

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada pembangunan ekonomi jangka panjang sektor industri memiliki kontribusi sangat besar terhadap pembentukan Produk Domestik Bruto (PDB) sebesar 19.25%, terutama industri non migas 17.86 % pada tahun 2021. Berbeda dengan sektor industri manufaktur, jika melihat dari perkembangan laju pertumbuhan PDB, sektor industri manufaktur mengalami penurunan dimana pada tahun 2017 sebesar 4,29%, tahun 2018 sebesar 4,27%, tahun 2019 3,8%, tahun 2020 -2,39% dan tahun 2021 sebesar 3,39% (BPS 2022). Hal tersebut menunjukkan bahwa pembangunan sektor industri mengalami penurunan dibarengi dengan penurunan daya saing. Hadirnya liberalisasi dan globalisasi dalam lingkup perdagangan internasional menstimulus sektor industri untuk memiliki daya saing tinggi agar dapat bersaing di era yang kompetitif khususnya pasca wabah COVID-19. Angka pertumbuhan ekonomi mampu menjadi salah satu indikator pembangunan dalam mengevaluasi program-program yang telah dilaksanakan serta menjadi tolak ukur perkembangan perekonomian suatu negara (Kartiasih, 2019). Sehingga, berbagai kegiatan yang mendukung perkembangan aspek perekonomian memerlukan perencanaan yang matang pada segala lini sektor, salah satunya sektor infrastruktur terutama infrastruktur transportasi.

Infrastruktur transportasi secara positif mempengaruhi urbanisasi dengan memfasilitasi aglomerasi ekonomi menuju kota-kota sekitar. Aglomerasi perkotaan dapat didefinisikan sebagai kota dengan sejumlah besar properti, jenis, dan skala yang berbeda dalam rentang geografis tertentu. Aglomerasi perkotaan muncul di lingkungan alam tertentu di mana satu atau dua kota besar berfungsi sebagai inti ekonomi regional (Zheng dan Cao, 2021). Selain itu, transportasi modern dan jaringan informasi yang sangat berkembang telah membantu pengembangan hubungan intrinsik antara individu perkotaan, yang merupakan "agregat" perkotaan

yang relatif lengkap (Yao dan Zhu, 2001). Dengan demikian, transportasi memainkan peran penting dalam pengembangan aglomerasi perkotaan dengan menghubungkan wilayah.

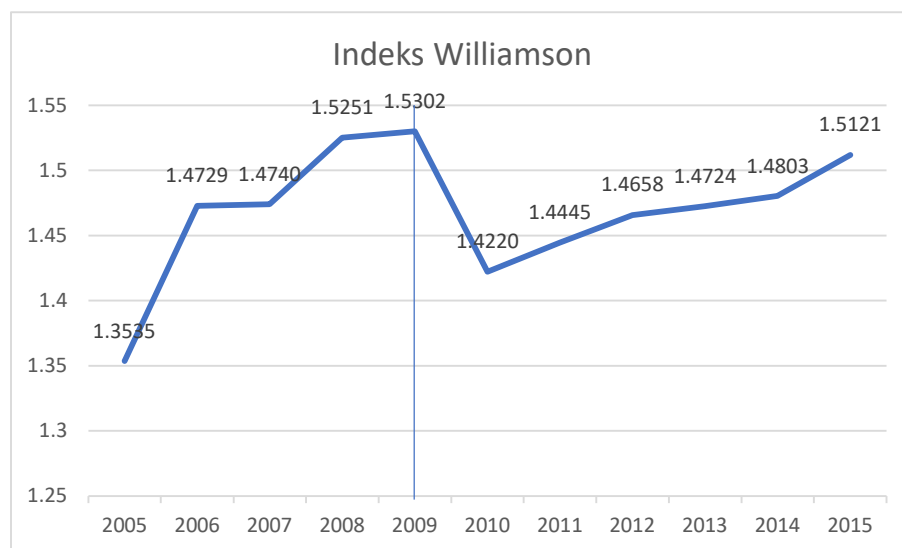
Pembangunan Jembatan Nasional Surabaya Madura (Suramadu) yang menghubungkan Pulau Jawa melalui Kota Surabaya dengan Pulau Madura melalui Kabupaten Bangkalan dimulai pada tahun 2003 dan selesai pada tahun 2009. Sebelum dihubungkan oleh jembatan, penyebrangan kapal feri merupakan satu-satunya sarana penghubung antara kedua pulau. Dibangunnya Suramadu diharapkan mengurangi ketimpangan yang selama ini terjadi antara Kota Surabaya dengan Madura. Hal ini dapat dilihat dari tingginya investasi di Surabaya, sebut saja PDB per kapita pada tahun 2018 sebesar 117 Juta, tertinggi dibanding daerah sekitarnya termasuk Kabupaten Bangkalan.

