

## Pengaruh Pembangunan Jalan Layang Tol Jakarta Cikampek II terhadap Pembentukan Struktur Perekonomian Jawa Barat

**M Taufik Usman**

Fakultas Ekonomi Bisnis, Universitas Trilogi

Email: lkp.nkm@gmail.com

### Abstrak

*Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan model input output untuk mengetahui pengaruh dan peranan investasi di sektor konstruksi (pembangunan infrastruktur jalan tol layang Jakarta-Cikampek II) dalam pembentukan struktur perekonomian Jawa Barat dengan menggunakan data tabel input-output Provinsi Jawa Barat Tahun 2015 Atas Dasar Harga Produsen yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Barat. Dari penelitian ini ditemukan bahwa sektor konstruksi memiliki pengaruh dan peranan yang kuat terhadap pembentukan struktur perekonomian Jawa Barat. Selain itu ditemukan pula adanya keterkaitan yang jelas antara pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi (elastisitas infrastruktur) di Jawa Barat.*

**Kata kunci:** *elastisitas infrastruktur, dampak Investasi, input-output, jalan tol, konstruksi.*

### Abstract

*This research was conducted using input-output model approach to determine the effect and role of investment in the construction sector (infrastructure development of the Jakarta-Cikampek II elevated toll road) in forming of the economic structure of West Java using input-output table data of West Java Province in 2015 on the basis of producer prices. obtained from the Central Statistics Agency (BPS) West Java. The research found that the construction sector has a strong influence and role toward structure of the economy of West Java. In addition, it was also found that there was a clear link between infrastructure development and economic growth (infrastructure elasticity) in West Java.*

**Keywords:** *infrastructure elasticity, investment impact, input-output, toll roads, construction.*

## PENDAHULUAN

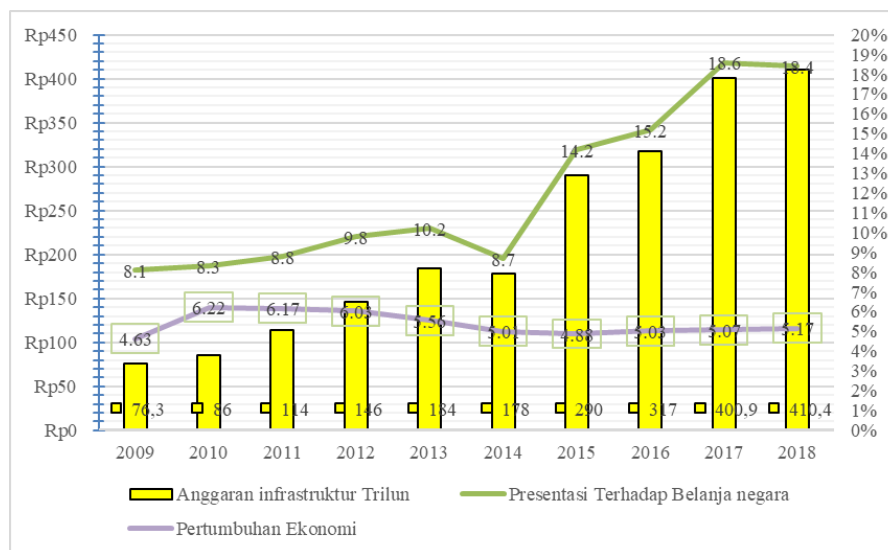
Ketersediaan infrastruktur yang memadai adalah syarat mutlak bagi pengembangan suatu wilayah dan pertumbuhan ekonomi khususnya di Jawa Barat yang secara geografis memiliki wilayah yang cukup luas serta jumlah penduduk terbanyak di Indonesia yaitu sebanyak 49 935 858 jiwa serta beberapa wilayah administratifnya menjadi daerah penyangga Ibukota (BPS Jawa Barat, 2020). Infrastruktur jalan merupakan salah satu infrastruktur yang sangat penting karena berfungsi untuk menghubungkan intra dan antar wilayah baik itu yang digunakan sebagai sarana pendistribusian barang maupun sebagai sarana mobilitas masyarakat. Pertambahan jumlah penduduk yang setiap tahun selalu meningkat ternyata berdampak terhadap meningkatnya pula volume kendaraan bermotor yang juga merupakan indikator peningkatan kegiatan perekonomian masyarakat terutama di kota-kota besar.

**Tabel 1 Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan (Km)  
dan Volume Kendaraan (Unit), 2014-2018**

Keterangan	2014	2015	2016	2017	2018	Pertumbuhan Per Tahun (%)
Panjang jalan	114.209.260	121.396.200	129.094.824	137.211.819	146.858.759	6,49%
Volume kendaraan	518.248	529.073	537.838	539.353	542.310	1,14%

Sumber: BPS ( di olah).

Peningkatan jumlah moda transportasi ini ternyata tidak berbanding lurus dengan peningkatan jumlah infrastruktur jalan yang tersedia hal ini terlihat pada periode 2014-2018 pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor sebesar 6,49 persen sedangkan pertumbuhan jalan hanya sebesar 1,14% (BPS, 2018). Diperkirakan dimasa akan datang pertumbuhan yang tidak simetris ini akan terus meningkat dan akan berdampak terhadap meningkatnya kemacetan dan arus lalu lintas, maka untuk mengurangi ketimpangan pertumbuhan tersebut diperlukannya pembangunan infrastruktur jalan, dan salah satunya adalah pembangunan infrastruktur jalan tol. Oleh karena itu, pembangunan jalan layang tol Jakarta-Cikampek 2 merupakan kebijakan pemerintah dalam upaya untuk meningkatkan derajat kehidupan masyarakat, meningkatkan penyerapan tenaga kerja, pendistribusian pendapatan yang lebih dalam masyarakat, meluaskan interaksi ekonomi regional dengan perubahan pola aktivitas perekonomian dari pola aktivitas sektor primer ke sektor sekunder dan sektor tersier.



**Gambar 1 Tren Alokasi Infrastruktur Terhadap APBN dan Pertumbuhan Ekonomi 2009-2018**

Sumber: ( APBN 2009-2018, BPS 2009-2018, di olah).

