

**PERANAN SEKTOR PENGANGKUTAN DAN KOMUNIKASI  
TERHADAP PDRB DAN PENYEDIAAN LAPANGAN KERJA  
DI KABUPATEN KARAWANG**

**SKRIPSI**

Diajukan sebagai salah satu syarat guna memperoleh  
gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Ekonomi  
Universitas Jember



Asal :	Hadiah	Klass
	Pembelian	380.5
Terima di :		NUG
Oleh : No. Induk :		P
Pengkatalog :	<i>[Signature]</i>	

**RESA ANDIKA ADI NUGRAHA**  
000810101041

**ILMU EKONOMI STUDI PEMBANGUNAN  
FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS JEMBER  
2004**





## JUDUL SKRIPSI

PERANAN SEKTOR PENGANGKUTAN DAN KOMUNIKASI  
TERHADAP PDRB DAN PENYEDIAAN LAPANGAN KERJA  
DI KABUPATEN KARAWANG

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

N a m a : RESA ANDIKA ADI NUGRAHA

N. I. M. : 000810101041

J u r u s a n : Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan

telah dipertahankan di depan Panitia Penguji pada tanggal :

26 JUNI 2004

dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan guna memperoleh gelar S a r j a n a dalam Ilmu Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

### Susunan Panitia Penguji

Ketua,

Drs. Rafael Purtono S., MSi  
NIP. 131 793 384

Sekretaris,

  
Teguh Hadi P., SE, M.Si  
NIP. 132092 300

Anggota,

  
Drs. Badjuri, ME  
NIP. 131 386 652

Mengetahui/Menyetujui  
Universitas Jember  
Fakultas Ekonomi

Dekan,

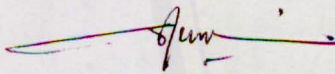
  
Drs. H. Liakip, SU  
NIP. 130 531 976



**LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI**

Judul Skripsi : Peranan Sektor Pengangkutan Dan Komunikasi Terhadap  
PDRB Dan Penyediaan Lapangan Kerja Di Kabupaten  
Karawang  
Nama Mahasiswa : Resa Andika Adi Nugraha  
Nim : 000810101041  
Jurusan : Ilmu Ekonomi Dan Studi Pembangunan  
Konsentrasi : Ekonomi Perencanaan dan Pembangunan Regional

Pembimbing I



Drs. Badjuri, ME

NIP.131 386 652

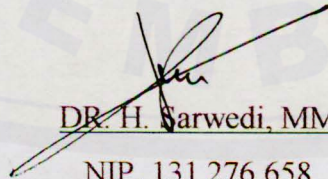
Pembimbing II



Drs. Urip Muharso

NIP. 130 120 331

Ketua Jurusan IESP



DR. H. Sarwedi, MM  
NIP. 131 276 658

Tanggal persetujuan : Juni 2004



PERSEMBAHAN

Skripsi ini ku persembahkan kepada :

Bapak yang aku hormati " **Bambang Ediyanto**" dan Ibu yang sangat aku sayangi dan cintai " **Mumu Mulyasih**" yang terus berdoa dalam setiap gerak dan langkahku.

( semoga Allah melimpahkan rahmat dan kasih sayang kepada keduanya)  
Adikku tersayang " **Vinsa Dwi Septianto**"

Paman dan Bibiku (Ir. **Endang Sulaeman dan Popy Puspitasari**) serta sepupuku (**Sony Risyana dan Relita Novianti**) di Jember, aku ucapkan terima kasih atas bantuannya baik dukungan moril maupun materiil.

Kakek dan Nenekku di Guro yang terus memberikan doa dan semangat kepada penulis.

Almometerku Fakultas Ekonomi Univesitas Jember ( **UNEJ**).



**MOTTO**

Jagalah Allah, niscaya kamu mendapati-Nya di hadapanmu. Kenalillah Allah di kala lapang, niscaya Ia mengenalimu di kala susah. Ketahuilah bahwa apa yang luput darimu tidak akan menimpamu, dan apa yang menimpamu tidak akan luput darimu.

Ketahuilah bahwa perolongan itu datang bersama kesabaran, jalan keluar itu datang bersama kesukaran, dan bahwa bersama kesulitan akan ada kemudahan (HR. Tirmidzi).

Mun urang boga kahayang nu ageng, urang kudu tandang nyandang kahayang ( Mumu Mulyasih ).



## ABSTRAKSI

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat Korelasi, antara 8 sektor ekonomi dengan sektor pengangkutan dan komunikasi, untuk mengetahui seberapa besar peran sektor pengangkutan dan komunikasi dalam menyumbang PDRB Kabupaten Karawang, dan untuk mengetahui seberapa besar tingkat Elastisitas Kesempatan Kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah koefisien korelasi pearson, metode proporsi, dan metode elastisitas kesempatan kerja.

Hasil analisis menunjukkan bahwa tingkat korelasi 8 sektor-sektor ekonomi dengan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi dapat diketahui bahwa ada 4 sektor yang menunjukkan korelasi yang kuat antara lain (Sektor Listrik, Gas dan Air Bersih, Jasa-jasa, Industri Pengolahan dan Sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran) hal ini dibuktikan dengan tingginya tingkat korelasi 4 sektor yang mencapai angka 0,9. Tetapi 4 sektor yang lain (Sektor Pertanian, Bangunan/Konstruksi, Keuangan, dan Sektor Pertambangan dan Penggalian) memiliki tingkat korelasi yang sangat rendah yaitu sebesar  $-0,526$  sampai dengan  $0,083$ . Sumbangan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi terhadap PDRB di Kabupaten Karawang adalah sebesar  $6,12\%$  pertahun. Dan tingkat elastisitas kesempatan kerja rata-rata adalah sebesar  $-2,1232\%$ .

Hasil analisis data dapat disimpulkan bahwa tingkat korelasi antara 8 sektor-sektor ekonomi dengan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi. Dapat diketahui bahwa ada 4 sektor yang memiliki keterkaitan yang kuat dengan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi antara lain (Sektor Listrik, Gas dan Air Bersih, Jasa-jasa, Industri Pengolahan dan sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran) hal ini dibuktikan dengan tingginya tingkat korelasi 4 sektor yang mencapai angka 0,9. Tetapi 4 sektor yang lain (Sektor Pertanian, Bangunan/Konstruksi, Keuangan, dan Sektor Pertambangan dan Penggalian) memiliki tingkat korelasi yang sangat rendah yaitu sebesar  $-0,526$  sampai dengan  $0,083$ . Rata-rata kontribusi besarnya sumbangan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi selama kurun waktu 1997-2002 sebesar  $6,12\%$  per tahun, dan elastisitas kesempatan kerja pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi bersifat inelastis.

Berdasarkan kesimpulan tersebut maka diajukan saran-saran berikut : harus adanya peningkatan investasi pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi. Dengan adanya peningkatan investasi pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi ini akan sangat membantu dalam meningkatkan perkembangan sektor-sektor yang menjadi sektor prioritas di Kabupaten Karawang, Sektor Pengangkutan dan Komunikasi harus terus memperbaiki kinerjanya dengan cara pengembangan-pengembangan pelayanan jasa Pengangkutan dan Komunikasi.

Kata kunci : Sektor Pengangkutan dan Komunikasi, PDRB, Elastisitas.



## KATA PENGANTAR

Puji Syukur Kehadirat Allah SWT yang telah memberikan limpahan rahmat dan petunjuk- Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir sebagai syarat guna memperoleh gelar kesarjanaan di Fakultas Ekonomi Universitas Jember. Skripsi ini berjudul Peranan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi Terhadap PDRB Dan Penyediaan Lapangan Kerja di Kabupaten Karawang.

Berbagai kendala telah penulis temui selama penulisan skripsi ini, namun berkat dorongan dan bantuan dari banyak pihak Alhamdulillah kendala tersebut dapat penulis atasi sampai terwujudnya skripsi ini. Maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan terima kasih kepada :

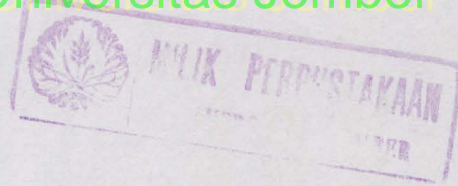
1. Drs. Liakip, SU selaku Dekan Fakultas Ekonomi Univesitas Jember beserta staff.
2. Dr. H. Sarwedi, MM selaku Ketua Jurusan IESP Fakultas Ekonomi Univesitas Jember.
3. Drs. Badjuri, ME dan Drs. Urip Muharso selaku Dosen Pembimbing yang telah seksama dan penuh kesabaran memberikan bimbingan dan motivasi serta saran-saran yang sangat bermanfaat dalam penyusunan skripsi ini.
4. Para Dosen Fakultas Ekonomi Univesristas Jember yang telah memberikan ilmunya selama ini.
5. Rekan-rekan IESP Ganjil angkatan 00 Fuad, Gito, Agung, Afif, Ayu, Indah, Tutik, Hikmah. Terima kasih atas bantuan dan persahabatan yang tulus selama masa perkuliahan sampai penyusunan skripsi.
6. Barudak Kawula Muda Paguyuban Mitra Sunda Jember yang telah memberikan doa dan semangat dalam penyusunan skripsi ini terutama Erik, Anjar, Mamang, Diki, Dita, Teguh, Dayat dan Bondan.
7. Tim Basket Fakultas Ekonomi angkatan 00 yang telah memberikan pengalaman bertanding di Jember ini.
8. Barudak Karawang Ridwan, Budi, Azhar, Piki, terutama Dewi yang telah memberikan doa dan semangat kepada penulis selama penyusunan skripsi ini.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN ABSTRAKSI.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
<b>I. PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	6
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1 Tinjauan Hasil Penelitian Sebelumnya.....	7
2.2 Landasan Teori.....	7
<b>III. METODE PENELITIAN</b>	
3.1 Rancangan Penelitian.....	16
3.2 Populasi.....	16
3.3 Metode Pengumpulan Data.....	16
3.4 Metode Analisis Data.....	16
3.5 Definisi Variabel Operasional.....	20





**IV. HASIL DAN PEMBAHASAN**

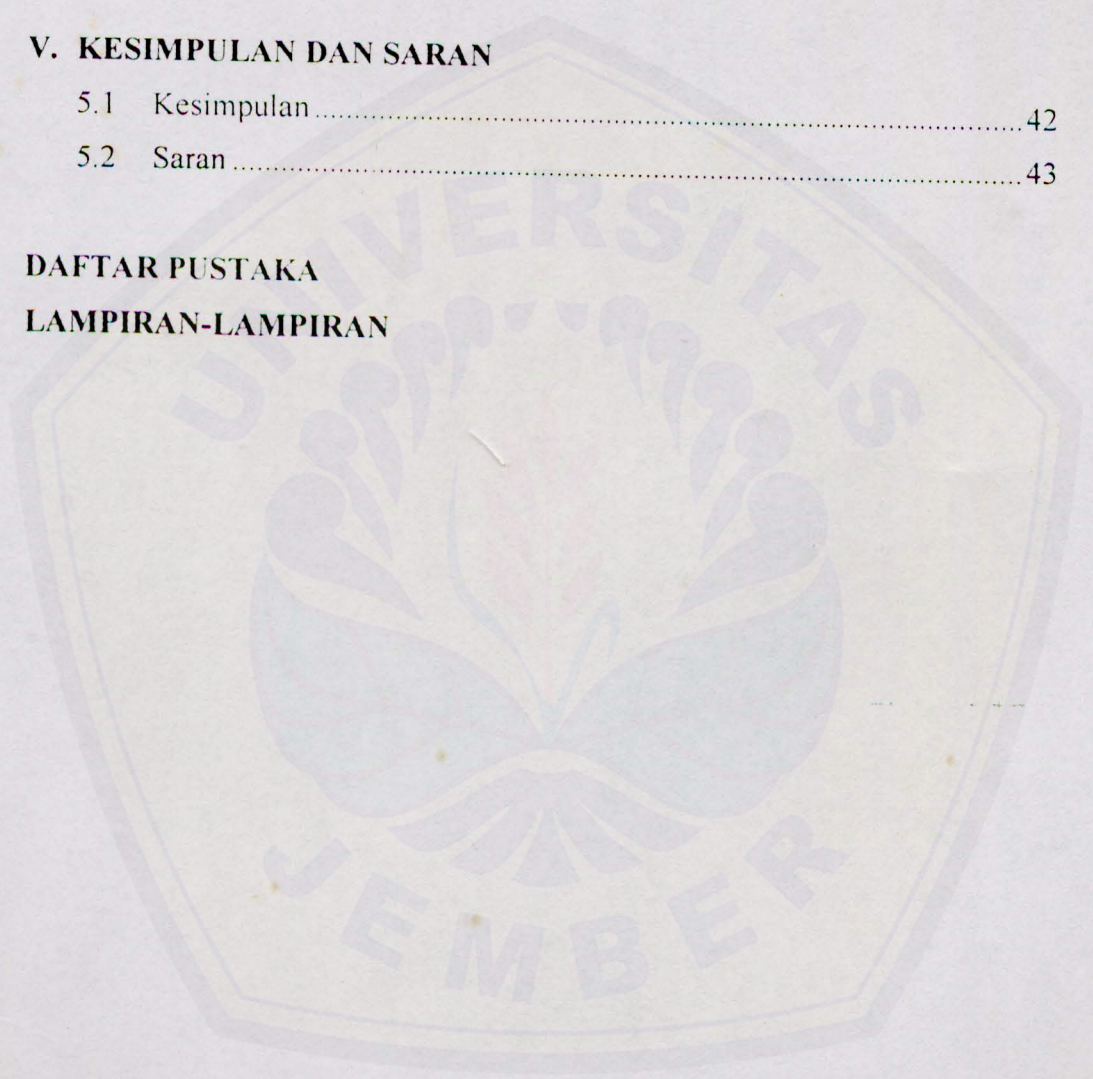
4.1	Gambaran Umum.....	21
4.2	Analisis Data.....	33
4.3	Pembahasan .....	39

**V. KESIMPULAN DAN SARAN**

5.1	Kesimpulan.....	42
5.2	Saran .....	43

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN-LAMPIRAN**



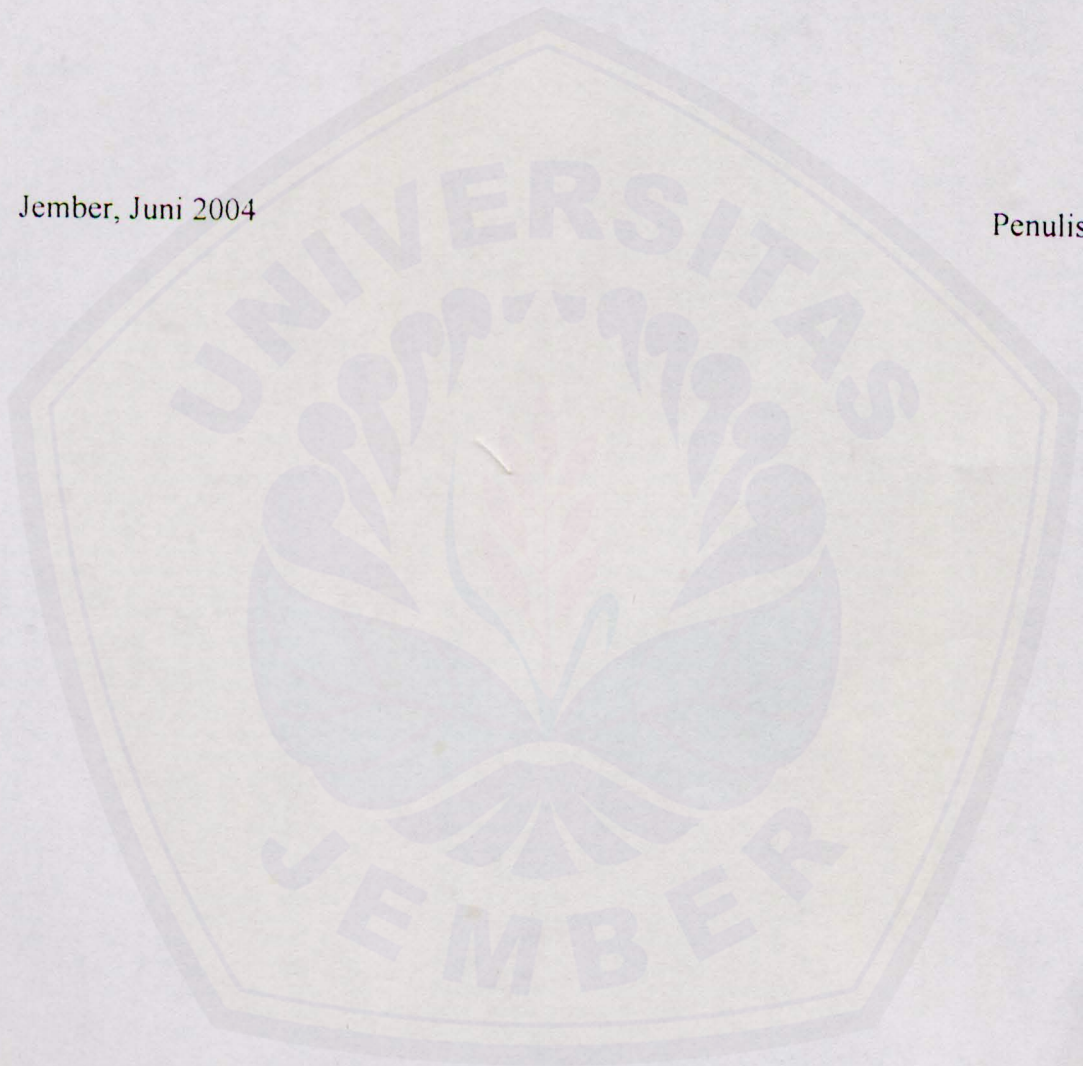


9. Dan masih banyak pihak-pihak yang terkait yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak yang berkeinginan menambah khasanah keilmuannya.

