

## Infrastruktur Jalan Terhadap Peningkatan Kinerja Ukm Tas

**Leny Muniroh**

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Ibn Khaldun Bogor ,Indonesia

lenimuniroh@gmail.com

### ***Abstract***

*The research objective are to analyze handbag Small-Medium Enterprise (SME) performance and the effect of infrastructure development on MSE performances in Bojong Rangkas Village, District of Ciampea, Bogor Regency. The research conducted from Pebruary to May 2010. Primary and secondary data use to the purposes. The sampling consisted of 30 SME respondents for observation period 2008 and 2009. The production function specified using Cobb-Douglass. The regression results indicated the model significant at  $\alpha = 0.05$ . Sig-t test indicates that all independent variables shows positive sign. At  $\alpha = 0.30$ , labor (0.172), material (0.000) and dummy year (0.272) has positive and significant effect on production. This result indicate that road infrastructre development has positive effect on handbag SME production. As reccomendation, there is a need another support such as soft infrastructure (training) to realize the location as center of handbag SME in the regency*

*Keywords : Transportation infrastructure, SME (Small Medium Enterprise)*

### **I. Pendahuluan**

Usaha industri kecil dan menengah merupakan bagian dari sektor industri. Sektor industri kecil merupakan salah satu komponen pembangunan daerah yang mampu memberikan kontribusi ekonomi yang cukup besar dan penyerapan tenaga kerja tinggi. Pada tahun 2007, dengan nilai investasi Rp. 2,16 trilyun, industri kecil

menyerap 80.280 tenaga kerja, dengan kontribusi sebesar 64,48 % terhadap PDRB. Kendala utama dalam pembangunan industri adalah dukungan infrastruktur masih belum memadai terutama jalan, dan terminal (*dry port*), rendahnya kemampuan dalam pengembangan teknologi, rendahnya

kemampuan dan keterampilan sumber daya industri serta pencemaran limbah industri.

Kondisi industri Kabupaten Bogor sampai dengan tahun 2008 terbagi dalam dua sektor yaitu : 1) Sektor Industri Kecil sebanyak 1509 unit usaha dan menyerap tenaga kerja 18.763 orang dengan nilai investasi sebesar Rp. 69,97 milyar, dan 2) Sektor Industri Menengah dan besar sebanyak 794 unit usaha yang menyerap tenaga kerja 75.061 orang dengan nilai investasi sebesar Rp. 2,95 trilyun.(Dinas Perindustrian Perdagangan dan Koperasi, 2009)

Salah satu desa di Kabupaten Bogor yang mengembangkan kerajinan tas adalah Desa Bojong Rangkas, Kecamatan Ciampea. Kerajinan tas ini berasal dari dua bahan utama, yaitu bahan baku (kulit asli atau imitasi) dan bahan pembantu (benang, lem, pc, latek, dan berbagai macam bahan variasi). Kedua Bahan utama tersebut diperoleh dari Daerah Bogor, dan sebagian dari Jakarta (Tanah Abang, Pasar Senen, Mangga Dua). Bahan baku tersebut

merupakan bahan yang berasal dari produksi lokal maupun produk impor.

Pada akhir tahun 2008 dibangun jalan yang menghubungkan perkampungan industri tas tersebut dengan jalan propinsi. Hal ini menimbulkan pertanyaan sejauh mana pembangunan jalan tersebut berpengaruh terhadap kinerja industri kecil tas ?. Berdasarkan uraian di atas maka tujuan penelitian ini adalah mengkaji pembangunan jalan tersebut terhadap harga input dan output dan mengkaji pengaruh pembangunan jalan tersebut terhadap kinerja industri tas.