Pengembangan ekonomi secara makro khususnya dalam kebijakan pembangunan infrastruktur sepatutnya akan berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi, karena akan memberikan sejumlah efek multiplier berganda terhadap seluruh sektor dan komponen dalam perekonomian. faktualnya alokasi APBN untuk pembangunan infrastruktur Sejak 2015 (gambar 1) terus meningkat dan persentasenya terhadap APBN selalu di atas 14 persen tetapi implikasinya terhadap pertumbuhan ekonomi pun sangat kecil. (IMF, 2015) dalam penelitiannya menemukan keterkaitan yang jelas antara infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi (elastisitas infrastruktur) hasil penelitian menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi di negara berkembang baik dalam jangka waktu yang menengah maupun dalam jangka waktu pendek akan meningkat apabila terjadi peningkatan investasi infrastruktur publik, besarnya kenaikan tersebut adalah 0,25 persen berdampak pada tahun yang sama terjadinya investasi dan 0,5 persen pada empat tahun setelah terjadinya investasi. (Srinivasu dan Rao, 2013) mengungkapkan bahwa Investasi infrastruktur dalam transportasi (jalan, kereta api, pelabuhan dan penerbangan sipil), memainkan peran strategis tetapi tidak secara langsung dalam proses pengembangan, tetapi memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pertumbuhan dengan meningkatkan produktivitas faktor tanah, tenaga kerja dan modal dalam proses produksi dan sangat mempengaruhi kualitas hidup masyarakat. (Canning dan Fay, 1993) dalam penelitiannya yang berjudul *The effects of transportation networks on economic growth* menemukan bahwa infrastruktur transportasi tampaknya memiliki tingkat pengembalian "normal" di negara maju, tingkat pengembalian luar biasa tinggi di negara industri, dan pengembalian tingkat sedang di negara-negara terbelakang. Dalam penelitiannya tersebut juga menyiratkan bahwa infrastruktur memiliki efek yang lambat tetapi berumur panjang, selain itu

peningkatan infrastruktur memiliki dampak jangka pendek yang kecil terhadap output tetapi mengarah ke tingkat pertumbuhan yang lebih tinggi dan output yang lebih tinggi dalam jangka panjang. Berdasarkan fakta tersebut maka menjadi alasan yang menarik untuk dikaji lebih lanjut dalam sebuah penelitian untuk mengetahui kontribusi pembangunan tersebut terhadap pendapatan rumah tangga, penyerapan tenaga kerja, besaran impor, nilai tambah bruto, penerimaan pajak serta sebaran nilai investasinya pada provinsi Jawa Barat.

Berikut referensi penelitian terdahulu menjadi basis rujukan dalam penelitian ini yang memfokuskan penelitiannya mengenai keterkaitan infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi dengan model penelitian input output :

(Taufiqo, 2019) jurnal yang dilakukan olehnya dengan judul Dampak Pembangunan Jalan Tol “Sumo” Terhadap Perekonomian Jawa Timur :Analisis Model Input-Output Jawa Timur mendapatkan hasil penelitiannya yaitu Dampak pembangunan tol SUMO adalah terjadinya perubahan output industri rokok mengalami sebesar 55,5 persen. Peningkatan tenaga kerja mengalami perubahan sebesar 0,37 persen dan menambah jumlah tenaga kerja sebesar 37 orang. Pendapatan rumah tangga mengalami perubahan sebesar 5 persen.

(Pradono dan Praditashasri, 2011) dalam penelitian jurnalnya yang berjudul manfaat investasi pembangunan jalan tol Bandung intra urban dari perspektif makro mendapatkan hasil penilaian manfaat dari investasi tersebut dan dengan menggunakan metode input-output bahwa penanaman modal tetap bruto yakni proyek pembangunan *Bandung Intra Urban Toll Road*. Dengan nilai Proyek pembangunan sebesar Rp 7,45 triliun memberikan dampak yang luas karena melingkupi banyak sektor yang berada di wilayah yang dilalui jalur proyek tersebut. kesimpulan yang di dapat bahwa kegiatan investasi tersebut berperan sangat penting bagi perekonomian wilayah karena mampu meningkatkan output, pendapatan dan penyerapan tenaga kerja di kota Bandung pada sektor jasa penunjang angkutan.

(Anas, Tamim dan Wibowo, 2017) dalam makalah penelitian lainnya dalam judul Menerapkan model input-output untuk memperkirakan manfaat ekonomi yang lebih luas dari investasi Jalan Tol Cipularang ke Kabupaten Bandung. Tujuan dari penelitiannya tersebut adalah untuk memperkirakan manfaat ekonomi yang lebih luas dari infrastruktur baru yaitu investasi Jalan Tol Cipularang ke wilayah Bandung yang terhubung dengan kawasan tol. Secara khusus, penelitian ini memetakan manfaat tidak langsung yang diterima oleh sektor produksi (sektor-sektor utama) sehubungan dengan penurunan pengangkutan barang biaya. Studi ini menemukan bahwa industri berfungsi sebagai sektor utama di wilayah Kabupaten Bandung. Menggunakan input-output regional model simulasi, PDB regional meningkat 1% setelah pengoperasian Tol Cipularang. Peningkatan ini diperkirakan karena mengurangi biaya transportasi pengiriman antar-daerah. Studi ini memiliki implikasi bagi para pemangku kepentingan yang terlibat dalam pembangunan infrastruktur transportasi Indonesia, dengan menyoroti manfaat ekonomi yang lebih luas yang diterima oleh daerah (terutama sektor kunci) di mana investasi proyek transportasi terjadi.

(Firman, 2008) dalam penelitiannya untuk mengetahui dampak output sektor transportasi terhadap sektor pertanian dan peternakan, dengan menggunakan tabel input-output Indonesia Tahun 2000 mendapatkan hasil bahwa sektor pertanian dan peternakan yang menggunakan input dari output sub sektor transportasi kereta api dan angkutan laut berada di urutan ketiga, sedangkan sektor pertanian dan peternakan yang menggunakan input dari Sub sektor angkutan darat dan jasa penunjang angkutan berada di urutan ke empat, lalu sektor pertanian dan peternakan yang menggunakan input dari sub sektor angkutan darat berada di urutan ke lima, hal ini mengindikasikan bahwa komponen penting sektor pertanian dan peternakan bukanlah sektor-sektor tersebut tapi hanya sebagai komponen pelengkap proses produksi saja, yang ditemukan adalah sektor transportasi lebih banyak digunakan oleh sektor industri pengolahan proses pendistribusian outputnya.

(Tupamahu dan Tipka, 2016)) melakukan penelitian dengan metode input output untuk mengetahui peranan infrastruktur dengan analisis turunan dari metode ini yaitu analisis multiplier dan analisis koefisien penyebaran dan kepekaan penyebaran serta analisis dampak investasinya. Dalam penelitian dampak investasi infrastruktur terhadap sektor perekonomian di Provinsi Maluku tersebut ragam sektor yang diteliti mencakup Ketenagalistrikan, Pengadaan Air Minum, Bangunan/Konstruksi serta pengangkutan dan informasi komunikasi dan dengan menggunakan data sekunder yaitu tabel input-output Provinsi Maluku Tahun 2013 ditemukan hasil bahwa

perbaikan yang sangat substansial terhadap pembangunan infrastruktur tersebut terlihat terjadi peningkatan jumlah alokasi anggaran pemerintah untuk infrastruktur tersebut berdasarkan persentasenya terhadap PDRB.

