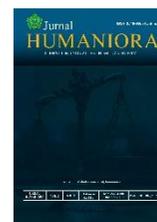


Available online at [www.jurnal.abulyatama.ac.id/humaniora](http://www.jurnal.abulyatama.ac.id/humaniora)  
ISSN 2548-9585 (Online)

**Universitas Abulyatama**  
**Jurnal Humaniora**



## **Peranan Angkutan Darat dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) Terhadap Pertumbuhan Ekonomi (Analisis Tabel Input Output) di Aceh**

**Ridha Mutia\*<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Statistisi Ahli Muda BPS Provinsi Aceh

\*Email korespondensi: [ridha.mutia@bps.go.id](mailto:ridha.mutia@bps.go.id)

Diterima 28 Agustus 2022; Disetujui 28 September 2022; Dipublikasi 31 Oktober 2022

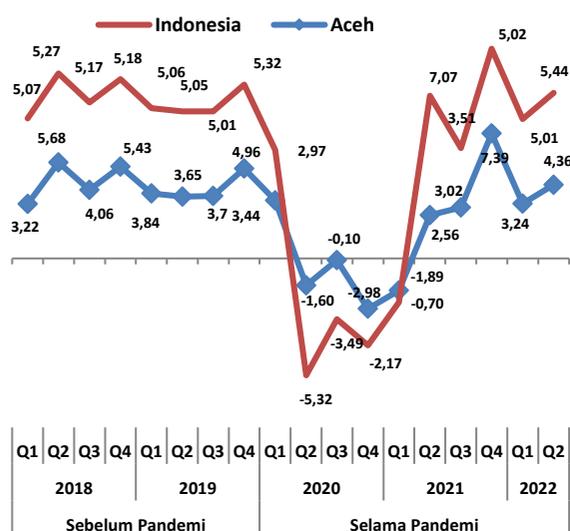
**Abstract:** *This study aims to analyze the contribution of the land transport sector and river, lake and ferry transport to the economic structure of Aceh. The methodology used in this study is the input output analysis method using the Input Output Table based on Aceh producer prices in 2016 with 17 sectors and 52 industries. The use of this input output table is to determine the contribution of the land transport sector and river, lake and ferry transport in the Aceh economy through the formation of inputs and outputs. The results of the analysis show that the land transport sector has a total forward linkage index with a value greater than 1 while the ASDP is smaller than 1. For the total backward linkage index, the land transport sector and ASDP both have a value less than 1. The real estate sector is the sector with the largest increase if the land transport sector increases its final consumption. Meanwhile, the wholesale trade and retail trade except of motor vehicles and motorcycles sector, not cars and motorcycles, is the sector with the largest increase if the ASDP sector increases its final consumption.*

**Keywords:** *Land Transport Sector, ASDP Sector, Input-Output Table*

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kontribusi sektor angkutan darat dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan pada struktur perekonomian Aceh. Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis input output dengan menggunakan Tabel Input Output atas dasar harga produsen Aceh tahun 2016 dengan 17 sektor dan 52 industri. Penggunaan tabel input output ini untuk mengetahui kontribusi sektor angkutan darat dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan dalam perekonomian Aceh melalui pembentukan input dan output. Hasil analisis menunjukkan bahwa sektor angkutan darat memiliki indeks total keterkaitan ke depan dengan nilai lebih besar dari 1 sedangkan ASDP lebih kecil dari 1. Untuk indeks total keterkaitan ke belakang, sektor angkutan darat dan ASDP sama-sama memiliki nilai lebih kecil dari 1. Sektor real estate merupakan sektor paling besar peningkatannya apabila sektor angkutan darat bertambah konsumsi akhirnya. Sedangkan sektor perdagangan besar/eceran, bukan mobil dan sepeda motor merupakan sektor paling besar peningkatannya apabila sektor ASDP bertambah konsumsi

