. Marlok, 1997 : 6).

Pada gambar juga memberikan gambaran tentang masukan dan keluaran dari arus kendaraan yang memasuki terminal atau dapat lebih dikembangkan secara lebih terperinci untuk menunjukkan indikasi-indikasi yang lebih jelas dari berbagai tugas yang dilakukan di terminal. Berikut bagan alir untuk terminal:

1. Penumpang Berangkat



2. Penumpang datang



3. Bus antar kota antar propinsi



Gambar 2 : Bagan Alir terminal

Terminal penumpang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Terhadap penggunaan jasa pelayanan terminal dapat dikenakan pungutan.

Jasa terminal sebagaimana dimaksudkan dalam ayat 1 meliputi :

1. Jasa tempat bongkar muat barang dan/atau naik turun penumpang yang dinikmati oleh pengusaha angkutan.
2. Fasilitas parkir kendaraan umum menunggu waktu keberangkatan yang dinikmati oleh pengusaha angkutan;
3. Fasilitas parkir untuk umum selain tersebut dalam huruf a, yang dinikmati oleh pengguna jasa.
4. Tata cara pemungutan, besarnya pungutan serta penggunaan hasil pungutan terminal ditetapkan dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri dan mendapat persetujuan Menteri yang bertanggung jawab di bidang keuangan negara.

Hipotesis

Berdasarkan masalah pokok yang dikemukakan di atas, maka diduga bahwa terdapat pengaruh investasi pada sektor perhubungan darat dan laut di Kabupaten Jeneponto.

METODE PENELITIAN

Dalam penyusunan Karya Tulis ini, penulis melakukan penelitian di Kabupaten Jeneponto. Sedangkan yang menjadi objek penelitian adalah menganalisis faktor-faktor penentu terhadap investasi sektor perhubungan sub sektor angkutan darat dan laut di Kabupaten Jeneponto.

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan penulis untuk pembahasan ini adalah menjelaskan data primer yang diperoleh melalui observasi, interviu di lapangan dan data sekunder, yaitu data yang berasal dari instansi yang terkait melalui pencatatan-pencatatan, yang ditunjang data-data kepustakaan. Adapun instansi yang dikunjungi untuk memperoleh data yang dibutuhkan :.

1. Kantor Dinas Perhubungan Daerah Kabupaten Jeneponto.
2. Kantor Perhubungan Laut Kabupaten Jeneponto
3. Kantor BPS Kabupaten Jeneponto

Metode Penelitian yang dilakukan akan menggunakan metode penelitian eksplanatif, yaitu metode untuk menggambarkan pengaruh faktor penentu (penduduk dan PDRB) terhadap besarnya investasi pada sektor perhubungan khususnya pada sub sektor angkutan darat dan laut selama kurung waktu lima tahun (2008-2012).

Data yang diperoleh dalam penelitian ini selanjutnya ditulis dalam bentuk laporan. Laporan ini

segera direduksi, dipilih hal yang penting, lalu dicari polanya kemudian dikelompokkan untuk memudahkan proses selanjutnya guna memperoleh kesimpulan.

Analisis data dilakukan perhitungan kuantitatif dengan menggunakan taksiran model regresi linear berganda untuk mengetahui pengaruh dari investasi pada sektor perhubungan khususnya sub sektor angkutan darat dan laut.

Adapun bentuk formulasi model regresi berganda adalah seperti dikemukakan oleh J. Supranto (1993) sebagai berikut :

$$Y = B_0 + B_1X_1 + B_2X_2 + e$$

dimana :

- Y = Nilai Investasi
- X₁ = Jumlah Penduduk
- X₂ = PDRB
- B₀, b₁, b₂ = Paramater yang hendak ditaksir

e = Kesalahan pengganggu

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Analisis Investasi Sektor Perhubungan Angkutan Darat dan Laut

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, maka pada tahap ini penulis mencoba menguji hipotesis kerja yang telah diajukan pada Bab I yaitu diduga bahwa ada pengaruh yang cukup besar dan signifikan dari faktor jumlah penduduk dan produk domestik regional bruto pada sektor perhubungan khususnya sub sektor angkutan darat dan laut di Kabupaten Jeneponto. Namun sebelumnya penulis kembali menampilkan komponen yang akan dihitung melalui regresi berganda yaitu variabel bebas dan tidak bebas yaitu melalui tabel berikut.