Jember, Juni 2004

Penulis





## DAFTAR TABEL

No	Judul Tabel	Halaman
1.	PDRB Kabupaten Karawang Atas Dasar Harga Konstan 1993 Menurut Lapangan Usaha Tahun 1997-2002.....	3
2.	Perbandingan Struktur Ekonomi Kabupaten Karawang Tahun 1997-2002 dari PDRB Atas Dasar Harga Berlaku.....	22
3.	Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Karawang Tahun 1998-2002.....	24
4.	Kepadatan Penduduk per km <sup>2</sup> Menurut Kecamatan di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	25
5.	Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Usia, Jenis Kelamin dan Persentase di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	26
6.	Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Usia dan persentase di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	27
7.	Sekolahan Menurut Jenjang, Murid dan guru di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	28
8.	Jumlah Penduduk yang Terserap pada Masing-masing Sektor Ekonomi Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	29
9.	Masing dan Jumlah sarana perhubungan di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	30
10.	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	31
11.	Tingkat Korelasi antara sektor-sektor Ekonomi dengan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi .....	34
12.	Sektor Pengangkutan dan Komunikasi, PDRB, dan Proporsi Sumbangannya Terhadap PDRB Berdasarkan Harga konstan Tahun 1993.....	35
13.	Pertumbuhan PDRB Menurut Harga konstan Tahun 1993 di Kabupaten Karawang Tahun 1997-2002.....	36
14.	Pertumbuhan jumlah Tenaga Kerja pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi di Kabupaten Karawang Tahun 1997-2002.....	37



## DAFTAR TABEL

No	Judul Tabel	Halaman
1.	PDRB Kabupaten Karawang Atas Dasar Harga Konstan 1993 Menurut Lapangan Usaha Tahun 1997-2002.....	3
2.	Perbandingan Struktur Ekonomi Kabupaten Karawang Tahun 1997-2002 dari PDRB Atas Dasar Harga Berlaku.....	22
3.	Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Karawang Tahun 1998-2002.....	24
4.	Kepadatan Penduduk per km <sup>2</sup> Menurut Kecamatan di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	25
5.	Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Usia, Jenis Kelamin dan Persentase di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	26
6.	Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Usia dan persentase di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	27
7.	Sekolahan Menurut Jenjang, Murid dan guru di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	28
8.	Jumlah Penduduk yang Terserap pada Masing-masing Sektor Ekonomi Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	29
9.	Masing dan Jumlah sarana perhubungan di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	30
10.	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya di Kabupaten Karawang Tahun 2002.....	31
11.	Tingkat Korelasi antara sektor-sektor Ekonomi dengan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi .....	34
12.	Sektor Pengangkutan dan Komunikasi, PDRB, dan Proporsi Sumbangannya Terhadap PDRB Berdasarkan Harga konstan Tahun 1993.....	35
13.	Pertumbuhan PDRB Menurut Harga konstan Tahun 1993 di Kabupaten Karawang Tahun 1997-2002.....	36
14.	Pertumbuhan jumlah Tenaga Kerja pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi di Kabupaten Karawang Tahun 1997-2002.....	37



15. Elastisitas Penyerapan Tenaga Kerja pada Sektor Pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang Tahun 1998-2002 .....38







**DAFTAR GAMBAR**

No	Judul Gambar	Halaman
1.	Grafik nilai PDRB Sektor Pengangkutan dan Komunikasi Tahun 1997-2002.....	5
2.	PDRB Sektor Pengangkutan dan Komunikasi Tahun 1997-2002.....	32
3.	Persentase PDRB Sektor Pengangkutan dan komunikasi Menurut Harga Konstan Tahun 1993.....	32
4.	Daya Serap Sektor Pengangkutan dan komunikasi Terhadap Tenaga Kerja ( 1997-2002 ).....	33





**DAFTAR LAMPIRAN**

- | <b>No</b> | <b>Judul Lampiran</b>   |
|-----------|---|
| 1.        | PDRB Kabupaten Karawang Atas Dasar Harga Konstan Tahun 1993 Menurut Lapangan Usaha Tahun 1997-2002.               |
| 2.        | PDRB Kabupaten Karawang Atas dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Tahun 1997-2002.                          |
| 3.        | Tingkat Korelasi Antara PDRB Sektor-sektor Ekonomi dengan PDRB Pengangkutan dan Komunikasi pada Tahun 1997-2002   |
| 4.        | Proporsi Sumbangan Masing-masing Sektor Ekonomi Menurut PDRB Berdasarkan Harga Konstan 1993 pada Tahun 1997-2002. |



## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Negara Indonesia sebagai suatu negara kepulauan dengan penduduk pada tahun 2000 menurut hasil sensus penduduk sebanyak 205,8 juta jiwa yang tersebar luas dengan wilayah seluas 1.890.974 km<sup>2</sup>. Dalam hubungan ini untuk memenuhi berbagai keperluan hidup masyarakat di bidang ekonomi, sosial, budaya, politik, pemerintahan, pertahanan dan keamanan, dan lain-lain diperlukan lalu lintas orang dan barang melalui hubungan transportasi darat, laut, dan udara. Lebih-lebih lagi dalam era pembangunan ini bidang transportasi (pengangkutan) memegang peranan yang sangat vital dalam menunjang pembangunan bangsa dan negara (Kamaluddin, 2003:5).

Transportasi (pengangkutan) merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya pengangkutan tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air (Kamaluddin, 2003:7).

Keberhasilan pembangunan yang terus menerus dan saling terkait antara pembangunan pusat dan daerah, tidaklah terlepas dari ketersediaan sarana dan prasarana pembangunan. Pengembangan sektor-sektor yang dinilai strategis di daerah tidak akan dapat tumbuh tanpa adanya dukungan dan pelayanan sarana dan prasarana yang memadai. Pengembangan sarana dan prasarana memberi dampak yang sangat berarti bagi pembangunan di segala bidang baik di tingkat nasional maupun regional.

Salah satu sarana yang dirasakan sangat vital didalam pembangunan adalah sarana sektor pengangkutan. Sarana pengangkutan memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional dan regional. Pengangkutan seperti diketahui memiliki peranan dan fungsi yang strategis tidak hanya sebagai sarana dan prasarana yang menghubungkan dua tempat yang berjauhan (*spatial linkage*) namun juga memiliki fungsi strategis sebagai



penunjang dan penopang kegiatan-kegiatan ekonomi (*promoting and servicing sector*) yang dilakukan negara dalam mendorong, mempertahankan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi serta dapat memperlancar kegiatan ekonomi masyarakat dan pengalokasian sumber-sumber daya ekonomi secara optimal (*place utility and time utility*) (Kamaluddin, 1987:9).

Dengan adanya ketersediaan sistem pengangkutan, hal ini diharapkan dapat menunjang berbagai aktivitas ekonomi dalam suatu pembangunan dan dapat memenuhi tuntutan peningkatan aktivitas perekonomian yang terjadi pada tingkat nasional maupun regional. Didalam Pembangunan Jangka Panjang Tahap II (PJPT II), kebutuhan pengembangan sektor pengangkutan di seluruh wilayah di Indonesia dirasakan semakin meningkat sehubungan dengan adanya keinginan untuk menciptakan struktur perekonomian yang lebih efisien (Kamaluddin, 1987:10).

Seiring dengan perkembangan sektor pengangkutan, sektor komunikasi juga berperan sangat penting didalam menunjang Pembangunan Nasional. Dimana sektor komunikasi tersebut ditunjang dengan kemajuan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Lebih-lebih dibidang komunikasi dengan media elektronik dan cetak yang pada saat ini telah merambah disegala pelosok permukaan bumi ini hingga pada daerah yang paling udik sekalipun. Hal tersebut memungkinkan sekali penyebar luasan akan informasi dari dan ke segala penjuru, antara komunikator (pembawa informasi) kepada komunikan (penerima pesan informasi).

Dengan berbagai variasi alat komunikasi (baik cetak maupun elektronik atau audio maupun visual serta kombinasi diantaranya), berbagai pesan informasi dan berita yang bervariasi dapat disampaikan oleh berbagai sumber informasi kepada masyarakat (Depdikbud, 1995:3).

Salah satu tujuan komunikasi pembangunan di Indonesia adalah mengubah keikutsertaan masyarakat dalam proses pembangunan. Keikutsertaan masyarakat yang diharapkan adalah keikutsertaan dari segenap lapisan masyarakat, karena tujuan pembangunan adalah demi kesejahteraan masyarakat,



maka pesan-pesan pembangunan harus dilancarkan lewat sistem komunikasi yang ada (Depari&MacAndrews, 1998:xiv).

Penduduk di Indonesia itu sendiri pada tahun 2000 telah mencapai sekitar 200 juta jiwa (BPS Jakarta, 2000:7). Dimana jumlah penduduk Indonesia tiap tahunnya selalu mengalami kenaikan. Dan penambahan penduduk ini perlu dikendalikan, maka secara otomatis pertumbuhan angkatan kerja dapat dikurangi. Salah satu upaya untuk memecahkan permasalahan tersebut pada suatu daerah, maka tiap-tiap daerah harus dapat meningkatkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Melalui peningkatan PDRB diharapkan dapat menambah atau memperluas pelaksanaan pembangunan, sehingga pertumbuhan ekonomi meningkat dan selanjutnya akan dapat mendorong tersedianya lapangan kerja baru.

Tingginya pertumbuhan ekonomi Jawa Barat antara lain didukung oleh sumbangan dari setiap daerah relatif besar, termasuk pula Kabupaten Karawang telah ikut andil didalamnya. PDRB Kabupaten Karawang itu sendiri dari tahun ke tahun selalu mengalami peningkatan walaupun setelah didera krisis ekonomi yang berkepanjangan.

Tabel 1 PDRB Kabupaten Karawang atas Dasar Harga Konstan 1993 Menurut Lapangan Usaha, Tahun 1997-2002 (Dalam Jutaan Rupiah)

Sektor	1997 Nilai	1998 Nilai	1999 Nilai	2000 Nilai	2001 Nilai	2002 Nilai
1	447.819	392.425	424.853	469.309	537.132	503.261
2	12.757	10.364	10.588	10.146	113.446	77.995
3	1.033.533	940.703	968.442	996.677	1.053.861	1.147.905
4	81.173	78.913	81.071	92.289	99.918	116.744
5	114.461	71.000	72.859	77.150	81.879	86.132
6	734.396	581.051	650.999	696.192	729.702	801.733
7	165.131	162.482	163.889	170.487	183.069	194.025
8	110.495	27.675	28.464	44.760	49.852	52.535
9	225.098	229.563	233.750	236.977	240.148	249.915
PDRB	2.924.863	2.494.174	2.634.916	2.793.988	3.089.007	3.230.845

Sumber : BPS, PDRB Kabupaten Karawang Menurut Lapangan Usaha Tahun 1997-2002

Keterangan : 1. Pertanian 2. Pertambangan&Penggalian 3. Industri Pengolahan  
4. Listrik, Gas&Air Bersih 5. Bangunan 6. Perdagangan  
7. Pengangkutan&Komunikasi 8. Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan  
9. Jasa-Jasa



Dimana PDRB Kabupaten Karawang berdasarkan harga konstan ( Lihat Tabel 1) yaitu sebesar Rp 2.924.863 juta pada tahun 1997 mengalami kenaikan menjadi Rp 3.230.845 juta pada tahun 2002.

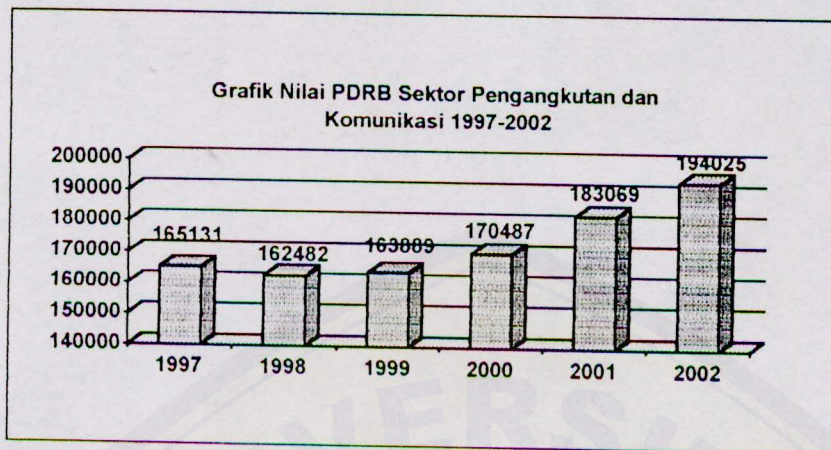
Kontribusi terbesar dalam struktur perekonomian Kabupaten Karawang adalah sektor Industri Pengolahan ( Lihat Tabel 1). Karena di Kabupaten Karawang itu sendiri telah memiliki akses yang cukup baik terhadap prasarana yang dimiliki oleh Daerah Khusus Ibukota Jakarta, sehingga menjadikan Industri Pengolahan telah berkembang begitu pesat dari tahun ke tahun walaupun sempat mengalami penurunan ditahun 1998 dikarenakan adanya krisis ekonomi.

Dengan terus berkembangnya Industri Pengolahan, dituntut adanya sektor penunjang untuk dapat menjaga konsistensi perkembangan Industri Pengolahan dalam hal ini adalah Sektor Pengangkutan dan Komunikasi. Sektor Pengangkutan itu sendiri berperan penting untuk Distribusi Produk jadi Industri Pengolahan ke pasar (market) maupun memindahkan bahan baku ke Industri Pengolahan untuk di proses menjadi barang atau produk jadi dan setengah jadi. Untuk sektor Komunikasi berperan dalam akses Informasi bisnis dan ekonomi maupun sebagai sarana komunikasi dalam rangka memperlancar proses produksi. karena itu Sektor Pengangkutan dan Komunikasi merupakan sektor penting bagi perkembangan perekonomian suatu region atau wilayah tersebut. Jadi dengan semakin berkembangnya sektor-sektor lain maka akan mengakibatkan semakin meningkatnya kemampuan sektor pengangkutan dan komunikasi dalam menyumbang PDRB.

Untuk lebih jelas melihat perkembangan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Sektor Pengangkutan Dan Komunikasi Kabupaten Karawang tahun 1997-2002 dapat dilihat pada grafik 1 nilai Sektor Pengangkutan Dan Komunikasi.



Grafik 1



Sumber : BPS ,PDRB Kabupaten Karawang Menurut Lapangan Usaha Tahun 1997-2002

Perkembangan Sektor Pengangkutan Dan Komunikasi ini tiap tahunnya selalu mengalami kenaikan, walaupun pada tahun 1998 sempat mengalami penurunan karena adanya krisis ekonomi. Dimana pada tahun 1997 sebesar Rp 165.131 juta, dan pada tahun 1998 mengalami penurunan menjadi sebesar Rp 162.482 juta. Tetapi pada tahun 1999,2000,2001,2002 mengalami peningkatan. Dimana pada tahun 2002 menjadi sebesar Rp 194.625 juta (Lihat Grafik 1.1).

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan dimuka, maka penulis memilih topik sebagai penulisan skripsi dengan judul : “ Peranan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi Terhadap PDRB dan Penyediaan Lapangan Kerja di Kabupaten Karawang”.

## 1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan sebelumnya diketahui bahwa sektor pengangkutan dan komunikasi sebagai salah satu sektor di Kabupaten Karawang yang mempunyai peranan penting dalam menyumbang PDRB di Kabupaten Karawang dan penyediaan kesempatan kerja. Untuk mendukung fakta-fakta tersebut dapat Dijelaskan melalui :

1. Tingkat korelasi antara sektor-sektor ekonomi dengan sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang.
2. Seberapa besar peran sektor Pengangkutan dan Komunikasi dalam menyumbang terhadap PDRB Kabupaten Karawang.





3. Seberapa besar tingkat Elastisitas Kesempatan Kerja yang tersedia dengan adanya peningkatan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang selama periode tahun 1997-2002 (perannya dalam mengurangi tingkat pengangguran di Kabupaten Karawang).

### **1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian**

#### **1.3.1 Tujuan**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui :

1. Tingkat korelasi antara sektor-sektor ekonomi dengan sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang.
2. Seberapa besar Sektor Pengangkutan dan Komunikasi dalam menyumbang PDRB Kabupaten Karawang.
3. Seberapa besar tingkat Elastisitas Kesempatan Kerja dengan adanya peningkatan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang selama periode tahun 1997-2002 (perannya dalam mengurangi tingkat pengangguran di Kabupaten Karawang).

#### **1.3.2 Manfaat penelitian**

Manfaat dari Penelitian ini adalah :

1. Sebagai bahan pertimbangan dan informasi bagi pemerintah daerah Kabupaten Karawang dalam rangka kebijakan pembangunan khususnya pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi.
2. Memberikan Informasi dan bahan perbandingan bagi mereka yang berminat untuk mengembangkan penelitian lebih lanjut dalam masalah yang sama.