**Kata Kunci:** *Sektor Angkutan Darat, Sektor ASDP, Tabel Input-Output*

Peningkatan pertumbuhan ekonomi masih menjadi tujuan utama dalam *Sustainable Development Goals (SDGs) 2015-2030*. Hal ini terlihat dari tujuan pokok diantara tujuh belas goals yang tertuang dalam SDGs tersebut. Peningkatan pertumbuhan ekonomi menjadi kewajiban yang sangat sulit bagi banyak negara di dunia. Pembangunan ekonomi masih menjadi masalah yang terus dihadapi oleh negara-negara di dunia baik pada negara maju maupun negara berkembang termasuk Indonesia. Permasalahan pembangunan ekonomi yang dihadapi saat ini adalah masih rendahnya pertumbuhan ekonomi yang mengakibatkan meningkatnya tingkat kemiskinan rakyat dan munculnya berbagai masalah sosial yang mendasar. Pengentasan permasalahan tersebut telah menjadi target pemerintah termasuk dalam lingkup kedaerahan. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Provinsi Aceh tahun 2017-2022 menyebutkan bahwa Pemerintah Aceh menargetkan pertumbuhan ekonomi sebesar 6 persen pada tahun 2022.



**Gambar 1. Pertumbuhan Ekonomi Sebelum dan Setelah Covid-19**

(Sumber: BPS Aceh, 2022)

Menurut BPS (2021), pertumbuhan ekonomi di Indonesia dan Aceh triwulan II-2020 s.d triwulan I-2021 mengalami penurunan secara signifikan yang disebabkan pandemic covid-19 namun triwulan berikutnya mulai tumbuh hingga triwulan II-2022 tercatat sebesar 5,44 persen untuk Indonesia dan Aceh tumbuh sebesar 4,36 persen (Gambar 1), angka ini jauh dari angka yang ditargetkan pada RPJM Provinsi Aceh. Masalah rendahnya pertumbuhan ekonomi tersebut sangat berhubungan erat dengan ketidaksejahteraan penduduk.

Pertumbuhan ekonomi dapat dipengaruhi oleh banyak hal salah satunya adalah transportasi. Adanya transportasi ini terkait erat dengan kelancaran mobilisasi dan distribusi barang dan jasa yang secara tidak langsung menentukan pertumbuhan ekonomi melalui kelancaran kegiatan ekonomi masyarakat. Pertumbuhan ekonomi suatu negara sangat tergantung pada tersedianya transportasi dalam negara tersebut, hal ini dikarenakan dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi yang berguna menurut waktu dan tempat. Adanya infrastruktur transportasi yang memadai, selain untuk kelancaran mobilitas dan distribusi juga sebagai stimulus para investor untuk menanam modal karena mereka akan lebih tertarik pada wilayah yang aksesibilitasnya baik sehingga kegiatan perekonomian menjadi lancar. Jika baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga akan semakin baik yang menyebabkan kegiatan ekonomi antar wilayah juga semakin berkembang. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Akbulaev dan Bayramli (2020) yang

dilakukan di negara-negara sekitar Kaspia menunjukkan bahwa pelaksanaan proyek untuk meningkatkan pengembangan transportasi oleh pemerintah menciptakan kondisi untuk pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Begitu juga dengan hasil penelitian Mohmand, dkk (2016) di Pakistan yang menyatakan bahwa selain meningkatkan aksesibilitas, pembangunan infrastruktur transportasi membawa peluang perdagangan dan investasi ke daerah-daerah yang sebelumnya tidak terhubung.

Berdasarkan latar belakang tersebut penelitian ini akan menganalisis mengenai peranan sektor angkutan darat dan ASDP terhadap perekonomian Aceh dengan menggunakan pendekatan analisis input output.

## KAJIAN PUSTAKA

### Angkutan Darat

Undang-undang nomor 38 tahun 2004 pasal 1 ayat (4) menjelaskan jalan adalah prasarana transportasi darat, sedangkan pasal 5 menyebutkan peran jalan yang sangat penting dalam bidang ekonomi, sosial, budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan serta dipergunakan untuk kemakmuran rakyat dengan sebesar-besarnya. Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan darat yang memadai. Pernyataan ini didukung oleh penelitian Silaban (2002) yang menghasilkan bahwa transportasi darat mempunyai pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi.

### Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

Angkutan sungai merupakan angkutan yang

tumbuh secara alami di Indonesia dikarenakan kondisi geografis yang memiliki banyak sungai. Jalan bagi transportasi air ini selain bersifat alami ada pula yang bersifat buatan manusia (kanal, anjir, danau buatan). Transportasi ini biasa disebut juga dengan “inland water transportation” (Chandrawidjaja, 1998).

### Pertumbuhan Ekonomi

Mankiw (2003) menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi menggambarkan sejauh mana aktivitas perekonomian yang mampu menghasilkan tambahan pendapatan masyarakat pada suatu periode tertentu. Pada dasarnya aktivitas perekonomian adalah proses menggunakan faktor-faktor produksi guna menghasilkan output, maka proses akan mampu menghasilkan suatu aliran balas jasa terhadap faktor produksi yang dimiliki masyarakat serta indikator untuk mengukur pertumbuhan ekonomi adalah tingkat pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

## METODE PENELITIAN

Kajian ini menggunakan tabel input output Indonesia tahun 2016 sebagai perbandingan yang berfokus pada sektor transportasi khususnya angkutan darat dan ASDP. Tabel ini dibagi menjadi 17 sektor dan 52 industri. Kerangka Input-Output merupakan sistem informasi statistik yang disusun dalam model matriks yang menggambarkan transaksi barang/jasa antara sektor-sektor di perekonomian. Tabel ini menggambarkan keterkaitan antar sektor.

**Tabel 1. Tabel Kerangka Input Output**

Alokasi Output	Permintaan Antara			Permintaan akhir	Jumlah Output
	Sektor-sektor Produksi				
Input	1	2	3		
	2	3			
Sektor-sektor Produksi	1	2	3	F <sub>1</sub>	X <sub>1</sub>
	2	3		F <sub>2</sub>	X <sub>2</sub>
	3			F <sub>3</sub>	X <sub>3</sub>
Input Primer	V <sub>1</sub>	V <sub>2</sub>	V <sub>3</sub>		

Sumber: Miller dan Blair, (1999)

Baris menggambarkan bagaimana output dialokasikan pada suatu sektor, selain itu juga merupakan permintaan antara dan permintaan akhir. Permintaan antara adalah permintaan terhadap barang dan jasa yang digunakan untuk proses selanjutnya pada sektor produksi. Sedangkan permintaan akhir adalah permintaan terhadap konsumsi akhir, yang terdiri dari konsumsi rumah tangga, pemerintah, investasi dan ekspor.

Kolom menggambarkan penggunaan input antara atau input primer yang disediakan untuk sektor-sektor lain untuk produksi. Input primer terdiri dari nilai tambah, upah dan gaji, sewa lahan, suku bunga dan surplus usaha.

Alokasi output dapat ditulis sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 X_{11}+X_{12}+X_{13}+F_1 &= X_1 \\
 X_{21}+X_{22}+X_{23}+F_2 &= X_2 \dots\dots\dots (1) \\
 X_{31}+X_{32}+X_{33}+F_3 &= X_3
 \end{aligned}$$

Persamaan tersebut dapat ditulis sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 X_i &= \sum_{j=1}^n x_{ij} + F_i \quad X_i = \sum_{j=1}^n x_{ij} + \\
 F_i &\dots\dots\dots (2)
 \end{aligned}$$

Dimana,

- $X_i$  : total output  $i$
- $x_{ij}$  : input antara dari sektor  $i$  ke  $j$
- $F_i$  : permintaan akhir

Untuk kolom dalam sektor produksi, menunjukkan struktur dari output dalam suatu sektor. Dapat dituliskan sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 X_{11}+X_{12}+X_{13}+V_1 &= X_1 \\
 X_{21}+X_{22}+X_{23}+V_2 &= X_2 \dots\dots\dots (3) \\
 X_{31}+X_{32}+X_{33}+V_3 &= X_3
 \end{aligned}$$

Persamaan tersebut dapat ditulis sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 X_i &= \sum_{j=1}^n x_{ij} + V_i \quad X_i = \sum_{j=1}^n x_{ij} + \\
 V_i &\dots\dots\dots (4)
 \end{aligned}$$

Dimana,

- $X_i$  : total output  $i$
- $x_{ij}$  : input antara dari sektor  $i$  ke  $j$
- $V_i$  : permintaan akhir dari sektor  $i$