Ketimpangan pembangunan antara Kota Surabaya dengan empat Kabupaten di pulau Madura juga terjadi pada kurun waktu tahun 2005 hingga 2020 dimana tahun 2009 merupakan titik tengah dan tahun dimana Suramadu diresmikan lalu kemudian dioperasikan. Gambar 1.1 berisi indeks *Williamson* untuk Kabupaten Bangkalan, Kabupaten Sampang, Kabupaten Pamekasan, Kabupaten Sumenep dan Kota Surabaya tahun 2005 hingga 2015 menurut *dataset* Badan Pusat Statistik. Indeks *Williamson* merupakan salah satu instrumen dalam pengukuran pembangunan wilayah yang membandingkan wilayah lain dengan acuan wilayah dengan nilai pembangunan yang tinggi. Secara garis besar, Indeks *Williamson* mengukur seberapa besar kesenjangan yang terjadi pada pembangunan suatu wilayah. Jika nilai indeks menjauh dari nol menunjukkan semakin timpang pembangunan wilayah tersebut sebaliknya apabila nilai mendekati nol maka ketimpangan pembangunan wilayah tersebut semakin kecil.

Nilai indeks *Williamson* di Kabupaten Bangkalan, Kabupaten Sampang, Kabupaten Pamekasan, Kabupaten Sumenep dan Kota Surabaya meningkat dari tahun 2005 hingga tahun 2009 dimana jembatan Suramadu berdiri dari sebesar 1,35 di tahun 2005 menjadi 1,53 di 2009. Ini berarti sebelum berdirinya Suramadu, ketimpangan terjadi cukup besar. Nilai indeks menurun drastis menjadi 1,42 di

tahun 2010 setelah beroperasinya jembatan Suramadu yang berarti ketimpangan wilayah membaik selama setahun setelah Suramadu berdiri namun masih tergolong tinggi karena angkanya diatas 1. Setelah 2010 nilai indeks terus meningkat yang menandakan setelah tahun 2010

Pembangunan wilayah di kabupaten Bangkalan, Sampang, Pamekasan, Sumenep dan Surabaya semakin timpang.



Gambar 1.1. Indeks *Williamson* Kabupaten Bangkalan, Sumenep, Sampang, Pamekasan dan Kota Surabaya 2005 – 2015

Sumber: BPS diolah (2022)

Terhubungnya dua wilayah oleh jembatan Suramadu diharapkan dapat mengurangi kesenjangan pembangunan yang selama ini terjadi dengan harapan menjadi factor pemicu aglomerasi di daerah sekitar. Peningkatan arus kendaraan juga efektifitas waktu tempuh diharapkan dapat membuat daya saing Madura meningkat, sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan sosial dan ekonomi. Disamping itu, fokus pembangunan tidak lagi terletak pada pulau Jawa tetapi juga ditambah pulau Madura. Surabaya sebagai fokus pertumbuhan di Jawa Timur diharapkan memberikan dampak kepada daerah lainnya terutama Bangkalan yang sebelumnya terpisahkan oleh laut.

