



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISA DAMPAK PERPINDAHAN BANDAR UDARA
TERHADAP PEREKONOMIAN KOTA MATARAM**

TESIS

**ARGA MAULANA
NPM : 1006791442**

**FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
SALEMBA
JANUARI, 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISA DAMPAK PERPINDAHAN BANDAR UDARA
TERHADAP PEREKONOMIAN KOTA MATARAM**

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Magister Ekonomi (M.E.)**

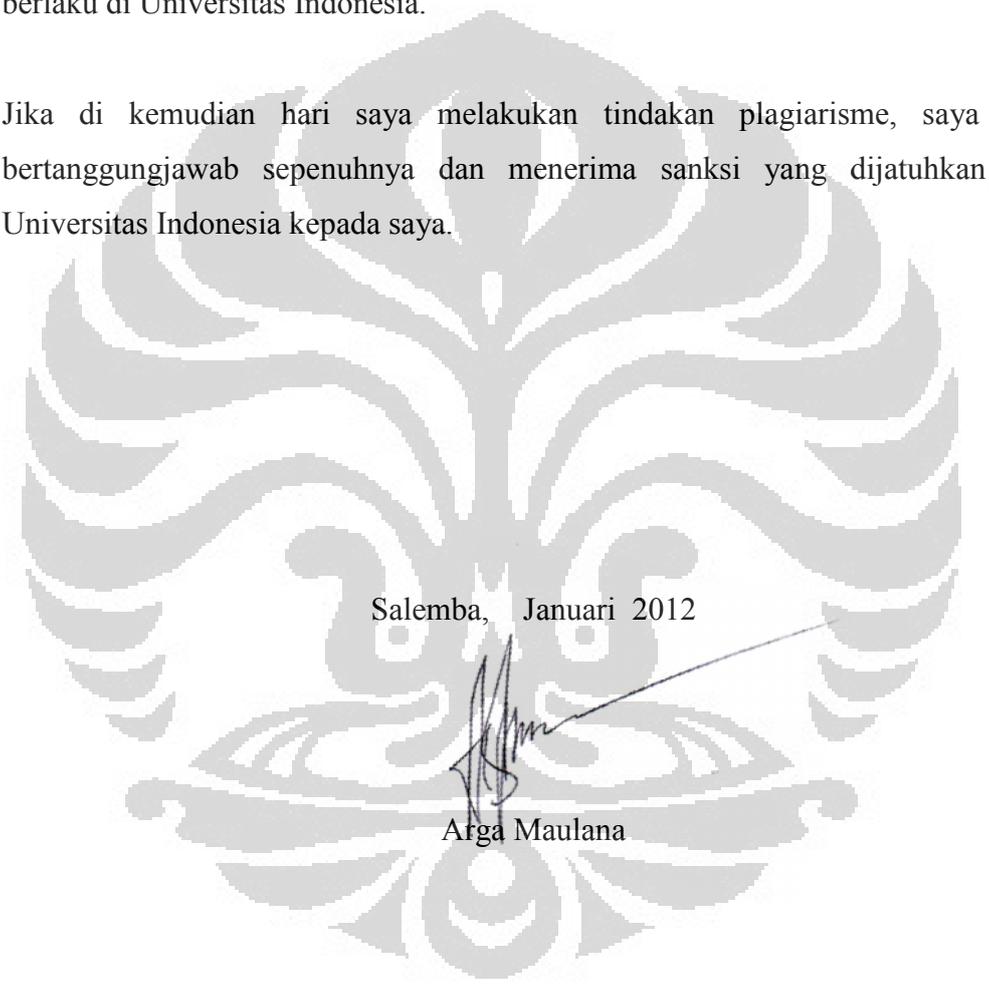
**ARGA MAULANA
NPM : 1006791442**

**FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
KEKHUSUSAN EKONOMI PERENCANAAN KOTA DAN DAERAH
SALEMBA
JANUARI, 2012**

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertandatangan dibawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa tesis ini saya susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Indonesia.

Jika di kemudian hari saya melakukan tindakan plagiarisme, saya akan bertanggungjawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang dijatuhkan oleh Universitas Indonesia kepada saya.



Salemba, Januari 2012


Arga Maulana

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Arga Maulana

NPM : 1006791442

Tanda Tangan :



Tanggal : Januari 2012

HALAMAN PENGESAHAN

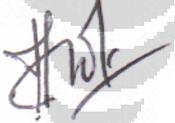
Tesis ini diajukan oleh :

Nama : Arga Maulana
NPM : 1006791442
Program Studi : Magister Perencanaan Kebijakan Publik FE-UI
Judul Tesis : ANALISA DAMPAK PERPINDAHAN BANDAR UDARA TERHADAP PEREKONOMIAN KOTA MATARAM

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Ekonomi pada Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Titissari, SE.,MT.,M.Sc. ()

Penguji : Dr. Andi Fahmi Lubis ()

Penguji : Paksi C. Walandaow, SE.,MA ()

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : Januari 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Ekonomi Jurusan Ekonomi Kebijakan Publik pada Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari penyusunan proposal tesis hingga penyelesain akhir, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Istriku tercinta Baiq Sri Handayani, yang dengan penuh kesabaran dan pengertian merelakan waktu bersama kita, karena menjalani studi di MPKP;
2. Keluarga besar H. Lalu Sirajuddin, Bapak dan Mamah, serta saudara-saudara saya Mira beserta keluarga, dan Datin atas bantuan dukungan morilnya selama menjalani masa studi;
3. Bapak Dr.Arindra A Zainal selaku Ketua Program Pendidikan Magister Perencanaan Kebijakan Publik FE-UI;
4. Ibu Titissari, SE.,MT.,M.Sc. selaku dosen pembimbing meskipun ditengah kesibukannya, dapat menyempatkan memberi arahan dan referensi dalam penyusunan tesis ini;
5. Seluruh pegawai akademik MPKP-FE UI baik staf maupun pimpinannya yang telah banyak membantu selama proses perkuliahan;
6. Pihak Pusbindiklatren Bappenas yang telah memberikan kesempatan beasiswa bagi saya sehingga dapat menimba ilmu di MPKP-FE UI;
7. Bapak Ainul Asikin, M.Sc., mantan Kepala Bappeda Kota Mataram, yang telah mendukung dan memberikan izin belajar kepada saya. Juga Bapak M. Ramayoga, MM; Hj. Febriyanti SD, MT; yang terus memberikan semangat serta dukungan data bagi penelitian ini, serta seluruh teman-teman di Bappeda Kota Mataram dan Pemerintah Kota Mataram yang berkontribusi bagi kelancaran administrasi dan juga atas kontribusinya terhadap penelitian ini;

8. Teman-teman seperjuangan Prop Mola dan Prop Zulfi atas kebersamaan dan diskusi-diskusinya, motivator-motivator saya Prop Anu, Pak Blanchard, Bang Badar yang terus menyemangati dalam penulisan tesis ini, juga teman-teman di basecamp (Uda Deky, Novin, Aan) tempat berbagi canda dan tawa; serta seluruh teman-teman kelas bappenas pagi angkatan 23 MPKP FE-UI.

Saya menyadari bahwa dalam tesis ini masih banyak kekurangan. Dengan kerendahan hati, saya meminta maaf dan mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi perbaikan tesis ini. Semoga hasil dari tesis ini dapat memberikan manfaat bagi saya sendiri maupun semua pihak yang membutuhkan.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb.

Salemba, Januari 2012

Penulis

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS
AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Arga Maulana
NPM : 1006791442
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Departemen : Ilmu Ekonomi
Fakultas : Ekonomi
Jenis karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty- Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

“Analisa Dampak Perpindahan Bandar Udara Terhadap Perekonomian Kota Mataram”

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalih media/ formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta
Pada tanggal : Januari 2012

Yang menyatakan



(Arga Maulana)

ABSTRAK

Nama : Arga Maulana
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Judul : “Analisa Dampak Perpindahan Bandar Udara Terhadap Perekonomian Kota Mataram”

Adanya kebijakan pembangunan bandar udara bertaraf internasional di wilayah NTB untuk mendukung perkembangan sektor pariwisata, serta dikarenakan bandar udara yang ada di kota Mataram tidak memenuhi syarat teknis operasional untuk ditingkatkan fasilitasnya, menyebabkan dilakukan perpindahan bandar udara ke wilayah Kabupaten Lombok Tengah yang berjarak ± 26 km dari kota Mataram.

Hasil penelitian menunjukkan peran bandar udara bagi perekonomian kota Mataram terhadap pembentukan output total hanya sebesar 3,41 persen dan dalam pembentukan output domestik sebesar 4,14 persen atau sebesar Rp. 283,64 milyar tetapi memiliki produktifitas tinggi dalam produksi output domestik karena hanya membutuhkan komponen dari luar perekonomian Kota Mataram yang kecil, sebesar Rp. 1,02 milyar atau hanya 0,36 persen dari total input produksi yang dibutuhkan di sektor angkutan udara. Selain itu yang harus diperhatikan bahwa sektor angkutan udara memiliki keterkaitan sektor yang cukup kuat mempengaruhi perekonomian kota Mataram dengan nilai *backward linkage* sebesar 1,4885 dan *forward linkage* sebesar 1.2751. Sedangkan angka pengganda menunjukkan peran sektor angkutan udara terhadap pembentukan output sebesar 1,4885; terhadap pendapatan masyarakat sebesar 0,2422 per unit perubahan pada permintaan akhir sektor angkutan udara; serta terhadap tenaga kerja sebesar 0,00001946 per ribuan unit perubahan pada permintaan akhir sektor tersebut.

Dampak yang terjadi karena kehilangan sektor angkutan udara dengan menggunakan metode ekstraksi pada analisis input output diprediksi terjadi penurunan pada total output sebesar Rp. 402,42 miliar, penurunan pendapatan masyarakat sebesar 150,15 miliar dan penurunan tenaga kerja sebesar 2.772 orang dengan perubahan pada keterkaitan antar sektor dan perubahan kemampuan mempengaruhi pembentukan output, pendapatan dan tenaga kerja dari kondisi sebelum bandar udara dipindahkan.

Kata kunci:

Kehilangan sektor, analisis input output, metode ekstraksi, dampak perpindahan lokasi bandar udara

ABSTRACT

Nama : Arga Maulana
Program Studi : Master of Planning and Public Policy
Judul : "Impact Analysis of the Airport Movement Against Economics Mataram City"

Development policy is an international airport in the region of NTB to support the development of the tourism sector, as well as due to the existing airport in Mataram City does not meet the technical requirements for enhanced operational facilities, causing the displacement carried airports to the region of Central Lombok regency within ± 26 km from Mataram City.

The results showed the role of airports for the economy of the city of Mataram on the formation of the total output amounting to only 3.41 percent and in the formation of domestic output by 4.14 percent or Rp. 283.64 billion, but has a high productivity in the production of domestic output because it only requires the components of the economy outside the small city of Mataram, amounting to Rp. 1.02 billion or just 0.36 percent of total production inputs required in their transport sector. Also be aware that the air transport sector has a fairly strong linkage sectors affecting the economy of the city of Mataram with a value of 1.4885 backward linkage and forward linkage of 1.2751. While the multiplier showing the role of air transport sector to the formation of an output of 1.4885; against income of 0.2422 per unit change in final demand for air transport sector, and also against labor by thousands of 0.00001946 per unit change in final demand of sectors.

Impacts that occur due to loss of the air transport sector by using the method of extraction on the input output analysis predicted a decline in total output amounting to Rp. 402.42 billion, a decline in public revenues of 150.15 billion and the reduction in workforce of 2772 people with changes in the linkages between sectors and changes in the ability to influence the formation of output, income and employment of the condition before the airport was rebuilt.

Key words:

loss sector, input output analysis, extraction methode, impact of the airport movement

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	ii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi dan Perumusan Masalah.....	7
1.2.1 Identifikasi Masalah.....	7
1.2.2 Rumusan Masalah.....	7
1.3 Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian.....	7
1.3.1 Tujuan Penelitian.....	7
1.3.2 Manfaat Penelitian.....	8
1.4 Batasan Penelitian.....	8
1.5 Rencana Alur Penelitian.....	8
2. TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1 Teori Pertumbuhan Ekonomi.....	10
2.1.1 Adam Smith.....	10
2.1.2 David Ricardo.....	12
2.1.3 Teori Pertumbuhan Ekonomi Harold-Domar.....	13
2.2 Pembangunan dan Pertumbuhan Ekonomi Wilayah.....	15
2.2.1 Pembangunan Regional.....	16
2.2.2 Pembangunan Sektoral.....	18
2.2.2.1 Konsep Perubahan Struktural.....	19
2.2.2.2 Teori Pembangunan Tak Seimbang dan Keterkaitan Antar Sektor.....	19
2.3 Peran Transportasi Dalam Pembangunan	21
2.3.1 Aksesibilitas dan Mobilitas.....	24
2.3.2 Konsep Perencanaan Transportasi.....	25
2.3.2.1 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan (<i>Trip Generation</i>).....	25
2.3.2.2 Distribusi Pergerakan Lalu Lintas (<i>Trip Distribution</i>).....	26
2.3.2.3 Pemilihan Moda (<i>Modal Choice/Modal Split</i>).....	27
2.3.2.4 Pembebanan Lalu Lintas (<i>Trip Assigment</i>)	28
2.3.2.4 Arus Lalu Lintas Dinamis.....	28

2.4	Klasifikasi dan Sumber Data Sektor Yang Terkait Langsung Dengan Sektor Angkutan Udara Pada Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009.....	28
2.5	Penelitian Terdahulu.....	31
3.	METODE ANALISIS	36
3.1	Model Input Output.....	39
3.2	Tahapan Analisis.....	44
3.2.1	Metode Ekstraksi Dalam Analisis Input Output.....	45
3.2.2	Analisa Keterkaitan Antar Sektor.....	46
3.2.2.1	Keterkaitan Kebelakang (<i>Backwad Linkage</i>)	46
3.2.2.2	Keterkaitan Kedepan (<i>Forward Linkage</i>)	47
3.2.2.3	Analisis Angka Pengganda (<i>Multiplier Analysis</i>)....	48
3.2.2.4	Multiplier Product Matriks (MPM)	52
4.	GAMBARAN KONDISI UMUM KOTA MATARAM.....	54
4.1	Kondisi Umum Kota Mataram	54
4.1.1	Kondisi Geografis dan Geomorfologi	54
4.1.2	Kondisi Demografi	55
4.1.3	Kondisi Wilayah dan Administrasi Pemerintahan.....	56
4.1.4	Kependudukan.....	57
4.1.5	Kondisi Perekonomian.....	58
4.1.6	Prasarana Kota.....	59
4.1.6.1	Jalan dan Jembatan.....	59
4.1.6.2	Kelistrikan	60
4.1.7	Transportasi Darat.....	61
4.1.8	Transportasi Laut	62
4.1.9	Transportasi Udara.....	62
4.1.9.1	PT. Angkasa Pura 1	62
4.1.9.2	Bandar Udara Selaparang	64
4.1.9.3	Bandara Internasional Lombok (BIL)	67
5.	ANALISA DAN PEMBAHASAN.....	70
5.1	Struktur Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009.....	70
5.1.1	Gambaran Makro Perekonomian Kota Mataram	70
5.1.2	Peranan Sektor Angkutan Udara Dalam Struktur Perekonomian Kota Mataram	78
5.1.2.1	Analisa Keterkaitan Kebelakang	81
5.1.2.2	Analisa Keterkaitan Kedepan	86
5.1.2.3	Analisa Sektor Kunci	88
5.1.2.4	Analisa Angka Pengganda Output	90
5.1.2.5	Analisa Angka Pengganda Pendapatan	93
5.1.2.6	Analisa Angka Pengganda Tenaga Kerja	97
5.2	Analisa Dampak Simulasi Ketika Bandar Udara Selaparang Sudah Tidak Beroperasi	100
5.2.1	Analisa Perubahan Keterkaitan Antar Sektor	100
5.2.1.1	Analisa Perubahan Keterkaitan Kebelakang	100
5.2.1.2	Analisa Perubahan Keterkaitan Kedepan.....	103
5.2.1.3	Analisa Perubahan Sektor Kunci	105
5.2.1.4	Multiplier Product Matriks (MPM)	106

5.2.2	Analisa Perubahan Angka Pengganda	109
5.2.2.1	Analisa Perubahan Angka Pengganda Output	109
5.2.2.2	Analisa Perubahan Angka Pengganda Pendapatan	115
5.2.2.3	Analisa Perubahan Angka Pengganda Tenaga Kerja	119
5.2.3	Analisa Dampak Perpindahan Bandar Udara Selaparang...	123
5.2.3.1	Dampak Terhadap Output	124
5.2.3.2	Dampak Terhadap Tenaga Kerja	125
5.2.3.3	Dampak Terhadap Pendapatan	128
5.2.3.4	Kondisi Output, Tenaga Kerja dan Pendapatan Setelah Perpindahan Bandar Udara.....	129
5.3	Implikasi Kebijakan	131
6.	KESIMPULAN DAN SARAN	134
6.1	Kesimpulan	134
6.2	Rekomendasi dan Saran	137
6.2.1	Rekomendasi Kebijakan	137
6.2.2	Saran Penelitian Lebih Lanjut	138
6.3	Keterbatasan Penelitian	138
	DAFTAR PUSTAKA	140

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Produk Domestik Regional Bruto Kota Mataram Tahun 2005-2009 (<i>Jutaan Rupiah</i>)	3
Tabel 1.2	Struktur Perekonomian Kota Mataram Tahun 2005-2009 Kontribusi Terhadap PDRB (%)	3
Tabel 1.3	Struktur Permintaan dan Penawaran Menurut Sektor Ekonomi Kota Mataram Tahun 2009	4
Tabel 2.1	Tabel Klasifikasi Aksebilitas	24
Tabel 2.2	Pergerakan Lalu Lintas Berdasarkan Garis keinginan.....	26
Tabel 2.3	Klasifikasi Interaksi Lalu Lintas Berdasarkan Intensitas Dua Tataguna Lahan dan Jarak Spatial.....	27
Tabel 3.1	Simplifikasi Tabel Input Output	40
Tabel 4.1	Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Mataram Tahun 2007 (setelah pemekaran)	55
Tabel 4.2	Luas Kecamatan Kota Mataram Tahun 2007	56
Tabel 4.3	Nama Kecamatan/Kelurahan di Kota Mataram Setelah Pemekaran	57
Tabel 4.4	Jumlah Pencari Kerja di Kota Mataram Tahun 2007	58
Tabel 4.5	Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan dan Status Di Kota Mataram	59
Tabel 4.6	Luas Lahan Bandara Selaparang Mataram	65
Tabel 4.7	Jumlah Pesawat, Penumpang dan Barang Melalui Bandar Udara Selaparang Mataram	65
Tabel 5.1	Struktur Permintaan Dalam Perekonomian Kota Mataram 2009 (Dalam Ribuan Rupiah)	71
Tabel 5.2	Struktur Penawaran Dalam Perekonomian Kota Mataram 2009 (Dalam Ribuan Rupiah)	74
Tabel 5.3	Nilai Tambah Per Sektor Menurut Komponen Pembentuknya Di Kota Mataram Tahun 2009 (Rp. 000)	77
Tabel 5.4	Sepuluh Kontribusi Output Domestik Terbesar Terhadap Perekonomian di Kota Mataram Tahun 2009.....	79

Tabel 5.5	Sepuluh Kontribusi Nilai Tambah Bruto Terbesar Terhadap Perkonomian Di Kota Mataram Tahun 2009.....	80
Tabel 5.6	Nilai Tambah Sektor Angkutan Udara Menurut Komponen Pembentuknya Di Kota Mataram Tahun 2009.....	81
Tabel 5.7	Nilai Keterkaitan ke Belakang Sektor Dalam Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009	83
Tabel 5.8	Keterkaitan Sektor Lain Sebagai Penyusun Keterkaitan Kebelakang Terhadap Sektor Angkutan Udara	85
Tabel 5.9	Nilai Keterkaitan ke Depan Sektor Dalam Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009.....	87
Tabel 5.10	Sektor Yang Membutuhkan Input Terbesar Dari Sektor Angkutan Udara	88
Tabel 5.11	Nilai ITKB dan ITKD Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009.....	89
Tabel 5.12	Kombinasi Nilai ITKB dan ITKD Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009	90
Tabel 5.13	Dekomposisi Pengganda/Dampak Output 1.....	91
Tabel 5.14	Dekomposisi Pengganda/Dampak Output 2.....	93
Tabel 5.15	Angka Pengganda Pendapatan.....	94
Tabel 5.16	Pengganda Tenaga Kerja Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009	97
Tabel 5.17	Analisa Perubahan Backward Linkages Akibat Perpindahan Bandar Udara	101
Tabel 5.18	Dampak Perpindahan Bandar Udara Terhadap Forward Linkages	103
Tabel 5.19	Kombinasi Nilai ITKB dan ITKD Perekonomian Kota Mataram Setelah Perpindahan Bandar Udara.....	106
Tabel 5.20	Dekomposisi Output/Pengganda Output I Kondisi Eksisting dan Simulasi Metode Ekstraksi.....	110
Tabel 5.21	Dekomposisi Output/Pengganda Output II Kondisi Eksisting dan Simulasi Metode Ekstraksi.....	112

Tabel 5.22 Jumlah Bank Umum dan Bank Perkreditan Menurut Klasifikasi Kantor di Kota Mataram Tahun 2009.....	114
Tabel 5.23 Perubahan Dekomposisi Pengganda/Dampak Pendapatan 1 Setelah Kehilangan Sektor 16: Angkutan Udara.....	116
Tabel 5.24 Perubahan Pengganda Tenaga Kerja Setelah Kehilangan Sektor 16: Angkutan Udara (satuan $1/1$ milyar orang).....	120
Tabel 5.25 Penurunan Output Akibat Hilangnya Sektor Angkutan Udara.....	125
Tabel 5.26 Penurunan Tenaga Kerja Akibat Hilangnya Sektor Angkutan Udara.....	126
Tabel 5.27 Penurunan Pendapatan Akibat Hilangnya Sektor Angkutan Udara.....	128
Tabel 5.28 Jumlah Output, Pendapatan dan Tenaga Kerja Kondisi Setelah Perpindahan Bandar Udara di Kota Mataram	130

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Kerangka Pikir Alur Penelitian	9
Gambar 2.1	Ilustrasi Waktu Tempuh dan Jarak Tempuh	25
Gambar 2.2	Pergerakan Lalu Lintas Berdasarkan Garis keinginan.....	26
Gambar 2.3	Hubungan Volume Kendaraan dan Waktu Tempuh.....	28
Gambar 3.1	Grafik Jumlah Barang Melalui Bandara Selaparang.....	37
Gambar 4.1	Peta Kota Mataram	54
Gambar 4.2	Bidang Usaha PT (Persero) Angkasa Pura 1	64
Gambar 4.3	Grafik Jumlah Pesawat dan Penumpang Melalui Bandara Selaparang	66
Gambar 4.4	Grafik Jumlah Barang Melalui Bandara Selaparang	66
Gambar 4.5	Peta Lokasi Bandar Udara Selaparang dan Bandara Internasional Lombok (BIL) Pulau Lombok NTB	68
Gambar 5.1	Grafik Jumlah Pesawat dan Penumpang Melalui Bandara Selaparang	86
Gambar 5.2	Diagram Indeks Keterkaitan Kebelakang dan Keterkaitan Kedepan	90
Gambar 5.3	Perbandingan Nilai Keterikatan Kebelakang Total Kondisi Eksisting dan Kondisi Setelah Dilakukan Metode Ekstraksi	102
Gambar 5.4	Nilai Keterkaitan Kedepan dan Perubahan Nilai Keterkaitan Kedepan Pada Kondisi Eksisting dan Setelah Dilakukan Metode Ekstraksi.....	104
Gambar 5.5	Diagram ITKB dan ITKD Perekonomian Kota Mataram Hasil Simulasi	106
Gambar 5.6	Economic Landscape Kota Mataram Kondisi Eksisting.....	108
Gambar 5.7	Economic Landscape Kota Mataram : Simulasi Struktur Ekonomi Setelah Bandar Udara Selaparang Tidak Dioperasionalkan	108
Gambar 5.8	Penurunan Nilai Pengganda Output.....	111
Gambar 5.9	Perubahan Angka Pengganda Output.....	113

DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 Klasifikasi Sektor Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009
- LAMPIRAN 2 Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009
- LAMPIRAN 3 Tabel Koefisien Teknologi (A) Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009
- LAMPIRAN 4 Tabel Leontief Invers $(I-A)^{-1}$ Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009
- LAMPIRAN 5 Tabel Koefisien Teknologi (A) Tabel Input Output Hasil Ekstraksi
- LAMPIRAN 6 Tabel Leontief Invers $(I-A)^{-1}$ Tabel Input Output Hasil Ekstraksi
- LAMPIRAN 7 Peta Lokasi Bandar Udara Selaparang dan Bandara Internasional Lombok (BIL) di Pulau Lombok NTB

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Keberadaan infrastruktur merupakan salah satu faktor yang sangat penting untuk mendukung kegiatan sektoral maupun regional dalam kaitannya dengan pembangunan. Pembangunan infrastruktur sebagai bagian dari investasi merupakan salah satu langkah dalam pembangunan. Investasi sendiri dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Harrod-Domar (1957) yang dikutip oleh Jhingan (1993) mengemukakan bahwa investasi merupakan kunci dari pertumbuhan ekonomi sebab investasi dapat menciptakan pendapatan dan dapat memperbesar kapasitas produksi perekonomian dengan cara meningkatkan stok modal. Oleh karena itu, yang diharapkan dari investasi adalah dampak yang ditimbulkan dari investasi terhadap pembangunan nasional maupun wilayah.

Infrastruktur sektor transportasi termasuk dalam kategori pembangunan infrastruktur yang berfungsi untuk mendukung seluruh aspek dan kegiatan dari pembangunan. Sektor transportasi sendiri berperan dalam mendistribusikan barang dan jasa. Seringkali, sektor-sektor perekonomian mengkaitkan sektor transportasi dengan biaya transfer atau biaya transportasi sebab aktivitas distribusi input produksi dan output menggunakan fasilitas transportasi untuk mengantarkan barang dan jasa ke pelaku ekonomi. Oleh karena itu, sektor transportasi sangat berperan dalam menunjang perekonomian suatu daerah.

Indonesia sebagai Negara yang memiliki wilayah dengan karakteristik kepulauan menjadikan transportasi merupakan bagian yang sangat penting dalam pencapaian pembangunan dan menjaga keutuhan wilayah. Transportasi sering diibaratkan sebagai urat nadi pertumbuhan ekonomi, sosial serta politik. Seiring dengan semakin tingginya level tingkatan masyarakat kearah pola hidup efisien dimana pekerjaan akan lebih terspesialisasi dengan mengejar jumlah output yang besar, sektor transportasi akan semakin dibutuhkan. Daerah-daerah menjadi terspesialisasi sehingga tidak semua kebutuhan masyarakat berada dalam satu

wilayah selain pula bahwa suatu daerah memang memiliki karakteristik sumber daya tertentu sehingga sangat sulit untuk memproduksi barang tertentu, atau walaupun bisa, akan dibutuhkan biaya yang sangat tinggi. Dengan adanya transportasi, barang yang tidak dapat dihasilkan oleh suatu daerah akan dapat disuplai oleh daerah lain dan sebaliknya barang yang diproduksi dan berlebih akan dapat disalurkan ke daerah lain, sehingga kelebihan produksi di daerah tersebut tidak menyebabkan masyarakat harus menurunkan harga agar barang produksinya laku terjual, tetapi dapat menjual ke daerah lain yang produksinya kurang.

Dengan meningkatnya kebutuhan akan transportasi, menjadikan terbukanya peluang usaha baru bagi masyarakat dalam penyediaan jasa pengangkutan. Tidak jarang ditemui sebuah kota yang sejarah terbentuknya berasal dari daerah pelabuhan, dimana daerah tersebut menghubungkan pusat pemerintahan satu dengan pemerintahan di daerah atau pulau lainnya menjadi daerah yang pertumbuhan ekonominya pesat. Hal tersebut adalah karena peningkatan aktifitas perdagangan mengakibatkan peningkatan level daerah menjadi pusat ekonomi baru. Terlebih di era otonomi daerah ini, daerah yang merupakan pintu gerbang transportasi dengan daerah lain, dalam hal ini memiliki pelabuhan dan atau bandar udara, merasakan peningkatan perekonomian. Sehingga tak heran, transportasi tercatat sebagai sebuah sektor sebagai komponen pembentuk produk domestik nasional maupun daerah yang dimunculkan karena kontribusinya yang besar.

Kota Mataram selain ibukota Provinsi Nusa Tenggara Barat juga merupakan pusat pemerintahan, pusat pendidikan dan pusat perekonomian, perdagangan barang dan jasa. Secara administratif Kota Mataram memiliki luas daratan 61,30 Km² dan 56,80 Km² perairan laut. Infrastruktur penunjang transportasi di kota Mataram terdiri dari infrastruktur transportasi darat dan udara. Pelayanan transportasi darat didukung oleh prasarana jalan sepanjang 362.186 Km, dengan klasifikasi jalan 30.91 Km merupakan jalan nasional, 62.9 Km merupakan jalan provinsi dan 268.376 Km merupakan jalan kota (lokal). Selain itu, prasarana perhubungan darat didukung dengan pelayanan terminal Tipe C di Lingkar Selatan dan persiapan relokasi Terminal Kebon Roek. Sedangkan

pelayanan transportasi udara di Kota Mataram sampai dengan tanggal 1 Oktober 2011 dilayani melalui Bandar Udara Selaparang, sehingga kota Mataram merupakan pintu gerbang masuk wilayah NTB melalui udara dibawah pengelolaan PT. Angkasa Pura I.

Perkembangan ekonomi kota Mataram tahun 2009 dengan kondisi infrastruktur saat ini, ditunjukkan oleh laju pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan tahun 2000: naik dari tahun sebelumnya yaitu 8,47 persen (7,76 : 2008).

Tabel 1.1.
Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)
Kota Mataram Tahun 2005-2009 (Jutaan Rupiah)

No.	PDPB	2005	2006	2007	2008	2009
1	ADHB	2,312,215.22	2,661,939.91	3,078,194.54	3,624,337.84	4,140,352.68
2	ADHK	1,491,800.89	1,608,992.19	1,736,373.73	1,871,200.00	2,029,661.99

Sumber : Mataram Dalam Angka 2010 (data diolah)

Perkembangan ekonomi kota Mataram tumbuh dengan pesat dengan share peningkatan PDRB terbesar pada sektor perdagangan dan jasa yang semakin memperkecil share pertumbuhan sektor primer dan sekunder terhadap PDRB Kota Mataram. Hal ini dikarenakan peningkatan fungsi dari kota Mataram tersebut terhadap daerah sekitarnya maupun bagi masyarakat didalam wilayahnya sendiri.

Tabel 1.2. Struktur Perekonomian Kota Mataram Tahun 2005-2009
Kontribusi Terhadap PDRB (%)

Sektor	2005	2006	2007	2008	2009
-1	-2	-3	-4	-5	-6
1. PERTANIAN	5.24	5.08	4.85	4.56	4.22
2. PERTAMBANGAN & PENGGALIAN	0.08	0.08	0.06	0.04	0.02
3. INDUSTRI PENGOLAHAN	11.59	11.57	11.81	11.93	12.23
4. LISTRIK, GAS & AIR BERSIH	0.76	0.78	0.77	0.77	0.76
5. BANGUNAN	7.84	7.92	8.16	8.53	9.09
6. PERDAG, HOTEL & REST.	18.45	18.46	18.31	18.55	18.87
7. PENGANGKUTAN & KOMUNIKASI	27.39	27.53	28.04	27.59	27.09
7.1. Pengangkutan/ <i>Transport</i>	21.29	21.19	21.49	20.97	20.44
7.2. Komunikasi/ <i>Communication</i>	6.1	6.34	6.55	6.62	6.65
8. KEU, PERSEW. & JASA PERUS.	15.76	16.17	16.04	16.44	16.43
9. JASA-JASA/ <i>Services</i>	12.89	12.4	11.97	11.59	11.28
PDRB/GRDP	100	100	100	100	100

Sumber : Mataram Dalam Angka 2010

Berdasarkan tabel 1.2. kita dapat melihat perkembangan perekonomian di kota Mataram seiring dengan peningkatannya, mengalami pergeseran struktur ekonomi. Perekonomian kota Mataram semakin ditopang oleh sektor angkutan kemudian sektor perdagangan dan jasa, sedangkan sektor primer seperti pertanian, serta pertambangan dan penggalian semakin menurun kontribusinya terhadap PDRB.

Dari tabel tersebut dapat terlihat bahwa, sektor pengangkutan memberikan sumbangan tertinggi terhadap ekonomi yaitu sebesar 20,44 persen. Sektor Perdagangan dan Perhotelan yang juga merupakan sektor yang dominan memberikan sumbangan yang berarti bagi perekonomian Mataram sebesar 19,93 dengan pertumbuhan riil sebesar 10,38 Persen. Sektor Industri pengolahan meskipun dengan pertumbuhan 11,20 persen masih mempunyai peranan yang cukup besar terhadap pertumbuhan ekonomi, karena mampu memberikan andil sebesar 10,39 persen.

Tabel 1.3. Struktur Permintaan dan Penawaran Menurut Sektor Ekonomi Kota Mataram Tahun 2009 (%)

SEKTOR	Permintaan			Jumlah	Penawaran		Jumlah
	Antara	Akhir	Ekspor		Impor	Produksi	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>
1. Pertanian	50.41	49.03	0.56	100.00	61.66	38.34	100.00
<i>a. Padi</i>	<i>94.14</i>	<i>5.86</i>	<i>0.00</i>	<i>100.00</i>	<i>2.12</i>	<i>97.88</i>	<i>100.00</i>
<i>b. Perikanan</i>	<i>25.48</i>	<i>73.44</i>	<i>1.08</i>	<i>100.00</i>	<i>32.68</i>	<i>67.32</i>	<i>100.00</i>
<i>c. Pertanian Lainnya</i>	<i>49.22</i>	<i>50.24</i>	<i>0.54</i>	<i>100.00</i>	<i>76.52</i>	<i>23.48</i>	<i>100.00</i>
2. Pertambangan dan Penggalian	85.83	14.17	0.00	100.00	97.76	2.24	100.00
3. Industri Pengolahan	41.29	51.78	6.93	100.00	45.18	54.82	100.00
<i>a. Industri Makanan & Minuman</i>	<i>18.77</i>	<i>75.65</i>	<i>5.58</i>	<i>100.00</i>	<i>11.17</i>	<i>88.83</i>	<i>100.00</i>
<i>b. Industri Kertas & Karton</i>	<i>73.17</i>	<i>17.12</i>	<i>9.71</i>	<i>100.00</i>	<i>40.00</i>	<i>60.00</i>	<i>100.00</i>
<i>c. Industri Lainnya</i>	<i>51.39</i>	<i>41.13</i>	<i>7.48</i>	<i>100.00</i>	<i>63.83</i>	<i>36.17</i>	<i>100.00</i>
4. Listrik, Gas dan Air Bersih	72.33	27.67	0.00	100.00	0.00	100.00	100.00
5. Bangunan	5.45	94.55	0.00	100.00	0.00	100.00	100.00
6. Perdagangan, Hotel & Restoran	38.92	48.06	13.02	100.00	0.60	99.40	100.00
7. Angkutan dan Komunikasi	38.11	33.42	28.47	100.00	0.51	99.49	100.00
<i>a. Angkutan</i>	<i>39.50</i>	<i>32.49</i>	<i>28.01</i>	<i>100.00</i>	<i>0.59</i>	<i>99.41</i>	<i>100.00</i>
<i>b. Komunikasi</i>	<i>31.58</i>	<i>37.82</i>	<i>30.60</i>	<i>100.00</i>	<i>0.10</i>	<i>99.90</i>	<i>100.00</i>
8. Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya	8.16	24.22	67.62	100.00	1.24	98.76	100.00
9. Pemerintahan dan Pertahanan	0.00	100.00	0.00	100.00	0.00	100.00	100.00
10. Jasa Lainnya	49.74	29.82	20.44	100.00	3.80	96.20	100.00
JUMLAH	32.35	53.71	13.94	100.00	21.30	78.70	100.00

Sumber : Mataram Dalam Angka 2010(data diolah)

Menurut table 1.3., sektor angkutan dan komunikasi memiliki permintaan cukup tinggi yaitu mencapai 20,56 persen dengan nilai Rp 1,72 triliun. Sektor angkutan dan komunikasi memiliki peranan yang cukup strategis dalam menopang kemajuan sektor yang lainnya. Permintaan sektor angkutan dan komunikasi secara umum digunakan untuk memenuhi permintaan di Kota Mataram, dan sisanya untuk digunakan sebagai ekspor yaitu hanya mencapai 28,47 persen. Penawaran sektor angkutan dan komunikasi secara keseluruhan berasal dari Kota Mataram yaitu mencapai 99,49 persen. Dengan demikian sektor angkutan dan komunikasi merupakan sektor dalam perekonomian di kota Mataram yang mandiri di produksi di wilayah kota Mataram serta memiliki kontribusi terbesar bagi perekonomian di kota Mataram, sehingga dibutuhkan perhatian yang besar terhadap stabilitas perekonomian di sektor ini karena kenaikan dan penurunan di sektor ini tentunya akan berdampak bagi perekonomian wilayah kota Mataram yang sangat besar ditopang sektor angkutan dan komunikasi.

Pada masa kepemimpinan Gubernur Drs. H. Warsito, dan dilanjutkan pada masa Gubernur Drs. H. Harun Al Rasyid, MSi; dan Gubernur Drs. H. L. Serinata pondasi dasar pembangunan bandara bertaraf internasional di wilayah NTB dibentuk. Kemudian, implementasi pembangunan fisik dimulai masa kepemimpinan Drs. H. L. Serinata tahun 2006 dan diselesaikan serta dioperasikan pada masa kepemimpinan TGH. M. Zainul Majdi tanggal 1 Oktober 2011. Dikarenakan bandara Selaparang tidak memenuhi syarat (teknis operasional) untuk menampung pesawat berbadan lebar, meskipun fasilitasnya ditingkatkan maka pembangunan bandara bertaraf Internasional dilakukan dengan memindahkan bandara yang ada ke wilayah Kabupaten Lombok Tengah yang berjarak \pm 26 km dari kota Mataram.

Bagi masyarakat kota Mataram, kehilangan bandar udara dari wilayahnya menimbulkan pertanyaan apakah perekonomian masyarakat tidak akan terganggu. Walikota Mataram menyatakan salah satu dampak yang akan ditimbulkan dengan akan berpindahnya operasional Bandara tersebut adalah dampak ekonomi, dimana lokasi yang biasanya ramai dengan aktivitas perdagangan akan tampak lenggang pasca operasional bandara di pindah. “Untuk itu, eks bandara tidak boleh vakum

agar tragedi yang terjadi terhadap pelabuhan Ampenan tidak terulang lagi, ingatnya. “Pemkot Mataram sudah trauma dengan pasca perpindahan operasional pelabuhan Ampenan ke Lembar, yang hingga saat ini cukup sulit untuk mengembalikannya lagi,” tandasnya (*Mataram Metro, Senin 9 Mei 2011*).

Pernyataan Walikota Mataram itu berkaitan erat dengan merosotnya perekonomian kota Ampenan yang sekarang merupakan salah satu kecamatan di wilayah kota Mataram. Kota tua ini dulunya adalah kota bandar, pusat perdagangan terbesar di Nusa Tenggara Barat. Riwayat pelabuhan ini bermula dari pembangunannya sekitar 1924 yang berlangsung di era penjajahan Belanda. Kemudian pada zaman kemerdekaan, 1948-1950, pelabuhan Ampenan dikembangkan lagi dengan sejumlah renovasi. Saat itu, melalui Pelabuhan Ampenan inilah barang maupun lalu lintas manusia keluar masuk dari dan ke Nusa Tenggara Barat berupa hasil bumi yaitu kerbau, sapi, tembakau, palawija, serta berbagai hasil pertanian dan perkebunan.

Pada tahun 1970, pelabuhan Ampenan ditutup karena dianggap tidak strategis dan potensial untuk dikembangkan menjadi pelabuhan besar di kemudian hari dengan didasari atas gelombang yang terlalu besar untuk ukuran sarana transportasi ketika itu serta pertimbangan akses darat. Aktivitas pelabuhan dialihkan ke Pelabuhan Lembar, Kabupaten Lombok Barat, yang berjarak sekitar 26 kilometer dari Kota Mataram. Pasca perpindahan pelabuhan tersebut perekonomian di Ampenan merosot sehingga sekarang menjadi kawasan kota Tua yang ditinggalkan.

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat yang sangat erat kaitannya dengan gaya hidup, keterjangkauan dari lokasi kegiatan produktif, dan selingan serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi (Morlok, 2005). System transportasi berhubungan dengan proses dan analisis perhitungan manfaat dan biaya (*cost and benefit*) yang timbul akibat adanya sistem pengangkutan. Sehingga kehilangan sektor angkutan udara sedikit banyak akan mengganggu tatanan perekonomian disuatu wilayah yang terbiasa memproduksi dengan interaksi sektor tersebut. Seberapa besar dampak yang ditimbulkan akibat hilangnya sektor tersebut menjadi penting untuk diteliti

apalagi adanya kekhawatiran masyarakat yang harus segera dibuktikan dan selanjutnya mendapat perhatian untuk dicegah ataupun dikurangi oleh pemerintah daerah.

1.2. Identifikasi dan Perumusan Masalah

1.2.1. Identifikasi Masalah.

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah di atas, maka dapat diidentifikasi permasalahan dalam penelitian ini yaitu :

Bagaimana dampak perpindahan bandar udara terhadap struktur perekonomian di Kota Mataram sebagai kota yang kehilangan sektor angkutan udara, dimana penelitian ini tidak melihat pengaruh dari bandara baru terhadap perekonomian di Kota Mataram.

1.2.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka dapat dikemukakan permasalahan dalam penelitian ini yaitu :

1. Berapa besar peranan keberadaan bandar udara di wilayah kota Mataram dalam perekonomian kota Mataram terhadap sektor-sektor lain, output, serta pendapatan masyarakat dan lapangan kerja?
2. Berapa besar dampak perpindahan bandar udara terhadap perekonomian kota Mataram dilihat dari dampaknya terhadap sektor lain, terhadap output, pendapatan masyarakat maupun lapangan kerja?

1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian-uraian pada permasalahan diatas di atas, tujuan penelitian ini adalah :

1. Mengetahui besaran peranan keberadaan bandar udara di wilayah kota Mataram terhadap perekonomian Kota Mataram.
2. Menganalisa dampak perpindahan lokasi bandar udara ke luar wilayah kota Mataram terhadap perekonomian di wilayah kota Mataram.

1.3.2. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dipergunakan sebagai bahan pendukung perencanaan di daerah dalam pengambilan kebijakan dimana penelitian ini dimaksudkan untuk memperkirakan potensi timbulnya perubahan struktur ekonomi sebagai akibat dari perpindahan bandara udara bagi perekonomian di wilayah Kota Mataram.

1.4. Batasan Penelitian

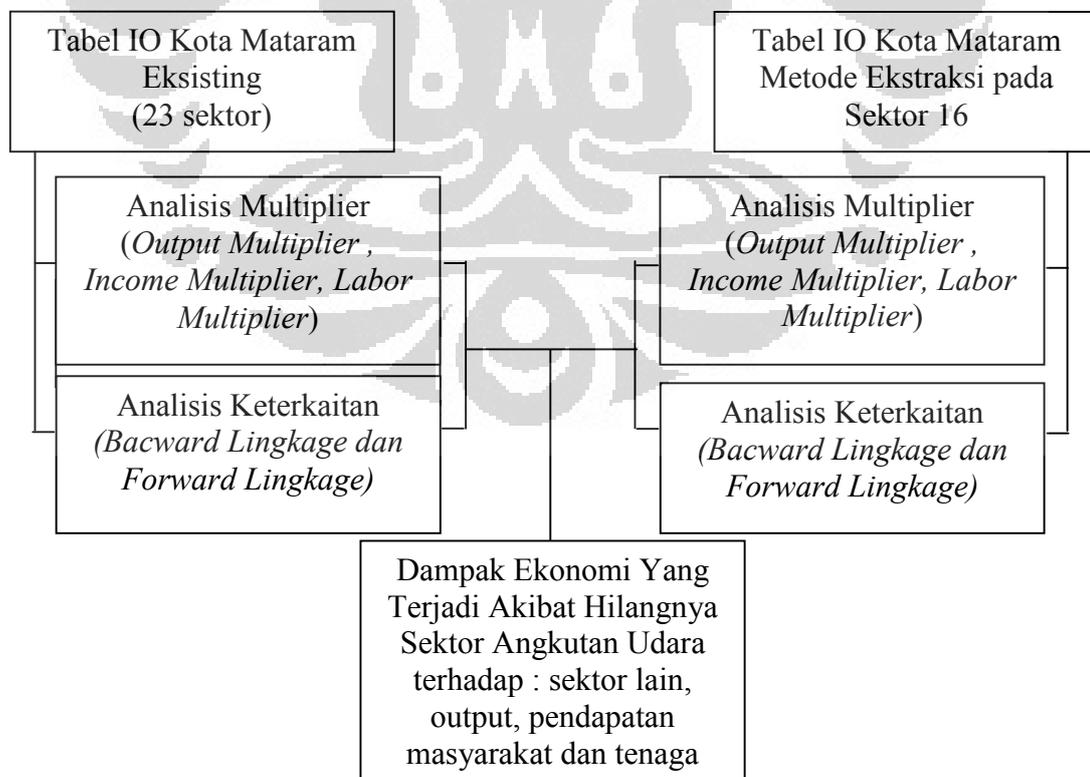
Penelitian ini dikhususkan untuk memperkirakan dampak yang akan terjadi bagi masyarakat yang berada di wilayah kota Mataram dan mengesampingkan manfaat yang diterima oleh pembangunan bandar udara baru yang berada diluar wilayah kota Mataram. Hal ini ditujukan untuk memberi gambaran kepada pemerintah kota Mataram dalam mempersiapkan diri menghadapi dampak ekonomi terburuk yang diperkirakan akan terjadi.

Disisi lain, penggunaan tabel input-output memiliki keterbatasan dimana tabel tersebut menggambarkan perekonomian pada waktu tersebut, sehingga perubahan dan kedinamisan suatu perekonomian tidak dapat diprediksi secara nyata. Hal ini dikarenakan tabel input-output memiliki asumsi yang mendasarinya sehingga mengabaikan sifat pelaku ekonomi yang terus beradaptasi terhadap perubahan yang terjadi, yaitu ketika input suatu sektor hilang maka sektor tersebut akan berusaha mencari input pengganti bagi produksinya atau menggunakan teknologi yang berbeda. Tetapi, dengan asumsi bahwa pencarian substitusi dan teknologi memerlukan waktu untuk mencapai keseimbangan yang baru di dalam perekonomian, maka dapat dikatakan analisa menggunakan tabel input-output setidaknya dapat memberikan gambaran arti penting suatu sektor dalam sebuah perekonomian.

1.5. Rencana Alur Penelitian

Dalam rangka menjawab pertanyaan penelitian, penulis akan melakukan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Melakukan identifikasi peranan sektor angkutan udara terhadap sektor lain dalam perekonomian di wilayah Kota Mataram dengan menggunakan Input Output Kota Mataram Tahun 2009 dengan melakukan :
 - a) Analisis Multiplier
 - b) Analisis Keterkaitan Antar Sektor
2. Menganalisis dampak perpindahan lokasi bandara ke luar wilayah kota Mataram terhadap sektor lain dalam perekonomian di wilayah Kota Mataram dengan melakukan penyesuaian di sektor angkutan udara pada tabel IO Kota Mataram 2009 (metode ekstraksi) serta melakukan :
 - a) Analisis Multiplier
 - b) Analisis Keterkaitan Antar Sektor
3. Membandingkan perubahan yang terjadi antara analisis sebelum dan setelah dilakukan penyesuaian pada tabel IO Kota Mataram 2009 untuk mengetahui seberapa besar dampak yang ditimbulkan dari perpindahan Bandara keluar wilayah Kota Mataram.



Gambar 1.1. Kerangka Pikir Alur Penelitian

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Teori Pertumbuhan Ekonomi

2.1.1. Adam Smith

Dalam Lincolin Arsyad (1997) menerangkan bahwa inti dari proses pertumbuhan ekonomi menurut Adam Smith dibedakan menjadi dua aspek utama pertumbuhan ekonomi yaitu:

- a. Pertumbuhan output (GDP) total, dan
- b. Pertumbuhan penduduk

Menurut Smith, sumber daya alam yang tersedia adalah tempat yang paling mendasar dari kegiatan produksi masyarakat. Sumber daya alam yang tersedia merupakan “batas maksimum” bagi faktor produksi sehingga menjadi batas pertumbuhan perekonomian. Artinya, jika sumber daya belum digunakan sepenuhnya maka yang memegang peranan dalam pertumbuhan output adalah jumlah penduduk dan stok modal yang ada sampai dengan pertumbuhan output tersebut akan berhenti pada saat semua sumberdaya alam tersebut telah digunakan sepenuhnya.

Jumlah penduduk yang berarti sumber daya manusia dalam proses produksi, mempunyai peranan yang pasif dalam proses pertumbuhan output. Artinya, jumlah penduduk akan menyesuaikan diri dengan kebutuhan akan tenaga kerja dari suatu masyarakat.

Stok modal, dijelaskan oleh Smith merupakan unsur produksi yang secara aktif menentukan tingkat output dan memiliki peranan sentral dalam proses pertumbuhan output. Sehingga jumlah dan tingkat pertumbuhan output tergantung pada laju pertumbuhan stok modal (sampai batas maksimum dari sumber daya alam).

Menurut Smith, stok modal (K) mempunyai dua pengaruh terhadap output total (Q) yaitu pengaruh langsung dan tidak langsung. Pengaruh langsung karena penambahan K (yang diikuti oleh penambahan tenaga kerja) akan meningkatkan

Q. Makin banyak input yang digunakan, maka semakin banyak output yang dihasilkan. Sedangkan pengaruh tidak langsung adalah peningkatan produktifitas per kapita melalui dimungkinkannya tingkat spesialisasi dan pembagian kerja yang lebih tinggi. Hal ini akan terwujud secara nyata hanya apabila satu syarat lagi terpenuhi yaitu makin luasnya pasar bagi output (M).

Proses pertumbuhan output akan berulang pada tahun-tahun berikutnya sampai “ batas atas “ yang dimungkinkan oleh sumber alam yang tersedia. Pada tahap ini proses pertumbuhan berhenti, dan perekonomian telah mencapai posisi stationer (*stationary state*). Pada posisi ini semua proses pertumbuhan berhenti.

Ada dua faktor penunjang penting dibalik proses akumulasi kapital, yaitu :

1. Makin meluasnya pasar (M)
2. Adanya tingkat keuntungan diatas tingkat keuntungan minimal

Kedua faktor tersebut memiliki hubungan yang saling berkaitan yaitu, semakin meluasnya pasar berarti perusahaan bisa mempertahankan tingkat keuntungan pada tingkat diatas keuntungan minimal. Perluasan pasar tersebut sebagai syarat kelangsungan proses akumulasi kapital. Potensi pasar akan dicapai, jika setiap warga masyarakat diberikan kebebasan seluas-luasnya untuk melakukan pertukaran dan kegiatan ekonominya.

Aspek kedua dari pertumbuhan ekonomi adalah pertumbuhan penduduk yang bersifat pasif dalam proses pertumbuhan output, dalam arti bahwa dalam jangka panjang, berapapun jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan oleh proses produksi, akan selalu tersedia melalui pertumbuhan penduduk yang menyesuaikan laju pertumbuhan ekonomi.

Penduduk akan meningkat apabila tingkat upah yang berlaku lebih tinggi dari tingkat upah subsisten. Sedangkan tingkat upah itu sendiri ditentukan oleh tarik menarik antara kekuatan permintaan tenaga kerja oleh perusahaan dan penawaran dari ketersediaan tenaga kerja pada saat itu. Tingkat upah akan tinggi apabila permintaan akan tenaga kerja tumbuh lebih cepat daripada penawarannya dan sebaliknya.

Apabila tingkat upah terus merosot dan jatuh dibawah tingkat upah

subsisten, maka laju pertumbuhan penduduk akan menjadi negatif. Pada tingkat upah subsisten, jumlah penduduk konstan.