Untuk analisis input output, persamaan tersebut sangat penting sebagai dasar dari analisis ekonomi. Jika  $a_{ij} = x_{ij}/ X_i$  ( $a_{ij}$  = koefisien output) atau  $x_{ij} = a_{ij}X_i$ , sehingga persamaan (1) dapat disubstitusikan sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 a_{11}X_{11}+a_{12}X_{12}+a_{13}X_{13}+F_1 &= X_1 \\
 a_{21}X_{21}+a_{22}X_{22}+a_{23}X_{23}+F_2 &= X_2 \dots\dots\dots (5) \\
 a_{31}X_{31}+a_{32}X_{32}+a_{33}X_{33}+F_3 &= X_3
 \end{aligned}$$

Dalam matriks, persamaan (5) menjadi:

$$\begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & a_{13} \\ a_{21} & a_{22} & a_{23} \\ a_{31} & a_{32} & a_{33} \end{bmatrix} x \begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ X_3 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} F_1 \\ F_2 \\ F_3 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ X_3 \end{bmatrix}$$

$Ax + F = X$

$$\begin{aligned}
 AX + F &= X \text{ atau } (I-A) X = F \text{ or } X = (I-A)^{-1} \\
 F &\dots\dots (6)
 \end{aligned}$$

Dari persamaan (6), menunjukkan bahwa output memiliki hubungan fungsional dengan permintaan akhir,  $(I-A)^{-1}$  sebagai koefisien langsung. Selanjutnya  $(I-A)^{-1}$  disebut sebagai matriks pengganda output dan ini merupakan basis untuk membangun model Input Output.

Analisis yang akan dihitung dalam penelitian ini adalah:

- a. Analisis keterkaitan ke depan
- b. Analisis keterkaitan ke belakang
- c. Analisis pengganda Output

Pada penelitian ini sektor transportasi hanya dibatasi pada sektor angkutan darat dan ASDP saja karena sektor ini merupakan sektor transportasi yang mudah dijangkau oleh masyarakat.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat berperan hingga saat ini dalam perekonomian Aceh. Sektor transportasi di Aceh menempati posisi yang cukup penting dalam PDRB, yaitu pada urutan keenam dari 17 (tujuh belas) sektor dengan peranan sebesar 5,13 persen dari PDRB. Angkutan darat memiliki peran terbesar dalam menyusun PDRB sektor transportasi dan pergudangan yaitu sebesar 4,72 persen diikuti oleh angkutan udara dengan peranan sebesar 0,22 persen. Sedangkan angkutan laut menempati urutan ketiga dengan peranan sebesar 0,11 persen, diikuti oleh pergudangan dan jasa penunjang angkutan, pos dan kurir sebesar 0,07 persen serta angkutan sungai dan penyeberangan sebesar 0,01 persen.

Kondisi pertumbuhan sektor transportasi dan pergudangan pada beberapa tahun terakhir berfluktuatif. Pada tahun 2020 pertumbuhan sektor ini sempat mengalami penurunan yang signifikan yaitu sebesar 28,44 persen. Dimana tahun sebelumnya yaitu 2019, sektor ini tumbuh sebesar 2,96 persen. Hal ini disebabkan oleh adanya kebijakan pembatasan aktivitas dan mobilisasi penduduk karena awal munculnya

wabah covid-19 di Indonesia sehingga pemerintah mengeluarkan kebijakan tersebut untuk mencegah banyaknya penularan wabah tersebut. Namun ditahun 2021, sektor ini mengalami pertumbuhan yang signifikan yaitu sebesar 19,51 persen (Gambar 2) yang disebabkan oleh mulai dilonggarkannya kebijakan pemerintah tersebut. Pembatasan kebijakan ini juga disebabkan oleh tingginya cakupan masyarakat yang sudah vaksin yaitu sekitar 90 persen.