(Neswari, 2012) dalam penelitian skripsinya yang berjudul Dampak Pembangunan Bandara Internasional Lombok terhadap Perekonomian Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam penelitian tersebut Neswari menggunakan pendekatan input-output yang menemukan bahwa Pembangunan Bandara Internasional Lombok (BIL) terhadap Perekonomian di NTB yang dikategorikan ke dalam sektor bangunan memiliki nilai keterkaitan ke belakang lebih tinggi jika dibandingkan dengan nilai keterkaitan ke depannya, selain itu sektor bangunan juga diketahui lebih bisa meningkatkan kemampuan sektor-sektor yang outputnya digunakan sebagai input sektor bangunan tersebut dibandingkan dengan meningkatkan kemampuan sektor-sektor yang menggunakan output sektor bangunan sebagai input sektor-sektor tersebut, hal ini mengindikasikan bahwa sektor bangunan sanggup meningkatkan kemampuan sektor hulunya dan setelah simulasikan dengan investasi pembangunan BIL (*external shock*) ditemukan bahwa investasi tersebut memiliki potensi yang cukup terhadap pembentukan struktur permintaan antara dan struktur pendapatan rumah tangga, selanjutnya dari analisis ini diketahui bahwa sektor bangunan tersebut memiliki nilai koefisien penyebaran yang potensial karena bisa di andalkan untuk meningkatkan sektor hulunya

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini mulai dilakukan sejak bulan Januari hingga bulan Juli tahun 2020 dan bertempat di Provinsi Jawa Barat Indonesia. Kegiatan penelitian ini mencakup kegiatan pengumpulan data, pengolahan dan analisis data, serta penulisan hasil pembahasan analisis ke dalam bentuk jurnal.

Dengan menggunakan Tabel Input-Output Jawa Barat tahun 2015 atas ADHP dengan klasifikasi 52 sektor adalah data yang di agregasi kembali dengan klasifikasi 12 sektor kemudian digunakan dalam penelitian ini dan data tersebut merupakan data sekunder yang diperoleh dari BPS Jawa Barat. Selain itu digunakan juga data sekunder lainnya sebagai data penunjang penelitian, jenis data tersebut meliputi data PDRB Jawa Barat, data PDB Indonesia, data APBN Indonesia, data tenaga kerja Jawa Barat. Data sekunder pendukung tersebut didapatkan dari sejumlah instansi terkait di antaranya adalah Badan Pusat Statistik (BPS), Badan Indonesia (BI), Kementerian Keuangan (Kemenkeu) serta studi pustaka lainnya baik media cetak maupun media elektronik.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan *software* Excel 2019 dan model pendekatan analisis input-output serta analisis turunannya seperti analisis multiplier output, multiplier pendapatan dan multiplier tenaga kerja untuk mengetahui besaran nilai multiplier sehingga bisa dilakukan analisis dampak (*shock*) dari investasi infrastruktur di sektor konstruksi tersebut apakah berdampak terhadap pembentukan struktur perekonomian di Jawa Barat, apakah memiliki keterkaitan dengan sektor-sektor lainnya dalam perekonomian, apakah memiliki nilai penyebaran yang tinggi terhadap sektor lainnya dan untuk memprediksi besaran dampak investasi tersebut terhadap pembentukan output sektoral, pendapatan rumah tangga, penyerapan tenaga kerja, kontribusi NTB, besaran nilai impor dan besaran penerimaan pajak sehingga diketahui dampak menyeluruh dari pembangunan jalan tol layang Jakarta-Cikampek II terhadap perekonomian Jawa barat.

### **Analisis Pengganda (Multiplier Analysis)**

Analisis pengganda digunakan untuk memperoleh nilai pengali yang di anggap sebagai nilai peningkatan variabel endogen yang terjadi sebagai dampak dari adanya perubahan pada variabel eksogen (*final demand*). Angka multiplier di kelompokkan dalam dua tipe yaitu tipe satu dan tipe dua, tipe satu diperoleh dari matriks kebalikan Leontif terbuka sedangkan tipe dua diperoleh dari matriks Leontif tertutup. Analisis pengganda sendiri terdiri dari tiga jenis yaitu : analisis pengganda output, analisis pengganda pendapatan rumah tangga dan analisis pengganda tenaga kerja.

### **Pengganda Output (*Output Multiplier*)**

Pengganda output adalah koefisien pengali seluruh output sektor produksi yang terjadi sebagai akibat adanya perubahan pada *final demand* dalam suatu perekonomian. Jika terjadi

investasi pada *final demand* sebesar satuan moneter maka seluruh sektor akan mengalami peningkatan outputnya sebesar angka pengali tersebut baik secara *direct* maupun *indirect*. Angka pengganda output sektor *i* ke-*n* dalam perekonomian nilai besarannya diperoleh dari penjumlahan kolom sektor *i* ke-*n* pada matriks Leontif kebalikan terbuka yang tidak lain merupakan gambaran sejumlah koefisien input untuk masing-masing sektor pada suatu perekonomian. sehingga analisis pengganda output tipe I dapat dinotasikan dalam bentuk rumus :

$$O_j = \sum_{i=1}^n a_{ij}$$

Keterangan:

$O_j$  = pengganda output tipe I sektor *j*

$a_{ij}$  = matriks kebalikan koefisien input model terbuka

### **Pengganda Pendapatan (*Income Multiplier*)**

Angka Pegganda *income* rumah tangga adalah koefisien pengali jumlah tenaga kerja pada seluruh sektor produksi dalam perekonomian yang terjadi karena adanya peningkatan permintaan pada *final demand* (investasi). Angka Pegganda *income* rumah tangga tipe satu merupakan koefisien pengali tenaga kerja yang perhitungannya diperoleh dari matriks Leontif kebalikan terbuka dan Angka Pegganda *income* rumah tangga tipe satu tipe I dapat dinotasikan dalam bentuk rumus :

$$y_j = \sum_{i=1}^n a_{ij} h_j$$

$$Y_j = \frac{y_j}{h_j}$$

Keterangan:

$y_j$  = pengganda pendapatan biasa sektor *j*

$Y_j$  = pengganda pendapatan tipe I sektor *j*

$h_j$  = koefisien pendapatan

$a_{ij}$  = matriks kebalikan koefisien input model terbuka

### **Pengganda Tenaga Kerja (*Labour Multiplier*)**

Angka pengganda *labor* adalah koefisien pengali tenaga kerja untuk mengukur tingkat penyerapan tenaga kerja pada seluruh sektor produksi dalam perekonomian yang terjadi sebagai dampak perubahan pada *final demand*. Angka pengganda *labor* tipe satu diperoleh dari perhitungan matriks Leontif terbuka dan dapat dinotasikan ke dalam bentuk rumus :

$$w_j = \sum_{i=1}^n a_{ij} e_j$$

$$W_j = \frac{w_j}{e_j}$$

Keterangan:

