



# DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL SOROJA TERHADAP EKONOMI LOKAL DI KABUPATEN BANDUNG

Lisna Rahayu  
(Kelompok Keahlian Sistem Infrastruktur Wilayah dan Kota)





# Latar Belakang

**APAKAH  
PEMBANGUNAN  
JALAN TOL  
SOROJA MEMILIKI  
DAMPAK POSITIF  
TERHADAP  
PEREKONOMIAN  
MASYARAKAT  
LOKAL?**

*(Konteks Micro; Case Study)*

Pembangunan **Jalan Tol Soreang – Pasir Koja** (Beroperasi Desember 2017) yang dinilai strategis dari kacamata Kab.Bandung, Jabar dan Nasional

Beberapa penelitian membuktikan secara empiris **terdapat korelasi kuat antara pembangunan jalan baru dan pembangunan ekonomi daerah** (Liu, J.Q, 2002; Skinner, 1964; Howe, 1984; Porter, 1995)

**Jalan Tol tidak sepenuhnya merupakan Barang Publik**, Hanya pengguna kendaraan roda 4 dan yang mampu bayar yang dapat mengakses jalan tol

Sektor yang dapat merepresentasikan perekonomian masyarakat lokal adalah sektor Usaha Kecil Menengah (UKM). Arahkan untuk mendorong UKM diamanatkan dalam UU No. 20 tahun 2008

Indikator yang sering digunakan untuk mengukur pembangunan ekonomi daerah adalah **PDRB** (Sun et al., 2018; Chung, 2002)

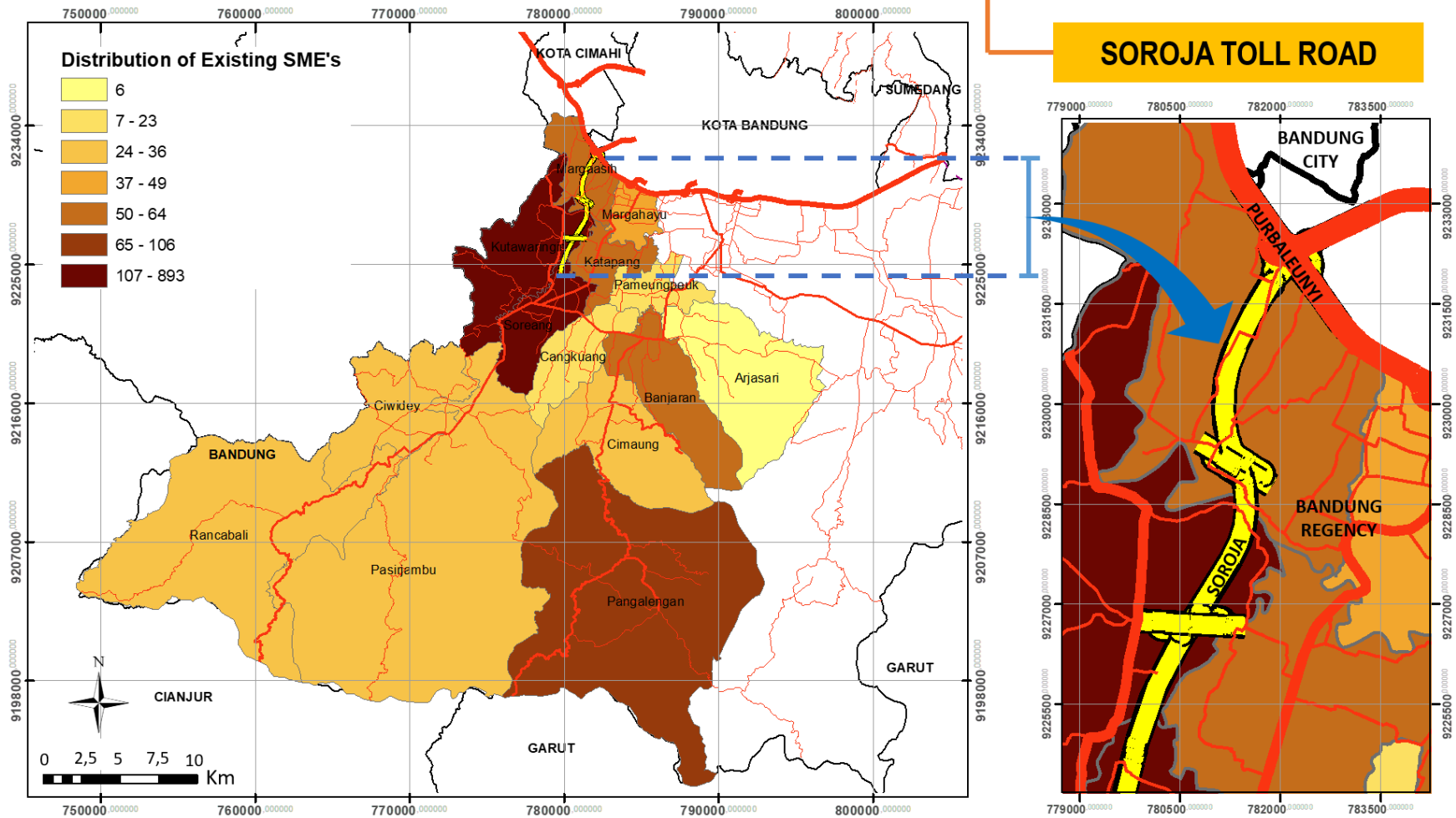
Meskipun secara teori ini benar, PDB bersifat makro dan cenderung bias. **Siapa yang diuntungkan dari kenaikan PDRB?**