**Gambar 2. Laju Pertumbuhan Sektor Transportasi dan Pergudangan 2017-2021**  
(Sumber: BPS Aceh, 2022)

Selama tahun 2021 angkutan darat mengalami pertumbuhan yang signifikan yaitu sebesar 22,60 persen dimana pada tahun sebelumnya menurun sebesar 25,64 persen. Hal ini seiring dengan menurunnya jumlah penumpang angkutan udara yang diakibatkan oleh kebijakan *lockdown* untuk memutuskan mata rantai penyebaran virus covid-19 dan juga disebabkan oleh mahalnya biaya penerbangan dari Banda Aceh ke Medan sehingga banyak yang memilih angkutan darat dari Banda Aceh ke Medan kemudian menggunakan angkutan udara dari Medan apabila hendak ke Jakarta atau ke daerah lainnya. Begitu juga dengan ASDP

tahun 2021 tumbuh sebesar 2,37 persen dimana tahun sebelumnya turun sebesar 34,83 persen.

Menggunakan tabel Input Output (I-O) dapat diukur dengan jelas peran sector angkutan darat dan ASDP terhadap pertumbuhan ekonomi. BPS Provinsi Aceh telah merilis tabel I-O 2016 Provinsi Aceh pada tahun 2021. Tabel I-O tersebut menyajikan informasi tentang transaksi barang dan jasa yang terjadi antar sektor produksi didalam suatu perekonomian dengan bentuk penyajian berupa matriks. Tabel I-O kita dapat menganalisis beberapa hal, diantaranya analisis keterkaitan dan pengganda output.

### Analisis Keterkaitan

Analisis keterkaitan dibagi menjadi dua yaitu analisis keterkaitan ke depan dan analisis keterkaitan ke belakang.

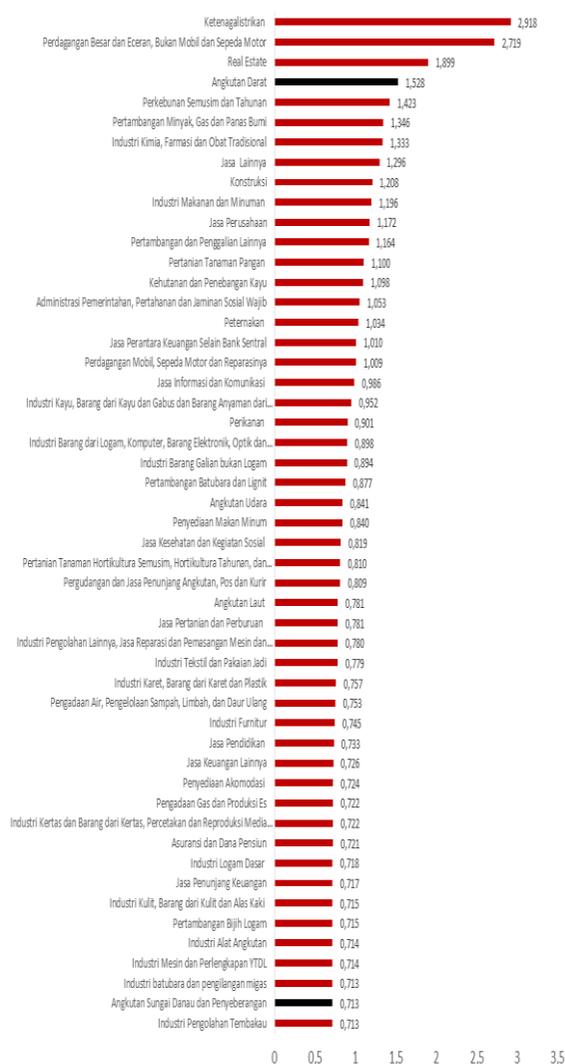
### Analisis Keterkaitan Ke Depan

Analisis keterkaitan ke depan adalah keterkaitan suatu industri/sector yang menghasilkan output untuk digunakan sebagai input untuk industri/sector lain. Ukuran untuk melihat keterkaitan ke depan suatu industri/sector digunakan Indeks Derajat Kepekaan (IDK). Indeks total keterkaitan ke depan yang memiliki nilai lebih besar dari 1 (satu) menunjukkan bahwa kemampuan sector tersebut untuk mendorong pertumbuhan produksi sector-sector lain yang memakai input dari sector ini. Dari hasil olahan data tabel input output Aceh tahun 2016, sector angkutan darat menduduki peringkat keempat nilai indeks keterkaitan ke depan paling besar dari lima puluh dua sector yaitu dengan nilai 1,528.