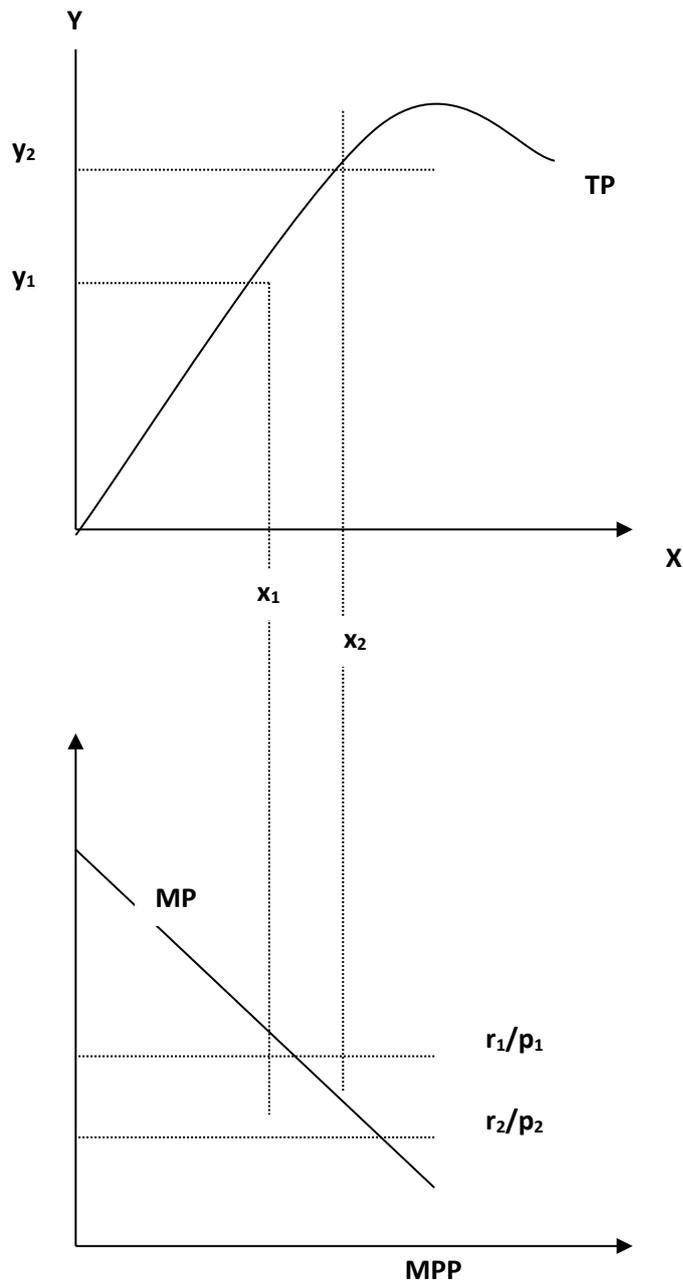
## **II. Metodologi Penelitian**

### **Kerangka Teoritis**

Secara teoritis, pengaruh pembangunan jalan terhadap kinerja industri kecil tas dapat dilihat pada Gambar 1. Sebelum pembangunan jalan, harga input sebesar  $r_1$  dan harga output sebesar  $p_1$ . Setelah pembangunan jalan, biaya transportasi menjadi lebih murah, sehingga harga input yang dibayarkan pengrajin turun dari  $r_1$  menjadi  $r_2$ , sedangkan harga

output yang diterima pengrajin meningkat dari  $p_1$  menjadi  $p_2$ . Akibatnya, setelah pembangunan jalan rasio harga input/output menurun dari  $r_1/p_1$  menjadi

$r_2/p_2$ . Turunnya rasio harga input/ouput menyebabkan penggunaan input meningkat dari  $x_1$  ke  $x_2$ , dan output juga meningkat dari  $y_1$  ke  $y_2$ .



Gambar 1. Kurva Hubungan Infrastruktur Jalan dan Input output

## Lokasi, Waktu dan Data Penelitian

Penelitian dilakukan di Desa Bojong Rangkas Kec. Ciampea Kab. Bogor. Penelitian dilaksanakan selama kurang lebih 4 bulan, dari Februari - Mei 2010. Penentuan lokasi dilakukan secara sengaja (*purposive*) dengan pertimbangan bahwa wilayah tersebut merupakan sentra produksi tas skala UKM di Kabupaten Bogor.

Data yang digunakan terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan wawancara pada responden industri kecil tas. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait seperti Kantor Pemerintah Daerah Tingkat II Kabupaten Bogor, Dinas Tenaga Kerja dan Sosial, Dinas Perindustrian, Perdagangan dan Koperasi, Kantor Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, dan instansi terkait lainnya. Responden dipilih secara acak sebanyak 30 industri kecil tas kemudian dilakukan wawancara mengenai kinerja industri kecil tas tersebut.

## Metode Analisis

Analisis data mengenai karakteristik responden, karakteristik usaha dan kinerja industri kecil tas dilakukan dengan cara persentase biasa dan rata-rata. Analisis kinerja dilakukan dengan melihat rata-rata variabel omzet, aset, tenaga kerja, dan profit selama tahun 2008 dan 2009 dan melihat persen kenaikan (penurunan) selama periode tersebut. Analisis pengaruh infrastruktur jalan terhadap variabel input produksi dilakukan dengan menggunakan fungsi produksi Cobb-Douglas.

