

FORECASTING EFEK PEMBANGUNAN DRY PORT TERHADAP PERTUMBUHAN PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO: STUDI KASUS SULAWESI SELATAN

Feri Fadli^{1*}, Pramudyo Bayu Pamungkas²

^{1,2}Pusat Studi Perencanaan Pembangunan Pengembangan Prasarana

E-mail: ¹ffengineer09@gmail.com, ²pbengineer@gmail.com

Submitted: 03 March 2022, Revised: 15 April 2022, Accepted : 15 June 2022

Abstrak

Kelayakan suatu proyek secara ekonomi biasanya ditinjau dari peningkatan nilai PDRB yang dicapai sebagai pengaruh bangkitan dari proyek tersebut. Terutama dalam hal proyek sarana dan prasarana transportasi, di mana banyak melibatkan pergerakan barang atau logistic. Hal ini berkaitan erat dengan peningkatan aktivitas perekonomian dalam suatu daerah. Kemudahan akses dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang memadahi juga dapat memangkas biaya logistic hingga harga barang yang beredar. Oleh karena itu, dalam artikel ini, pengaruh pembangunan Dry Port di wilayah Kabupaten Sidrap dan Kabupaten Jeneponto, Sulawesi Selatan terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah diproyeksikan. Forecasting pertumbuhan ekonomi didasarkan dan mengacu pada pertumbuhan nilai PDRB yang ada karena pembangunan Dry Port. Dengan diketahuinya pengaruh pembangunan terhadap PDRB, maka kelayakan ekonomi dari proyek tersebut dapat diuji dan menjadi pertimbangan di masa yang akan datang. Dalam kasus ini, pembangunan Dry Port di kedua wilayah tersebut dinilai layak ditinjau dari pertumbuhan PDRB.

Kata Kunci: Dry Port, Makassar New Port, PDRB, Studi Kelayakan.

Abstract

The economic feasibility of a project is typically measured by the increase in the value of GRDP achieved as a result of the project's generation effect. Especially in the case of transportation infrastructure projects involving a large amount of goods movement or logistics. This is closely related to an increase in a region's economic activity. Ease of access, as well as the availability of adequate transportation and infrastructure, can reduce logistics costs and thus lower the price of goods in circulation. As a result, the effect of dry port development in Sidrap and Jeneponto Regencies, South Sulawesi, on regional economic growth is projected in this article. Forecasting economic growth is based on and refers to the increase in the existing GRDP value as a result of the Dry Port construction. Knowing the impact of development on GRDP allows the project's economic feasibility to be tested and considered in the future. In this case, the Dry Port construction in two sites is feasible based on the GRDP growth.

Keywords: Dry Port, Makassar New Port, GRDP, Feasibility Study.

PENDAHULUAN

Pertumbuhan ekonomi propinsi Sulawesi Selatan cukup stabil dengan rata-rata di atas 7 % dan diikuti pula dengan pertumbuhan angkutan barang dan penumpang pelabuhan Makassar dalam 5 (lima) tahun terakhir yang secara signifikan tumbuh di atas 10%. Hal ini menunjukkan tingkat perkembangan wilayah yang sangat kondusif. Namun di sisi lain nilai PDRB per kapita penduduk masih rendah bila dibandingkan propinsi lain, hal ini disebabkan karena sebagian besar penduduk masih bergantung pada kegiatan utama pertanian yang mengambil porsi 30%. Rencana Induk Percepatan Pembangunan dan Perluasan Ekonomi Indonesia 2025 telah menetapkan kerangka kebijakan koridor ekonomi wilayah yang mengarahkan Sulawesi sebagai pusat produksi dan pengolahan hasil pertanian, perkebunan, perikanan dan pertambangan nikel nasional dan perlunya dukungan infrastruktur transportasi, termasuk pelabuhan dan jalan raya serta kereta api.

Pelabuhan Makassar New Port (MNP) merupakan hub kawasan atau pelabuhan penghubung sistem logistik nasional di Provinsi Sulawesi Selatan yang didalamnya terjadi aktivitas bongkar muat dan transit barang atau persinggahan barang di wilayah Indonesia Timur. Pelabuhan MNP diharapkan mampu membuka akses direct call atau pengiriman langsung ke wilayah timur Indonesia maupun ke luar negeri, yang bisa meningkatkan nilai ekspor dari Sulawesi Selatan, utamanya dalam hasil pertanian.