## II. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Tinjauan Hasil Penelitian Sebelumnya

Herry Suprayogi (1997) dalam penelitiannya yang berjudul “Sumbangan Sub Sektor Angkutan Darat dan Kesempatan Kerja Terhadap PDRB pada Kabupaten DATI II Jember” dengan menggunakan Analisa Proporsi dan, elastisitas kesempatan kerja. Dan hasilnya menyimpulkan bahwa PDRB di Kabupaten DATI II Jember selama kurun waktu 1991-1995 mengalami peningkatan dengan rata-rata 14,41% pertahunnya, dengan pertumbuhan di Sub Sektor Angkutan Darat selama kurun waktu 1990-1995 rata-rata sebesar 8,60% pertahun. Besarnya Sumbangan Sub Sektor Angkutan Darat selama kurun waktu 1990-1995 rata-rata sebesar 5,29% pertahun, artinya Sub Sektor Angkutan mampu menyumbang terhadap PDRB sebesar 5,29% rata-rata pertahunnya.

Peningkatan jumlah penduduk yang bekerja pada Sub Sektor Angkutan Darat selama kurun waktu 1990-1995 adalah sebesar 9.85% pertahunnya. Elastisitas Kesempatan Kerja pertahunnya selama kurun waktu 1990-1995 sebesar 1,2919 pertahun, artinya bila pertumbuhan Sub Sektor Angkutan Darat naik 10% maka akan mampu menyerap tenaga kerja baru sebesar 12,919%. Hal ini menunjukkan bahwa kesempatan kerja pada Sub Sektor Angkutan Darat bersifat Elastis.

### 2.2 Landasan Teori

#### 2.2.1 Strategi Pembangunan Ekonomi

Pembangunan Ekonomi merupakan proses yang dilakukan secara sengaja dengan menggunakan cara-cara atau strategi-strategi tertentu dalam rangka mencapai tujuan tertentu yaitu meningkatkan pendapatan perkapita masyarakat.

Dalam pandangan Kaum Strukturalis pembangunan yang dilakukan seharusnya menciptakan keterikatan antar sektor. Dasar pemikiran dari kaum Strukturalis adalah bahwa tidak mungkin suatu sektor berdiri sendiri tanpa adanya dukungan faktor yang lain, sehingga menurut aliran pemikirannya pembangunan yang dilakukan seharusnya secara serentak agar terbentuk suatu sistem yang



mampu menciptakan keterkaitan antar sektor. Misalnya keseimbangan antara berbagai industri barang konsumen, dan antara barang konsumen dengan industri barang modal. Ini juga berarti keseimbangan antara industri dan pertanian, dan antara sektor dalam negeri dan sektor ekspor. Lebih lanjut ini juga memerlukan pula keseimbangan antara overhead sosial dengan overhead ekonomi dan dengan investasi langsung produktif, dan antara ekonomi eksternal vertikal dan ekonomi eksternal horizontal ( Jhingan, 2003 : 182).

Untuk mewujudkan hal tersebut, diperlukan keseimbangan antara sisi permintaan dan sisi penawaran. Sisi penawaran memberikan tekanan pada pembangunan serentak dari semua sektor yang saling berkaitan dan yang berfungsi meningkatkan penawaran barang. Ini meliputi pembangunan serentak dan harmonis dari barang setengah jadi, bahan mentah, tenaga pertanian, pengairan, angkutan, dan lain-lain.

Sebaliknya sisi penawaran berhubungan dengan penyediaan kesempatan lapangan kerja yang lebih besar dan penambahan penghasilan agar permintaan barang dan jasa dapat tumbuh dipihak penduduk. Jika semua industri dibangun secara serentak maka jumlah tenaga kerja yang terserap akan sangat besar ( Jhingan, 2003 :182-183).

Strategi pembangunan ini biasanya dilaksanakan dengan maksud untuk menjaga agar proses pembangunan tidak menghadapi hambatan-hambatan dalam :

- (a) memperoleh bahan baku, tenaga ahli, sumber daya energi (air dan listrik), dan fasilitas-fasilitas untuk mengangkut hasil-hasil produksi ke pasar.
- (b) memperoleh pasar untuk barang-barang yang telah dan yang akan diproduksi.

Dengan demikian alasan tersebut dapatlah disimpulkan sebagai suatu usaha pembangunan yang berupaya untuk mengatur program investasi sedemikian rupa sehingga sepanjang proses pembangunan tidak akan timbul hambatan-hambatan yang bersumber dari penawaran maupun permintaan ( Arsyad, 1997:83).

Salah satu tokoh aliran strukturalis dalam hal ini adalah Hirschman, menambahkan bahwa dalam membangun suatu perekonomian investasi hendaknya diarahkan pada sektor-sektor terpilih agar menciptakan nilai tambah



yang lebih besar. Menurut Hirschman, investasi pada sektor-sektor perekonomian yang strategis akan menghasilkan kesempatan investasi baru dan membuka jalan bagi pembangunan ekonomi lebih lanjut. Dia berkata bahwa “ pembangunan memang harus berlangsung dalam cara ini, dengan pertumbuhan yang menjalar dari sektor utama ekonomi ke sektor pendukungnya. Hirschman juga menganggap bahwa pembangunan sebagai suatu “rantai disequilibrium “ yang harus dipertahankan daripada dihapuskan; keuntungan dan kerugian merupakan symptom perekonomian yang kompetitif. Jika perekonomian diinginkan tetap berlangsung, maka tugas kebijaksanaan pembangunan adalah memelihara tensi, dispori dan disequilibrium tersebut. Kemajuan semacam ini dirancang oleh suatu disequilibrium yang pada gilirannya membawa kepada disequilibrium baru dan seterusnya tanpa batas ( Jhingan, 2003:191-192).

Menurutnya, ketika proyek-baru dimulai mereka mengambil ekonomi eksternal yang diciptakan oleh proyek sebelumnya dan menciptakan ekonomi eksternal baru yang dapat dipakai oleh proyek selanjutnya. Tapi ada beberapa proyek yang mengambil ekonomi eksternal lebih banyak daripada yang diciptakan, yang disebut “ rangkaian investasi convergent”. Hirschman juga menyebutnya investasi “induced” karena proyek-proyek itu merupakan penerima rezeki dari ekonomi eksternal. Ada proyek lainnya yang juga menciptakan ekonomi eksternal yang lebih besar dibandingkan dengan yang mereka ambil, yang digolongkan sebagai “ rangkaian investasi divergent”. Dari sudut pandang perekonomian, yang belakangan ini lebih disenangi oleh masyarakat daripada oleh swasta, sedangkan investasi “induced” kurang diinginkan dititik dari sudut pandang masyarakat. “suatu situasi ideal tercipta, jika suatu disequilibrium menimbulkan suatu gerakan pembangunan yang pada gilirannya menghasilkan disequilibrium serupa tanpa batas. Dalam hal itu keinginan swasta dan keinginan masyarakat sama, hal itu bertepatan bukan karena tidak adanya ekonomi eksternal, tapi karena masukan dan keluaran ekonomi eksternal dari masing-masing proyek yang berurutan tersebut adalah sama besar”.

Dalam praktek, kebijaksanaan pembangunan ekonomi harus bertujuan (1) mencegah rangkaian investasi convergent yang mengambil ekonomi eksternal



lebih banyak daripada yang diciptakannya; dan (2) mendorong rangkaian investasi divergent yang menciptakan ekonomi eksternal lebih besar daripada yang diambilnya. Pembangunan hanya dapat berlangsung dengan cara menimpangkan perekonomian cara ini ditempuh dengan cara menanamkan modal di bidang overhead sosial atau kegiatan produktif langsung. Yang terdahulu menciptakan ekonomi eksternal sementara yang belakangan menyerap ekonomi eksternal (Jhingan, 2003 :192).

### **2.2.2 Peran Pengangkutan dan Komunikasi dalam Pembangunan**

Strategi pembangunan yang dikemukakan oleh Hirschman pada bagian sebelumnya, dapat dipahami bahwa dalam pembangunan ekonomi (pandangan Hirschman) antara sektor prasarana dan sektor produktif yang langsung menghasilkan barang-barang yang dibutuhkan masyarakat (directly productive activities). Ada tiga pendekatan yang mungkin dilakukan dalam mengembangkan sektor prasarana dan sektor produktif yakni pembangunan seimbang dimana sektor prasarana lebih ditekankan dan pembangunan tak seimbang dimana sektor produktif lebih ditekankan (Arsyad, 1988:117).

Urutan pembangunan menurut Hirschman yang harus dilaksanakan adalah pembangunan yang akan mengalami terciptanya pembangunan selanjutnya yang maksimal. Jika sektor prasarana dikembangkan lebih dahulu, maka sektor produktif dapat dikembangkan dengan biaya yang lebih rendah yang berarti cara ini mendorong pembangunan sektor produktif. Sebaliknya jika sektor produktif lebih dikembangkan lebih dahulu, maka akan timbul masalah kekurangan prasarana, ketidak seimbangan ini akan menimbulkan dorongan untuk mengembangkan prasarana yang lebih banyak. Dengan demikian kedua cara pendekatan tersebut akan menciptakan keadaan yang mendorong pembangunan ekonomi selanjutnya. Pada umumnya kebanyakan negara berkembang program pembangunan sering lebih ditekankan pada pembangunan prasarana dahulu untuk mempercepat pembangunan sektor produktif.

Sektor pengangkutan dan komunikasi mempunyai multiplier efek yang sangat besar bagi perekonomian. Hal ini menyebabkan keterkaitan yang erat



antara sektor pengangkutan dan komunikasi dengan sektor-sektor lain, dimana keterkaitan itu antara lain *Backward Linkage* maupun *Forward Linkage*.

Backward linkage merupakan rangkaian kegiatan secara timbal balik yang mempunyai arti penting, khususnya dalam melengkapi suatu kegiatan, sedangkan Forward linkage suatu dorongan perubahan yang kuat dipindahkan kepada kegiatan lainnya jauh kemuka dalam suatu urutan operasi perubahan sumber daya (Wibowo & Soetrisno, 2003:30-31).

Untuk mengukur tingkat keterkaitan antara sektor pengangkutan dan komunikasi dengan sektor-sektor lain dapat dilakukan dengan cara menghitung tingkat korelasi antar sektor-sektor tersebut, salah satunya dapat dihitung dengan menggunakan rumus Koefisien Korelasi Pearson (Dajan, 1986 : 135).

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

dimana :

- x : PDRB sektor-sektor ekonomi.
- y : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.
- n : Jumlah tahun.
- r : Koefisien Korelasi

Bertil Ohlin berpendapat, dengan tidak tersedianya pengangkutan atau dengan sangat tingginya ongkos angkutan, maka setiap negara atau daerah terpaksa menggantungkan dirinya semata-mata dari hasil-hasil produksi yang dihasilkan dari sumber-sumber alamnya sendiri. Akan tetapi, dengan tersedianya pengangkutan atau ongkos angkutan yang relatif murah akan memungkinkan adanya spesialisasi dan pertukaran antarnegara atau daerah (*territorial division of labour*), disamping spesialisasi antar jenis jasa kerja (*occupational dan technical division of labour*). Sehingga hal ini akan menguntungkan kedua belah pihak yang melakukan pertukaran dan perdagangan tersebut.

Jadi, dengan pembagian kerja antarnegara atau daerah ini maka suatu negara atau daerah akan dapat menspesialisasikan diri pada sesuatu atau beberapa produk dimana keadaan tanah, iklim, tenaga manusia, sumber-sumber alam atau bahan mentah, dan sebagainya adalah paling tepat dan paling menguntungkan. Sampai di



mana atau berapa jauhkah *territorial division of labour* ini akan dijalankan tergantung kepada pertimbangan sampai di mana *economic gain* (keuntungan ekonomis) yang dapat diperoleh akibat dari spesialisasi lokasi tersebut melebihi ongkos transportasi dan ongkos distribusi barang yang bersangkutan ke pasar. Sesungguhnya dalam hubungan dengan pertumbuhan dan perkembangan industri, maka pengangkutan dalam kebanyakan hal merupakan faktor yang dominan dan memegang peran utama dalam penentuan lokasi daripada industri atau kegiatan ekonomi lainnya. Sehingga dalam mempertimbangkan penentuan lokasi industri pertama-tama harus dengan memperhitungkan unsur ongkos angkut bahan baku yang akan diproses maupun ongkos angkut barang produksi yang dihasilkan ke/dari tempat industri atau pabrik yang bersangkutan (Kamaluddin, 2003:31).

Sedangkan dalam bidang Komunikasi menurut Dr. Lerner salah seorang ahli yang terkenal dalam bidang komunikasi menggambarkan betapa cepatnya kemajuan teknologi dalam mempengaruhi pembangunan di dunia. Ia menegaskan bahwa pemanfaatan atau komunikasi modern telah mempercepat proses sejarah dan proses mobilisasi mass di berbagai negara (Depari & MacAndrews, 1998:91).

Bagi negara-negara sedang berkembang kebijaksanaan komunikasi hendaknya ditujukan pada pencapaian "keseimbangan yang dinamis" dari pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat sehingga tercapai stabilitas sosial (Depari & MacAndrews, 1998:104).

### **2.2.3 Kepekaan Kebutuhan dan Penyerapan Tenaga kerja pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi**

Pada teori-teori sebelumnya telah dijelaskan bahwa sektor Pengangkutan dan Komunikasi mempunyai peran penting sebagai sektor yang menstimulus pembangunan sektor lain. Tolak ukur dalam pembangunan ekonomi atau sebagai indikatornya adalah seberapa besar share dari masing-masing sektor tersebut terhadap PDRB dan mempunyai hubungan erat dengan sektor-sektor lain. Semakin berkembangnya sektor-sektor lain, akan mengakibatkan semakin meningkatnya sektor pengangkutan dan komunikasi dalam menyumbang PDRB. Jadi peningkatan share dari sektor pengangkutan dan komunikasi sangat didukung



dengan perkembangan sektor-sektor lain yang tak dapat dipisahkan antara sektor satu dengan sektor lainnya.

Selain itu sektor Pengangkutan dan Komunikasi merupakan sektor yang mempunyai peluang cukup besar untuk menampung tenaga kerja yang ada. Dimana sektor Pengangkutan dan Komunikasi merupakan salah satu aset pembangunan, maka setiap rencana pembangunan sekaligus juga mencerminkan kebutuhan tenaga kerja terutama tenaga-tenaga terdidik dari masing-masing jenis dan tingkat pendidikan. Hal ini berarti dengan semakin banyaknya pembangunan disegala sektor termasuk sektor Pengangkutan dan Komunikasi akan membutuhkan tenaga kerja yang lebih banyak, sehingga dapat mengurangi pengangguran. Dengan kata lain dengan semakin banyaknya pelaksanaan pembangunan akan dapat menciptakan lapangan kerja yang lebih banyak (Soeroto,1986:31).

Oleh karena itu untuk mewujudkan hal tersebut diatas diperlukan serangkaian kebijakan, yang ditujukan untuk menciptakan optimalisasi penggunaan sumber pembangunan dan kesempatan yang ada, sehingga tercapai penggunaan tenaga kerja yang penuh, produktif dan memberikan imbalan yang layak. Tujuan penggunaan tenaga kerja hanya bisa diwujudkan kalau tersedia dua unsur pokok. Pertama, adanya kesempatan kerja yang cukup banyak, sedangkan yang kedua adalah mekanisme pasar kerja yang memungkinkan tenaga kerja dapat terus menerus menyumbangkan tenaganya secara produktif dengan semangat yang tinggi dan memperoleh hak-haknya yang layak (Soeroto, 1986:97).

Demi tercapainya sasaran kebijaksanaan perluasan kesempatan kerja diperlukan sekurang-kurangnya dua kebijaksanaan yaitu disatu pihak adalah kebijaksanaan untuk menciptakan atau mendorong penciptaan kesempatan kerja. Di pihak lain adalah kebijaksanaan yang ditujukan kepada penyiapan tenaga kerja, termasuk pembentukan kemampuan, peranan dan tanggung jawab serta kebijaksanaan untuk menjamin hak-haknya atas imbalan yang seimbang, perlakuan yang adil, perlindungan keselamatan dan kesehatan.

Salah satu alat analisis yang dapat digunakan untuk memudahkan kebijaksanaan dalam bidang ketenagakerjaan adalah metode perhitungan



elastisitas kesempatan kerja. Dengan metode ini dapat disusun simulasi kebijaksanaan pembangunan untuk ketenagakerjaan yaitu dengan memilih beberapa alternatif pertumbuhan tiap sektor, maka dapat dihitung kesempatan kerja yang diciptakan. Selain itu kebijakan ini dapat digunakan untuk memperkirakan kebutuhan tenaga kerja dan besarnya penyerapan tenaga kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi dalam suatu periode tertentu.

Elastisitas kesempatan kerja dapat dirumuskan sebagai berikut ( Glassburner dan Aditiwan Chandra, 1985 : 164).

$$\eta N = \frac{L^o}{Q^o}$$

$\eta N$  = Elastisitas kesempatan kerja di sektor pengangkutan dan komunikasi

$L^o$  = Prosentase pertumbuhan jumlah tenaga kerja di sektor pengangkutan dan komunikasi.