$w_j$  = pengganda tenaga kerja biasa sektor *j*

$W_j$  = pengganda tenaga kerja tipe I sektor *j*

$e_j$  = koefisien tenaga kerja

$a_{ij}$  = matriks kebalikan koefisien input model terbuka

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kontribusi Sektor Konstruksi Terhadap struktur Perekonomian Jawa Barat**

Dengan menggunakan Tabel Input-Output transaksi domestik Jawa Barat atas harga produsen tahun 2015 dengan klasifikasi 55 sektor lalu di agregasi menjadi 12 sektor kemudian di analisis dengan pendekatan Input-output maka kita akan dapat melihat peranan (kontribusi) sektor

konstruksi terhadap pembentukan struktur perekonomian Jawa Barat baik itu dari sisi nilai tambah bruto, input antara, input primer input antara, permintaan antara dan permintaan akhir.

### Struktur Permintaan

Berdasarkan tabel input output Jabar tahun 2015 diketahui jumlah total permintaan adalah sebesar Rp 3.409.590 milyar, jumlah tersebut diperoleh dari penjumlahan total permintaan antara sebesar Rp 1.530.434 milyar dan total permintaan akhir sebesar Rp 1.879.156 milyar. Dengan menggunakan prinsip keseimbangan dari pendekatan model input output yang menyatakan bahwa total input sama nilainya dengan total output maka nilai besaran dari total penawaran sama dengan nilai total dari permintaan yaitu sebesar Rp 3.409.590 milyar.

**Tabel 2 Struktur Permintaan Jawa Barat 2015 (juta rupiah)**

Daftar Sektor	Permintaan Antara		Permintaan Akhir		Total Permintaan	
	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen	Jumlah	Persen
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	78.771.973	5,1%	77.699.336	4,1%	156.471.309	5%
Pertambangan dan Penggalian	20.908.331	1,4%	15.459.926	0,8%	36.368.256	1%
Industri	916.742.806	59,9%	894.959.439	47,6%	1.811.702.244	53%
Pengadaan Listrik, Gas	58.030.199	3,8%	28.829.592	1,5%	86.859.791	3%
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	936.130	0,1%	748.974	0,0%	1.685.103	0%
Konstruksi	100.031.195	6,5%	291.099.570	15,5%	391.130.765	11%
Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	168.848.873	11,0%	165.050.809	8,8%	333.899.683	10%
Transportasi dan Pergudangan	71.617.476	4,7%	103.827.229	5,5%	175.444.705	5%
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	13.396.727	0,9%	62.708.559	3,3%	76.105.285	2%
Informasi dan Komunikasi	26.512.829	1,7%	36.296.676	1,9%	62.809.506	2%
Jasa-jasa	74.637.649	4,9%	202.448.416	10,8%	277.086.065	8%
Lainnya	-	0,0%	28.100	0,0%	28.100	0%
<b>Total</b>	<b>1.530.434.187</b>	<b>100%</b>	<b>1.879.156.626</b>	<b>100%</b>	<b>3.409.590.813</b>	<b>100%</b>

Sumber : Tabel IO Transaksi Domestik ADHP Jawa Barat, 2015 (di olah)

Diketahui dari data yang tersaji pada tabel 2 total permintaan antara adalah sebesar Rp.1.530.434 milyar di mana nilai kontribusi dari sektor konstruksi adalah sebesar 6,5 persen dari besaran nilai tersebut yaitu sebesar Rp.100.031 milyar, dan jumlah total permintaan akhir adalah sebesar Rp.1.879.156 milyar di mana sektor konstruksi berkontribusi sebesar 15,5 persen dari nilai tersebut yaitu sebesar Rp. 291.099 milyar, lalu pada total permintaan terakhir diketahui sebesar Rp. 3.409.590 milyar dan peranan sektor konstruksi di dalamnya adalah sebesar Rp.391.130 milyar atau sebesar 11 persen dari nilai total permintaan secara keseluruhan, dan dari nilai tersebut sektor konstruksi menempati peringkat ke dua dan sektor industri menempati urutan tertinggi jika dilihat sudut pandang kontribusinya terhadap pembentukan total permintaan. Besaran jumlah permintaan antara mencerminkan besaran jumlah output sektor yang digunakan sebagai input proses produksi dalam perekonomian, sedangkan besaran permintaan akhir mencerminkan sejumlah output yang diproduksi sektor-sektor dalam perekonomian digunakan oleh komponen permintaan akhir seperti rumah tangga, pemerintah, investasi swasta dan untuk di gunakan oleh konsumen yang berasal dari luar negeri atau ekspor.

**Tabel 3 Alokasi Permintaan Sektor Konstruksi di Jawa Barat Tahun 2015 (Juta Rupiah)**

No.	Alokasi Permintaan	Nilai (juta Rupiah)	Persen
1	<b>Jumlah Permintaan Antara</b>	100.031.195	<b>26%</b>
2	Pengeluaran Konsumsi Rumah Tangga	8.030.619	2%
3	Pengeluaran Konsumsi Pemerintah	-	0%
4	Pembentukan Modal Tetap Bruto	277.695.780	71%
5	Perubahan Inventori	5.004.969	1%
6	Ekspor	368.202	0%
7	<b>Permintaan Akhir</b>	291.099.570	<b>74%</b>
	<b>Total Output</b>	391.130.765	<b>100%</b>

Sumber : Tabel IO Transaksi Domestik ADHP Jawa Barat, 2015 (di olah)

Tabel 3 menyajikan informasi mengenai alokasi sejumlah sektor konstruksi terhadap pembentukan permintaan antara dan komponen permintaan akhir, terlihat peranan sektor konstruksi tertinggi pada pembentukan komponen permintaan akhir berada pada pembentukan modal tetap bruto yaitu sebesar Rp. 277.695 milyar atau 71 persen dari besaran total permintaan akhir. Nilai ini diinterpretasikan bahwa hampir keseluruhan atau 95 persen dari jumlah output sektor konstruksi yang digunakan untuk memenuhi permintaan akhir itu berasal dari investasi pada sektor konstruksi itu sendiri dan nilai persentase kontribusi sektor konstruksi pada pembentukan total permintaan antara yang lebih kecil (26 persen) dibandingkan kontribusinya terhadap permintaan akhir (74 persen) menjelaskan output sektor konstruksi lebih banyak digunakan untuk dikonsumsi secara langsung ketimbang untuk diproses lagi sebagai bahan baku produksi.