Hal-hal yang mempengaruhi permintaan akan tenaga kerja ditentukan oleh stok kapital (K) yang tersedia serta oleh tingkat output masyarakat (Q), sebab permintaan akan tenaga kerja muncul karena diperlukan dalam proses produksi. Oleh sebab itu, laju pertumbuhan permintaan akan tenaga kerja ditentukan oleh laju pertumbuhan stok kapital (akumulasi kapital) dan laju pertumbuhan output.

2.1.2. David Ricardo

Menurut Lincolin Arsyad (1997), garis besar proses pertumbuhan dan kesimpulan-kesimpulan dari Ricardo tidak jauh berbeda dengan teori Adam Smith. Dasar pemikiran Ricardo masih pada keterkaitan antara laju pertumbuhan penduduk dan laju pertumbuhan output sebagai komponen yang dasar dari proses pertumbuhan ekonomi. Selain itu Ricardo juga menganggap bahwa, jumlah faktor produksi tanah (sumber daya alam) tidak bisa bertambah, sehingga akhirnya menjadi faktor pembatas dalam proses pertumbuhan suatu masyarakat.

Perekonomian yang di ciri-cirikan Ricardo adalah sebagai berikut:

1. Tanah terbatas;
2. Tenaga kerja meningkat atau menurun sesuai dengan tingkat upah diatas atau dibawah tingkat upah minimal (tingkat upah alamiah/natural wage);
3. Akumulasi kapital terjadi apabila tingkat keuntungan yang diperoleh pemilik kapital berada diatas tingkat keuntungan minimal yang diperlukan untuk menarik mereka melakukan investasi;
4. Terjadi kemajuan teknologi dari waktu ke waktu;
5. Sektor pertanian dominan.

Dari faktor produksi tanah dan tenaga kerja, ada kekuatan dinamis yang selalu menarik perekonomian kearah tingkat upah minimum, yaitu bekerjanya *the law of diminishing return*, begitupun pada akumulasi kapital. Sedangkan yang memperlambat berlakunya hukum tersebut adalah adanya kemajuan teknologi.

Inti dari proses pertumbuhan ekonomi adalah proses tarik menarik antara dua kekuatan dinamis, yaitu antara *the law of diminishing return*, dan kemajuan teknologi, dimana akhirnya *The law of diminishing return* yang akan menang. Faktor produksi tanah yang terbatas, akan membatasi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Suatu negara hanya bisa tumbuh sampai batas yang dimungkinkan oleh sumber-sumber alamnya. Apabila potensi sumber alam ini telah digunakan secara penuh, maka pertumbuhan perekonomian akan berhenti, dan masyarakat akan mencapai posisi stationernya.

Pertumbuhan ekonomi menurut Profesor Simon Kuznets adalah kenaikan jangka panjang dalam kemampuan suatu negara untuk menyediakan semakin banyak jenis barang-barang ekonomi bagi penduduknya. Kemampuan ini tumbuh sesuai dengan kemajuan teknologi, penyesuaian kelembagaan dan ideologis yang diperlukannya (Jhingan, 2003).

2.1.3. Teori Pertumbuhan Ekonomi Harold-Domar

Dalam khasanah ilmu ekonomi pembangunan, terdapat dua ekonom yang membangun teori masing-masing tanpa kerjasama sehingga tidak dapat dilupakan dan menjadi sangat populer dan berkembang setelah Perang Dunia 2, yaitu Roy F. Harrod dan Evsey Domar. Teori Harrod-Domar berfokus pada satu pernyataan penting bahwa kunci pertumbuhan ekonomi ada pada investasi. Dengan demikian, ekspektasi terhadap kenaikan pendapatan masyarakat dan kapasitas produktif selalu berkait dengan pertanyaan mengenai seberapa besar laju kenaikan investasi.

Teori ini pada dasarnya berusaha memadukan pandangan kaum Klasik yang dianggap terlalu menekankan pada sisi penawaran (*Supply Side*) dan pandangan Keynes yang lebih menekankan pada sisi permintaan (*demand side*). Teori Harrod-Domard yang berfokus pada investasi seperti disebutkan diatas dengan menyatakan bahwa investasi memainkan peran ganda. Disatu sisi investasi akan meningkatkan kemampuan produktif (*productive capacity*) dalam perekonomian, sementara disisi lain investasi juga akan menciptakan permintaan (*demand creating*) di dalam perekonomian. Oleh karena itu, Harrod-Domard menyatakan bahwa investasi merupakan faktor penentu yang sangat penting terhadap pertumbuhan ekonomi. Aspek yang dikembangkan adalah aspek yang

menyangkut peranan investasi (I) dalam jangka panjang. Dalam teori Keynes, pengeluaran investasi (I) mempengaruhi permintaan agregat (D) tetapi tidak mempengaruhi penawaran agregat (S). Menurut Harrod-Domard, pengeluaran investasi tidak hanya berpengaruh (lewat proses multiplier) terhadap permintaan agregat (D), tetapi juga terhadap permintaan agregat melalui pengaruhnya terhadap penawaran agregat (S) melalui kapasitas produksi. Teori Harrod-Domar mempunyai beberapa asumsi, yaitu:

1. Perekonomian dalam keadaan pengerjaan penuh (*full employment*)
2. Barang-barang modal dalam masyarakat digunakan secara penuh.
3. Perekonomian terdiri dari dua sektor, yaitu sektor rumah tangga dan sektor perusahaan, berarti pemerintah dan perdagangan luar negeri tidak ada.
4. Besarnya tabungan masyarakat adalah proporsional dengan besarnya pendapatan nasional, berarti fungsi tabungan dimulai dari titik nol.
5. Kecenderungan untuk menabung (*marginal propensty to save* = MPS) besarnya tetap, demikian juga ratio antara modal output (*capital output ratio* = COR) dan ratio pertambahan modal output (*incremental capital output ratio* = ICOR)

Menurut Harrod-Domar (Suryana: 2000), setiap perekonomian selalu dapat menyisihkan suatu proporsi tertentu dari pendapatan nasionalnya jika hanya untuk mengganti barang-barang modal (gedung-gedung, peralatan dan material) yang rusak. Namun untuk menumbuhkan perekonomian diperlukan investasi-investasi baru sebagai tambahan stok modal. Jika dianggap ada hubungan ekonomis secara langsung antara besarnya stok modal (K) dan output modal (Y), maka setiap tambahan bersih dari stok modal (investasi baru) akan mengakibatkan kenaikan pada output total sesuai dengan rasio modal output tersebut (*capital output ratio* = COR).

Menurut Model Harrod-Domar, peningkatan laju tabungan dan peningkatan *the marginal product of capital*, atau penurunan laju depresiasi akan meningkatkan laju pertumbuhan output. Akumulasi modal yang terjadi melalui investasi mampu mendorong pertumbuhan ekonomi. Model ini juga berusaha menjelaskan implikasi di negara-negara berkembang yaitu, tenaga kerja merupakan sumber yang sangat berlimpah tetapi di sisi lain modal fisik tidak

semelimpah tenaga kerja sehingga menyebabkan lambatnya pertumbuhan ekonomi. Negara-negara berkembang tidak memiliki rata-rata pendapatan yang cukup yang dapat mendorong peningkatan laju tabungan, oleh karenanya akumulasi stok modal melalui investasi menjadi rendah.

Harrod-Domar dianggap membongkar tradisi Keynesian yang mengabaikan variabel-variabel jangka panjang, meskipun masih berlandaskan pada kerangka dasar berpikir yang diletakkan Keynes, yaitu mengenai asumsi *full employment*. Tetapi lebih penting dari itu adalah bahwa model Harrod-Domar telah memberi inspirasi ilmuwa-ilmuwan lain dalam membentuk perkembangan teori pertumbuhan modern yang semuanya menempatkan faktor modal dan investasi pada posisi vital dalam peningkatan pendapatan, kapasitas produksi dan *employment*. Model Harrod-Domar, begitu juga teori-teori yang merupakan hasil elaborasi model tersebut, dibangun berdasar pengalaman pada negara maju. Harrod sendiri, menyadari benar hal itu sehingga merasa perlu untuk membuat modifikasi agar modelnya bisa digunakan di negara terbelakang. Harrod-Domar melihat problem tabungan yang rendah di negara terbelakang dapat diselesaikan dengan ekspansi kredit bank dan penanaman modal otomatis dari keuntungan inflasioner di pasar modal.

2.2. Pembangunan Dan Pertumbuhan Ekonomi Wilayah

Tujuan utama dari usaha-usaha pembangunan ekonomi selain menciptakan pertumbuhan yang setinggi-tingginya, harus pula menghapus atau mengurangi tingkat kemiskinan, ketimpangan pendapatan, dan tingkat pengangguran. Kesempatan kerja bagi penduduk atau masyarakat akan memberikan pendapatan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya (Todaro, 2000). Istilah pembangunan dapat diartikan berbeda-beda oleh satu orang dengan orang lain, daerah yang satu dengan daerah lainnya bahkan antara negara satu dengan negara lain. Secara tradisional pembangunan memiliki arti peningkatan yang terus menerus pada *Gross Domestic Product (GNP)* atau Produk Domestik Bruto (PDB) suatu negara. Untuk daerah, makna pembangunan yang tradisional difokuskan pada peningkatan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) suatu Propinsi, Kabupaten atau Kota. Definisi pembangunan tradisional ini sering dikaitkan dengan sebuah strategi mengubah struktur suatu negara menjadi

negara industrialisasi. Kontribusi sektor pertanian mulai digantikan dengan kontribusi industri.

Paradigma pembangunan modern memandang suatu pola yang berbeda dengan pembangunan ekonomi tradisional. Beberapa ekonom modern mulai mengedepankan *dethronement of GNP* (penurunan tahta pertumbuhan ekonomi), pengentasan garis kemiskinan, pengurangan distribusi pendapatan yang semakin timpang, dan penurunan tingkat pengangguran yang ada. Jelasnya bahwa pembangunan harus dilihat sebagai suatu proses yang *multidimensional*. Beberapa ahli menganjurkan bahwa pembangunan daerah dari suatu daerah haruslah mencakup tiga inti nilai (Todaro, 2000; dalam Mudrajat, 2003) :

1. Ketahanan (*Sustenance*): Kemampuan untuk memenuhi kebutuhan pokok (pangan, papan, kesehatan dan proteksi) untuk mempertahankan hidup.
2. Harga diri (*Self Esteem*): Pembangunan haruslah memanusiakan orang. Dalam arti luas pembangunan suatu daerah haruslah meningkatkan kebanggaan sebagai manusia yang berada di daerah itu
3. *Freedom from servitude*: Kebebasan bagi setiap individu suatu negara untuk berpikir, berkembang, berperilaku dan berusaha untuk berpartisipasi dalam pembangunan.

Hal ini yang mendasari perencanaan pembangunan tidak dapat lepas dari teori-teori pertumbuhan ekonomi. Dalam pembangunan wilayah, terdapat dua pendekatan yang saling terkait. Pendekatan tersebut waupun berbeda secara konsep akan tetapi dapat saling melengkapi untuk dipakai sebagai dasar dalam perencanaan pembangunan. Dua pendekatan tersebut diuraikan sebagai berikut:

2.2.1. Pembangunan Regional

Salah satu aspek pembangunan wilayah (regional) adalah pembangunan ekonomi yang bertujuan meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi dan perubahan struktur. Perubahan struktur ekonomi dapat berupa peralihan dari kegiatan perekonomian ke non- pertanian, dari industri ke jasa, perubahan dalam skala unit-unit produksi, serta perubahan status kerja buruh. Karena itu konsep pembangunan wilayah (regional) sangat tepat bila didukung dengan teori pertumbuhan ekonomi, teori basis ekonomi, pusat pertumbuhan dan teori spesialisasi.

Rahardjo Adisasmita (2005), menyatakan bahwa Pembangunan wilayah (regional) merupakan fungsi dari sumberdaya alam, tenaga kerja dan sumberdaya manusia, investasi modal, prasarana dan sarana pembangunan, transportasi dan komunikasi, komposisi industri, teknologi, situasi ekonomi dan perdagangan antar wilayah, kemampuan pendanaan dan pembiayaan pembangunan daerah, kewirausahaan, kelembagaan daerah dan lingkungan pembangunan secara luas. Terdapat pula beberapa teori penting lainnya mengenai pembangunan ekonomi wilayah (regional) diantaranya menurut aliran klasik yang dipelopori oleh Adam Smith dikatakan bahwa pertumbuhan ekonomi disebabkan karena faktor kemajuan teknologi dan perkembangan jumlah penduduk. Sumbangan pemikiran aliran Neo Klasik tentang teori pertumbuhan ekonomi yaitu sebagai berikut :

1. Akumulasi modal merupakan faktor penting dalam pertumbuhan ekonomi
2. Pertumbuhan ekonomi merupakan proses yang gradual
3. Pertumbuhan ekonomi merupakan proses yang harmonis dan kumulatif
4. Aliran Neo Klasik merasa optimis terhadap pertumbuhan (perkembangan).

Meskipun model pertumbuhan Neo Klasik ini telah banyak digunakan dalam analisis regional namun terdapat beberapa asumsi mereka yang tidak tepat antara lain, (a). *Full employment* yang terus menerus tidak dapat diterapkan pada sistem multi regional dimana persoalan-persoalan regional timbul disebabkan karena perbedaan-perbedaan geografis dalam hal tingkat penggunaan sumberdaya, dan (b). persaingan sempurna tidak bisa diberlakukan pada perekonomian regional dan spasial.

Selanjutnya Todaro (1997) menyatakan bahwa, terdapat beberapa sumber strategis dan dominan yang menentukan pertumbuhan ekonomi. Salah satu klasifikasinya adalah faktor fisik dan manajemen. Secara spesifik disebutkan terdapat 3 faktor atau komponen utama pertumbuhan ekonomi yaitu, akumulasi modal, pertumbuhan penduduk dan hal-hal yang berhubungan dengan kenaikan jumlah angkatan kerja yang dianggap secara positif merangsang pertumbuhan ekonomi. Semakin banyak angkatan kerja berarti semakin produktif, sedangkan semakin banyak penduduk akan meningkatkan potensi pasar domestik. Namun ini tergantung pada kemampuan sistem perekonomian untuk menyerap dan

mempekerjakan tambahan pekerja itu secara produktif. Faktor utama lainnya adalah kemajuan teknologi.

(Boediono 1985, dalam Lincolyn, 2002), pertumbuhan ekonomi adalah proses kenaikan output perkapita dalam jangka panjang. Disini, proses mendapat penekanan karena mengandung unsur dinamis. Beberapa ahli ekonomi pembangunan menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi tidak hanya diukur dengan pertambahan PDB dan PDRB saja, tetapi juga diberi bobot yang bersifat immaterial seperti kenikmatan, kepuasan dan kebahagiaan, dengan rasa aman dan tenteram yang dirasakan masyarakat luas.

Perroux yang terkenal dengan teori kutub pertumbuhan menyatakan bahwa pertumbuhan tidak muncul diberbagai daerah pada waktu yang bersamaan. Pertumbuhan hanya terjadi di beberapa tempat yang merupakan pusat (kutub) pertumbuhan dengan intensitas yang berbeda (Perroux, 1988 dalam Mudrajat, 2003). Selanjutnya Kuznets (Todaro, 2000), yang telah berjasa dalam memelopori analisis pola-pola pertumbuhan historis di negara-negara maju mengemukakan bahwa, pada tahap-tahap pertumbuhan awal, distribusi pendapatan cenderung memburuk, namun pada tahapan berikutnya hal itu akan membaik. Observasi inilah yang kemudian terkenal secara luas sebagai konsep kurva U- terbalik dari Kuznets.

2.2.2. Pembangunan Sektor

Lincoln Arsyad dalam bukunya yang berjudul Pengantar Perencanaan Pembangunan Ekonomi Daerah edisi kedua (2002) menerangkan bahwa, perencanaan sektoral lebih menitik beratkan pada aspatial atau bukan pada keruangan tetapi pada sektor, dimana perkembangan suatu sektor tidak terbatas melihat pada suatu wilayah atau karakteristik daerah. Ruang lingkup yang membatasi suatu sektor terdiri atas pertanian, industri, pertambangan, listrik, air, perdagangan dan jasa, keuangan dan perbankan. Karena perkembangan sektoral tidak dibatasi karakteristik daerah sehingga asas yang digunakan adalah asas dekonstruksi (*top down*) dalam tujuannya mengembangkan daerah. Perencanaan sektoral tidak melihat dimensi kepentingan yang sangat penting karena hanya melihat dari sisi sektoral saja.

Teori pembangunan sektoral berasal dari konsep-konsep pembangunan dengan melihat sejarah pembangunan pada negara maju. Pembangunan di Negara maju memperlihatkan terjadinya perubahan struktur perekonomian yang kemudian fenomena ini dipelajari oleh para ahli untuk memberikan masukan bagi pembangunan di Negara Sedang Berkembang (NSB).

2.2.2.1. Konsep Perubahan Struktural

Teori perubahan struktural menurut Todaro menitikberatkan pembahasan pada mekanisme transformasi ekonomi yang dialami oleh negara sedang berkembang, semula lebih bersifat subsisten dan menitikberatkan pada sektor pertanian menuju ke struktur perekonomian yang lebih modern, yang didominasi oleh sektor industri dan jasa (Kuncoro, 2000:51). Pada dasarnya teori tentang perubahan struktural ini menjelaskan fenomena terjadinya perubahan struktur di negara sedang berkembang yang didominasi kegiatan perekonomian pedesaan menuju kepada perekonomian yang berorientasi perkotaan dalam bentuk industri maupun jasa. Perubahan struktur perekonomian yang semula mengandalkan sektor pertanian kemudian beralih ke sektor industri maupun jasa, akan dapat mempengaruhi tingkat pendapatan masyarakat, atau tingkat pendapatan antar sektor perekonomian. Secara umum transformasi struktural ditandai dengan peralihan dan pergeseran kegiatan perekonomian dari sektor primer (pertanian) menuju sektor sekunder (industri) dan tersier (jasa).

Perubahan struktural melibatkan pergeseran utama antara sektor yang membuat sisi output pada persamaan fungsi produksi. Salah satu pola yang jelas dalam perubahan struktur perekonomian adalah sejalan dengan meningkatnya pendapatan perkapita, kontribusi (*share*) sektor industri terhadap pembentukan produk domestik bruto juga meningkat (Malcom Gillis et al, 1987 dikutip dari Kurniawati Negara, 2010).

2.2.2.2. Teori Pembangunan Tak Seimbang dan Keterkaitan Antar Sektor

Salah satu karakteristik dalam pembangunan ekonomi adalah pergeseran jangka panjang populasi dan produksi dari sektor pertanian menjadi sektor industri dan sektor jasa. Konsep strategi pembangunan berimbang (*balanced growth*), yaitu pembangunan di sektor primer (berbasis sumber daya alam) dan

sektor industri secara bersamaan merupakan tujuan pembangunan yang paling ideal. Pada kenyataannya konsep strategi pembangunan berimbang tidak dapat dilakukan oleh negara berkembang, hal ini dikarenakan sumber daya yang tidak mencukupi untuk melakukan pembangunan di sektor primer maupun sektor industri sekaligus (Lynn, 2003). Selain itu Lynn juga menjelaskan, bahwa peran sentral sektor primer (pertanian, perikanan, kehutanan, peternakan) dalam proses pembangunan ekonomi menyiratkan bahwa meningkatkan kehidupan petani akan meningkatkan dan menciptakan peluang bagi mereka untuk berperan di sektor jasa dan industri (Kurniawati Negara, 2010, p. 18).

(Kurniawati Negara, 2010) Hirschman dan Streeten dalam kritiknya terhadap teori pembangunan seimbang yang diartikan sebagai pembangunan berbagai jenis industri secara serentak (*simultaneous*) sehingga dalam industri tersebut terjadi saling keterkaitan dengan menciptakan pasar bagi yang lain atau dapat diartikan juga sebagai keseimbangan pembangunan di berbagai sektor. Menurut Hirschman, di NSB konsep pembangunan seimbang tidaklah cocok bila diterapkan karena NSB tidak akan sanggup melaksanakan program pembangunan seperti itu memerlukan tenaga-tenaga ahli yang besar sekali jumlahnya, yang ketersediaannya sangat terbatas sekali di NSB. Hal ini menyebabkan pelaksanaan kebijakan tersebut di NSB tidak dapat berjalan tanpa adanya bantuan dari luar. Disamping itu konsep pembangunan seimbang ini apabila dilaksanakan bisa menimbulkan eksternalitas disekonomis, karena tidak melihat modal sosial dalam masyarakat sehingga dapat menghancurkan cara-cara bekerja masyarakat yang justru akan memberikan kerugian bagi masyarakat.

Menurut Hirschman pembangunan tak seimbang ini dianggap lebih sesuai untuk dilaksanakan di NSB karena negara-negara tersebut menghadapi masalah kekurangan sumber daya. Karena jika kita mengamati proses pembangunan yang terjadi antara dua periode waktu tertentu akan tampak bahwa berbagai sektor kegiatan ekonomi mengalami perkembangan dengan laju yang berbeda, yang dalam perkembangannya akan menghasilkan sektor pemimpin yang akan merangsang perkembangan sektor lainnya. Dengan melaksanakan program pembangunan tak seimbang maka usaha pembangunan pada suatu periode waktu tertentu dipusatkan pada beberapa sektor yang akan mendorong

penanaman modal yang terpengaruh di berbagai sektor pada periode waktu berikutnya. Hal tersebut menjadikan sumber daya-sumber daya yang sangat langka dapat digunakan dengan lebih efisien pada setiap tahap pembangunan. Dalam pendapatnya Hirschman melakukan pengelompokan sektor-sektor perekonomian berdasarkan pengaruh kaitan ke belakang (*Backward Linkage*) dan pengaruh kaitan ke depan (*Forward Linkage*).

Selain Hirschman, beberapa penulis juga mengembangkan pendefinisian dalam mengukur efek keterkaitan antar sektor dalam perekonomian, yaitu Rasmussen (1956), Chenery dan Watanabe (1958), Yotopoulos dan Nugent (1973) dan Jones 1976 (dalam Miller and Blair, 1985). Pengukuran kedua efek keterkaitan ini pada dasarnya untuk menentukan sektor unggulan dari suatu perekonomian, karena bila suatu sektor mempunyai efek keterkaitan ke depan dan ke belakang tinggi dibanding dengan sektor lainnya maka dapat menyimpulkan bahwa investasi di sektor tersebut akan memberi dampak yang lebih menguntungkan kepada perekonomian secara keseluruhan, bila dibandingkan dengan investasi pada sektor-sektor yang efek keterkaitan ke depan dan ke belakang yang lebih rendah.

Selain mempengaruhi produksi secara keseluruhan di dalam perekonomian, keterkaitan antar sektor juga akan mempengaruhi jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan (efek keterkaitan tenaga kerja) dan pendapatan (efek keterkaitan pendapatan). Hal ini terjadi karena untuk memproduksi output di sektor tersebut dibutuhkan tenaga kerja dan tenaga kerja tersebut akan mendapatkan tambahan pendapatan dari kegiatan tersebut. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dengan keterkaitan antar sektor dalam perekonomian tidak hanya akan mempengaruhi hasil produksi di dalam sektor-sektor perekonomian secara keseluruhan, tetapi juga akan mempengaruhi jumlah tenaga kerja dan pendapatan di dalam perekonomian secara keseluruhan.

2.3. Peran Transportasi Dalam Pembangunan

Infrastruktur sektor transportasi termasuk dalam kategori pembangunan infrastruktur yang berfungsi untuk mendukung seluruh aspek dan kegiatan dari pembangunan. Sektor transportasi sendiri berperan dalam mendistribusikan barang dan jasa. Seringkali, sektor-sektor perekonomian mengkaitkan sektor

transportasi dengan biaya transfer atau biaya transportasi sebab aktivitas distribusi input produksi dan output menggunakan fasilitas transportasi untuk mengantarkan barang dan jasa ke pelaku ekonomi.

Oleh karena itu, sektor transportasi sangat berperan dalam menunjang perkembangan suatu daerah. Tingkat perkembangan suatu daerah juga dipengaruhi oleh letak daerah tersebut terhadap pusat-pusat fasilitas dan hasil karya manusia (ekonomi, sosial budaya, dan prasarana). Sehingga dapat disimpulkan bahwa faktor yang mempengaruhi tingkat dan arah perkembangan suatu daerah adalah :

1. Faktor lokasi/letak daerah terhadap pusat-pusat fasilitas dan jalan perhubungan (lancar atau tidak lancar).
2. Hasil karya manusia (ekonomi, sosial budaya dan prasarana).

(Syafrizal, 2008) Berdasarkan *Least Cost Theories*, yaitu kelompok teori lokasi yang mendasarkan analisa pemilihan lokasi berdasar prinsip biaya minimum dan dipelopori oleh Alfred Weber (1929), dapat disimpulkan defenisi arah perkembangan suatu daerah adalah adanya hubungan antara factor lokasi suatu daerah terhadap suatu pusat produksi atas dasar biaya angkut. Dalam kaitannya dengan sektor produksi dalam pemilihan lokasi, perusahaan dihadapi dengan tidak hanya satu lokasi input produksi serta konsumen. Sehingga kasus ruang dua dimensi lebih tepat dalam menggambarkan hal ini. Kasus ruang dua dimensi menggambarkan peranan unsur input dan output dalam proses produksi mempengaruhi ongkos angkut total baik bahan baku maupun hasil produksi. Sehingga lokasi yang dipilih perusahaan lebih banyak ditentukan oleh tingkat dominasi dari suatu input atau output dibandingkan dengan keseluruhannya.

Sedangkan definisi tingkat perkembangan ialah suatu respon dari daerah tersebut terhadap pusat yang lain. Misalnya pola perkembangan dari daerah agraris menjadi daerah industri/agraris dan seterusnya. Faktor –faktor diatas akan menentukan perubahan bentuk (modifikasi) suatu daerah, dengan demikian akan didapat suatu tipe daerah yang sebenarnya disebut tipe pokok. Dalam tipe pokok tersebut telah mengandung pengertian faktor dasar (endogen) dan faktor perkembangan (*development potential*) yang merupakan potensi khusus daerah

(eksogen) seperti: pusat-pusat kota, jalan perhubungan, pelabuhan utama dan pusat-pusat industri.

Hal tersebut yang dijelaskan oleh *Christaller* (1933) seorang ahli geografi berkebangsaan Jerman dalam teori tempat pemusatan (*Central Place Theory*) dan dikenal sebagai teori pertumbuhan perkotaan. Pada dasarnya pertumbuhan kota tergantung spesialisasinya dalam fungsi pelayanan perkotaan, sedangkan tingkat permintaan akan pelayanan perkotaan oleh daerah sekitarnya akan menentukan kecepatan pertumbuhan kota (tempat pemusatan) tersebut. Terdapat tiga faktor yang menyebabkan timbulnya pusat-pusat pelayanan : (1) faktor lokasi ekonomi, (2) faktor ketersediaan sumberdaya, (3) kekuatan aglomerasi, dan (4) faktor investasi pemerintah.

Infrastruktur fisik, terutama jaringan transportasi sangat terkait dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah maupun terhadap kondisi sosial budaya masyarakat. Dalam konteks ekonomi, infrastruktur merupakan modal sosial masyarakat sebagai faktor penentu perkembangan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi tidak mungkin dicapai tanpa ketersediaan infrastruktur yang memadai.

Infrastruktur jalan memegang peranan penting dalam pembangunan wilayah, karena jalan sebagai jaringan transportasi yang paling dominan digunakan oleh penduduk untuk beraktivitas. Sehingga pembangunan jalan harus dapat menjangkau potensi sumberdaya yang ada dimana penentuan jaringan jalan dan prioritas pengembangan akan menjadi penentu efektivitas pembangunan prasarana jalan dari segi dampak terhadap pembangunan ekonomi dan sosial.

Definisi sistem transportasi dapat diartikan sebagai bentuk keterikatan yang integral berbagai variable dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Adapun tujuan sistem transportasi adalah untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut.

Dalam sistem transportasi terdapat 2 (dua) aspek yang sangat penting, yakni:

1. Aspek sarana, berhubungan dengan jenis atau piranti yang digunakan dalam hal pergerakan manusia dan barang, seperti mobil, kapal, kereta api (KA) dan pesawat terbang. Aspek ini juga sering disebut dengan moda atau jenis angkutan.
2. Aspek prasarana, berhubungan dengan wadah atau alat lain yang digunakan untuk mendukung sarana, seperti jalan raya, jalan rel, dermaga, terminal, bandara, dan stasiun kereta api.

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat yang sangat erat kaitannya dengan gaya hidup, keterjangkauan dari lokasi kegiatan produktif, dan selingan serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi (Morlok, 2005).

2.3.1. Aksesibilitas dan Mobilitas

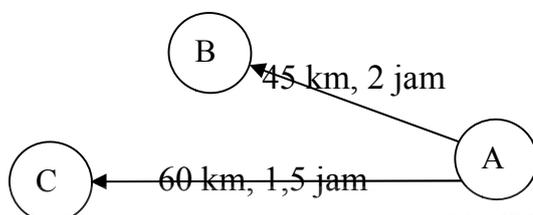
Menurut Morlok (1995), aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Dengan perkataan lain aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan bagaimana lokasi tataguna lahan berinteraksi satu dengan yang lain dan bagaimana mudah dan sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Mobilitas adalah suatu ukuran kemampuan seseorang untuk bergerak yang biasanya dinyatakan dengan kemampuannya membayar biaya transportasi. Jika aksesibilitas ke suatu tempat tinggi, maka mobilitas orang ke tempat tersebut juga tinggi selama biaya aksesibilitas ke tempat tersebut mampu dipenuhi. Untuk memudahkan pemahaman, berikut di tampilkan matriks yang menggambarkan klasifikasi aksesibilitas:

Tabel 2.1. Klasifikasi Aksesibilitas

JARAK	JAUH	Aksesibilitas Rendah	Aksesibilitas Menengah
	DEKAT	Aksesibilitas Menengah	Aksesibilitas Tinggi
KONDISI PRASARANA		SANGAT BURUK	SANGAT BAIK

Dari tabel diatas menunjukkan suatu tempat dikatakan "aksesibel" jika sangat dekat dengan tempat lainnya, dan "tidak aksesibel" jika berjauhan. Konsep ini sangat sederhana dimana hubungan transportasi dinyatakan dalam jarak (km).

Saat ini Jarak merupakan suatu variabel yang tidak begitu cocok dalam mengukur aksesibilitas, karena orang lebih cenderung menggunakan variabel waktu tempuh sebagai ukuran aksesibilitas. Lihat ilustrasi berikut:



Gambar 2.1. Ilustrasi Waktu Tempuh dan Jarak Tempuh

Jika jarak sebagai ukuran aksesibilitas, maka AB lebih tinggi aksesibilitasnya dibandingkan AC; sebaliknya jika ukurannya adalah waktu tempuh, $AC > AB$ (aksesibilitas AC lebih tinggi dari AB).

2.3.2. Konsep Perencanaan Transportasi

Konsep perencanaan transportasi tradisional tetapi masih populer saat ini yaitu model perencanaan transportasi empat tahap (*Traditional four-step travel demand model*), yang terdiri dari:

1. Bangkitan dan tarikan pergerakan (*Trip Generation*)
2. Distribusi pergerakan lalu lintas (*Trip Distribution*)
3. Pemilihan moda (*Modal choice/modal split*)
4. Pembebanan lalu lintas (*Trip assignment*)

2.3.2.1. Bangkitan dan tarikan pergerakan (*Trip Generation*)

Adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tataguna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu zona atau tataguna lahan. Bangkitan lalu lintas ini mencakup: Lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi (*trip production*), Lalu lintas yang menuju ke suatu lokasi (*trip attraction*).

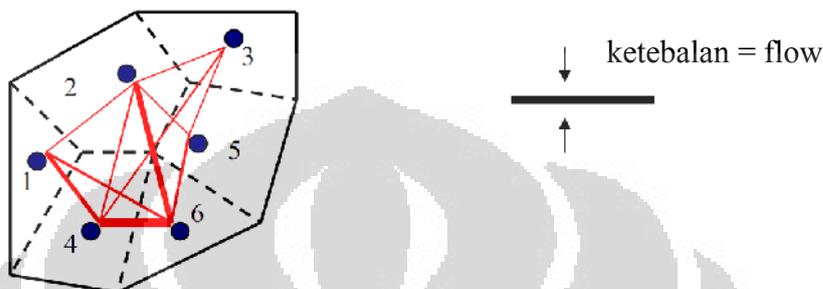
Bagkitan lalu lintas tergantung dari 2 aspek tataguna lahan:

- a. Tipe tataguna lahan Tipe tataguna lahan yang berbeda (pemukiman, pendidikan, dll) mempunyai karakteristik bangkitan yang berbeda:
 - jumlah arus lalu lintas
 - jenis lalu lintas (pejalan kaki, truk, mobil)
 - waktu yang berbeda (contoh: kantor menghasilkan lalu lintas pada pagi dan sore).

- b. Jumlah aktivitas (dan intensitas) pada tataguna lahan tersebut Semakin tinggi tingkat penggunaan sebidang tanah, semakin tinggi lalu lintas yang dihasilkan. Salah satu ukuran intensitas aktivitas sebidang tanah adalah kepadatannya.

2.3.2.2. Distribusi pergerakan lalu lintas (Trip Distribution)

Adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan sebaran pergerakan yang meninggalkan suatu zona atau yang menuju suatu zona.



Gambar 2.2. Pergerakan Lalu Lintas Berdasarkan Garis keinginan

Distribusi pergerakan dapat direpresentasikan dalam bentuk garis keinginan (desire line) atau dalam bentuk Matriks Asal Tujuan, MAT (origin-destination matrix/O-D matrix).

Pola distribusi lalu lintas antara zona asal dan tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan yaitu:

- Lokasi dan intensitas tataguna lahan yang akan menghasilkan lalu lintas
- Spatial separation (pemisahan ruang), interaksi antara 2 buah tataguna lahan akan menghasilkan pergerakan.
 - a. Intensitas tataguna tanah Makin tinggi tingkat aktivitas suatu tataguna tanah, makin tinggi kemampuannya menarik lalu lintas. Contoh: Supermarket menarik lalu lintas lebih banyak dibandingkan rumah sakit (untuk luas yang sama).
 - b. Spatial separation Jarak antara dua buah tataguna lahan merupakan batasan dari adanya pergerakan. Jarak yang jauh atau biaya yang besar membuat pergerakan antara dua buah zona menjadi lebih sulit.
 - c. Spatial separation dan intensitas tataguna lahan Daya tarik suatu tataguna lahan berkurang dengan meningkatnya jarak (efek spatial separation). Tataguna tanah cenderung menarik lalu lintas dari tempat yang lebih dekat dibandingkan dengan tempat yang jauh.

Jumlah lalu lintas antara dua buah tataguna lahan tergantung dari intensitas kedua tataguna lahan dan spatial separation (jarak, waktu, dan biaya).

Tabel 2.3. Klasifikasi Interaksi Lalu Lintas Berdasarkan Intensitas Dua Tataguna Lahan dan Jarak Spatial

Jarak	Jauh	<i>Interaksi dapat diabaikan</i>	<i>Interaksi rendah</i>	<i>Interaksi menengah</i>
	Dekat	<i>Interaksi rendah</i>	<i>Interaksi menengah</i>	<i>Interaksi sangat tinggi</i>
Intensitas tataguna lahan antara 2 zona		Kecil-Kecil	Kecil-Besar	Besar-Besar

2.3.2.3. Pemilihan moda (Modal choice/modal split)

Jika terjadi interaksi antara dua tataguna tanah, seseorang akan memutuskan bagaimana interaksi tersebut dilakukan. Biasanya interaksi tersebut mengharuskan terjadinya perjalanan. Dalam kasus ini keputusan harus ditentukan dalam hal pemilihan moda yang mana:

- Pilihan pertama biasanya antara jalan kaki atau menggunakan kendaraan. Jika kendaraan harus digunakan, apakah kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil, dll) atau angkutan umum (bus, becak, dll).
- Jika angkutan umum yang digunakan, jenis apa yang akan digunakan (angkot, bus, kereta api, pesawat, dll).

Pemilihan moda transportasi sangat tergantung dari:

1. Tingkat ekonomi/income kepemilikan
2. Biaya transport

Orang yang mempunyai satu pilihan moda disebut dengan *captive* terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda, moda yang dipilih biasanya yang mempunyai rute terpendek, tercepat atau termurah, atau kombinasi ketiganya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah ketidaknyamanan dan keselamatan.

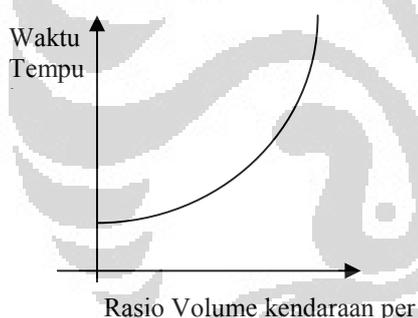
2.3.2.4. Pembebanan lalu lintas (Trip assignment)

Kendaraan pribadi, rute yang dipilih sembarang Kendaraan umum, rute sudah tertentu Pemilihan rute tergantung dari alternatif terpendek, tercepat,

termurah, dan juga diasumsikan bahwa pemakai jalan mempunyai informasi yang cukup tentang kemacetan, kondisi jalan, dll, sehingga mereka dapat menentukan rute terpendek. Hasil akhir dari tahap ini adalah diketahuinya volume lalu lintas pada setiap rute.

2.3.2.5. Arus lalu lintas dinamis

Arus lalu lintas berinteraksi dengan sistem jaringan transportasi. Jika arus lalu lintas meningkat, waktu tempuh pasti bertambah karena kecepatan menurun. Arus maksimum yang dapat melewati suatu ruas jalan biasa disebut kapasitas ruas jalan tersebut. Arus maksimum yang dapat melewati suatu titik (biasanya pada persimpangan dengan lampu lalu lintas biasa) disebut arus jenuh. *Highway Capacity Manual* mendefinisikan kapasitas jalan sebagai “jumlah kendaraan maksimum yang dapat bergerak dalam periode waktu tertentu. Kapasitas ruas jalan biasanya dinyatakan dengan kendaraan (atau dalam Satuan Mobil Penumpang/SMP) per jam. Hubungan antara arus dan waktu tempuh tidaklah linear seperti yang diperlihatkan pada gambar 2.3.



Gambar 2.3. Hubungan Volume Kendaraan dan Waktu Tempuh

Peningkatan rasio volume kendaraan per kapasitas jalan akan menyebabkan peningkatan pada waktu tempuh yang penambahan waktu tempuh tersebut akan semakin meningkat seiring dengan batas kapasitas jalan yang akan dicapai. Artinya peningkatan volume kendaraan jika menyentuh batas kapasitas jalan akan menyebabkan waktu tempuh kendaraan menjadi tidak terhingga atau arus lalu lintas menjadi terhenti (macet).

2.4. Klasifikasi dan Sumber Data Sektor Yang Terkait Langsung Dengan Sektor Angkutan Udara Pada Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009

Dalam penyusunan tabel input-output Kota Mataram Tahun 2009

digunakan metode *semi-survei* yang disebut dengan semi survei adalah survey dengan SKIO hanya dilakukan pada beberapa sektor/kegiatan ekonomi yang telah mengalami perubahan teknologi atau struktur inputnya. Survei Khusus Input-Output (SKIO). SKIO 2009 dilaksanakan di seluruh kecamatan di Kota Mataram, untuk beberapa sektor. Pelaksanaan SKIO dilaksanakan pada seluruh kecamatan dimaksudkan untuk memperoleh gambaran struktur yang mencerminkan kondisi rata – rata Kota Mataram.

Untuk melengkapi hasil pengumpulan data dengan Survei Khusus Input-Output, juga dilakukan pengumpulan data dari berbagai survei yang telah dilakukan oleh Badan Pusat Statistik Kota Mataram seperti : Survei Khusus Pendapatan Regional (SKPR), Survei Konstruksi, Survei Usaha Terintegrasi (SUSI) dan berbagai survei lain yang dilaksanakan oleh BPS.

Sektor Angkutan Udara. Data angkutan udara baik mengenai output maupun struktur input diperoleh dari survei angkutan udara. Output angkutan udara diperoleh langsung dari penjumlahan output seluruh perusahaan penerbangan nasional yang dialokasikan ke Mataram dengan jumlah penumpang yang naik di Kota Mataram sebagai alokator. Struktur input untuk angkutan udara dan komunikasi diolah langsung dari data yang berasal dari Laporan Tahunan masing-masing perusahaan.

Sektor Angkutan Darat. Sektor-sektor ini terdiri dari angkutan jalan raya baik angkutan penumpang seperti bus, taksi, dan dokar maupun angkutan barang seperti truk dan pedati. Output angkutan jalan raya diperoleh dari perkalian antara jumlah kendaraan menurut jenisnya dengan masing-masing rata-rata output per kendaraan. Struktur input untuk angkutan darat, angkutan laut serta jasa penunjang angkutan didasarkan pada koefisien input hasil SKIO 2009, dan Laporan Tahunan perusahaan-perusahaan yang beroperasi dalam bidang yang bersangkutan.

Perdagangan. Kegiatan perdagangan meliputi pengumpulan barang dari produsen atau pelabuhan impor dan mendistribusikannya kepada konsumen tanpa merubah bentuk barang tersebut. Kegiatan perdagangan besar, pada umumnya melayani pedagang lainnya, perusahaan produksi serta konsumen bukan rumah tangga lainnya. Kegiatan perdagangan eceran, pada umumnya melayani

konsumen rumah tangga. Barang-barang yang diperdagangkan meliputi barang produksi Kota Mataram (domestik) maupun barang dari impor, kecuali barang tidak bergerak seperti tanah, sumber-sumber alam dan bangunan. Kegiatan yang dilakukan oleh broker, makelar, komisioner, agen dan sejenisnya sepanjang masih bersifat perdagangan termasuk pula disini.

Output perdagangan besar dan eceran masing-masing dihitung berdasarkan pendekatan arus barang (*commodity flow approach*), yaitu dengan menjumlahkan margin perdagangan yang timbul dari seluruh barang yang diperdagangkan di Kota Mataram. Rasio margin perdagangan besar dan eceran baik terhadap nilai produksi masing-masing sektor maupun terhadap nilai impor diperoleh dari survei TTM. Output restoran diperoleh dari hasil perkalian antara jumlah tenaga kerja di sektor restoran dengan rata-rata output per tenaga kerja. Sedangkan output perhotelan dari hasil perkalian antara jumlah malam kamar dengan rata-rata tarif per malam kamar. Struktur input perdagangan, restoran dan perhotelan masing-masing diperoleh dari SKIO tahun 2009.

Bank dan Keuangan Lain. Kegiatan bank dan lembaga keuangan lainnya meliputi :

- (1) Usaha jasa perbankan dan moneter seperti bank tabungan, baik yang dikelola oleh pemerintah maupun oleh swasta. Kegiatan ini mencakup antara lain penerimaan dan pemberian pinjaman, penyertaan modal usaha, pemberian jaminan bank, pembelian dan penjualan surat-surat berharga, jasa penyimpanan barang berharga dan sebagainya.
- (2) Usaha jasa keuangan lainnya seperti lumbung desa, koperasi simpan pinjam, pedagang valuta asing serta jasa pasar modal.
- (3) Usaha jasa asuransi baik asuransi jiwa maupun asuransi bukan jiwa termasuk asuransi sosial yang dikelola oleh Perum TASPEN, Perum ASABRI, Perum ASTEK dan sejenisnya.
- (4) Usaha persewaan bangunan dan tanah baik yang menyangkut bangunan tempat tinggal maupun bukan tempat tinggal seperti perkantoran, pertokoan serta usaha persewaan tanah persil.

Output dari jasa perbankan meliputi penerimaan provisi dan komisi, penerimaan neto transaksi devisa, pendapatan operasional lainnya, serta imputasi

jasa pelayanan bank. Output dari pedagang valuta asing merupakan selisih antara penjualan dengan pembelian mata uang, sedangkan output asuransi merupakan selisih antara penerimaan premi dan klaim ditambah dengan pendapatan dari penyertaan modal usaha serta pendapatan lainnya. Output dari kegiatan-kegiatan lainnya pada umumnya merupakan nilai dari jasa yang diberikan pada pihak lain.

Data perbankan diperoleh dari Bank Indonesia, sedangkan data asuransi, pegadaian maupun lembaga keuangan lainnya diperoleh dari survei yang dilakukan oleh BPS Kota Mataram. Data usaha persewaan bangunan tempat tinggal diperoleh berdasarkan hasil SUSENAS. Data jasa perusahaan diperoleh dari hasil pengumpulan data yang dilakukan oleh BPS Kota Mataram.

Output dari kegiatan perbankan diperoleh langsung dari Bank Indonesia, sedangkan output dari kegiatan asuransi merupakan rekapitulasi dari output asuransi jiwa, asuransi bukan jiwa, asuransi sosial dan reasuransi. Output untuk persewaan bangunan tempat tinggal diperoleh dari perkalian antara pengeluaran rumah tangga untuk sewa rumah, pajak dan biaya pemeliharaan rumah per kapita dengan jumlah penduduk pertengahan tahun.

Struktur input untuk perbankan dan asuransi diperoleh dari pengolahan terhadap data yang berasal dari sumber masing-masing. Sedangkan struktur input untuk kegiatan-kegiatan lainnya umumnya diperoleh hasil dari SKIO.

2.5. Penelitian Terdahulu

Ernita Maulida (2003), melakukan analisa dampak dari pengeluaran pariwisata terhadap distribusi pendapatan dan perekonomian di provinsi Bali dengan menggunakan input output yang dikembangkan ke model miyazawa. Hasil penelitiannya menunjukkan terdapat kecendrungan distribusi pendapatan yang ditimbulkan permintaan akhir maupun ekspor, khususnya ekspor wisatawan lebih banyak terserap dalam kelompok pendapatan sedang. Sedangkan untuk kelompok pendapatan rendah dan tinggi distribusi pendapatannya terbagi hampir merata.

Penelitian yang serupa dengan penelitian Ernita Maulida dilakukan oleh Ardin (2010) dengan mengambil tempat yang berbeda yaitu di Provinsi Sulawesi Tengah. Dari penelitiannya didapatkan salah satu kesimpulan terhadap hasil analisis dampak pengeluaran pemerintah di bidang kebudayaan dan pariwisata

justru semakin memperlebar ketimpangan pendapatan di Provinsi Sulawesi Tengah atau lebih banyak terserap pada kelompok pendapatan tinggi.

Fithrorozi (2006) menjelaskan melalui penelitian mengenai analisa pengembangan sektor industri manufaktur dan jasa pasca tambang terhadap perekonomian Kota Pangkal Pinang bahwa peningkatan output sektor produksi dipengaruhi oleh permintaan ekspor. Sektor yang mampu menciptakan pendapatan besar adalah pemerintahan umum. Sedangkan sektor industri manufaktur mampu menarik sektor hulunya dibandingkan dengan sektor jasa. Sektor-sektor unggulan di Kota Pangkal Pinang yaitu industri krupuk, industri pengolahan dan pengawetan ikan, jasa perorangan dan rumah tangga sektor hotel.

Primasto Ardi Martono (2008) ,meneliti tentang keterkaitan antar sektor ekonomi dan antar daerah di wilayah Kedungsepur. Berdasarkan hasil analisisnya dapat diketahui bahwa Sektor Industri merupakan sektor yang paling berperan karena merupakan pemberi input bagi sektor-sektor lainnya.. Sektor Pertanian dan Industri memiliki keterkaitan langsung ke depan yang cukup besar yang diindikasikan terjadi potensi yang cukup besar bagi pengembangan industri pengolahan hasil pertanian di wilayah Kedungsepur. Keterkaitan antar daerah pada industri pengolahan hasil pertanian tersebut berpeluang terjadi antara Kota Semarang, Kabupaten Kendal dan Kabupaten Semarang dan Kabupaten Grobogan. Keterkaitan antar daerah dalam bidang usaha yang lain yaitu: Keterkaitan antar daerah dalam industri tekstil dan produk tekstil berpeluang terjadi antara Kabupaten Semarang, Kota Semarang dan Kota Salatiga, keterkaitan antar daerah dalam industri otomotif dan komponen elektronik berpeluang terjadi antara Kota Semarang dan Kabupaten Kendal.

Karyadinata, CHK (2011) meneliti tentang Dampak Pengembangan Wilayah Suramadu terhadap Perekonomian Madura. Besarnya dampak pengembangan wilayah Suramadu dianalisa menggunakan Tabel Input Output Madura Tahun 2008 yang diturunkan dari Tabel Input Output Jawa Timur Tahun 2008 dengan variabel yang dilihat berupa peningkatan output, pendapatan dan lapangan kerja. Sektor kunci dalam perekonomian Madura adalah sektor 8 : industri, sektor 10 : air bersih, sektor 15 : angkutan jalan raya, sektor 20 : bank dan sektor 21 : lembaga keuangan bukan bank. Dampak pengembangan wilayah

Suramadu terhadap peningkatan output pada tahun 2010 sebesar Rp. 28,955 milyar; tahun 2011 sebesar Rp. 1,584 trilyun; tahun 2012 sebesar Rp. 2,150 trilyun; tahun 2013 sebesar Rp. 2,310 trilyun dan tahun 2014 sebesar Rp. 3,634 trilyun sehingga total output meningkat sebesar Rp. 9,709 trilyun atau meningkat 26,7723%. Dampak pengembangan wilayah Suramadu terhadap peningkatan pendapatan pada tahun 2010 sebesar Rp. 2,104 milyar; tahun 2011 sebesar Rp. 302,830 milyar; tahun 2012 sebesar Rp. 393,473 milyar; tahun 2013 sebesar Rp. 428,841 milyar dan tahun 2014 sebesar Rp. 479,485 milyar sehingga total pendapatan meningkat sebesar Rp. 1,606 trilyun atau meningkat 28,0943%. Dampak pengembangan wilayah Suramadu terhadap peningkatan lapangan kerja pada tahun 2010 sebanyak 76 orang; tahun 2011 sebanyak 29.151 orang; tahun 2012 sebanyak 37.043 orang; tahun 2013 sebanyak 40.610 orang dan tahun 2014 sebanyak 52.159 orang sehingga total lapangan kerja meningkat sebanyak 159.039 orang atau meningkat 11,0954%. Pengembangan wilayah Suramadu yang dilakukan oleh BPWS memberikan dampak yang lebih baik karena persentase peningkatan output setara dengan skenario I, persentase peningkatan pendapatan tertinggi dibandingkan dengan skenario yang lain dan persentase peningkatan lapangan kerja yang cukup tinggi.