Untuk mencapai tujuan penelitian, dilakukan analisis kualitatif dan kuantitatif. Analisis kualitatif digunakan model fungsi produksi Cobb-Douglas, yang dituliskan sebagai :

$$Y = AX_1^{a_1} X_2^{a_2} X_3^{a_3} e^{bD}$$

Dimana :

Y = Output atau nilai produksi tas (juta rupiah)

X<sub>1</sub> = Tenaga kerja yang digunakan (orang)

X<sub>2</sub> = Biaya Bahan (juta rupiah)

$X_3$  = Aset (juta rupiah)

$e$  = Bilangan natural (2,718)

$D = 1$  untuk 2009 (sesudah pembangunan jalan)

$= 0$  untuk 2008 (sebelum pembangunan jalan)

### III.HASIL DAN PEMBAHASAN

#### Kinerja UKM

Kajian terhadap kinerja UKM tas di lokasi penelitian dapat dilihat dari perkembangan jumlah aset, omzet, jumlah tenaga kerja, profit dan modal usaha yang digunakan oleh UKM tas. Secara rata-rata, jumlah aset responden selama tahun 2008 adalah sebesar Rp. 27.87 juta rupiah dan mengalami peningkatan sebesar 7.07 % pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp. 29.99 juta rupiah. Peningkatan aset ini dapat dikaitkan dengan peningkatan modal usaha antara tahun 2008 dan 2009 sebesar 31.74%, yaitu dari 287.09 juta rupiah menjadi 430.60 juta rupiah. Tambahan modal ini sebagian digunakan untuk membeli aset-aset baru atau memperbaiki aset-aset yang rusak. Penambahan modal

sebagian digunakan untuk penambahan tenaga kerja dimana pada tabel di atas dapat ditunjukkan terjadinya peningkatan jumlah tenaga kerja (13.36%). Peningkatan jumlah tenaga kerja dan modal menyebabkan peningkatan jumlah nilai produksi sebesar 34.71 % pada kurun waktu yang sama dan diikuti dengan peningkatan profit (34.68%) selama periode waktu yang sama.

Bila dilihat pengaruh kedekatan lokasi UKM terhadap jalan, dapat ditunjukkan bahwa untuk semua variabel kinerja yang dianalisis (aset, nilai produksi, tenaga kerja, dan profit) pada UKM dekat jalan mengalami peningkatan lebih tinggi dibandingkan UKM jauh dari jalan. Dari jumlah aset, UKM dekat jalan menunjukkan persen peningkatan lebih tinggi dibandingkan ukm jauh dari jalan (10.26% vs 5.01%). Persen peningkatan lebih tinggi pada UKM dekat jalan juga teramati pada jumlah nilai produksi (37.63% vs 33.09%), jumlah tenaga kerja (23.64% vs 5.54%), dan profit (39.28% vs 31.99%).

Hasil ini menunjukkan bahwa kedekatan dengan jalan berpengaruh pada peningkatan kinerja UKM yang berarti bahwa kebijakan pembangunan infrastruktur jalan baru oleh pemerintah kabupaten Bogor berpengaruh pada kinerja UKM.

### **Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap Harga Input, Output dan Keuntungan**

Pembangunan infrastruktur jalan menyebabkan terjadinya peningkatan harga input dan output dari UKM tas di lokasi penelitian. Rasio harga input dan output sebelum dan sesudah pembangunan infrastruktur jalan disajikan pada Tabel 1.

**Tabel 1. Rata-rata Harga Produk Tas Sebelum dan Sesudah Pembangunan Jalan**

	<b>Sebelum infrastruktur (2008)</b>	<b>Sesudah Infrastruktur (2009)</b>	<b>Persen (%)</b>
Harga Input (Rp)	8.500	8.750	2.94
Harga Output (Rp)	10.000	11.500	15.00
<b>Rasio</b>	<b>0.85</b>	<b>0.76</b>	

Sumber : Data Primer 2011 (diolah)