Sebagai prasarana pendukung Hub, Dry Port di wilayah Kabupaten Jeneponto dan Sidrap direncanakan akan dibangun. Hal ini diharapkan dapat meningkatkan efektivitas kinerja Makassar New Port sebagai Marine Logistic Hub, yang nantinya direncanakan akan dapat meningkatkan PDRB masyarakat di masa mendatang.

TINJAUAN PUSTAKA

Perlu dicatat bahwa pembangunan infrastruktur transportasi merupakan bagian integral dari pembangunan negara. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur dianggap sebagai motor penggerak pembangunan daerah, termasuk pembangunan industri. Pemerintah melakukan berbagai upaya untuk menyediakan infrastruktur dan layanan yang berkualitas, baik dalam bentuk kerangka regulasi maupun kerangka kerja untuk perbaikan dan peningkatan kapasitas infrastruktur yang rusak dan investasi dalam konstruksi baru. Kerangka regulasi dan investasi bertujuan untuk meningkatkan ketersediaan fasilitas dan layanan infrastruktur [1].

Pertumbuhan PDRB yang kuat sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur transportasi di suatu daerah. Namun dari sisi penawaran, pemerintah terkendala oleh minimnya modal investasi (dana) untuk memelihara dan mengembangkan infrastruktur transportasi baru. Sementara itu, di sisi lain, permintaan (side demand) infrastruktur transportasi sangat besar ketika jumlah penduduk suatu daerah semakin padat. Oleh karena itu, moda transportasi juga meningkat untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi [2].

Meskipun upaya telah dilakukan untuk mempercepat pembangunan infrastruktur dan/atau infrastruktur transportasi, hal itu memakan waktu dan biaya. Maka untuk menuju kesana dibutuhkan fokus dan keseriusan. Untuk memastikan bahwa pengembangan proyek dapat dilanjutkan dari kesiapan hingga dimulainya kembali, diperlukan kebijakan yang terintegrasi, kuat, konsisten dan tepat waktu dengan tetap menjaga prinsip-prinsip tata kelola yang baik [6].

Salah satu upaya yang dilakukan pemerintah untuk meningkatkan kapasitas infrastruktur yang terbatas, terutama di tingkat daerah, khususnya di kawasan timur Indonesia, disebut Masterplan Percepatan dan Keterbukaan Perluasan Perekonomian Indonesia (MP3EI). Menurut [8], pembangunan infrastruktur di Indonesia seolah mendapatkan kembali momentumnya dengan diluncurkannya MP3EI pada 27 Mei 2011. MP3EI memiliki tujuan disruptif, bukan "business as usual" untuk mendorong pencapaian tujuan mulia. pertumbuhan ekonomi yang seimbang, adil dan merata. MP3EI kini menjadi pedoman proses perencanaan nasional yang menggabungkan konsep perencanaan regional dan sectoral [10].

Maksud dan tujuan utama MP3EI tidak lain adalah memperkuat pondasi ekonomi di daerah, melalui upaya mendorong/meningkatkan Produk Domestik Bruto (PDB) daerah. Dengan kata lain, keberhasilan pembangunan daerah, salah satu kriteria evaluasinya adalah tingkat pencapaian PDRB.

Peningkatan GDP yang signifikan tentunya akan berdampak langsung pada Produk Domestik Bruto (PDB). Dalam hal ini, laju PDRB sangat ditentukan oleh pembangunan infrastruktur transportasi yang andal dan konsisten di daerah [16].

Dari alokasi modal publik dan swasta, infrastruktur dianggap sebagai mesin pembangunan negara dan daerah. Dari perspektif makroekonomi, ketersediaan layanan infrastruktur mempengaruhi produktivitas marjinal modal swasta, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan layanan infrastruktur mempengaruhi produktivitas marjinal modal swasta. Lantai mempengaruhi pengurangan biaya produksi. Selain itu, infrastruktur berpengaruh signifikan terhadap peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, seperti peningkatan produktivitas tenaga kerja, akses lapangan kerja, dan peningkatan stabilitas ekonomi. Stabilitas makroekonomi yaitu kesinambungan fiskal, perkembangan pasar kredit dan dampaknya terhadap tenaga kerja [11].