$Q^o$  = Prosentase pertumbuhan nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi

a. Untuk mengetahui laju pertumbuhan tenaga kerja pada sektor Pengangkutan dan Komunikasi digunakan model rumus ( Dajan, 1987:25 ) :

$$L^o = \frac{X_i - X_{i-1}}{X_{i-1}} \times 100 \%$$

Keterangan

$L^o$  : Pertumbuhan rata-rata tenaga kerja sektor pengangkutan dan komunikasi

$X_i$  : Tenaga kerja tahun ke i

$X_{i-1}$  : Tenaga kerja tahun ke i-1





- a. Untuk mengetahui laju pertumbuhan nilai PDRB sector pengangkutan dan komunikasi digunakan model rumus sbb :

$$Q^o = \frac{X_i - X_{i-1}}{X_{i-1}} \cdot 100\%$$

Keterangan

$Q^o$  : Pertumbuhan nilai PDRB sector pengangkutan dan komunikasi

$X_i$  : PDRB sector pengangkutan dan komunikasi tahun ke  $i$

$X_{i-1}$  : PDRB sector pengangkutan dan komunikasi tahun ke  $i-1$

Kepekaan dari penyerapan tenaga kerja dalam kaitannya dengan nilai PDRB sector pengangkutan dan komunikasi dapat dijelaskan dengan kriteria sebagai berikut :

- 1).  $\eta N > 1$  (elastis)

Bila nilai PDRB sector pengangkutan dan komunikasi naik sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang dapat diserap pada sector pengangkutan dan komunikasi akan naik  $>1\%$ . Sedangkan bila nilai PDRB sector pengangkutan dan komunikasi turun sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang diserap pada sector pengangkutan dan komunikasi akan turun  $>1\%$ .

- 2).  $\eta N = 1$  (unitary elastis)

Bila nilai PDRB sector pengangkutan dan komunikasi naik sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang dapat diserap pada sector pengangkutan dan komunikasi akan naik sebesar 1%. Sedangkan bila nilai PDRB sector pengangkutan dan komunikasi turun sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang diserap pada sector pengangkutan dan komunikasi akan turun sebesar 1%.

- 3).  $\eta N < 1$  (inelastis)

Bila nilai PDRB sector pengangkutan dan komunikasi naik sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang dapat diserap pada sector pengangkutan dan komunikasi akan naik  $< 1\%$ . Sedangkan bila nilai PDRB sector pengangkutan dan komunikasi turun sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang diserap pada sector pengangkutan dan komunikasi akan turun  $< 1\%$ .



## III. METODE PENELITIAN

### 3.1 Rancangan Penelitian

penelitian ini dilakukan dengan menggunakan studi kepustakaan dan bersifat *expose facto* ( mempelajari fenomena yang sudah terjadi ), tempat dan kegiatan Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Karawang, berdasarkan pertimbangan bahwa (1) sektor Pengangkutan dan Komunikasi yang ada pada saat ini selalu mengalami peningkatan dan mempunyai peranan yang cukup berarti untuk meningkatkan penyediaan lapangan kerja baru, (2) PDRB Kabupaten Karawang sebagai indikator terukur kondisi perekonomian daerah dari tahun ketahun selalu mengalami peningkatan. Dalam penelitian ini menggunakan korelasi pearson, metode proporsi dan analisis kesempatan kerja.

### 3.2 Populasi

Populasi yang diteliti dalam penelitian ini adalah sektor pengangkutan dan komunikasi yang ada pada kabupaten Karawang yang tercatat di Badan Pusat Statistik dari tahun 1997-2002.

### 3.3 Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan Data Sekunder yang diperoleh dari studi kepustakaan dan data yang telah tersedia di instansi atau badan tertentu yang telah tersusun dengan baik dan siap diolah, yaitu data yang tersusun pada tahun 1997-2002. Data diperoleh dari BPS Kabupaten Karawang, Kantor Bappeda Kabupaten Karawang, dan lain-lain.

### 3.4 Metode Analisis Data

1. Untuk mengetahui hubungan antara 8 sektor ekonomi dengan sektor pengangkutan dan komunikasi, dapat diukur dengan Koefisien Korelasi Pearson yaitu dalam bentuk rumus (Dajan, 1986 : 135) sebagai berikut :



$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

dimana :

x : PDRB sektor-sektor ekonomi.

y : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

n : Jumlah tahun.

r : Koefisien Korelasi.

Tingkat Hubungan variabel-variabel tersebut dapat Dijelaskan dari angka koefisien korelasi sebagai berikut :

- Bila r mendekati nol maka hubungan antara kedua variabel sangat lemah atau tidak ada sama sekali.
  - Bila r mendekati (1) maka hubungan antara kedua variabel sangat kuat.
  - Bila r positif maka korelasi kedua variabel bersifat searah dan bila r (-) maka korelasi antara kedua variabel sangat berlawanan.
2. Untuk mengetahui besarnya sumbangan sektor pengangkutan dan komunikasi terhadap PDRB Kabupaten Karawang menggunakan metode "proporsi" dengan rumus (Widodo, 1991:111) :

$$Z = \frac{X_i}{Y_i} \times 100 \%$$

Dimana :

Y<sub>i</sub> = Besarnya PDRB total tahun tertentu.

X<sub>i</sub> = Nilai sektor Pengangkutan dan Komunikasi tahun tertentu.

Z = Besarnya sumbangan nilai sektor Pengangkutan dan Komunikasi terhadap PDRB.



3. Untuk mengukur besarnya elastisitas kesempatan kerja yang tersedia pada sektor pengangkutan dan komunikasi digunakan rumus ( Bruce Glassbuner dan Aditiawan Chandra, 1985 :164).

$$\eta N = \frac{L^o}{Q^o}$$

$\eta N$  = Elastisitas kesempatan kerja di sektor pengangkutan dan komunikasi.

$L^o$  = Prosentase pertumbuhan jumlah tenaga kerja di sektor pengangkutan dan komunikasi.

$Q^o$  = Prosentase pertumbuhan nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

- a. Untuk mengetahui laju pertumbuhan tenaga kerja pada sektor Pengangkutan dan Komunikasi digunakan model rumus ( Dajan, 1987:25 ) :

$$L^o = \frac{X_i - X_{i-1}}{X_{i-1}} \times 100 \%$$

Keterangan

$L^o$  : Pertumbuhan rata-rata tenaga kerja sektor pengangkutan dan komunikasi

$X_i$  : Tenaga kerja tahun ke  $i$

$X_{i-1}$  : Tenaga kerja tahun ke  $i-1$

- b. Untuk mengetahui laju pertumbuhan nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi digunakan model rumus sbb :

$$Q^o = \frac{X_i - X_{i-1}}{X_{i-1}} \times 100\%$$



## Keterangan

$Q^o$  : Pertumbuhan nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

$X_i$  : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi tahun ke  $i$

$X_{i-1}$  : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi tahun ke  $i-1$

Kepekaan dari penyerapan tenaga kerja dalam kaitannya dengan nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi dapat dijelaskan dengan kriteria sebagai berikut :

1).  $\eta N > 1$  (elastis)

Bila nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi naik sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang dapat diserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi akan naik  $>1\%$ . Sedangkan bila nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi turun sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang diserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi akan turun  $>1\%$ .

2).  $\eta N = 1$  (unitary elastis)

Bila nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi naik sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang dapat diserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi akan naik sebesar 1%. Sedangkan bila nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi turun sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang diserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi akan turun sebesar 1%.

3).  $\eta N < 1$  (inelastis)

Bila nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi naik sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang dapat diserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi akan naik  $< 1\%$ . Sedangkan bila nilai PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi turun sebesar 1% maka jumlah tenaga kerja yang diserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi akan turun  $< 1\%$ .



### 3.5 Definisi Variabel Operasional

1. Pertumbuhan Ekonomi adalah kenaikan jangka panjang dalam kemampuannya untuk menyediakan semakin banyak jumlah barang dan jasa kepada masyarakat.
2. Sektor Pengangkutan dan Komunikasi adalah sub sektor-sub sektor yang termasuk yaitu : sub sektor angkutan darat, sub sektor angkutan kereta api, sub sektor pos, sub sektor telekomunikasi dan sub sektor jasa penunjang angkutan.
3. Produk Domestik Regional Bruto adalah jumlah seluruh nilai tambah produk yang ditimbulkan oleh berbagai sektor atau lapangan usaha, yang melakukan kegiatan usahanya di suatu daerah (region) tertentu tanpa memperhatikan pemilikan atas faktor produksi. Metode pendekatan yang digunakan untuk menghitung PDRB adalah pendekatan produksi dengan berdasar pada harga konstan tahun 1993, dalam satuan Rp/tahun.
4. PDRB atas dasar harga konstan suatu tahun dasar adalah semua agregat pendapatan dinilai atas dasar yang terjadi pada tahun dasar. Karena menggunakan harga tetap maka perkembangan agregat dari tahun ke tahun semata-mata disebabkan perkembangan riil dari kuantum produksi tanpa mengandung fluaktuasi harga.
5. Lapangan kerja diartikan sebagai kesempatan mendapatkan kerja atau jumlah penduduk yang mempunyai kesempatan bekerja dalam suatu perekonomian atau sektor ekonomi.
6. Peranan adalah sumbangan kemampuan sektor ekonomi (Sektor Pengangkutan dan Komunikasi) dalam kegiatan pembangunan perekonomian.
7. Elastisitas kesempatan kerja adalah perbandingan laju pertumbuhan kesempatan kerja sektor, pengangkutan dan komunikasi dengan laju pertumbuhan Produk Dometik Regional Bruto ( PDRB ).



## IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Gambaran Umum

#### 4.1.1 Keadaan Geografis

Kabupaten Karawang memiliki luas 1.753,27 km<sup>2</sup> terletak pada posisi 107° 02' sampai 107° 40' Bujur Timur dan 5° 56' sampai 6° 34' Lintang Selatan. Berbentuk dataran yang relatif rata dengan variasi antara 0-5 m diatas permukaan laut. Pada bagian tengah ditempati oleh perbukitan terutama dibentuk oleh batuan sedimen, sedangkan dibagian selatan terletak gunung sanggubuna dengan ketinggian + 1291 m diatas permukaan laut. Secara administrasi Kabupaten Karawang berbatasan dengan :

Sebelah utara	: Batas Alam yaitu Laut Jawa
Sebelah Timur	: Kabupaten Subang
Sebelah Selatan	: Kabupaten Bogor dan Cianjur
Sebelah Barat	: Kabupaten Bekasi

Secara tata pemerintahan Kabupaten Karawang terbagi menjadi 22 kecamatan. Kedua puluh dua kecamatan tersebut memiliki luas wilayah berdasarkan ketinggian yaitu 1.753,27 km<sup>2</sup>. kecamatan yang memiliki wilayah terluas adalah kecamatan Pangkalan seluas 180,71 km<sup>2</sup> sedangkan kecamatan Majalaya yang memiliki luas paling kecil atau hanya seluas 18,31 km<sup>2</sup>.

Pusat pemerintahan Kabupaten Karawang terletak di kota Karawang yang terdiri dari 3 kecamatan seluas 157,82 km<sup>2</sup>. Ketiga kecamatan tersebut yaitu Kecamatan Karawang, Kecamatan RengasDengklok, dan Kecamatan Klari.

#### 4.1.2 Struktur Perekonomian Kabupaten Karawang

Komposisi yang mebuatuk perekonomian suatu wilayah atau yang berperan dalam perekonomian dapat diartikan sebagai struktur ekonomi. Struktur ekonomi dapat dilihat dari beberapa aspek yaitu aspek suplai atau sumber pendapatan, aspek kegiatan ekonomi dari aktifitas produksi, investasi, moneter dan fiskal, dan aspek regional.



Untuk jangka pendek struktur ekonomi berguna untuk menggambarkan tipe atau corak perekonomian suatu daerah, bila sektor primer (agriculture) yang dominan berarti daerah tersebut menganut tipe agraris demikian pula apabila sektor sekunder (manufaktur) yang dominan maka daerah tersebut menganut tipe industri, untuk jangka panjang struktur ekonomi dapat menunjukkan arah dan keberhasilan pembangunan ekonomi dengan transformasi yang terjadi.

Tabel 2 Perbandingan Struktur Ekonomi Kabupaten Karawang Tahun 1997-2002 dari PDRB atas Dasar Harga Berlaku ( persen).

Sektor	Tahun					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Primer (agriculture)</b>	17,61	20,55	19,82	18,89	24,54	21,38
1. Pertanian	17,12	20,09	19,32	18,44	17,68	16,47
2. Pertambangan dan Pengeksploasian	0,49	0,46	0,50	0,45	6,86	4,91
<b>Sekunder (Manufaktur)</b>	38,77	36,10	35,52	36,38	36,61	39,82
3. Industri Pengolahan	31,95	30,60	30,24	31,01	31,81	34,33
4. Listrik, Gas dan air bersih	2,68	2,33	2,10	2,20	2,13	2,97
5. Bangunan	4,14	3,17	3,18	3,17	2,67	2,52
<b>Tersier (Service)</b>	43,62	43,36	45,77	44,73	38,85	38,81
6. Perdagangan, Hotel dan Restoran	26,57	28,98	30,88	30,66	26,98	27,84
7. Pengangkutan dan Komunikasi	5,85	6,20	6,79	6,00	5,39	5,01
8. Keuangan, Persewaan dan jasa perusahaan	3,71	0,95	0,96	1,33	1,21	1,15
9. Jasa-jasa	7,49	7,23	7,14	6,74	5,27	4,81

Sumber : BPS Kabupaten Karawang, 2002

Berdasarkan data pada tabel 2 yang ada, Kabupaten Karawang bila ditinjau dari "supply side" dapat diklasifikasikan sebagai daerah yang menjadi sektor sekunder (Indusri Pengolahan ) sebagai sektor basis. Hal ini didasarkan atas



kontribusi sektor sekunder (Industri Pengolahan) terhadap PDRB Kabupaten Karawang yang mencapai hampir 40 persen.

Selain itu perkembangan sektor primer bila dilihat dari kontribusinya terhadap PDRB Kabupaten Karawang dari tahun ke tahun menunjukkan kecenderungan yang semakin menurun. Pada tahun 1997 kontribusi sektor ini sebesar 17,12 persen, setelah itu pada tahun 2001 mengalami peningkatan sebesar 24,54 persen, kemudian pada tahun 2002 mengalami penurunan menjadi 21,38 persen. Penurunan ini disebabkan penurunan yang terjadi pada sektor pertanian, pertambangan dan penggalian.

Hal sebaliknya terjadi pada sektor sekunder, kontribusi sektor ini menunjukkan gejala yang baik. Pada tahun 1997 kontribusi sektor sekunder adalah sebesar 38,77 persen, kemudian pada tahun 1998 dan tahun 1999 mengalami penurunan. Penurunan ini disebabkan karena adanya krisis ekonomi. Kemudian pada tahun 2002 mengalami peningkatan kembali menjadi 39,82 persen.

Sedangkan kontribusi sektor tersier pada tahun 1997 sampai tahun 2002 mengalami penurunan. Dimana pada tahun 1997 sebesar 43,62 persen, kemudian sampai dengan tahun 2002 kontribusi sektor tersier menurun menjadi 38,81 persen.

### **4.1.3 Keadaan Demografi**

#### **4.1.3.1 Jumlah dan pertumbuhan penduduk**

Mayoritas penduduk di Kabupaten Karawang rata-rata adalah suku Sunda, dikarenakan Kabupaten Karawang itu sendiri merupakan bagian dari propinsi Jawa Barat. Selain itu juga masih dijumpai bermacam-macam suku diantaranya suku Jawa, suku Betawi, suku-suku yang berasal dari luar Jawa, dan warga keturunan asing.

Jumlah penduduk di Kabupaten Karawang menurut data Registrasi akhir tahun 2002 adalah sebanyak 1.862.839 jiwa, terdiri dari laki-laki 935.634 jiwa dan perempuan 927.205 jiwa.



Pertumbuhan penduduk Kabupaten Karawang dapat dilihat pada tabel 3 dibawah ini.

Tabel 3 Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Karawang tahun 1998-2002

Tahun	Penduduk ( Jiwa )			Pertumbuhan ( % )
	Laki-laki	Perempuan	Jumlah	
1998	816.805	813.309	1.630.114	0,90
1999	823.605	820.009	1.645.191	0,92
2000	901.180	886.139	1.787.319	8,64
2001	916.554	872.971	1.789.525	0,12
2002	935.634	927.205	1.862.839	1,74

Sumber : Data Bappeda Kabupaten Karawang, 2002

Tabel 3 menyatakan bahwa angka pertumbuhan rata-rata penduduk mulai tahun 1998 sampai tahun 2002 relatif kecil, yaitu sebesar 3,54 % pertahunnya. Pada tahun 2000 terjadi lonjakan yang sangat menonjol yaitu sebesar 8,64 % dari tahun 1999, hal ini disebabkan karena besarnya perpindahan angka penduduk dari daerah lain ke Kabupaten Karawang. Dan pada tahun 2002 mengalami lonjakan penduduk lagi yaitu sebesar 1,74%. Lonjakan yang terjadi pada tahun 2002 itu relatif kecil bila dibandingkan dengan lonjakan penduduk yang terjadi pada tahun 2000.

Laju pertumbuhan penduduk ini dipengaruhi oleh empat hal, yaitu kelahiran (fertilitas), kematian (mortalitas), in migration (migrasi masuk) dan out migration (migration keluar).

#### 4.1.3.2 Kepadatan Penduduk

Penduduk merupakan merupakan sumber daya manusia bila dimobilisir tentunya merupakan faktor yang sangat menentukan dalam menunjang proses pembangunan. Jumlah penduduk yang banyak bukan merupakan penghambat jalannya pembangunan, bila diimbangi peningkatan pendidikan dan latihan kerja. Karena pendidikan dan latihan merupakan salah satu faktor yang penting dalam peningkatan mutu sumber daya manusia.