Holl (2016) menyoroti perlunya pergeseran dari analisis makro ke mikro dalam mengidentifikasi efek investasi infrastruktur



# Lokasi Studi

## AFFECTED AREA OF SOROJA TOLL ROAD



# Karakteristik UKM

- Karakteristik UKM dapat dilihat dari **Jumlah Pekerja** dan **Income Per Tahun**.
- Beberapa sumber mendefinisikan UMKM berbeda satu sama lain (Worldbank, Eurostat, BPS, Bank Indonesia, dan UU RI No 20/2008)

| Jenis Usaha | Jumlah Pekerja  |   |                |
|-------------|-----------------|---|----------------|
|             | World Bank      | Eurostat's Structural Business Statistics | BPS            |
| Mikro       | ≤ 10 Orang      | 1 sd 9 Orang                              | 1 sd 4 Orang   |
| Kecil       | 10 sd 30 Orang  | 10 sd 49 Orang                            | 5 sd 19 Orang  |
| Menengah    | 30 sd 300 Orang | 50 sd 249 Orang                           | 20 sd 99 Orang |

| Jenis Usaha | Pendapatan Per Tahun         |                                |
|-------------|------------------------------|--------------------------------|
|             | Regulasi BI No 7/39/2005     | UU RI No 20 Tahun 2008         |
| Mikro       | ≤ Rp 100 Juta.               | ≤ Rp 300 Juta.                 |
| Kecil       | Rp 200 Juta sd Rp 1 Milyar   | Rp 300 Juta sd Rp 2,5 Milyar.  |
| Menengah    | Rp 1 Milyar sd Rp 10 Milyar. | Rp 2,5 Milyar sd Rp 50 Milyar. |



# Karakteristik UKM

Pada studi ini, karakteristik dan klasifikasi UKM mengikuti definisi BPS dan UU No 20 Tahun 2008.

| Jenis Usaha | Jumlah Tenaga Kerja | Hasil Penjualan Tahunan       |
|-------------|---------------------|-------------------------------|
| Mikro       | 1 sd 4 Orang        | ≤ Rp 300 Juta.                |
| Kecil       | 5 sd 19 Orang       | Rp 300 Juta sd Rp 2,5 Milyar  |
| Menengah    | 20 sd 99 Orang      | Rp 2,5 Milyar sd Rp 50 Milyar |



Studi Ini difokuskan pada Usaha Kecil dan Menengah dengan karakteristik yang digunakan dibatasi hanya meliputi Jumlah Tenaga Kerja dan Hasil Penjualan Tahunan

# Metodologi Pengumpulan Data

## 1

**Survey Data Sekunder:**  
Pengumpulan data statistik dan rencana yang telah terdokumentasikan oleh Pemkab Bandung



## 2

**Survey Data Primer:**

- Penyebaran kuesioner menggunakan metode *stratified random sampling*;
- Wawancara;
- Observasi.