Saat ini, setelah 13 tahun pembangunan Suramadu yang diresmikan pada tahun 2009, jangkauan perkembangan ekonomi telah mencakup kota Surabaya dan pulau Madura. Namun masih belum diketahui apakah tujuan dari pembangunan suramadu dalam meningkatkan dampak Ekonomi-Sosial hingga Pendidikan masyarakat setempat benar-benar terjadi atau tetap terpusat di Kota Surabaya sebagai pusat pertumbuhan di Jawa Timur. Oleh karena itu, penelitian ini akan menganalisis dampak pembangunan Jembatan Nasional Suramadu terhadap pertumbuhan ekonomi dan aglomerasi industri di kota Surabaya dan empat Kabupaten di pulau Madura dengan membandingkan kondisi sebelum dan sesudah dibangunnya jembatan.

1.2 Kesenjangan Penelitian

Penelitian ini mengangkat isu sejauh mana pembangunan Jembatan Nasional Suramadu serta dampaknya terhadap aglomerasi industri di wilayah regional Kabupaten Bangkalan, Sampang, Pamekasan, Sumenep dan Kota Surabaya. Penelitian sebelumnya membahas dampak infrastruktur transportasi secara umum terhadap PDRB kota Ambon (Palilu, 2018). Sementara Wang *et al* (2020) mengestimasi dampak *Belt and Road Initiative* (BRI) di Tiongkok. Hong *et al* (2011) menggunakan *Barrotype Framework* untuk mengestimasi dampak infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi regional di Tiongkok. Sementara Kartiasih (2019) dan Lin *et al* (2020) masing-masing menggunakan regresi data panel dan GMM untuk mengestimasi dampak infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia dan Tiongkok. Boopen (2006) mengukur infrastruktur transportasi dan pertumbuhan ekonomi menggunakan estimasi *Dynamic Panel* di negara *Sub Saharan African* (SSA). Terdapat juga penelitian yang membahas dampak Suramadu terhadap perekonomian daerah sekitar dengan metode kualitatif yang mengestimasi terjadinya peningkatan aktivitas ekonomi, populasi dan penggunaan lahan di Surabaya dan Bangkalan (Faoziyah, 2016). Penelitian ini berkontribusi memeriksa dampak pembangunan infrastruktur transportasi terhadap aglomerasi perkotaan di Kota Surabaya dan pulau Madura dengan menggunakan variabel aglomerasi berupa indeks *Balassa* yang merupakan perngityngan jumlah penduduk yang bekerja di sektor industri dan

jumlah total penduduk bekerja untuk mengukur sejauh mana variabel tersebut saling berdampak pada PDRB sebelum dan sesudah adanya jembatan nasional Suramadu.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan menganalisis dampak pembangunan Jembatan Suramadu terhadap aglomerasi industri di wilayah regional Kabupaten Bangkalan, Sampang, Pamekasan, Sumenep dan Kota Surabaya dengan membandingkan kondisi sebelum dan sesudah jembatan Suramadu beroperasi.

1.4 Sistematika Penulisan Skripsi

Sistematika penulisan dalam penelitian ini terbagi menjadi lima bab. Bab 1 (Pendahuluan) menjelaskan Latar Belakang/Fenomena mengapa penelitian ini dilakukan, Kesenjangan penelitian, Tujuan penelitian, Ringkasan metode penelitian, Ringkasan hasil penelitian, Kontribusi penelitian, serta sistematika penulisan. Bab 2 (tinjauan pustaka) menjelaskan uraian sistematik tentang teori dan hasil penelitian sebelumnya yang relevan dengan penelitian yang akan dilakukan. Hal ini dilakukan sebagai tuntunan untuk memecahkan masalah penelitian, serta merumuskan hipotesis. Bab 3 (Metodologi penelitian) mendeskripsikan mengenai jenis dan pendekatan dalam penelitian yang digunakan serta menjelaskan model analisis sumber data, populasi dan sampel, periode penelitian, model empiris, deskripsi oprasional variabel dan teknik analisis. Bab 4 (Hasil dan pembahasan) menjelaskan mengenai gambaran umum variabel penelitian, deskripsi statistik penelitian, deskripsi hasil penelitian, dan pembahasan hasil penelitian. Bab 5 (Simpulan dan saran) berisi tentang ringkasan penelitian, kontribusi penelitian dan keterbatasan yang diidentifikasi dalam penelitian. Sedangkan untuk saran berisi mengenai saran atau rekomendasi untuk pengambil kebijakan dan untuk penelitian selanjutnya.