Berdasarkan registrasi penduduk di Kabupaten Karawang berjumlah 1.862.839 jiwa pada tahun 2002 dengan luas daerah 1.753,27 km<sup>2</sup>. untuk lebih jelasnya perincian jumlah penduduk menurut kepadatannya dalam pembagian



wilayah kecamatan di Kabupaten Karawang pada akhir tahun 2002 dapat dilihat pada tabel 4 di bawah ini.

Tabel 4 Kepadatan Penduduk Per Km<sup>2</sup> menurut Kecamatan di Kabupaten Karawang tahun 2002

No	Kecamatan		Penduduk	
	Nama	Luas (km <sup>2</sup> )	Orang	Kepadatan (jiwa/km <sup>2</sup> )
1	Pangkalan	180,71	66.827	370
2	Ciampel	112,22	41.318	368
3	Teluk Jambe	111,90	112.332	1.004
4	Klari	89,01	162.305	1.823
5	Cikampek	73,22	163.666	2.235
6	Tirtamulya	39,34	47.625	1.211
7	Jatisari	130,95	164.007	1.252
8	Cilamaya	131,08	136.860	1.044
9	Lemahabang	46,71	61.166	1.309
10	Telagasari	46,40	59.153	1.275
11	Karawang	52,22	190.265	3.644
12	Majalaya	18,31	21.795	1.190
13	Rawamerta	53,95	49.793	923
14	Tempuran	112,43	76.898	684
15	Kutawaluya	48,67	53.045	1.090
16	Rengasdengklok	32,85	91.412	2.783
17	Jayakarta	41,24	56.037	1.359
18	Pedes	102,18	93.002	910
19	Cibuaya	89,18	48.957	549
20	Batujaya	84,34	61.894	734
21	Tirtajaya	91,88	70.013	762
22	Pakisjaya	64,48	34.469	535
Kepadatan Penduduk Rata-rata		1.753,27	1.862.839	1.062

Sumber : BPS Kabupaten Karawang, 2002

Tabel 4 menunjukkan bahwa tingkat kepadatan penduduk menurut kecamatan di Kabupaten Karawang tahun 2002 rata-rata sebesar 1.062 jiwa/km<sup>2</sup>. dengan distribusi yang tidak merata, kecamatan yang paling padat penduduknya adalah kecamatan Karawang yaitu sebesar 3.644 jiwa/km<sup>2</sup>. Kecamatan Rengasdengklok 2.783 jiwa/km<sup>2</sup> dan kecamatan Cikampek 2235 jiwa/km<sup>2</sup>. sedangkan Kecamatan Ciampel dengan kepadatan sebesar 368 jiwa/km<sup>2</sup>.





#### 4.1.3.3 Kelompok Usia Penduduk Produktif dan Tidak Produktif

Persentase penduduk menurut kelompok usia dan jenis kelamin di Kabupaten Karawang pada tahun 2002 dapat dilihat pada tabel 5 dibawah ini.

Tabel 5 Jumlah Penduduk menurut kelompok usia, jenis kelamin, dan persentase di Kabupaten Karawang tahun 2002

Kelompok Usia	Penduduk			
	Jenis Kelamin		Jumlah	Persentase
	Laki-laki	Perempuan		
0-4	73.887	71.343	145.230	7,80
5-9	93.604	90.145	183.749	9,86
10-14	96.418	96.748	193.166	10,37
15-19	84.171	94.419	178.590	9,59
20-24	82.408	102.391	184.799	9,92
25-29	88.256	99.706	187.962	10,09
30-34	85.927	82.416	168.343	9,04
35-39	74.668	68.648	143.316	7,70
40-44	63.971	57.558	121.529	6,52
45-49	52.825	44.357	97.182	5,22
50-54	41.034	33.614	74.648	4,01
55-59	31.343	25.912	57.255	3,07
60-64	24.477	20.862	45.339	2,43
65-69	19.026	17.200	36.226	1,94
70-74	12.637	11.975	24.612	1,32
75+	10.982	9.911	20.893	1,12
Jumlah	935.634	927.205	1.862.839	100

Sumber : BPS Kabupaten Karawang, 2002

Untuk mengetahui angkatan kerja dilakukan dengan mengelompokkan penduduk menurut usia produktif dan usia tidak produktif. Penduduk usia produktif terdiri orang-orang yang masih produktif dalam menghasilkan barang dan jasa. Penduduk usia tidak produktif terdiri dari orang-orang yang sudah lanjut usia dan tidak produktif lagi dalam menghasilkan barang dan jasa. Apabila komposisi kelompok usia penduduk Kabupaten Karawang dikaitkan dengan kelompok usia produktif, maka dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Kelompok usia 0-14 tahun termasuk kelompok usia belum produktif.
2. Kelompok usia 15-19 tahun termasuk kelompok usia belum produktif penuh.
3. Kelompok usia 20-54 tahun termasuk kelompok usia produktif penuh.
4. Kelompok usia 55-64 tahun termasuk usia kurang produktif.



5. Kelompok usia 65 tahun keatas termasuk usia tidak produktif (Anonim,1990:19).

Atas dasar Pengelompokkan usia penduduk dikaitkan dengan usia produktif, maka dapat dibuat tabel tentang jumlah penduduk menurut kelompok usia dan persentasenya.

Tabel 6 Jumlah Penduduk menurut kelompok usia dan persentase di Kabupaten Karawang tahun 2002

No	Penduduk		
	Kelompok usia ( Tahun )	Jumlah ( Jiwa )	Persentase ( % )
1	0-4	522.145	28,03
2	15-19	178.590	9,58
3	20-54	977.779	52,49
4	55-64	102.594	5,51
5	65 +	81.731	4,39
	Total	1.862.839	100,00

Sumber : BPS Kabupaten Karawang, 2002

Berdasarkan pada Tabel 6 diatas dapat dilihat bahwa penduduk kelompok usia produktif di Kabupaten Karawang merupakan kelompok yang paling dominant, yaitu mencapai 67,58 % dari Seluruh jumlah penduduk. Banyaknya jumlah penduduk kelompok usia kerja produktif ini merupakan potensi sumber daya manusia yang perlu dipertimbangkan pemanfaatannya. Setiap anggota keluarga yang bekerja akan menanggung anggota keluarga yang belum bekerja atau tidak bekerja, Diantaranya yang berada dibawah umur ataupun mereka yang sudah berusia lanjut. Semakin banyak penduduk yang tergolong yang belum bekerja ataupun tidak bekerja, maka semakin berat beban tanggungan kelompok usia kerja. Untuk mengukur beban tanggungan kelompok usia kerja digunakan angka ketergantungan (depecny ratio) dengan asumsi bahwa penduduk usia produktif telah mempunyai pekerjaan, dengan formula sebagai berikut :

$$\frac{\text{Penduduk (0 - 14 tahun)} + \text{Penduduk (65 tahun keatas)}}{\text{Penduduk (15 - 64 tahun)}}$$

$$\frac{522.145 + 81.731}{1.258.963} = 0,48\%$$



berdasarkan perhitungan yang ada dapat dikatakan bahwa tingkat beban ketergantungan penduduk di Kabupaten Karawang pada tahun 2002 sebesar 0,48% yang berarti bahwa setiap 100 penduduk berusia produktif akan menanggung 48 orang berusia non produktif.

#### 4.1.4 Keadaan Sosial Ekonomi

Keadaan sosial ekonomi masyarakat Kabupaten Karawang dapat dijelaskan dengan menunjukkan adanya tingkat pendidikan masyarakat, Mata Pencaharian Penduduk pada masing-masing sektor ekonomi, serta sarana dan prasarana yang mendukung kegiatan ekonomi tersebut. Setelah melihat bagaimana keadaan sosial ekonomi ini tentunya akan lebih mengetahui potensi-potensinya yang perlu dikembangkan kearah yang lebih baik, bagi pemerintah daerah. Hal ini sangat berguna sekali dalam mengambil kebijaksanaan pembangunan dengan sumberdaya yang dimiliki. Sehingga pembangunan yang dilaksanakan benar-benar sesuai dengan apa yang diharapkan.

##### 4.1.4.1 Bidang Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu modal utama dalam mewujudkan kecerdasan bangsa dan juga sebagai salah satu indikator dalam rangka meningkatkan status sosial masyarakat. Peningkatan partisipasi bersekolah penduduk tentunya harus diimbangi oleh tersedianya sarana fisik pendidikan dan tenaga pengajar atau pendidik.

Keadaan pendidikan di Kabupaten Karawang pada tahun 2002 dapat digambarkan seperti pada tabel di bawah ini.

Tabel 7 Sekolah Menurut Jenjang, Murid dan Guru di Kabupaten Karawang Tahun 2002

Sekolahan			
Jenjang	Jumlah	Murid ( orang)	Guru ( orang)
TK	60	2.970	216
SD	1.069	231.884	5.275
SMP	79	61.832	2.301
SMA	59	61.832	1.943
SMA	31	33.514	1.943
SMK	11	15.996	1.206
SPMA	1	70	15

Sumber : Bappeda Kabupaten Karawang, 2002



berdasarkan perhitungan yang ada dapat dikatakan bahwa tingkat beban ketergantungan penduduk di Kabupaten Karawang pada tahun 2002 sebesar 0,48% yang berarti bahwa setiap 100 penduduk berusia produktif akan menanggung 48 orang berusia non produktif.

#### 4.1.4 Keadaan Sosial Ekonomi

Keadaan sosial ekonomi masyarakat Kabupaten Karawang dapat dijelaskan dengan menunjukkan adanya tingkat pendidikan masyarakat, Mata Pencaharian Penduduk pada masing-masing sektor ekonomi, serta sarana dan prasarana yang mendukung kegiatan ekonomi tersebut. Setelah melihat bagaimana keadaan sosial ekonomi ini tentunya akan lebih mengetahui potensi-potensinya yang perlu dikembangkan kearah yang lebih baik, bagi pemerintah daerah. Hal ini sangat berguna sekali dalam mengambil kebijaksanaan pembangunan dengan sumberdaya yang dimiliki. Sehingga pembangunan yang dilaksanakan benar-benar sesuai dengan apa yang diharapkan.

##### 4.1.4.1 Bidang Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu modal utama dalam mewujudkan kecerdasan bangsa dan juga sebagai salah satu indikator dalam rangka meningkatkan status sosial masyarakat. Peningkatan partisipasi bersekolah penduduk tentunya harus diimbangi oleh tersedianya sarana fisik pendidikan dan tenaga pengajar atau pendidik.

Keadaan pendidikan di Kabupaten Karawang pada tahun 2002 dapat digambarkan seperti pada tabel di bawah ini.

Tabel 7 Sekolah Menurut Jenjang, Murid dan Guru di Kabupaten Karawang Tahun 2002

Sekolahan			
Jenjang	Jumlah	Murid ( orang)	Guru ( orang)
TK	60	2.970	216
SD	1.069	231.884	5.275
SMP	79	61.832	2.301
SMA	59	61.832	1.943
SMA	31	33.514	1.943
SMK	11	15.996	1.206
SPMA	1	70	15

Sumber : Bappeda Kabupaten Karawang, 2002



Dari tabel 7 dapat diketahui bahwa di Kabupaten Karawang masalah pendidikan sudah cukup memadai. Hal ini dapat terlihat dari jumlah sekolahan yang ada dan jumlah murid yang tertampung. Selain fasilitas pendidikan yang tercantum pada tabel diatas, di Kabupaten Karawang juga terdapat 4 Perguruan Tinggi Swasta. Dengan jumlah mahasiswa sekitar 5.637 orang dan jumlah Dosen baik tetap maupun tidak tetap sebanyak 353 orang pada tahun 2002.

#### 4.1.4.2 Mata Pencaharian Penduduk pada masing-masing sektor ekonomi

Sebagian besar penduduk yang bekerja yang terserap pada sektor pertanian masih cukup tinggi dibandingkan sektor-sektor yang lainnya. Jumlah penduduk yang terserap pada sektor-sektor ekonomi di Kabupaten Karawang disajikan dalam tabel 8.

Tabel 8 Jumlah Penduduk Yang Terserap Pada Masing-masing Sektor Ekonomi Kabupaten Karawang Tahun 2002

No	Lapangan Usaha	Jumlah Penduduk yang bekerja
1	Pertanian	216.774
2	Pertambangan dan Galian	2.184
3	Industri	128.311
4	Listrik, Gas dan Air minum	3.246
5	Bangunan/Konstruksi	21.150
6	Perdagangan	182.433
7	Angkutan dan Komunikasi	61.836
8	Lembaga Keuangan	4.328
9	Jasa Kemasyarakatan	64.309
Jumlah		684.571

Sumber : Bappeda Kabupaten Karawang, 2002

Dalam tabel 8 dijelaskan bahwa jumlah penduduk yang bekerja pada sektor pertanian sejumlah 216.774 jiwa, dimana sektor pertanian dibagi menjadi beberapa lapangan usaha yang lain seperti tanaman pangan, perkebunan, perikanan, peternakan dan lainnya. Jumlah penduduk yang bekerja pada sektor



perdagangan sejumlah 182.433 jiwa, dan sektor angkutan dan komunikasi mampu menyerap Tenaga kerja sejumlah 61.836 jiwa.

Diantara sektor-sektor perekonomian, sektor Industri, Pertanian, Perdagangan, dan sektor Pengangkutan dan Komunikasi merupakan sektor yang besar sumbangannya terhadap PDRB di Kabupaten Karawang. Sampai pada tahun 2002 sektor Industri Pengolahan masih memegang peranan utama dalam menyumbang PDRB di Kabupaten Karawang.

#### 4.1.4.3 Sarana dan Prasarana Pendukung Kegiatan Perekonomian

Semakin hari tuntutan masyarakat akan mobilitas semakin tinggi, untuk menunjang tuntutan mobilitas tersebut diperluka sarana dan prasarana yang mendukung kegiatan perekonomian yang memadai. Sedangkan perincian tentang sarana dan prasarana yang mendukung kegiatan perekonomian khususnya sarana dan prasarana perhubungan Kabupaten Karawang dapat dilihat pada tabel 8.

Tabel 9 Macam dan Jumlah Prasarana Perhubungan di Kabupaten Karawang Tahun 2002

No	Prasarana	
	Macam	Jumlah
1	Terminal	3
2	Sub Terminal	8
3	Kantor Pos	5
4	Kantor Pos pembantu	13
5	Kantor Telkom	2
6	Wartel	1869
7	Telepon Umum	498
Jumlah		2398

Sumber : Bappeda Kabupaten Karawang, 2002

Dari tabel 9 dapat diketahui bahwa di Kabupaten Karawang kantor sarana dan Prasarana Perhubungan untuk mendukung kegiatan perekonomian daerah sudah cukup memadai. Selain sarana dan Prasarana tersebut pada tabel 9, dapat dilihat juga jumlah sarana transportasi di Kabupaten Karawang tahun 2002 pada tabel 9.



Tabel 10 Jumlah Kendaraan Bermotor menurut Jenisnya di Kabupaten Karawang Tahun 2002

No	Transportasi	
	Jenis Kendaraan	Banyaknya Kendaraan
1	Mobil Bis/ Bus Type	
	1. Otobis	284
	2. Bis Mikro	315
	3. Bis Mini	468
	4. Angkutan Kota	1.406
2	Mobil Barang	
	1. Truk Besar	1.959
	2. Truk Kecil	145
	3. Pickup	2.052
	4. Box Besar	183
	5. Box Kecil	291
	6. Gandengan	12
	7. Tempelan/ Container	10
	8. Tandem	65
3	Kendaraan Khusus	
	1. Tangki	260
	2. Kendaraan Khusus Besar	1
	3. Kendaraan Khusus Kecil	4
Jumlah		7.455

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Karawang, 2002

Jumlah Kendaraan bermotor yang terdaftar di Dinas Perhubungan Kabupaten Karawang pada tahun 2002 sejumlah 7.455 buah, terdiri dari mobil bis, mobil barang, dan kendaraan khusus. Di mana pada jenis kendaraan mobil bis, jenis kendaraan mobil barang, dan jenis kendaraan khusus didominasi oleh jenis angkutan kota, jenis pickup, dan jenis tangki.

#### 4.1.5 Perkembangan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi

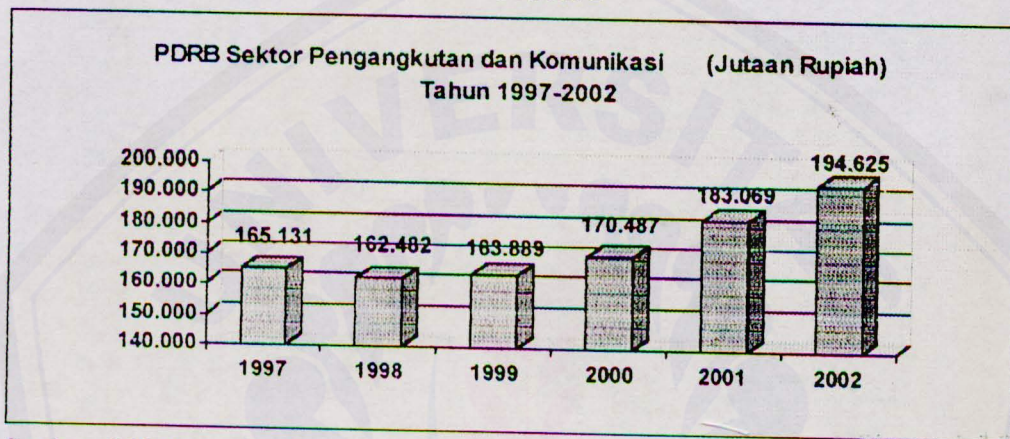
##### 4.1.5.1 Kontribusi Sektor Pengangkutan dan Komunikasi Terhadap PDRB Kabupaten Karawang

Sektor Pengangkutan dan Komunikasi yang terdapat dalam PDRB Kabupaten Karawang meliputi sub-sub sektor yaitu : Sub sektor Angkutan Rel, Sub Sektor Angkutan Jalan Raya, Sub sektor Jasa Penunjang Angkutan, dan Sektor Telekomunikasi.