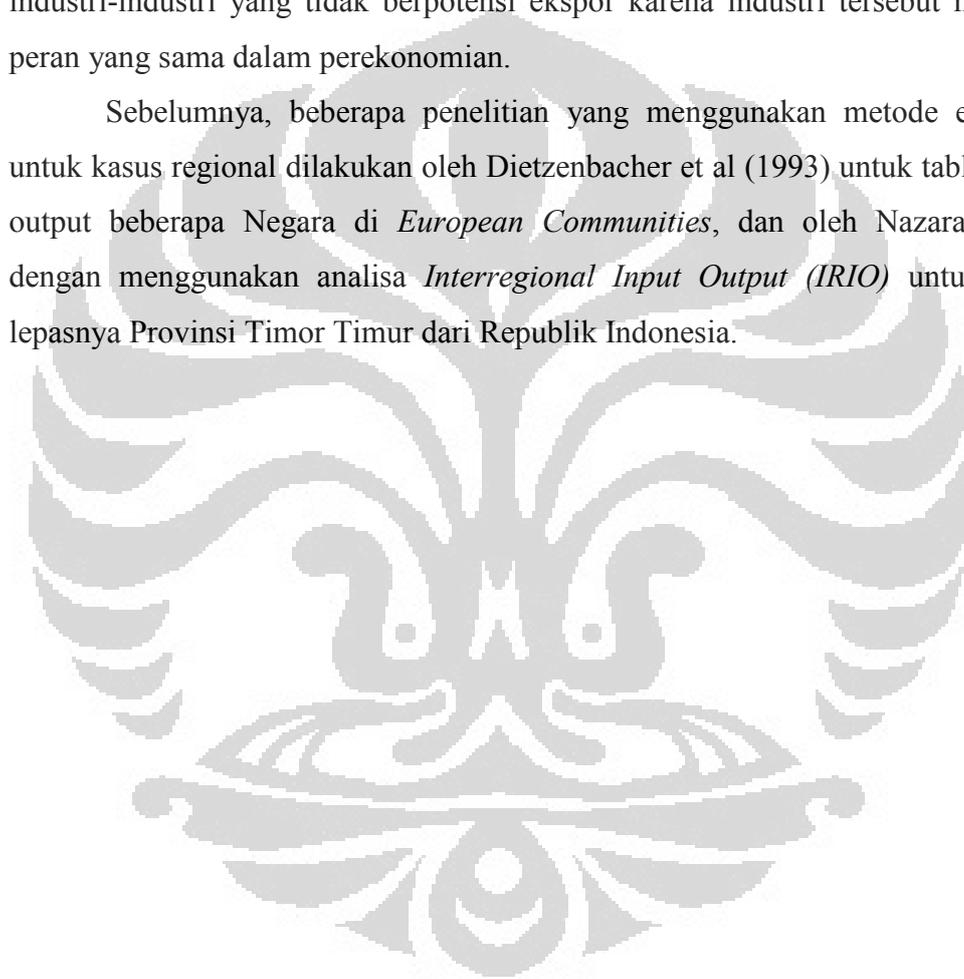
Adapun penelitian dengan menggunakan metode input output dalam memperkirakan dampak atas kehilangan sektor dalam perekonomian diantaranya adalah makalah penelitian yang dilakukan oleh Suahasil Nazara bersama Dody Rosmiansyah. Makalah tersebut meneliti tentang peranan dari sektor timah bagi perekonomian Bangka Belitung. Metode ekstraksi dalam konteks input output digunakan untuk menangkap seberapa besar dampak hilangnya sektor timah terhadap perekonomian Bangka Belitung. Dampak tersebut dilihat dari nilai keterkaitan (*forward linkage* dan *backward linkage*) dan nilai pengganda (pengganda output, pengganda pendapatan dan pengganda tenaga kerja). Hasil penelitian menunjukkan penurunan pada kedua nilai keterkaitan dan nilai pengganda output jika sektor timah hilang tetapi pengganda tenaga kerja cenderung tetap, hanya sektor besi dan baja yang mengalami penurunan karena sektor tersebut sangat terkait dengan sektor timah. Pada beberapa sektor, nilai

pengganda pendapatan justru naik karena menjadi sektor menarik untuk berinvestasi.

Pada 2007, David Kay, James E. Pratt, Mildred E. Warner dalam penelitian mereka berjudul “*Measuring the Role of Local Services with Hypothetical Extraction*” berusaha memperlihatkan arti penting dari barang dan jasa yang diproduksi lokal tetapi bukan berpotensi ekspor, yang biasanya diabaikan oleh para perencana kebijakan, pakar ekonomi regional dan pembuat kebijakan di daerah. Dengan menggunakan data Negara bagian New York, mereka memperlihatkan bagaimana analisis input output dengan metode *hypothetical extraction* dapat lebih tepat mengukur keterikatan sektor pada struktur ekonomi modern (termasuk didalamnya sektor jasa) dibandingkan dengan struktur ekonomi tradisional, daya dorong permintaan akhir dan pengganda dari keterkaitan kebelakang. Penelitian ini mengkritisi kebijakan-kebijakan yang didasari pada teori ekonomi yang mengarahkan sektor-sektor sebagai basis ekspor untuk mendapatkan perhatian guna memacu pertumbuhan ekonomi. Penelitian ini dilakukan dengan membandingkan empat metode pengukuran angka pengganda output (*output multiplier*) yaitu, *output multiplier* dengan konsumsi rumah tangga sebagai variable eksogen (Type I), *output multiplier* dengan konsumsi rumah tangga sebagai variable endogen (SAM= mempertimbangkan efek konsumsi rumah tangga dapat mempengaruhi perekonomian), menggunakan metode *Hypothetical Extraction* (HE) dengan konsumsi rumah tangga sebagai variable eksogen (Type I), dan HE ketika konsumsi rumah tangga sebagai variable endogen. Penelitian mereka menggunakan software *IMPLAN Pro Multiplier* untuk menghitung nilai keterkaitan dan *SAS* untuk memanipulasi matriks transaksi dalam perhitungan metode ekstraksi. Ketika tidak mempertimbangkan adanya efek dari konsumsi rumah tangga manufaktur berada di posisi ketiga dan jasa berada di tingkat paling bawah. Sedangkan ketika memperhitungkan efek konsumsi rumah tangga, industri jasa tetap berada pada urutan terbawah tetapi industri manufaktur naik tiga peringkat menjadi terbesar. Hal ini dikarenakan kebijakan pemerintah yang selalu fokus pada industri yang berbasis ekspor serta beberapa industri memiliki karakteristik yang memberikan gaji besar dan bukan karena penciptaan tenaga kerja yang besar. Hasil perhitungan dengan metode

ekstraksi, memperlihatkan bahwa kombinasi keterkaitan kebelakang dan depan dengan variable konsumsi rumah tangga dianggap eksogen, didominasi oleh industri manufaktur yang berorientasi ekspor. Bahkan industri manufaktur tersebut dominan terhadap sepuluh sektor tertinggi dengan kombinasi nilai keterkaitan terbesar. Tetapi ketika konsumsi rumah tangga dianggap endogen maka, antara industri manufaktur dan jasa terlihat hampir sejajar. Kesimpulan dari penelitian ini mengarahkan kepada para perencana untuk juga memperhatikan industri-industri yang tidak berpotensi ekspor karena industri tersebut memiliki peran yang sama dalam perekonomian.

Sebelumnya, beberapa penelitian yang menggunakan metode ekstraksi untuk kasus regional dilakukan oleh Dietzenbacher et al (1993) untuk table input-output beberapa Negara di *European Communities*, dan oleh Nazara (2003) dengan menggunakan analisa *Interregional Input Output (IRIO)* untuk kasus lepasnya Provinsi Timor Timur dari Republik Indonesia.



BAB 3

METODE ANALISIS

Sektor transportasi termasuk dalam kategori pembangunan infrastruktur yang berfungsi untuk mendukung seluruh aspek dan kegiatan dari pembangunan. Sektor transportasi berperan dalam mendistribusikan barang dan jasa. Seringkali, sektor-sektor perekonomian mengkaitkan sektor transportasi dengan biaya transfer atau biaya transportasi sebab aktivitas distribusi input produksi dan output menggunakan fasilitas transportasi untuk mengantarkan barang dan jasa ke pelaku ekonomi. Oleh karena itu, sektor transportasi sangat berperan dalam menunjang perekonomian suatu daerah. Bandara merupakan suatu sarana dalam system transportasi yang mendukung moda transportasi udara yaitu pesawat terbang sebagai sarana transportasi yang dapat menjawab kebutuhan akan waktu yang cepat dengan batasan jauhnya jarak tempuh tujuan. Keberadaan bandara, harus didukung oleh sarana transportasi darat. Tanpa adanya sarana transportasi darat yang efisien, maka keberadaan bandara bukan menjadi jawaban pilihan bagi masyarakat.

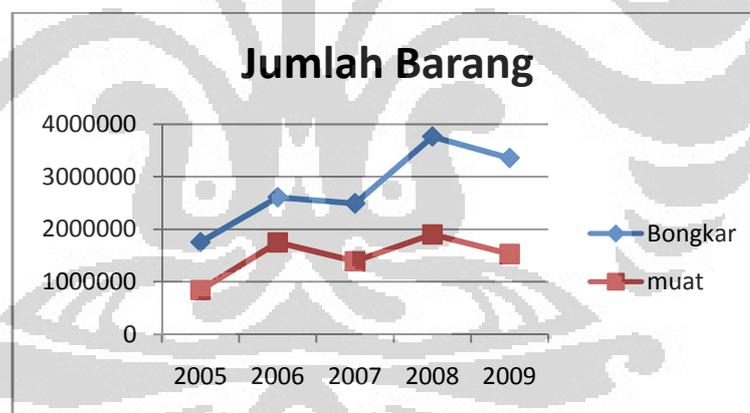
Bandara Selaparang yang berada di wilayah kota Mataram berada di tengah dari system transportasi di Pulau Lombok Provinsi Nusa Tenggara Barat dengan dukungan moda transportasi darat diantaranya taxi dan keberadaan prasarana terminal Mandalika untuk perpindahan moda transportasi ketempat tujuan. Adapun tujuan penumpang ke Pulau Lombok, selain dari masyarakat sekitar dapat penulis bedakan menjadi empat wilayah :

1. Berada di sebelah Utara dari Kota Mataram adalah daerah wisata pantai Senggigi yang merupakan ikon dari pulau Lombok serta tiga pulau kecil yaitu Gili Air, Gili Meno dan Gili Terawangan.
2. Kota Mataram sendiri yang merupakan pusat pemerintahan Provinsi Nusa Tenggara Barat serta menjadi salah satu pusat pendidikan di Provinsi Nusa Tenggara Barat.
3. Arah selatan kota Mataram terdapat pantai daerah wisata Kuta Lombok dan menuju pusat pemerintahan kabupaten Lombok Barat dan Tengah serta

menuju pelabuhan Lembar yang menghubungkan Pulau Lombok dan Bali. Di daerah wisata Kuta Lombok terdapat pantai-pantai berpasir putih sebesar biji merica yang unik, serta pantai-pantai lain disekitar kuta yang masih asli seperti tanjung An yang memiliki pasir merica dan pasir halus pada satu lokasi.

4. Arah barat menuju ke pusat pemerintahan kabupaten Lombok Timur, Pelabuhan Kayangan yang menghubungkan Pulau Lombok dengan Pulau Sumbawa, serta pos pendakian Gunung Rinjani di desa Sembalun.

Sedangkan berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan Tim Pengkaji Pemanfaatan Eks Bandara Selaparang Pemerintah Kota Mataram¹ pada beberapa biro perjalanan menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna jasa transportasi udara di Bandara Selaparang (sekitar 85%) selama ini merupakan komponen masyarakat yang bermukim di Kota Mataram. Disisi lain juga tumbuh industri jasa pengiriman barang seperti TIKI, JNE, Elang Ekspres, dll yang tidak dapat terlepas dari keberadaan bandar udara Selaparang.



Sumber : NTB dalam angka 2010 (data diolah)

**Gambar 3.1. Grafik Jumlah Barang
Melalui Bandara Selaparang**

Pemindahan bandara ke luar wilayah kota Mataram tanpa adanya persiapan mengenai rencana pengembangan wilayah bandara lama dan system transportasi belum sepenuhnya dipersiapkan. Sehingga ketiadaan bandar udara di

¹ Dibentuk oleh Pemerintah Kota Mataram untuk meneliti pemanfaatan lahan eks Bandar Udara Selaparang yang belum ditetapkan baik sebelum maupun sampai saat ini setelah tidak dioperasionalkannya Bandar Udara Selaparang.

wilayah kota Mataram akan memperkecil daya tarik kota Mataram sebagai tempat transit pariwisata yang sebelumnya merupakan tempat singgah yang strategis dengan layanan transportasi yang terhubung dengan baik. Dalam peluang investasipun, kota Mataram tumbuh oleh unit-unit usaha kecil baik jasa maupun usaha produktif. Dengan pindahnya bandara serta kebutuhan investasi yang kecil, maka dengan mudah unit-unit usaha tersebut akan lebih memilih berada dekat dengan bandara baru untuk lebih memperkecil biaya karena biaya memindahkan lokasi usaha tidak besar.

Dalam operasional Bandara Internasional Lombok, fasilitas penunjang transportasi dilengkapi hanya dengan 5 Bus Damri berkapasitas 40 penumpang dalam melayani penumpang dan calon penumpang angkutan udara. Tarif dari bandara ke terminal Mandalika Mataram adalah 15 ribu rupiah dan ke senggigi sebesar 25 ribu rupiah begitupun sebaliknya. Jumlah tersebut dirasakan sangat kurang dalam pelayanan menuju dan dari bandara. Sehingga terjadi penumpukan jumlah penumpang di terminal Mandalika dan shelter Bus Damri di Kota Mataram, serta di bandara baru sendiri. Pilihan lain adalah penggunaan taxi yang saat ini tersedia sebanyak 75 unit dengan tarif 100 ribu rupiah.

Pindahnya bandara dari wilayah kota Mataram dalam penelitian ini akan dilakukan dengan pendekatan kehilangan sektor. Hal ini atas dasar pertumbuhan ekonomi di kota Mataram membentuk spesialisasi dengan fungsi pelayanannya terhadap daerah sekitarnya yang tidak dapat dipungkiri memiliki keterkaitan dengan peran bandara yang ada dilokasi tersebut. Sehingga pindahnya bandara ke luar wilayah kota Mataram dapat menyebabkan dampak ekonomi. Hal ini juga tidak lepas dari pandangan *Christaller* tentang teorinya bahwa pertumbuhan kota tergantung spesialisasinya dalam fungsi pelayanan perkotaan, sedangkan tingkat permintaan akan pelayanan perkotaan oleh daerah sekitarnya akan menentukan kecepatan pertumbuhan kota (tempat pemusatan) tersebut.

Oleh karena itu, meskipun bandara dipindahkan keluar wilayah kota Mataram tetapi masih merupakan suatu kesatuan dalam system transportasi, namun kehilangan bandar udara dari wilayah kota Mataram dapat memberikan dampak yang besar bagi perekonomian wilayah. Penggunaan metode ekstraksi

dengan analisis Input-Output yang dilakukan dalam penelitian ini hanya salah satu pendekatan dalam memperkirakan dampak yang terjadi bagi perekonomian di kota Mataram.

3.1. MODEL INPUT OUTPUT

Tabel I-O adalah suatu tabel informasi tentang perekonomian suatu wilayah dengan menyajikan transaksi barang dan jasa yang terjadi antar sektor produksi di dalam suatu ekonomi dengan bentuk penyajian berupa matriks. Tabel I-O pertama kali diperkenalkan oleh W. Leontief pada tahun 1930-an.

Angka-angka di dalam Tabel I-O menunjukkan transaksi perdagangan antar sektor yang berada dalam perekonomian suatu wilayah. Setiap baris menunjukkan secara rinci jumlah penjualan dari sebuah sektor, yang tertera pada kolom penjual, ke berbagai sektor, yang tertulis di bawah label pembeli. Dapat dijumpai angka nol dalam sebuah baris yang menunjukkan bahwa sektor tersebut tidak menjual outputnya ke seluruh sektor yang ada, melainkan hanya kepada sektor yang menggunakan output sektor tersebut sebagai input produksinya. Adapun kolom dalam Tabel I-O mencatat berbagai pembelian yang dilakukan sebuah sektor terhadap barang dan jasa yang dihasilkan oleh berbagai sektor yang ada di dalam wilayah tersebut. Angka-angka yang berada pada kolom suatu sektor juga banyak dijumpai angka nol, hal ini karena sebuah sektor tidak selalu membeli barang dan jasa dari seluruh sektor yang ada di perekonomian wilayah tersebut.

Selain transaksi antar sektor, ada lagi beberapa transaksi yang dicatat dalam sebuah Tabel I-O. Perusahaan-perusahaan di dalam suatu sektor menjual hasil produknya ke konsumen (rumah-tangga), pemerintah, dan perusahaan di luar negeri, ditambah lagi sebagian hasil produksi juga dijadikan bagian dari investasi oleh sektor lainnya. Penjualan-penjualan yang baru saja disebutkan ini dapat dikelompokkan ke dalam satu neraca yang disebut “permintaan akhir.” Dalam hal pembelian, selain barang dan jasa dari berbagai sektor, perusahaan juga membutuhkan jasa tenaga kerja dan memberikan kompensasi pada pemilik modal atau kapital. Pembayaran jasa kepada tenaga kerja dan pemilik modal disebut

pembayaran untuk “nilai tambah.” Selain itu perusahaan juga membeli barang dan jasa dari luar negeri, dengan kata lain, perusahaan mengimpor barang dan jasa. Transaksi impor barang dan jasa ini dicatat pada baris “impor.” Dengan demikian, lengkaplah transaksi-transaksi perdagangan dari berbagai sektor yang ada di dalam suatu negara. Secara sederhana simplifikasi dari Tabel I-O dapat dilihat pada Tabel 1 berikut :

Tabel 3.1.
Simplifikasi Tabel Input Output

		Output Antara				Permintaan Akhir	Total Output
		1	2	...	N		
Input Antara	1	x_{11}	x_{12}	...	x_{1n}	f_1	X_1
	2	x_{21}	x_{22}	...	x_{2n}	f_2	X_2
	·	·	·	·	·	·	·
	·	·	·	·	·	·	·
	N	x_{n1}	x_{n2}	...	x_{nn}	f_n	X_n
Nilai Tambah		v_1	v_2	...	v_n		
Impor		m_1	m_2	...	m_n		
Total Input		X_1	X_2	...	X_n		

Dari Tabel I-O pada Tabel 3.1 dapat dibuat dua persamaan neraca yang berimbang:

$$\text{Baris: } \sum_{j=1}^n x_{ij} + f_i = X_i \quad \forall i = 1, \dots, n$$

$$\text{Kolom: } \sum_{i=1}^n x_{ij} + v_j + m_j = X_j \quad \forall j = 1, \dots, n$$

dimana x_{ij} adalah nilai aliran barang atau jasa dari sektor i ke sektor j ; f_i adalah total permintaan akhir; v_j adalah nilai tambah dan m_j adalah impor. Definisi

neraca yang berimbang adalah jumlah produksi (keluaran) sama dengan jumlah masukan.

Aliran antar industri dapat ditransformasi menjadi koefisien-koefisien dengan mengasumsikan bahwa jumlah berbagai pembelian adalah tetap untuk sebuah tingkat total keluaran (dengan kata lain, tidak ada *economies of scale*) dan tidak ada kemungkinan substitusi antara sebuah bahan baku masukan dan bahan baku masukan lainnya (dengan kata lain, bahan baku masukan dibeli dalam proporsi yang tetap). Koefisien-koefisien ini adalah:

$$a_{ij} = x_{ij} / X_j$$

atau

$$x_{ij} = a_{ij} X_j$$

Dengan menggabungkan kedua persamaan di atas didapat:

$$\sum_{j=1}^n a_{ij} X_j + f_i = X_i \quad \forall i = 1, \dots, n$$

Dalam notasi matriks persamaan tersebut dapat ditulis sebagai berikut:

$$AX + f = X$$

dimana $a_{ij} \in A_{n \times n}$; $f_i \in f_{n \times 1}$; dan $X_i \in X_{n \times 1}$

Dengan memanipulasi persamaan di atas didapat hubungan dasar dari Tabel I-O adalah :

$$(I - A)^{-1} f = X$$

dimana $(I - A)^{-1}$ dinamakan sebagai matriks kebalikan Leontief (matriks multiplier masukan). Matriks ini dapat menjelaskan bagaimana kenaikan produksi dari suatu sektor (industri) akan menyebabkan berkembangnya sektor-sektor lainnya. Karena setiap sektor memiliki pola (pembelian dan penjualan dengan sektor lain) yang berbeda-beda, maka dampak dari perubahan produksi suatu sektor terhadap total produksi sektor-sektor lainnya berbeda-beda. Matriks kebalikan Leontief merangkum seluruh dampak dari perubahan produksi suatu sektor terhadap total produksi sektor-sektor lainnya ke dalam koefisien-koefisien yang disebut sebagai

multiplier (α_{ij}). Multiplier ini adalah angka-angka yang terlihat di dalam matriks $(I - A)^{-1}$.

Dalam analisis input output, sistem persamaan diatas memegang peranan penting yaitu sebagai dasar analisa ekonomi mengenai keadaan perekonomian suatu daerah. Selanjutnya secara umum matrik dalam tabel input output dapat dibagi menjadi 4 kuadran I, II, III dan IV. Isi dan pengertian masing-masing kuadran tersebut sebagai berikut :

a. Kuadran I (Intermediate Input Quadran)

Setiap sel pada kuadran I merupakan transaksi antara, yaitu transaksi barang dan jasa yang digunakan dalam proses produksi. Kuadran ini memberikan informasi mengenai saling ketergantungan antar sektor produksi dalam suatu perekonomian. Dalam analisa Input Ouput kuadran ini mempunyai peranan yang sangat penting karena menunjukkan keterkaitan antar sektor dalam melakukan proses produksinya.

b. Kuadran II (Final Demand Quadran)

Menunjukkan penjualan barang dan jasa yang dihasilkan oleh sektor-sektor perekonomian untuk memenuhi permintaan akhir. Permintaan akhir adalah output suatu sektor yang langsung dipergunakan oleh rumah tangga, pemerintah, pembentukan modal tetap, perubahan stok dan ekspor.

c. Kuadran III (Primary Input Quadran)

Menunjukkan pembelian input yang dihasilkan diluar sistem produksi oleh sektor-sektor dalam kuadran antara. Kuadran ini terdiri dari pendapatan rumah tangga (upah/gaji), pajak tak langsung, surplus usaha dan penyusutan. Jumlah keseluruhan nilai tambah ini akan menghasilkan produk domestik bruto yang dihasilkan oleh wilayah tersebut.

d. Kuadran IV (Primary Input-Final Demand Quadran)

Merupakan kuadran input primer permintaan akhir yang menunjukkan permintaan transaksi langsung antara kuadran input primer dengan permintaan akhir tanpa melalui sistem produksi atau kuadran antara.

Sebagai model kuantitatif, model I-O mampu memberi gambaran menyeluruh tentang:

- (1) struktur perekonomian yang mencakup struktur output dan nilai tambah masing-masing kegiatan ekonomi di suatu daerah
- (2) struktur input antara (*intermediate input*), yaitu penggunaan barang dan jasa oleh kegiatan produksi di suatu daerah
- (3) struktur penyediaan barang dan jasa baik yang berupa produksi dalam negeri maupun barang-barang yang berasal dari impor, dan
- (4) struktur permintaan barang dan jasa, baik permintaan oleh kegiatan produksi maupun permintaan akhir untuk konsumsi, investasi dan ekspor.

Disisi lain model ini memiliki beberapa kelemahan dikarenakan asumsi yang mendasarinya. Secara konseptual, ada 3 (tiga) asumsi dasar yang melandasi penyusunan model I-O dan model-model ekonomi yang diturunkan dari Tabel I-O berangkat dari asumsi-asumsi sebagai berikut:

1. Asumsi homogenitas, yang mensyaratkan bahwa tiap sektor hanya memproduksi satu jenis output dengan struktur input tunggal dan bahwa tidak ada substitusi otomatis antara berbagai sektor.
2. Asumsi proporsionalitas, yang mensyaratkan bahwa dalam proses produksi hubungan antara input dengan output merupakan fungsi linier, yaitu tiap jenis input yang diserap oleh sektor tertentu naik atau turun sebanding (berbanding lurus) dengan kenaikan atau penurunan output sektor yang dihasilkan.
3. Asumsi aditivitas, yaitu suatu asumsi yang menyebutkan bahwa efek total pelaksanaan produksi di berbagai sektor dihasilkan oleh masing-masing sektor secara terpisah. Ini berarti bahwa di luar sistem Tabel I-O semua pengaruh luar diabaikan.

Dengan asumsi-asumsi tersebut, model analisis I-O mempunyai keterbatasan-keterbatasan, antara lain: karena rasio input-output konstan sepanjang periode analisis, produsen tidak dapat menyesuaikan perubahan-

perubahan inputnya atau mengubah proses produksi. Selain itu, hubungan yang tetap ini berarti bahwa apabila input suatu sektor diduakalikan maka outputnya akan dua kali juga. Asumsi semacam ini menolak adanya pengaruh perubahan teknologi ataupun produktivitas yang berarti perubahan kuantitas dan harga input sebanding dengan perubahan kuantitas dan harga output.

Model I-O telah secara luas digunakan untuk meneliti keterkaitan antar sektor produksi dalam suatu perekonomian. Analisis indeks keterkaitan mulanya dikembangkan oleh Rasmussen (1956) dan Hirschman (1958) untuk melihat keterkaitan antar sektor, terutama untuk menentukan strategi kebijakan pembangunan. Konsep ini kemudian diperbaiki oleh Cella (1984) dan diterapkan oleh Clements dan Rossi (1991). Dikenal dua jenis keterkaitan, yaitu (1) keterkaitan ke belakang (*backward linkages*) yang merupakan keterkaitan dengan bahan mentah dan dihitung menurut kolom, dan (2) keterkaitan ke depan (*forward linkages*) yang merupakan keterkaitan penjualan barang jadi dan dihitung menurut baris.

3.2. TAHAPAN ANALISIS

Tahapan analisis yang dilakukan yaitu: analisis angka pengganda (pengganda output, pengganda pendapatan dan pengganda tenaga kerja tipe I, dan II), analisis dampak, serta analisis keterkaitan antar sektor (derajat kepekaan dan daya penyebaran) dengan menggunakan data tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009 berdasarkan harga produsen. Data diolah menggunakan *Microsoft Office Excel 2007*.

Sesuai dengan pendekatan yang dilakukan dalam penulisan ini, maka analisis yang dilakukan menggunakan analisis dengan tabel input-output pada keadaan sekarang (eksisting) dan menggunakan table input-output yang disesuaikan tanpa adanya sektor angkutan udara (sektor 16). Dilakukannya penyesuaian pada Input Output untuk menunjukkan perbedaan dalam nilai keterkaitan dan nilai analisis angka pengganda jika sektor tertentu, yaitu dalam hal ini sektor angkutan udara hilang dari perekonomian Kota Mataram.

3.2.1. Metode Ekstraksi Dalam Analisis Input Output

Analisa mengenai dampak hilangnya suatu sektor di perekonomian telah banyak mendapat perhatian dalam literatur input output yang kemudian dikenal dengan metode ekstraksi. Hilangnya suatu sektor dalam perekonomian tentunya akan menurunkan output secara agregat mengingat sektor yang hilang tersebut memiliki keterkaitan (*linkage*) dengan sektor-sektor lain dalam perekonomian. Beberapa penelitian sebelumnya yang menggunakan metode ekstraksi untuk kasus regional dilakukan oleh Dietzenbacher et al (1993) untuk table input-output beberapa Negara di *European Communities*, dan oleh Nazara (2003) untuk kasus lepasnya Provinsi Timor Timur dari Republik Indonesia, serta Nazara (2008) untuk hilangnya sektor timah terhadap Provinsi Bangka Belitung.

Metode ekstraksi dalam menginterpretasikan perekonomian untuk lingkup nasional relatif sulit untuk dilakukan dibandingkan dengan perekonomian regional. Hal ini dapat dihubungkan kembali dengan fakta bahwa self-sufficiency biasanya bukanlah target utama suatu perekonomian regional. Perekonomian regional pada umumnya memiliki intensitas ekspor dan impor yang lebih tinggi dibandingkan perekonomian suatu Negara.²

Pada awalnya, metode ini diarahkan untuk mencari besarnya *tingkat kepentingan* suatu sektor di perekonomian. Berdasarkan besarnya kepentingan suatu sektor terhadap suatu perekonomian, kemudian muncul pertanyaan tentang berapa besar dampak output apabila suatu sektor hilang (*extracted out*) dari perekonomian? Nazara (2004) hilangnya suatu sektor dalam suatu perekonomian akan berdampak pada :

- Perubahan definisi sektoral, serta
- Perubahan struktur ekonomi dalam jangka panjang

Matriks koefisien input (A) dan kebalikan Leontief (L) dapat dituliskan sebagai berikut:

$$\mathbf{A} = \begin{bmatrix} \mathbf{A}^{11} & \mathbf{A}^{1R} \\ \mathbf{A}^{R1} & \mathbf{A}^{RR} \end{bmatrix} \quad \mathbf{L} = \begin{bmatrix} \mathbf{L}^{11} & \mathbf{L}^{1R} \\ \mathbf{L}^{R1} & \mathbf{L}^{RR} \end{bmatrix}$$

² Diungkapkan dalam tulisan Suhasil Nazara dan Dody Rosmiansyah “Peranan Subsektor Penambangan dan Peleburan Timah dalam Perekonomian Daerah Provinsi Bangka Belitung” yang dimuat dalam *Kajian Ekonomi* vol. 7 No. 1, 2008

Ekstraksi berarti komponen A^{1R} and A^{R1} be dipaksa menjadi nol. Output di sistem ini menjadi

$$\bar{\mathbf{x}} = \begin{bmatrix} (\mathbf{I} - \mathbf{A}^{11})^{-1} & 0 \\ 0 & (\mathbf{I} - \mathbf{A}^{RR})^{-1} \end{bmatrix} \begin{pmatrix} \mathbf{f}^1 \\ \mathbf{f}^R \end{pmatrix}$$

Selisihnya dengan output ketika belum ter-ekstraksi ialah

$$\mathbf{x} - \bar{\mathbf{x}} = \begin{pmatrix} \mathbf{x}^1 - \bar{\mathbf{x}}^1 \\ \mathbf{x}^R - \bar{\mathbf{x}}^R \end{pmatrix} = \begin{bmatrix} \mathbf{L}^{11} & \mathbf{L}^{1R} \\ \mathbf{L}^{R1} & \mathbf{L}^{RR} \end{bmatrix} - \begin{bmatrix} (\mathbf{I} - \mathbf{A}^{11})^{-1} & 0 \\ 0 & (\mathbf{I} - \mathbf{A}^{RR})^{-1} \end{bmatrix} \begin{pmatrix} \mathbf{f}^1 \\ \mathbf{f}^R \end{pmatrix}$$

Output hilang di region 1 karena region 1 tidak lagi berhubungan dengan R

$$\mathbf{x}^1 - \bar{\mathbf{x}}^1 = [(\mathbf{L}^{11} - (\mathbf{I} - \mathbf{A}^{11})^{-1})\mathbf{f}^1] + [\mathbf{L}^{1R}\mathbf{f}^R]$$

Dampak langsung atau lokal (local or direct impact) dicerminkan oleh komponen pertama. Ini adalah jumlah output yang tidak akan diproduksi dalam konteks permintaan akhir region 1

Dampak tidak langsung (indirect impact) dicerminkan oleh komponen kedua. Ini adalah sejumlah output yang tidak akan tercipta dalam konteks permintaan akhir dari R

3.2.2. Analisa Keterkaitan Antar Sektor

Dalam analisis input-output, tingkat hubungan atau keterkaitan antar sektor produksi dapat dilihat dalam hubungan ke depan dan ke belakang antar sektor produksi. Hubungan ke depan (*forward linkage*) adalah hubungan dengan output atau penjualan barang jadi, baik terhadap permintaan antara maupun permintaan akhir. Sedangkan hubungan ke belakang (*backward linkage*) merupakan hubungan dengan bahan baku atau input serta sarana produksi. Keterkaitan ke depan disebut juga dengan derajat kepekaan sedangkan keterkaitan ke belakang disebut juga dengan daya penyebaran (Rasmussen, 1956).

3.2.2.1. Keterkaitan Ke Belakang (*Backward Linkage*)

Hubungan antara output dan permintaan akhir dijabarkan sebagai $\mathbf{X} = (\mathbf{I} - \mathbf{A})^{-1}\mathbf{F}^d$. Dari persamaan tersebut dapat dilihat bahwa perubahan 1 unit F_1^d terhadap X_1 akan menimbulkan dampak perubahan sebesar b_{11} , terhadap X_2

sebesar b_{21} , begitu seterusnya. Secara umum jumlah dampak akibat perubahan permintaan suatu sektor terhadap output seluruh sektor perekonomian adalah:

$$r_j = b_{1j} + b_{2j} + \dots + b_{nj} = \sum_i b_{ij}$$

dimana:

r_j = jumlah dampak akibat perubahan permintaan akhir sektor (j) terhadap output seluruh sektor.

b_{ij} = dampak yang terjadi terhadap semua output sektor (i) akibat perubahan permintaan sektor (j).

Jumlah dampak (r_j) disebut juga dengan jumlah daya penyebaran. Daya penyebaran merupakan ukuran untuk melihat keterkaitan ke belakang. Untuk membandingkan dampak yang terjadi pada setiap sektor, maka harus dilihat besarnya indeks daya penyebaran sebagai berikut:

$$\alpha_j = \frac{1/n \sum_i b_{ij}}{(1/n^2) \sum_i \sum_j b_{ij}}$$

dimana; α_j = Indeks daya penyebaran sektor (j) atau yang lebih dikenal dengan daya penyebaran sektor (j). Apabila;

$\alpha_j = 1$; berarti daya penyebaran sektor (j) sama dengan rata-rata daya penyebaran seluruh sektor ekonomi

$\alpha_j > 1$; berarti daya penyebaran sektor (j) berada di atas rata-rata daya penyebaran seluruh sektor ekonomi

$\alpha_j < 1$; berarti daya penyebaran sektor (j) lebih rendah dibandingkan rata-rata daya penyebaran seluruh sektor ekonomi.

3.2.2.2. Keterkaitan Ke Depan (*Forward Linkage*)

Jumlah dampak terhadap sektor (i) sebagai akibat perubahan permintaan akhir seluruh sektor dituliskan dalam persamaan berikut:

$$s_j = b_{i1} + b_{i2} + \dots + b_{in} = \sum_j b_{ij}$$

Ukuran ini disebut juga dengan keterkaitan ke depan (*forward linkage*). Untuk membandingkan dampak yang terjadi pada setiap sektor, maka harus dilihat besarnya indeks derajat kepekaan sebagai berikut:

$$\beta_j = \frac{1/n \sum_j b_{ij}}{(1/n^2) \sum_j \sum_j b_{ij}}$$

dimana;

β_j = Indeks derajat kepekaan sektor (i) atau yang lebih dikenal dengan derajat kepekaan sektor (i).

bila;

$\beta_j = 1$; berarti derajat kepekaan sektor (i) sama dengan rata-rata derajat kepekaan seluruh sektor ekonomi

$\beta_j > 1$; menunjukkan derajat kepekaan sektor (i) berada di atas rata-rata derajat kepekaan seluruh sektor ekonomi

$\beta_j < 1$; menunjukkan derajat kepekaan sektor (i) lebih rendah dibandingkan derajat kepekaan seluruh sektor ekonomi.

3.2.2.3. Analisis Angka Pengganda (*Multiplier Analysis*)

Pada intinya, analisis angka pengganda (*multiplier analysis*) digunakan untuk melihat sesuatu yang terjadi pada variabel-variabel endogen yaitu output sektoral sebagai respon dari perubahan yang terjadi pada variabel-variabel eksogen seperti permintaan akhir (Nazara, 2005). Angka pengganda merupakan ukuran respon terhadap rangsangan perubahan suatu perekonomian (rangsangan berasal dari permintaan akhir) yang dinyatakan dalam hubungan sebab akibat.

a. Angka Pengganda Output (*Output Multiplier*)

Yang dimaksud dengan angka pengganda output pada sektor j adalah nilai total dari output atau produksi yang dihasilkan oleh perekonomian untuk memenuhi (atau akibat) adanya perubahan satu unit uang permintaan akhir sektor j tersebut. Perubahan permintaan akhir sektor j tidak hanya meningkatkan output sektor j tersebut, tetapi akan meningkatkan pula output sektor-sektor lain dalam perekonomian yang tercipta akibat adanya efek langsung dan efek tidak langsung.

Nilai pengganda output total pada masing-masing sektor diperoleh sebagai hasil dari penjumlahan nilai-nilai pada setiap kolom matriks kebalikan Leontief. Hasil penjumlahan itulah yang menjadi nilai pengganda produksi di sektor tersebut. Sehingga dapat disimpulkan bahwa besar kecilnya nilai pengganda mencerminkan besar kecilnya keterkaitan sektor tersebut dengan sektor-sektor lainnya dalam perekonomian. Semakin besar nilai pengganda yang dihasilkan oleh suatu sektor, semakin erat keterkaitan sektor tersebut dengan sektor-sektor lainnya di dalam perekonomian.

Rumus untuk angka pengganda output adalah:

$$O_j = \sum \alpha_{ij}$$

dimana:

O_j = *output multiplier* (pengganda output)

α_{ij} = matriks kebalikan Leontief

b. Angka Pengganda Pendapatan (*Income Multiplier*)

Yang dimaksud dengan angka pengganda pendapatan rumah tangga sektor j adalah jumlah pendapatan rumah tangga total yang tercipta akibat adanya tambahan satu unit uang permintaan akhir disektor j tersebut.

Perubahan output dan perubahan pendapatan memiliki hubungan yang linier, sehingga apabila permintaan akhir berubah yang mengakibatkan perubahan output, maka pendapatan pun akan berubah. Hal ini terjadi karena perubahan output mengakibatkan perubahan jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan sehingga pendapatan rumah tangga yang merupakan balas jasa atas penggunaan faktor produksi tenaga kerja juga berubah. Besar-kecilnya dampak terhadap pendapatan suatu sektor dan sektor-sektor lainnya bergantung pada angka pengganda pendapatan (*income multiplier*). Perhitungan angka pengganda pendapatan dalam penulisan ini dilakukan dengan menggunakan model input-output biasa (pengganda tipe I dan II).

Nilai yang dihasilkan dari angka pengganda pendapatan tipe I didapat dari analisis dengan rumah tangga sebagai faktor eksogen, sedangkan pada angka

pengganda pendapatan tipe II konsumsi rumah tangga dimasukkan sebagai faktor endogen.

Perhitungan angka pengganda pendapatan tipe I, dan II diuraikan sebagai berikut:

- Angka Pengganda Pendapatan Tipe I

$$MI = \frac{\text{pengaruh langsung} + \text{pengaruh tidak langsung}}{\text{pengaruh langsung}}$$

Secara matematis dapat ditulis :

$$MI_j = \frac{\sum_{i=1}^n a_{(n+1)j} \alpha_{ij}}{a_{(n+1)j}}$$

Dimana :

MI_j = pengganda pendapatan tipe 1 sektor j

α_{ij} = unsur matrik kebalikan Lontief

$a_{(n+1)j}$ = koefisien input gaji/upah rumah tangga sektor j

- Angka Pengganda Tipe II

$$MII = \frac{\text{pengaruh langsung} + \text{pengaruh tdk langsung} + \text{pengaruh induksi}}{\text{pengaruh langsung}}$$

Secara matematis dapat ditulis :

$$MII_j = \frac{\sum_{i=1}^{n+1} a_{(n+1)j} \alpha'_{ij}}{a_{(n+1)j}} = \frac{\alpha'_{ij}}{a_{(n+1)j}}$$

Dimana :

MII_j = pengganda pendapatan tipe II sektor j

α'_{ij} = unsur matrik kebalikan Lontief tertutup

$a_{(n+1)j}$ = koefisien input gaji/upah rumah tangga sektor j

Pada perhitungan angka pengganda pendapatan tipe II, sebagian dari pendapatan kembali dibelanjakan dalam perekonomian sehingga selain ada pengaruh dari *direct* dan *indirect income* juga terdapat pengaruh *induced income*.

- Angka Pengganda Tenaga Kerja (*Labor Multiplier*)

Angka pengganda tenaga kerja sektor j adalah jumlah penambahan kesempatan kerja total bagi perekonomian yang tercipta akibat adanya tambahan satu unit uang permintaan akhir disektor j tersebut.

Peningkatan permintaan akhir yang mengakibatkan perubahan output juga berakibat pada perubahan kesempatan kerja. Hal ini terjadi karena perubahan output mengakibatkan perubahan jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan. Besar-kecilnya dampak terhadap kesempatan kerja pada suatu sektor dan sektor-sektor lainnya bergantung pada angka pengganda tenaga kerja (*labor multiplier*). Perhitungan angka pengganda tenaga kerja dalam penulisan ini dilakukan dengan menggunakan model input-output (pengganda tipe I dan II).

Perhitungan angka pengganda pendapatan tipe I, dan II diuraikan sebagai berikut:

- Angka Pengganda Tenaga Kerja Tipe I

$$WLI_j = \frac{\sum_{i=1}^n w_{(n+1)i} \alpha_{ij}}{w_{(n+1)j}} = \frac{L_i}{X_i}$$

dimana :

WLI_j = pengganda tenaga kerja tipe I sektor ke- j

W = vektor baris koefisien tenaga kerja (orang/satuan rupiah)

$w_{(n+1)i}$ = koefisien tenaga kerja sektor ke- i (orang/satuan rupiah)

$w_{(n+1)j}$ = koefisien tenaga kerja sektor ke- j (orang/satuan rupiah)

L_i = komponen tenaga kerja sektor ke- i

X_i = total input (satuan rupiah)

α_{ij} = unsur matrik kebalikan Lontief

- Angka Pengganda Tenaga Kerja Tipe II

$$WLII_j = \frac{\sum_{i=1}^{n+1} w_{(n+1)i} \alpha'_{ij}}{w_{(n+1)j}} = \frac{L_i}{X_i}$$

dimana :

$WLIII_j$ = pengganda tenaga kerja tipe II sektor ke-j

W = vektor baris koefisien tenaga kerja (orang/satuan rupiah)

$w_{(n+1)i}$ = koefisien tenaga kerja sektor ke-i (orang/satuan rupiah)

$w_{(n+1)j}$ = koefisien tenaga kerja sektor ke-j (orang/satuan rupiah)

L_i = komponen tenaga kerja sektor ke-i

X_i = total input (satuan rupiah)

α'_{ij} = unsur matrik kebalikan Lontief tertutup

3.2.2.4. Multiplier Product Matrix (MPM)

Dalam melakukan perbandingan antara beberapa struktur perekonomian dengan menggunakan analisa keterkaitan antar sektor, tidak hanya cukup dengan penghitungan keterkaitan ke belakang dan ke depan. Hal ini karena membandingkan dua atau lebih struktur ekonomi berdasarkan keterkaitan ke belakang dan ke depan belum tentu merupakan perbandingan yang setara. Satu metode analisis yang dapat digunakan untuk mengatasi kelemahan tersebut ialah dengan menghitung *multiplier product matrix* atau MPM. Analisis ini menggunakan dua indeks yang diusulkan oleh Rasmussen, untuk dapat menyusun multiplier product matrix atau MPM. Indeks tersebut adalah yang disebut sebagai *power dispersion for backward linkage*, dimana metode perhitungannya adalah dengan menjumlahkan nilai kolom matriks kebalikan Lontief kemudian dibagi dengan rata-rata elemen matriks kebalikan Lontief itu sendiri. Hal ini dimaksudkan untuk normalisasi nilai dari *backward linkage* tersebut. Indeks kedua adalah apa yang disebut Rasmussen sebagai *indices of sensitivity of dispersion for forward linkage*, dimana jumlah baris pada matriks kebalikan Lontief dibagi dengan rata-rata elemen matriks kebalikan Lontief pula. Dilakukannya normalisasi karena total kolom dan total baris pada matriks kebalikan Lontief seperti telah dikatakan didepan bisa jadi bukanlah perbandingan yang setara. Dengan melakukan normalisasi pada total baris dan total kolom matriks kebalikan Lontief dengan suatu nilai rata-rata, dan nilai rata-

rata yang tepat adalah nilai rata-rata dari matrik kebalikan Lontief tersebut, dipercaya oleh Rasmussen akan menghasilkan kesetaraan yang dimaksud.

MPM pada dasarnya adalah metode penyajian peringkat sektor-sektor dalam perekonomian suatu wilayah berdasarkan *forward linkage* dan *backward linkage*. Secara formal rumusannya ialah sebagai berikut

$$M = \frac{1}{V} \times F(d+i) \times B(d+i) = [m_{ij}]$$

Matriks M ini memiliki karakteristik yang identik dengan karakteristik matriks kebalikan Leontief perekonomian yang bersangkutan.

Berdasarkan penjumlahan kolom

$$\sum_j m_{ij} = \frac{1}{V} \sum_j (F_i(d+i) \times B_j(d+i)) = F_i(d+i)$$

Berdasarkan penjumlahan baris

$$\sum_i m_{ij} = \frac{1}{V} \sum_i (F_i(d+i) \times B_j(d+i)) = B_j(d+i)$$

Teknik penyajian MPM ini yaitu, kolom dan baris matriks M dapat diperingkatkan menurut peringkat *backward linkage* (untuk kolom) dan peringkat *forward linkage* (untuk baris). Dengan demikian kita dapatkan gambaran mengenai hirarki sektor-sektor produksi di perekonomian berdasarkan keterkaitannya baik ke muka maupun ke belakang.

BAB 4

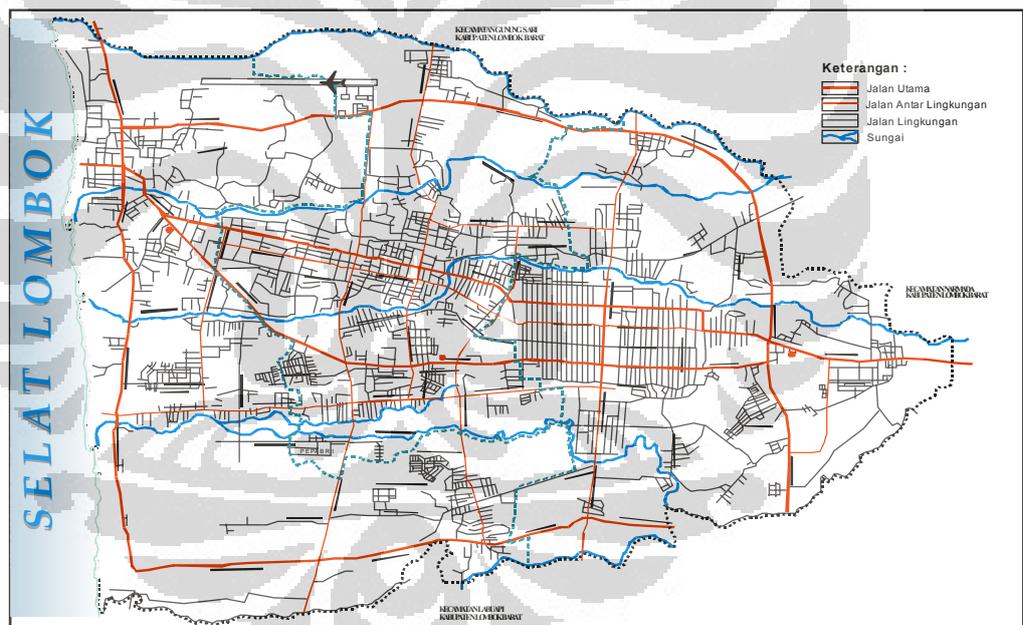
GAMBARAN KONDISI UMUM KOTA MATARAM

4.1. KONDISI UMUM KOTA MATARAM

4.1.1. Kondisi Geografis dan Geomorfologi

Secara geografis Kota Mataram terletak pada posisi $116^{\circ}04'$ – $116^{\circ}10'$ Bujur Timur, dan $08^{\circ}33'$ – $08^{\circ}38'$ Lintang Selatan dengan batas-batas wilayah:

- Sebelah Utara : Kecamatan Gunungsari, Kecamatan Batulayar dan Kecamatan Lingsar Kabupaten Lombok Barat
- Sebelah Timur : Kec. Narmada dan Kec. Lingsar Kabupaten Lombok Barat
- Sebelah Selatan : Kecamatan Labuapi Kabupaten Lombok Barat
- Sebelah Barat : Selat Lombok



Gambar 4.1. Peta Kota Mataram

Kondisi geomorfologi Kota Mataram adalah dataran (pendataran) dengan topografi Kota Mataram berada pada ketinggian di bawah 50 meter di atas permukaan laut (dpl) dengan selang ketinggian sejauh 9 km.

Struktur geologi Kota Mataram sebagian besar adalah jenis tanah liat dan tanah endapan tuff yang merupakan endapan alluvial yang berasal dari kegiatan gunung berapi Rinjani. Secara visual terlihat seperti lempengan batu pecah, sedangkan dibawahnya terdapat lapisan pasir.

Suhu udara Kota Mataram yaitu berkisar antara 20,4°C sampai dengan 32,10°C. Kelembaban maximum 92 % terjadi pada bulan Januari, April, Oktober dan November, sedangkan kelembaban minimum 67% terjadi pada bulan Oktober. Rata-rata penyinaran matahari maximum pada bulan Juli 83 % dan kecepatan angin maximum rata-rata terjadi pada bulan Pebruari. Jumlah hari hujan terbanyak terjadi bulan November 27 hari, dengan curah hujan rata-rata mencapai 1.256,66 mm/tahun, dan jumlah hari hujan relatif yakni 110 hari/tahun.

4.1.2. Kondisi Demografi

Jumlah penduduk Kota Mataram berdasarkan Mataram Dalam Angka (2007), tercatat 356.141 jiwa, dengan jumlah penduduk laki-laki 178.374 jiwa (50,09%) dan jumlah penduduk perempuan 177.767 jiwa (49,91%). Rasio berdasarkan jenis kelamin (rasio jumlah penduduk laki-laki terhadap jumlah penduduk perempuan), sebesar 100,3.

Piramida kependudukan Kota Mataram dalam 10 tahun terakhir menunjukkan penduduk usia muda 0-24 tahun sebesar 49,99 %, kelompok usia 25 - 59 tahun sebesar 43,41 %, dan 60 tahun ke atas sebesar 6,9 %. Kondisi lainnya menunjukkan bahwa jumlah penduduk perempuan lebih besar dari jumlah penduduk laki-laki.

Tabel 4.1.
Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Mataram Tahun 2007
(setelah Pemekaran)

No	Kecamatan	Laki-laki (jiwa)	Perempuan (jiwa)	Jumlah (jiwa)
1	Ampenan	35.233	35.450	70.683
2	Mataram	33.874	33.785	67.659
3	Cakranegara	31.296	31.367	62.663
4	Sandubaya	23.705	24.034	47.739
5	Sekarbela	19.932	20.189	40.121
6	Selaparang	34.334	32.942	67.276
Total		178.374	177.767	356.141

Sumber: Mataram Dalam Angka, 2007

Presentase penduduk lanjut usia umur 65 tahun keatas terus meningkat selama periode 1990 - 2006. Peningkatan penduduk lansia ini terkait dengan peningkatan usia harapan hidup yaitu angka harapan hidup di Kecamatan Mataram adalah 72,67, Kecamatan Cakranegara sebesar 68,6 dan Kecamatan Ampenan sebesar 67,93.

4.1.3. Kondisi Wilayah dan Administrasi Pemerintahan

Kota Mataram selain ibukota Provinsi Nusa Tenggara Barat juga merupakan pusat pemerintahan, pusat pendidikan dan pusat perekonomian, perdagangan barang dan jasa. Secara administratif Kota Mataram memiliki luas daratan 61,30 Km² dan 56,80 Km² perairan laut.

Tabel 4.2.
Luas Kecamatan Kota Mataram Tahun 2007

No	Kecamatan	Ibu kota Kecamatan	Luas Wilayah Km ²	Prosentase (%)
1	Ampenan	Ampenan	9,46	15,4
2	Mataram	Mataram	10,76	17,5
3	Cakranegara	Cakranegara	9,67	15,8
4	Sandubaya	Sandubaya	10,32	16,8
5	Sekarbela	Sekarbela	10,32	16,8
6	Selaparang	Selaparang	10,76	17,5
Jumlah			61,30	100,0

Sumber: Mataram Dalam Angka, 2007

Secara administratif Kota Mataram terbagi menjadi 3 kecamatan, 23 kelurahan. Namun, berdasarkan Perda Kota Mataram Nomor 3 Tahun 2007 tentang Pemekaran Kecamatan dan Kelurahan di Kota Mataram, maka wilayah Kota Mataram terbagi menjadi 6 Kecamatan, 50 Kelurahan dan 298 lingkungan.

Tabel 4.3**Nama Kecamatan/Kelurahan di Kota Mataram setelah Pemekaran**

KECAMATAN		KELURAHAN			
1	Ampenan	1. Bintaro	6. Ampenan Selatan	2. Ampenan Utara	7. Taman Sari
		3. Dayan Peken	8. Pejeruk	4. Amp. Tengah	9. Kebun Sari
		5. Banjar	10. Pejarakan Karya		
2	Sekarbela	1. Kekalik Jaya	4. Karang Pule	2. Tj. Kr. Permai	5. Jempong Baru
		3. Tanjung Karang			
3	Mataram	1. Pejanggik	6. Pagesangan Timur	2. Mtr. Timur	7. Pagutan Barat
		3. Punia	8. Pagutan	4. Pagesangan Brt.	9. Pagutan Timur
		5. Pagesangan			
4	Selaparang	1. Rembiga	6. Mataram Barat	2. Karang Baru	7. Gomong
		3. Monjok Barat	8. Dasan Agung	4. Monjok	9. Dasan Agung Baru
		5. Monjok Timur			
5	Cakranegara	1. Cakranegara Barat	6. Cakranegara Selatan	2. Cilinaya	7. Cakrangr Sltm Baru
		3. Sapta Marga	8. Cakranegara Utara	4. Mayura	9. Karang Taliwang
		5. Cakranegara Timur	10. Sayang-Sayang		
6	Sandubaya	1. Selagalas	5. Turida	2. Bertais	6. Abian Tubuh Baru
		3. Mandalika	7. Dasan Cermen	4. Babakan	

Sumber: Perda Kota Mataram No. 3 Tahun 2007

4.1.4. Kependudukan

Jumlah penduduk Kota Mataram tahun 2007 tercatat sebanyak 356.141 jiwa dengan tingkat pertumbuhan rata-rata pertahun 1,4 %. Kenaikan pertumbuhan penduduk disamping karena tingkat kelahiran yang cukup tinggi, juga disebabkan urbanisasi dari daerah hinterland, yang masih beranggapan bawah kota Mataram mempunyai peluang dan kesempatan kerja yang menjanjikan.