Dari Tabel 1 dapat dilihat bahwa sebelum pembangunan jalan, rata-rata harga input adalah Rp. 8.500, meningkat sebesar 2,94% menjadi Rp. 8.750. Peningkatan ini lebih disebabkan oleh terjadinya kenaikan harga bahan imitasi dan accessories di pasar lokal sedangkan biaya tenaga kerja tidak mengalami perubahan. Dari sisi output, harga output juga

mengalami peningkatan dari Rp. 10.000 meningkat menjadi Rp.11.500 setelah infrastruktur jalan. Peningkatan harga output ini menyesuaikan peningkatan harga input. Dilihat dari rasio harga input terhadap output, terjadi penurunan rasio dari 0.85 menjadi 0.76 setelah infrastruktur jalan. Penurunan rasio harga input/harga output setelah pembangunan infrastruktur

jalan ini terkait dengan menurunnya biaya transportasi (bahan bakar) akibat lebih pendeknya jarak yang harus ditempuh dalam pembelian bahan dan pengiriman produk tas ke pembeli.

Temuan ini sejalan dengan temuan *National Bank for Agriculture and Rural Development* (2004) dalam laporan proyek di Mumbai, India bahwa investasi pembangunan jalan dan jembatan menyebabkan meningkatnya akses ke praktek agronomi modern, mempermudah akses ke pasar input, dan menurunkan biaya transportasi. Di sisi lain investasi pembangunan jalan berpengaruh positif

pada manfaat tidak berujud seperti perubahan pola kepemilikan aset, meningkatnya lapangan kerja, meningkatnya serapan kredit, perbaikan akses ke pendidikan dan kesehatan, peningkatan kualitas hidup dan sebagainya

Tabel 2 menunjukkan pengujian fungsi produksi Cobb-Douglass. Dari Tabel 2 dapat ditunjukkan bahwa koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0.996, yang berarti bahwa variasi nilai produksi yang dapat dijelaskan oleh variasi dari tenaga kerja, bahan, asset, dan tahun, adalah sebesar 99.6%.

**Tabel 2. Pengujian Fungsi Produksi**

Variabel	Koefisien	Sig	VIF
Konstanta	0.657	<0.001	
Tenaga kerja ( $X_1$ )	0.019	0.086	2.052
Bahan ( $X_2$ )	0.951	<0.001	1.528
Aset ( $X_3$ )	0.006	0.186	1.726
Tahun	0.015	0.136	1.082
$R^2$	0.996		
F	2897000	<0.001	

Dari empat variabel yang dimasukkan dalam model ( tenaga kerja, bahan, aset, dan tahun). Tiga variable yaitu tenaga kerja,

bahan dan tahun mempunyai pengaruh yang nyata pada taraf kepercayaan 85% ( $\alpha = 0.15$ ). Koefisien tenaga kerja sebesar

0.019 yang nyata pada taraf 10% menunjukkan jika tenaga kerja meningkat sebesar 10% maka akan meningkatkan output sebesar 1,9%, *ceteris paribus*. Koefisien bahan sebesar 0.951 menunjukkan peningkatan bahan 10% akan menyebabkan peningkatan output 95.1%, *ceteris paribus*. Koefisien variabel *dummy* tahun sebesar 0.015 menunjukkan nilai produksi setelah pembangunan jalan meningkat sebesar 1.5% dibandingkan nilai produksi sebelum pembangunan jalan. Dari uraian ini dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan dapat meningkatkan nilai produksi industri tas di lokasi penelitian.

Temuan ini sejalan dengan hasil dari Ashok dan Balasubramanian (2006) dalam studi investasi pembangunan jalan di Tamil Nadu, India, bahwa pembangunan infrastruktur adalah determinan penting *total factor productivity* dan efisiensi produksi pertanian.

Peningkatan nilai produksi tas tercermin dari nilai keuntungan yang disajikan pada Tabel 3 berikut. Baik penerimaan maupun biaya, nampak bahwa terjadi peningkatan sebelum dan sesudah pembangunan infrastruktur jalan. Rata-rata keuntungan sebelum pembangunan infrastruktur jalan adalah 55.07 juta rupiah dan mengalami peningkatan sebesar 35% menjadi 84.30 juta rupiah.

**Tabel 3. Rata-rata Keuntungan UKM sebelum dan sesudah infrastruktur jalan**

	<b>Sebelum infrastruktur (2008)</b>	<b>Sesudah infrastruktur (2009)</b>
Penerimaan (Rp)	554.10	848.63
Biaya (Rp)	499.03	764/33
<b>Keuntungan (Rp)</b>	<b>55.07</b>	<b>84.30</b>

Terbukanya akses jalan mempercepat akses UKM ke suplier bahan baku dan konsumen. Di sisi lain, terbukanya akses jalan juga membuat semakin banyak konsumen yang

melakukan order langsung ke lokasi dan mengambil sendiri produk pesanannya ke UKM.