Dari sisi kontribusi Sektor Pengangkutan dan Komunikasi di Kabupaten Karawang terhadap PDRB, dapat dilihat bahwa terjadi peningkatan dari tahun ke tahun (1997-2002), menunjukkan bahwa Sektor Pengangkutan dan Komunikasi cukup berkembang dari tahun ke tahun dan memberikan kontribusi yang makin besar bagi pembangunan di Kabupaten Karawang. Adapun peningkatan nilai PDRB dari Sektor Pengangkutan dan Komunikasi adalah sebagai berikut :

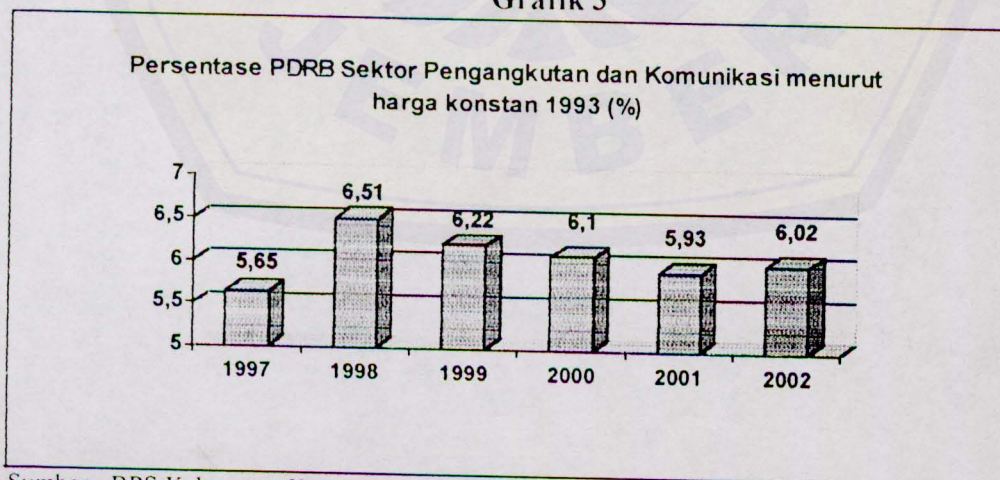
Grafik 2



Sumber : BPS Kabupaten Karawang, 2002

Distribusi nilai PDRB Sektor Pengangkutan dan Komunikasi tersebut dalam bentuk persentase, terlihat terjadi fluktuasi yang relatif tidak terlalu besar seperti yang terlihat pada grafik 4.2 dibawah ini :

Grafik 3



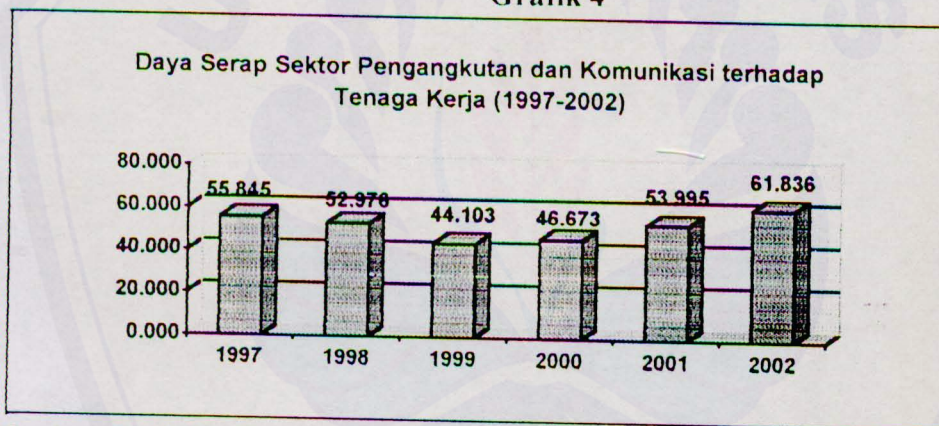
Sumber : BPS Kabupaten Karawang, 2002



#### 4.1.5.2 Daya Serap Tenaga Kerja Sektor Pengangkutan dan Komunikasi di Kabupaten Karawang

Sektor Pengangkutan dan Komunikasi di Kabupaten Karawang memiliki daya serap terhadap tenaga kerja yang meningkat dari tahun 1997-2002, tetapi pada tahun 1998-1999 mengalami penurunan yang disebabkan adanya krisis ekonomi yang mengakibatkan banyaknya pemutusan hubungan kerja bagi para pekerja yang bergerak di bidang ini dan juga karena adanya perpindahan ke sektor lain. Kemudian pada masa recovery yaitu tahun 2000-2002 mengalami peningkatan yang positif, walaupun peningkatan tersebut tidak terlalu besar. Dimana pada tahun 1999 sebesar 44.103 jiwa meningkat menjadi 46.673 jiwa pada tahun 2000, kemudian pada tahun 2002 menjadi sebesar 61.836 jiwa.

Grafik 4



Sumber : BAPPEDA Kabupaten Karawang, 2002

## 4.2 Analisis Data

### 4.2.1 Analisis Tingkat Korelasi Antara 8 sektor ekonomi dengan Sektor Pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang

Berdasarkan hasil pengolahan dengan menggunakan koefien korelasi person dapat diketahui bahwa ada 4 sektor yang memiliki tingkat korelasi yang cukup tinggi dengan sektor pengangkutan dan komunikasi yaitu sektor, listrik, gas&air bersih, jasa-jasa, Industri pengolahan, dan sektor perdagangan, hotel&restoran. Sedangkan sektor pertanian, bangunan/konstruksi, pertambangan&penggalian, dan sektor keuangan memiliki tingkat korelasi yang paling rendah. Untuk lebih jelasnya lihat tabel 11.



Tabel 11 Tingkat korelasi antara sektor-sektor ekonomi dengan sektor pengangkutan dan komunikasi

Tingkat	Sektor-sektor ekonomi	Bobot nilai korelasi
I	Listrik, Gas dan Air bersih	0,988
II	Jasa-jasa	0,919
III	Industri penolahan	0,918
IV	Perdagangan, Hotel dan Restoran	0,802
V	Pertanian	0,083
VI	Bangunan/konstruksi	0,039
VII	Keuangan	0,002
VIII	Pertambangan dan penggalian	-0,526

Sumber : Lampiran 3

Berdasarkan data pada tabel 11 yang menunjukkan tingkat korelasi yang cukup tinggi antara sektor-sektor ekonomi dengan sektor pengangkutan dan komunikasi adalah sektor listrik, gas & air bersih, jasa-jasa, industri pengolahan, dan sektor perdagangan, hotel & restoran dengan nilai korelasinya ( 0,988, 0,919, 0,918, dan 0,802). Angka koefisien korelasi tersebut memberi pengertian bahwa tanda positif menunjukkan hubungan yang searah dan antara sektor-sektor ekonomi tersebut mempunyai hubungan yang kuat.

Disamping itu yang menunjukkan tingkat korelasi yang paling rendah adalah sektor pertanian, bangunan/konstruksi, pertambangan & penggalian, dan sektor keuangan dengan nilai korelasinya (0,083, 0,039, 0,002, dan -0,526). Angka koefisien korelasi tersebut menunjukkan hubungan antara sektor-sektor ekonomi dengan sektor pengangkutan dan komunikasi sangat lemah sekali.

#### 4.2.2 Analisis Sumbangan Sektor Pengangkutan dan Komunikasi terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Sektor pengangkutan dan komunikasi merupakan bagian dari 9 sektor ekonomi yang terdapat dalam PDRB Kabupaten Karawang. Dimana sektor ini mempunyai kontribusi yang meningkat dari tahun ketahun, hal ini menyebabkan sumbangan sektor pengangkutan dan komunikasi dapat berperan aktif dalam



pertumbuhan PDRB di Kabupaten Karawang seperti digambarkan pada tabel 12 sebagai berikut ini.

Tabel 12 Sektor pengangkutan dan komunikasi, PDRB dan Proporsi sumbangannya terhadap PDRB berdasarkan harga konstan tahun 1993 (Dalam Jutaan Rupiah)

Tahun	Sektor Pengangkutan dan Komunikasi (Rp)	PDRB (Rp)	Proporsi Sumbangan (%)
1997	165.131	2.924.863	5,64
1998	162.482	2.494.174	6,51
1999	163.889	2.634.916	6,22
2000	170.487	2.793.988	6,10
2001	183.069	2.985.376	6,13
2002	194.625	3.162.694	6,15
Rata – rata			6,12

Sumber : BPS Kabupaten Karawang, 2002 (data diolah)

Tabel 12 menunjukkan bahwa sumbangan sektor pengangkutan dan komunikasi terhadap PDRB Kabupaten Karawang berdasarkan harga konstan pertumbuhan rata-ratanya sebesar 6,12 %.

Sumbangan tertinggi pada tahun 1998 sebesar 6,51 % dan sumbangan terendah pada tahun 1997 sebesar 5,64 %. Pada tahun 2000-2002 proporsi sumbangan mengalami kenaikan relatif stabil dari 6,10 % pada tahun 2000 menjadi 6,15 % pada tahun 2002.

#### 4.2.3 Analisis Elastisitas Kesempatan Kerja yang tersedia pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi.

Kebijaksanaan pembangunan ekonomi Kabupaten Karawang khususnya terhadap sektor pengangkutan dan komunikasi selain untuk meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi (PDRB), juga dapat menyediakan lapangan kerja baru. Sehingga dengan tersedianya lapangan kerja tersebut dapat membantu mengurangi masalah laju angkatan kerja yang ada.

Untuk mengetahui besarnya penyediaan lapangan kerja baru yang tersedia di sektor pengangkutan dan komunikasi digunakan analisa elastisitas kesempatan kerja. Dengan metode analisis elastisitas kesempatan kerja ini maka dapat





diketahui seberapa besar pengaruh dari peningkatan PDRB terhadap tenaga kerja yang terserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang.

Sebelum mengetahui Elastisitas Kesempatan kerja, maka terlebih dahulu dicari besarnya prosentase pertumbuhan PDRB Kabupaten Karawang dan prosentase pertumbuhan tenaga kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi, yang masing-masing ditujukan oleh tabel 12 dan tabel 13.

Tabel 13 Pertumbuhan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi menurut Harga Konstan tahun 1993 di Kabupaten Karawang tahun 1997-2002

Tahun	PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi		
	Jumlah (Rp)	Pertumbuhan	Prosentase
1997	165.131		
1998	162.482	-2649	-1,60
1999	163.889	1407	0,85
2000	170.487	6598	4,02
2001	183.069	12.582	7,38
2002	194.625	11.556	6,31
Rata-rata			3,39

Sumber : BPS Kabupaten Karawang, 2002 (data diolah)

Tabel 13 menunjukkan bahwa pertumbuhan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi menurut harga konstan 1993 selama tahun 1997-2002 mengalami kenaikan yang besarnya rata-rata sebesar 3,39 % per tahun. Pertumbuhan terendah terjadi pada tahun 1998 yakni mencapai -1,60 %. hal ini disebabkan karena adanya krisis ekonomi, sehingga mengakibatkan menurunnya kontribusi sektor-sektor ekonomi terhadap PDRB yang ada di Kabupaten Karawang. Dan pertumbuhan tertinggi terjadi pada tahun 2001 sebesar 7,38 %. Kenaikan ini dapat disebabkan oleh tingginya kontribusi sektor industri pengolahan terhadap PDRB di Kabupaten Karawang (lihat lampiran 1).



Tabel 14 Pertumbuhan Jumlah Tenaga Kerja pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi di Kabupaten Karawang tahun 1997-2002

Tahun	Tenaga kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi		
	Jumlah (jiwa)	Pertumbuhan Tenaga kerja	Prosentase
1997	55.845		
1998	52.976	-2869	-5,14
1999	44.103	-8873	-16,75
2000	46.673	2570	5,83
2001	53.995	7322	15,69
2002	61.836	7841	14,42
Rata-rata			2,83

Sumber : BAPPEDA Kabupaten Karawang, 2002 (data diolah)

Tabel 14 menunjukkan bahwa pertumbuhan tenaga kerja yang dapat ditampung pada sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang pertumbuhan tertinggi mencapai 15,69 % pada tahun 2001 sedangkan pertumbuhan terendah terjadi pada tahun 1999 sebesar -16,75 %. Pertumbuhan rata-rata tenaga kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang adalah sebesar 2,83 %.

Penyerapan tenaga kerja terbesar pada sektor pengangkutan dan komunikasi terdapat pada sub sektor angkutan jalan raya. Dimana pada sub sektor ini banyak terdapat pada sektor informal yang berupa tenaga kerja tidak terdidik dan terlatih yakni tukang becak, ojek, supir angkutan kota, cikar, dokar. Penduduk yang bekerja pada profesi diperkirakan lebih besar jumlahnya daripada data yang tercatat pada kantor BAPPEDA Kabupaten Karawang.

Dari analisa prosentase pertumbuhan PDRB (tabel 13) dan analisa prosentase pertumbuhan tenaga kerja yang terserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi (tabel 14), maka besarnya penyediaan lapangan kerja di sektor pengangkutan dan komunikasi dapat diketahui dengan menggunakan elastisitas kesempatan kerja yang ditunjukkan pada tabel 15 dibawah ini.



Tabel 15 Elastisitas Penyerapan Tenaga Kerja Pada Sektor Pengangkutan dan Komunikasi di Kabupaten Karawang Tahun 1998-2002

Tahun	Pertumbuhan (%)		Elastisitas
	Tenaga kerja	PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi	
1998	-5,14	-1,60	3,2125
1999	-16,75	0,85	-19,7059
2000	5,83	4,02	1,4502
2001	15,69	7,38	2,1260
2002	14,52	6,31	2,3011
Rata-rata	2,83	3,39	-2,1232

Sumber : Tabel 12 dan tabel 13

Tabel 15 menunjukkan bahwa elastisitas penyerapan tenaga kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang bersifat fluktuatif. Pada tahun 2002 merupakan tingkat penyerapan tenaga kerja terbesar yaitu sebesar 2,3011 % yang berarti setiap kenaikan PDRB 10 % akan diikuti dengan jumlah kenaikan tenaga kerja sebesar 23,011 %. Ini diakibatkan karena pada tahun tersebut perkembangan PDRB di Kabupaten Karawang mengalami pertumbuhan yang cukup tinggi, yang diikuti oleh perkembangan jumlah tenaga kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi yang terserap. Sedangkan pada tahun 1999 merupakan tingkat elastisitas terendah yaitu sebesar -19,7059 %. Hal ini disebabkan pada tahun tersebut jumlah tenaga kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi mengalami penurunan dari tahun 1998 dan juga disertai oleh menurunnya pertumbuhan PDRB di Kabupaten Karawang yang diakibatkan oleh adanya krisis ekonomi pada 1997-1999. Untuk tahun selanjutnya tahun 2000 mengalami peningkatan dengan tingkat elastisitas sebesar 1,4502 % yang berarti setiap 10 % kenaikan PDRB akan diikuti 14,502 % kenaikan jumlah tenaga kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi. Pada tahun 2002 tingkat elastisitas mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2001. Pada tahun 2002 tingkat elastisitas sebesar 2,3011 % yang berarti setiap kenaikan PDRB 10 % maka akan



diikuti kenaikan jumlah tenaga kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi sebesar 23,011 %.

Selama kurun waktu 1998-2002 pertumbuhan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang sebesar 3,39 % sedangkan pertumbuhan tenaga kerja yang terserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi adalah sebesar 2,83 %. Dengan demikian besarnya elastisitas kesempatan kerja rata-rata adalah sebesar -2,1232 %. Hal ini berarti bahwa kesempatan kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang bersifat inelastis. Artinya bila terjadi peningkatan jumlah PDRB sebesar 1 % maka tenaga kerja yang terserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi meningkat sebesar -2,1232 %. Tetapi bila pertumbuhan PDRB mengalami penurunan tidak akan mengurangi jumlah tenaga kerja yang ada.

#### 4.3 Pembahasan

Berdasarkan analisis data mengenai tingkat korelasi delapan sektor ekonomi (pertanian, pertambangan dan penggalian, industri pengolahan, listrik, gas dan air bersih, bangunan/konstruksi, perdagangan, hotel dan restoran, keuangan, persewaan dan jasa perusahaan, dan jasa-jasa) dengan sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang. Dapat diketahui bahwa ada 4 sektor yang memiliki keterkaitan yang kuat dengan sektor pengangkutan dan komunikasi antara lain adalah (sektor listrik, gas & air bersih, jasa-jasa, industri pengolahan, dan sektor perdagangan, hotel & restoran) hal ini dibuktikan dengan tingginya tingkat korelasi 4 sektor yang mencapai angka 0,9. Hasil ini mengindikasikan bahwa perkembangan 4 sektor ekonomi tidak bisa dilepaskan dari peran sektor pengangkutan dan komunikasi sebagai sektor pendukung bagi perkembangan sektor-sektor tersebut. Atau bisa dikatakan bahwa hasil penghitungan korelasi tersebut menunjukkan pentingnya peran sektor pengangkutan dan komunikasi sebagai salah satu bentuk eksternal economic bagi sektor-sektor lain.