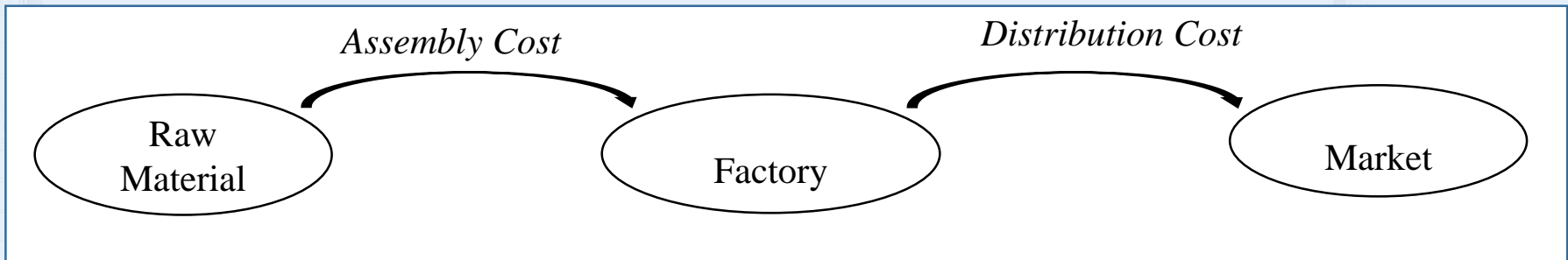


**Total 321 Kuesioner;**  
289 Industri Kecil, 32 Industri Menengah

# Metodologi Analisis Data

$$\text{Revenue} = \text{Quantity (Q)} \times \text{Price (P)} \dots\dots(1)$$

$$\text{Profit} = \text{Revenue} - \text{Total Cost} \dots\dots\dots(2)$$



$$\text{Profit (Y)} = \text{Quantity (Q)} \times \text{Price (P)} - \text{Transportation Cost (T)} + \text{Other Cost}$$

$$Y = f(Q, P, T, C)$$

## 1 ANALISIS KUANTITATIF DESKRIPTIF

## 2 ANALISIS REGRESI LINIER

**Before**

**After**

1. Profit
2. Jumlah Produksi
3. Harga Produk
4. Biaya Transportasi

1. Profit
2. Jumlah Produksi
3. Harga Produk
4. Biaya Transportasi

1. Memodelkan hubungan antara variabel dependent dengan variabel independent;
2. Mengidentifikasi variabel mana yang berkontribusi paling besar terhadap Profit UKM