#### Komponen Nilai Tambah Bruto NTB

Pada Tabel Input-Output Transaksi Domestik Jawa Barat Atas Dasar Harga Produsen tahun 2015, terdapat komponen yang terdiri dari gaji atau upah yang diperoleh pada tenaga kerja atas perannya sebagai penunjang proses produksi pada masing-masing sektor, surplus usaha bruto yang merupakan selisih penjualan dari modal yang digunakan sektor perekonomian dan pajak dikurangi subsidi yang merupakan penerimaan pajak pemerintah setelah dikurangi sejumlah subsidi atas produk yang dihasilkan sektor-sektor dalam perekonomian dan jika dijumlahkan akan menghasilkan besaran nilai tambah bruto (NTB). Besaran nilai tambah bruto masing-masing sektor dipengaruhi oleh besaran nilai dari variabel output dan besaran nilai dari variabel biaya pada proses produksi di masing-masing sektor dalam perekonomian.

**Tabel 4 Kontribusi Nilai Tambah Bruto Pada Perekonomian Jawa Barat Tahun 2015 (Juta Rupiah)**

Daftar Sektor	Upah dan Gaji	Surplus Usaha	Rasio Upah & Surplus Usaha	Pajak dikurangi subsidi	Nilai Tambah Bruto (NTB)	
					Jumlah	Persen
<b>Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan</b>	52.590.886	75.545.149	<b>0,70</b>	3.505.570	131.641.605	<b>8,6%</b>
<b>Pertambangan dan Penggalian</b>	10.747.917	14.856.472	<b>0,72</b>	492.049	26.096.438	<b>1,7%</b>
<b>Industri</b>	242.584.081	311.356.452	<b>0,78</b>	95.287.646	649.228.179	<b>42,6%</b>
<b>Pengadaan Listrik, Gas</b>	4.637.826	7.017.787	<b>0,66</b>	689.694	12.345.307	<b>0,8%</b>
<b>Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang</b>	477.633	638.626	<b>0,75</b>	60.495	1.176.754	<b>0,1%</b>
<b>Konstruksi</b>	52.164.204	78.160.273	<b>0,67</b>	6.408.635	136.733.112	<b>9,0%</b>

Daftar Sektor	Upah dan Gaji	Surplus Usaha	Rasio Upah & Surplus Usaha	Pajak dikurangi subsidi	Nilai Tambah Bruto (NTB)	
					Jumlah	Persen
<b>Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor</b>	92.394.972	127.874.952	<b>0,72</b>	10.652.716	230.922.640	<b>15,1%</b>
<b>Transportasi dan Pergudangan</b>	31.162.829	47.725.208	<b>0,65</b>	7.211.027	86.099.064	<b>5,6%</b>
<b>Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum</b>	14.900.806	20.611.335	<b>0,72</b>	2.819.285	38.331.426	<b>2,5%</b>
<b>Informasi dan Komunikasi</b>	15.593.075	22.768.318	<b>0,68</b>	1.581.125	39.942.518	<b>2,6%</b>
<b>Jasa-jasa</b>	83.376.061	80.715.444	<b>1,03</b>	8.350.555	172.442.059	<b>11,3%</b>
<b>Lainnya</b>	5.395	9.864	<b>0,55</b>	467	15.726	<b>0,0%</b>
<b>Total</b>	600.635.684	787.279.879	<b>0,76</b>	137.059.264	1.524.974.828	<b>100,0%</b>
<b>Persen Terhadap NTB</b>	<b>39%</b>	<b>52%</b>		<b>9%</b>	<b>100%</b>	

Sumber : Tabel IO Transaksi Domestik ADHP Jawa Barat, 2015 (di olah)

Pada provinsi Jawa Barat berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa Sektor industri memberikan sumbangsih tertinggi terhadap pembentukan nilai tambah bruto yaitu sebesar Rp.649.228 milyar (42.6 persen), sedangkan sektor konstruksi berkontribusi sebesar Rp.136.733 milyar (9 persen) terhadap nilai tambah bruto yang terdiri dari kontribusinya terhadap komponen upah dan gaji sebesar Rp.52.164 milyar dan kontribusi sektor konstruksi terhadap surplus usaha sebesar Rp.78.160 milyar serta kontribusinya terhadap pajak dikurangi subsidi sebesar Rp.136.733 milyar berdasarkan data tersebut mengindikasikan bahwa sektor konstruksi bukanlah penyumbang tertinggi terhadap pembentukan nilai tambah bruto, tetapi yang tertinggi adalah sektor industri baik itu terhadap pembentukan total nilai tambah bruto maupun komponen nilai tambah bruto itu sendiri seperti komponen upah, komponen surplus usaha dan komponen pajak dikurangi subsidi, bahkan nilai besaran kontribusi dari sektor industri hampir setengah dari keseluruhan nilai tambah bruto pada provinsi Jawa Barat.

Jika dilihat dari perbandingan dari besaran nilai upah yang diterima tenaga kerja oleh pengusaha dengan besaran nilai surplus usaha sebagai keuntungan yang diperoleh produsen pada masing-masing sektor, maka diketahui sektor jasa-jasa memiliki nilai rasio tertinggi yaitu 1.03, sedangkan sektor konstruksi memiliki nilai rasio sebesar 0.67, hal ini mengindikasikan bahwa sektor jasa-jasa berkontribusi dalam memberikan upah kepada tenaga kerja lebih tinggi dibandingkan kontribusinya terhadap surplus usaha yang diperoleh produsen sedangkan sektor konstruksi lebih besar berkontribusi terhadap surplus usaha yang diperoleh produsen dibandingkan kontribusinya terhadap upah atau gaji yang diterima tenaga kerja. Pada sektor-sektor lainnya terlihat memiliki nilai di bawah angka 1 walaupun nilai ini di bawah angka satu tetapi besarnya hampir mendekati angka 1 dan hampir seluruh sektor-sektor dalam perekonomian Jawa Barat memiliki nilai rasio yang tidak jauh berbeda antar sektor dalam perekonomian, hal ini mengindikasikan bahwa sektor-sektor dalam perekonomian terindikasi memberikan kontribusi yang cukup tinggi terhadap pembentukan pendapatan rumah tangga dan penerimaan upah pada wilayah perekonomian Jawa Barat terindikasi rata-rata telah pemerataan, hal ini bisa saja terjadi akibat adanya dukungan kelembagaan seperti adanya regulasi Upah Minimum Regional/Provinsi (UMR/UMP) dan penegakan hukum.

### **Multiplier Output**

Merupakan proyeksi dan mekanisme perubahan seluruh output sektoral jika terjadi perubahan variabel eksogen pada masing-masing sektor senilai 1 satuan moneter yang diinterpretasikan sebagai sebuah pengaruh terhadap seluruh output sektoral tersebut senilai angka pengganda yang dinotasikan dalam nilai angka pengganda.