Angka ini menunjukkan apabila permintaan semua sector/industri masing-

masing meningkat 1 juta rupiah, maka output angkutan darat akan meningkat sebesar 1,528 juta. Bila terjadi kenaikan permintaan akhir atas sector-sector lain sebesar satu unit maka sector angkutan darat akan mengalami peningkatan output sebesar 1,528 unit.

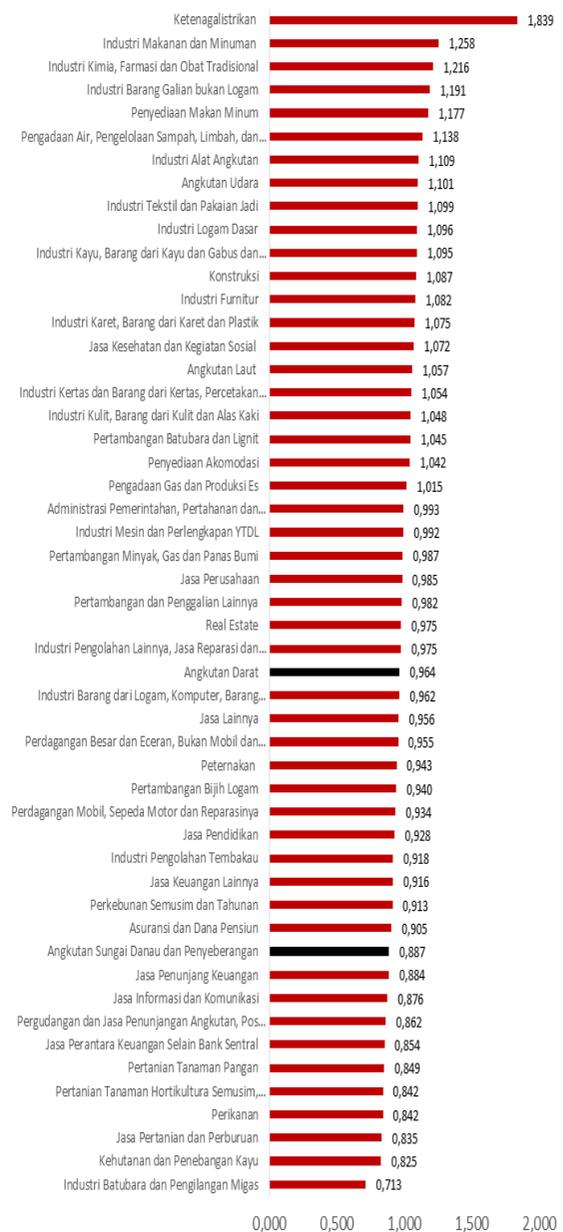
Sedangkan ASDP memiliki indeks keterkaitan ke depan di bawah 1 yaitu 0,713. Hal ini menunjukkan bahwa ASDP tidak mempunyai kemampuan yang kuat untuk mendorong pertumbuhan produksi sector-sector lain yang memakai input dari sector ini



Gambar 3. Indeks Keterkaitan ke Depan

### Analisis Keterkaitan ke Belakang

Analisis keterkaitan ke belakang adalah keterkaitan suatu industri/sector terhadap sector-sector lain yang menyumbang input kepadanya. Ukuran untuk melihat keterkaitan ke belakang suatu industri/sector digunakan Indeks Daya Penyebaran (IDP). Indeks total keterkaitan ke belakang yang memiliki nilai lebih besar dari satu tersebut menunjukkan bahwa sector tersebut mempunyai kemampuan yang kuat untuk menarik pertumbuhan output sector hulunya. Pada tahun 2016, IDP sector angkutan darat memiliki indeks keterkaitan ke belakang di bawah 1 yaitu 0,964. Angka ini menunjukkan apabila permintaan output angkutan darat meningkat 1 juta rupiah, maka output semua sector/industri akan meningkat sebesar 0,964 juta rupiah. Sedangkan sector ASDP memiliki indeks keterkaitan ke belakang sebesar 0,887. Angka ini juga menunjukkan apabila permintaan output ASDP meningkat 1 juta rupiah, maka output semua sector/industri akan meningkat sebesar 0,887 juta rupiah. Atau apabila terjadi kenaikan permintaan akhir terhadap sector angkutan darat sebesar satu unit maka untuk sector-sector ekonomi lainnya yang ada di Aceh akan mengalami pertumbuhan output sebesar 0,964 unit. Begitu juga dengan ASDP. Sektor angkutan darat dan ASDP mempunyai daya dorong yang tidak cukup kuat dibandingkan sector lainnya.