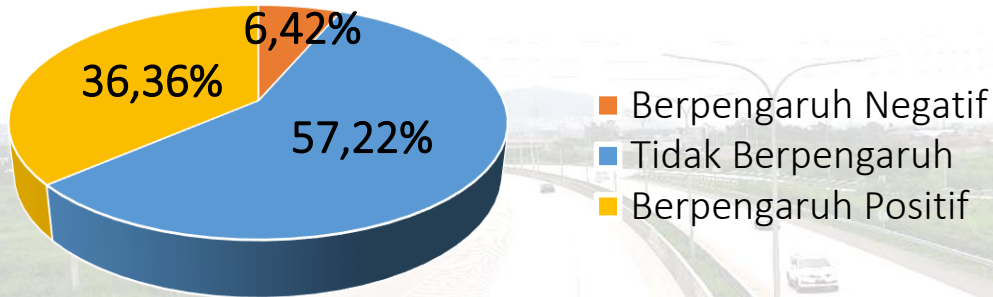
≤ Des 2017

2018

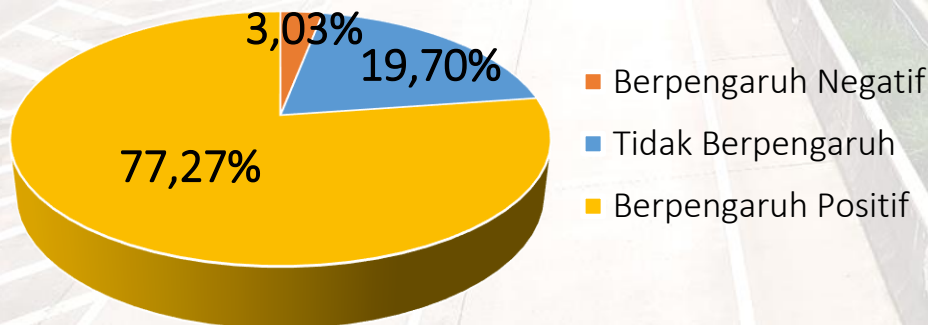
# HASIL ANALISIS

## 1. Pengaruh Jalan Tol Terhadap Profit UKM

PENGARUH JALAN TOL  
TERHADAP PROFIT INDUSTRI KECIL



PENGARUH JALAN TOL  
TERHADAP PROFIT INDUSTRI MENENGAH



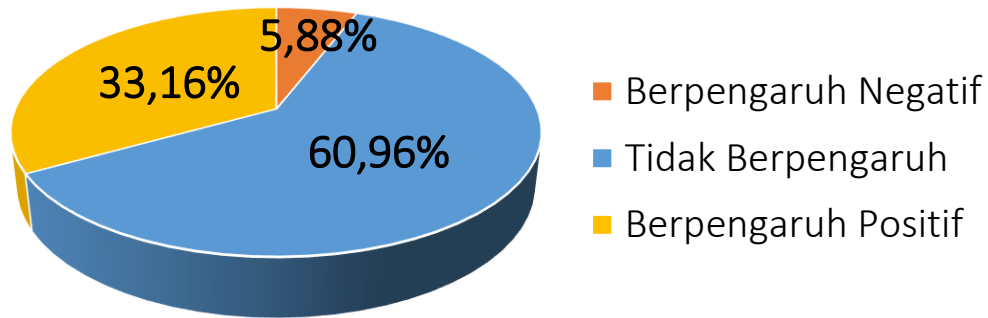
- Satu tahun pasca beroperasinya tol, mayoritas industri kecil tidak terpengaruh oleh keberadaan jalan tol.
- Industri menengah cenderung lebih mampu menangkap peluang yang disediakan oleh keberadaan jalan tol daripada industri kecil