Tetapi 4 sektor yang lain yaitu sektor ( pertanian, bangunan/konstruksi, keuangan, dan sektor pertambangan dan penggalian) memiliki tingkat korelasi



yang sangat rendah yaitu sebesar  $-0,526$  sampai dengan  $0,083$ , hal ini menunjukkan hubungan tidak langsung antara 4 sektor tersebut dengan sektor pengangkutan dan komunikasi.. sebagai contoh perkembangan sektor pertanian tidak dipengaruhi lengkap atau tidaknya sarana pengangkutan dan komunikasi, tetapi dipengaruhi oleh kurangnya sarana pertanian, cara bercocok tanam yang tradisional, input modern yang sangat terbatas, luas tanah, dll (Suryana, 2000:23). Namun walaupun begitu sektor pengangkutan dan komunikasi tetap dibutuhkan untuk memindahkan atau mengangkut barang-barang hasil pertanian ke pasar yang ada.

Hasil penghitungan kedua tentang tingkat kontribusi sektor pengangkutan dan komunikasi terhadap PDRB Kabupaten Karawang dengan menggunakan metode proporsi dapat diketahui bahwa rata-rata proporsi sumbangan sektor pengangkutan dan komunikasi mulai tahun 1997-2002 adalah sebesar  $6,12\%$  per tahun. Angka tersebut masih relatif kecil jika dibandingkan dengan proporsi sumbangan sektor-sektor lain. Seperti sektor industri pengolahan, sektor perdagangan, hotel dan restoran, sektor pertanian, dan sektor jasa-jasa yang mencapai angka sebesar  $36,18\%$ ,  $24,60\%$ ,  $16,32\%$ , dan  $8,36\%$  (Lampiran 4).

Fenomena tersebut menunjukkan hal yang wajar karena mengingat sektor pengangkutan dan komunikasi termasuk dalam rangkaian investasi divergent, dimana menurut Hirschman investasi divergent merupakan rangkaian investasi yang akan menciptakan eksternal economic lebih besar daripada yang mereka ambil. Hirschman berpandangan bahwa pembangunan ekonomi harus mendorong rangkaian investasi divergent daripada rangkaian investasi convergent (menyerap eksternal economies yang lebih besar daripada yang diciptakan), karena menurut Hirschman pembangunan hanya dapat berlangsung dengan cara menimpangkan perekonomian. Cara ini ditempuh dengan menanamkan modal di bidang overhead sosial atau kegiatan produktif langsung. Yang terdahulu menciptakan ekonomi eksternal sementara yang belakangan menyerap ekonomi eksternal (Jhingan, 2003 :192).

Elastisitas kesempatan kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi selama lima tahun terakhir menunjukkan hasil yang berbeda-beda tiap tahunnya.



Pada tahun 1998 elastisitas kesempatan kerja sebesar 3,2125 %. Ini berarti apabila PDRB meningkat 1 % maka tenaga kerja yang terserap meningkat sebesar 3,2125 %. Untuk tahun 1999 mengalami penurunan sebesar -19,7059 % yang artinya kenaikan PDRB sebesar 1 % tenaga kerja yang terserap sebesar -19,7059 %. Hal ini disebabkan karena adanya krisis ekonomi. Pada tahun 2000 elastisitas kesempatan kerja mengalami peningkatan kembali menjadi 1,4502 %. Tahun 2002 elastisitas kesempatan kerja mengalami peningkatan yang cukup besar sebesar 2,3011 %. Artinya apabila PDRB naik 1 % maka tenaga kerja yang terserap sebesar 2,3011 %. Hal ini disebabkan karena adanya kenaikan antara jumlah PDRB dengan tenaga pada sektor pengangkutan dan komunikasi.

Dengan demikian besarnya elastisitas kesempatan kerja rata-rata adalah sebesar -2,1232 % (lihat tabel 15). hal ini berarti bahwa kesempatan kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang bersifat inelastis. Artinya bila terjadi peningkatan jumlah PDRB sebesar 1 % maka tenaga kerja yang terserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi meningkat sebesar -2,1232 %. Tetapi bila pertumbuhan PDRB mengalami penurunan tidak akan mengurangi jumlah tenaga kerja yang ada.





## V. Kesimpulan dan Saran

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis data dan pembahasan, maka dapat diambil kesimpulan bahwa :

1. Tingkat korelasi antara PDRB 8 sektor-sektor ekonomi dengan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang. Dapat diketahui bahwa ada 4 sektor yang memiliki keterkaitan yang kuat dengan sektor pengangkutan dan komunikasi antara lain adalah (sektor listrik, gas & air bersih, jasa-jasa, industri pengolahan, dan sektor perdagangan, hotel & restoran) hal ini dibuktikan dengan tingginya tingkat korelasi 4 sektor yang mencapai angka 0,9. Tetapi 4 sektor yang lain yaitu sektor ( pertanian, bangunan/konstruksi, keuangan, dan sektor pertambangan dan penggalian) memiliki tingkat korelasi yang sangat rendah yaitu sebesar -0,526 sampai dengan 0,083.
2. Rata-rata kontribusi besarnya sumbangan sektor pengangkutan dan komunikasi selama kurun waktu 1997-2002 rata-rata sebesar 6,12 % pertahun, artinya sektor pengangkutan dan komunikasi mampu menyumbang terhadap PDRB di Kabupaten Karawang sebesar 6,12 % rata-rata pertahunnya.
3. Elastisitas kesempatan kerja rata-rata pada sektor pengangkutan dan komunikasi selama kurun waktu 1997-2002 adalah sebesar -2,1232 % pertahunnya. Hal ini berarti kesempatan kerja pada sektor pengangkutan dan komunikasi di Kabupaten Karawang bersifat inelastis. Artinya apabila terjadi peningkatan jumlah PDRB sebesar 1 %, maka tenaga kerja yang terserap pada sektor pengangkutan dan komunikasi meningkat sebesar - 2,1232 %.



## 5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh maka diajukan saran yang dapat berguna bagi Pemerintah Daerah untuk menetapkan kebijaksanaan yang berhubungan dengan sektor pengangkutan dan komunikasi sebagai berikut :

1. Sektor pengangkutan dan komunikasi sebagai salah satu sektor yang memberikan *external economic* yang mempunyai peran penting bagi perkembangan sektor- sektor lain, maka dibutuhkan peningkatan investasi pada sektor ini. Dengan adanya peningkatan investasi pada sektor pengangkutan dan komunikasi ini akan sangat membantu dalam meningkatkan perkembangan sektor-sektor yang menjadi sektor prioritas di Kabupaten Karawang.
2. Sektor pengangkutan dan komunikasi harus terus memperbaiki kinerjanya yaitu dengan cara pengembangan-pengembangan pelayanan jasa pengangkutan dan komunikasi, dimana hal ini dapat dicapai melalui peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM) sehingga lebih produktif, penerapan teknologi tepat guna serta perbaiki sarana dan prasarana yang mendukung sektor pengangkutan dan komunikasi, dan terutama peningkatan investasi sehingga dengan cara ini kinerja sektor pengangkutan dan komunikasi bisa lebih baik.

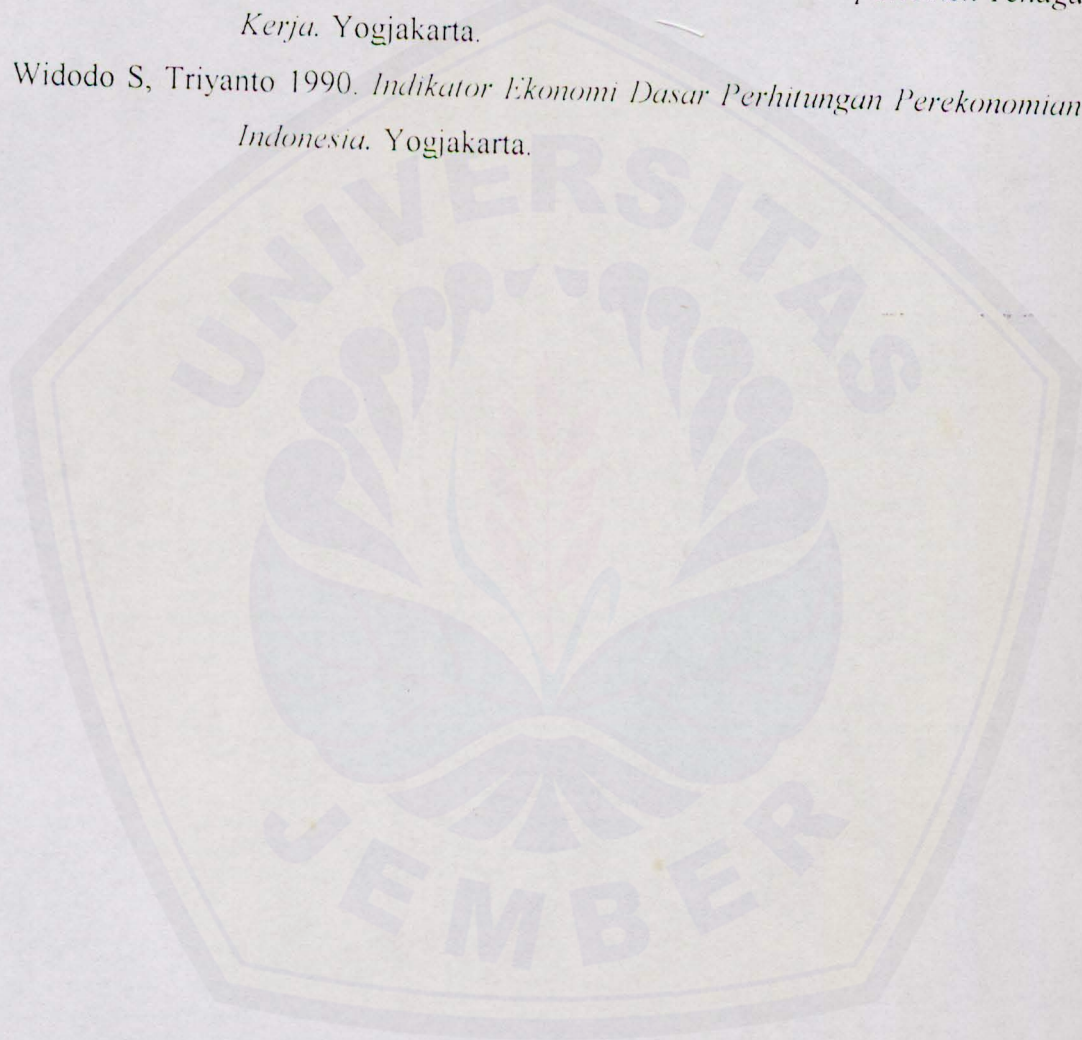


DAFTAR PUSTAKA

- Ananta, A. 1993. *Ciri Demografi Kualitas Penduduk dan Pembangunan Ekonomi*. Jakarta. LPFE-UI.
- Arsyad, L. 1998. *Ekonomi Pembangunan*. Yogyakarta. STIE YKPM.
- BPS. 2002. *Karawang Dalam Angka 2002*. BPS Kabupaten Karawang.
- BPS. 2002. *Pendapatan Domestik Regional Bruto Kabupaten Karawang*. Karawang.
- BPS. 2000. *Statistik Indonesia*. Jakarta.
- Bappeda. 2002. *Buklet Kabupaten Karawang tahun 1997-2002*. Karawang
- Dajan, Anto. 1986. *Pengantar Metode Statistik II*. Jakarta. LP3ES.
- Glassburner dan Chandra. 1985. *Teori Dan Kebijakan Ekonomi Makro*. Jakarta. LP3ES.
- Irawan dan Suparmoko, M. 1990. *Ekonomika Pembangunan*. Yogyakarta. BPFE.
- Jhingan, M.L. 2003. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Kamaludin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi, Karakteristik Teori dan Kebijakan*. Ghalia. Jakarta.
- Kamaludin, Rustian. 1987. *Ekonomi Transportasi, Karakteristik Teori dan Kebijakan*. Ghalia. Jakarta.
- Richardon, H.W. 2001. *Dasar-Dasar Ekonomi Regional*. Jakarta : Lembaga Penerbit FE-UI.
- Simanjuntak, Payaman J. 1998. *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta. LPFE-UI.
- Sukirno, Sadono. 1981. *Ekonomi Pembangunan, Proses Masalah dan Kebijakan*. LPFE-UI. Jakarta.
- Soeroto. 1986. *Strategi Pembangunan dan Perencanaan Tenaga Kerja*. Gajah Mada University Press. Yogyakarta.
- Soeratno. 2000. *Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia*. Jakarta. Gramedia.
- Suryana. 2000. *Ekonomi Pembangunan; Problema dan Pendekatan*. Bandung. Salemba Empat.



- Suprayogi, Herry. 1993. *Sumbangan Sub Sektor Angkutan Darat dan Kesempatan Kerja Terhadap PDRB pada Kabupaten DATI II Jember Tahun 1990-1995*. Skripsi (tidak dipublikasikan). Jember. Universitas Jember.
- Sudarsono. 1985. *Prospek Kesempatan Kerja di Sektor Jasa*. Departemen Tenaga Kerja. Yogyakarta.
- Widodo S, Triyanto 1990. *Indikator Ekonomi Dasar Perhitungan Perekonomian Indonesia*. Yogyakarta.





Lampiran I : Produk Domestik Regional Bruto ( PDRB ) Kabupaten Karawang  
atas dasar harga konstan tahun 1993 menurut lapangan usaha tahun  
1997-2002

Lapangan Usaha	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1. Pertanian	447.819	394.425	424.853	469.309	537.132	503.261
1.1 Tanaman bahan makanan	373.123	327.103	356.821	397.492	465.519	425.642
1.2 Perkebunan	972	928	924	931	1.223	1.386
1.3 Peternakan	40.423	30.704	32.375	33.981	35.506	40.371
1.4 Kehutanan	322	325	298	290	308	323
1.5 Perikanan	32.979	33.364	34.434	36.615	34.577	35.539
2. Pertambangan dan Penggalian	12.757	10.364	10.588	10.146	9.815	9.844
2.1 Minyak dan Gas Bumi	-	-	-	-	-	-
2.2 Pertambangan Tanpa Migas	-	-	-	-	-	-
2.3 Penggalian	12.757	10.364	10.588	10.146	9.815	9.844
3. Industri Pengolahan	1.033.533	940.703	968.442	996.677	1.053.861	1.147.905
3.1 Industri Migas	-	-	-	-	-	-
3.2 Industri Tanpa Migas	1.033.533	940.703	968.442	996.677	99.918	1.147.905
4. Listrik, Gas dan Air Bersih	81.173	78.913	81.071	92.289	99.918	116.744
4.1 Listrik	79.055	76.778	79.108	90.485	97.731	114.356
4.2 Gas Kota	-	-	-	-	-	-
4.3 Air Bersih	2.118	2.135	1.963	1.804	2.187	2.338
5. Bangunan/Konstruksi	114.461	71.000	72.859	77.150	81.879	86.132
6. Perdagangan, Hotel dan Restoran	734.396	581.051	650.999	696.192	729.702	801.733
6.1 Perdagangan Besar dan Eceran	690.784	541.935	611.635	656.101	688.365	759.779
6.2 Hotel	3.560	2.554	1.668	2.109	2.136	2.199
6.3 Restoran	40.052	36.562	37.696	37.983	39.201	39.755
7. Pengangkutan dan Komunikasi	165.131	162.482	163.889	170.487	183.069	194.625
7.1 Pengangkutan	162.148	159.222	160.546	166.809	179.057	190.292
7.1.1 Angkutan Rel	4.258	3.887	4.006	4.129	4.226	4.529
7.1.2 Angkutan Jalan Raya	154.529	152.035	153.369	159.357	171.251	181.982
7.1.3 Angkutan Laut	-	-	-	-	-	-
7.1.4 Angkutan Sungai	-	-	-	-	-	-
7.1.5 Angkutan Udara	-	-	-	-	-	-
7.1.6 Jasa Penunjang Angkutan	3.361	3.300	3.171	3.324	3.580	3.781
7.2 Komunikasi	2.983	3.259	3.343	3.677	4.012	4.333
8. Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	110.495	27.675	28.464	44.760	49.852	52.535
8.1 Bank	76.254	5.650	5.306	8.728	11.223	11.534
8.2 Lembaga Keuangan Lainnya	6.770	5.675	5.724	6.004	6.675	7.149
8.3 Sewa Bangunan	26.439	26.783	27.076	29.007	30.850	32.639
8.4 Jasa Perusahaan	1.032	865	970	1.021	1.104	1.213
9. Jasa-jasa	225.098	229.563	233.750	236.977	240.148	249.915
9.1 Pemerintahan Umum	180.415	185.791	188.870	191.231	193.222	201.723
9.2 Swasta	44.683	43.772	44.879	45.747	46.926	48.192
9.2.1 Jasa sosial kemasyarakatan	15.209	15.431	16.475	17.119	17.795	18.553
9.2.2 Jasa hiburan dan Rekreasi	492	458	404	413	437	451
9.2.3 Jasa perseorangan dan rumah tangga	28.982	27.883	28.000	28.214	28.693	29.188
<b>PDRB Total</b>	<b>2.924.863</b>	<b>2.494.174</b>	<b>2.634.916</b>	<b>2.793.988</b>	<b>2.985.376</b>	<b>3.162.694</b>

Sumber : BPS, PDRB Kabupaten Karawang Menurut Lapangan Usaha Tahun 1997-2002



Lampiran 2 : Produk Domestik Regional Bruto ( PDRB ) Kabupaten Karawang  
Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Tahun 1997-2002  
( dalam jutaan rupiah )