**Tabel 5 Multiplier Output**

Sektor	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	1,087	0,006	0,053	0,014	0,004	0,024	0,014	0,010	0,165	0,002	0,015	0,001
2	0,000	1,079	0,009	0,197	0,001	0,015	0,003	0,002	0,000	0,000	0,002	0,001
3	0,039	0,147	1,628	0,419	0,101	0,709	0,266	0,230	0,292	0,054	0,210	0,033
4	0,000	0,006	0,005	2,755	0,001	0,003	0,001	0,001	0,004	0,000	0,008	0,005
5	0,000	0,002	0,000	0,005	1,065	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000	0,001	0,000
6	0,003	0,035	0,012	0,011	0,009	1,274	0,003	0,013	0,005	0,002	0,031	0,001
7	0,020	0,038	0,108	0,055	0,022	0,094	1,103	0,080	0,110	0,007	0,042	0,009
8	0,003	0,046	0,027	0,017	0,004	0,015	0,018	1,336	0,011	0,005	0,015	0,043
9	0,000	0,008	0,005	0,003	0,004	0,005	0,005	0,008	1,053	0,002	0,010	0,001
10	0,000	0,003	0,001	0,005	0,001	0,001	0,002	0,005	0,004	1,442	0,037	0,001
11	0,004	0,019	0,021	0,010	0,007	0,012	0,016	0,038	0,013	0,018	1,212	0,033
12	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1,000
<b>Total</b>	<b>1,157</b>	<b>1,391</b>	<b>1,871</b>	<b>3,492</b>	<b>1,219</b>	<b>2,153</b>	<b>1,431</b>	<b>1,723</b>	<b>1,661</b>	<b>1,532</b>	<b>1,582</b>	<b>1,128</b>

Sumber : Tabel IO Transaksi Domestik ADHP Jawa Barat, 2015 (di olah)

Diketahui pada Tabel 5 terlihat bahwa nilai *multiplier* output terbesar adalah sektor pengadaan listrik dan gas (sektor empat) yaitu 3.492, sedangkan nilai *multiplier* output sektor konstruksi/ sektor enam (pembangunan jalan tol layang Jakarta-Cikampek II) itu sendiri sebesar 2,153. sehingga jika ada investasi pada *final demand* yaitu pada sektor konstruksi misalnya sejumlah satu juta rupiah maka akan berpengaruh pada peningkatan output sektor produksi pada seluruh sektor dalam perekonomian Jawa Barat sejumlah Rp 2,153 juta.

### Multiplier Pendapatan

Angka *multiplier income* mengindikasikan besarnya peningkatan *income* rumah tangga yang terjadi pada seluruh sektor dalam perekonomian Jawa Barat sebagai akibat pengaruh adanya peningkatan atau adanya perubahan (investasi) pada variabel *final demand*, di mana jumlah peningkatan tersebut sebesar angka *multiplier*.

**Tabel 6 Multiplier Income**

Sektor	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	0,365	0,002	0,018	0,005	0,001	0,008	0,005	0,003	0,056	0,001	0,005	0,000
2	0,000	0,319	0,003	0,058	0,000	0,005	0,001	0,000	0,001	0,000	0,001	0,000
3	0,005	0,020	0,218	0,056	0,013	0,095	0,036	0,031	0,039	0,007	0,028	0,004
4	0,000	0,000	0,000	0,147	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
5	0,000	0,000	0,000	0,001	0,302	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
6	0,000	0,005	0,002	0,001	0,001	0,170	0,000	0,002	0,001	0,000	0,004	0,000
7	0,006	0,011	0,030	0,015	0,006	0,026	0,305	0,022	0,031	0,002	0,012	0,003
8	0,000	0,008	0,005	0,003	0,001	0,003	0,003	0,237	0,002	0,001	0,003	0,008
9	0,000	0,002	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,206	0,000	0,002	0,000
10	0,000	0,001	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,001	0,001	0,358	0,009	0,000
11	0,001	0,006	0,006	0,003	0,002	0,004	0,005	0,012	0,004	0,005	0,365	0,010
12	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,192
<b>Total</b>	<b>0,379</b>	<b>0,373</b>	<b>0,283</b>	<b>0,292</b>	<b>0,328</b>	<b>0,311</b>	<b>0,356</b>	<b>0,310</b>	<b>0,340</b>	<b>0,375</b>	<b>0,429</b>	<b>0,218</b>

Sumber : Tabel IO Transaksi Domestik ADHP Jawa Barat, 2015 (di olah)

Tabel 6 menunjukkan peringkat tertinggi pada analisis *multiplier income* adalah sektor jasa-jasa yaitu senilai 0.429 yang dinotasikan dalam sektor sebelas, sedangkan nilai pengganda pendapatan sektor konstruksi/sektor enam (pembangunan jalan tol layang Jakarta-Cikampek II) sebesar 0,311. Angka pengganda ini menunjukkan bahwa, apabila terjadi perubahan atau investasi pada *final demand* sejumlah Rp 1 juta, maka akan berdampak pada meningkatnya *income* rumah tangga pada seluruh sektor produksi dalam perekonomian sebanyak Rp 311 ribu.

### Multiplier Tenaga Kerja

Pada analisis *multiplier* ini menggunakan data penunjang yang di olah dari data jumlah penduduk bekerja Menurut Lapangan Usaha, Jawa Barat, BPS 2018-2019 (juta jiwa) klasifikasi 17 sektor untuk keperluan analisis di agregasi menjadi 12 sektor untuk memperoleh koefisien tenaga kerja. Pada setiap komponen tabel 7 menyajikan analisis mekanisme perubahan jumlah tenaga kerja pada total output sektoral jika terjadi perubahan variabel eksogen pada masing-masing sektor senilai 1 satuan moneter yang dinotasikan dalam kolom *initial* maka akan berpengaruh pada jumlah tenaga kerja di seluruh output sektor tersebut senilai angka pengganda yang dinotasikan dalam nilai angka *multiplier labor*.