Tahun	Y (milyar)	X1 (Penduduk)	X2 (PDRB)
2008	240.737,65	298.142	398.267,12
2009	256.222,65	315.146	495.992,55
2010	271.191,12	335.212	855.362,27
2011	283.520,47	359.952	880.674,79
2012	311.842,50	360.109	974.801,23

Sumber : *Data Diolah Kembali*

Berdasarkan tabel tersebut di atas, maka berikut ini diuraikan kembali rumus regresi berganda melalui olah data program SPSS sebagai berikut :

$$Y = b_0 + X_1b_1 + X_2b_2 + e$$

Dimana :

- Y = Nilai Investasi

- X₁ = Jumlah Penduduk
- X₂ = PDRB
- e = Kesalahan pengganggu (*standar error of estimate*)
- b₀, b₁, b₂, = Parameter yang hendak ditaksir

Dalam penelitian ini, diambil sebanyak 2 variabel bebas yang

dimasukkan dalam model persamaan yang dianggap mempunyai pengaruh terhadap jumlah investasi. Berdasarkan hasil penelitian yang kemudian di analisis dengan regresi linear berganda diperoleh persamaan :

$$Y = 47637,120 + 0.596X_1 + 3,631X_2$$
$$R^2 = 0,934 \quad F = 6,837$$
$$R = 0,872$$

Berdasarkan hasil analisis regresi berganda diperoleh F hitung sebesar 6,837 lebih besar dari F tabel (4,35) pada taraf kepercayaan 95 % ($\alpha = 0,05$) yang berarti bahwa secara bersama-sama jumlah penduduk dan nilai produk domestik regional bruto Kabupaten Jeneponto berpengaruh nyata terhadap jumlah investasi sektor perhubungan di Kabupaten Jeneponto.

Hasil analisis korelasi diperoleh koefisien korelasi (R) sebesar 0,872 yang berarti bahwa hubungan antara variable X_1 , dan X_2 terhadap jumlah investasi sektor perhubungan di Kabupaten Jeneponto bersifat positif (cukup erat).

Hasil analisis determinasi diperoleh koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,934 yang berarti bahwa 93,40 persen variable bebas X_1 dan X_2 dapat menjelaskan bahwa keadaan variable tak bebas Y atau dengan kata lain, besarnya andil variable X_1 dan X_2 terhadap variasi naik-turunnya jumlah investasi sebesar 93,40 % sedangkan sisanya 6,6 % dipengaruhi oleh variable lain yang tidak dimasukkan dalam model persamaan penelitian ini. Variable-

tersebut dapat berupa lengkapnya sarana pelabuhan, baiknya kondisi jalan raya dan lain-lain sebagainya.

Untuk mengetahui masing-masing variable bebas X_1 dan X_2 terhadap jumlah investasi, maka dilakukan uji sendiri-sendiri (partial). Sedangkan untuk mengetahui tingkat elastisitasnya, maka semua koefisien masukan jumlah investasi di sektor perhubungan dijumlah untuk mengetahui apakah permukaannya berada pada tahap rasional atau irrasional. Nilai t hitung yaitu $t_1 = 0,720$, dan $t_2 = 0,411$. Dalam hal ini untuk melihat apakah ada pengaruh yang signifikan terhadap variabel bebas dan tidak bebas pada tingkat keberartian 95 % (0,05) (df = 4).