Peningkatan jumlah penduduk tersebut membawa dampak perubahan terhadap struktur penduduk di Kota Mataram antara lain ditandai dengan bertambahnya angkatan kerja, serta timbulnya masalah ketenagakerjaan yang merupakan salah satu masalah mendasar dalam pembangunan bidang

kependudukan. Pada tahun 2007 jumlah angkatan kerja tercatat sebanyak 170.016. Angka Pengangguran pada tahun 2007 tercatat 13,6 %,

Sedangkan tahun 2007, jumlah pencari kerja yang terdaftar pada Dinas Kependudukan, Tenaga Kerja dan Transmigrasi tercatat sebagai berikut:

Tabel 4.4
Jumlah Pencari Kerja Kota Mataram Tahun 2007

No	Uraian	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	Yang belum ditempatkan akhir tahun lalu	2,064	1,352	3,416
2	Yang Terdaftar	3,560	2,710	6,270
3	Yang Telah Ditempatkan	1,892	912	2,804
4	Yang Dihapuskan	2,728	2,509	5,237
5	Yang Belum Ditempatkan Tahun Ini	1,004	641	1,645

Sumber : Dinas Kependudukan, Tenaga Kerja dan Transmigrasi Kota Mataram

4.1.5. Kondisi Perekonomian

Sebagai ibukota provinsi yang merupakan barometer pembangunan NTB.

Isu-isu strategis yang dihadapi dalam pembangunan Kota Mataram antara lain :

- Rendahnya kualitas sumber daya manusia (SDM),
- Jumlah penduduk yang miskin akibat krisis ekonomi,
- Kapital akses khususnya bagi pelaku ekonomi lemah,
- Penguasaan teknologi produksi serta terbatasnya potensi sumber daya alam yang dapat dikembangkan.

Namun demikian suasana kondusif kota Mataram memberikan andil yang sangat besar sehingga pertumbuhan ekonomi semakin baik dan memiliki peluang yang strategis untuk berkembang.

Salah satu indikator perkembangan perekonomian Kota Mataram terlihat dari tingkat pertumbuhan ekonomi tahun 2006 mencapai 7,89 %, meningkat dibandingkan pertumbuhan ekonomi tahun 2005 yang sebesar 7,79 %. PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) Kota Mataram atas dasar harga konstan 2000, pada tahun 2005 (dalam juta rupiah) sebesar Rp. 1.492.039,62 dan pada tahun 2006 (dalam juta rupiah) mencapai Rp. 1.609.767,74

Laju perkembangan inflasi Kota Mataram tahun 2006-2007 sebagai berikut : pada tahun 2005 sebesar 4,17 persen, pada tahun 2006 8,76 persen. Jika dibandingkan dengan angka inflasi Kota Mataram tahun 2006 lebih rendah dari tingkat inflasi nasional yang mencapai 6.60 persen pada tahun 2006 , sedangkan

inflasi Kota Mataram tahun 2007 lebih tinggi dari tingkat inflasi Nasional yang mencapai 6,59 persen.

Pendapatan per kapita Kota Mataram yang dicerminkan oleh PDRB per kapita periode 2001-2006 mengalami peningkatan cukup berarti dengan rata-rata pertumbuhan berdasarkan harga berlaku sebesar 14,50% per tahun dan berdasarkan harga konstan sebesar 5,66% per tahun.

4.1.6. Prasarana Kota

4.1.6.1. Jalan & Jembatan

Panjang prasarana jalan di kota Mataram sampai akhir Tahun 2006 mencapai 362.186 Km, dengan klasifikasi jalan 30.91 Km merupakan jalan nasional, 62.9 Km merupakan jalan provinsi dan 268.376 Km merupakan jalan kota (lokal).

Tabel 4.5

Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan dan Status di Kota Mataram

Status Jalan	Panjang Jalan (Km)	Jenis Permukaan					
		Aspal		Kerikil		Tanah	
		Km	(%)	Km	(%)	Km	(%)
1	2	3	4	5	6	7	8
Nasional	30,91	30,91	100,00	-	-	-	-
Provinsi	62,90	62,90	100,00	-	-	-	-
Kota	268,38	263,50	98,18	3,54	1,32	1,35	0,50
Total	362,19	357,31	98,65	3,54	1,32	1,35	0,50

Sumber : Dinas PU Kota Mataram (diolah), 2007

Jika dilihat kondisinya, persentase jalan lokal di wilayah Kota Mataram berupa aspal dan kerikil sekitar 98,18% dan 1,32%. Sedangkan menurut kualitas jalan 89,47 % dalam kondisi baik, 8,97 % dalam kondisi sedang dan 1,56 % dalam kondisi rusak.

Kondisi jalan di Kota Mataram menurut kelasnya didominasi oleh jalan berkemampuan MST 3.5–5 Ton yakni sebesar 268.376 Km atau 74.10%, sedangkan sisanya merupakan jalan dengan kemampuan MST 10 Ton sepanjang 93.81 Km atau 25.90%.

Jembatan di Kota Mataram pada tahun 2006 tercatat sebanyak 69 buah dengan panjang 871 meter. Dengan rincian, 27 buah jembatan dengan bentangan < 6 meter dan 42 buah jembatan dengan bentangan > 6 meter. Rata-rata jembatan tersebut masih dalam kondisi baik dan memadai, dan rencana yang akan dibangun

adalah jembatan pada jalur rintisan yang menghubungkan jalan provinsi dan jalan negara.

4.1.6.2. Kelistrikan

Pelayanan listrik di Kota Mataram berasal dari PLTD Ampenan dengan kondisi capacity yang masih terbatas. Secara keseluruhan di Pulau Lombok terdapat 3 PLTD yang mensuplai daya listrik, yaitu PLTD Ampenan, PLTD Taman dan PLTD Paok Motong Lombok Timur.

Kebutuhan listrik di Kota Mataram telah menjangkau ke seluruh kelurahan. Kelistrikan di Kota Mataram khususnya masih perlu ditingkatkan berupa penambahan produksi tenaga dan capacity, karena kondisi yang ada belum optimal, sehingga masih terjadi pemadaman listrik terutama pada saat penggunaan beban puncak. Oleh karena itu di Kota Mataram juga dapat dikembangkan listrik dengan menggunakan energi lokal dan energi alternatif.

Desa berlistrik NTB sebesar 97,45 % dan dusun berlistrik sebesar 89,92 % dengan ratio elektrifikasi rumah tangga masih cukup rendah sebesar 42,50 %. Rendahnya ratio elektrifikasi diakibatkan karena belum banyaknya rumah tangga yang terpasang instalasi listrik.

Di Kota Mataram terdapat 197.607 pelanggan, yang dibagi berdasarkan kelompok tarif sebagai berikut :

- Sosial 6.475 pelanggan ;
- Rumah Tangga 182.526 pelanggan ;
- Bisnis 7.101 pelanggan ;
- Industri 74 pelanggan dan
- Publik 1.431 pelanggan.

Untuk sistem pembangkitan yaitu sektor Lombok saat ini memiliki kapasitas terpasang 93 MW, daya mampu 71,75 MW dan beban puncak 68,83 MW. Sedangkan sampai dengan Tahun 2012 untuk sektor Lombok diperkirakan membutuhkan kapasitas produksi mencapai 547,28 GWH, kapasitas terpasang 223,40 MW, beban puncak 124,51 MW, dan daya mampu (PLTD dan PLTU) 170,86 MW dengan pertumbuhan sekitar 5,81 %.

Prakiraan kebutuhan produksi energi 699,70 GWH, energi yang terjual 623,89 GWH, ratio elektrifikasi 59,64 % dan beban puncak 173,87 MW. Dari

kondisi tersebut, untuk dapat memenuhi kebutuhan listrik di sektor Lombok perlu dilakukan penambahan daya, karena dengan kondisi sekarang pun sudah tidak mencukupi.

4.1.7. Transportasi Darat

Pemerintah Kota Mataram telah berupaya semaksimal mungkin memperbaiki kinerja pelayanan di bidang perhubungan terutama transportasi darat, baik menyangkut kualitas dan kuantitas prasarana dan sarana transportasi yang memadai, SDM baik pengguna jalan serta adanya pengaturan trayek angkutan umum, angkutan kota dan angkutan pedesaan termasuk angkutan tradisional dan pengaturan manajemen lalu lintas pada kawasan-kawasan yang dinilai rawan terhadap kemacetan lalu lintas.

Prasarana transportasi darat terutama prasarana jalan masih perlu ditingkatkan pada ruas-ruas jalan tertentu sehingga mampu menampung volume lalu lintas dan tidak ditemui masalah kemacetan lalu lintas yang cukup signifikan meskipun jumlah kendaraan terus mengalami peningkatan tiap tahun.

Kemacetan lalu lintas terjadi secara temporer di beberapa titik kota pada jam-jam tertentu dan tempat tertentu terutama di kawasan dengan konsentrasi aktivitas yang cukup tinggi yaitu di kawasan perdagangan dan pusat pendidikan. Pemeliharaan dan pengadaan prasarana lalu lintas dan sarana penunjang lainnya termasuk penyediaan dan penambahan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan serta pembangunan jembatan penyeberangan.

Pemeliharaan dan penataan Terminal Tipe C di Lingkar Selatan maupun relokasi Terminal Kebon Roek dalam rangka untuk lebih menata ketertiban lalu lintas kota dan memberi kenyamanan kepada masyarakat terus diupayakan oleh Pemerintah Kota. Di samping itu, khususnya jumlah angkutan kota untuk sebagian besar trayek di kota Mataram tetap dikendalikan untuk tidak mengalami peningkatan yang cukup signifikan, dalam arti disesuaikan dengan tingkat kebutuhan. Hal ini dimaksudkan agar tidak menambah beban volume lintas, disamping itu lebih menjaga eksistensi perusahaan di bidang angkutan umum yang akan menimbulkan kemacetan dan ketidaknyamanan bagi masyarakat pengguna jalan.

4.1.8. Transportasi Laut

Saat ini Kota Mataram tidak memiliki transportasi laut. Setelah pelabuhan Ampenan dipindahkan ke Pelabuhan Lembar. Pelabuhan lama Ampenan kini menjadi kawasan pariwisata baik wisata bahari ataupun wisata budaya.

4.1.9. Transportasi Udara

Sejalan dengan perkembangan pembangunan, tentunya dukungan transportasi tidak saja terbatas pada transportasi darat, akan tetapi yang cukup penting juga adalah ketersediaan prasarana transportasi laut dan udara. Pelayanan transportasi udara di Kota Mataram sampai dengan kondisi saat ini, melalui Bandar Udara Selaparang yang merupakan pintu gerbang masuk wilayah NTB melalui udara.

Pengelolaan Bandar Udara Selaparang berada di bawah pengelolaan PT. Angkasa Pura I. Untuk menunjang kelancaran lalu lintas udara dari dan ke Mataram sejalan dengan lancarnya arus perekonomian, telah diupayakan pengembangan perpanjangan landasan udara, sehingga Bandar Udara Selaparang telah mampu didarati oleh pesawat dengan jenis Boieng 737- A.

4.1.9.1. PT. Angkasa Pura 1

PT (Persero) Angkasa Pura I merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bawah Kementerian BUMN yang bergerak di bidang pelayanan navigasi Penerbangan dan perusahaan jasa kebandarudaraan di Indonesia.

Pada saat awal berdirinya tahun 1964, PT (Persero) Angkasa Pura I bernama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura "Kemayoran", dan sejak tahun 1965 namanya berubah menjadi PN. Angkasa Pura. Perubahan ini dimaksudkan untuk mengantisipasi kemungkinan pengelolaan bandar udara selain Bandar Udara Kemayoran. Pada tahun 1974, kembali berubah nama menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura.

Setelah Bandar Udara Soekarno Hatta di Cengkareng mulai beroperasi pada tahun 1985, disusul dengan ditutupnya kegiatan operasional Bandar Udara Kemayoran. Hal ini menandai pemecahan PERUM menjadi dua, yaitu PERUM I

dengan Kantor Pusat di bekas Bandar Udara Kemayoran dengan mengelola bandar udara di luar Jakarta dan PERUM Angkasa Pura II yang mengelola Bandar Udara Soekarno Hatta-Cengkareng.

Sejalan dengan kebijaksanaan Pemerintah agar dalam pengelolaan bandar udara lebih berorientasi pada pencapaian keuntungan, pada tahun 1993, PERUM Angkasa Pura I berubah bentuk hukumnya menjadi PT (PERSERO) Angkasa Pura I. Hingga pada tahun 1993, PT (PERSERO) Angkasa Pura I dipercaya Pemerintah untuk mengelola 10 (sepuluh) bandar udara, yakni : Bandara Ngurah Rai - Denpasar Bali; Bandara Polonia – Medan; Bandara Juanda – Surabaya; Bandara Hasanuddin - Ujung Pandang; Bandara Sepinggan – Balikpapan; Bandara Frans Kaisiepo – Biak; Bandara Sam Ratulangi – Manado; Bandara Adisutjipto – Yogyakarta; Bandara Adisumarmo - Surakarta dan Bandara Syamsudin Noor - Banjarmasin.

Mulai Januari 1994, Bandar Udara Polonia Medan pengelolaannya diserahkan kepada PT (PERSERO) Angkasa Pura II sejalan dengan kebijaksanaan Pemerintah yang menggariskan agar PT (PERSERO) Angkasa Pura I lebih menitikberatkan untuk mengelola bandar udara-bandar udara di kawasan timur dan tengah Indonesia.

Hingga saat ini PT. (Persero) Angkasa Pura I mengelola 13 Bandara dan 2 SBU Warehousing yaitu : Bandara Ngurah Rai - Denpasar Bali; Bandara Juanda – Surabaya; Bandara Hasanuddin - Ujung Pandang; Bandara Sepinggan – Balikpapan; Bandara Frans Kaisiepo – Biak; Bandara Sam Ratulangi – Manado; Bandara Syamsudin Noor – Banjarmasin; Bandara Ahmad Yani – Semarang; Bandara Adisutjipto – Yogyakarta; Bandara Adisumarmo – Surakarta; Bandara Selaparang – Mataram; Bandara Pattimura – Ambon; Bandara El Tari - Kupang dan Warehousing Bandara Hasanuddin Makassar; Warehousing Bandara Sepinggan Balikpapan.

Sebagai perusahaan yang bergerak dibidang usaha pelayanan jasa navigasi penerbangan dan pelayanan jasa kebandarudaraan yang dilaksanakan di 13 (tigabelas) bandara yang dikelola oleh Angkasa Pura I, memiliki tiga kelompok usaha yaitu *Aeronautika Air Traffic Services (ATS)*, *Aeronautika Non- Air Traffic Services*, dan *Non-Aeronautika*.

Gambaran bidang usaha Angkasa Pura I dalam bentuk bagan adalah sebagai berikut:



sumber : PT (Persero) Angkasa Pura I

Gambar 4.2.

Bidang Usaha PT (Persero) Angkasa Pura I

Pelayanan jasa Navigasi Penerbangan menghasilkan jasa *Aeronautika Air Traffic Services (ATS)* dengan produk Pelayanan Jasa Penerbangan yang terdiri dari *Route Charge* Domestik dan Internasional serta *Overflying* (Internasional).

Pelayanan jasa kebandarudaraan menghasilkan *Aeronautika Non-ATS* yang meliputi produk Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U), Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U), Pelayanan Jasa Garbarata (*Aviobridge*). Dan *Non-Aeronautika* meliputi Jasa Pemakaian *Counter*, *Conveyer*, *Utilitas*, Sewa dan Konsesi, Pemasangan Reklame, dan *Cargo Warehousing*.

4.1.9.2. Bandar Udara Selaparang

Bandara Selaparang (*Selaparang International Airport*) adalah bandara domestik dan internasional di kota Mataram, NTB. Bandara ini dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I pertama kali pada tanggal 6 Agustus 1995 dengan luas 68,79 hektare. Lahan yang ditempati oleh Bandara Selaparang seluas 68,79 hektar ini sebelumnya merupakan milik Pemerintah Pusat dalam hal ini Departemen Perhubungan yang kemudian diserahkan kepada PT Angkasa Pura I sebagai tambahan penyertaan modal pemerintah yang dinilai dengan uang sebanyak Rp 33 milyar lebih. Penyerahan lahan tersebut tertuang dalam Peraturan

Pemerintah Republik Indonesia No. 38 Tahun 1995 Tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Angkasa Purra I. Berdasarkan kenyataan ini, lahan Bandara Selaparang ini sepenuhnya merupakan aset PT Angkasa Pura I.

Bukti kepemilikan lahan Bandara Selaparang tersebut tertuang dalam beberapa buah sertifikat tanah yang diterbitkan oleh Badan Pertanahan Kota Mataram. Rincian luas lahan Bandara Selaparang ini dapat dilihat pada tabel 4.11

Tabel 4.6. Luas Lahan Bandara Selaparang Mataram

No.	Bukti	Luas Lahan (M ²)	Status Kepemilikan
1.	23.07.02.07.5.00003	671.805	Hak Pengelolaan
2.	23.07.02.07.5.00002	14.800	Hak Pengelolaan
3.	23.07.01.07.3.00191	1.187	Hak Guna Bangunan
4.	23.07.01.07.3.00192	107	Hak Guna Bangunan
Jumlah		687.899	

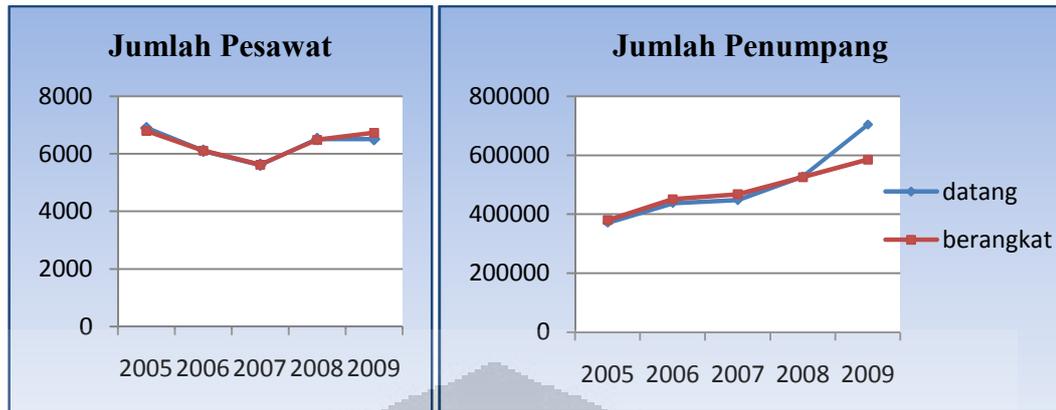
Sumber : Bandara Selaparang Mataram

Letak bandar udara Selaparang berada di jalan Adi Sutjipto kecamatan Selaparang kota Mataram-Nusa Tenggara Barat dengan koordinat 8°33'38,55" LS, 116°5'40,76" BT. Akses transportasi udara ini memberikan keuntungan tersendiri bagi Kota Mataram karena letak obyek wisata yang menjadi nilai jual andalan di pulau Lombok Nusa Tenggara Barat letaknya tersebar, sedangkan Kota Mataram berada di tengah-tengah akses transportasi yang menghubungkan daerah-daerah pariwisata di Lombok Barat, Lombok Tengah, dan Lombok Timur.

Tabel 4.7. Jumlah Pesawat, Penumpang dan Barang Melalui Bandar Udara Selaparang Mataram

Tahun	Pesawat		Penumpang		Barang/Cargo	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Bongkar	Muat
2005	6.894	6.794	371.065	379.484	1.752.413	842.039
2006	6.104	6.106	437.469	450615	2.607.053	1.746.386
2007	5.617	5.618	447.466	467490	2.490.345	1.387.609
2008	6.511	6.488	528.331	524855	3.762.780	1.897.646
2009	6.511	6.731	703.644	584818	3.354.366	1.525.432

Sumber : Nusa Tenggara Barat Dalam Angka 2010

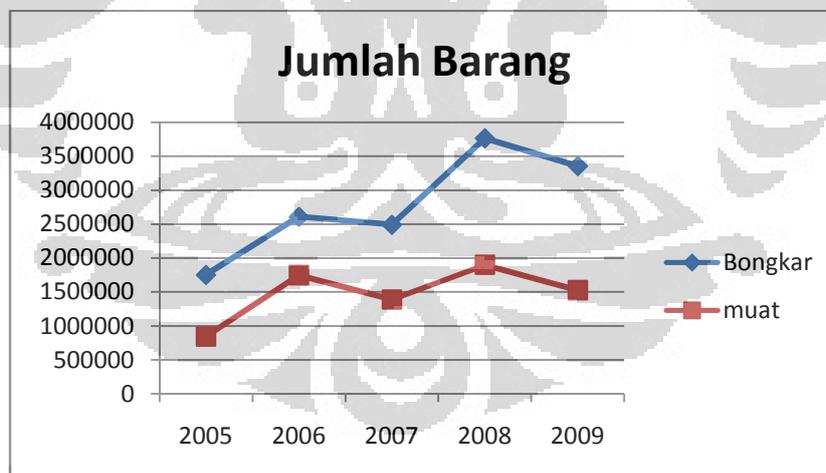


Sumber : NTB dalam angka 2010 (data diolah)

Gambar 4.3.

Grafik Jumlah Pesawat dan Penumpang Melalui Bandara Selaparang

Dilihat dari tabel 2.2. dan gambar 2.2. terlihat bahwa walaupun jumlah pesawat yang dilayani bandar udara Selaparang terkoreksi jumlahnya dari tahun 2005 hingga tahun 2007 yang kemudian meningkat hingga tahun 2009, tetapi jumlah penumpang pesawat terus mengalami kenaikan dari tahun 2005 sampai tahun 2009. Hal ini menandakan permintaan akan transportasi udara, baik menuju maupun melalui Pulau Lombok terus mengalami peningkatan.



Sumber : NTB dalam angka 2010 (data diolah)

Gambar 4.4.

Grafik Jumlah Barang Melalui Bandara Selaparang

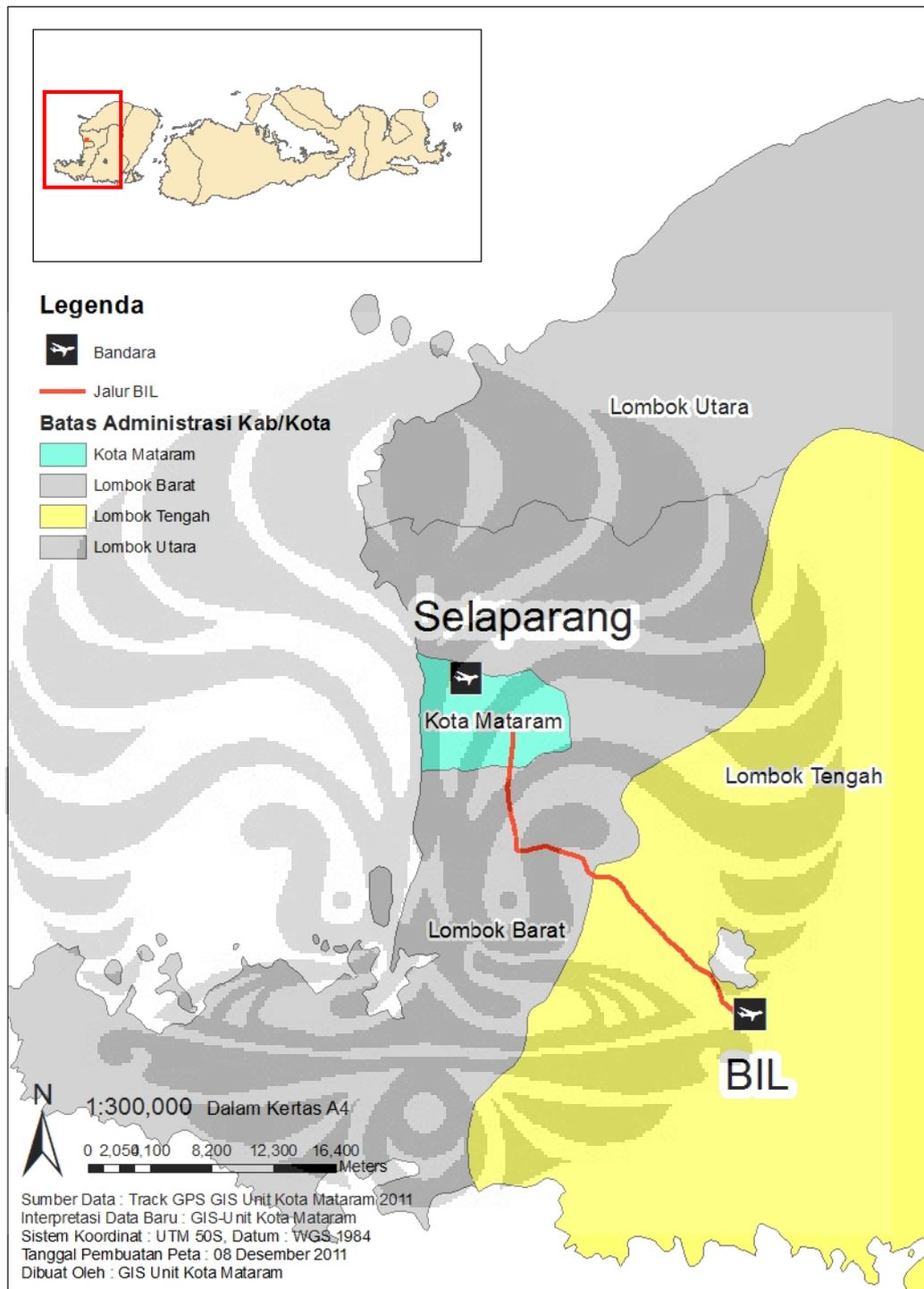
Gambar 4.4. merupakan grafik jumlah barang diluar dari barang penumpang yang menandakan penggunaan sektor angkutan udara dalam melakukan perpindahan barang dari dan ke luar kota Mataram.

Semenjak tanggal 1 Oktober 2011, operasional Bandar Udara Selaparang dihentikan dan dialihkan seluruh pelayanannya ke Bandara Internasional Lombok (BIL) di wilayah Kabupaten Lombok Barat yang berjarak ± 26 km.

4.1.9.3. Bandara Internasional Lombok (BIL)

Pembangunan Bandara Internasional Lombok berkembang dari sebuah pemikiran tentang kebutuhan NTB akan bandara bertaraf internasional. Pondasi pembangunan dasar pembangunan bandara bertaraf internasional ini bermula dari masa kepemimpinan Gubernur Drs. H. Warsito, dan dilanjutkan pada masa Gubernur-Gubernur berikutnya yaitu Drs. H. Harun Al Rasyid, MSi, Drs. H. L. Kemudian, implementasi pembangunan fisik dimulai masa kepemimpinan Drs. H. L. Serinata tahun 2006 dan diselesaikan serta diresmikan operasionalnya pada masa kepemimpinan TGH. M. Zainul Majdi tanggal 1 Oktober 2011. Dikarenakan bandara Selaparang tidak memenuhi syarat (teknis operasional) untuk menampung pesawat berbadan lebar, meskipun fasilitasnya ditingkatkan maka pembangunan bandara bertaraf Internasional dilakukan dengan memindahkan bandara yang ada ke wilayah Kabupaten Lombok Tengah yang berjarak ± 26 km dari kota Mataram.

Rencana awal pembangunan Bandara Internasional Lombok (BIL) diluar wilayah kota Mataram berdasarkan pada keputusan pemerintah untuk segera membangun bandar udara internasional Lombok, dan berpatokkan pada lima pertimbangan mendasar. Pertimbangan pertama terkait sektor pariwisata sangat mempengaruhi perkembangan ekonomi NTB. Kedua, untuk meningkatkan sektor pariwisata diperlukan pesawat berbadan lebar sehingga dapat menjangkau pasar dunia, seperti Australia, Jepang, Taiwan dan Korea. Ketiga, Bandara Selaparang tidak memenuhi syarat (teknis operasional) untuk menampung pesawat berbadan lebar, meskipun fasilitasnya ditingkatkan. Keempat, letak Bandara Selaparang yang di dalam kota menghambat perkembangan kota dan menimbulkan gangguan serta potensi bahaya terhadap lingkungan. Kelima, sesuai program pemerintah, lahan di Loteng seluas 538,5 hektar telah dibebaskan AP I sejak tahun 1955 dan telah disertifikasi tahun 2000.



Gambar 4.5. Peta Lokasi Bandar Udara Selaparang dan Bandara Internasional Lombok (BIL) Pulau Lombok NTB

Permasalahan lain yang dihadapi kalau Selaparang dikembangkan, di antaranya perpanjangan runway (landasan pacu) menjadi 2.500 meter ke arah

barat harus membebaskan kawasan perdagangan/ruko, kuburan Cina dan jalan menuju Senggigi seluas sekitar 136.000 m². Sedangkan perpanjangan runway ke arah timur tidak dimungkinkan ditinjau dari operasional penerbangan, karena adanya obstacle kontur kaki Gunung Rinjani. Demikian dengan pelebaran runway dari 40 meter menjadi 45 meter ke arah utara, memerlukan pembebasan permukiman seluas sekitar 248.140 m². Pelebaran runway strip ke arah selatan mengakibatkan bergesernya apron, terminal dan parkir kendaraan, sehingga perlu pembebasan kawasan pertokoan, perkantoran dan permukiman dengan total luas 519.816 m².

Lokasi BIL di atas lahan seluas 595 hektar, biaya pembangunannya semula direncanakan Rp. 665 miliar bertambah menjadi Rp. 802 miliar. Ditanggung bersama oleh PT Angkasa Pura I Persero, Pemerintah Provinsi (Pemprov) NTB dan Pemerintah Kabupaten Lombok Tengah sebesar Rp. 802 miliar. AP I menanggung Rp. 652 miliar untuk landas pacu, fasilitas operasional dan keselamatan penerbangan serta bangunan lain. Pemprov NTB menyiapkan Rp.110 miliar guna membangun taxiway, apron dan fasilitas penunjangnya. Pemerintah Kabupaten Lombok Tengah sebesar Rp.40 miliar untuk areal parkir, jalan lingkungan dan fasilitas penunjang.

BAB 5

ANALISA DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini melakukan beberapa macam analisa, yaitu analisa angka pengganda, analisa keterkaitan antar sektor, dan analisa dampak pengeluaran pemerintah terhadap sektor- sektor termasuk penentuan *key sector* dalam perekonomian Kota Mataram baik sebelum maupun setelah tidak adanya sektor angkutan udara di kota Mataram.

Skenario dampak perpindahan kehilangan sektor angkutan udara dilakukan dengan melakukan simulasi mengubah koefisien teknologi, yaitu dengan menghilangkan baris dan kolom sektor angkutan udara (sektor 16) dalam tabel input output. Hasil dari simulasi ketika bandar udara tidak lagi beroperasi di wilayah Kota Mataram dengan metode ekstraksi akan dibandingkan dengan kondisi awal, mangacu pada *forward linkage* dan *backward linkage* serta angka pengganda sektor dalam perekonomian.

5.1. Struktur Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009 (Kondisi Eksisting)

5.1.1. Gambaran Makro Perekonomian Kota Mataram

Berdasarkan tabel input output Kota Mataram Tahun 2009 terlihat bahwa total permintaan dalam wilayah Kota Mataram atas dasar harga produsen sebesar 8,34 triliun rupiah (kode 700 dalam tabel Input Output Kota Mataram 2009). Jika dilihat dari sisi permintaan, output tersebut terbentuk dari permintaan industri sebagai input produksi sektor-sektor, serta permintaan akhir baik dari dalam maupun luar wilayah kota Mataram. Seperti yang diperlihatkan pada tabel 5.1., terdapat sebesar Rp. 2,70 triliyun atau sebesar 32,36 persen merupakan permintaan dari sektor-sektor didalam wilayah kota Mataram yang digunakan sebagai input produksi untuk menghasilkan output. Sedangkan sebanyak Rp. 5,64 triliyun atau sebesar 67,64 persen merupakan permintaan akhir yang langsung digunakan tanpa melakukan proses produksi atau diolah kembali. Kemudian sisanya sebanyak 1,41 triliyun atau sebesar 16,86 persen merupakan permintaan dari luar daerah terhadap output sektor-sektor yang memproduksi di Kota Mataram pada tahun 2009. Hal ini

menjadikan struktur ekonomi kota Mataram lebih konsumtif dan kurang produktif karena sebanyak 67,64 persen digunakan untuk konsumsi. Andai saja proporsi sebesar itu digunakan untuk produksi maka nilai tambah yang dihasilkan tentu akan jauh lebih besar.

**Tabel 5.1. Struktur Permintaan Dalam Perekonomian Kota Mataram 2009
(Dalam Ribuan Rupiah)**

SEKTOR	PERMINTAAN			JUMLAH
	ANTARA	AKHIR	EKSPOR	
1	2	3	4	5
1. Pertanian	291,673,795	286,944,115	3,247,164	578,617,910
a. Padi	59,028,202	3,671,298	-	62,699,500
b. Perikanan	22,858,449	66,849,824	964,527	89,708,273
c. Pertanian Lainnya	209,787,144	216,422,993	2,282,637	426,210,137
2. Pertambangan dan Penggalian	35,397,788	5,844,239	-	41,242,027
3. Industri Pengolahan	966,531,347	1,374,445,365	162,253,976	2,340,976,712
a. Industri Tahu Tempe	2,305,122	15,611,114	10,289,989	17,916,236
b. Industri Makanan & Minuman	145,403,799	623,592,854	33,629,406	768,996,653
c. Industri Kertas & Karton	68,049,771	24,949,255	9,025,872	92,999,026
d. Industri Pengilangan Minyak	384,443,201	109,416,839	-	493,860,040
e. Industri Lainnya	366,329,454	600,875,303	109,308,709	967,204,757
4. Listrik dan Gas	164,458,111	58,055,041	-	222,513,152
5. Air Bersih	2,062,226	5,656,257	-	7,718,483
6. Bangunan	41,007,051	711,974,800	-	752,981,851
7. Perdagangan	372,343,505	519,380,749	61,374,315	891,724,254
8. Restoran dan Perhotelan	18,883,043	94,482,373	69,461,065	113,365,416
9. Angkutan dan Komunikasi	653,659,386	1,061,574,841	488,265,062	1,715,234,227
a. Angkutan Darat	454,426,494	636,086,434	260,885,726	1,090,512,928
b. Angkutan Udara	78,892,613	205,768,070	133,393,118	284,660,683
c. Angkutan Lainnya & Jasa Penunjang Angkutan	24,968,602	13,123,345	1,586,145	38,091,947
d. Komunikasi	95,371,677	206,596,992	92,400,073	301,968,669
10. Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya	19,934,559	685,103,164	541,946,390	705,037,723
11. Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	51,015,915	113,161,173	45,786,243	164,177,088
12. Jasa Sosial Kemasyarakatan	65,016,351	61,680,424	24,356,387	126,696,775
13. Jasa Lainnya	18,028,865	22,236,523	9,765,342	40,265,388
14. Pemerintahan dan Pertahanan	-	642,681,772	-	642,681,772
JUMLAH	2,700,011,942	5,643,220,836	1,406,455,944	8,343,232,778

Sumber : Tabel Input Output Kota Mataram 2009 (telah diolah kembali)

Industri pengolahan dalam struktur permintaan di kota Mataram merupakan yang terbesar, yaitu sebesar Rp. 2,34 triliun dengan proporsi sebesar 28,06 persen dari total permintaan. Urutan kedua terbesar adalah sektor angkutan dan komunikasi dengan proporsi sebesar 20,56 persen dari total permintaan dengan nilai sebesar Rp. 1,71 triliun. Sektor-sektor lain yang memiliki

permintaan yang besar berikutnya adalah sektor perdagangan dengan nilai Rp. 891,72 milyar, kemudian bangunan sebesar Rp. 752,98 milyar, serta sektor bank dan keuangan lain yang memiliki permintaan sebesar Rp. 705,04 milyar.

Permintaan pada sektor industri pengolahan terdiri dari permintaan antara yang digunakan lagi sebagai bahan baku bagi sektor lain sebesar Rp. 966,53 milyar atau 41,29 persen dan komponen permintaan akhir sebesar Rp. 1,37 triliun atau 58,71 persen serta dari total tersebut digunakan untuk permintaan daerah lain sebesar Rp. 162,25 milyar atau 6,93 persen. Walaupun permintaan antara di sektor ini masih dibawah permintaan akhir tetapi proporsinya hampir mendekati seimbang dan dengan total permintaan yang paling besar membentuk total permintaan, maka sektor ini merupakan sektor yang dapat menjadikan perekonomian kota Mataram produktif. Dengan digunakannya hasil industri pengolahan ini sebagai input produksi bagi sektor lainnya, maka nilai tambah yang dihasilkan dari pengolahan tersebut akan meningkatkan perekonomian kota Mataram melalui perputaran ekonomi yang terjadi. Didalam sektor industri pengolahan, terdapat sub sektor industri tahu tempe yang memiliki proporsi cukup besar dalam perekonomian di kota Mataram. Industri tahu tempe memiliki peranan sebesar Rp. 17,92 milyar dan industri ini dikerjakan secara tradisional dan menjadi lapangan usaha yang memiliki potensi ekspor yang sangat besar mencapai 57,43 persen. Tahu tempe asal kota Mataram memang merupakan salah satu produk unggulan yang terkenal didaerah sekitar sebagai yang terbaik sehingga permintaan dari daerah lain tercipta.

Sektor dengan urutan permintaan kedua terbesar yaitu angkutan dan komunikasi tersusun dari permintaan antara sebesar Rp. 653,66 milyar atau 38,11 persen dengan permintaan akhir sebesar Rp. 1,06 triliun atau memiliki proporsi terbesar sebesar 61,89 persen sebagai pembentuk total permintaan sektor ini. Dari total permintaan tersebut, sejumlah Rp. 488,27 miliar digunakan untuk memenuhi permintaan dari daerah lain dengan proporsi 28,47 persen. Didalam sektor angkutan dan komunikasi, permintaan terbesar berasal dari sektor angkutan darat dengan nilai Rp. 1,35 triliun dari permintaan total sektor ini sebesar Rp. 1,72 triliun atau memiliki proporsi sebesar 63,58 persen. Sektor lain yaitu sektor komunikasi yang bernilai Rp. 301,97 milyar berkontribusi sebesar 17,6 persen

kemudian sektor angkutan udara berkontribusi sebesar 16,6 persen serta sektor Angkutan Lainnya & Jasa Penunjang Angkutan yang memiliki kontribusi terkecil yaitu sebesar 3,49 persen dari total permintaan di sektor angkutan dan komunikasi. Komponen permintaan angkutan darat terdiri dari permintaan antara sebesar Rp. 454,43 miliar atau berkontribusi sebesar 41,67 persen dan permintaan akhir sebesar Rp. 636,09 miliar atau sebesar 58,33 persen. Dari total permintaan tersebut, senilai Rp. 260,89 miliar merupakan permintaan dari daerah lain. Dalam sektor komunikasi, kontribusi terbesar juga berasal dari permintaan akhir sebesar 68,42 persen, sedangkan permintaan antara sebesar 31,58 persen dengan besaran permintaan ekspor mencapai 30,60 persen. Begitu juga dengan sektor angkutan udara yang permintaan akhirnya lebih besar yaitu sebesar 72,29 persen sedangkan permintaan antara sebesar 27,71 persen dan sebesar 46,86 persennya merupakan permintaan daerah lain. Hal ini cukup jelas karena output angkutan udara terkait erat dengan infrastruktur dan regulasi yang memiliki wilayah operasional untuk melayani beberapa daerah. Dalam kaitannya dengan sektor angkutan udara di kota Mataram ini, sektor ini melayani permintaan dari seluruh wilayah NTB yang membutuhkan pelayanan transportasi udara.

Sektor perdagangan yang memiliki kontribusi sebesar 10,69 persen terhadap permintaan total terdiri dari 41,76 persen permintaan antara dan 58,24 persen merupakan permintaan akhir. Nilai ekspornya yang sejumlah Rp. 61,37 miliar berkontribusi membentuk permintaan total sektor ini sebesar 6,88 persen. Sektor bangunan memiliki kontribusi 9,03 persen dalam permintaan total. Permintaan akhir adalah komponen terbesar pembentuknya hingga mencapai 94,55 persen dibandingkan dengan permintaan antara yang hanya sebesar 5,45 persen dari permintaan di sektor bangunan. Sektor ini tidak memiliki komponen ekspor karena produk bangunan bukanlah produk yang dapat diproduksi di suatu daerah untuk digunakan di daerah lain, melainkan produk tersebut harus diproduksi ditempat dimana terjadi permintaan tersebut.

Sedangkan dari sisi penawaran, kita dapat melihat peranan sektor-sektor dalam menyediakan barang dan jasa yang dihasilkan untuk memenuhi permintaan di dalam wilayah. Hal ini akan lebih jelas ditunjukkan pada tabel 5.2. mengenai kemampuan sektor-sektor di wilayah kota Mataram menawarkan output yang

dihasilkannya serta berapa besar potensi pasar yang terbuka bagi sektor-sektor di kota Mataram.

Tabel 5.2. Struktur Penawaran Dalam Perekonomian Kota Mataram 2009
(Dalam Ribuan Rupiah)

SEKTOR	PENAWARAN		JUMLAH
	IMPOR	PRODUKSI	
1	2	3	4
1. Pertanian	356,768,571	221,849,339	578,617,910
a. Padi	1,331,929	61,367,571	62,699,500
b. Perikanan	29,315,817	60,392,456	89,708,273
c. Pertanian Lainnya	326,120,825	100,089,312	426,210,137
2. Pertambangan dan Penggalian	40,318,167	923,860	41,242,027
3. Industri Pengolahan	1,057,753,026	1,283,223,686	2,340,976,712
a. Industri Tahu Tempe	-	17,916,236	17,916,236
b. Industri Makanan & Minuman	87,880,256	681,116,397	768,996,653
c. Industri Kertas & Karton	37,203,347	55,795,679	92,999,026
d. Industri Pengilangan Minyak	493,860,040	-	493,860,040
e. Industri Lainnya	438,809,383	528,395,374	967,204,757
4. Listrik dan Gas	-	222,513,152	222,513,152
5. Air Bersih	-	7,718,483	7,718,483
6. Bangunan	-	752,981,851	752,981,851
7. Perdagangan,	-	891,724,254	891,724,254
8. Restoran dan Perhotelan	6,025,733	107,339,683	113,365,416
9. Angkutan dan Komunikasi	8,669,629	1,706,564,598	1,715,234,227
a. Angkutan Darat	6,695,818	1,083,817,110	1,090,512,928
b. Angkutan Udara	1,019,942	283,640,741	284,660,683
c. Angkutan Lainnya & Jasa Penunjang Angkutan	658,618	37,433,329	38,091,947
d. Komunikasi	295,251	301,673,418	301,968,669
10. Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya	4,568,765	700,468,958	705,037,723
11. Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	6,239,740	157,937,348	164,177,088
12. Jasa Sosial Kemasyarakatan	5,676,545	121,020,230	126,696,775
13. Jasa Lainnya	675,675	39,589,713	40,265,388
14. Pemerintahan dan Pertahanan	-	642,681,772	642,681,772
JUMLAH	1,486,695,851	6,856,536,927	8,343,232,778

Sumber : Tabel Input Output Kota Mataram 2009 (diolah kembali)

Output yang dihasilkan dari proses produksi domestik perekonomian di kota Mataram adalah sebesar 6,86 triliun rupiah atau sebesar 78,70 persen dari total permintaan di kota Mataram. Ada sejumlah 1,49 triliun rupiah barang dan jasa yang diimpor oleh perekonomian di kota Mataram baik untuk konsumsi langsung maupun sebagai input produksi bagi sektor-sektor dalam perekonomiannya. Ketergantungan akan barang dan jasa dari luar yang memiliki kontribusi sebesar 21,30 persen menandakan kota Mataram memiliki ketergantungan yang cukup tinggi terhadap barang dan jasa impor dari daerah lain.

Berdasarkan tabel 5.2., sektor Industri pengolahan yang memiliki permintaan ataupun penawaran terbesar dalam struktur permintaan kota Mataram ternyata hanya mampu dipenuhi dari penawaran oleh produksi domestik sebesar Rp. 1,28 triliun atau hanya sebesar 54,82 persen dari total Rp. 2,34 triliun penawaran total. Sisanya sebesar Rp. 1,06 triliun atau sebesar 45,18 persen berasal dari luar daerah untuk memenuhi permintaan sektor tersebut. Hal ini diantaranya disebabkan oleh Industri pengilangan minyak sepenuhnya bukan hasil produksi dari kota Mataram, sedangkan industri kertas dan karton sejumlah 40 persen penawarannya berasal dari output daerah lain. Begitu pula dengan industri lainnya yang komponen penawarannya sebesar 45,37 persen merupakan barang dan jasa impor. Disisi lain, penawaran dari sektor angkutan dan komunikasi hampir seluruhnya merupakan produksi domestik (99,49%) yaitu sebesar Rp. 1,71 triliun dari total Rp. 1,72 triliun yang ditawarkan. Hanya sebesar 0,51 persen yaitu senilai Rp. 8,67 miliar yang merupakan penawaran impor dari daerah lain dari seluruh penawaran sektor angkutan dan komunikasi. Sektor angkutan darat sebagai komponen terbesar sektor angkutan dan komunikasi mampu disediakan oleh produksi domestik sebesar 99,39 persen. Selain itu sektor ini memiliki kontribusi yang besar sebagai komponen pembentuk PDRB kota Mataram yaitu sebesar 13,07 persen.

Sektor dengan jumlah penawaran terbesar berikutnya yaitu sektor perdagangan dengan kontribusi 10,69 persen mampu dipenuhi oleh perekonomian disektor tersebut sepenuhnya. Sedangkan sektor bangunan, karena sifat outputnya yang tidak dapat dipindahkan maka total penawaran merupakan total produksi domestik yang dilakukan. Disisi lain, sektor listrik dan gas serta air bersih dan juga industri pengilangan minyak dicatat berdasarkan besarnya penggunaan di suatu daerah dan bukan mencerminkan hasil produksi daerah tersebut.

Di sektor pertanian, meskipun kota Mataram memiliki keterbatasan luas wilayah daratan, yaitu hanya $\pm 61,30 \text{ km}^2$, ditambah semakin sempitnya lahan pertanian yang beralih fungsi menjadi perumahan maupun bangunan lainnya, ternyata sektor padi masih dapat diproduksi sebesar 97,88 persen yaitu sebesar Rp. 61,37 miliar dari total penawaran yang sebesar Rp. 62,70 miliar. Sektor perikanan juga memiliki hasil produksi yang dapat membentuk penawaran sebesar

Rp. 60,39 miliar dan berkontribusi sebesar 67,32 persen terhadap total penawaran di kota Mataram. Tetapi kota Mataram di sektor pertanian lainnya tidak mampu membentuk penawaran yang tinggi dari potensi yang tersedia. Penawaran sektor pertanian lainnya sebesar Rp. 100,09 miliar hanya berkontribusi sebesar 23,48 persen dari total penawaran di kota Mataram. Serbuan barang dan jasa dari luar wilayah kota Mataram mencapai 76,52 persen atau sebesar Rp. 326,12 miliar.

Adapun sektor industri pengilangan minyak tidak berproduksi di dalam wilayah kota Mataram. Dimunculkannya sektor ini hanya untuk memperlihatkan seberapa besar kebutuhan kota Mataram akan output dari industri ini yaitu berupa bahan bakar minyak, minyak tanah, dan sebagainya. Didalam tabel input output kota Mataram tahun 2009 juga industri pengilangan minyak tetap dipertahankan keberadaannya dengan memunculkan pada sisi output sektor tersebut yang digunakan sebagai input bagi sektor-sektor yang ada dalam perekonomian kota Mataram. Tetapi pada kolom sektor, nilainya nol pada seluruh sektor karena sektor ini tidak berproduksi di dalam wilayah kota Mataram sehingga tidak memerlukan input dari sektor manapun.

Dalam tabel 5.3. diperlihatkan besaran komponen nilai tambah bruto per sektor dalam perekonomian kota Mataram tahun 2009 yang ditulis dalam ribuan. Jika diitinjau dari komponennya, nilai tambah bruto terbesar berasal dari komponen surplus usaha yaitu mencapai Rp. 2,53 triliun atau 60,85 persen, kemudian disusul oleh upah dan gaji sebesar Rp. 1,31 triliun dengan kontribusi sebesar 31,57 persen. Hal ini mengindikasikan bahwa para pemilik modal menikmati porsi paling banyak dibandingkan seluruh pekerja dalam perekonomian kota Mataram. Sedangkan komponen pajak tidak langsung sebesar Rp. 68,94 miliar atau memiliki kontribusi sebesar 1,66 persen mengindikasikan peranan pemerintah dalam memanfaatkan potensi penerimaan masih sangat kecil. Komponen penyusutan memiliki kontribusi sebesar 5,92 persen dengan nilai Rp. 2446,23 miliar.

Sektor yang mempunyai rasio nilai tambah bruto (NTB) tinggi adalah sektor perdagangan serta sektor angkutan darat yaitu masing-masing 17,98 persen dan 17,56 persen yaitu senilai Rp. 747,18 miliar dan Rp. 730,06 miliar. Sektor pengilangan minyak tidak memberikan kontribusi nilai tambah, karena nilai pada

sektor ini hanya penggunaan output yang sepenuhnya tidak diproduksi di wilayah kota Mataram. Sedangkan sektor yang memberikan kontribusi terendah dalam pembentukan nilai tambah bruto adalah sektor pertambangan dan penggalian dimana sektor ini hanya memiliki peran dalam nilai tambah sebesar 0,02 persen yaitu sebesar Rp. 895,85 juta. Sektor pertambangan dan penggalian di kota Mataram hanya terbentuk dari penambangan pasir dan batu yang sebenarnya harus dapat ditekan outputnya guna menjaga dampak lingkungan yang dapat ditimbulkan tetapi disisi lain merupakan mata pencarian rakyat. Kemudian usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar dengan total sebesar Rp. 113,14 miliar dan kontribusi sebesar.

**Tabel 5.3. Nilai Tambah Per Sektor Menurut Komponen Pembentuknya
Di Kota Mataram Tahun 2009 (Rp. 000)**

SEKTOR	Upah & Gaji	Surplus Usaha	Penyusutan	Pajak Tak Langsung
1 Padi	7,915,870	41,958,860	189,886	272,961
2 Perikanan	0	46,950,036	10,109	2,973
3 Pertanian Lainnya	12,243,911	55,452,219	558,807	1,243,588
4 Pertambangan dan Penggalian	0	895,670	180	0
5 Industri Tahu Tempe	1,092,979	3,386,473	170,998	14,103
6 Industri Makanan & Minuman	68,912,288	100,762,505	12,624,268	2,374,289
7 Industri Kertas & Karton	7,944,658	14,752,395	1,552,720	4,433,207
8 Industri Pengilangan Minyak	0	0	0	0
9 Industri Lainnya	88,885,441	126,648,102	5,849,164	5,004,296
10 Listrik dan Gas	1,097,342	32,133,481	7,847,029	82,818
11 Air Bersih	2,451,882	3,799,413	76,495	0
12 Bangunan	39,153,319	257,187,208	18,277,734	31,545,328
13 Perdagangan	247,739,096	453,174,825	38,866,219	7,403,089
14 Restoran dan Perhotelan	12,377,037	53,144,284	9,743,625	2,630,374
15 Angkutan Darat	161,834,281	505,054,052	53,907,090	9,267,047
16 Angkutan Udara	56,771,080	76,909,376	45,505,873	584,122
17 Angkutan Lainnya & Jasa Penunjang Angkutan	13,059,730	15,233,347	1,128,263	216,280
18 Komunikasi	87,323,094	162,447,284	3,071,667	555,825
19 Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya	52,055,463	465,287,182	12,387,331	74,607
20 Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	36,112,323	67,629,104	6,604,412	2,789,441
21 Jasa Sosial Kemasyarakatan	52,177,039	35,232,513	8,000,237	338,891
22 Jasa Lainnya	16,450,451	11,108,157	2,522,326	106,846
23 Pemerintahan dan Pertahanan	346,615,625	0	17,331,075	0
JUMLAH	1,312,212,911	2,529,146,485	246,225,507	68,940,085

Sumber : Tabel Input Output Kota Mataram 2009 (telah diolah kembali)

Ditinjau dari penggunaan output yang dihasilkan, maka komponen konsumsi rumah tangga mendominasi permintaan akhir yaitu dengan komposisi sebesar 41,50 persen. Komponen lain yang memiliki kontribusi cukup besar adalah ekspor yaitu mencapai 24,92 persen. Sedangkan komponen pembentukan modal tetap bruto (PMTB) mencapai 18,78 persen. Hal tersebut mengindikasikan geliat investasi yang cukup baik di Kota Mataram tahun 2009.