## Regression Analysis

**Variables Entered/Removed<sup>b</sup>**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	JALAN, TAHUN, LX3, LX2, LX1 <sup>a</sup>		. Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: LY

**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.998 <sup>a</sup>	.996	.996	.05095481

a. Predictors: (Constant), JALAN, TAHUN, LX3, LX2, LX1

**ANOVA<sup>b</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	37.603	5	7.521	2.897E3	.000 <sup>a</sup>
	Residual	.140	54	.003		
	Total	37.743	59			

a. Predictors: (Constant), JALAN, TAHUN, LX3, LX2, LX1

b. Dependent Variable: LY

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	.657	.047		13.989	.000		
LX1	.019	.014	.016	1.384	.172	.487	2.052
LX2	.951	.010	.983	95.868	.000	.654	1.528
LX3	.006	.006	.010	.898	.373	.579	1.726
TAHUN	.015	.014	.010	1.111	.272	.925	1.082
JALAN	.004	.014	.002	.268	.790	.895	1.117

a. Dependent Variable: LY

**Collinearity Diagnostics<sup>a</sup>**

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions					
				(Constant)	LX1	LX2	LX3	TAHUN	JALAN
1	1	4.876	1.000	.00	.00	.00	.01	.01	.01
	2	.523	3.054	.00	.00	.00	.00	.31	.58
	3	.411	3.444	.00	.01	.00	.05	.56	.27
	4	.155	5.615	.03	.00	.01	.59	.07	.01
	5	.027	13.419	.14	.92	.02	.35	.00	.10
	6	.009	23.800	.83	.07	.97	.01	.04	.03

a. Dependent Variable: LY

## 4. Kesimpulan Dan Saran

### Kesimpulan

Beberapa kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pembangunan jalan menurunkan rasio harga input/ouput yang menyebabkan peningkatan keuntungan industri kecil tas
2. Pembangunan jalan meningkatkan kinerja industri tasyang ditunjukkan dengan peningkatan jumlah omzet, tenaga kerja, profit dan modal selama periode waktu penelitian.

### Saran

Untuk menjadikan lokasi penelitian sebagai sentra industri tas, pembangunan infrastrukur fisik jalan (*hard infrastruktur*) perlu didukung dengan pembangunan *soft infrastructure* seperti pelatihan-pelatihan nilai tambah produk, pengembangan kapasitas SDM, manajemen usaha, dan sebagainya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Juanda, B. 2007. Metodologi Penelitian Ekonomi dan Bisnis, IPB Press
- Sandee, H. (1994). The Impact of technological change on interfirm linkages: a case study of clusters rural small-scale roof tile enterprises in Central Java. In P. O. Pedersen, A. Sverrisson, & M. P. v. Dijk (Eds.), *Flexible Specialization; the dynamics of small scale industries in the South* (pp. 84-96). London: Intermediate Technology Publications.
- Ahmed R dan Mahabud H. 1990. Development impact of rural structure in bangladesh. Research Report 83. International Food Policy Research Institute in coloboration with Bangladesh Institute of Development Studies.
- National Bank for Agriculture and Rural Development. 2004. Infrastructure for Agriculture and Rural Development : An Impact Assessment of Investments in Rural Roads & Bridges under RIDF. Mumbai, India
- Minten, B. 1999. Infrastructure, Market Access, And Agricultural Prices: Evidence From Madagascar. International Food Policy Research Institute. MSSD Discussion Paper No. 26. Washington, D.C. 20006 U.S.A
- Rietveld, R dan R. Nijkamp. 1992. Transport and Regional Development. Faculteit der Economische Wetenschappen en Econometrie. Research-

Memorandum 1992-50 December  
1992

Ashok, KR dan R. Balasubramanian. 2006.  
Role of Infrastructure in  
Productivity and Diversification of  
Agriculture. South Asia Network of  
Economic Research Institutes  
(SANEI) Pakistan Institute of  
Development Economics,  
Islamabad, Pakistan

Ivanoca, O. 2003. The role of transport  
infrastructure in regional economic  
development. TOI report 671/2003.  
The Institute of Transport  
Economics, Norway.