Pada hasil perhitungan menunjukkan bahwa diperoleh nilai yaitu :

1. $t_1 = 0,726 < t \text{ tabel} = 2,13$ dengan demikian pengaruh jumlah penduduk terhadap jumlah investasi sektor perhubungan yaitu tidak berpengaruh secara nyata.
2. $t_2 = 0,411 < t \text{ tabel} = 2,13$ dengan demikian pengaruh produk domestik regional bruto terhadap jumlah investasi sektor perhubungan tidak berpengaruh secara nyata.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan uraian pada bab terdahulu, maka penulis dapat menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Besarnya nilai Produk Domestik Regional Bruto di Kabupaten Jeneponto bertambah dari tahun ke tahun yang diakibatkan oleh tingginya nilai produk suatu masyarakat serta adanya kepastian kestabilan ekonomi dari pemerintah dalam menangani pasca krisis ekonomi. Sementara Jumlah penduduk Kabupaten Jeneponto pertumbuhannya mencapai 0,8 % pertahun, kedua faktor tersebut di atas cukup mempengaruhi investasi di sektor perhubungan di Kabupaten Jeneponto.
2. Berdasarkan uji F, diperoleh F hitung sebesar 6,837 lebih besar dari F tabel (4,35) pada taraf kepercayaan 95 % ($\alpha = 0,05$) yang berarti bahwa secara bersama-sama nilai PDRB dan jumlah penduduk berpengaruh nyata terhadap nilai investasi di sektor perhubungan khususnya sub sektor angkutan darat dan laut di Kabupaten Jeneponto. Sementara koefisien korelasi diperoleh sebesar 0,872 yang berarti bahwa hubungan antara variable X_1 , dan X_2 terhadap jumlah investasi sektor perhubungan di Kabupaten Jeneponto bersifat positif (cukup erat), dan hasil koefisien

determinasi ditemukan tingkat signifikansi antara variabel X_1 dan X_2 terhadap nilai Y sebesar 0,934 yang berarti bahwa 93,40 % variable bebas X_1 dan X_2 dapat menjelaskan bahwa keadaan variable tak bebas Y terhadap variasi naik-turunnya jumlah investasi sebesar 93,40 % sedangkan sisanya 6,6 % dipengaruhi oleh variable lain.

Saran-Saran

Berdasarkan hasil penelitian maka ditemukan beberapa faktor penunjang dan penghambat dalam pengembangan jumlah investasi di sektor perhubungan khususnya di Kabupaten Jeneponto, maka dalam hal ini penulis dapat mengemukakan beberapa saran sebagai berikut :

1. Sekiranya pemerintah dan swasta lebih pro aktif memperhatikan sarana dan prasarana angkutan baik darat maupun laut khususnya segi pelayanan serta tingkat kenyamanan kepada penumpang, karena dalam kenyataan hal tersebut diabaikan oleh pihak pemerintah dan swasta selaku investor.
2. Kepada pihak pemerintah sebaiknya mendorong dan mempermudah birokrasi demi kelancaran perizinan di sektor perhubungan darat dan laut agar jumlah armada lebih cepat berkembang, karena mengingat kapasitas jumlah angkutan darat maupun laut belumlah memadai

untuk menampung jumlah pengguna jasa.

Vikas Publishing House PVT,
New Delhi.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R., 1994. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Alder, H.A., 1993. *Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan*. Universitas Indonesia, Jakarta.
- Djamin, Z., 1993. *Perencanaan dan Analisa Proyek*. LPFE-Universitas Indonesia, Jakarta.
- Echolas dan Shadily, 1982. *Kamus Inggris-Indonesia*. Lappera Pustaka Utama, Jakarta.
- Edwar K. Marlok. 1997. *Prosedur Pengadaan Retribusi*. Eresco, Bandung.
- Jhingan, ML, 1992. *The Economic of Development and Planning*. Vikas Publishing House PVT, New Delhi.
- Kunarjo, 1993. *Perencanaan dan Pembiayaan Pembangunan*. Universitas Indonesia, Jakarta.
- Lewis, W.A., 1994. *Perencanaan Pembangunan Dasar-Dasar Kebijakan*. Rineka Cipta, Jakarta.
- Riyanto, Bambang, 2005. *Dasar-Dasar Pembelanjaan Perusahaan*. BPFE-UGM, Yogyakarta.
- Todaro, M,P. 1995. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Suyono Arifin. 1997. *Fungsi Terminal*. Badan Penerbit UI-Press, Jakarta.
- Winardi, 2008. *Kamus Ekonomi (Inggris-Indonesia)*. Alumni, Bandung