Konsumsi rumah tangga di kota Mataram berdasarkan tabel input output Kota Mataram 2009 klasifikasi 23 sektor adalah sebesar 2,34 triliun rupiah. Adapun total permintaan akhir di Kota Mataram tercatat sebesar 5,64 triliun rupiah, sehingga kontribusi konsumsi dalam PDRB Kota Mataram tahun 2009 sebesar 41,5 persen. Komponen lainnya pembentuk PDRB dari sisi permintaan akhir yaitu konsumsi pemerintah sebesar 624,1 milyar rupiah atau berkontribusi 11,06 persen; pembentukan modal tetap dan perubahan stok 1,27 triliun atau 22,5 persen; serta digunakan untuk memenuhi permintaan diluar daerah sebesar 1,41 triliun rupiah atau 25 persen.

5.1.2. Peranan Sektor Angkutan Udara Dalam Struktur Perekonomian Kota Mataram

Pada tabel 5.4 diperlihatkan bahwa sektor 15 : angkutan darat memiliki kontribusi terbesar terhadap output domestik. Output domestik yang dihasilkan oleh sektor tersebut mencapai 15,81 persen atau sebesar 1,08 triliun rupiah. Sektor lain yang memiliki output domestik besar yaitu sektor perdagangan dengan kontribusi sebesar 13,01; disusul oleh sektor bangunan sebesar 10,98 persen dan sektor bank dan lembaga keuangan lain sebesar 10,22 persen.

Mengacu pada tabel 5.2, sektor angkutan udara sendiri (sektor 16) berada pada urutan 9 terbesar dalam kontribusinya terhadap output, yaitu sebesar 3,41 persen dengan total output sebesar Rp. 284,66 milyar. Dalam kaitannya dengan output domestik, sektor angkutan udara masih berada pada urutan 9 besar juga dengan kontribusi sebesar 4,14 persen atau sebesar Rp. 283,64 milyar seperti yang terlihat pada tabel 5.4. Dalam kaitannya dengan impor dari daerah lain, sesuai dengan tabel 5.2., sektor angkutan udara membutuhkan komponen dari luar

perekonomian Kota Mataram yang kecil, yaitu sebesar Rp. 1,02 miliar atau hanya 0,36 persen dari total input produksi yang dibutuhkan di sektor angkutan udara.

Tabel 5.4. Sepuluh Kontribusi Output Domestik Terbesar Terhadap Perkonomian di Kota Mataram Tahun 2009

Peringkat	Sektor	Nilai (Rp. 000)	Distribusi
(1)	(2)	(3)	(4)
1	15. Angkutan Darat	1.083.817.109	15,81
2	13. Perdagangan	891.724.285	13,01
3	12. Bangunan	752.981.849	10,98
4	19. Bank & Keuangan Lainnya	700.468.957	10,22
5	06. Ind Makanan & Minuman	681.116.399	9,93
6	23. Jasa Pemerintah & Pertahanan	642.681.773	9,37
7	09. Industri Lainnya	528.395.373	7,71
8	18. Komunikasi	301.673.415	4,40
9	16. Angkutan Udara	283.640.742	4,14
10	10. Air Bersih Lainnya	222.513.150 767.523.903	3,25 11,19
	Jumlah	6.856.536.954	100,00

Sumber : BPS, Tabel Input Output Kota Mataram 2009

Besarnya nilai tambah di tiap-tiap sektor ditentukan oleh besarnya output (nilai produksi) yang dihasilkan dan jumlah biaya yang dikeluarkan dalam proses produksi. Oleh sebab itu, (BPS, Tabel Input Output Kota Mataram 2009) suatu sektor yang memiliki output yang besar belum tentu memiliki nilai tambah yang besar pula, karena masih tergantung pula pada seberapa besar biaya produksinya. Untuk itu perlu dilihat peranan sektor terhadap nilai tambah yang dihasilkan.

Jika diperbandingkan antara tabel 5.4. dan 5.5, terlihat bahwa sektor yang memiliki output domestik besar hampir semuanya juga memiliki nilai tambah yang besar dalam perekonomian wilayah kota Mataram. Hanya sektor Air bersih yang tidak termasuk penyumbang nilai tambah terbesar. Sedangkan sektor yang tidak termasuk ke dalam sepuluh penyumbang output domestik terbesar tetapi masuk sebagai sepuluh sektor yang memiliki nilai tambah terbesar adalah sektor usaha bangunan dan jasa perusahaan (sektor 20). Artinya sektor air bersih (sektor 10) walaupun menghasilkan output yang besar, tetapi sektor ini memiliki biaya yang besar dalam proses produksinya jika dibandingkan dengan sektor usaha

bangunan dan jasa perusahaan (sektor 20). Hal yang sama terjadi pada sektor penyumbang output domestik terbesar yaitu sektor Angkutan Darat (sektor 15), dimana dengan output sebesar Rp. 1,084 triliun hanya membentuk nilai tambah sebesar Rp. 730,06 miliar yang lebih rendah dari pembentukan nilai tambah sektor perdagangan (sektor 13) yaitu sebesar Rp. 747,18 miliar dengan output domestik hanya sebesar Rp. 891,72 miliar. Dari sepuluh sektor yang memiliki output terbesar, ternyata sektor industri makanan dan minuman (sektor 6) merupakan sektor yang memiliki biaya produksi terbesar disusul oleh sektor bangunan (sektor 12).

Tabel 5.5. Sepuluh Kontribusi Nilai Tambah Bruto Terbesar Terhadap Perkonomian Di Kota Mataram Tahun 2009

Peringkat	Sektor	Nilai (Rp. 000)	Distribusi
(1)	(2)	(3)	(4)
1	13. Perdagangan	747.183.230	17,98
2	15. Angkutan Darat	730.062.470	17,56
3	19. Bank & Keuangan Lainnya	529.804.583	12,75
4	23. Jasa Pemerintah & Pertahanan	363.946.700	8,76
5	12. Bangunan	346.163.590	8,33
6	18. Komunikasi	253.397.870	6,10
7	09. Industri Lainnya	226.387.002	5,45
8	06. Ind Makanan & Minuman	184.673.349	4,44
9	16. Angkutan Udara	179.770.450	4,33
10	20. Ush Bangunan & Jas Prsh. Lainnya	113.135.280 482.000.465	2,72 11,60
	Jumlah	4.156.524.989	100,00

Sumber : BPS, Tabel Input Output Kota Mataram 2009

Sedangkan sektor yang memiliki biaya terkecil dalam proses penciptaan output sehingga memberikan nilai tambah yang besar adalah sektor komunikasi (sektor 18) dan sektor angkutan udara (sektor 16). Dilihat dari kontribusinya, sektor angkutan udara (sektor 16) juga berada di urutan 9 terbesar yaitu Rp. 179,77 miliar atau sebesar 4,33 persen dari nilai tambah keseluruhan dalam perekonomian Kota Mataram yang sebesar Rp. 4,16 triliun. Jadi, kehilangan sektor angkutan udara jika dilihat dari output sektor tersebut dalam perekonomian Kota Mataram mengacu pada data diatas, dapat berpotensi menurunkan output sebesar 4,14 persen dan kehilangan sebesar 4,33 persen dari nilai tambah yang terbentuk.

**Tabel 5.6. Nilai Tambah Sektor Angkutan Udara
Menurut Komponen Pembentuknya Di Kota Mataram Tahun 2009**

Kode	Komponen Nilai Tambah Bruto	Nilai (Rp. 000)	Distribusi
(1)	(2)	(3)	(4)
201	Upah dan Gaji	56.771.080	31,58
202	Surplus Usaha	76.909.376	42,78
203	Penyusutan	45.505.873	25,31
204	Pajak Tak Langsung Neto	584.122	0,33
301	Jumlah Nilai Tambah Bruto	179.770.451	100,00

Sumber : BPS, Tabel Input Output Kota Mataram 2009

Komponen pembentuk nilai tambah sektor angkutan udara, seperti yang dijabarkan dalam tabel 5.6., memiliki kontribusi yaitu, upah dan gaji sebesar Rp. 56,77 miliar; surplus usaha (sewa, bunga dan keuntungan) sebesar Rp. 76,91 miliar; dan penyusutan sebesar Rp. 45,51 miliar; serta pajak tak langsung netto yang sangat kecil sebesar Rp. 584,12 juta. Artinya, dalam sektor angkutan udara, meskipun relatif proporsional dengan keuntungan yang diterima pekerja disektor tersebut, para pemilik modal mendapatkan porsi keuntungan terbesar yang terlihat dari komponen surplus usaha sebagai komponen terbesar pembentukan nilai tambah, yaitu sebesar 42,78 persen,. Hal yang berbeda akan terlihat dari kecilnya pajak tak langsung netto yaitu hanya sebesar 0,33 persen dari jumlah input primer sehingga diindikasikan bahwa pemerintah daerah tidak memiliki kontribusi yang besar dari keberadaan dan adanya aktifitas bandara di wilayahnya dalam hal penetapan pajak tak langsung berdasarkan potensi yang ada serta pemberian subsidi.

5.1.2.1. Analisa Keterkaitan Kebelakang

Keunggulan dari analisa input output adalah dapat mengetahui seberapa kuat hubungan antara sektor-sektor produksi dalam perekonomian suatu wilayah. Hubungan ini antara lain adalah keterkaitan kebelakang (backward linkage) yang merupakan hubungan suatu sektor dengan bahan baku yang digunakannya yang diproduksi oleh sektor lain. Nilai keterkaitan kebelakang yang tinggi dapat diartikan sebagai ketergantungan yang tinggi sektor tersebut terhadap bahan baku

hasil dari produksi dari sektor-sektor lain dalam suatu wilayah. Sehingga perubahan dari permintaan akhir sektor tersebut akan berdampak pada permintaan bahan baku yang akan digunakannya. Perubahan terhadap permintaan bahan baku yang digunakan akan berpengaruh terhadap perubahan permintaan sektor penyedia bahan baku tersebut dan akhirnya mempengaruhi produksi sektor tersebut.

Analisa keterkaitan dilakukan dengan melihat nilai daya penyebaran (*backward linkage*), dimana nilai ini dapat menunjukkan efek relatif sektor-sektor dalam perekonomian atas perubahan permintaan akhir total yang terjadi terhadap permintaan akhir suatu sektor dengan menghubungkan suatu sektor terhadap bahan baku yang disediakan oleh sektor-sektor lainnya. Suatu sektor yang memiliki daya penyebaran yang tinggi (*backward linkage*) berindikasi sektor tersebut memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap sektor domestik lain. Dengan kondisi suatu sektor memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap sektor lain adalah jika adanya peningkatan permintaan output sektor, akan meningkatkan permintaan sektor lainnya yang akan digunakan sebagai bahan baku memproduksi tambahan permintaan pada sektor tersebut. Sehingga, peningkatan permintaan suatu sektor tidak hanya menyebabkan peningkatan output sebesar tambahan permintaan terhadap sektor tersebut saja, melainkan akan lebih besar lagi karena terjadi peningkatan pula pada permintaan output sektor yang lain yang terkait yang sering disebut *round by round effect*. Sedangkan tambahan output yang tercipta langsung dari respon terhadap perubahan permintaan akhir suatu sektor, disebut dengan dampak langsung (*Direct Effect*).

Dalam analisa input output, *round by round effect* dapat dihitung dengan menggunakan matriks kebalikan Leontief (matriks $(1-A)^{-1}$). Sedangkan dalam menentukan dampak langsung yang terjadi dalam perekonomian dapat dihitung dengan menggunakan matrik teknologi (matriks A). Berdasarkan keterkaitan kebelakang (*backward linkage*) yang ditampilkan pada tabel 5.7., akan dijabarkan 10 sektor yang memiliki keterkaitan terbesar terhadap bahan baku di wilayah kota Mataram pada tahun 2009.

Tabel 5.7.
Nilai Keterkaitan ke Belakang Sektor Dalam Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009

No	Sektor	Keterkaitan ke Belakang	
		Langsung	Total
1	Padi	0.1797	1.2772
2	Perikanan	0.2224	1.2937
3	Pertanian lainnya	0.3056	1.4586
4	Pertambangan dan Pengalihan	0.0303	1.0434
5	Industri Tahu Tempe	0.7396	2.0464
6	Industri Makanan dan Minuman Lainnya	0.7289	2.1591
7	Industri Kertas, Barang dari Kertas & Karton	0.4859	1.7679
8	Industri Pengilangan Minyak	0.0000	1.0000
9	Industri Lainnya	0.5716	1.9414
10	Listrik dan Gas	0.8150	2.0977
11	Air Bersih	0.1802	1.2805
12	Bangunan	0.5403	1.8489
13	Perdagangan	0.1621	1.2304
14	Restoran dan Perhotelan	0.2743	1.4429
15	Angkutan Darat	0.3264	1.4081
16	Angkutan Udara	0.3662	1.4885
17	Angkutan Lainnya & Jasa Penunjang Angkutan	0.2083	1.2936
18	Komunikasi	0.1600	1.2207
19	Bank dan Keuangan Lain	0.2436	1.3034
20	Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	0.2837	1.4062
21	Jasa Sosial dan Kemasyarakatan	0.2088	1.3235
22	Jasa Lainnya	0.2375	1.3612
23	Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	0.4337	1.6990

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Berdasarkan keterkaitan total, sektor industri makanan dan minuman (sektor 6) ternyata memiliki keterkaitan terbesar didalam perekonomian di kota Mataram sebesar 2,1591. Artinya, sektor industri makanan dan minuman merupakan sektor terbesar yang menggunakan bahan baku dari output dari sektor-sektor domestik di kota Mataram. Jika dilihat dari matrik kebalikan *Leontief*, maka dapat terlihat sektor industri makanan dan minuman membutuhkan bahan baku terbesar dari sektor pertanian lainnya (sektor 3) dengan nilai keterkaitan sebesar 0,2281. Kemudian berturut-turut adalah sektor angkutan darat (sektor 15) dengan nilai 0,1824; sektor perdagangan (sektor 13) dengan nilai 0,1752; sektor padi (sektor 1) dengan nilai 0,1086; sektor industri lainnya (sektor 9) dengan nilai 0,0588; sektor industri pengilangan minyak (sektor 8) dengan nilai 0,0492.

Berdasarkan analisa keterkaitan kebelakang atau backward linkage (BL), sektor angkutan udara memiliki total daya penyebaran sebesar 1,4885 seperti yang ditampilkan pada tabel 5.7. Artinya, jika terjadi peningkatan 1 rupiah permintaan akhir di sektor angkutan udara sedangkan permintaan akhir disektor yang lain

tetap, maka kenaikan tersebut akan mampu menaikkan keseluruhan output sebesar 1,4885 rupiah yang terdistribusi pada perubahan output sektor itu sendiri sebesar 1,0069 rupiah dan sisanya terdistribusi pada peningkatan sektor lainnya. Dengan demikian, kehilangan sektor angkutan udara akibat tidak diaktifkannya operasional bandara di wilayah Kota Mataram menurut nilai daya penyebarannya akan berpotensi menurunkan permintaan akhir terhadap sektor lain terutama pada sektor – sektor yang memiliki keterkaitan yang erat melalui penjualan output sektor mereka kepada sektor angkutan udara.

Dengan memanfaatkan matriks kebalikan Lontief, dimana matriks ini dapat menunjukkan pengaruh langsung dan tidak langsung dari perubahan sektor, kita dapat mengidentifikasi sektor-sektor mana saja yang memiliki ketergantungan yang besar terhadap output sektor angkutan udara melalui kebutuhan sektor angkutan udara terhadap bahan baku dari sektor lainnya dalam proses produksi.

Tabel 5.8. memperlihatkan kepada kita bahwa sektor angkutan udara membutuhkan bahan baku dari output sektor domestik terbesar dari sektor 8: industri pengilangan minyak dengan nilai keterkaitan sebesar 0,1544. Artinya bahwa setiap output sektor angkutan udara membutuhkan output dari sektor industri pengilangan minyak yaitu berupa bahan bakar minyak sebesar 0,1544 unit.

Kemudian dukungan dari output sektor angkutan darat (Sektor 15) yaitu angkutan jalan raya seperti bus, taxi, maupun angkutan barang seperti truk dan pickup serta kebutuhan sewa kendaraan operasional memiliki kontribusi sebesar 0,0785 terhadap proses produksi setiap unit output angkutan udara. Sektor perdagangan (sektor 13) menyumbang output sebesar 0,0757 terhadap pembentukan setiap unit output angkutan udara. Artinya jasa angkutan udara yang diminta untuk setiap unit output angkutan udara berasal dari sektor perdagangan dengan kontribusi per unit sebesar 0,0757 yang dapat berupa pembelian peralatan dan perlengkapan kantor, maupun operasional bandara. Sektor industri lainnya (sektor 9) kontribusi sebesar 0,0716 dimana output sektor ini yang digunakan oleh sektor angkutan udara dapat berupa jasa-jasa perbaikan dan pemeliharaan mesin-mesin dan peralatan kantor maupun alat-alat operasional bandara. Sektor Restoran dan Perhotelan menjadi input produksi sektor angkutan udara sebesar 0,0202

terhadap pembentukan setiap unit output sektor angkutan udara. Dari nilai-nilai tersebut dapat diterjemahkan bahwa jika terjadi peningkatan setiap satu juta rupiah permintaan akhir di sektor angkutan udara, akan meningkatkan kebutuhan sektor angkutan udara terhadap bahan baku dari sektor industri pengilangan minyak sebesar Rp.154,5 ratus ribu; kemudian sektor angkutan darat meningkat sebesar Rp. 78,5 ribu; sektor perdagangan Rp. 75,7 ribu; sektor industri lainnya Rp. 71,6 ribu; ditambah dengan peningkatan disektor domestik lainnya sehingga jika ditotal, peningkatan output yang terjadi di kota Mataram sebagai akibat dari peningkatan satu juta rupiah permintaan akhir pada sektor angkutan udara adalah sebesar Rp. 1.488.500,-

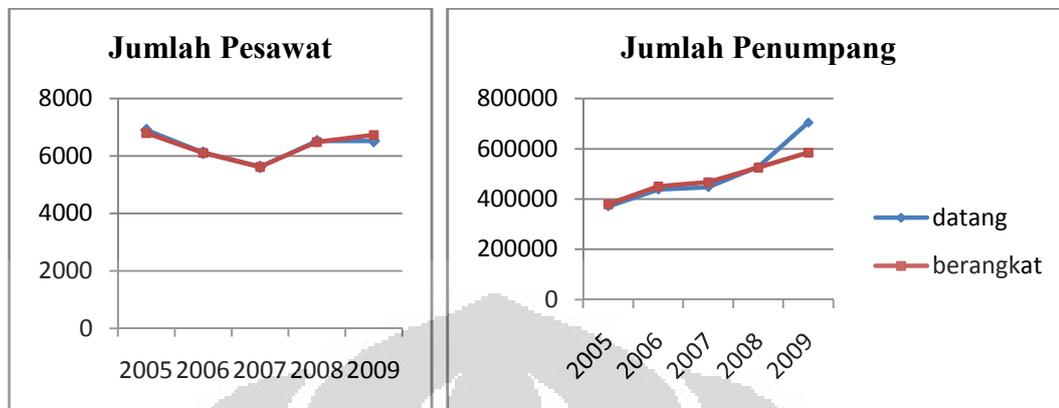
Tabel 5.8.
Keterkaitan Sektor Lain Sebagai Penyusun Keterkaitan Kebelakang Terhadap Sektor Angkutan Udara

No	Sektor	langsung	total
1	Sektor Angkutan Udara	0.0050	1.0069
2	Industri Pengilangan Minyak	0.1349	0.1544
3	Angkutan Darat	0.0552	0.0785
4	Perdagangan	0.0597	0.0757
5	Industri Lainnya	0.0572	0.0716
6	Restoran dan Perhotelan	0.0196	0.0202
7	Listrik dan Gas	0.0025	0.0156
8	Pertanian lainnya	-	0.0127
9	Bangunan	0.0107	0.0127
10	Komunikasi	0.0067	0.0108
11	Industri Kertas, Barang dari Kertas & Karton	0.0049	0.0089
12	Angkutan Lainnya & Jasa Penunjang Angkutan	0.0032	0.0047
13	Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	0.0019	0.0045
14	Jasa Sosial dan Kemasyarakatan	0.0028	0.0036
15	Industri Makanan dan Minuman Lainnya	0.0010	0.0025
16	Jasa Lainnya	0.0007	0.0020
17	Pertambangan dan Penggalan	-	0.0014
18	Bank dan Keuangan Lain	-	0.0007
19	Industri Tahu Tempe	-	0.0004
20	Air Bersih	0.0002	0.0003
21	Perikanan	-	0.0003
22	Padi	-	0.0002
23	Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	-	0.0000

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Jadi misalkan, jika terjadi lonjakan touris baik domestik maupun mancanegara yang memiliki destinasi pariwisata ke pulau Lombok, kota Mataram sebagai satu-satunya wilayah sebagai penyedia layanan transportasi udara akan menerima manfaat atas peningkatan produksi sektor-sektor domestiknya untuk memenuhi permintaan dari sektor angkutan udara yang meningkat, meskipun

lokasi destinasi pariwisata yang menjadi incaran para touris bukan berada di wilayah kota Mataram.



Sumber : NTB dalam angka 2010 (data diolah)

Gambar 5.1.

Grafik Jumlah Pesawat dan Penumpang Melalui Bandara Selaparang

Pada gambar 5.1. terlihat bahwa meskipun terjadi penurunan jumlah pesawat yang datang ke bandar udara Selaparang jika dibandingkan dengan tahun 2005, tetapi ternyata jumlah penumpang yang terlayani mengalami peningkatan yang signifikan. Hal ini akan meningkatkan potensi output domestik yang digunakan dari peningkatan permintaan akhir sektor angkutan udara yang semakin meningkat seiring peningkatan jumlah penerbangan dan jumlah penumpang yang menuju dan berangkat dari bandar udara selaparang.

5.1.2.2. Analisa Keterkaitan Kedepan (Forward Lingkage)

Berdasarkan keterkaitan total yang diperlihatkan pada tabel 5.9, sektor 15 : angkutan darat ternyata memiliki keterkaitan terbesar didalam perekonomian di kota Mataram sebesar 3,0532. Artinya, sektor angkutan darat merupakan sektor terbesar yang outputnya digunakan sebagai bahan baku dari sektor-sektor domestik di kota Mataram. Kemudian berturut-turut adalah sektor 8 : industri pengilangan minyak dengan nilai 2,5404; sektor 13 : perdagangan dengan nilai 2,4938; sektor 3 : pertanian lainnya dengan nilai 2,2517; sektor 9 : industri lainnya dengan nilai 2,2378; sektor 10 : listrik dan gas dengan nilai 1,6770; dan sektor 7 : industri kertas dan karton sebesar 1,5843.

Tabel 5.9.
Nilai Keterkaitan ke Depan Sektor Dalam Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009

No	Sektor	Keterkaitan ke Belakang	
		Langsung	Total
1	Padi	0.0971	1.1296
2	Perikanan	0.1143	1.1348
3	Pertanian lainnya	0.9103	2.2517
4	Pertambangan dan Penggalian	0.0524	1.0784
5	Industri Tahu Tempe	0.0215	1.0231
6	Industri Makanan dan Minuman Lainnya	0.2782	1.3620
7	Industri Kertas, Barang dari Kertas & Karton	0.4049	1.5843
8	Industri Pengilangan Minyak	0.9076	2.5404
9	Industri Lainnya	0.8501	2.2378
10	Listrik dan Gas	0.3983	1.6770
11	Air Bersih	0.0075	1.0098
12	Bangunan	0.1588	1.2361
13	Perdagangan	1.0051	2.4938
14	Restoran dan Perhotelan	0.0584	1.0760
15	Angkutan Darat	1.3454	3.0532
16	Angkutan Udara	0.2099	1.2751
17	Angkutan Lainnya & Jasa Penunjang Angkutan	0.0494	1.0912
18	Komunikasi	0.3618	1.4906
19	Bank dan Keuangan Lain	0.0473	1.0686
20	Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	0.2469	1.3397
21	Jasa Sosial dan Kemasyarakatan	0.1330	1.1633
22	Jasa Lainnya	0.0458	1.0756
23	Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	0.0000	1.0000

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Disamping itu, perlu juga dilihat peran dari sektor angkutan udara dengan melihat nilai derajat kepekaan (*forward linkage*) yang merupakan keterkaitan penjualan output sektor tersebut dan digunakan sebagai input produksi bagi sektor-sektor lain didalam wilayah kota Mataram. Menurut perhitungan keterkaitan kedepan (*forward linkage*), sektor angkutan udara memiliki derajat kepekaan total sebesar 1,2751 dan secara langsung sebesar 0.2099. Artinya sektor angkutan udara memiliki daya dorong atau bersifat menumbuhkan perkembangan sektor lain sebesar 0.2099 kali ketika permintaan akhir sektor tersebut meningkat sebesar satu rupiah. Sedangkan melalui perputaran ekonomi yang terjadi akibat interaksi secara berulang terhadap sektor lain, peningkatan permintaan akhir sebesar satu rupiah pada akhirnya meningkatkan perekonomian secara keseluruhan sebesar 1,2751 kali.

Seperti sebelumnya, kita menggunakan matriks *lontief inverse* untuk mengidentifikasi sektor-sektor mana saja yang memiliki ketergantungan yang terbesar terhadap output sektor angkutan udara. Berdasarkan tabel 5.10, terlihat

bahwa sektor peranan bandar udara, terutama dibutuhkan oleh sektor usaha bangunan dan jasa perusahaan (sektor 20) dalam memproduksi 1 unit membutuhkan input dari sektor angkutan udara sebesar 0,0430 unit, kemudian begitu seterusnya yang dibutuhkan oleh sektor Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya (sektor 19) dengan keterkaitan yang hampir sama besar yaitu sebesar 0,0413 unit.

**Tabel 5.10. Sektor Yang Membutuhkan Input Terbesar
Dari Sektor Angkutan Udara**

Peringkat	Sektor	Nilai Keterkaitan
1	20. Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	0,0430
2	19. Bank dan Lembaga Keuangan Lain	0,0413
3	10. Listrik dan Gas	0,0351
4	23. Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	0,0346
5	17. Angkutan Lainnya dan Jasa Penunjang Angkutan	0,0257

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Sektor lainnya yang membutuhkan peran angkutan udara dalam memproduksi 1 unit outputnya adalah sektor Listrik dan Gas (sektor 10) sebesar 0,0351 unit, Jasa Pemerintahan dan Pertahanan (sektor 23) sebesar 0,0346 unit, serta sektor Angkutan Lainnya dan Jasa Penunjang Angkutan (sektor 17) sebesar 0,0257 unit.

5.1.2.3. Analisa Sektor Kunci

Analisa sektor kunci dibuat dengan tujuan mengidentifikasi sektor-sektor mana yang memiliki basis domestik baik dari sisi input maupun output dengan melihat keterkaitan ke belakang dan depan. Artinya sektor yang lebih banyak menggunakan input produksi dari produksi domestik di wilayahnya (daya penyebaran) dan lebih banyak menjual produknya untuk kebutuhan input produksi bagi sektor-sektor di dalam wilayah (derajat kepekaan) merupakan sektor yang sangat dibutuhkan bagi perkembangan ekonomi wilayah yang berkelanjutan.

Analisa sektor kunci diperoleh dengan menghitung dua indeks keterkaitan Rasmussen yaitu daya penyebaran yang dalam penelitian ini disebut Indeks Keterkaitan Kebelakang (ITKB) dan daya kepekaan yang disebut Indeks Total

Keterkaitan Kedepan (ITKD), yaitu dengan menghitung rata-rata dari setiap koefisien keterkaitan kebelakang dan kedepan untuk masing-masing sektor.

Tabel 5.11.
Nilai ITKB dan ITKD Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009

No	Sektor	ITKB	ITKD
1	Padi	0.8541	0.7554
2	Perikanan	0.8652	0.7589
3	Pertanian lainnya	0.9754	1.5058
4	Pertambangan dan Penggalian	0.6978	0.7212
5	Industri Tahu Tempe	1.3685	0.6842
6	Industri Makanan dan Minuman Lainnya	1.4439	0.9109
7	Industri Kertas, Barang dari Kertas & Karton	1.1823	1.0595
8	Industri Pengilangan Minyak	0.6688	1.6989
9	Industri Lainnya	1.2983	1.4965
10	Listrik dan Gas	1.4029	1.1215
11	Air Bersih	0.8563	0.6753
12	Bangunan	1.2365	0.8266
13	Perdagangan	0.8228	1.6678
14	Restoran dan Perhotelan	0.9649	0.7196
15	Angkutan Darat	0.9417	2.0419
16	Angkutan Udara	0.9955	0.8527
17	Angkutan Lainnya & Jasa Penunjang Angkutan	0.8651	0.7297
18	Komunikasi	0.8164	0.9968
19	Bank dan Keuangan Lain	0.8717	0.7147
20	Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	0.9404	0.8959
21	Jasa Sosial dan Kemasyarakatan	0.8851	0.7780
22	Jasa Lainnya	0.9103	0.7193
23	Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	1.1362	0.6688

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

ITKB dapat bernilai 1 (satu) jika daya penyebaran suatu sektor sama dengan seluruh sektor ekonomi, lebih besar dari 1 (satu) jika daya penyebaran suatu sektor lebih besar dari seluruh sektor ekonomi atau lebih kecil dari 1 (satu) jika daya penyebaran suatu sektor lebih kecil dari seluruh sektor ekonomi. Begitu pula dengan ITKD dapat bernilai 1 (satu) jika derajat kepekaan suatu sektor sama dengan seluruh sektor ekonomi, lebih besar dari 1 (satu) jika derajat kepekaan suatu sektor lebih besar dari seluruh sektor ekonomi atau lebih kecil dari 1 (satu) jika derajat kepekaan suatu sektor lebih kecil dari seluruh sektor ekonomi. Besarnya nilai ITKB dan ITKD disajikan dalam Tabel 5.11.

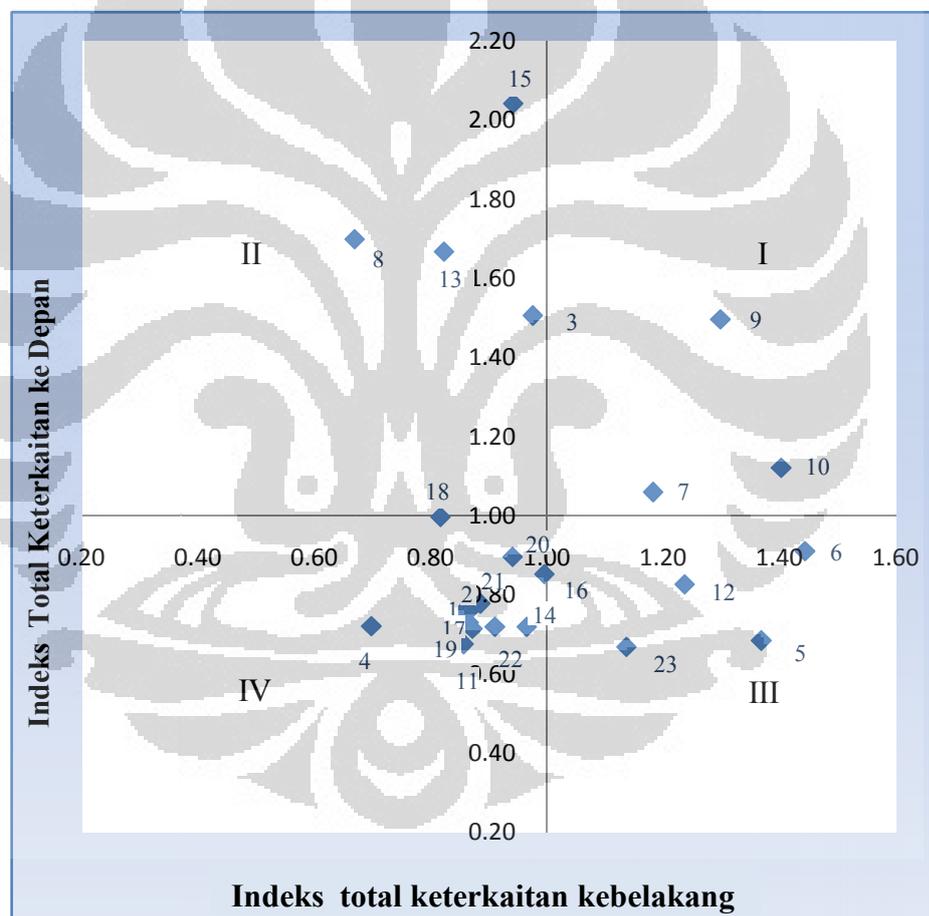
Suatu sektor dikatakan sebagai sektor kunci jika sektor tersebut memiliki nilai ITKB dan ITKD lebih besar dengan 1 (satu). Untuk dapat mempermudah melihat sektor kunci maka bisa dilakukan kombinasi besarnya nilai ITKB dan ITKD menjadi 4 (empat) kelompok sektor-sektor ekonomi sebagaimana terlihat pada Tabel 5.12. dan Gambar 5.1.

Tabel 5.12.
Kombinasi Nilai ITKB dan ITKD Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009

Kelompok	ITKB	ITKD	Sektor
I	> 1	> 1	7, 9, 10
II	< 1	> 1	3, 8, 13, 15, 18
III	> 1	< 1	5, 6, 12, 16, 23
IV	< 1	< 1	1, 2, 4, 11, 14, 17, 19, 20, 21, 22

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Berdasarkan tabel 5.12, sektor yang merupakan sektor pemimpin adalah sektor 7: Industri kertas, barang dari kertas dan karton; sektor 9 : Industri lainnya; sektor 10 : Listrik dan gas.



Gambar 5.2. Diagram Indeks Keterkaitan Kebelakang dan Keterkaitan Kedepan

5.1.2.4. Analisa Angka Pengganda Output

Pengganda output menjelaskan tentang besarnya pengaruh perubahan permintaan akhir pada peningkatan output diseluruh sektor perekonomian atau nilai total dari output yang dihasilkan oleh perekonomian untuk memenuhi adanya

perubahan satu unit uang permintaan akhir dari suatu sektor. Peningkatan permintaan akhir di suatu sektor tidak hanya akan meningkatkan output produksi sektor tersebut tapi juga meningkatkan output produksi sektor lainnya akibat adanya efek langsung dan efek tidak langsung.

Tabel 5.13. Dekomposisi Pengganda/Dampak Output 1

SEKTOR	Awal	Langsung	Tdk Langsung	TOTAL
1. Padi	1	0.1797	0.0974	1.2772
2. Perikanan	1	0.2224	0.0714	1.2937
3. Pertanian Lainnya	1	0.3056	0.1529	1.4586
4. Pertambangan dan Penggalian	1	0.0303	0.0130	1.0434
5. Industri Tahu Tempe	1	0.7396	0.3067	2.0464
6. Industri Makanan dan Minuman Lainnya	1	0.7289	0.4302	2.1591
7. Industri Kertas, barang dari kertas & karton	1	0.4859	0.2820	1.7679
8. Industri pengilangan minyak	1	0.0000	0.0000	1.0000
9. Industri Lainnya	1	0.5716	0.3699	1.9414
10. Listrik dan Gas	1	0.8150	0.2827	2.0977
11. Air Bersih	1	0.1802	0.1003	1.2805
12. Bangunan	1	0.5403	0.3086	1.8489
13. Perdagangan	1	0.1621	0.0683	1.2304
14. Restoran dan Perhotelan	1	0.2743	0.1686	1.4429
15. Angkutan Darat	1	0.3264	0.0817	1.4081
16. Angkutan Udara	1	0.3662	0.1223	1.4885
17. Angkutan Lain & Jasa Penunjang Angkutan	1	0.2083	0.0853	1.2936
18. Komunikasi	1	0.1600	0.0607	1.2207
19. Bank dan Keuangan Lain	1	0.2436	0.0598	1.3034
20. Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	1	0.2837	0.1226	1.4062
21. Jasa Sosial Kemasyarakatan	1	0.2088	0.1147	1.3235
22. Jasa Lainnya	1	0.2375	0.1237	1.3612
23. Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	1	0.4337	0.2653	1.6990

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Angka pengganda output untuk masing-masing sektor dapat dilihat pada tabel 5.13. Terlihat bahwa sektor industri makanan dan minuman lainnya (sektor 6) memiliki angka pengganda output yang paling tinggi. Artinya bahwa setiap satu rupiah peningkatan permintaan akhir disektor ini akan meningkatkan output total sebesar 2,1591 rupiah dengan mekanisme peningkatan output awal sebesar 1 dari peningkatan permintaan di sektor tersebut kemudian ditambah dengan kenaikan langsung yang terjadi akibat keterkaitan dengan sektor lain sebesar 0,7289 serta peningkatan pada proses perputaran dalam perekonomian sebesar 0,4302. Sektor-sektor yang memiliki angka pengganda tinggi selanjutnya adalah sektor listrik dan gas (sektor 10) dengan nilai 2,0977 diikuti dengan sektor industri tahu tempe (sektor 5) sebesar 2,0464; industri lainnya (sektor 9) sebesar 1,9414; bangunan (sektor 12) sebesar 1,8489.

Tetapi jika dilihat dari dampak langsung yang dihasilkan, sektor tertinggi adalah sektor 10: listrik dan gas sebesar 0,8150; kemudian sektor 5: industri tahu tempe sebesar 0,7396; sektor 6: industri makanan dan minuman lainnya sebesar 0,7289. Artinya bahwa sektor tersebut adalah sektor-sektor dengan pembentuk perubahan total output terbesar melalui mekanisme putaran pertama untuk setiap perubahan satu unit permintaan akhir disektornya. Karena peningkatan terjadi pada mekanisme putaran pertama, maka respon dari perubahan permintaan akhir yang terjadi akan lebih cepat menghasilkan perubahan total output.

Industri tahu tempe menarik untuk diamati, karena walaupun peranannya terhadap pembentukan total output terlihat sangat kecil yaitu sebesar 0,77 % terhadap output sektor industri pengolahan, dan 0,22 % dari total output keseluruhan tetapi ternyata memiliki angka pengganda output yang besar yaitu sebesar 2,0464 total dan nilai pengganda output langsung sebesar 0,7396. Perlu juga diperhatikan bahwa, industri tahu tempe jika dilihat sebagai komponen pembentuk output daerah (PDRB) merupakan sub sektor dari sektor industri sehingga peranannya dilihat dari tabel input output kota Mataram Tahun 2009 menjadi kecil karena bukan perbandingan yang setara. Selain itu, seperti telah dibahas pada struktur penawaran bahwa sektor industri tahu tempe dipenuhi seluruhnya oleh produksi domestik sehingga sektor ini merupakan salah satu sektor yang memiliki potensi yang bagus untuk dapat mendorong perekonomian kota Mataram.

Angka pengganda output (output multiplier) sebelum bandar udara dipindahkan atau pada kondisi eksisting di sektor angkutan udara menunjukkan besaran 1,4885 dengan komposisi pada efek langsung 0,3662; sedangkan tidak langsung sebesar 0,1223. Artinya peningkatan 1 rupiah permintaan akhir di sektor bandar udara akan meningkatkan output menjadi 1,49 kali. Peningkatan tersebut melalui beberapa putaran yaitu dengan melalui putaran pertama atau disebut dampak langsung yang terjadi sebesar 0,3662 kali serta disusul dengan penambahan dari perputaran produksi yang terjadi sehingga meningkatkan sebesar 0,1223 kali.

Tabel 5.14. Dekomposisi Pengganda/Dampak Output 2

SEKTOR	Intra Sektor	Antar Sektor	Total
1. Padi	1.0116	0.2656	1.2772
2. Perikanan	1.0874	0.2064	1.2937
3. Pertanian Lainnya	1.0912	0.3674	1.4586
4. Pertambangan dan Penggalian	1.0001	0.0433	1.0434
5. Industri Tahu Tempe	1.0000	1.0463	2.0464
6. Industri Makanan dan Minuman Lainnya	1.2533	0.9058	2.1591
7. Industri Kertas, barang dari kertas & karton	1.2974	0.4705	1.7679
8. Industri pengilangan minyak	1.0000	0.0000	1.0000
9. Industri Lainnya	1.1127	0.8287	1.9414
10 Listrik dan Gas	1.1266	0.9711	2.0977
11 Air Bersih	1.0004	0.2801	1.2805
12 Bangunan	1.0058	0.8431	1.8489
13 Perdagangan	1.0159	0.2144	1.2304
14 Restoran dan Perhotelan	1.0004	0.4425	1.4429
15 Angkutan Darat	1.0679	0.3402	1.4081
16 Angkutan Udara	1.0069	0.4816	1.4885
17 Angkutan Lain & Jasa Penunjang Angkutan	1.0061	0.2874	1.2936
18 Komunikasi	1.0807	0.1400	1.2207
19 Bank dan Keuangan Lain	1.0007	0.3027	1.3034
20 Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	1.0418	0.3645	1.4062
21 Jasa Sosial Kemasyarakatan	1.0046	0.3190	1.3235
22 Jasa Lainnya	1.0009	0.3602	1.3612
23 Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	1.0000	0.6990	1.6990

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Angka pengganda output (output multiplier) sebelum bandar udara dipindahkan atau pada kondisi eksisting di sektor angkutan udara menunjukkan besaran 1,4885. Dari total peningkatan yang terjadi, sebesar 1,0069 merupakan peningkatan pada sektor angkutan udara sendiri atau disebut dekomposisi intra sektor dan peningkatan di antar sektor di kota Mataram sebesar 0,4816. Mengenai kemampuan mempengaruhi peningkatan sektor baik terhadap sektor itu sendiri maupun sektor lain secara keseluruhan ketika terjadi peningkatan permintaan akhir ditampilkan pada tabel 5.14.

5.1.2.5. Analisa Angka Pengganda Pendapatan

Pengganda pendapatan menunjukkan jumlah pendapatan rumah tangga yang tercipta akibat adanya tambahan satu unit uang permintaan akhir di suatu

sektor. Jika terjadi perubahan permintaan akhir maka terjadi juga perubahan output yang diproduksi oleh sektor-sektor produksi. Perubahan jumlah output yang diproduksi tersebut akan merubah permintaan tenaga kerja yang dibutuhkan. Peningkatan output yang diproduksi akan meningkatkan permintaan tenaga kerja dan penurunan output yang diproduksi akan menurunkan permintaan tenaga kerja. Karena balas jasa tenaga kerja merupakan sumber pendapatan rumah tangga maka perubahan permintaan tenaga kerja mempengaruhi pendapatan rumah tangga sehingga secara tidak langsung perubahan output mempengaruhi pendapatan rumah tangga. Data angka pengganda pendapatan tersebut disajikan pada tabel 5.15 berikut.

Tabel 5.15. Angka Pengganda Pendapatan

SEKTOR	Awal	Langsung	Tdk Langsung	TOTAL
1. Padi	0.1290	0.0273	0.0128	0.1692
2. Perikanan	0.0000	0.0069	0.0060	0.0128
3. Pertanian Lainnya	0.1223	0.0433	0.0195	0.1851
4. Pertambangan dan Penggalian	0.0000	0.0005	0.0001	0.0007
5. Industri Tahu Tempe	0.0610	0.0874	0.0449	0.1933
6. Industri Makanan dan Minuman Lainnya	0.1012	0.0800	0.0652	0.2464
7. Industri Kertas, barang dari kertas & karton	0.1424	0.0725	0.0485	0.2633
8. Industri pengilangan minyak	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
9. Industri Lainnya	0.1682	0.0599	0.0393	0.2674
10 Listrik dan Gas	0.0049	0.0397	0.0233	0.0680
11 Air Bersih	0.3177	0.0354	0.0139	0.3670
12 Bangunan	0.0520	0.0828	0.0419	0.1767
13 Perdagangan	0.2778	0.0257	0.0072	0.3106
14 Restoran dan Perhotelan	0.1153	0.0282	0.0218	0.1652
15 Angkutan Darat	0.1493	0.0241	0.0085	0.1819
16 Angkutan Udara	0.2002	0.0280	0.0140	0.2422
17 Angkutan Lain & Jasa Penunjang Angkutan	0.3489	0.0435	0.0118	0.4041
18 Komunikasi	0.2895	0.0318	0.0082	0.3294
19 Bank dan Keuangan Lain	0.0743	0.0171	0.0056	0.0970
20 Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	0.2286	0.0485	0.0155	0.2927
21 Jasa Sosial Kemasyarakatan	0.4311	0.0365	0.0174	0.4850
22 Jasa Lainnya	0.4155	0.0420	0.0176	0.4751
23 Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	0.5393	0.0791	0.0304	0.6489

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Pengganda pendapatan total terbentuk akibat adanya efek awal, efek langsung dan efek tidak langsung. Pengganda pendapatan awal merupakan

dampak awal yang terjadi pada pendapatan suatu sektor ketika adanya peningkatan pada permintaan akhir disektor tersebut. 5 (lima) sektor yang memiliki pengganda pendapatan awal terbesar adalah sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,5393; sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,4311; sektor 22 : jasa lainnya sebesar 0,4155; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,3489 dan sektor 11 : Air bersih sebesar 0,3177. Sektor 23 memiliki pengganda pendapatan awal sebesar 0,5393 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 23 naik satu unit uang maka pendapatan awal keseluruhan sektor akan naik sebesar 0,5393 unit uang termasuk sektor 23 sendiri.

Pengganda pendapatan langsung merupakan perubahan tambahan pendapatan akibat perubahan permintaan akhir yang terjadi secara langsung terhadap seluruh sektor ekonomi. 5 (lima) sektor yang memiliki pengganda pendapatan langsung tertinggi adalah sektor 5 : industri tahu tempe sebesar 0,0874; sektor 12 : bangunan sebesar 0,0828; sektor 6 : industri makanan dan minuman lainnya sebesar 0,0800; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,0791 dan sektor 7 : industri kertas, barang dari kertas dan karton sebesar 0,0725. Sektor 5 memiliki pengganda pendapatan langsung sebesar 0,0874 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 5 naik satu unit uang maka pendapatan keseluruhan sektor secara langsung akan naik sebesar 0,0874 unit uang termasuk sektor 5 sendiri.

Pengganda pendapatan tidak langsung terjadi akibat perubahan perubahan permintaan akhir sehingga terjadi perubahan pendapatan yang terjadi secara tidak langsung terhadap seluruh sektor ekonomi. 5 (lima) sektor yang memiliki pengganda pendapatan tidak langsung tertinggi adalah sektor 6 : industri makanan dan minuman lainnya sebesar 0,0652; sektor 7 : industri kertas, barang dari kertas dan karton sebesar 0,0485; sektor 5 : industri tahu tempe sebesar 0,0449; sektor 12 : bangunan sebesar 0,0419 dan sektor 9 : industri lainnya sebesar 0,0393. Sektor 6 memiliki pengganda pendapatan tidak langsung sebesar 0,0652 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 6 naik satu unit uang maka pendapatan keseluruhan sektor secara tidak langsung akan naik sebesar 0,0652 unit uang termasuk sektor 6 sendiri.

Berdasarkan sektor yang mengalami perubahan pendapatan, pengganda pendapatan juga dapat didekomposisi menurut intrasektor dan antarsektor. Pengganda pendapatan intrasektor adalah perubahan pendapatan yang terjadi pada sektor yang mengalami perubahan permintaan akhir sedangkan pengganda pendapatan antarsektor adalah perubahan pendapatan yang terjadi pada sektor domestik lain selain daripada sektor yang mengalami perubahan permintaan akhir.

5 (lima) sektor yang memiliki pengganda pendapatan intrasektor tertinggi adalah sektor 7 : industri kertas, barang dari kertas dan karton sebesar 0,2126; sektor 9 : industri lainnya sebesar 0,2001; sektor 6 : industri makanan dan minuman lainnya sebesar 0,1428; sektor 3 : pertanian lainnya sebesar 0,1397 dan sektor 1 : padi sebesar 0,1308. Sektor 7 memiliki angka pengganda pendapatan intrasektor sebesar 0, 2126 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 7 naik satu unit uang maka sektor 7 akan mengalami kenaikan pendapatan sebesar 0, 2126.

Sebanyak 5 (lima) sektor yang memiliki pengganda pendapatan antarsektor tertinggi adalah sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,6489; sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,4831; sektor 22 : jasa lainnya sebesar 0,4751; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,4041 dan sektor 11 : air bersih sebesar 0,3670. Sektor 23 memiliki angka pengganda pendapatan antarsektor sebesar 0, 6489 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 23 naik satu unit uang maka keseluruhan sektor selain sektor 23 akan mengalami kenaikan pendapatan sebesar 0,6489. Artinya peran pemerintah masih lebih besar terhadap pembentukan output bagi perekonomian di kota Mataram.

Angka pengganda pendapatan (*income multiplier*) di sektor angkutan udara menunjukkan besaran 0,2422 dengan komposisi efek awal sebesar 0,2002; efek langsung 0,0280; efek tidak langsung 0,0140. Sedangkan jika dilihat dari dekomposisi intra sektor dan antar sektor ternyata sektor angkutan udara dalam perannya dalam pembentukan output lebih besar kepada pembentukan output antar sektor yaitu sebesar 0,2399 dibandingkan dengan peningkatan output di sektor angkutan udara sendiri yang hanya sebesar 0,0023. Sehingga dapat dikatakan bahwa sektor angkutan udara memiliki kemampuan untuk memacu pertumbuhan output disektor lain dibandingkan dengan pertumbuhan output sektornya sendiri. Sehingga subsidi dan belanja pemerintah yang diarahkan pada sektor angkutan

udara akan efektif dalam peningkatan output sektor yang lain dalam perekonomian di kota Mataram.

5.1.2.6. Analisa Angka Pengganda Tenaga Kerja

Pengganda lapangan kerja merupakan efek total dari perubahan lapangan kerja akibat adanya satu unit uang perubahan permintaan akhir di suatu sektor tertentu. Jika terjadi perubahan permintaan akhir maka terjadi juga perubahan output yang diproduksi oleh sektor-sektor produksi. Perubahan jumlah output yang diproduksi tersebut akan merubah permintaan tenaga kerja yang dibutuhkan. Peningkatan output yang diproduksi akan meningkatkan permintaan tenaga kerja dan penurunan output yang diproduksi akan menurunkan permintaan tenaga kerja.