Gambar 4. Indeks Keterkaitan ke Belakang

### Analisis Pengganda (Multiplier)

#### Angkutan Darat

Berdasarkan tabel di bawah dapat dilihat total konsumsi akhir sector angkutan darat adalah 3,22 triliun. Apa yang terjadi apabila sector ini bertambah konsumsi akhirnya sebanyak 100 juta. Maka dari data yang telah diolah yang ada dalam tabel dapat dilihat bahwa

total output akan bertambah senilai 135,28 juta rupiah apabila konsumsi akhir sektor angkutan darat ditambah sebesar 100 juta. Dapat dilihat juga sektor mana yang paling besar dampak kenaikannya yaitu sektor real estate sebesar 7,50 juta. Hal ini sesuai dengan penelitian Wolny (2016) di Polandia dimana ia menyimpulkan bahwa keputusan pembelian real estate seringkali tergantung pada aksesibilitas transportasi darat karena berdampak pada pengembangan plot yang dipilih.

Dengan menggunakan tabel I-O 2016 dapat dilihat dampak sektor transportasi angkutan darat mampu menggerakkan sektor lainnya. Berapa dampak yang ditimbulkan apabila total permintaan akhir sektor angkutan darat meningkat sebanyak 100 juta.

**Tabel 2. Beberapa Sektor yang Berdampak Paling Besar Untuk Angkutan Darat (Jutaan Rupiah)**

Kategori	Total Konsumsi Akhir	Simulasi	Total Output yang terjadi
(1)	(2)	(3)	(4)
Ketenagalistrikan	1.346.391	0	1,39
Perdagangan mobil, sepeda motor dan reparasinya	2.135.594	0	1,68
Perdagangan besar/eceran, bukan mobil dan sepeda motor	16.152.699	0	7,06
Angkutan darat	3.220.342	100	103,24
Jasa informasi dan komunikasi	3.806.982	0	1,32
Jasa perantara keuangan selain bank sentral	1.639.730	0	3,10
Real estate	4.693.130	0	7,50
Jasa perusahaan	1.046.269	0	1,80
Administrasi pemerintahan, pertahanan dan jaminan sosial wajib	21.472.493	0	2,15
Jasa lainnya	2.907.876	0	1,84
<b>Total</b>			<b>135,28</b>

Sumber: BPS Aceh (2022)

### Angkutan sungai, danau dan penyeberangan

Berdasarkan tabel di bawah dapat dilihat total konsumsi akhir sektor angkutan sungai, danau dan penyeberangan adalah 0,163 triliun. Apa yang terjadi apabila sektor ini bertambah konsumsi akhirnya sebanyak 100 juta rupiah. Maka dari data yang telah diolah yang ada dalam tabel dapat dilihat bahwa total output akan bertambah senilai 124,44 juta apabila konsumsi akhir sektor angkutan ini ditambah sebesar 100 juta. Dapat dilihat juga sektor mana yang paling besar dampak kenaikannya yaitu sektor perdagangan besar dan eceran, bukan mobil dan sepeda motor sebesar 9,96 juta. Hal ini sesuai dengan aktivitas dari angkutan sungai, danau dan penyeberangan selain mengangkut penumpang juga mendistribusikan barang dagangan antar daerah yang berbatasan dengan laut.