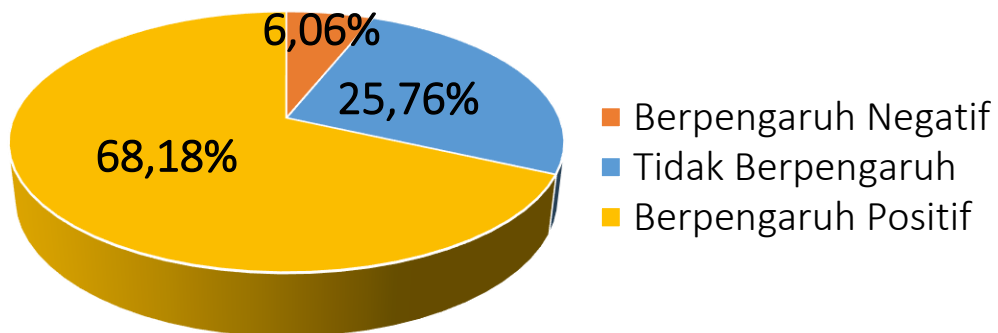
# HASIL ANALISIS

## 2. Pengaruh Jalan Tol Terhadap Kuantitas Produksi UKM

**PENGARUH TOL SOROJA  
TERHADAP PRODUKSI USAHA KECIL**



**PENGARUH TOL SOROJA  
TERHADAP PRODUKSI USAHA MENENGAH**

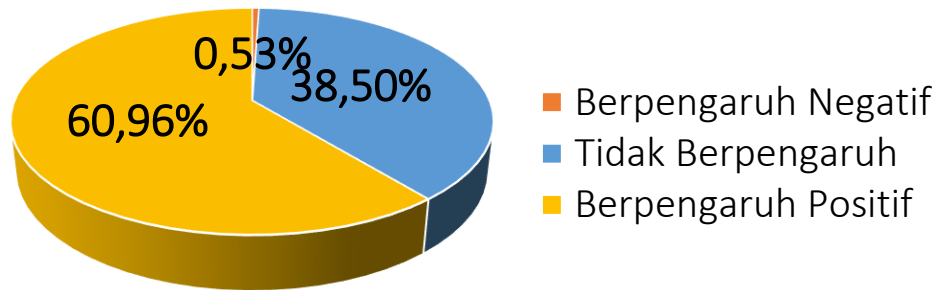


“Industri menengah cenderung lebih kompetitif dan lebih mampu menangkap peluang perluasan pasar dibanding industri kecil sehingga mampu meningkatkan volume produksi”

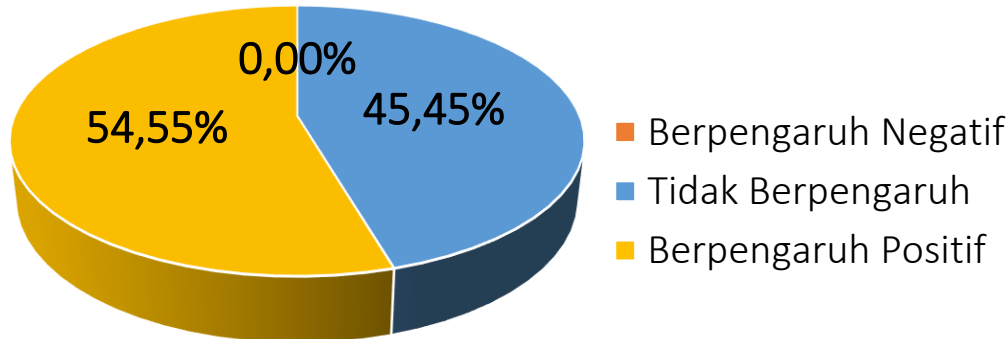
# HASIL ANALISIS

## 3. Pengaruh Jalan Tol Terhadap Harga Produk UKM

**PENGARUH JALAN TOL SOROJA TERHADAP HARGA PRODUK USAHA KECIL**



**PENGARUH JALAN TOL SOROJA TERHADAP HARGA PRODUK USAHA MENENGAH**

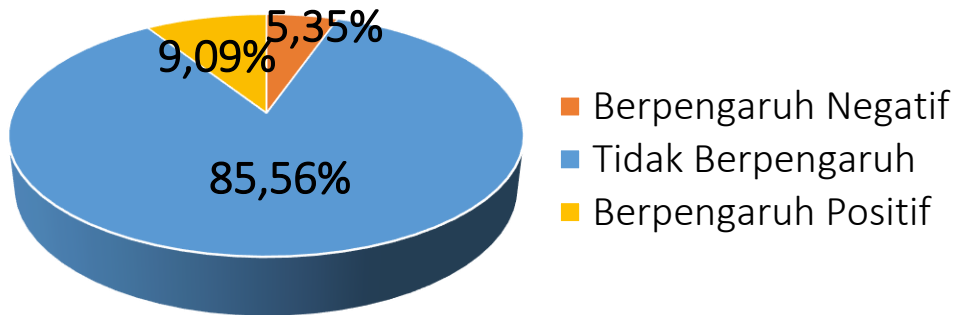


- Terjadi distribusi yang hampir sama antara industri yang terpengaruh positif dengan yang tidak terpengaruh, terutama untuk industri menengah.
- Dengan ada atau tidak adanya Jalan Tol Soroja, harga produk cenderung sama