Tabel 5.16.
Pengganda Tenaga Kerja Perekonomian Kota Mataram Tahun 2009

Sektor	Pengganda Tenaga Kerja					
	Total	Awal	Langsung	Tidak Langsung	Intra Sektor	Antar Sektor
1	0.00003667	0.00002938	0.00000377	0.00000353	0.00002972	0.00000695
2	0.00003466	0.00002812	0.00000473	0.00000182	0.00003057	0.00000409
3	0.00003551	0.00002446	0.00000626	0.00000480	0.00002669	0.00000882
4	0.00143164	0.00143095	0.00000034	0.00000035	0.00143104	0.00000060
5	0.00003719	0.00000904	0.00002066	0.00000749	0.00000904	0.00002815
6	0.00003915	0.00000899	0.00001898	0.00001118	0.00001126	0.00002789
7	0.00003183	0.00001468	0.00001012	0.00000702	0.00001904	0.00001278
8	0.00000000	0.00000000	0.00000000	0.00000000	0.00000000	0.00000000
9	0.00005617	0.00001471	0.00003068	0.00001077	0.00001637	0.00003980
10	0.00003395	0.00000448	0.00001830	0.00001116	0.00000505	0.00002890
11	0.00003643	0.00002423	0.00000863	0.00000358	0.00002424	0.00001219
12	0.00009306	0.00001713	0.00006417	0.00001176	0.00001723	0.00007583
13	0.00006754	0.00006219	0.00000342	0.00000193	0.00006318	0.00000437
14	0.00005832	0.00004830	0.00000561	0.00000441	0.00004832	0.00001000
15	0.00001917	0.00001001	0.00000655	0.00000260	0.00001069	0.00000847
16	0.00001946	0.00000767	0.00000725	0.00000454	0.00000772	0.00001174
17	0.00001756	0.00001229	0.00000302	0.00000225	0.00000000	0.00001756
18	0.00001821	0.00001347	0.00000226	0.00000248	0.00001456	0.00000365
19	0.00000987	0.00000528	0.00000310	0.00000149	0.00000529	0.00000459
20	0.00001163	0.00000470	0.00000388	0.00000305	0.00000489	0.00000673
21	0.00021826	0.00020952	0.00000469	0.00000405	0.00021048	0.00000779
22	0.00020990	0.00020193	0.00000382	0.00000415	0.00020212	0.00000778
23	0.00005373	0.00002198	0.00002334	0.00000841	0.00002198	0.00003175

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Pengganda lapangan kerja diperoleh dari tambahan lapangan kerja yang terjadi akibat peningkatan output dibagi efek awal dari perubahan lapangan kerja. Berdasarkan Tabel 5.16. maka dapat dijelaskan bahwa 5 (lima) sektor yang

memiliki pengganda lapangan kerja total terbesar adalah sektor 4 : pertambangan dan penggalian sebesar 0,0014364; sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,0002182; sektor 22 : jasa lainnya sebesar 0,0002099; sektor 12 : bangunan sebesar 0,00009306 dan sektor 13 : perdagangan sebesar 0,00006754. Pengganda pendapatan sektor 4 sebesar 0,0014364 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 4 meningkat Rp. 100.000.000,- maka terjadi peningkatan lapangan kerja keseluruhan sektor sebesar 143 orang termasuk sektor 4 sendiri.

Pengganda lapangan kerja total biasa terjadi karena adanya efek awal, efek langsung dan efek tidak langsung. Pengganda lapangan kerja awal terjadi karena sebagai dampak awal kenaikan lapangan kerja akibat adanya kenaikan permintaan akhir. 5 (lima) sektor yang memiliki pengganda lapangan kerja awal terbesar adalah sektor 4 : pertambangan dan penggalian sebesar 0,0014309; sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,00020952; sektor 22 : jasa lainnya sebesar 0,00020193; sektor 13 : perdagangan sebesar 0,00006219 dan sektor 14 : restoran dan perhotelan sebesar 0,00004830. Sektor 4 memiliki pengganda lapangan kerja awal sebesar 0,00020952 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 4 naik Rp. 1.000.000.000,- maka lapangan kerja awal keseluruhan sektor akan naik sebesar 209 orang termasuk sektor 4 sendiri. Tetapi ketika kita melihat proses produksi pada sektor 4 : pertambangan dan penggalian yang merupakan tambang pasir dan batu, sektor ini tidak dapat dijadikan sektor yang didorong perkembangannya untuk meningkatkan kesempatan kerja, bahkan seharusnya dilakukan penertiban karena terkait dengan penurunan kualitas lingkungan dari aktifitas penambangan ini.

Pengganda lapangan kerja langsung merupakan perubahan tambahan lapangan kerja akibat perubahan permintaan akhir yang terjadi secara langsung terhadap seluruh sektor ekonomi. 5 (lima) sektor yang memiliki pengganda lapangan kerja langsung tertinggi adalah sektor 12 : bangunan sebesar 0,00006417; sektor 9 : industri lainnya sebesar 0,00003068; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,00002334; sektor 5 : industri tahu tempe sebesar 0,00002066 dan sektor 6 : industri makanan dan minuman lainnya sebesar 0,00001898. Sektor 12 memiliki pengganda lapangan kerja langsung sebesar 0,00006417 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 12 naik Rp.

1.000.000.000,- uang maka lapangan kerja keseluruhan sektor secara langsung akan naik sebesar 64 orang termasuk sektor 12 sendiri.

Pengganda lapangan kerja tidak langsung terjadi akibat perubahan perubahan permintaan akhir sehingga terjadi perubahan lapangan kerja yang terjadi secara tidak langsung terhadap seluruh sektor ekonomi. 5 (lima) sektor yang memiliki pengganda lapangan kerja tidak langsung tertinggi adalah sektor 12 : bangunan sebesar 0,00006417; sektor 9 : industri lainnya sebesar 0,00003068; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,00002334; sektor 5 : industri tahu tempe sebesar 0,00002066 dan sektor 6 : industri makanan dan minuman lainnya sebesar 0,00001898. Sektor 12 memiliki pengganda lapangan kerja tidak langsung sebesar 0,00006417 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 12 naik 10.000.000.000 unit uang maka lapangan kerja keseluruhan sektor secara tidak langsung akan naik sebesar 641 orang termasuk sektor 12 sendiri.

5 (lima) sektor yang memiliki pengganda lapangan kerja intrasektor tertinggi adalah sektor 4 : pertambangan dan penggalian sebesar 0,00143104; sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,00021048; sektor 22 : jasa lainnya sebesar 0,00020212; sektor 13 : perdagangan sebesar 0,00006318 dan sektor 14 : restoran dan perhotelan sebesar 0,00004832. Sektor 4 memiliki angka pengganda lapangan kerja intrasektor sebesar 0,00143104 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 4 naik 10.000.000 unit uang maka sektor 4 akan mengalami kenaikan lapangan kerja sebesar 14 orang.

Sebanyak 5 (lima) sektor yang memiliki pengganda lapangan kerja antarsektor tertinggi adalah sektor 12 : bangunan sebesar 0,00007583; sektor 9 : industri lainnya sebesar 0,00003980; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,00003175; sektor 10 : listrik dan gas sebesar 0,00002890 dan sektor 5 : industri tahu tempe sebesar 0,00002815. Sektor 12 memiliki angka pengganda lapangan kerja antarsektor sebesar 0,00007583 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 12 naik 10.000.000.000 unit uang maka keseluruhan sektor selain sektor 12 akan mengalami kenaikan lapangan kerja sebesar 758 orang.

Sedangkan disektor 16 : angkutan udara, nilai pengganda lapangan kerja total sebesar 0,00001946, dengan efek pada sektor tersebut sebesar 0,0000077 dan

pengaruh lapangan kerja bagi sektor lain sebesar 0,0000117. Pada awalnya, perubahan permintaan akhir pada sektor angkutan udara akan berpengaruh terhadap kondisi tenaga kerja di awal sebesar 0,0000077 dan secara langsung sebesar 0,0000072 serta tidak langsung sebesar 0,0000045.

5.2. Analisa Dampak Simulasi Ketika Bandar Udara Selaparang Sudah Tidak Beroperasi.

Simulasi dilakukan dengan menghilangkan nilai baris dan kolom pada sektor angkutan udara dalam tabel input-output. Hal ini dilakukan dalam upaya mengoreksi nilai koefisien teknologi sebagai pendekatan dampak yang diperkirakan akan terjadi pada saat bandara tidak beroperasi di wilayah Kota Mataram, akibat dibukanya Bandara Internasional Lombok di wilayah kabupaten Lombok Tengah. Dengan dilakukannya simulasi penghilangan nilai baris dan kolom (metode ekstraksi) maka akan berpengaruh pada forward linkage dan backward linkage serta angka pengganda dalam perekonomian Kota Mataram.

5.2.2. Analisa Perubahan Keterkaitan Antar Sektor

5.2.2.1. Analisa Perubahan Keterkaitan Kebelakang

Berdasarkan hasil simulasi yang dilakukan dengan metode ekstraksi, nilai *backward linkage* yang dihasilkan mengalami penurunan disemua sektor. Penurunan tersebut berkisar antara 0,0002 sampai dengan 0,0506 poin pada efek total (TBL) di sektor-sektor lain. Ternyata penurunan terbesar terjadi pada sektor 19: bank dan lembaga keuangan lain sebesar 0,0506; disusul sektor 20: usaha bangunan dan jasa perusahaan mengalami penurunan sebesar 0,0481; kemudian sektor 17: angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,0311; sektor 23: jasa pemerintahan dan pertahanan menurun sebesar 0,0275; sektor 10: listrik dan gas menurun sebesar 0,0161. Sektor yang mengalami penurunan terkecil adalah sektor 4: pertambangan dan penggalan sebesar 0,0002; sektor 2: perikanan sebesar 0,0020; serta sektor 1: padi sebesar 0,0024. Sektor lain yang mengalami penurunan yang relatif kecil adalah sektor 14: restoran dan perhotelan, sektor 21: jasa sosial dan kemasyarakatan, sektor 15: angkutan darat, sektor 18: komunikasi, dan sektor 3: pertanian lainnya yang penurunannya berkisar 0,0030 sampai dengan

0,0036. Sedangkan sektor yang tidak mengalami penurunan adalah sektor 8: industri pengilangan minyak.

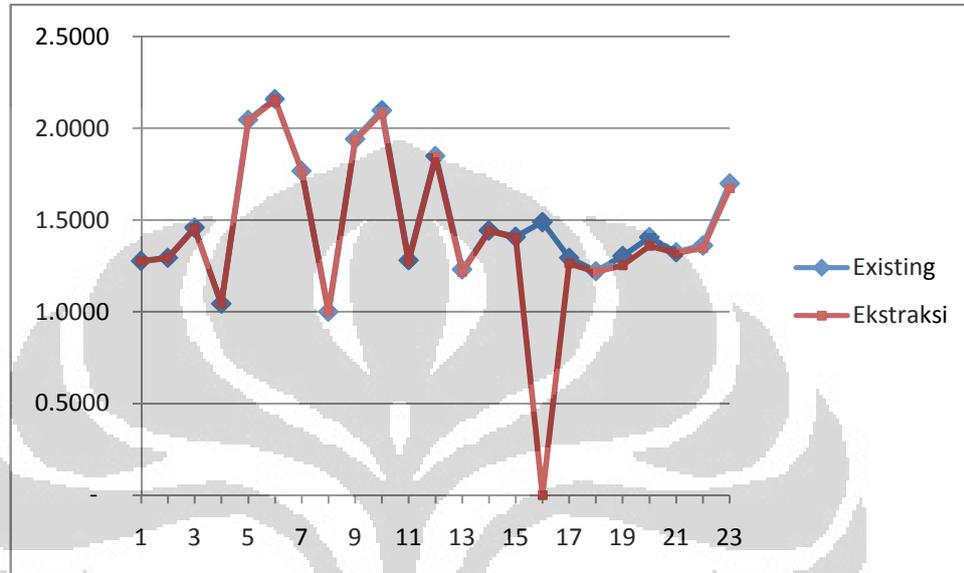
**Tabel 5.17. Analisa Perubahan Backward Linkages
Akibat Perpindahan Bandar Udara**

Kode Sektor	DBL	DBL Metode Ekstraksi	Selisih	TBL	TBL Metode Ekstraksi	Selisih
1	0.1797	0.1792	-0.0005	1.2772	1.2748	-0.0024
2	0.2224	0.2216	-0.0007	1.2937	1.2917	-0.0020
3	0.3056	0.3050	-0.0006	1.4586	1.4550	-0.0036
4	0.0303	0.0303	0.0000	1.0434	1.0432	-0.0002
5	0.7396	0.7388	-0.0009	2.0464	2.0410	-0.0054
6	0.7289	0.7280	-0.0009	2.1591	2.1535	-0.0056
7	0.4859	0.4850	-0.0009	1.7679	1.7634	-0.0045
8	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	1.0000	0.0000
9	0.5716	0.5708	-0.0007	1.9414	1.9352	-0.0063
10	0.8150	0.8096	-0.0055	2.0977	2.0816	-0.0161
11	0.1802	0.1770	-0.0032	1.2805	1.2737	-0.0068
12	0.5403	0.5393	-0.0010	1.8489	1.8428	-0.0061
13	0.1621	0.1536	-0.0084	1.2304	1.2163	-0.0140
14	0.2743	0.2735	-0.0008	1.4429	1.4399	-0.0030
15	0.3264	0.3254	-0.0010	1.4081	1.4045	-0.0036
16	0.3662	0.0000	-0.3662	1.4885	0.0000	-1.4885
17	0.2083	0.1886	-0.0197	1.2936	1.2625	-0.0311
18	0.1600	0.1583	-0.0017	1.2207	1.2171	-0.0036
19	0.2436	0.2119	-0.0317	1.3034	1.2528	-0.0506
20	0.2837	0.2544	-0.0293	1.4062	1.3581	-0.0481
21	0.2088	0.2084	-0.0004	1.3235	1.3202	-0.0033
22	0.2375	0.2305	-0.0070	1.3612	1.3469	-0.0142
23	0.4337	0.4165	-0.0173	1.6990	1.6715	-0.0275
JUMLAH				34.3924	32.6458	-1.7465

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Sektor yang mengalami penurunan terbesar pada nilai backward linkage setelah dilakukannya simulasi mengindikasikan bahwa sektor tersebut merupakan sektor yang mengalami imbas dampak terbesar dari hilangnya sektor angkutan udara di kota Mataram. Dapat diartikan bahwa, dampak penurunan terjadi disebabkan oleh penggunaan output domestik sebagai input produksi sektor tersebut semakin menurun dibandingkan sebelum sektor 16: angkutan udara hilang, sehingga menyebabkan turunnya daya penyebaran sektor tersebut terhadap perkembangan sektor-sektor domestik lain jika terjadi peningkatan permintaan

akhirnya. Seperti dapat kita lihat pada tabel 5.17. diatas bahwa dampak langsung dari penurunan keterkaitan kebelakang akibat hilangnya sektor 16: angkutan udara adalah kecil untuk seluruh sektor, tetapi kemudian karena mekanisme keterkaitan kebelakang antar sektor setelah terjadi perputaran ekonomi mengalami penurunan yang besar.



Gambar 5.3. Perbandingan Nilai Keterkaitan Kebelakang Total Kondisi Eksisting dan Setelah Dilakukan Metode Ekstraksi

Berdasarkan gambar 5.3. dapat terlihat dampak hilangnya sektor bandara terhadap nilai keterkaitan kebelakang sektor sangat kecil. Dari gambar tersebut dapat terlihat bahwa sektor 19 dan 20 yaitu sektor bank dan keuangan lain serta Usaha bangunan dan jasa perusahaan merupakan sektor yang mengalami penurunan terbesar. Jika melihat kembali pada tabel 5.8. sebelum bandara dipindahkan, sektor bank dan keuangan lain tidak memiliki keterkaitan kebelakang yang kuat terhadap sektor angkutan udara. Tetapi setelah melakukan metode penghilangan sektor angkutan udara, ternyata sektor bank dan keuangan lain yang paling tinggi mengalami penurunan nilai keterkaitan kebelakang. Hal ini karena sektor bank dan keuangan lain merupakan sektor terbesar yang membutuhkan komponen input produksi dari sektor angkutan udara dibandingkan dengan sektor lain dalam perekonomian kota Mataram, yaitu sebesar 28,22 milyar dari 170,66 milyar input produksi yang dibutuhkannya atau sebesar 4,029 %. Sedangkan sektor lainnya seperti perdagangan, nilai keterkaitan input produksi dari sektor

angkutan udara terhadap pembentukan output berdasarkan proporsinya dari total input produksi sebesar 3,93%.

5.2.2.2. Analisa Perubahan Keterkaitan Kedepan (Forward Linkage)

Berbeda dengan *backward linkage*, nilai *forward linkage* setelah dilakukan simulasi jika dilihat dari dampak langsung yang terjadi menunjukkan terjadinya peningkatan pada beberapa sektor, walaupun sektor yang mengalami penurunan nilai *forward linkage* masih jauh lebih banyak. Hal ini dapat dilihat pada tabel 5.18.

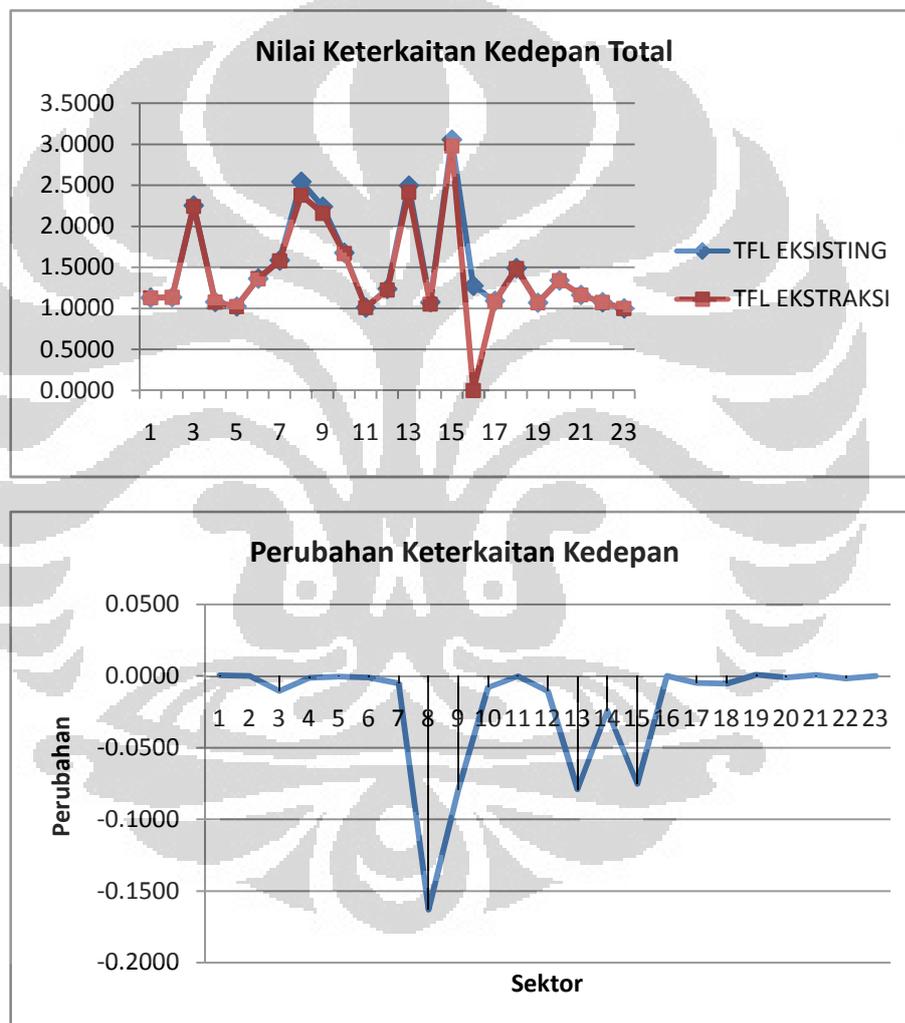
Tabel 5.18. Dampak Perpindahan Bandar Udara Terhadap Forward Linkages

SEKTOR	DFL	DFL Metode Ekstraksi	Selisih	TFL	TFL Metode ekstraksi	Selisih
1	0.0971	0.0974	0.0003	1.1296	1.1299	0.0003
2	0.1143	0.1144	0.0002	1.1348	1.1347	-0.0001
3	0.9103	0.9128	0.0025	2.2517	2.2412	-0.0105
4	0.0524	0.0525	0.0001	1.0784	1.0771	-0.0013
5	0.0215	0.0215	0.0000	1.0231	1.0226	-0.0005
6	0.2782	0.2783	0.0001	1.3620	1.3608	-0.0012
7	0.4049	0.4034	-0.0015	1.5843	1.5791	-0.0053
8	0.9076	0.7888	-0.1188	2.5404	2.3774	-0.1630
9	0.8501	0.7981	-0.0520	2.2378	2.1580	-0.0798
10	0.3983	0.4020	0.0036	1.6770	1.6689	-0.0081
11	0.0075	0.0073	-0.0002	1.0098	1.0095	-0.0003
12	0.1588	0.1508	-0.0080	1.2361	1.2253	-0.0108
13	1.0051	0.9536	-0.0515	2.4938	2.4146	-0.0792
14	0.0584	0.0396	-0.0188	1.0760	1.0516	-0.0244
15	1.3454	1.3027	-0.0428	3.0532	2.9779	-0.0753
16	0.2099	0.0000	-0.2099	1.2751	0.0000	-1.2751
17	0.0494	0.0465	-0.0029	1.0912	1.0862	-0.0050
18	0.3618	0.3604	-0.0014	1.4906	1.4852	-0.0054
19	0.0473	0.0484	0.0011	1.0686	1.0695	0.0008
20	0.2469	0.2478	0.0008	1.3397	1.3385	-0.0012
21	0.1330	0.1339	0.0009	1.1633	1.1639	0.0006
22	0.0458	0.0454	-0.0004	1.0756	1.0738	-0.0018
23	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	1.0000	0.0000
JUMLAH				34.3924	32.6458	-1.7465

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Penurunan terbesar efek total keterkaitan kedepan akibat kehilangan sektor angkutan udara terjadi di sektor 8: industri pengilangan minyak sebesar 0,1630 poin; kemudian disusul berturut-turut sektor 9: industri lainnya sebesar 0,0798 poin; sektor 13: perdagangan sebesar 0,0792 poin; sektor 15: angkutan darat

0,0753 poin; sektor 14: restoran dan hotel 0,0244 poin; sektor 12: bangunan 0,0108 poin; sektor 3: pertanian lainnya sebesar 0,0105. Adapun sektor yang mengalami kenaikan pada *forward lingkagenya* adalah sektor 19: bank dan lembaga keuangan lain sebesar 0,0008 poin; sektor 21: jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,0006; serta sektor 1: padi sebesar 0,0003 poin. Sektor 23: jasa pemerintahan dan pertahanan tidak mengalami perubahan karena tidak memiliki keterkaitan kedepan dengan sektor 16: angkutan udara. Gambar 5.4 memperlihatkan nilai *forward linkage* dan perubahannya.



Gambar 5.4. Nilai Keterkaitan Kedepan dan Perubahan Nilai Keterkaitan Kedepan Pada Kondisi Eksisting dan Setelah Dilakukan Metode Ekstraksi

Terjadinya penurunan nilai keterkaitan kedepan terbesar pada sektor industri pengilangan minyak menunjukkan sektor angkutan udara membutuhkan input produksi yang besar dari sektor ini dalam berproduksi dibandingkan dengan

sektor lain dalam perekonomian kota Mataram, sehingga hilangnya sektor angkutan udara menyebabkan penurunan yang relatif besar di sektor ini. Sektor angkutan udara menggunakan output dari sektor industri pengilangan minyak yang berada di atas rata-rata penggunaan input produksi sektor industri pengilangan minyak oleh sektor-sektor dalam perekonomian kota Mataram. Hal ini dapat dilihat dari tabel input-output sisi kolom sektor 16 : angkutan udara yang memperlihatkan kebutuhan input produksi terbesar sektor tersebut yang berasal dari sektor industri pengilangan minyak yaitu sebesar 38,27 milyar rupiah.

Sedangkan kenaikan pada nilai *forward linkage* di sektor tersebut, terjadi karena penurunan permintaan akhir pada ketiga sektor tersebut akibat hilangnya sektor 16 di kota Mataram, lebih besar dari penurunan pada potensi permintaan outputnya yang digunakan oleh sektor domestik lain dalam memproduksi. Daya tawar yang relatif meningkat ini menyebabkan peningkatan potensi di ketiga sektor tersebut untuk dapat mempengaruhi perkembangan sektor lain yang lebih baik dibandingkan ketika bandar udara masih beroperasi di kota Mataram.

Dampak terjadinya penurunan dan kenaikan adalah terjadi perubahan urutan terbesar nilai keterkaitan kedepan. Sektor dengan nilai keterkaitan kedepan terbesar masih disumbangkan oleh sektor 15 : angkutan darat. Pada urutan kedua, terjadi pertukaran urutan dimana setelah tidak beroperasinya bandar udara pengaruh sektor 13 : perdagangan mengungguli sektor 8 : industri pengilangan minyak. Sedangkan sektor-sektor yang mengalami peningkatan nilai keterkaitan kedepan, masing-masing sektor 21: jasa sosial kemasyarakatan dan sektor 1 : padi naik urutannya sebesar satu tingkat, dan sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain mengalami kenaikan urutan sebanyak dua tingkat.

5.2.2.3. Analisa Perubahan Sektor Kunci

Nilai ITKD dan ITKB dari sektor-sektor dalam perekonomian setelah kehilangan sektor bandara digunakan untuk membandingkan sektor kunci dan posisi sektor-sektor lain dalam perekonomian kota Mataram. Seperti yang ditampilkan pada tabel 5.19. dan gambar 5.5., ternyata tidak ada sektor-sektor yang mengalami perubahan pada posisi daya penyebaran dan derajat kepekaan sektor-sektor terhadap rata-ratanya dalam perekonomian dilihat dari tidak

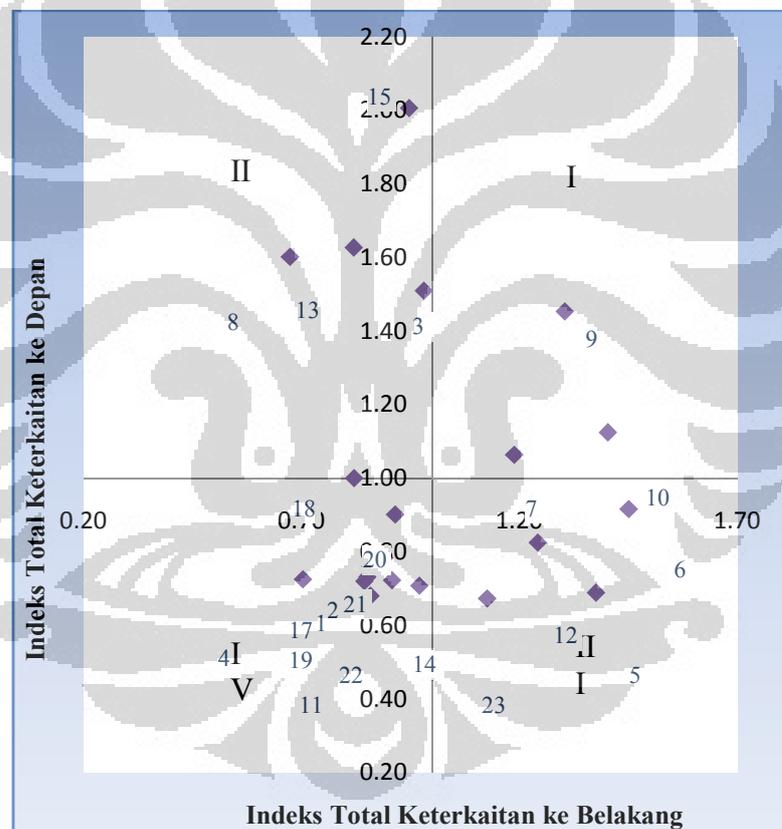
berubahnya posisi sektor-sektor terhadap pembagian kuadran yang telah ditentukan sebelumnya. Hal ini menandakan bahwa kehilangan sektor angkutan udara pada perekonomian kota Mataram tidak merubah peranan dari sektor-sektor yang ada terhadap perekonomian kota Mataram terutama peran sektor kunci.

Tabel 5.19.

**Kombinasi Nilai ITKB dan ITKD Perekonomian Kota Mataram
Setelah Perpindahan Bandar Udara**

Kelompok	ITKB	ITKD	Sektor
I	> 1	> 1	7, 9, 10
II	< 1	> 1	3, 8, 13, 15, 18
III	> 1	< 1	5, 6, 12, 23
IV	< 1	< 1	1, 2, 4, 11, 14, 17, 19, 20, 21, 22

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011



Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Gambar 5.5.

Diagram ITKB dan ITKD Perekonomian Kota Mataram Hasil Simulasi

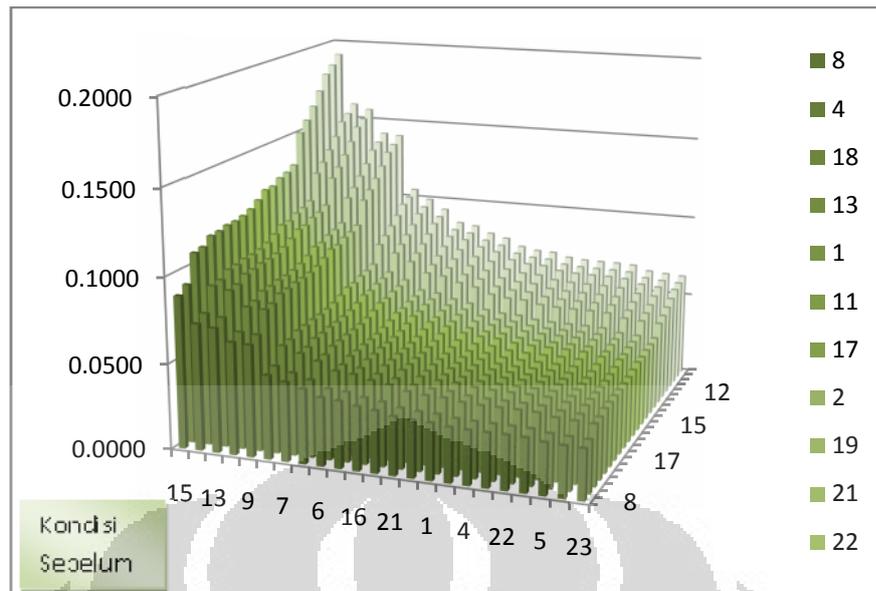
5.2.2.4. Multiplier Product Matrix (MPM)

Dalam melakukan perbandingan struktur beberapa perekonomian melalui analisa keterkaitan antar sektor, tidak hanya cukup dengan penghitungan

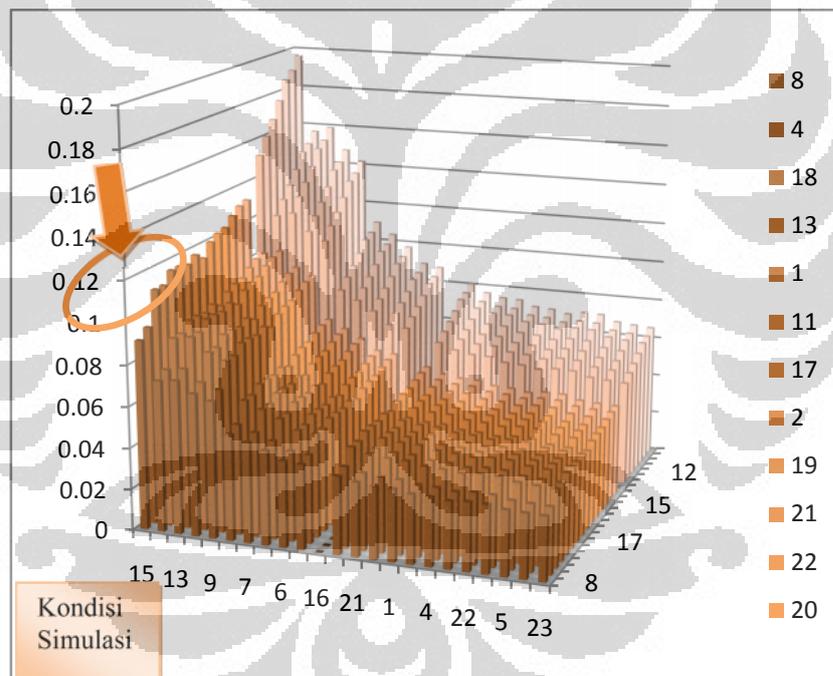
keterkaitan ke belakang dan ke depan. Salah satu cara, yaitu dengan menggunakan dua indeks yang diusulkan oleh Rasmussen, untuk dapat membuat multiplier product matrix atau MPM. Indeks tersebut adalah yang disebut sebagai *power dispersion for backward linkage*, dimana metode perhitungannya adalah dengan menjumlahkan nilai kolom matriks kebalikan Lontief kemudian dibagi dengan rata-rata elemen matriks kebalikan Lontief itu sendiri.

Hal ini dimaksudkan untuk normalisasi nilai dari *backward linkage* tersebut. Indeks kedua adalah apa yang disebut Rasmussen sebagai *indices of sensitivity of dispersion for forward linkage*, dimana jumlah baris pada matriks kebalikan Lontief dibagi dengan rata-rata elemen matriks kebalikan Lontief pula. Dilakukannya normalisasi karena total kolom dan total baris pada matrik kebalikan Lontief bisa jadi bukanlah perbandingan yang setara. Dengan melakukan normalisasi pada total baris dan total kolom matrik kebalikan Lontief dengan suatu nilai rata-rata, dan nilai rata-rata yang tepat adalah nilai rata-rata dari matrik kebalikan Lontief tersebut, dipercaya oleh Rasmussen akan menghasilkan kesetaraan yang dimaksud.

MPM pada dasarnya adalah metode penyajian peringkat sektor-sektor dalam perekonomian suatu wilayah berdasarkan *forward linkage* dan *backward linkage*. Gambar 5.5. menggambarkan struktur perekonomian kota Mataram Tahun 2009 yang telah diurutkan berdasarkan besarnya nilai MPM dari, sudut yang paling besar sel (15,6) dengan angka sebesar 0,1917; sampai yang terkecil sel (23,8) dengan angka sebesar 0,0291. urutan ini mengindikasikan urutan besarnya pengaruh total sektor tersebut didalam perekonomian.



Gambar 5.6. Economic Landscape Kota Mataram Kondisi Eksisting



**Gambar 5.7. Economic Landscape Kota Mataram:
Simulasi Struktur Ekonomi Setelah Bandar Udara Selaparang
Tidak Dioperasikan**

Gambar 5.7. merupakan struktur ekonomi hasil simulasi yang menggambarkan struktur ekonomi kota Mataram ketika bandar udara Selaparang sudah tidak dioperasikan lagi karena digantikan fungsinya oleh Bandara Internasional Lombok, sehingga menyebabkan kota Mataram kehilangan sektor angkutan udara didalam perekonomiannya. Struktur sektor-sektor pada gambar 5.7

tidak diurutkan berdasarkan besarnya nilai MPM seperti yang dilakukan ketika menyusun struktur ekonomi pada gambar 5.6, tetapi disusun sesuai dengan urutan penyusunan pada kondisi eksisting. Hal ini dilakukan untuk dapat membuat perbandingan antara keduanya. Perbedaan tinggi dan rendahnya grafik batang dalam setiap sel antara kondisi eksisting dengan hasil simulasi menunjukkan adanya perubahan struktur dalam perekonomian.

Dari kedua grafik menunjukkan bahwa tidak terjadi perubahan struktur ekonomi yang signifikan ketika sektor angkutan udara hilang. Yang terlihat mengalami perubahan adalah hanya pada sektor 19: bank dan lembaga keuangan lain dibandingkan dengan kondisi sebelum sektor 16: angkutan udara hilang dalam perekonomian kota Mataram dimana terjadi penurunan. Hal ini menunjukkan terjadinya penurunan nilai keterkaitan kebelakang dan kedepan akibat dari hilangnya sektor 16: angkutan udara. Kita dapat dengan mudah melihat adanya perubahan peranan/struktur ekonomi karena penyajian MPM perekonomian sebelum hilangnya sektor angkutan udara dilakukan dengan urutan dari kecil ke besar, sehingga dengan penyajian dengan urutan yang sama ini dapat memperlihatkan adanya perubahan sektor. Penurunan dalam urutan tersebut menunjukkan perubahan peran sektor tersebut dalam ekonomi atau terjadi perubahan struktur ekonomi.

5.2.2. Analisa Perubahan Angka Pengganda

5.2.2.1. Analisa Perubahan Angka Pengganda Output

Berdasarkan Tabel 5.20. dapat kita lihat bahwa hilangnya sektor angkutan udara dari perekonomian di kota Mataram menyebabkan penurunan angka pengganda output diseluruh sektor domestik. Ini berarti bahwa terjadinya penurunan angka pengganda pada perekonomian di kota Mataram sebagai akibat dari hilangnya sektor angkutan udara menyebabkan berkurangnya kemampuan sektor-sektor domestik dalam pembentukan output dalam merespon peningkatan permintaan akhir.

Pengganda output menjelaskan tentang besarnya pengaruh perubahan permintaan akhir pada peningkatan output diseluruh sektor perekonomian atau nilai total dari output yang dihasilkan oleh perekonomian untuk memenuhi adanya perubahan satu unit uang permintaan akhir dari suatu sektor. Peningkatan

permintaan akhir di suatu sektor tidak hanya akan meningkatkan output produksi sektor tersebut tapi juga meningkatkan output produksi sektor lainnya akibat adanya efek langsung dan efek tidak langsung.

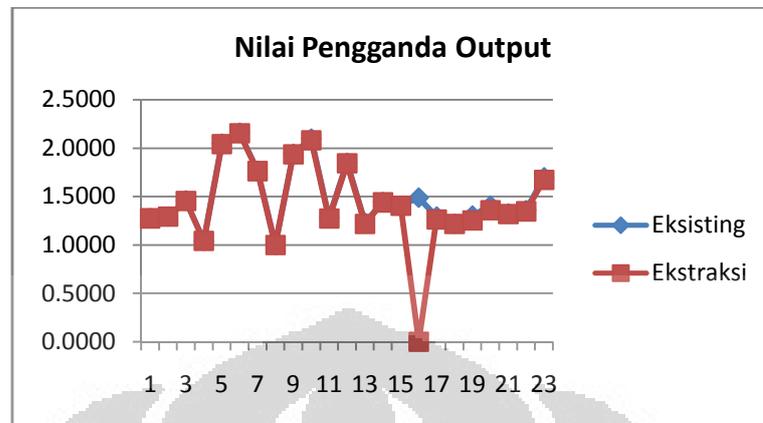
**Tabel 5.20. Dekomposisi Output/Pengganda Output I
Kondisi Eksisting dan Simulasi Metode Ekstraksi**

Sektor	Awal	Lngsng	Lngsng (Ekstrak)	Perubahan	Tdk Lngsng	Tdk Lngsng (Ekstrak)	Perubahan	TOTAL	TOTAL (Ekstrak)	Perubahan
1	1	0.1797	0.1792	-0.0005	0.0974	0.0956	-0.0019	1.2772	1.2748	-0.0024
2	1	0.2224	0.2216	-0.0007	0.0714	0.0701	-0.0013	1.2937	1.2917	-0.0020
3	1	0.3056	0.3050	-0.0006	0.1529	0.1500	-0.0030	1.4586	1.4550	-0.0036
4	1	0.0303	0.0303	0.0000	0.0130	0.0129	-0.0001	1.0434	1.0432	-0.0002
5	1	0.7396	0.7388	-0.0009	0.3067	0.3022	-0.0045	2.0464	2.0410	-0.0054
6	1	0.7289	0.7280	-0.0009	0.4302	0.4256	-0.0047	2.1591	2.1535	-0.0056
7	1	0.4859	0.4850	-0.0009	0.2820	0.2784	-0.0036	1.7679	1.7634	-0.0045
8	1	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	1.0000	0.0000
9	1	0.5716	0.5708	-0.0007	0.3699	0.3643	-0.0055	1.9414	1.9352	-0.0063
10	1	0.8150	0.8096	-0.0055	0.2827	0.2720	-0.0107	2.0977	2.0816	-0.0161
11	1	0.1802	0.1770	-0.0032	0.1003	0.0967	-0.0036	1.2805	1.2737	-0.0068
12	1	0.5403	0.5393	-0.0010	0.3086	0.3035	-0.0051	1.8489	1.8428	-0.0061
13	1	0.1621	0.1536	-0.0084	0.0683	0.0627	-0.0056	1.2304	1.2163	-0.0140
14	1	0.2743	0.2735	-0.0008	0.1686	0.1664	-0.0022	1.4429	1.4399	-0.0030
15	1	0.3264	0.3254	-0.0010	0.0817	0.0792	-0.0026	1.4081	1.4045	-0.0036
16	1	0.3662	0.0000	-0.3662	0.1223	0.0000	-0.1223	1.4885	0.0000	-1.4885
17	1	0.2083	0.1886	-0.0197	0.0853	0.0739	-0.0114	1.2936	1.2625	-0.0311
18	1	0.1600	0.1583	-0.0017	0.0607	0.0588	-0.0019	1.2207	1.2171	-0.0036
19	1	0.2436	0.2119	-0.0317	0.0598	0.0409	-0.0188	1.3034	1.2528	-0.0506
20	1	0.2837	0.2544	-0.0293	0.1226	0.1038	-0.0188	1.4062	1.3581	-0.0481
21	1	0.2088	0.2084	-0.0004	0.1147	0.1118	-0.0029	1.3235	1.3202	-0.0033
22	1	0.2375	0.2305	-0.0070	0.1237	0.1165	-0.0072	1.3612	1.3469	-0.0142
23	1	0.4337	0.4165	-0.0173	0.2653	0.2551	-0.0102	1.6990	1.6715	-0.0275

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Lima sektor yang memiliki penurunan angka pengganda output total terbesar adalah sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain yang mengalami penurunan sebesar 0,05056; sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan lain sebesar 0,04809; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,03109; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,02750 dan sektor 10 : listrik dan gas sebesar 0,01614. Pengganda output total sektor 19 turun sebesar 0,05056 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 19 meningkat satu unit uang maka peningkatan keseluruhan output akan relatif turun sebesar

0,05056 unit uang jika dibandingkan kemampuan sektor tersebut dalam meningkatkan output sebelum hilangnya sektor angkutan udara.



Gambar 5.8. Penurunan Nilai Pengganda Output

Dilihat dari sisi efek langsung pengganda output, keseluruhan sektor juga mengalami penurunan. Lima sektor yang mengalami penurunan terbesar angka pengganda langsungnya adalah sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebesar 0,03175; kemudian sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar 0,02930; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,01967; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan 0,01725; sektor 10 : listrik dan gas sebesar 0,00547. Nilai pengganda output total sektor 19 turun sebesar 0,03175 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 19 meningkat satu unit uang maka peningkatan keseluruhan output yang terjadi sebesar 1.2528. Peningkatan tersebut relatif turun sebesar 0,05056 unit uang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan output sebelum hilangnya sektor angkutan udara.

Dari sisi efek tidak langsung pengganda output, keseluruhan sektor juga mengalami penurunan. Lima sektor yang mengalami penurunan terbesar angka pengganda langsungnya adalah sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebesar 0,0188; kemudian sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar 0,0188; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,0114; 10 : listrik dan gas sebesar 0,01067; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan 0,010249. Nilai pengganda output total sektor 19 turun sebesar 0,0188 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 19 meningkat satu unit uang maka peningkatan keseluruhan output yang terjadi sebesar 0,0409. Peningkatan tersebut relatif turun

sebesar 0,0188 unit uang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan output sebelum hilangnya sektor angkutan udara dari perekonomian kota Mataram.

Dilihat dari sisi pengganda output pada komponen intra sektor seperti yang ditampilkan pada tabel 5.21, kehilangan sektor angkutan udara menyebabkan penurunan beberapa sektor, dan juga memberi kenaikan nilai di beberapa sektor yang lain selain juga terdapat beberapa sektor yang tidak mengalami perubahan. Tiga sektor yang mengalami penurunan terbesar pada komponen intra sektor adalah sektor 13 : perdagangan sebesar 0,0006; kemudian sektor 9 : industri lainnya sebesar 0,0001; sektor 14 : restoran dan perhotelan sebesar 0,0001. Nilai pengganda output intrasektor pada sektor 13 turun sebesar 0,0006 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 13 meningkat satu unit uang maka peningkatan output disektor 13 yang terjadi relatif turun sebesar 0,0006 unit uang jika dibandingkan kemampuannya dalam meningkatkan output sebelum hilangnya sektor angkutan udara.

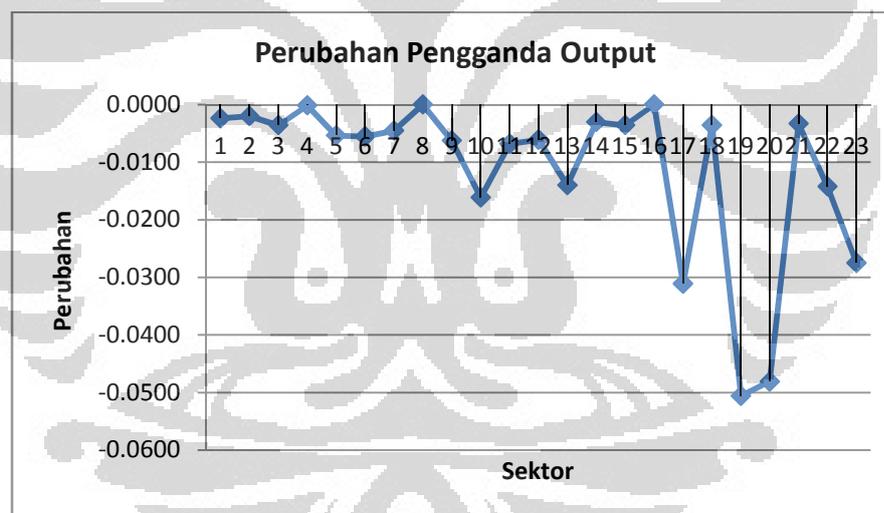
**Tabel 5.21. Dekomposisi Output/Pengganda Output II
Kondisi Eksisting dan Simulasi Metode Ekstraksi**

Sektor	Intra Sektor	Intra Sektor (Ekstrak)	Perubahan	Antar Sektor	Antar Sektor (Ekstrak)	Perubahan	Total	Total (Ekstrak)	Perubahan
1	1.0116	1.0116	0.0000	0.2656	0.2632	-0.0024	1.2772	1.2748	-0.0024
2	1.0874	1.0874	0.0001	0.2064	0.2043	-0.0021	1.2937	1.2917	-0.0020
3	1.0912	1.0913	0.0001	0.3674	0.3637	-0.0037	1.4586	1.4550	-0.0036
4	1.0001	1.0001	0.0000	0.0433	0.0432	-0.0002	1.0434	1.0432	-0.0002
5	1.0000	1.0000	0.0000	1.0463	1.0410	-0.0054	2.0464	2.0410	-0.0054
6	1.2533	1.2543	0.0010	0.9058	0.8992	-0.0066	2.1591	2.1535	-0.0056
7	1.2974	1.2980	0.0007	0.4705	0.4653	-0.0052	1.7679	1.7634	-0.0045
8	1.0000	1.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	1.0000	0.0000
9	1.1127	1.1126	-0.0001	0.8287	0.8225	-0.0062	1.9414	1.9352	-0.0063
10	1.1266	1.1303	0.0037	0.9711	0.9513	-0.0199	2.0977	2.0816	-0.0161
11	1.0004	1.0004	-0.0000	0.2801	0.2732	-0.0068	1.2805	1.2737	-0.0068
12	1.0058	1.0058	0.0001	0.8431	0.8370	-0.0062	1.8489	1.8428	-0.0061
13	1.0159	1.0153	-0.0006	0.2144	0.2010	-0.0134	1.2304	1.2163	-0.0140
14	1.0004	1.0004	-0.0001	0.4425	0.4395	-0.0030	1.4429	1.4399	-0.0030
15	1.0679	1.0679	0.0000	0.3402	0.3366	-0.0036	1.4081	1.4045	-0.0036
16	1.0069	0.0000	-1.0069	0.4816	0.0000	-0.4816	1.4885	0.0000	-1.4885
17	1.0061	1.0062	0.0000	0.2874	0.2563	-0.0311	1.2936	1.2625	-0.0311
18	1.0807	1.0809	0.0002	0.1400	0.1362	-0.0038	1.2207	1.2171	-0.0036
19	1.0007	1.0007	0.0000	0.3027	0.2522	-0.0506	1.3034	1.2528	-0.0506
20	1.0418	1.0434	0.0016	0.3645	0.3148	-0.0497	1.4062	1.3581	-0.0481
21	1.0046	1.0046	0.0000	0.3190	0.3156	-0.0033	1.3235	1.3202	-0.0033
22	1.0009	1.0009	0.0000	0.3602	0.3460	-0.0142	1.3612	1.3469	-0.0142
23	1.0000	1.0000	0.0000	0.6990	0.6715	-0.0275	1.6990	1.6715	-0.0275

Sumber: Hasil Pengolahan, 2011

Dari sisi pengganda output pada komponen antar sektor, kehilangan sektor angkutan udara menyebabkan penurunan pada seluruh sektor. Lima sektor yang mengalami penurunan terbesar pada komponen antar sektor adalah sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain yang mengalami penurunan sebesar 0,0506; sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan lain sebesar 0,0497; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,0311; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,0275 dan sektor 10 : listrik dan gas sebesar 0,0199.

Nilai pengganda output antar sektor pada sektor 19 yaitu sektor bank dan keuangan lain turun sebesar 0,0506 artinya adalah jika permintaan akhir sektor bank dan keuangan lain meningkat satu unit uang, maka peningkatan output disektor domestik lain selain sektor bank dan keuangan lain relatif turun sebesar 0,0506 unit uang jika dibandingkan kemampuannya dalam meningkatkan output sebelum hilangnya sektor angkutan udara.



Gambar 5.9. Perubahan Angka Pengganda Output

Gambar 5.9 memperlihatkan dampak yang terjadi ketika bandar udara selaparang tidak lagi dioperasikan terhadap kemampuan sektor untuk mendorong output sektor-sektor dalam perekonomian kota Mataram termasuk sektor itu sendiri jika permintaan akhirnya meningkat. Sektor 19 : bank dan keuangan lain terlihat sebagai sektor terbesar yang mengalami penurunan kemampuan mendorong/menggandakan output. Hal ini terjadi karena sektor ini merupakan sektor terbesar yang menggunakan output sektor angkutan udara sebagai input produksinya dibandingkan dengan sektor lain. Penggunaan input

produksi dari sektor angkutan udara disebabkan hampir seluruh bank yang ada di kota Mataram merupakan kantor cabang dan hanya satu bank yang merupakan kantor pusat, sehingga operasional perbankan yang membutuhkan koordinasi dengan kantor pusat yang berada di Jakarta menuntut kebutuhan jasa angkutan udara bagi karyawan maupun jajaran pimpinan di kantor tersebut. Klasifikasi bank yang ada di kota Mataram dapat dilihat pada tabel 5.22.

Tabel 5.22. Jumlah Bank Umum dan Bank Pengkreditan Menurut Klasifikasi Kantor di Kota Mataram Tahun 2009

Lembaga Keuangan	Kantor Pusat	Kantor Cabang	Kantor Cabang Pusat	Kantor Unit	Kantor Kas	Unit Usaha Syariah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
BANK UMUM						
A. Pemerintah /konvensional						
1. PT. BTN (Persero)	0	1	0	0	5	0
2. PT. BRI (Persero)	0	1	1	7	0	0
3. PT. BPD NTB	1	2	1	0	1	0
4. PT. BNI (Persero)	0	1	2	9	0	0
5. PT. Bank Mandiri	0	1	2	0	0	0
B. Pemerintah/ Syariah						
2. PT. Bank NTB	0	0	0	0	0	1
C. Swasta Konvensional						
1. PT. Bank Antar Daerah	0	1	3	0	0	0
2. PT. Bank Central Asia	0	1	2	0	0	0
3. PT. Bank Danamon	0	1	5	0	0	0
4. PT. Bank Internasional Indonesia	0	1	0	0	0	0
5. Centratama Nasional Bank	0	1	1	0	0	0
6. PT Bank Bukopin	0	1	0	0	0	0
7. Bank Mega	0	1	0	0	0	0
8. Bank Sinar Mas	0	1	0	0	0	0
9. Bank BTPN	0	1	3	0	0	0
10. Bank OCBC NISP	0	1	0	0	0	0
11. Bank Mayapada Internasional	0	1	0	0	0	0
D. Swasta /Syariah						
1. PT. Bank Syariah Mandiri	0	1	0	0	0	0
2. PT. Bank Muamalat	0	1	0	0	0	0
3. PT BRI Syariah	0	1	0	0	0	0

Sumber : Mataram Dalam Angka 2010

Tetapi faktor terbesar adalah karena perluasan jasa perbankan yang ternyata memberikan andil bagi kebutuhan jasa angkutan udara, yaitu tuntutan untuk memberikan pelayanan bagi nasabahnya. Output dari jasa berbeda dengan sektor produksi, karena produk jasa tercipta pada saat dikonsumsi, sehingga input produksi yang dibutuhkan dalam hal ini oleh sektor bank dan keuangan lain adalah kebutuhan akan sektor lain terhadap sektor tersebut. Kebutuhan sektor angkutan

udara antara lain tuntutan penyediaan jasa penyimpanan uang sementara hasil penjualan dan pengiriman uang, baik dari kantor cabang perusahaan penerbangan sebagai hasil penjualan tiket maupun dari kantor pusat kepada kantor cabang di kota Mataram untuk biaya operasional dan gaji karyawan. Hal ini sehubungan dengan perusahaan-perusahaan penerbangan di Kota Mataram merupakan kantor cabang dan memiliki kantor pusat di luar wilayah kota Mataram sehingga dibutuhkan jasa pelayanan perbankan tersebut. Pelayanan perbankan juga membutuhkan jasa angkutan udara sebagai salah satu programnya dalam layanan pembelian/pembayaran tiket pesawat.