Lapangan Usaha	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1. Pertanian	656.882	1.047.300	1.166.463	1.348.601	1.700.896	1.866.450
1.1 Tanaman bahan makanan	547.881	888.159	990.475	1.146.561	1.471.085	1.590.895
1.2 Perkebunan	1.284	1.975	2.581	3.208	4.303	4.927
1.3 Peternakan	59.244	65.149	71.570	88.676	108.322	144.465
1.4 Kehutanan	437	749	796	809	880	941
1.5 Perikanan	48.036	91.268	101.042	109.347	116.306	125.22
2. Pertambangan dan Penggalian	18.838	23.988	30.315	33.235	37.580	42.314
2.1 Minyak dan Gas Bumi	-	-	-	-	-	-
2.2 Pertambangan Tanpa Migas	-	-	-	-	-	-
2.3 Penggalian	18.838	23.988	30.315	33.235	37.580	42.314
3. Industri Pengolahan	1.225.853	1.595.538	1.825.809	2.268.664	3.060.027	3.890.518
3.1 Industri Migas	-	-	-	-	-	-
3.2 Industri Tanpa Migas	1.225.853	1.595.538	1.825.809	2.268.664	3.060.027	3.890.518
4. Listrik, Gas dan Air Bersih	102.931	121.370	126.628	160.955	204.771	336.723
4.1 Listrik	100.084	117.694	123.131	157.308	200.088	331.001
4.2 Gas Kota	-	-	-	-	-	-
4.3 Air Bersih	2.847	3.676	3.497	3.647	4.683	5.722
5. Bangunan/Kontruksi	158.883	165.401	191.793	231.920	256.505	285.484
6. Perdagangan, Hotel dan Restoran	1.019.333	1.511.021	1.864.638	2.242.511	2.595.864	3.155.571
6.1 Perdagangan Besar dan Eceran	953.835	1.410.927	1.761.325	2.134.857	2.475.435	3.020.354
6.2 Hotel	5.609	4.591	3.024	3.224	3.414	3.624
6.3 Restoran	59.889	95.504	100.288	104.410	117.015	131.593
7. Pengangkutan dan Komunikasi	224.423	323.019	349.606	438.903	518.698	567.656
7.1 Pengangkutan	220.506	317.155	343.524	431.828	509.171	556.651
7.1.1 Angkutan Rel	5.529	7.758	9.016	11.255	13.394	14.755
7.1.2 Angkutan Jalan Raya	210.778	303.264	328.595	413.531	488.031	533.672
7.1.3 Angkutan Laut	-	-	-	-	-	-
7.1.4 Angkutan Sungai	-	-	-	-	-	-
7.1.5 Angkutan Udara	-	-	-	-	-	-
7.1.6 Jasa Penunjang Angkutan	4.199	6.133	5.913	7.042	7.746	8.224
7.2 Komunikasi	3.917	5.864	6.082	7.075	9.527	11.005
8. Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	142.454	49.380	51.681	97.071	116.712	130.009
8.5 Bank	98.312	12.438	11.908	22.993	30.707	35.154
8.6 Lembaga Keuangan Lainnya	8.947	11.753	12.701	14.116	16.547	18.632
8.7 Sewa Bangunan	33.809	48.405	49.056	57.837	67.077	73.509
8.8 Jasa Perusahaan	1.386	1.659	1.832	2.125	2.381	2.714
9. Jasa-jasa	287.199	376.803	431.367	493.068	507.261	545.422
9.1 Pemerintahan Umum	231.382	297.050	344.905	398.676	409.844	433.205
9.2 Swasta	55.817	79.753	86.462	94.392	97.418	102.217
9.2.1 Jasa sosial kemasyarakatan	19.299	25.479	27.661	31.748	33.635	35.711
9.2.2 Jasa hiburan dan Rekreasi	876	894	845	904	1.048	1.180
9.2.3 Jasa perseorangan dan rumah tangga	35.642	53.380	57.956	61.740	62.735	65.326
<b>PDRB Total</b>	<b>3.836.796</b>	<b>5.213.821</b>	<b>6.038.302</b>	<b>7.314.929</b>	<b>8.998.314</b>	<b>10.820.14</b>

Sumber : BPS, PDRB Kabupaten Karawang Menurut Lapangan Usaha Tahun 1997-2002



Lampiran 3 : Tingkat Korelasi antara PDRB sektor pertanian dengan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 1997-2002

Tahun	X	Y	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
1997	447.819	165.131	200.541.856.761	27.268.247.161	73.948.799.289
1998	394.625	162.482	155.571.080.625	26.400.400.324	64.086.962.850
1999	424.853	163.889	180.500.071.609	26.859.604.321	69.628.733.317
2000	469.309	170.487	220.250.937.481	29.065.817.169	80.011.083.483
2001	537.132	183.069	288.510.785.424	33.514.258.761	98.332.218.108
2002	503.261	194.625	253.271.634.121	37.878.890.625	87.947.172.125
	2.776.799	1.039.683	1.298.646.366.021	180.987.218.361	483.954.172.125

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

dimana :

x : PDRB sektor Pertanian

y : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

n : Jumlah tahun.

r : Koefisien Korelasi.

$$r = \frac{6.(483.954.172.125) - (2.776.799).(1.039.683)}{\sqrt{6.(1.298.646.366.021) - (2.776.799)^2} \cdot \sqrt{6.(180.987.218.361) - (1.039.683)^2}}$$

$$r = 0,0083186392$$



Lanjutan : Tingkat Korelasi antara PDRB sektor pertambangan dan penggalian dengan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 1997-2002

Tahun	X	Y	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
1997	12.757	165.131	162.741.049	27.268.247.161	2.106.576.167
1998	10.364	162.482	107.412.496	26.400.400.324	1.683.963.448
1999	10.588	163.889	112.105.744	26.859.604.321	1.735.256.732
2000	10.146	170.487	102.941.316	29.065.817.169	1.729.761.102
2001	9.815	183.069	96.334.225	33.514.258.761	1.796.822.235
2002	9.844	194.625	96.904.336	37.878.890.625	1.915.888.500
	63.514	1.039.683	678.439.166	180.987.218.361	10.968.268.184

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

dimana :

x : PDRB sektor Pertambangan dan penggalian.

y : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

n : Jumlah tahun.

r : Koefisien Korelasi.

$$r = \frac{6.(1.068.493.395.340) - (6.141.121).(1.039.683)}{\sqrt{6.(6.312.666.442.337) - (6.141.121)^2} \cdot \sqrt{6.(180.987.218.361) - (1.039.683)^2}}$$

$$r = -0.526406878$$



Lanjutan : Tingkat Korelasi antara PDRB sektor Industri pengolahan dengan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 1997-2002

Tahun	X	Y	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
1997	1.033.533	165.131	1.068.190.462.089	27.268.247.161	170.668.337.823
1998	940.703	162.482	884.992.134.209	26.400.400.324	152.847.304.846
1999	968.442	163.889	937.879.807.364	26.859.604.321	158.716.990.938
2000	996.677	170.487	993.365.042.359	29.065.817.169	169.920.471.699
2001	1.053.861	183.069	1.110.623.007.321	33.514.258.761	192.929.279.409
2002	1.147.905	194.625	1.317.685.889.025	37.878.890.625	223.411.010.625
	6.141.121	1.039.683	6.312.666.442.337	180.987.218.361	1.068.493.395.340

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

dimana :

x : PDRB sektor Industri pengolahan.

y : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

n : Jumlah tahun.

r : Koefisien Korelasi.

$$r = \frac{6.(483.954.969.17) - (2.776.799).(1.039.683)}{\sqrt{6.(1.298.646.366.021) - (2.776.799)^2} \cdot \sqrt{6.(180.987.218.361) - (1.039.683)^2}}$$

$$r = 0,918327471$$



Lanjutan : Tingkat Korelasi antara PDRB sektor Listrik, Gas dan air bersih dengan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 1997-2002

Tahun	X	Y	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
1997	81.173	165.131	5.585.055.929	27.268.247.161	13.404.178.663
1998	78.913	162.482	6.227.261.569	26.400.400.324	12.821.942.066
1999	81.071	163.889	6.572.507.041	26.859.604.321	13.286.645.119
2000	92.289	170.487	8.517.259.521	29.065.817.169	15.734.074.743
2001	99.918	183.069	9.983.606.724	33.514.258.761	18.291.888.342
2002	116.744	194.625	13.629.161.536	37.878.890.625	22.721.301.000
	550.108	1.039.683	51.518.852.320	180.987.218.361	96.260.029.933

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

dimana :

x : PDRB sektor Listrik, gas dan air bersih

y : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

n : Jumlah tahun.

r : Koefisien Korelasi.

$$r = \frac{6.(96.260.029.933) - (550.108).(1.039.683)}{\sqrt{6.(51.518.852.320) - (550.108)^2} \cdot \sqrt{6.(180.987.218.361) - (1.039.683)^2}}$$

$$r = 0,988363621$$



Lanjutan : Tingkat Korelasi antara PDRB sektor Bangunan/konstruksi dengan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 1997-2002

Tahun	X	Y	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
1997	114.461	165.131	13.101.320.521	27.268.247.161	18.901.059.391
1998	71.000	162.482	5.040.000.000	26.400.400.324	11.536.222.000
1999	72.859	163.889	5.308.433.881	26.859.604.321	11.940.788.651
2000	77.150	170.487	5.952.122.500	29.065.817.169	13.153.072.050
2001	81.879	183.069	6.704.170.641	33.514.258.761	14.989.506.651
2002	86.132	194.625	7.418.721.424	37.878.890.625	16.763.440.500
	503.481	1.039.683	43.525.768.967	180.987.218.361	87.284.089.243

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

dimana :

x : PDRB sektor Bangunan/konstruksi.

y : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

n : Jumlah tahun.

r : Koefisien Korelasi.

$$r = \frac{6.(87.284.089.243) - (503.481).(1.039.683)}{\sqrt{6.(43.525.768.967) - (503.481)^2} \cdot \sqrt{6.(180.987.218.361) - (1.039.683)^2}}$$

$$r = 0,0394755386$$



Lanjutan : Tingkat Korelasi antara PDRB sektor perdagangan, hotel dan restoran dengan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 1997-2002

Tahun	X	Y	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
1997	734.396	165.131	539.337.484.816	27.268.247.161	121.271.545.876
1998	581.051	162.482	337.620.264.601	26.400.400.324	94.410.328.582
1999	650.999	163.889	423.799.698.001	26.859.604.321	106.691.575.111
2000	696.192	170.487	484.683.300.864	29.065.817.169	118.691.685.504
2001	729.702	183.069	532.465.008.804	33.514.258.761	133.585.815.438
2002	801.733	194.625	642.775.803.289	37.878.890.625	156.037.285.125
	4.194.073	1.039.683	2.960.681.560.375	180.987.218.361	730.688.235.636

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

dimana :

x : PDRB sektor perdagangan, hotel dan restoran.

y : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

n : Jumlah tahun.

r : Koefisien Korelasi.

$$r = \frac{6.(730.688.235.636) - (4.194.073).(1.039.683)}{\sqrt{6.(2.960.681.560.375) - (4.194.073)^2} \cdot \sqrt{6.(180.987.218.361) - (1.039.683)^2}}$$

$$r = 0,802661629$$



Lanjutan : Tingkat Korelasi antara PDRB sektor keuangan dengan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 1997-2002

Tahun	X	Y	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
1997	110.495	165.131	12.209.145.025	27.268.247.161	18.246.149.845
1998	27.675	162.482	765.905.625	26.400.400.324	4.496.68.350
1999	28.464	163.889	810.199.296	26.859.604.321	4.664.936.496
2000	44.760	170.487	2.003.457.600	29.065.817.169	7.630.998.120
2001	49.852	183.069	2.485.221.904	33.514.258.761	9.126.355.788
2002	52.535	194.625	2.759.926.225	37.878.890.625	10.224.624.375
	313.781	1.039.683	21.033.855.675	180.987.218.361	54.389.753.974

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

dimana :

x : PDRB sektor keuangan.

y : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

n : Jumlah tahun.

r : Koefisien Korelasi.

$$r = \frac{6.(54.389.753.974) - (313.781).(1.039.683)}{\sqrt{6.(21.033.855.675) - (313.781)^2} \cdot \sqrt{6.(180.987.218.361) - (1.039.683)^2}}$$

$$r = 0,002844212$$



Lanjutan : Tingkat Korelasi antara PDRB sektor jasa-jasa dengan PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 1997-2002

Tahun	X	Y	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
1997	225.098	165.131	50.669.109.604	27.268.247.161	37.170.657.838
1998	229.563	162.482	52.699.170.969	26.400.400.324	37.299.855.366
1999	233.750	163.889	54.639.062.500	26.859.604.321	38.309.053.750
2000	236.977	170.487	54.158.098.529	29.065.817.169	40.401.497.799
2001	240.148	183.069	57.671.061.904	33.514.258.761	43.963.654.212
2002	249.915	194.625	62.457.507.225	37.878.890.625	48.639.709.875
	1.415.451	1.039.683	334.294.010.731	180.987.218.361	245.784.425.840

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

dimana :

x : PDRB sektor jasa-jasa

y : PDRB sektor pengangkutan dan komunikasi.

n : Jumlah tahun.

r : Koefisien Korelasi.

$$r = \frac{6.(245.784.425.840) - (1.415.451).(1.039.683)}{\sqrt{6.(334.294.010.731) - (1.415.451)^2} \cdot \sqrt{6.(180.987.218.361) - (1.039.683)^2}}$$

$$r = 0,919182903$$



Lampiran 4 : Proporsi sumbangan masing-masing sektor ekonomi menurut PDRB berdasarkan harga konstan 1993 pada tahun 1997-2002

## 1. Sektor Pertanian

Tahun	Sektor Pertanian	PDRB	Proporsi Sumbangan (%)
1997	447.819	2.924.863	15,31
1998	394.425	2.494.174	15,81
1999	424.853	2.634.916	16,12
2000	469.309	2.793.988	16,80
2001	537.132	2.985.376	17,99
2002	503.261	3.162.694	15,91
Rata-rata			16,32

## 2. Pertambangan dan Penggalian

Tahun	Sektor Pertambangan dan Penggalian	PDRB	Proporsi Sumbangan (%)
1997	12.757	2.924.863	0,44
1998	10.364	2.494.174	0,41
1999	10.558	2.634.916	0,40
2000	10.146	2.793.988	0,36
2001	9.815	2.985.376	0,33
2002	9.844	3.162.694	0,31
Rata-rata			0,37

## 3. Industri Pengolahan

Tahun	Sektor Industri Pengolahan	PDRB	Proporsi Sumbangan (%)
1997	1.033.533	2.924.863	35,34
1998	940.703	2.494.174	37,72
1999	968.442	2.634.916	36,75
2000	996.677	2.793.988	35,67
2001	1.053.861	2.985.376	35,30
2002	1.147.905	3.162.694	36,29
Rata-rata			36,18



Lampiran : Lanjutan

#### 4. Listrik, Gas, dan Air bersih

Tahun	Sektor Listrik, Gas, dan Air Bersih	PDRB	Proporsi Sumbangan (%)
1997	81.173	2.924.863	2,77
1998	78.913	2.494.174	3,16
1999	81.071	2.634.916	3,08
2000	92.289	2.793.988	3,30
2001	99.918	2.985.376	3,35
2002	116.744	3.162.694	3,69
Rata-rata			3,22

#### 5. Bangunan/Konstruksi

Tahun	Sektor Bangunan/Konstruksi	PDRB	Proporsi Sumbangan (%)
1997	114.461	2.924.863	3,91
1998	71.000	2.494.174	2,85
1999	72.859	2.634.916	2,77
2000	77.150	2.793.988	2,76
2001	81.879	2.985.376	2,74
2002	86.132	3.162.694	2,72
Rata-rata			2,96

#### 6. Perdagangan, Hotel dan Restoran

Tahun	Sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran	PDRB	Proporsi Sumbangan (%)
1997	734.396	2.924.863	25,11
1998	581.051	2.494.174	23,30
1999	650.999	2.634.916	24,71
2000	696.192	2.793.988	24,92
2001	729.702	2.985.376	24,44
2002	801.733	3.162.694	25,11
Rata-rata			24,60



Lampiran : Lanjutan

## 7. Sektor Pengangkutan dan Komunikasi

Tahun	Sektor Pengangkutan dan Komunikasi (Rp)	PDRB (Rp)	Proporsi Sumbangan (%)
1997	165.131	2.924.863	5,64
1998	162.482	2.494.174	6,51
1999	163.889	2.634.916	6,22
2000	170.487	2.793.988	6,10
2001	183.069	2.985.376	6,13
2002	194.625	3.162.694	6,15
Rata-rata			6,12

## 8. Keuangan, Persewaan dan Jasa perusahaan

Tahun	Sektor Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	PDRB	Proporsi Sumbangan (%)
1997	110.495	2.924.863	3,78
1998	27.675	2.494.174	1,11
1999	28.464	2.634.916	1,08
2000	44.760	2.793.988	1,60
2001	49.852	2.985.376	1,67
2002	52.535	3.162.694	1,66
Rata-rata			1,82

## 9. Jasa-jasa

Tahun	Sektor Jasa-jasa	PDRB	Proporsi Sumbangan (%)
1997	225.098	2.924.863	7,70
1998	229.563	2.494.174	9,20
1999	233.750	2.634.916	8,87
2000	236.977	2.793.988	8,48
2001	240.148	2.985.376	8,04
2002	249.915	3.162.694	7,90
Rata-rata			8,36