**Tabel 7 Multiplier Labor**

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	0,020	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,003	0,000	0,000	0,000
2	0,000	0,004	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
3	0,000	0,000	0,004	0,001	0,000	0,002	0,001	0,001	0,001	0,000	0,001	0,000
4	0,000	0,000	0,000	0,002	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,101	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,005	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7	0,000	0,001	0,002	0,001	0,000	0,001	0,016	0,001	0,002	0,000	0,001	0,000
8	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,008	0,000	0,000	0,000	0,000
9	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,025	0,000	0,000	0,000
10	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,006	0,000	0,000
11	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,012	0,000
12	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	49,822
<b>Total</b>	<b>0,021</b>	<b>0,006</b>	<b>0,007</b>	<b>0,006</b>	<b>0,102</b>	<b>0,009</b>	<b>0,018</b>	<b>0,011</b>	<b>0,031</b>	<b>0,007</b>	<b>0,015</b>	<b>49,823</b>

Sumber : Tabel IO Transaksi Domestik ADHP Jawa Barat, 2015 (di olah)

Berdasarkan Tabel 7 dapat dilihat bahwa nilai multiplier tenaga kerja tertinggi adalah sektor jasa lainnya (sektor dua belas) yaitu sebesar 49,8230, sedangkan nilai *multiplier* tenaga kerja sektor konstruksi/sektor enam (pembangunan jalan tol layang Jakarta-Cikampek II) itu sendiri tipe I sebesar 0,0095. Nilai tersebut menjelaskan bahwa jika terjadi investasi pada *final demand* (pembangunan jalan layang tol cikampek II) sejumlah Rp. 1 juta pada sektor konstruksi maka hal tersebut akan berdampak terhadap peningkatan penyerapan tenaga kerja pada seluruh sektor produksi dalam perekonomian sebanyak 9.453 tenaga kerja.

### Analisis Dampak Dan Simulasi

Investasi biasanya bersumber dari dalam negeri, luar negeri dan APBN. Dalam analisis tabel I-O, besaran jumlah investasi dikelompokkan di dalam variabel *final demand* dan dikategorikan sebagai variabel eksogen yang tidak lain adalah komponen perhitungan PDB dari sisi pengeluaran. Sehingga pada analisis simulasi ini nilai investasi pembangunan infrastruktur jalan layang tol Jakarta-Cikampek II di injeksi (*shock*) ke dalam pembentukan modal tetap bruto pada sektor konstruksi. Hal ini dilakukan untuk mengetahui seluruh dampak perekonomian sebagai akibat dari adanya peningkatan investasi di sektor konstruksi, dampak tersebut meliputi pertumbuhan sektor-sektor produksi lainnya yang merupakan komponen perhitungan PDB dari sisi produksi. Selain itu dengan menggunakan analisis tabel input-output dapat juga diprediksi besaran peningkatan dari nilai pendapatan rumah tangga, jumlah tenaga kerja, nilai tambah bruto (NTB) dan impor sebagai dampak dari adanya investasi tersebut. Besaran nilai injeksi (*shock*) dari nilai investasi untuk pembangunan infrastruktur jalan layang tol Jakarta-Cikampek II adalah sebesar Rp 16,4 triliun (kemenkeu, 2019).

**Tabel 8 Dampak Terhadap Struktur Perekonomian Output(Juta), Income (Juta), Labor (orang)**

No.	Sector	Output			Income			Labor		
		Incresment	Percentage	Growth	Incresment	Percentage	Growth	Incresment	Percentage	Growth
1	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	391.161	1,11%	0,2%	131.471	2,58%	0,2%	7.250	4,68%	0,2%
2	Pertambangan dan Penggalian	250.715	0,71%	0,7%	74.094	1,45%	0,7%	896	0,58%	0,7%
3	Industri	11.622.758	32,92%	0,6%	1.556.269	30,49%	0,6%	29.575	19,08%	0,6%
4	Pengadaan Listrik, Gas	49.853	0,14%	0,1%	2.662	0,05%	0,1%	34	0,02%	0,1%
5	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	6.395	0,02%	0,4%	1.813	0,04%	0,4%	607	0,39%	0,4%
<b>6</b>	<b>Konstruksi</b>	<b>20.889.940</b>	<b>59,18%</b>	<b>5,1%</b>	<b>2.786.043</b>	<b>54,59%</b>	<b>5,1%</b>	<b>88.125</b>	<b>56,85%</b>	<b>5,1%</b>
7	Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	1.544.089	4,37%	0,5%	427.272	8,37%	0,5%	22.845	14,74%	0,5%
8	Transportasi dan Pergudangan	246.268	0,70%	0,1%	43.743	0,86%	0,1%	1.544	1,00%	0,1%
9	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	85.929	0,24%	0,1%	16.824	0,33%	0,1%	2.078	1,34%	0,1%
10	Informasi dan Komunikasi	21.574	0,06%	0,0%	5.356	0,10%	0,0%	93	0,06%	0,0%
11	Jasa-jasa	192.833	0,55%	0,1%	58.024	1,14%	0,1%	1.976	1,27%	0,1%
12	Lainnya	0	0,00%	0,0%	0	0,00%	0,0%	0	0,00%	0,0%
	<b>Jumlah</b>	<b>35.301.518</b>	<b>100%</b>	<b>1,0%</b>	<b>5.103.571</b>	<b>100%</b>	<b>0,8%</b>	<b>155.023</b>	<b>100%</b>	<b>0,7%</b>

Sumber : Tabel IO Transaksi Domestik ADHP Jawa Barat, 2015 (di olah)

Pada tabel 8 dijelaskan pada masing-masing kolom struktur terdapat sub kolom *increasment* yang diperoleh dari besaran nilai output masing-masing sektor sebelum dilakukannya investasi pembangunan infrastruktur jalan tol layang Jakarta-Cikampek II lalu dikurangi setelah terjadi investasi pada sektor konstruksi sebesar Rp.16.4 triliun sehingga diperoleh besaran nilai *increasment*, dan pada kolom *percentage* merupakan nilai persentase dari besaran komponen struktur masing-masing sektor terhadap jumlah keseluruhan peningkatan masing-masing komponen dari struktur perekonomian, lalu pada sub kolom *growth* merupakan persentase peningkatan (pertumbuhan ekonomi) dari sebelum adanya investasi terhadap sampai setelah terjadinya investasi pada struktur perekonomian Jawa Barat.

Diketahui pada tabel 8 sektor konstruksi berkontribusi terhadap komponen pendapatan sebesar Rp.20.889 milyar atau 59.18 persen dari total Rp.35.301 milyar dan terlihat terjadi pertumbuhan ekonomi sebesar 1 persen dibandingkan sebelumnya adanya investasi. Sedangkan pada pembentukan komponen pendapatan rumah tangga sektor konstruksi mengalami peningkatan sebesar Rp.2.786 milyar atau 54.59 persen dari total peningkatan pendapatan rumah tangga Rp.5.103 milyar dengan persentase pertumbuhan pendapatan rumah tangga pada seluruh sektor sebesar 0.8 persen, dan pada peningkatan komponen tenaga kerja sektor konstruksi berkontribusi sebanyak 88.125 tenaga kerja atau 56.85% dari total keseluruhan peningkatan tenaga kerja pada seluruh sektor yaitu sebanyak 155.023 tenaga kerja, besarnya pertumbuhan jumlah tenaga kerja dibanding sebelum adanya investasi adalah sebesar 0.7 persen.