Pada kenyataannya meskipun terjadi perpindahan bandara, tidak akan terjadi penurunan pada penyediaan jasa pembayaran tiket oleh bank karena konsumennya adalah nasabah yang sama. Dan selama kantor cabang perusahaan penerbangan tetap berada di kota Mataram serta pelayanan dan kerjasama bank dan keuangan lain tetap terjalin maka penurunan pengganda output dalam penelitian ini dimungkinkan tidak terjadi, tetapi penurunan angka pengganda output ini hanya menjelaskan penurunan yang terjadi dari pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini.

5.2.2.2. Perubahan Angka Pengganda Pendapatan

Angka pengganda setelah perpindahan bandar udara berdasarkan simulasi yang dilakukan justru mengalami kenaikan dari kondisi eksistingnya. Kenaikan angka pendapatan tersebut berkisar 0,0000 hingga 0,6690 pada total angka pengganda pendapatan. Hal ini menandakan, dengan kehilangan sektor 16: angkutan udara dalam perekonomian di kota Mataram, akan menyebabkan peranan sektor-sektor terhadap pembentukan pendapatan masyarakat menjadi terkoreksi, dimana terjadi peningkatan peranan sektor-sektor terhadap proporsi pembentukan pendapatan masyarakat dibandingkan dengan masih adanya peran sektor 16: angkutan udara dalam perekonomian kota Mataram. Hal ini bukan berarti bahwa dengan tidak adanya sektor angkutan udara malah akan meningkatkan pendapatan masyarakat, tetapi lebih merupakan peranan sektor-sektor tersebut yang meningkat dalam pembentukan pendapatan masyarakat di perekonomian kota Mataram secara relatif dibandingkan dengan kondisi sebelum kehilangan sektor angkutan udara.

Tabel 5.23. Perubahan Dekomposisi Pengganda/Dampak Pendapatan 1 Setelah Kehilangan Sektor 16: Angkutan Udara

Sektor	Perubahan Pengganda Pendapatan					
	Awal	Langsung	Tidak Langsung	Total	Intra Sektor	Antar Sektor
1	0.0001	0.0001	-0.0003	-0.0001	0.0001	-0.0002
2	0.0000	-0.0001	-0.0002	-0.0002	0.0000	-0.0002
3	0.0001	0.0002	-0.0004	-0.0001	0.0001	-0.0002
4	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
5	0.0002	0.0001	-0.0005	-0.0001	0.0002	-0.0003
6	0.0003	0.0002	-0.0005	0.0000	0.0005	-0.0005
7	0.0003	0.0002	-0.0004	0.0000	0.0004	-0.0004
8	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
9	0.0003	0.0002	-0.0011	-0.0006	0.0003	-0.0009
10	0.0001	-0.0033	-0.0016	-0.0047	0.0057	-0.0105
11	0.0012	-0.0003	-0.0005	0.0005	0.3190	-0.3186
12	0.0001	0.0004	-0.0008	-0.0003	0.0469	-0.0472
13	0.0028	-0.0016	-0.0007	0.0005	0.2849	-0.2844
14	0.0001	0.0000	-0.0003	-0.0002	0.1142	-0.1144
15	0.0002	0.0001	-0.0004	0.0000	0.1596	-0.1597
16	-0.2002	-0.0441	-0.0165	-0.2608	-0.0013	-0.2596
17	0.0087	-0.0036	-0.0014	0.0036	0.3598	-0.3561
18	0.0006	-0.0002	-0.0002	0.0001	0.3115	-0.3114
19	0.0031	-0.0071	-0.0023	-0.0063	0.0775	-0.0838
20	0.0094	-0.0055	-0.0024	0.0014	0.2483	-0.2469
21	0.0002	0.0004	-0.0004	0.0001	0.4325	-0.4324
22	0.0038	-0.0008	-0.0010	0.0021	0.4197	-0.4177
23	0.0164	-0.0033	-0.0014	0.0117	0.5557	-0.5441

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Berdasarkan tabel 5.23, pengaruh dari kehilangan sektor angkutan udara terhadap nilai angka pengganda pendapatan masyarakat adalah tidak menyebabkan penurunan diseluruh sektor, tetapi beberapa sektor justru ada yang mengalami kenaikan. Sektor yang memiliki penurunan angka pengganda pendapatan total terbesar adalah sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain yang mengalami penurunan sebesar 0,0063; sektor 10 : listrik dan gas sebesar 0,0047; sektor 9 : industri lainnya sebesar 0,0006; sektor 12 : bangunan sebesar 0,0003 dan sektor 2 : perikanan sebesar 0,0002.

Pengganda pendapatan total sektor 19 turun sebesar 0,0063 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 19 meningkat satu unit uang maka peningkatan keseluruhan pendapatan masyarakat akan relatif turun sebesar 0,0063 unit uang jika dibandingkan kemampuan sektor tersebut dalam meningkatkan pendapatan sebelum hilangnya sektor angkutan udara.

Sedangkan sektor yang mengalami kenaikan pada nilai total pengganda pendapatan adalah sektor sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan yang mengalami kenaikan sebesar 0,0117; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,0036; sektor 22 : jasa lainnya sebesar 0,0021; sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar 0,0014 dan sektor 13 : perdagangan sebesar 0,0005, serta sektor 13 : perdagangan dan sektor 11 air bersih yang mengalami kenaikan serupa yaitu sebesar 0,0001. Pengganda pendapatan total sektor 23 naik sebesar 0,0117 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 23 meningkat satu unit uang maka peningkatan keseluruhan pendapatan masyarakat akan relatif naik sebesar 0,0117 unit uang jika dibandingkan kemampuan sektor tersebut dalam meningkatkan pendapatan sebelum hilangnya sektor angkutan udara.

Dilihat dari sisi efek awal pengganda pendapatan, keseluruhan sektor mengalami kenaikan. Lima sektor yang mengalami kenaikan terbesar angka pengganda awalnya adalah sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,0164; kemudian sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar 0,0094; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,0087; sektor 22 : jasa lainnya 0,0038; sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebesar 0,0031. Nilai pengganda pendapatan awal sektor 23 naik sebesar 0,0164 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 23 meningkat satu unit uang maka peningkatan awal pendapatan masyarakat diseluruh sektor yang terjadi sebesar 0,5558 atau naik sebesar 0,0164 unit uang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan pendapatan masyarakat sebelum hilangnya sektor angkutan udara.

Dilihat dari sisi efek langsung pengganda pendapatan, terdapat sektor yang mengalami nilai penurunan dan juga ada yang mengalami kenaikan. Lima sektor yang mengalami penurunan terbesar angka pengganda langsungnya adalah sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebesar 0,0071; kemudian sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar 0,0055; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,0036; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan 0,0033; sektor 10 : listrik dan gas sebesar 0,0033. Nilai pengganda pendapatan langsung sektor 19 turun sebesar 0,0071 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 19 meningkat satu unit uang maka peningkatan langsung

pendapatan masyarakat yang terjadi sebesar 0,0211. Peningkatan tersebut relatif turun sebesar 0,0071 unit uang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan pendapatan masyarakat sebelum hilangnya sektor angkutan udara. Adapun lima sektor yang mengalami kenaikan nilai pengganda pendapatan langsung adalah sektor 12 : bangunan dan sektor 21 : jasa sosial dan kemasyarakatan sebesar 0,0004; sektor 3: pertanian lainnya , sektor 9 : industri lainnya dan sektor 7 : industri kertas, barang dari kertas dan karton serta sektor 6 : industri makanan dan minuman lainnya sebesar 0,0002. Sedangkan sektor yang mengalami perubahan sangat kecil pada pengganda pendapatan langsung adalah sektor 4 : pertambangan dan penggalian, sektor 8 : industri pengilangan minyak, sektor 14 : restoran dan perhotelan.

Dari sisi efek tidak langsung pengganda pendapatan, keseluruhan sektor mengalami penurunan. Lima sektor yang mengalami penurunan terbesar angka pengganda langsungnya adalah sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar 0,0024; kemudian sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebesar 0,0023; sektor 10 : listrik dan gas sebesar 0,0016; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,0014; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,010249. Nilai pengganda pendapatan tidak langsung sektor 20 turun sebesar 0,0024 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 20 meningkat satu unit uang maka peningkatan pendapatan setelah terjadinya efek langsung yang terjadi sebesar 0,0150. Peningkatan tersebut relatif turun sebesar 0,0024 unit uang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan pendapatan masyarakat sebelum hilangnya sektor angkutan udara dari perekonomian kota Mataram.

Dari sisi komposisi pengganda pendapatan pada intra sektor, keseluruhan sektor mengalami kenaikan kecuali sektor angkutan udara yang hilang. Lima sektor yang mengalami kenaikan terbesar angka pengganda intra sektornya adalah sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,5557; kemudian sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,4325; sektor 22 : jasa lainnya sebesar 0,4197; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,3598; sektor 11 : air bersih sebesar 0,3190. Nilai pengganda pendapatan di komponen intra sektor pada sektor 23 turun sebesar 0,5557 artinya adalah jika permintaan akhir

sektor 23 meningkat satu unit uang maka peningkatan pendapatan pada sektor itu sendiri sebesar 0,5558. Peningkatan tersebut naik secara signifikan sebesar 0,5557 unit uang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan pendapatan masyarakat disektor tersebut sebelum hilangnya sektor angkutan udara dari perekonomian kota Mataram.

Dari sisi pengaruhnya terhadap komposisi pengganda pendapatan antar sektor, keseluruhan sektor mengalami penurunan. Lima sektor yang mengalami penurunan terbesar angka pengganda pendapatan antar sektornya adalah sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,5441; kemudian sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,4324; sektor 22 : jasa lainnya sebesar 0,4177; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,3561; sektor 11 : air bersih sebesar 0,3186. Nilai pengganda pendapatan antar sektor pada sektor 23 turun sebesar 0,5441 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 23 meningkat satu unit uang maka peningkatan pendapatan pada sektor lain yang terjadi sebesar 0,1133. Peningkatan tersebut turun secara signifikan sebesar 0,5441 unit uang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan pendapatan masyarakat di sektor lainnya sebelum hilangnya sektor angkutan udara dari perekonomian kota Mataram.

Terjadinya peningkatan pada nilai-nilai di angka pengganda dialami oleh penelitian penggunaan metode ekstraksi sebelumnya. Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Suahazil Nazara dan Dody Rosmiansyah yang meneliti peranan subsektor penambangan dan peleburan timah dalam perekonomian daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, dimana pada penelitian tersebut angka pengganda pendapatan yang dihasilkan dari simulasi kehilangan sektor juga mengalami kenaikan di beberapa sektor. Hal tersebut diartikan sebagai dampak kehilangan sektor menyebabkan sektor yang ditunjukkan dengan peningkatan angka pengganda pendapatan, menjadi sektor yang menarik bagi masyarakat sebagai sektor tujuan dilakukannya investasi baru.

5.2.2.3. Analisa Perubahan Angka Pengganda Tenaga Kerja

Berdasarkan tabel 5.24, pengaruh dari kehilangan sektor angkutan udara terhadap nilai angka pengganda tenaga kerja adalah tidak menyebabkan penurunan diseluruh sektor, tetapi beberapa sektor justru ada yang mengalami kenaikan.

Tabel 5.24.
Perubahan Pegganda Tenaga Kerja
Setelah Kehilangan Sektor 16: Angkutan Udara (satuan $1/1$ milyar orang)

SEKTOR	Awal	Langsung	Tdk Langsung	TOTAL	Intra Sektor	Antar Sektor
1	0.018	0.233	-0.001	0.327	0.019	0.021
2	0.027	0.272	-0.007	0.340	0.031	0.008
3	0.022	-0.258	-0.003	0.488	0.026	0.026
4	0.014	-0.340	0.001	0.363	0.014	0.002
5	0.030	0.340	-0.008	-0.189	0.030	0.120
6	0.029	0.016	0.025	-0.150	0.046	0.134
7	0.027	-0.124	0.008	0.174	0.045	0.054
8	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
9	0.025	0.316	0.071	-0.171	0.026	0.186
10	0.132	0.695	0.035	1.052	0.166	0.407
11	0.094	0.373	-0.032	0.569	0.094	0.042
12	0.036	-0.169	0.022	-0.059	0.037	0.222
13	0.627	-0.422	-0.100	0.457	0.598	-0.091
14	0.053	0.390	0.010	-0.316	0.050	0.041
15	0.015	0.447	-0.018	-0.166	0.016	0.037
16	-7.668	-7.249	-4.545	-19.463	-7.721	-11.741
17	0.305	-0.021	-0.240	0.437	12.671	-12.706
18	0.027	-0.261	-0.017	-0.210	0.032	-0.022
19	0.222	-0.097	-0.433	-0.875	0.222	-0.602
20	0.192	0.122	-0.382	-0.629	0.208	-0.525
21	0.099	0.308	-0.009	-0.264	0.102	0.011
22	1.861	0.178	-0.088	2.099	1.861	-0.096
23	0.670	0.661	-0.056	1.274	0.670	0.474

Sumber : Hasil Pengolahan, 2011

Sektor yang memiliki penurunan angka tenaga kerja total terbesar adalah sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain yang mengalami penurunan sebesar 0,875; sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar 0,629; sektor 14 : restoran dan perhotelan sebesar 0,3163; sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,264 dan sektor 18 : komunikasi sebesar 0,2105. Pegganda tenaga kerja total sektor 19 turun sebesar 0,875 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 19 meningkat Rp. 100 milyar maka peningkatan kesempatan kerja pada keseluruhan sektor yang terjadi akan relatif turun sebesar 87 orang jika dibandingkan kemampuan sektor tersebut dalam meningkatkan kesempatan kerja sebelum hilangnya sektor angkutan udara.

Disisi lain terjadi peningkatan nilai pegganda tenaga kerja total di beberapa sektor yaitu pada sektor 22 : jasa lainnya sebesar 2,0989; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 1,2744; sektor 10 : lisatrik dan gas sebesar

1,0519; sektor 11 : air bersih sebesar 0,5687; sektor 3 : pertanian lainnya 0,4883. Peningkatan sebesar 2,0989 disektor 22 pada angka pengganda tenaga kerja total nerarti bahwa setiap peningkatan permintaan akhir di sektor 22 sebesar satu miliar rupiah, maka peningkatan kesempatan kerja yang tercipta sebanyak 9 orang lebih banyak jika dibandingkan dengan kondisi sebelum hilangnya sektor bandar udara.

Sedangkan pada nilai awal pengganda kesempatan kerja keseluruhan sektor mengalami kenaikan. Lima sektor yang mengalami kenaikan terbesar adalah sektor 22 : jasa lainnya yang mengalami kenaikan sebesar 1,8608; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,6696; sektor 13 : perdagangan sebesar 0,6269; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,0,3053 dan sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebesar 0,2218, serta sektor 20 : usaha bangunan dan jasa mengalami kenaikan sebesar 0,1922. Pengganda kesempatan kerja awal sektor 22 naik sebesar 1,8608 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 22 meningkat sepuluh miliar maka peningkatan kesempatan kerja yang tercipta saat ini akan relatif naik sebesar 18 orang jika dibandingkan kemampuan sektor tersebut dalam meningkatkan kesempatan kerja sebelum hilangnya sektor angkutan udara.

Dilihat dari sisi efek langsung pada pengganda kesempatan kerja, terjadi penurunan maupun kenaikan. Lima sektor yang mengalami kenaikan terbesar angka pengganda langsungnya adalah sektor 10 : listrik dan gas sebesar 0,6953; kemudian sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,6605; sektor 15 : angkutan darat sebesar 0,4466; sektor 14 : restoran dan perhotelan 0,3905; sektor 11 : air bersih sebesar 0,3728. Nilai pengganda kesempatan kerja awal sektor 10 naik sebesar 0,6953 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 23 meningkat seratus miliar rupiah maka secara langsung kesempatan kerja diseluruh sektor akan meningkat sebesar 69 orang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan kesempatan kerja sebelum hilangnya sektor angkutan udara. Disisi lain sektor yang mengalami penurunan efek langsung adalah sektor 13 : perdagangan sebesar 0,4216; sektor 4 : pertambangan dan penggalian sebesar 0,3396; sektor 18 : komunikasi sebesar 0,2610; sektor 3 : pertanian lainnya sebesar 0,2575; sektor 12 : bangunan sebesar 0,1688. Nilai pengganda kesempatan kerja langsung sektor 13 naik sebesar 0,4216 artinya adalah jika permintaan akhir sektor

13 meningkat seratus miliar rupiah maka secara langsung kesempatan kerja diseluruh sektor akan meningkat sebesar 42 orang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan kesempatan kerja sebelum hilangnya sektor angkutan udara.

Dilihat dari sisi efek tidak langsung pengganda kesempatan kerja, terdapat sektor yang mengalami nilai penurunan dan juga ada yang mengalami kenaikan. Lima sektor yang mengalami penurunan terbesar angka pengganda tidak langsungnya adalah sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebesar 0,4333; kemudian sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar 0,3816; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 0,2395; sektor 13 : perdagangan 0,1002; sektor 22 : jasa lainnya sebesar 0,0882. Nilai pengganda kesempatan kerja tidak langsung sektor 19 turun sebesar 0,4333 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 19 meningkat seratus miliar rupiah maka peningkatan tidak langsung kesempatan kerja yang terjadi turun sebesar 43 orang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan kesempatan kerja sebelum hilangnya sektor angkutan udara. Adapun lima sektor yang mengalami kenaikan nilai pengganda kesempatan kerja tidak langsung adalah sektor 9 : industri lainnya sebesar 0,0710; sektor 10 : listrik dan gas sebesar 0,0354; sektor 6 : industri makanan dan minuman lainnya sebesar 0,0250, sektor 12 : bangunan sebesar 0,0218; dan sektor 14 : restoran dan perhotelan sebesar 0,0103.

Dari sisi komposisi pengganda kesempatan kerja pada intra sektor, keseluruhan sektor mengalami kenaikan peran. Lima sektor yang mengalami kenaikan terbesar angka kesempatan kerja langsungnya adalah sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 12,6714; kemudian sektor 22 : jasa lainnya sebesar 1,8607; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 0,6696; sektor 13 : perdagangan sebesar 0,5975; sektor 19 : bank dan keuangan lain sebesar 0,2220. Nilai pengganda kesempatan kerja intra sektor pada sektor 17 naik sebesar 12,6714 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 17 meningkat satu miliar, maka peningkatan kesempatan kerja pada sektor tersebut sebesar 12 orang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam

meningkatkan kesempatan kerja sebelum hilangnya sektor angkutan udara dari perekonomian kota Mataram.

Dari sisi pengaruhnya terhadap komposisi pengganda kesempatan kerja antar sektor, terdapat sektor yang mengalami kenaikan maupun penurunan nilai pengganda kesempatan kerja. Lima sektor yang mengalami penurunan terbesar angka pengganda kesempatan kerja antar sektornya adalah sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 12,7063; kemudian sektor 19 : bank dan keuangan lain sebesar 0,6023; sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar 0,525; sektor 22 : jasa lainnya sebesar 0,0960; sektor 13 : perdagangan sebesar 0,0914. Nilai pengganda kesempatan kerja antar sektor pada sektor 17 turun sebesar 12,7063 artinya adalah jika permintaan akhir sektor 17 meningkat satu miliar, maka peningkatan kesempatan kerja pada sektor lain yang terjadi turun secara signifikan sebesar 12 orang jika dibandingkan kemampuan sektor yang sama dalam meningkatkan kesempatan kerja di sektor lainnya sebelum hilangnya sektor angkutan udara dari perekonomian kota Mataram.

5.2.2. Analisa Dampak Perpindahan Bandar Udara Selaparang

Simulasi yang dilakukan untuk memperkirakan dampak yang terjadi pada output, nilai tambah dan kesempatan kerja ketika perekonomian kota Mataram kehilangan sektor angkutan udara dilakukan dengan terlebih dulu memperkirakan permintaan akhir pada sektor lain atas pengaruh hilangnya permintaan akhir pada sektor angkutan udara. Permintaan akhir sektor lain diperkirakan dengan menggunakan matriks invers Leontief kondisi eksisting pada baris sektor 16 dikalikan dengan permintaan akhir sektor 16. Digunakannya invers Leontief kondisi eksisting karena pada saat hilangnya sektor, perekonomian masih berjalan dengan mekanisme berdasarkan kondisi eksisting sedangkan invers Leontief hasil simulasi merupakan penggambaran kondisi setelah hilangnya sektor dan memerlukan time lag tertentu. Pemilihan baris daripada kolom inverse leontief matriks untuk memperkirakan pengaruh kehilangan sektor terhadap permintaan akhir disektor lain didasarkan bahwa, nilai pada baris inverse leontief matriks merupakan besarnya pengaruh atau keterkaitan sektor terhadap bahan bakunya.

Keterkaitan terhadap bahan baku dapat dipastikan terjadinya dibandingkan dengan pengaruh yang didasarkan pada keterkaitan sektor pada sisi supply atau penjualan.

Setelah didapatkan nilai permintaan akhir per sektor baru kemudian dapat dicari pengaruhnya terhadap output, nilai tambah, maupun kesempatan kerja. Dalam tahap ini, perhitungan yang dilakukan menggunakan dasar inverse leontief matriks metode ekstraksi.

5.2.2.1. Dampak Terhadap Output

Dari tabel 5.25 dapat terlihat penurunan output terbesar akibat perpindahan bandar udara keluar wilayah kota Mataram terjadi pada sektor 10 : listrik dan gas yaitu sebesar Rp. 16.693.968,99. Sektor berikutnya yang mengalami penurunan adalah sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar Rp. 16.380.355,61 kemudian disusul sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain Rp. 12.569.177,04; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar Rp. 9.857.642,00; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar Rp. 7.946.580,59; sektor 13 : perdagangan sebesar Rp. 7.804.472,34. Khusus untuk sektor 8 : industri pengilangan minyak, jika kita memperkirakan besarnya permintaan akhir yang tercipta dengan kondisi sektor 16 : angkutan udara hilang maka akan diperoleh hasil sebesar nol.

Hal tersebut karena nilai *backward linkage* sektor 8 terhadap perekonomian di kota Mataram sebesar nol yang disebabkan sektor ini hanya mencatat besarnya penggunaan dari output pengilangan minyak dan bukan produksi yang dihasilkan di Mataram. Karena bukan diproduksi dalam perekonomian domestik, sehingga sektor ini tidak memerlukan bahan baku dari sektor domestik yang ada di perekonomian kota Mataram. Atas dasar itu, maka perlu dilakukan penyesuaian pada nilai penurunan output sektor ini yang diterjemahkan sebagai kebutuhan perekonomian kota Mataram terhadap sektor 8 : pengilangan minyak (bahan bakar minyak, minyak tanah, dan lain-lain bahan bakar fosil) yaitu sebesar output awal Rp. 493.860.040,- dikurangkan dengan kebutuhan sektor 16 : angkutan udara terhadap output sektor 8 : industri pengilangan minyak sebesar Rp. 38.274.989,- sehingga output sektor 8 diperkirakan menjadi sebesar Rp. 455.585.051,-

Tabel 5.25. Penurunan Output Akibat Hilangnya Sektor Angkutan Udara (Rp. 000,-)

SEKTOR	Penurunan Permintaan Akhir	Penurunan Output	Total Output
1. Padi	666,262.00	849,339.64	61,850,149.70
2. Perikanan	517,049.06	667,879.08	89,040,393.92
3. Pertanian Lainnya	1,034,347.41	1,504,957.04	424,705,179.96
4. Pertambangan dan Penggalian	41,321.12	43,106.69	41,198,920.31
5. Industri Tahu Tempe	1,988,504.28	4,058,514.37	13,857,721.63
6. Industri Makanan dan Minuman Lainnya	2,255,380.31	4,857,069.65	764,139,583.35
7. Industri Kertas, barang dari kertas & karton	1,466,721.27	2,586,389.01	90,412,636.99
8. Industri pengilangan minyak	-	-	493,860,040.00
9. Industri Lainnya	2,789,072.25	5,397,275.40	961,807,481.60
10 Listrik dan Gas	10,003,073.58	20,822,211.82	201,690,940.18
11 Air Bersih	1,730,931.09	2,204,616.82	5,513,866.18
12 Bangunan	2,074,275.55	3,822,473.47	749,159,377.53
13 Perdagangan	3,232,147.37	3,931,396.56	887,792,857.44
14 Restoran dan Perhotelan	980,481.32	1,411,772.25	111,953,643.75
15 Angkutan Darat	952,660.06	1,338,054.49	1,089,174,873.51
16 Angkutan Udara	205,768,070.00	284,660,683.00	-
17 Angkutan Lain & Jasa Penunjang Angkutan	7,315,796.02	9,235,923.38	28,856,023.62
18 Komunikasi	867,830.45	1,056,277.06	300,912,391.94
19 Bank dan Keuangan Lain	11,752,617.47	14,724,155.67	690,313,567.33
20 Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	12,237,875.94	16,620,776.33	147,556,311.67
21 Jasa Sosial Kemasyarakatan	917,864.43	1,211,782.13	125,484,992.87
22 Jasa Lainnya	3,662,441.01	4,933,117.19	35,332,270.81
23 Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	9,857,642.00	16,477,229.75	626,204,542.25
JUMLAH	76,344,293.99	402,415,000.82	7,940,817,766.52

Sumber : Hasil Pengolahan 2011

5.2.2.2. Dampak Terhadap Tenaga Kerja

Dampak dari hilangnya satu sektor dalam suatu perekonomian juga akan berpengaruh pada permintaan tenaga kerja. Hal ini berhubungan dengan penurunan permintaan akhir yang terjadi akibat dari hilangnya suatu sektor tersebut yang menyebabkan penurunan permintaan akhir disektor lain karena penurunan kebutuhan bahan baku yang meluas. Penurunan permintaan akhir ini akan mempengaruhi produksi yang dilakukan sektor-sektor lain sehingga terjadi penurunan pada komponen produksi lain termasuk penurunan kapasitas produksi dan tentu saja berakibat pada penurunan kebutuhan tenaga kerja.

**Tabel 5.26. Penurunan Tenaga Kerja
Akibat Hilangnya Sektor Angkutan Udara**

SEKTOR	Awal	Langsung	Tdk Langsung	Total
1. Padi	19.59	2.52	2.35	24
2. Perikanan	14.55	2.45	0.94	17
3. Pertanian Lainnya	25.32	6.51	4.96	36
4. Pertambangan dan Penggalian	59.13	0.01	0.01	59
5. Industri Tahu Tempe	18.04	41.34	14.87	74
6. Industri Makanan dan Minuman Lainnya	20.33	43.10	25.27	88
7. Industri Kertas, barang dari kertas & karton	21.57	14.94	10.31	46
8. Industri pengilangan minyak	0.00	0.00	0.00	0
9. Industri Lainnya	41.11	85.90	30.24	157
10 Listrik dan Gas	46.15	187.16	112.02	345
11 Air Bersih	42.10	15.06	6.13	63
12 Bangunan	35.61	133.52	24.43	193
13 Perdagangan	203.02	10.99	5.93	219
14 Restoran dan Perhotelan	47.40	5.53	4.34	57
15 Angkutan Darat	9.55	6.30	2.46	18
17 Angkutan Lain & Jasa Penunjang Angkutan	92.13	21.36	14.74	128
18 Komunikasi	11.71	1.96	2.14	15
19 Bank dan Keuangan Lain	64.70	34.41	12.47	111
20 Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	59.85	45.90	32.69	138
21 Jasa Sosial Kemasyarakatan	192.41	4.33	3.71	200
22 Jasa Lainnya	746.38	13.97	14.86	775
23 Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	223.27	235.30	82.31	540
JUMLAH				3.303

Sumber : Hasil Pengolahan 2011

Seperti yang terlihat pada tabel 5.26, penurunan tenaga kerja terbesar terjadi pada sektor 22 : jasa lainnya dengan total penurunan sebesar 775 orang. Penurunan terbesar berikutnya pada sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 540 orang; kemudian disusul berturut-turut tiga sektor terbesar dibawahnya adalah sektor 10 : listrik dan gas 345 ; sektor 13 : perdagangan sebanyak 219; sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebanyak 200 orang; sektor 12 : bangunan sebesar 193; sektor 9 : industri lainnya sebanyak 157 orang.

Dampak awal, pada sebagian besar sektor merupakan pengaruh terbesar dari perpindahan bandar udara dari kota mataram terhadap penurunan kesempatan kerja yang tercipta. Pengganda lapangan kerja awal terjadi karena sebagai dampak awal penurunan lapangan kerja akibat adanya penurunan permintaan akhir. Penurunan tenaga kerja awal terbesar terjadi pada sektor 22 : jasa lainnya dengan

total penurunan sebesar 746 orang. Penurunan terbesar berikutnya pada sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 223 orang; kemudian disusul berturut-turut tiga sektor terbesar dibawahnya adalah sektor 13 : perdagangan sebanyak 203 orang; sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebanyak 192 orang; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar 92; sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebanyak 64 orang.

Dampak awal, atau yang dalam banyak literatur disebut efek awal sendiri didasarkan pada pandangan yang meyakini bahwa efek awal dari perubahan akhir yang eksogen terhadap lapangan kerja tersebut bukanlah satu unit uang perubahan akhir itu sendiri. Efek awal dari perubahan akhir yang eksogen terhadap lapangan kerja yang tercipta adalah nilai dari rata-rata output setiap pekerja.

Penurunan lapangan kerja langsung merupakan penurunan lapangan kerja akibat penurunan permintaan akhir yang terjadi secara langsung terhadap seluruh sektor ekonomi. Jika dilihat dari efek langsung, penurunan kesempatan kerja terbesar terjadi pada sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebanyak 235 orang; kemudian disusul berturut-turut sektor 10 : listrik dan gas sebanyak 187 orang; sektor 12 : bangunan sebanyak 133 orang; sektor 9 : industri lainnya sebanyak 85 orang; sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebanyak 45 orang; serta sektor 6 : industri makanan dan minuman lainnya sebanyak 43 orang.

Tetapi untuk sektor 23 (highlight kuning) : Jasa pemerintahan dan pertahanan, pada kenyataannya sektor ini tidak akan menurunkan jumlah PNS karena hilangnya sektor angkutan udara karena sektor ini paling *sustainable* dalam lapangan pekerjaannya. Hal ini didasarkan pada asumsi walaupun permintaan akhir disektor ini mengalami penurunan yang mengakibatkan penurunan pada output, sehingga kebutuhan tenaga kerja dapat dikurangi, tetapi karena pengurangan tenaga kerja pada sektor jasa pemerintahan dan pertahanan tidak dapat dilakukan begitu saja. Oleh karena peraturan-peraturan baik pusat dan daerah tentang pegawai negeri sipil yang mengikat serta belanja pegawai merupakan tanggung jawab pemerintah pusat sehingga tidak terpengaruh oleh kondisi perekonomian daerah, maka dapat dipastikan penurunan tenaga kerja disektor tersebut tidak akan terjadi. Hal ini mengharuskan kita mengkoreksi dampak dari kehilangan sektor bandara terhadap sektor jasa pemerintahan dan

pertahanan yang sebelumnya diperkirakan turun sebesar 540 orang menjadi tidak ada penurunan jumlah pegawai.

5.2.2.3. Dampak Terhadap Pendapatan

Dampak perpindahan bandar udara Selaparang sebagai konsekuensi dari dioperasionalkan Bandara Internasional Lombok (BIL) di kabupaten Lombok Tengah terjadi penurunan pendapatan disektor-sektor lain dalam perekonomian di kota Mataram. Besarnya penurunan pendapatan disetiap sektor akibat hilangnya sektor 16 : angkutan udara dikarenakan terjadinya penurunan output disetiap sektor. Penurunan output disetiap sektor tersebut akan berimplikasi pada penurunan pendapatan baik yang terjadi karena penurunan surplus usaha maupun karena kehilangan pekerjaan. Besarnya penurunan pendapatan dapat dilihat tabel 5.27.

**Tabel 5.27. Penurunan Pendapatan
Akibat Hilangnya Sektor Angkutan Udara (Rp. 000,-)**

Sektor	Awal	Langsung	Tdk Langsung	Total	Intra Sektor	Antar Sektor
1	85,995.61	20,966.17	8,321.57	115,283.35	86,992.32	28,291.04
2	-	8,925.82	4,334.15	13,259.96	-	13,259.96
3	126,645.61	51,071.32	21,137.67	198,854.60	138,206.17	60,648.44
4	-	195.59	69.19	264.78	-	264.78
5	121,715.97	217,004.73	89,636.40	428,357.10	121,718.76	306,638.33
6	228,937.76	233,526.14	137,363.63	599,827.53	287,160.57	312,666.95
7	209,224.05	122,685.68	62,736.10	394,645.83	271,582.93	123,062.90
8	-	-	-	-	-	-
9	469,973.07	199,999.50	124,817.55	794,790.12	522,909.14	271,880.98
10	50,789.28	724,891.59	349,790.30	1,125,471.17	57,406.65	1,068,064.52
11	551,990.46	66,342.98	22,826.49	641,159.92	552,217.27	88,942.65
12	108,086.00	203,012.48	82,139.75	393,238.24	108,714.53	284,523.70
13	907,008.39	82,561.73	27,558.51	1,017,128.62	920,893.78	96,234.84
14	113,179.74	34,495.68	22,306.14	169,981.55	113,222.83	56,758.72
15	142,462.59	38,649.40	10,333.97	191,445.96	152,138.33	39,307.63
17	2,615,739.44	303,679.69	81,870.72	3,001,289.85	2,631,858.73	369,431.12
18	251,709.06	28,301.82	8,017.26	288,028.14	272,076.83	15,951.31
19	910,060.32	248,088.23	70,259.09	1,228,407.64	910,683.13	317,724.51
20	2,912,645.81	566,101.33	183,758.83	3,662,505.97	3,038,972.34	623,533.63
21	395,918.57	36,432.15	15,282.16	447,632.88	397,728.44	49,904.44
22	1,535,853.80	159,649.06	63,149.77	1,758,652.63	1,537,272.58	221,380.05
23	5,478,454.84	790,970.06	325,492.17	6,594,917.07	5,478,454.84	1,116,462.23

Sumber : Hasil Pengolahan 2011

Penurunan pendapatan terbesar terjadi pada sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar Rp. 6.594.917,07; kemudian disusul berturut-turut lima

sektor terbesar adalah sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar Rp. 3.662.505,97; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar Rp. 3.001.289,85; sektor 22 : jasa lainnya sebesar Rp. 1.758.652,63; sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebesar Rp. 1.228.407,64; sektor 10 : listrik dan gas sebesar Rp. 1.125.471,17.

Jika dilihat dari efek awalnya, penurunan pendapatan terbesar terjadi pada sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar Rp. 5.478.454,84; kemudian disusul berturut-turut lima sektor terbesar adalah sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar Rp. 2.912.645,81; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar Rp. 2.615.739,44; sektor 22 : jasa lainnya sebesar Rp. 1.535.853,80; sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebesar Rp. 910.060,32; sektor 13 : perdagangan sebesar Rp. 907.008,39.

Jika dilihat dari efek langsung, penurunan pendapatan terbesar terjadi pada sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar Rp. 790.970,06; kemudian disusul berturut-turut lima sektor terbesar adalah sektor 10 : listrik dan gas sebesar Rp. 724.891,59 ; sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar Rp. 566.101,33; sektor 17 : angkutan lainnya dan jasa penunjang angkutan sebesar Rp. 303.679,69; sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain sebesar Rp. 248.088,23; sektor 6 : industri makanan dan minuman lainnya sebesar Rp. 233.526,14.

Penyesuaian juga perlu dilakukan akibat penyesuaian yang dilakukan pada penurunan tenaga kerja yaitu pada sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan. Dengan tidak berlakunya penurunan pada jumlah tenaga kerja di sektor tersebut maka, penurunan pendapatan disektor ini perlu juga dilakukan penyesuaian. Karena balas jasa tenaga kerja tersebut merupakan sumber pendapatan rumah tangga, dan tidak terjadi penurunan tenaga kerja disektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan maka pendapatan rumah tangga disektor ini juga tidak mengalami penurunan.

5.2.2.4. Kondisi Output, Tenaga Kerja dan Pendapatan Setelah Perpindahan Bandar Udara

Setelah dilakukannya simulasi sehingga mendapat perkiraan penurunan output, pendapatan masyarakat dan tenaga kerja yang akan terjadi, jika perekonomian kota Mataram tetap berjalan tetap dengan teknologi yang sama

seperti pada kondisi eksisting, maka kondisi setelah perpindahan bandar udara akan dimulai dengan jumlah output, pendapatan masyarakat dan tenaga kerja seperti pada tabel 5.28.

Tabel 5.28. Jumlah Output, Pendapatan dan Tenaga Kerja Kondisi Setelah Perpindahan Bandar Udara Di Kota Mataram

SEKTOR	Output	Pendapatan	Tenaga Kerja
1. Padi	61,850,149.70	49,759,446.65	1,779
2. Perikanan	89,040,393.92	46,936,776.04	1,680
3. Pertanian Lainnya	424,705,179.96	67,497,275.40	2,411
4. Pertambangan dan Penggalian	41,198,920.31	895,405.22	1,263
5. Industri Tahu Tempe	13,857,721.63	4,051,094.90	88
6. Industri Makanan dan Minuman Lainnya	764,139,583.35	169,074,965.47	6,032
7. Industri Kertas, barang dari kertas & karton	90,412,636.99	22,302,407.17	772
8. Industri pengilangan minyak	493,860,040.00	-	-
9. Industri Lainnya	961,807,481.60	214,738,752.88	7,618
10 Listrik dan Gas	201,690,940.18	32,105,351.83	652
11 Air Bersih	5,513,866.18	5,610,135.08	124
12 Bangunan	749,159,377.53	295,947,288.76	12,707
13 Perdagangan	887,792,857.44	699,896,792.38	55,233
14 Restoran dan Perhotelan	111,953,643.75	65,351,339.45	5,127
15 Angkutan Darat	1,089,174,873.51	666,696,887.04	10,833
16 Angkutan Udara	-	-	-
17 Angkutan Lain & Jasa Penunjang Angkutan	28,856,023.62	25,291,787.15	332
18 Komunikasi	300,912,391.94	249,482,349.86	4,048
19 Bank dan Keuangan Lain	690,313,567.33	516,114,237.36	3,589
20 Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan	147,556,311.67	100,078,921.03	604
21 Jasa Sosial Kemasyarakatan	125,484,992.87	86,961,919.12	25,156
22 Jasa Lainnya	35,332,270.81	25,799,955.37	7,219
23 Jasa Pemerintahan dan Pertahanan	626,204,542.25	346,615,625.00	14,126
JUMLAH	7,940,817,766.52	3,684,613,796.10	161,392

Sumber : Hasil Pengolahan 2011

Dapat terlihat bahwa sektor angkutan darat masih menyumbangkan output tertinggi yaitu sebesar Rp. 1,09 triliun. Tetapi dengan output tertinggi, sektor ini masih kalah dari sektor perdagangan dalam membentuk pendapatan masyarakat. Pendapatan masyarakat yang dibentuk dari sektor angkutan darat adalah sebesar Rp. 666,7 miliar berada dibawah sektor perdagangan yang merupakan penyumbang terbesar yaitu sebesar Rp. 699,9 miliar, dimana sektor perdagangan jika dilihat dari pembentukan output yang sebesar Rp. 887,8 miliar berada di urutan ketiga yaitu setelah sektor industri lainnya yang menghasilkan output Rp. 961,81 miliar.

Dalam penyerapan tenaga kerja, sektor perdagangan merupakan sektor yang terbesar dengan total sebesar 55.233 orang. Kemudian yang termasuk dalam lima besar penyerapan tenaga kerja sektor lainnya adalah sektor jasa sosial kemasyarakatan sebesar 25,156 orang, sektor jasa pemerintahan dan pertahanan yang telah diperkirakan tidak mengalami penurunan sebesar 14.126 orang, sektor bangunan sebesar 12.707 orang, sektor angkutan darat sebesar 10.833 orang.

5.3. Implikasi Kebijakan

Dampak ekonomi yang diperlihatkan pada penelitian ini mengacu pada hilangnya sektor angkutan udara dari perekonomian di kota Mataram. Sehingga pemerintah perlu melakukan upaya pencegahan atau mengurangi dampak yang terjadi akibat dilakukannya perpindahan bandar udara dengan memperhatikan bahwa sektor angkutan darat, perdagangan serta industri lain memiliki keterikatan yang besar sebagai input bahan baku bagi sektor angkutan udara (*backward linkage*), dengan mengesampingkan sektor industri pengilangan minyak yang bukan diproduksi di kota Mataram (hanya dicatat sebagai kebutuhan bagi sektor domestik). Selain itu terdapat sektor-sektor didalam perekonomian kota Mataram yang sangat terkait langsung dengan sektor angkutan udara yaitu sektor bank dan keuangan lain, sektor industri lain, perdagangan dan angkutan darat.

Dengan mempertimbangkan bahwa sektor angkutan darat merupakan sektor yang paling dibutuhkan berdasarkan nilai Indeks Total Keterkaitan Kedepannya (ITKD) tertinggi yaitu sebesar 2,0068 (bandingkan dengan sektor yang memiliki ITKD terdekat yaitu Industri lain sebesar 1.4965) artinya sektor ini adalah sektor yang paling dibutuhkan oleh sektor domestik lain, serta sektor angkutan udara dan sektor angkutan darat merupakan satu kesatuan dari system transportasi, kebijakan pada sektor angkutan darat dapat menjadi solusi permasalahan. Dampak dari perpindahan bandara disebabkan karena peningkatan jarak terhadap penggunaan jasa angkutan udara oleh sektor-sektor produksi yang dapat meningkatkan biaya angkut sehingga mengurangi *competitiveness* dari produk yang dihasilkan. Tetapi atas dasar pandangan bahwa dalam perekonomian modern, jarak bukan lagi sebuah kendala utama melainkan waktu tempuh, sektor-sektor produksi tidak mengalami kendala berproduksi dalam mendapatkan input

produksi dari sektor angkutan udara maupun sebaliknya jika waktu tempuh dapat diminimalkan. Tujuan dari meminimalkan waktu tempuh adalah diharapkan sektor angkutan udara tetap menggunakan faktor produksi dari kota Mataram terutama sektor angkutan darat, perdagangan dan industri lain tanpa harus memindahkan produksinya ke dekat lokasi bandara baru. Untuk itu, kebijakan yang harus dilakukan adalah :

1. Melakukan upaya peningkatan aksesibilitas dari dan menuju Bandara Internasional Lombok (BIL). Hal ini dapat diupayakan dengan menentukan system transportasi yang baik berdasarkan penentuan jalur yang tepat dan dukungan infrastruktur jalan yang baik sehingga masalah jarak dapat disiasati dengan waktu tempuh yang singkat. Point-point penting dalam penentuan system transportasi dari dan menuju BIL adalah :
 - a. Konektifitas antar moda transportasi publik di BIL harus diperhatikan, jumlah 13 bus dan taxi di bandara belum mencukupi. Hal ini didasarkan fakta dilapangan bahwa masih terjadi penumpukan calon penumpang Bus Damri menuju bandara di Terminal Mandalika Mataram. Calon penumpang pesawat harus berebut dengan penumpang lain yang memiliki tujuan sepanjang jalur Bus Damri menuju ke BIL.
 - b. Penentuan titik-titik tujuan pelayanan Bus Damri harus memiliki konektifitas yang tinggi dengan angkutan publik lain serta lokasinya memberikan rasa aman dan nyaman. Titik pemberhentian Bus Damri di eks Bandara lama tidak terkoneksi dengan angkutan publik lain seperti angkutan kota. Di terminal Mandalika banyak terdapat angkutan kota yang memaksa penumpang yang turun dari Bus, dan memaksa system carter sehingga mengganggu kenyamanan dan keamanan calon penumpang.
 - c. Jadwal pemberangkatan Bus harus konsisten dan memperhatikan jadwal penerbangan dan jadwal kedatangan pesawat. Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa pengalaman penumpang pesawat, mereka akhirnya terpaksa memilih menggunakan taxi karena seringkali Bus Damri tidak datang sesuai jadwal yang menyebabkan mereka hampir tertinggal pesawat.

2. Memberikan jaminan mobilitas yang tinggi dari dan menuju Bandara Internasional Lombok (BIL). Pemerintah harus tetap mempertahankan biaya yang rendah dari moda transportasi publik, disisi lain juga kebijakan-kebijakan yang dapat meningkatkan biaya angkut bagi arus transportasi barang menuju ke bandara harus dibuat seminimal mungkin.

Dengan melakukan fokus kebijakan pada sektor angkutan darat, diharapkan dampak yang diperkirakan terjadi pada sektor-sektor produksi di kota Mataram dapat dihindarkan. Upaya meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas ditujukan agar sektor produksi dengan mudah dapat terkoneksi dengan sektor angkutan udara sehingga sektor-sektor tersebut terutama sektor angkutan darat, perdagangan dan industri lainnya, tetap memiliki peluang yang sama untuk mengeksport outputnya kepada sektor angkutan udara (mempertahankan *backward linkage* sektor angkutan udara dengan sektor produksi di kota Mataram).

Hal yang sama juga diharapkan pada sektor-sektor yang outputnya dibutuhkan oleh sektor angkutan udara (mempertahankan *forward linkage* sektor angkutan udara dengan sektor produksi di kota Mataram), terutama jasa bank dan lembaga keuangan lain, industri lainnya, perdagangan dan angkutan darat diharapkan tetap kompetitif dalam menyediakan outputnya kepada sektor angkutan udara.

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan analisa dampak perpindahan bandar udara terhadap perekonomian kota Mataram yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Peran bandar udara bagi perekonomian kota Mataram :
 1. Peran bandar udara yang diwakilkan oleh sektor angkutan udara dalam perekonomian di kota Mataram memiliki share terhadap output yang kecil yaitu sebesar 3,41 persen dengan total output sebesar Rp. 284,66 milyar dan sektor tersebut bukanlah sebagai sektor kunci.
 2. Dalam pembentukan output domestik, sektor angkutan udara masih berada pada urutan 9 besar dengan kontribusi sebesar 4,14 persen atau sebesar Rp. 283,64 milyar dan memiliki produktifitas tinggi dalam pembentukan output domestik yaitu hanya membutuhkan komponen dari luar perekonomian Kota Mataram yang kecil, sebesar Rp. 1,02 milyar atau hanya 0,36 persen dari total input produksi yang dibutuhkan di sektor angkutan udara.
 3. Sektor industri pengilangan minyak, angkutan darat, dan perdagangan, serta industri lainnya merupakan sektor terbesar sebagai penyuplai bahan baku bagi proses produksi sektor angkutan udara. Pengaruh sektor angkutan udara terhadap perkembangan total ekonomi dari permintaan bahan baku (*backward linkage*) sebesar 1,4885 per unit perubahan. Sedangkan sektor yang dapat dibangkitkan (*forward linkage*) dari adanya sektor angkutan udara adalah sektor usaha bangunan & jasa perusahaan, sektor bank dan lembaga keuangan lain, serta sektor listrik dan gas dengan pangaruh terhadap total output sebesar 1.2751 per unit perubahan.
 4. Angka pengganda output (output multiplier) sektor angkutan udara menunjukkan besaran 1,4885 dengan komposisi pada efek langsung 0,3662; sedangkan tidak langsung sebesar 0,1223. Angka pengganda pendapatan

(*income multiplier*) di sektor angkutan udara menunjukkan besaran 0,2422 dengan komposisi efek awal sebesar 0,2002; efek langsung 0,0280; efek tidak langsung 0,0140 serta antar sektor yaitu sebesar 0,2399 dan intersektor 0,0023. Nilai pengganda lapangan kerja total sebesar 0,00001946 per ribuan unit perubahan pada permintaan akhir, dengan efek pada sektor tersebut sebesar 0,0000077 dan pengaruh lapangan kerja bagi sektor lain sebesar 0,0000117. Pada awalnya, perubahan permintaan akhir sektor angkutan udara akan berpengaruh terhadap kondisi lapangan kerja diawal sebesar 0,0000077 dan secara langsung sebesar 0,0000072; serta tidak langsung sebesar 0,0000045.

2. Dampak perpindahan bandar udara bagi kota Mataram terhadap struktur perekonomian kota Mataram jika dilihat dari posisi sektor, tidak terjadi perubahan pada sektor kunci yaitu sektor industri kertas dan karton, industri lainnya serta sektor listrik dan gas; dan tidak terlihat perubahan yang mencolok pada diagram MPM. Tetapi pada nilai keterkaitan dan angka pengganda terjadi perubahan sebagai berikut :
 1. Terjadi perubahan keterkaitan antar sektor dalam perekonomian wilayah kota Mataram. Nilai *backward linkage* pada semua sektor mengalami penurunan sedangkan pada *forward linkage*, hilangnya bandar udara pada beberapa sektor justru mengalami peningkatan meskipun lebih banyak sektor yang mengalami penurunan. Adapun sektor yang mengalami kenaikan pada *forward linkage*-nya adalah sektor 19: bank dan lembaga keuangan lain sebesar 0,0008 poin; sektor 21: jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,0006; serta sektor 1: padi sebesar 0,0003 poin. Kenaikan pada nilai forward linkage di sektor tersebut, terjadi karena penurunan permintaan akhir pada ketiga sektor tersebut akibat hilangnya sektor 16 di kota Mataram, lebih besar dari penurunan pada potensi permintaan outputnya untuk digunakan sektor domestik lain dalam memproduksi. Daya tawar yang relatif meningkat ini menyebabkan peningkatan potensi diketiga sektor tersebut untuk dapat

mempengaruhi perkembangan sektor lain yang lebih baik dibandingkan ketika bandar udara masih beroperasi di kota Mataram.

2. Terjadi penurunan nilai pengganda output seluruh sektor yang berarti berkurangnya kemampuan sektor-sektor domestik dalam pembentukan output dalam merespon peningkatan permintaan akhir. Sedangkan angka pengganda pendapatan mengalami kenaikan diseluruh sektor sebesar 0,0000 hingga 0,6690. Hal ini menunjukkan peningkatan peranan sektor-sektor dalam pembentukan pendapatan masyarakat di perekonomian kota Mataram secara relatif dibandingkan dengan kondisi sebelum kehilangan sektor angkutan udara. Pengaruh dari kehilangan sektor angkutan udara terhadap nilai angka pengganda tenaga kerja adalah tidak menyebabkan penurunan diseluruh sektor, tetapi beberapa sektor justru ada yang mengalami kenaikan. Sektor yang memiliki penurunan angka tenaga kerja total terbesar adalah sektor 19 : bank dan lembaga keuangan lain yang mengalami penurunan sebesar 0,875; sektor 20 : usaha bangunan dan jasa perusahaan sebesar 0,629; sektor 14 : restoran dan perhotelan sebesar 0,3163; sektor 21 : jasa sosial kemasyarakatan sebesar 0,264 dan sektor 18 : komunikasi sebesar 0,2105. Sektor yang mengalami peningkatan nilai pengganda tenaga kerja total yaitu pada sektor 22 : jasa lainnya sebesar 2,0989; sektor 23 : jasa pemerintahan dan pertahanan sebesar 1,2744; sektor 10 : listrik dan gas sebesar 1,0519; sektor 11 : air bersih sebesar 0,5687; sektor 3 : pertanian lainnya 0,4883. Tetapi untuk sektor 23 : Jasa pemerintahan dan pertahanan, pada kenyataannya sektor ini tidak akan menurunkan jumlah PNS karena hilangnya sektor angkutan udara dengan alasan sektor ini paling *sustainable* dalam lapangan pekerjaannya.
3. Adapun dampak perpindahan bandara bagi perekonomian kota Mataram adalah terjadi penurunan pada total output sebesar Rp. 402,42 miliar, penurunan pendapatan masyarakat sebesar 150,15 miliar dan penurunan tenaga kerja sebesar 2.772 orang.