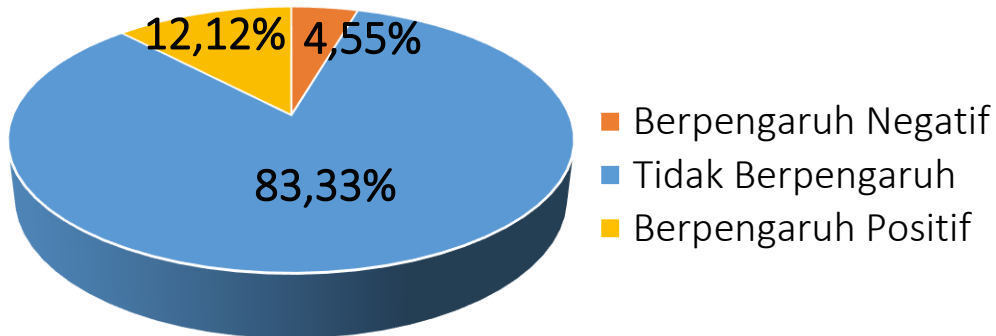
# HASIL ANALISIS

## 4. Pengaruh Jalan Tol Terhadap Biaya Transportasi UKM

PENGARUH JALAN TOL SOROJA TERHADAP BIAYA TRANSPORTASI USAHA KECIL



PENGARUH JALAN TOL SOROJA TERHADAP BIAYA TRANSPORTASI USAHA MENENGAH



Meskipun hipotesis awal memprediksi bahwa kehadiran Jalan Tol Soroja akan menurunkan biaya transportasi, hasil survei menunjukkan bahwa sebagian besar industri kecil dan menengah cenderung tidak terpengaruh oleh keberadaan Jalan Tol Soroja

# HASIL ANALISIS

## 5. Hasil Analisis Regresi - Korelasi

| Correlations           |                              |                  |                    |                        |                              |
|------------------------|------------------------------|------------------|--------------------|------------------------|------------------------------|
|                        |                              | Rasio_Pr<br>ofit | Rasio_<br>Produksi | Rasio_<br>Harga_Produk | Rasio_Biaya_<br>Transportasi |
| Pearson<br>Correlation | Rasio_Profit                 | 1,000            | ,815               | ,051                   | ,213                         |
|                        | Rasio_Produksi               | ,815             | 1,000              | ,047                   | ,171                         |
|                        | Rasio_Harga_Produk           | ,051             | ,047               | 1,000                  | ,067                         |
|                        | Rasio_Biaya_Transpor<br>tasi | ,213             | ,171               | ,067                   | 1,000                        |

Korelasi antar variabel independen cenderung lebih kecil dari 0,5. Ini menunjukkan bahwa variabel independen tidak memiliki autokorelasi sehingga semua variabel independen dapat digunakan dalam proses penentuan model regresi.

# HASIL ANALISIS

## Hasil Analisis Regresi – Model Persamaan



| Model                    | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients |        | Sig. | Correlations |         |      | Collinearity Statistics |       |
|--------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|--------------|---------|------|-------------------------|-------|
|                          | B                           | Std. Error | Beta                      | t      |      | Zero-order   | Partial | Part | Tolerance               | VIF   |
| 1 (Constant)             | -,068                       | ,087       |                           | -,774  | ,440 |              |         |      |                         |       |
| Rasio_Produksi           | ,952                        | ,044       | ,802                      | 21,699 | ,000 | ,815         | ,809    | ,790 | ,970                    | 1,031 |
| Rasio_Harga_Produk       | ,006                        | ,026       | ,008                      | ,218   | ,827 | ,051         | ,014    | ,008 | ,994                    | 1,006 |
| Rasio_Biaya_Transportasi | ,159                        | ,077       | ,076                      | 2,052  | ,041 | ,213         | ,129    | ,075 | ,967                    | 1,034 |