**Tabel 9 Dampak Terhadap Struktur Perekonomian NTB, Impor, Pajak (Juta)**

No.	Sector	Gross Added Value			Import			Tax Revenue		
		Increasment	Percentage	Growth	Increasment	Percentage	Growth	Increasment	Percentage	Growth
1	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	329.089	2,46%	0,2%	15.975	0,52%	0,2%	8.764	0,85%	0,2%
2	Pertambangan dan Penggalian	179.904	1,35%	0,7%	12.456	0,41%	0,7%	3.392	0,33%	0,7%
3	Industri	4.165.045	31,19%	0,6%	1.724.979	56,63%	0,6%	611.306	59,05%	0,6%
4	Pengadaan Listrik, Gas	7.086	0,05%	0,1%	2.914	0,10%	0,1%	396	0,04%	0,1%
5	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	4.466	0,03%	0,4%	1.026	0,03%	0,4%	230	0,02%	0,4%
<b>6</b>	<b>Konstruksi</b>	<b>7.302.792</b>	<b>54,69%</b>	<b>5,1%</b>	<b>1.168.131</b>	<b>38,35%</b>	<b>5,1%</b>	<b>342.279</b>	<b>33,06%</b>	<b>5,1%</b>
7	Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	1.067.881	8,00%	0,5%	85.708	2,81%	0,5%	49.263	4,76%	0,5%
8	Transportasi dan Pergudangan	120.855	0,91%	0,1%	22.107	0,73%	0,1%	10.122	0,98%	0,1%
9	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	43.279	0,32%	0,1%	5.773	0,19%	0,1%	3.183	0,31%	0,1%
10	Informasi dan Komunikasi	13.720	0,10%	0,0%	474	0,02%	0,0%	543	0,05%	0,0%
11	Jasa-jasa	120.008	0,90%	0,1%	6.332	0,21%	0,1%	5.811	0,56%	0,1%
12	Lainnya	0	0,00%	0,0%	0	0,00%	0,0%	0	0,00%	0,0%
	<b>Jumlah</b>	<b>13.354.126</b>	<b>100%</b>	<b>0,9%</b>	<b>3.045.874</b>	<b>100%</b>	<b>0,9%</b>	<b>1.035.289</b>	<b>100%</b>	<b>0,7%</b>

Sumber : Tabel IO Transaksi Domestik ADHP Jawa Barat, 2015 (di olah)

Pada tabel 9 diketahui sektor konstruksi berperan dalam pembentukan peningkatan komponen nilai tambah bruto sebesar Rp.7.302 milyar atau 54.69 persen dari total keseluruhan peningkatan NTB yaitu Rp.13.354 milyar dan diketahui dari tabel tersebut besaran pertumbuhan keseluruhan NTB dari sebelum terjadinya investasi adalah sebesar 0.9 persen, pada komponen impor sektor konstruksi berperan pada peningkatannya sebesar Rp.1.168 milyar atau 38.35 persen dari total seluruh peningkatan nilai impor yaitu Rp.3.045 milyar, diketahui dari tabel tersebut nilai pertumbuhan impor dibandingkan sebelum terjadinya investasi adalah sebesar 0.9 persen, pada komponen penerimaan pajak sektor konstruksi berkontribusi pada peningkatannya sebesar Rp.342 milyar atau 33.06 persen dari total keseluruhan pajak yang diterima pemerintah dari seluruh sektor yaitu sebesar 0.7 persen.

## KESIMPULAN

Berdasarkan konsep analisis input-output dalam penelitian ini menunjukkan bahwa peranan sektor konstruksi dalam pembentukan struktur perekonomian Jawa Barat meliputi pembentukan Output (11,96%), permintaan dan penawaran (59,18%), konsumsi Rumah Tangga (1,34%), Penanaman Modal Tetap Bruto (46,48%), perubahan Stok (7,08%), pendapatan rumah tangga (54,59%), nilai tambah bruto (54,69%), jumlah tenaga kerja (56,85%), komponen ekspor (0,69%), komponen Impor (38,35%), dan komponen penerimaan pajak (33,06%).

Telah terlihat keterkaitan yang jelas antara infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi (elastisitas infrastruktur) dengan perincian meliputi pertumbuhan output (1%), pertumbuhan pendapatan rumah tangga (0.8%), pertumbuhan penyerapan tenaga kerja (0.7%), pertumbuhan nilai tambah bruto (0.9%), pertumbuhan impor (0.9%) dan pertumbuhan penerimaan pajak (0.7%).

#### DAFTAR PUSTAKA

- Anas, R., Tamim, O. Z. dan Wibowo, S. S. (2017) "Pengaruh Investasi Infrastruktur Jalan Terhadap Sektor Industri Pengolahan," *Jurnal Transportasi Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi*, 17(2), hal. 145–154. doi: <https://doi.org/10.26593/jt.v17i2.2727.%25p>.
- BPS (2018) "STATISTIK TRANSPORTASI DARAT 2018."
- BPS Jawa Barat (2020) *INDIKATOR STRATEGIS, BPS Jawa Barat*. Tersedia pada: <https://jabar.bps.go.id/quickMap.html> (Diakses: 11 September 2020).
- Canning, D. dan Fay, M. (1993) "The Effect of Transportation Networks on Economic Growth," *Columbia University Librery*, 53(9), hal. 1689–1699.
- Firman, A. (2008) "Dampak output sektor transportasi terhadap sektor pertanian dan peternakan di indonesia (analisis input – output)," *Sosiohumaniora*, 10(2), hal. 81–92.
- IMF (2015) "Making Public Investment More Efficient," *Policy Papers*, 2015(3). doi: 10.5089/9781498344630.007.
- Neswari, K. E. N. A. (2012) "Dampak pembangunan bandara internasional lombok terhadap perekonomian provinsi nusa tenggara barat."
- Pradono dan Praditashasri, H. (2011) "URBAN DARI PERSPEKTIF MAKRO (Bandung Intra Urban Toll Road Investment Benefits , A Macro Perspectives)," *JURNAL TATA LOKA*, VOLUME 13(sector 47), hal. 82–95.
- Srinivasu, B. dan Rao, P. S. (2013) "Infrastructure Development and Economic growth: Prospects and Perspective," *Journal of Business Management & Social Sciences Research*, 2(1), hal. 2319–5614.
- Taufiqo, F. U. K. (2019) "DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL 'SUMO' TERHADAP PEREKONOMIAN JAWA TIMUR: ANALISIS MODEL INPUT-OUTPUT JAWA TIMUR," *Journals of Economics Development Issues ( JEDI )*, 2(1), hal. 48–57.
- Tupamahu, M. K. dan Tipka, J. (2016) "Analisis Peranan Dan Dampak Investasi Infrastruktur Terhadap Perekonomian Maluku: Analisis Input-Output," *BAREKENG: Jurnal Ilmu Matematika dan Terapan*, 10(1), hal. 25–36. doi: 10.30598/barekengvol10iss1pp25-36.