**Tabel 3. Beberapa Sektor yang Berdampak Paling Besar Untuk ASDP (Jutaan Rupiah)**

Kategori	Total Konsumsi Akhir	Simulasi	Total Output yang terjadi
(1)	(2)	(3)	(4)
Perdagangan mobil, sepeda motor dan reparasinya	2.135.594	0	1,27
Perdagangan besar/eceran, bukan mobil dan sepeda motor	16.152.699	0	9,96
Angkutan darat	3.220.342	0	1,95
Angkutan sungai danau dan penyeberangan	163.892	100	100,00
Jasa informasi dan komunikasi	3.806.982	0	0,33
Real estate	4.693.130	0	1,81
Jasa perusahaan	1.046.269	0	1,98
Administrasi pemerintahan, pertahanan dan jaminan sosial wajib	21.472.493	0	0,53

Jasa pendidikan	11.259.742	0	0,29
Jasa lainnya	2.907.876	0	1,79
Total			124,44

Sumber: BPS Aceh (2022)

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Sektor angkutan darat memiliki indeks total keterkaitan ke depan dengan nilai lebih besar dari 1 sedangkan ASDP lebih kecil dari 1. Untuk indeks total keterkaitan ke belakang, sektor angkutan darat dan ASDP sama-sama memiliki nilai lebih kecil dari 1. Sektor real estate merupakan sektor paling besar peningkatannya apabila sektor angkutan darat bertambah konsumsi akhirnya. Sedangkan sektor perdagangan besar/eceran, bukan mobil dan sepeda motor merupakan sektor paling besar peningkatannya apabila sektor ASDP bertambah konsumsi akhirnya.

### Saran

Berdasarkan analisis diatas, sebaiknya pemerintah Aceh menciptakan kebijakan-kebijakan yang merangsang tumbuhnya sektor transportasi. Misalnya pada sektor angkutan darat memprioritaskan anggaran untuk perbaikan jalan-jalan yang rusak di berbagai daerah dan segera menyelesaikan pembukaan jalan utama alternatif lintas kabupaten seperti Jantho – Lamno. Sementara untuk sektor ASDP diharapkan pemerintah daerah segera menambah jam keberangkatannya agar arus perdagangan barang/jasa juga meningkat. Berkembangnya sektor transportasi akan mendorong tumbuhnya sektor-sektor lain di Aceh sehingga pertumbuhan ekonomi Aceh dapat meningkat dengan signifikan.

Untuk penelitian selanjutnya dapat menambahkan kontribusi sektor transportasi lainnya seperti angkutan laut dan udara terhadap perekonomian Aceh serta dapat menganalisis hal-hal lainnya dengan menggunakan table input output.

## DAFTAR PUSTAKA

- Akbulaev, N & Bayramli, G. (2020). *Maritime transport and economic growth: Interconnection and influence can example of the countriesin the Caspian Sea coast: Russia, Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan and Iran*. Marine Policy Journal (Vol.118).
- Bappeda Aceh. (2017). *Rancangan Qanun Aceh tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Aceh Tahun 2017-2022*. Aceh: Pemerintah Aceh.
- BPS. (2022). *Produk Domestik Regional Bruto Provinsi Aceh Menurut Lapangan Usaha Tahun 2017-2021*. Aceh: BPS Aceh.
- BPS. (2022). *Indikator Sustainable Development Goals (SDG's) Provinsi Aceh Tahun 2021*. Aceh: BPS Aceh.
- Chandrawidjaja & Robert. (1998). *Navigasi Perairan Daratan*. Banjarmasin: Fakultas Teknik Universitas Lambung Mangkurat
- Mankiw, N. Gregory. (2003). *Macroeconomics*. Harvard: Worth Publishers.
- Miller., Ronald E., Peter H & Blair. (1999). *Input Output Analysis: Foundation and Extensions*. New Jersey: Prentice Hall.
- Mohmand, Y., Wang, A., & Saeed, A. (2017) *The impact of transportation infrastructure on economic growth: empirical evidence from Pakistan*. The International Journal of Transportation Research (Vol. 9, pp. 63-64).
- Nazara & Suahasil. (1997). *Analisis Input Output*. Jakarta: Lembaga Penerbitan FE UI.
- Silaban & Juli, Y. (2002). *Analisis Peran Transportasi Darat Dalam Pertumbuhan*

*Ekonomi Sumatera Utara. Medan:*  
Universitas Sumatera Utara.

Wolny & Ada. (2016). *Accessibility of real estate by transportation as a determinant of the development of suburban real estate markets-case study*. De Gruyter Open (Vol. 24. No.1).