a. Dependent Variable: Rasio\_Profit

$$Y = 0.952X1 + 0.006 X2 + 0.159 X3 - 0.068$$

Y = Rasio keuntungan setelah dan sebelum ada Tol Soroja

X1 = Rasio kuantitas produksi setelah dan sebelum ada Tol Soroja

X2 = Rasio harga produk setelah dan sebelum ada Tol Soroja

X3 = Rasio biaya transportasi setelah dan sebelum ada Tol Soroja

# HASIL ANALISIS

## Hasil Analisis Regresi – Uji Keberartian Model

ANOVA<sup>a</sup>

| Model |            | Sum of Squares | Mean Square | F       | Sig.              |
|-------|------------|----------------|-------------|---------|-------------------|
| 1     | Regression | 10,168         | 3,389       | 168,756 | ,000 <sup>b</sup> |
|       | Residual   | 5,001          | ,020        |         |                   |
|       | Total      | 15,169         |             |         |                   |

a. Dependent Variable: Rasio\_Profit

b. Predictors: (Constant), Rasio\_Biaya\_Transportasi, Rasio\_Harga\_Produk, Rasio\_Produksi

Hasil uji validasi menunjukkan bahwa nilai *signifikansi*  $< \alpha 0,05$  dan Nilai *F* hitung lebih besar dari *F* kritis (untuk *df*<sub>1</sub>: 3 dan *df*<sub>2</sub>: 317 adalah 2,64), yang berarti bahwa model yang dihasilkan signifikan, pengaruh variabel independent terhadap variabel dependent lebih dominan dibanding pengaruh error terhadap variabel independent.

# HASIL ANALISIS

## Hasil Analisis Regresi – R Square

### Model Summary<sup>b</sup>

| Model | R                 | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Change Statistics<br>R Square Change |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|--------------------------------------|
| 1     | ,819 <sup>a</sup> | ,670     | ,666              | ,14172                     | ,670                                 |

a. Predictors: (Constant), Rasio\_Biaya\_Transportasi, Rasio\_Harga\_Produk, Rasio\_Produksi

b. Dependent Variable: Rasio\_Profit

Hasil uji validasi menunjukkan bahwa nilai *R Square* adalah 0,670, yang berarti bahwa sekitar 67% perubahan atau variansi dari variabel dependen (Profit UKM) dapat dijelaskan oleh variabel independen (rasio produksi, rasio harga produk, dan rasio biaya transportasi), sedangkan sisanya 33% dijelaskan oleh variabel lain di luar model.



# KESIMPULAN

1. Pembangunan Tol Soroja memiliki dampak yang berbeda pada industri kecil dan industri menengah.
  - Bagi usaha menengah, Tol Soroja berdampak positif terhadap peningkatan profit, kuantitas produksi, dan harga barang.
  - Bagi usaha kecil, Tol Soroja hanya berdampak positif terhadap kenaikan harga produk.
  - Dalam hal biaya transportasi UKM lebih dari 80% baik industri kecil maupun menengah tidak terpengaruh oleh keberadaan Jalan Tol Soroja.
2. Hasil regresi linier menunjukkan variabel bebas yang paling berpengaruh dominan terhadap profit UKM adalah kuantitas produksi.
3. Untuk mengoptimalkan produktivitas UKM di sekitar koridor Jalan Tol Soroja, pembangunan Jalan Tol Soroja saja belum cukup. Keberadaan Jalan Tol Soroja perlu ditambah dengan strategi untuk mengoptimalkan akses UKM ke bahan baku, akses ke modal dan akses ke ekspansi pasar.







# TERIMA KASIH...

**Informasi Lebih Lanjut:**

Lisna Rahayu  
KK Sistem Infrastruktur Wilayah dan Kota  
[lisnarahayu@sappk.itb.ac.id](mailto:lisnarahayu@sappk.itb.ac.id)