6.2. Rekomendasi dan Saran

Adapun rekomendasi dan saran yang bisa diberikan bagi pembuat kebijakan di kota Mataram adalah sebagai berikut :

6.2.1. Rekomendasi Kebijakan

Kebijakan yang dapat dilakukan adalah :

1. Kebijakan-kebijakan di sektor angkutan darat, perdagangan dan industri lainnya serta Bank dan keuangan lain harus diperhatikan karena sektor ini merupakan sektor yang mengalami potensi penurunan langsung terbesar akibat keterkaitan kebelakang dan kedepan sektor angkutan udara yang kuat. Walaupun pada akhirnya penurunan output terbesar terjadi di sektor listrik dan gas, tetapi penyebabnya adalah potensi penurunan sektor angkutan darat, perdagangan dan industri lainnya adalah yang menjadi pemicu turunnya sektor-sektor lain dalam perekonomian kota Mataram, sehingga penurunan tersebut menyebabkan turunnya output sektor listrik dan gas.
2. Di sektor angkutan darat sebagai satu kesatuan system transportasi harus menjadi fokus kebijakan. Kebijakannya adalah dalam upaya peningkatan aksesibilitas dari dan menuju Bandara Internasional Lombok (BIL). Hal ini dapat diupayakan dengan menentukan system transportasi yang baik berdasarkan penentuan jalur yang tepat dan dukungan infrastruktur jalan yang baik sehingga masalah jarak dapat disiasati dengan waktu tempuh yang singkat. Adapun dalam pembangunan BIL sendiri sudah termasuk didalamnya pembuatan jalur cepat kearah kota Mataram. Sehingga kota Mataram harus mensinkronkan kebijakannya pada konektifitas dengan system transportasi dari dan menuju BIL. Rekomendasi kebijakannya adalah :
 - a. Mendorong kebijakan peningkatan konektifitas antar moda transportasi publik di BIL harus diperhatikan, karena jumlah 13 bus dan taxi di bandara belum mencukupi. Terlihat dari masih terjadinya penumpukan calon penumpang pesawat di Terminal Mandalika.

- b. Penentuan titik-titik tujuan pelayanan Bus Damri harus memiliki konektivitas yang tinggi dengan angkutan publik lain serta lokasinya memberikan rasa aman dan nyaman.
 - c. Jadwal pemberangkatan Bus harus konsisten dan memperhatikan jadwal penerbangan dan jadwal kedatangan pesawat.
3. Memberikan jaminan mobilitas yang tinggi dari dan menuju Bandara Internasional Lombok (BIL). Pemerintah harus tetap mempertahankan biaya yang rendah dari moda transportasi publik, disisi lain juga kebijakan-kebijakan yang dapat meningkatkan biaya angkut bagi arus transportasi barang menuju ke bandara harus dibuat seminimal mungkin.

6.2.2. Saran Penelitian Lebih Lanjut

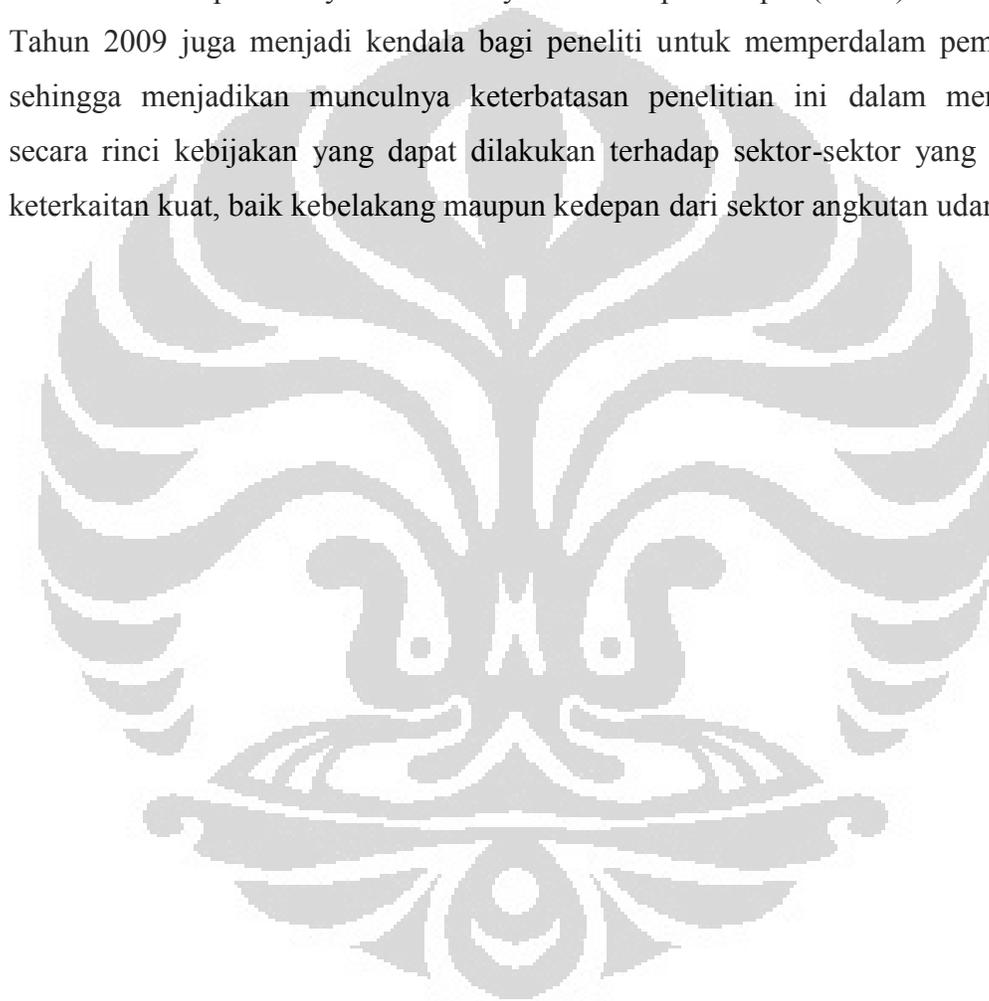
- a. Analisa dampak lebih lanjut dengan Social Accounting Matrix (SAM) untuk melihat distribusi pendapatan tiap sektor atau Computable General Equilibrium (CGE) diperlukan untuk pengambilan keputusan yang lebih akurat mengingat keterbatasan analisis input output.
- b. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menentukan sektor-sektor unggulan dengan tabel input output dengan struktur perekonomian yang baru maupun IRIO yang dapat menggambarkan seberapa besar sektor angkutan udara dapat diimpor oleh sektor-sektor dalam perekonomian kota Mataram, dengan memperhatikan dalam pembuatan tabel IO dan IRIO, penentuan agregasi dan disagregasi sektor yang lebih berimbang.

6.3. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini merupakan salah satu pendekatan dalam memproyeksikan dampak perpindahan bandara bagi perekonomian Kota Mataram. Namun penggunaan tabel input-output dalam penelitian ini disadari penulis memiliki keterbatasan dimana tabel tersebut menggambarkan perekonomian pada waktu tersebut, sehingga perubahan dan kedinamisan suatu perekonomian tidak dapat diprediksi secara nyata. Hal ini dikarenakan tabel input-output memiliki asumsi yang mendasarinya sehingga

mengabaikan sifat pelaku ekonomi yang terus beradaptasi terhadap perubahan yang terjadi, yaitu ketika input suatu sektor hilang maka sektor tersebut akan berusaha mencari input pengganti maupun mengejar input yang dihasilkan sektor angkutan udara yang kini berada di wilayah lombok tengah bagi produksinya atau menggunakan teknologi yang berbeda.

Tidak diperolehnya data Survey Khusus Input Output (SKIO) Kota Mataram Tahun 2009 juga menjadi kendala bagi peneliti untuk memperdalam pembahasan, sehingga menjadikan munculnya keterbatasan penelitian ini dalam menjelaskan secara rinci kebijakan yang dapat dilakukan terhadap sektor-sektor yang memiliki keterkaitan kuat, baik kebelakang maupun kedepan dari sektor angkutan udara.



DAFTAR PUSTAKA

- Allan, G., McGregor, P., Swales, J.K., & Turner, K. (2005). *The “hypothetical extraction” of electricity generation activities from Scotland: an input-output analysis*. Public Workshop -EPSRC SuperGen Marine Energy Research Consortium.
- Adisasmita, Raharjo. (2010). *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Adisasmita, Sakti Adji (2011). *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Arsyad, Lincoln. (2002). *Pengantar Perencanaan Pembangunan Ekonomi Daerah Edisi Kedua*. BPFE-Yogyakarta. Yogyakarta.
- Biro Pusat Statistik. (2010). *Mataram Dalam Angka 2009*. Mataram.
- Blair, John. P. (1995). *Local economic development: Analysis and practice*. California: Sage Publications.
- Budiono.1985. *Teori Pertumbuhan Ekonomi*. Edisi Pertama. BPFE. Yogyakarta.
- Daryanto, Arief & Hafizrianda, Yundy. (2010). *Analisis Input-Output & Social Accounting Matrix Untuk Pembangunan Ekonomi Daerah*, IPB Press.
- David Kay, James E. Pratt, Mildred E. Warner. (2007). *Measuring the Role of Local Services with Hypothetical Extraction*. Forthcoming, Growth and Change, 38.
- Dedi, NS Setiono (2011). *Ekonomi Pengembangan Wilayah (Teori dan Analisis)*. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta
- Ernita, Maulida. (2003). *Analisis Dampak Pengeluaran Wisatawan Terhadap Distribusi Pendapatan dan Perekonomian di Propinsi Bali (Pendekatan Model Miyazawa)*.
- Hay.W.W. (1977). *An Introduction Transportation Engineering*. Wiley.
- Karyadinata, CHK. (2011). *Analisa Dampak Pengembangan Wilayah Suramadu terhadap Perekonomian Madura*. Tesis. Universitas Indonesia. Fakultas Ekonomi
- Kuncoro, Mudrajad. (2003). *Ekonomi Pembangunan : Teori, Masalah, dan Kebijakan Edisi ke-3*. UPP AMP YKPN. Yogyakarta.
- Kurniawati, Negara. (2010). *Analisis Peranan Sektor Kehutanan Dalam Perekonomian Indonesia : Pendekatan model Input Output*. Tesis. Universitas Indonesia. Fakultas Ekonomi

- LPEM. Modul Input Output. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta
- M.L Jhingan. (2003). Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan. Jakarta. PT. Rajagrafindo Persada.
- Miller, R.E, & Blair, P.D (1985). Input-Output Analysis: Foundations and Extensions. Prentice Hall. New Jersey
- Morlok, Edward K. (1995). Pengantar teknik dan perencanaan transportasi, Erlangga, Jakarta
- Munawar, Ahmad. (Februari,2007). Pengembangan Transportasi Yang Berkelanjutan. Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar pada Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta
- Nazara, Suahasil. (2005). Analisis Input Output (Edisi Kedua). Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta.
- Nazara, Suahasil. & Rosmiansyah, Dody. (2008). Peranan Subsektor Penambangan dan Peleburan Timah Dalam Perekonomian Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. *Kajian Ekonomi* Vol. 7 (2008): 76-94.
- Raja Iskandar Muda Rambe. (2010). Disparitas produk domestik regional bruto (PDRB) antar Kabupaten / Kota di Propinsi Sumatera Utara. Thesis. Universitas Indonesia. Fakultas Ekonomi
- Suryana. (2000). Ekonomi Pembangunan, Problematika dan Pendekatan. Salemba Empat. Jakarta
- Todaro. Michael P. 2000. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Penerbit Erlangga. Edisi Ketujuh. Jakarta.

Lampiran 1

Klasifikasi 23 Sektor Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009

Kode Sektor	Sektor
(1)	(2)
1	Padi
2	Perikanan
3	Pertanian Lainnya
4	Pertambangan dan Pengalihan
5	Industri Tahu Tempe
6	Industri Makanan & Minuman
7	Industri Kertas & Karton
8	Industri Pengilangan Minyak
9	Industri Lainnya
10	Listrik dan Gas
11	Air Bersih
12	Bangunan
13	Perdagangan
14	Restoran dan Perhotelan
15	Angkutan Darat
16	Angkutan Udara
17	Angkutan Lainnya & Jasa Penunjang Angkutan
18	Komunikasi
19	Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya
20	Usaha Bangunan dan Jasa Perusahaan
21	Jasa Sosial Kemasyarakatan
22	Jasa Lainnya
23	Pemerintahan dan Pertahanan
180	Jumlah Permintaan Antara
190	Jumlah Input Antara
200	Impor
201	Upah dan Gaji
202	Surplus Usaha
203	Penyusutan
204	Pajak Tak Langsung Netto
209	Jumlah Nilai Tambah Bruto
210	Jumlah Input
301	Konsumsi Rumah Tangga
302	Konsumsi Pemerintah
303	Pembentukan Modal Tetap
304	Perubahan Stok
305	Ekspor
309	Jumlah Permintaan Akhir
310	Jumlah Permintaan
409	Impor
509	Margin Perdagangan dan Biaya Transpor
600	Output Domestik
700	Jumlah Penawaran

Lampiran 2

Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009

Kode	1	2	3	4	5	6	7	8
1	701,419	0	2,468	0	0	58,324,315	0	0
2	0	4,826,403	0	0	0	17,029,076	0	0
3	0	0	7,471,747	0	8,557,430	109,938,537	0	0
4	0	0	0	0	8,533	715,607	3,799	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	797,507	75,148	0	136,442	137,158,929	0	0
7	0	0	23,094	0	3,551	429,479	12,715,238	0
8	616,704	2,929,795	561,413	0	431,087	5,178,886	341,172	0
9	4,052,113	451,626	4,960,075	1,206	156,790	13,487,621	1,783,424	0
10	0	77,587	626,279	0	15,627	770,015	391,796	0
11	0	0	0	0	6,588	60,116	22,783	0
12	5,934	0	537,283	457	1,763	724,523	32,920	0
13	1,865,716	1,761,661	3,907,952	464	2,017,671	77,847,475	4,270,058	0
14	0	0	0	0	2,505	0	0	0
15	2,951,347	2,459,952	10,146,138	24,668	1,776,217	65,841,224	5,772,663	0
16	38,358	57,076	90,127	9	59,962	2,227,010	101,322	0
17	34,785	51,760	81,732	8	54,377	2,019,570	91,884	0
18	24,183	4,783	5,598	743	20,218	463,276	1,250,954	0
19	29,670	6,034	10,632	0	1,763	3,532,479	21,947	0
20	706,138	3,562	2,085,102	456	1,157	694,914	312,739	0
21	3,627	1,594	5,998	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0
23	0	0	0	0	0	0	0	0
190	11,029,994	13,429,340	30,590,786	28,011	13,251,681	496,443,052	27,112,699	0
200	0	0	0	0	0	0	0	0
201	7,915,870	0	12,243,911	0	1,092,979	68,912,288	7,944,658	0
202	41,958,860	46,950,036	55,452,219	895,670	3,386,473	100,762,505	14,752,395	0
203	189,886	10,109	558,807	180	170,998	12,624,268	1,552,720	0
204	272,961	2,973	1,243,588	0	14,103	2,374,289	4,433,207	0
209	50,337,577	46,963,118	69,498,525	895,850	4,664,553	184,673,350	28,682,980	0
210	61,367,571	60,392,458	100,089,311	923,861	17,916,234	681,116,402	55,795,679	0

Lanjutan Lampiran 2

Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009

Kode	9	10	11	12	13	14	15	16
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	1,002,970	0	0
3	71,094,832	0	0	2,778,943	4,185,417	5,760,238	0	0
4	7,211,320	0	0	27,386,821	0	27,598	0	0
5	0	0	0	0	0	2,305,122	0	0
6	0	0	0	0	414,859	4,777,915	317,817	276,071
7	10,078,233	587,811	20,012	2,779,373	653,534	140,761	313,022	1,386,770
8	334,816	77,750,378	48,449	8,030,702	8,268,713	975,716	159,742,092	38,274,989
9	41,872,127	4,756,032	459,934	179,420,709	5,985,217	432,815	41,496,415	16,231,671
10	76,312,258	23,033,932	19,284	1,797,017	4,375,286	2,455,615	946,155	698,619
11	124,567	4,300	2,462	151,518	471,279	110,914	23,465	69,306
12	699,648	14,845,171	18,234	282,262	4,020,668	204,565	0	3,031,871
13	39,470,270	22,806,372	195,254	79,838,688	5,827,576	3,413,845	58,879,894	16,939,603
14	0	82,818	86,702	1,459,575	4,285,978	0	0	5,563,065
15	45,106,814	19,545,741	138,076	58,581,172	66,466,443	6,263,271	55,903,775	15,644,732
16	901,499	6,388,926	29,847	1,591,552	8,899,738	116,841	1,616,803	1,416,720
17	817,527	571,204	12,149	1,443,304	121,793	90,554	15,529,056	904,978
18	2,370,517	538,319	34,349	20,434,043	13,424,215	918,159	5,537,626	1,891,442
19	140,009	576,107	4,155	3,466,489	4,097,218	136,330	1,130,128	0
20	5,204,839	559,023	124,115	15,734,071	7,065,021	247,369	2,599,294	535,250
21	0	9,306,346	0	1,642,021	0	0	0	806,644
22	269,095	0	197,644	0	5,978,099	63,766	9,719,098	198,561
23	0	0	0	0	0	0	0	0
190	302,008,371	181,352,480	1,390,666	406,818,260	144,541,054	29,444,364	353,754,640	103,870,292
200	0	0	0	0	0	0	0	0
201	88,885,441	1,097,342	2,451,882	39,153,319	247,739,096	12,377,037	161,834,281	56,771,080
202	126,648,102	32,133,481	3,799,413	257,187,208	453,174,825	53,144,284	505,054,052	76,909,376
203	5,849,164	7,847,029	76,495	18,277,734	38,866,219	9,743,625	53,907,090	45,505,873
204	5,004,296	82,818	0	31,545,328	7,403,089	2,630,374	9,267,047	584,122
209	226,387,003	41,160,670	6,327,790	346,163,589	747,183,229	77,895,320	730,062,470	179,770,451
210	528,395,374	222,513,150	7,718,456	752,981,849	891,724,283	107,339,684	1,083,817,110	283,640,743

Lanjutan Lampiran 2

Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009

Kode	17	18	19	20	21	22	23	180
1	0	0	0	0	0	0	0	59,028,202
2	0	0	0	0	0	0	0	22,858,449
3	0	0	0	0	0	0	0	209,787,144
4	0	0	0	0	33,525	10,585	0	35,397,788
5	0	0	0	0	0	0	0	2,305,122
6	7,666	103,696	0	1,337,749	0	0	0	145,403,799
7	641,486	749,505	9,161,306	2,244,002	4,311,895	1,025,226	20,785,473	68,049,771
8	95,703	2,309,617	73,117,713	2,464,810	219,863	69,319	2,681,264	384,443,201
9	652,734	935,921	1,490,251	2,616,028	3,599,793	1,134,948	40,352,004	366,329,454
10	12,427	1,166,959	1,195,238	828,281	655,662	206,718	48,873,356	164,458,111
11	20,955	182,212	16,435	102,200	77,899	24,561	590,666	2,062,226
12	0	5,616,762	834,948	0	1,948,621	614,364	7,587,057	41,007,051
13	457,392	1,212,996	22,704,276	2,624,986	2,654,941	743,748	22,902,667	372,343,505
14	0	321,794	0	1,722,890	0	0	5,357,716	18,883,043
15	1,805,441	9,886,103	25,664,558	7,885,214	3,858,488	1,920,410	46,784,047	454,426,494
16	907,397	605,031	28,219,072	6,206,530	57,357	361,495	18,999,941	78,892,613
17	167,523	1,927,043	511,844	54,262	52,014	14,344	416,891	24,968,602
18	2,691,751	21,995,496	7,361,425	7,876,069	3,098,428	976,877	4,453,206	95,371,677
19	72,093	409,556	259,502	2,721,072	0	0	3,319,375	19,934,559
20	263,141	702,095	127,805	6,117,974	4,231,040	2,299,337	1,401,473	51,015,915
21	0	0	0	0	472,026	0	52,778,095	65,016,351
22	0	150,761	0	0	0	0	1,451,841	18,028,865
23	0	0	0	0	0	0	0	0
190	7,795,709	48,275,547	170,664,373	44,802,067	25,271,552	9,401,932	278,735,072	2,700,011,942
200	0	0	0	0	0	0	0	0
201	13,059,730	87,323,094	52,055,463	36,112,323	52,177,039	16,450,451	346,615,625	1,312,212,909
202	15,233,347	162,447,284	465,287,182	67,629,104	35,232,513	11,108,157	0	2,529,146,486
203	1,128,263	3,071,667	12,387,331	6,604,412	8,000,237	2,522,326	17,331,075	246,225,508
204	216,280	555,825	74,607	2,789,441	338,891	106,846	0	68,940,085
209	29,637,620	253,397,870	529,804,583	113,135,280	95,748,680	30,187,780	363,946,700	4,156,524,988
210	37,433,329	301,673,417	700,468,956	157,937,347	121,020,232	39,589,712	642,681,772	6,856,536,930

Lanjutan Lampiran 2

Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009

Kode	301	302	303	304	305
1	0	0	0	3,671,298	0
2	61,826,026	0	0	4,059,271	964,527
3	197,935,364	0	6,757,995	9,446,997	2,282,637
4	4,734,831	0	0	1,109,408	0
5	3,446,776	0	0	1,874,349	10,289,989
6	575,695,246	0	0	14,268,202	33,629,406
7	11,379,131	0	0	4,544,252	9,025,872
8	85,680,328	0	0	23,736,511	0
9	189,206,732	0	223,807,295	78,552,567	109,308,709
10	58,055,041	0	0	0	0
11	5,656,257	0	0	0	0
12	17,252,667	0	694,722,133	0	0
13	324,378,590	0	88,027,759	45,600,085	61,374,315
14	25,021,308	0	0	0	69,461,065
15	315,095,228	0	37,884,976	22,220,504	260,885,726
16	69,695,521	0	1,688,867	990,564	133,393,118
17	9,107,351	0	1,531,554	898,295	1,586,145
18	114,196,919	0	0	0	92,400,073
19	143,156,774	0	0	0	541,946,390
20	67,374,930	0	0	0	45,786,243
21	37,324,037	0	0	0	24,356,387
22	6,831,316	0	5,639,865	0	9,765,342
23	18,608,585	624,073,187	0	0	0
190	2,341,658,958	624,073,187	1,060,060,444	210,972,303	1,406,455,944

Lanjutan Lampiran 2

Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009

Sektor	309	310	409	509	600	700
1	3,671,298	62,699,500	1,331,929	0	61,367,572	62,699,500
2	66,849,824	89,708,273	29,315,817	0	60,392,455	89,708,273
3	216,422,993	426,210,137	326,120,825	0	100,089,312	426,210,137
4	5,844,239	41,242,027	40,318,167	0	923,861	41,242,027
5	15,611,114	17,916,236	0	0	17,916,236	17,916,236
6	623,592,854	768,996,653	87,880,256	0	681,116,399	768,996,653
7	24,949,255	92,999,026	37,203,347	0	55,795,679	92,999,026
8	109,416,839	493,860,040	493,860,039	0	0	493,860,040
9	600,875,303	967,204,757	438,809,383	0	528,395,373	967,204,757
10	58,055,041	222,513,152	0	0	222,513,150	222,513,152
11	5,656,257	7,718,483	0	0	7,718,483	7,718,483
12	711,974,800	752,981,851	0	0	752,981,849	752,981,851
13	519,380,749	891,724,254	0	0	891,724,285	891,724,254
14	94,482,373	113,365,416	6,025,733	0	107,339,683	113,365,416
15	636,086,434	1,090,512,928	6,695,818	0	1,083,817,109	1,090,512,928
16	205,768,070	284,660,683	1,019,942	0	283,640,742	284,660,683
17	13,123,345	38,091,947	658,618	0	37,433,330	38,091,947
18	206,596,992	301,968,669	295,251	0	301,673,415	301,968,669
19	685,103,164	705,037,723	4,568,765	0	700,468,957	705,037,723
20	113,161,173	164,177,088	6,239,740	0	157,937,349	164,177,088
21	61,680,424	126,696,775	5,676,545	0	121,020,231	126,696,775
22	22,236,523	40,265,388	675,675	0	39,589,712	40,265,388
23	642,681,772	642,681,772	0	0	642,681,773	642,681,772
24	5,643,220,836	8,343,232,778	1,486,695,850	0	6,856,536,955	8,343,232,778

Lampiran 3

Matriks Teknologi (A) Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009

Kode	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0.0114	-	0.0000	-	-	0.0856	-	-
2	-	0.0799	-	-	-	0.0250	-	-
3	-	-	0.0747	-	0.4776	0.1614	-	-
4	-	-	-	-	0.0005	0.0011	0.0001	-
5	-	-	-	-	-	-	-	-
6	-	0.0132	0.0008	-	0.0076	0.2014	-	-
7	-	-	0.0002	-	0.0002	0.0006	0.2279	-
8	0.0100	0.0485	0.0056	-	0.0241	0.0076	0.0061	-
9	0.0660	0.0075	0.0496	0.0013	0.0088	0.0198	0.0320	-
10	-	0.0013	0.0063	-	0.0009	0.0011	0.0070	-
11	-	-	-	-	0.0004	0.0001	0.0004	-
12	0.0001	-	0.0054	0.0005	0.0001	0.0011	0.0006	-
13	0.0304	0.0292	0.0390	0.0005	0.1126	0.1143	0.0765	-
14	-	-	-	-	0.0001	-	-	-
15	0.0481	0.0407	0.1014	0.0267	0.0991	0.0967	0.1035	-
16	0.0006	0.0009	0.0009	0.0000	0.0033	0.0033	0.0018	-
17	0.0006	0.0009	0.0008	0.0000	0.0030	0.0030	0.0016	-
18	0.0004	0.0001	0.0001	0.0008	0.0011	0.0007	0.0224	-
19	0.0005	0.0001	0.0001	-	0.0001	0.0052	0.0004	-
20	0.0115	0.0001	0.0208	0.0005	0.0001	0.0010	0.0056	-
21	0.0001	0.0000	0.0001	-	-	-	-	-
22	-	-	-	-	-	-	-	-
23	-	-	-	-	-	-	-	-

Lanjutan Lampiran 3

Matriks Teknologi (A) Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009

Kode	9	10	11	12	13	14	15	16
1	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	0.0093	-	-
3	0.1345	-	-	0.0037	0.0047	0.0537	-	-
4	0.0136	-	-	0.0364	-	0.0003	-	-
5	-	-	-	-	-	0.0215	-	-
6	-	-	-	-	0.0005	0.0445	0.0003	0.0010
7	0.0191	0.0026	0.0026	0.0037	0.0007	0.0013	0.0003	0.0049
8	0.0006	0.3494	0.0063	0.0107	0.0093	0.0091	0.1474	0.1349
9	0.0792	0.0214	0.0596	0.2383	0.0067	0.0040	0.0383	0.0572
10	0.1444	0.1035	0.0025	0.0024	0.0049	0.0229	0.0009	0.0025
11	0.0002	0.0000	0.0003	0.0002	0.0005	0.0010	0.0000	0.0002
12	0.0013	0.0667	0.0024	0.0004	0.0045	0.0019	-	0.0107
13	0.0747	0.1025	0.0253	0.1060	0.0065	0.0318	0.0543	0.0597
14	-	0.0004	0.0112	0.0019	0.0048	-	-	0.0196
15	0.0854	0.0878	0.0179	0.0778	0.0745	0.0584	0.0516	0.0552
16	0.0017	0.0287	0.0039	0.0021	0.0100	0.0011	0.0015	0.0050
17	0.0015	0.0026	0.0016	0.0019	0.0001	0.0008	0.0143	0.0032
18	0.0045	0.0024	0.0045	0.0271	0.0151	0.0086	0.0051	0.0067
19	0.0003	0.0026	0.0005	0.0046	0.0046	0.0013	0.0010	-
20	0.0099	0.0025	0.0161	0.0209	0.0079	0.0023	0.0024	0.0019
21	-	0.0418	-	0.0022	-	-	-	0.0028
22	0.0005	-	0.0256	-	0.0067	0.0006	0.0090	0.0007
23	-	-	-	-	-	-	-	-

Lanjutan Lampiran 3

Matriks Teknologi (A) Tabel Input Output Kota Mataram Tahun 2009

Kode	17	18	19	20	21	22	23
1	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	0.0003	0.0003	-
5	-	-	-	-	-	-	-
6	0.0002	0.0003	-	0.0085	-	-	-
7	0.0171	0.0025	0.0131	0.0142	0.0356	0.0259	0.0323
8	0.0026	0.0077	0.1044	0.0156	0.0018	0.0018	0.0042
9	0.0174	0.0031	0.0021	0.0166	0.0297	0.0287	0.0628
10	0.0003	0.0039	0.0017	0.0052	0.0054	0.0052	0.0760
11	0.0006	0.0006	0.0000	0.0006	0.0006	0.0006	0.0009
12	-	0.0186	0.0012	-	0.0161	0.0155	0.0118
13	0.0122	0.0040	0.0324	0.0166	0.0219	0.0188	0.0356
14	-	0.0011	-	0.0109	-	-	0.0083
15	0.0482	0.0328	0.0366	0.0499	0.0319	0.0485	0.0728
16	0.0242	0.0020	0.0403	0.0393	0.0005	0.0091	0.0296
17	0.0045	0.0064	0.0007	0.0003	0.0004	0.0004	0.0006
18	0.0719	0.0729	0.0105	0.0499	0.0256	0.0247	0.0069
19	0.0019	0.0014	0.0004	0.0172	-	-	0.0052
20	0.0070	0.0023	0.0002	0.0387	0.0350	0.0581	0.0022
21	-	-	-	-	0.0039	-	0.0821
22	-	0.0005	-	-	-	-	0.0023
23	-	-	-	-	-	-	-

Lampiran 4

Matriks Kebalikan Leontief $(I-A)^{-1}$ Tabel Input Output Kota Mataram

Tahun 2009

Kode	1	2	3	4	5	6	7	8
1	1.0116	0.0016	0.0002	0.0000	0.0009	0.1086	0.0000	-
2	0.0000	1.0874	0.0000	0.0000	0.0003	0.0341	0.0000	-
3	0.0116	0.0052	1.0912	0.0004	0.5260	0.2281	0.0088	-
4	0.0011	0.0002	0.0012	1.0001	0.0013	0.0023	0.0010	-
5	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	0.0000	0.0000	-
6	0.0002	0.0181	0.0014	0.0000	0.0104	1.2533	0.0003	-
7	0.0024	0.0005	0.0029	0.0001	0.0025	0.0035	1.2974	-
8	0.0256	0.0630	0.0341	0.0045	0.0617	0.0492	0.0413	1.0000
9	0.0775	0.0126	0.0681	0.0029	0.0494	0.0588	0.0553	-
10	0.0130	0.0039	0.0193	0.0005	0.0139	0.0141	0.0202	-
11	0.0001	0.0000	0.0001	0.0000	0.0005	0.0002	0.0006	-
12	0.0014	0.0006	0.0077	0.0006	0.0049	0.0047	0.0035	-
13	0.0430	0.0389	0.0593	0.0025	0.1520	0.1752	0.1166	-
14	0.0004	0.0002	0.0007	0.0000	0.0012	0.0011	0.0008	-
15	0.0657	0.0542	0.1324	0.0289	0.1823	0.1824	0.1614	-
16	0.0023	0.0018	0.0036	0.0001	0.0070	0.0079	0.0052	-
17	0.0017	0.0018	0.0030	0.0004	0.0064	0.0069	0.0049	-
18	0.0030	0.0014	0.0042	0.0012	0.0066	0.0067	0.0357	-
19	0.0011	0.0005	0.0011	0.0001	0.0014	0.0079	0.0015	-
20	0.0139	0.0009	0.0256	0.0007	0.0141	0.0105	0.0101	-
21	0.0006	0.0002	0.0009	0.0000	0.0006	0.0006	0.0009	-
22	0.0009	0.0008	0.0016	0.0003	0.0027	0.0029	0.0023	-
23	-	-	-	-	-	-	-	-

Lanjutan Lampiran 4

Matriks Kebalikan Leontief $(I-A)^{-1}$ Tabel Input Output Kota Mataram

Tahun 2009

Kode	9	10	11	12	13	14	15	16
1	0.0001	0.0000	0.0001	0.0001	0.0001	0.0049	0.0000	0.0002
2	0.0000	0.0000	0.0001	0.0001	0.0001	0.0117	0.0000	0.0003
3	0.1627	0.0096	0.0114	0.0447	0.0078	0.0818	0.0073	0.0127
4	0.0158	0.0036	0.0011	0.0403	0.0004	0.0007	0.0007	0.0014
5	0.0000	0.0000	0.0003	0.0001	0.0001	0.0215	0.0000	0.0004
6	0.0005	0.0004	0.0009	0.0007	0.0011	0.0564	0.0005	0.0025
7	0.0294	0.0087	0.0067	0.0131	0.0021	0.0028	0.0025	0.0089
8	0.0909	0.4213	0.0189	0.0517	0.0277	0.0361	0.1621	0.1544
9	1.1127	0.0577	0.0706	0.2724	0.0145	0.0174	0.0469	0.0716
10	0.1818	1.1266	0.0152	0.0484	0.0084	0.0296	0.0092	0.0156
11	0.0004	0.0002	1.0004	0.0004	0.0006	0.0011	0.0001	0.0003
12	0.0155	0.0774	0.0044	1.0058	0.0058	0.0050	0.0014	0.0127
13	0.1224	0.1410	0.0376	0.1446	1.0159	0.0552	0.0643	0.0757
14	0.0011	0.0020	0.0118	0.0032	0.0053	1.0004	0.0004	0.0202
15	0.1517	0.1343	0.0360	0.1344	0.0864	0.0897	1.0679	0.0785
16	0.0098	0.0351	0.0061	0.0073	0.0114	0.0034	0.0033	1.0069
17	0.0047	0.0053	0.0024	0.0048	0.0016	0.0027	0.0156	0.0047
18	0.0116	0.0113	0.0084	0.0365	0.0183	0.0117	0.0091	0.0108
19	0.0019	0.0043	0.0012	0.0062	0.0050	0.0021	0.0016	0.0007
20	0.0178	0.0090	0.0200	0.0278	0.0096	0.0056	0.0047	0.0045
21	0.0077	0.0476	0.0007	0.0043	0.0004	0.0013	0.0004	0.0036
22	0.0028	0.0022	0.0262	0.0023	0.0076	0.0018	0.0100	0.0020
23	-	-	-	-	-	-	-	-

Lanjutan Lampiran 4

**Matriks Kebalikan Leontief $(I-A)^{-1}$ Tabel Input Output Kota Mataram
Tahun 2009**

Kode	17	18	19	20	21	22	23
1	0.0000	0.0001	0.0000	0.0010	0.0000	0.0001	0.0001
2	0.0000	0.0000	0.0000	0.0004	0.0000	0.0000	0.0001
3	0.0040	0.0021	0.0016	0.0071	0.0067	0.0067	0.0142
4	0.0004	0.0009	0.0002	0.0005	0.0015	0.0015	0.0020
5	0.0000	0.0000	0.0000	0.0003	0.0000	0.0000	0.0002
6	0.0005	0.0006	0.0002	0.0119	0.0005	0.0008	0.0008
7	0.0237	0.0043	0.0177	0.0209	0.0485	0.0363	0.0494
8	0.0188	0.0181	0.1192	0.0399	0.0169	0.0210	0.0638
9	0.0258	0.0118	0.0087	0.0275	0.0431	0.0430	0.0894
10	0.0054	0.0069	0.0039	0.0117	0.0141	0.0140	0.1013
11	0.0007	0.0007	0.0001	0.0008	0.0007	0.0007	0.0011
12	0.0023	0.0207	0.0024	0.0027	0.0181	0.0175	0.0213
13	0.0228	0.0115	0.0407	0.0321	0.0369	0.0346	0.0710
14	0.0008	0.0014	0.0010	0.0124	0.0007	0.0012	0.0096
15	0.0640	0.0434	0.0484	0.0717	0.0530	0.0707	0.1157
16	0.0257	0.0030	0.0413	0.0430	0.0032	0.0129	0.0346
17	1.0061	0.0077	0.0017	0.0021	0.0017	0.0019	0.0031
18	0.0803	1.0807	0.0133	0.0586	0.0328	0.0329	0.0154
19	0.0024	0.0018	1.0007	0.0184	0.0011	0.0015	0.0062
20	0.0086	0.0036	0.0011	1.0418	0.0384	0.0623	0.0089
21	0.0003	0.0003	0.0003	0.0006	1.0046	0.0007	0.0868
22	0.0008	0.0010	0.0007	0.0010	0.0008	1.0009	0.0039
23	-	-	-	-	-	-	1.0000

Lampiran 5

Matriks Teknologi (A) Tabel Input Output Hasil Ekstraksi

Kode	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0.0114	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0859	0.0000	0.0000
2	0.0000	0.0800	0.0000	0.0000	0.0000	0.0251	0.0000	0.0000
3	0.0000	0.0000	0.0747	0.0000	0.4792	0.1619	0.0000	0.0000
4	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0005	0.0011	0.0001	0.0000
5	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
6	0.0000	0.0132	0.0008	0.0000	0.0076	0.2020	0.0000	0.0000
7	0.0000	0.0000	0.0002	0.0000	0.0002	0.0006	0.2283	0.0000
8	0.0101	0.0486	0.0056	0.0000	0.0241	0.0076	0.0061	0.0000
9	0.0661	0.0075	0.0496	0.0013	0.0088	0.0199	0.0320	0.0000
10	0.0000	0.0013	0.0063	0.0000	0.0009	0.0011	0.0070	0.0000
11	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0004	0.0001	0.0004	0.0000
12	0.0001	0.0000	0.0054	0.0005	0.0001	0.0011	0.0006	0.0000
13	0.0304	0.0292	0.0391	0.0005	0.1130	0.1147	0.0767	0.0000
14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0001	0.0000	0.0000	0.0000
15	0.0481	0.0408	0.1015	0.0267	0.0995	0.0970	0.1036	0.0000
17	0.0006	0.0009	0.0008	0.0000	0.0030	0.0030	0.0016	0.0000
18	0.0004	0.0001	0.0001	0.0008	0.0011	0.0007	0.0225	0.0000
19	0.0005	0.0001	0.0001	0.0000	0.0001	0.0052	0.0004	0.0000
20	0.0115	0.0001	0.0209	0.0005	0.0001	0.0010	0.0056	0.0000
21	0.0001	0.0000	0.0001	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
22	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
23	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000

Lanjutan Lampiran 5

Matriks Teknologi (A) Tabel Input Output Hasil Ekstraksi

Kode	9	10	11	12	13	14	15	17
1	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
2	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0094	0.0000	0.0000
3	0.1348	0.0000	0.0000	0.0037	0.0047	0.0537	0.0000	0.0000
4	0.0137	0.0000	0.0000	0.0364	0.0000	0.0003	0.0000	0.0000
5	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0215	0.0000	0.0000
6	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0005	0.0446	0.0003	0.0002
7	0.0191	0.0027	0.0026	0.0037	0.0007	0.0013	0.0003	0.0176
8	0.0006	0.3597	0.0063	0.0107	0.0094	0.0091	0.1476	0.0026
9	0.0794	0.0220	0.0598	0.2388	0.0068	0.0040	0.0383	0.0179
10	0.1447	0.1066	0.0025	0.0024	0.0050	0.0229	0.0009	0.0003
11	0.0002	0.0000	0.0003	0.0002	0.0005	0.0010	0.0000	0.0006
12	0.0013	0.0687	0.0024	0.0004	0.0046	0.0019	0.0000	0.0000
13	0.0748	0.1055	0.0254	0.1063	0.0066	0.0318	0.0544	0.0125
14	0.0000	0.0004	0.0113	0.0019	0.0049	0.0000	0.0000	0.0000
15	0.0855	0.0904	0.0180	0.0780	0.0753	0.0584	0.0517	0.0494
17	0.0015	0.0026	0.0016	0.0019	0.0001	0.0008	0.0143	0.0046
18	0.0045	0.0025	0.0045	0.0272	0.0152	0.0086	0.0051	0.0737
19	0.0003	0.0027	0.0005	0.0046	0.0046	0.0013	0.0010	0.0020
20	0.0099	0.0026	0.0161	0.0209	0.0080	0.0023	0.0024	0.0072
21	0.0000	0.0431	0.0000	0.0022	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
22	0.0005	0.0000	0.0257	0.0000	0.0068	0.0006	0.0090	0.0000
23	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000

Lanjutan Lampiran 5

Matriks Teknologi (A) Tabel Input Output Hasil Ekstraksi

Kode	18	19	20	21	22	23
1	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
2	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
3	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
4	0.0000	0.0000	0.0000	0.0003	0.0003	0.0000
5	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
6	0.0003	0.0000	0.0088	0.0000	0.0000	0.0000
7	0.0025	0.0136	0.0148	0.0356	0.0261	0.0333
8	0.0077	0.1088	0.0162	0.0018	0.0018	0.0043
9	0.0031	0.0022	0.0172	0.0298	0.0289	0.0647
10	0.0039	0.0018	0.0055	0.0054	0.0053	0.0784
11	0.0006	0.0000	0.0007	0.0006	0.0006	0.0009
12	0.0187	0.0012	0.0000	0.0161	0.0157	0.0122
13	0.0040	0.0338	0.0173	0.0219	0.0190	0.0367
14	0.0011	0.0000	0.0114	0.0000	0.0000	0.0086
15	0.0328	0.0382	0.0520	0.0319	0.0490	0.0750
17	0.0064	0.0008	0.0004	0.0004	0.0004	0.0007
18	0.0731	0.0110	0.0519	0.0256	0.0249	0.0071
19	0.0014	0.0004	0.0179	0.0000	0.0000	0.0053
20	0.0023	0.0002	0.0403	0.0350	0.0586	0.0022
21	0.0000	0.0000	0.0000	0.0039	0.0000	0.0846
22	0.0005	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0023
23	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000

Lampiran 6

Matriks Kebalikan Leontief $(I-A)^{-1}$ Tabel Input Output Hasil Ekstraksi

Kode	1	2	3	4	5	6	7	8
1	1.0116	0.0016	0.0002	0.0000	0.0009	0.1090	0.0000	0.0000
2	0.0000	1.0874	0.0000	0.0000	0.0003	0.0342	0.0000	0.0000
3	0.0116	0.0052	1.0913	0.0004	0.5278	0.2290	0.0088	0.0000
4	0.0011	0.0002	0.0012	1.0001	0.0013	0.0023	0.0010	0.0000
5	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	0.0000	0.0000	0.0000
6	0.0002	0.0181	0.0014	0.0000	0.0105	1.2543	0.0003	0.0000
7	0.0024	0.0005	0.0029	0.0001	0.0025	0.0035	1.2980	0.0000
8	0.0255	0.0629	0.0340	0.0045	0.0612	0.0485	0.0410	1.0000
9	0.0774	0.0125	0.0680	0.0029	0.0492	0.0586	0.0552	0.0000
10	0.0131	0.0039	0.0194	0.0005	0.0139	0.0141	0.0203	0.0000
11	0.0001	0.0000	0.0001	0.0000	0.0005	0.0002	0.0006	0.0000
12	0.0014	0.0006	0.0077	0.0006	0.0048	0.0046	0.0035	0.0000
13	0.0430	0.0388	0.0592	0.0025	0.1522	0.1755	0.1167	0.0000
14	0.0004	0.0002	0.0006	0.0000	0.0011	0.0010	0.0007	0.0000
15	0.0657	0.0542	0.1325	0.0289	0.1827	0.1829	0.1617	0.0000
17	0.0017	0.0018	0.0030	0.0004	0.0064	0.0069	0.0049	0.0000
18	0.0030	0.0014	0.0042	0.0012	0.0067	0.0068	0.0358	0.0000
19	0.0011	0.0005	0.0011	0.0001	0.0015	0.0079	0.0016	0.0000
20	0.0139	0.0009	0.0256	0.0007	0.0142	0.0106	0.0102	0.0000
21	0.0006	0.0002	0.0009	0.0000	0.0006	0.0006	0.0009	0.0000
22	0.0009	0.0008	0.0016	0.0003	0.0027	0.0029	0.0023	0.0000
23	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000

Lanjutan Lampiran 6

Matriks Kebalikan Leontief $(I-A)^{-1}$ Tabel Input Output Hasil Ekstraksi

Kode	9	10	11	12	13	14	15	17
1	0.0001	0.0000	0.0001	0.0001	0.0001	0.0049	0.0000	0.0000
2	0.0000	0.0000	0.0001	0.0000	0.0001	0.0117	0.0000	0.0000
3	0.1629	0.0095	0.0115	0.0448	0.0078	0.0819	0.0073	0.0038
4	0.0158	0.0037	0.0011	0.0404	0.0004	0.0007	0.0007	0.0004
5	0.0000	0.0000	0.0003	0.0001	0.0001	0.0215	0.0000	0.0000
6	0.0005	0.0003	0.0009	0.0007	0.0010	0.0565	0.0005	0.0005
7	0.0295	0.0087	0.0067	0.0131	0.0021	0.0028	0.0025	0.0241
8	0.0919	0.4299	0.0183	0.0515	0.0264	0.0361	0.1620	0.0154
9	1.1126	0.0572	0.0705	0.2727	0.0139	0.0173	0.0468	0.0246
10	0.1827	1.1303	0.0152	0.0487	0.0084	0.0297	0.0092	0.0052
11	0.0004	0.0002	1.0004	0.0004	0.0006	0.0011	0.0001	0.0007
12	0.0159	0.0795	0.0044	1.0058	0.0058	0.0050	0.0014	0.0021
13	0.1228	0.1430	0.0374	0.1447	1.0153	0.0552	0.0643	0.0215
14	0.0009	0.0014	0.0117	0.0030	0.0051	1.0004	0.0004	0.0003
15	0.1521	0.1362	0.0359	0.1346	0.0865	0.0898	1.0679	0.0636
17	0.0047	0.0054	0.0024	0.0048	0.0016	0.0027	0.0156	1.0062
18	0.0117	0.0114	0.0085	0.0367	0.0184	0.0117	0.0091	0.0820
19	0.0020	0.0044	0.0012	0.0062	0.0051	0.0022	0.0016	0.0025
20	0.0179	0.0092	0.0201	0.0279	0.0097	0.0056	0.0047	0.0087
21	0.0079	0.0490	0.0007	0.0043	0.0004	0.0013	0.0004	0.0002
22	0.0028	0.0022	0.0263	0.0024	0.0077	0.0018	0.0101	0.0008
23	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000

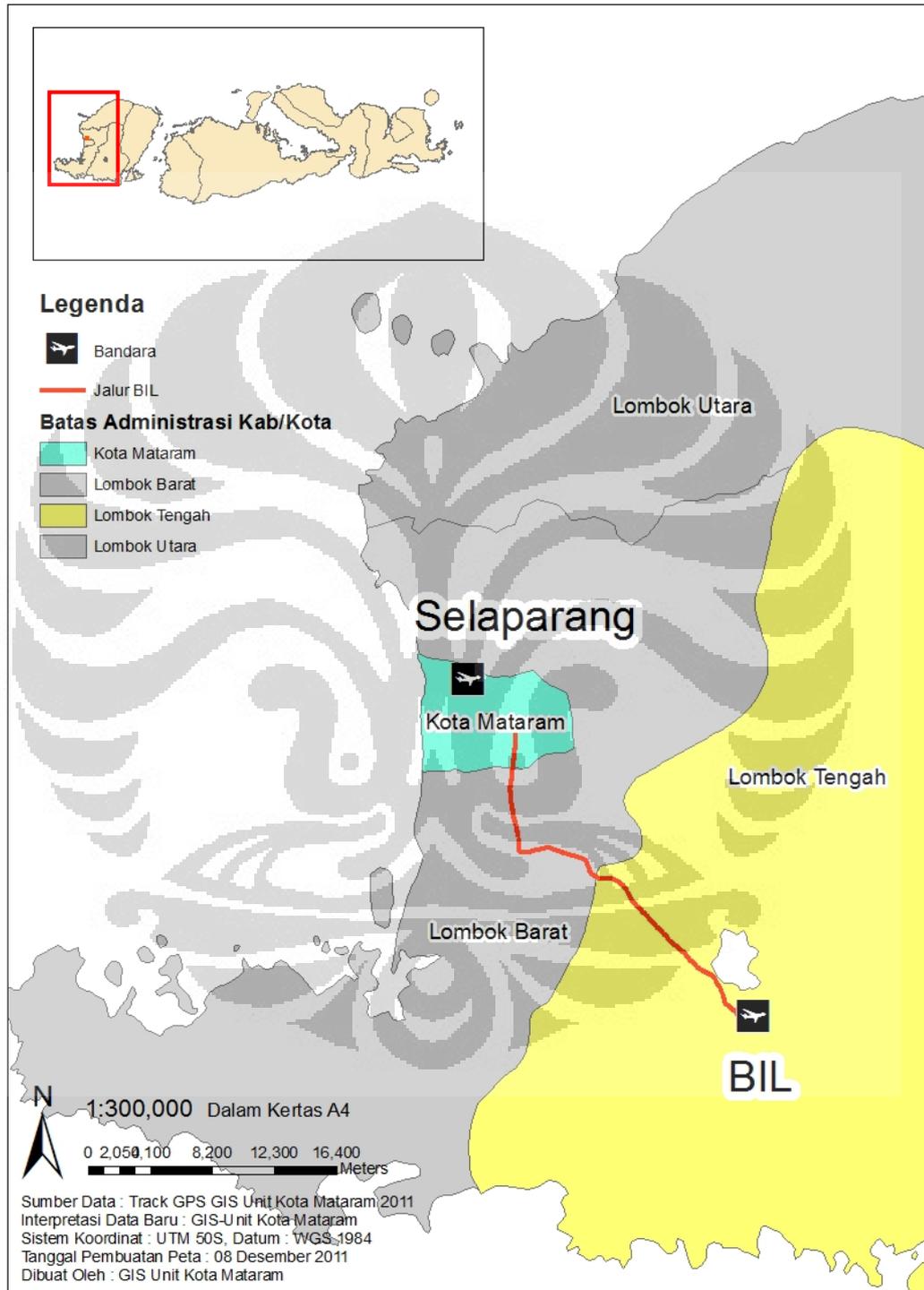
Lanjutan Lampiran 6

Matriks Kebalikan Leontief $(I-A)^{-1}$ Tabel Input Output Hasil Ekstraksi

Kode	18	19	20	21	22	23
1	0.0001	0.0000	0.0011	0.0000	0.0001	0.0001
2	0.0000	0.0000	0.0005	0.0000	0.0000	0.0001
3	0.0020	0.0011	0.0069	0.0067	0.0067	0.0143
4	0.0009	0.0002	0.0004	0.0015	0.0015	0.0021
5	0.0000	0.0000	0.0003	0.0000	0.0000	0.0002
6	0.0006	0.0001	0.0123	0.0005	0.0008	0.0007
7	0.0043	0.0180	0.0214	0.0486	0.0366	0.0507
8	0.0178	0.1177	0.0350	0.0167	0.0195	0.0617
9	0.0117	0.0061	0.0255	0.0430	0.0426	0.0898
10	0.0069	0.0035	0.0116	0.0142	0.0140	0.1043
11	0.0007	0.0001	0.0008	0.0008	0.0007	0.0011
12	0.0208	0.0020	0.0022	0.0181	0.0176	0.0217
13	0.0114	0.0392	0.0302	0.0368	0.0341	0.0710
14	0.0013	0.0002	0.0121	0.0007	0.0010	0.0092
15	0.0434	0.0472	0.0714	0.0530	0.0707	0.1170
17	0.0077	0.0016	0.0020	0.0017	0.0018	0.0031
18	1.0809	0.0135	0.0606	0.0329	0.0332	0.0156
19	0.0018	1.0007	0.0192	0.0011	0.0016	0.0064
20	0.0036	0.0010	1.0434	0.0385	0.0629	0.0091
21	0.0003	0.0002	0.0005	1.0046	0.0006	0.0895
22	0.0010	0.0007	0.0009	0.0008	1.0009	0.0039
23	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000

Lampiran 7

**Peta Lokasi Bandar Udara Selaparang dan
Bandara Internasional Lombok (BIL) di Pulau Lombok NTB**



Catatan
 Selaparang : Bandara lama
 BIL : Bandara baru