Peran lainnya adalah infrastruktur sebagai jaringan infrastruktur yang mendasari keberadaan suatu kota atau wilayah merupakan faktor penting dalam keberlangsungan dan pertumbuhan suatu kota atau wilayah [1][4]. Jika penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur transportasi tidak dilakukan dengan baik, maka jaringan kota atau simpul-simpul aktivitas perkotaan di suatu wilayah akan terganggu, sehingga berdampak pada degradasi, sistem ekonomi, dan aspek sosial masyarakat [5]. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan infrastruktur merupakan sumber modal utama bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang dalam upaya merangsang dan merangsang perekonomian, yang berimplikasi penting baik secara makro maupun mikro. Dengan kata lain, tanpa infrastruktur jalan, pelabuhan, dan bandara yang memadai, kemajuan dalam segala aspek kehidupan manusia tidak akan dapat berkembang (swasembada).

Dalam hal ini tidak dapat dipungkiri bahwa prasarana transportasi merupakan urat nadi suatu daerah, berperan sangat penting dalam memajukan pembangunan suatu daerah, membawa perekonomian bergerak sesuai siklus peredaran barang, dan memindahkan penduduk dari suatu daerah kepada yang lain. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu alasan memberikan eksternalitas yang sangat penting bagi peningkatan simultan kegiatan ekonomi di suatu wilayah [3]. Dalam arti ada pembangunan infrastruktur transportasi yang utuh, hanya pembangunan infrastruktur lain yang dapat berlangsung dan berkembang dengan baik, termasuk pengembangan aspek kehidupan lainnya.

Pendapat di atas didukung oleh sejumlah temuan penelitian, beberapa di antaranya menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur memainkan peran yang sangat penting dan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara atau wilayah [7]. Bahkan penelitian yang dilaporkan oleh Bank Dunia, bahwa elastisitas Produk Domestik Bruto (PDB) terhadap infrastruktur transportasi di suatu negara merupakan multiplier effect dari 7% menjadi 44%, variasi yang cukup signifikan [9].

Pengembangan infrastruktur transportasi terpadu dianggap sebagai faktor kunci dalam mempromosikan PDRB. Sejarah membuktikan bahwa tidak ada wilayah atau negara di dunia ini yang tertinggal dari segi ekonomi karena pembangunan infrastruktur yang sangat lengkap dan berkualitas. Dengan infrastruktur yang terbatas dan kualitas yang buruk justru sebaliknya [12], sehingga pertumbuhan ekonomi/PDRB daerah sangat dipengaruhi oleh perkembangan infrastruktur, infrastruktur lalu lintas yang sinkron dan meningkat dari tahun ke tahun [17].

Pertumbuhan PDRB tidak akan pernah cepat dan akan maju jika pembangunan infrastruktur transportasi sangat terbatas. Ketersediaan infrastruktur transportasi di suatu wilayah akan berdampak pada peningkatan pembangunan ekonomi di wilayah lain. Efek knock-on, yaitu pengaruh yang ditimbulkan oleh kegiatan (pembangunan) sebelumnya terhadap arah rangkaian kegiatan sektor ekonomi yang berkelanjutan secara berkelanjutan. Secara singkat, knock-on effect adalah akibat yang ditimbulkan oleh sebab primer, yang kemudian menimbulkan akibat lanjutan untuk meningkatkan perekonomian atau kehidupan sosial suatu daerah [14][15].

Akibat knock-on effect yang disebabkan oleh ketersediaan infrastruktur transportasi, berbagai usaha atau industri baik usaha kecil menengah (UKM) maupun industri besar akan terus berkembang dan tumbuh pesat. Dengan adanya industri UKM dan industri skala besar, perusahaan akan

berkembang, menciptakan lapangan kerja yang luas bagi para penganggur, sehingga menghasilkan pendapatan nyata bagi pekerja [13][12]. Selanjutnya dengan tersedianya infrastruktur transportasi, pelayanan publik kepada masyarakat pemerintah semakin efisien, efisien dan ekonomis [16].

METODOLOGI

Proyeksi potensi permintaan jasa (Demand Forecasting) dapat dianalisis menggunakan metode proyeksi pertumbuhan perekonomian dan kependudukan di masa depan. Untuk perekonomian, indikator yang biasanya digunakan adalah nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sedangkan untuk aspek kependudukan indikator yang biasa digunakan adalah jumlah penduduk. Banyak model atau formulasi untuk memproyeksi kondisi perekonomian dan kependudukan suatu wilayah. Model formulasi untuk perkiraan arus muatan adalah sebagai berikut:

a. Metode Aritmatik (Trend Linier)

Metode aritmatik / trend linear adalah teknik prediksi yang paling sederhana dari seluruh model trend. Model ini menggunakan persamaan derajat pertama (first degree equation). Asumsinya adalah jumlah produksi atau hal lainnya yang diprediksikan akan terus tumbuh atau terus menurun setiap tahun dengan jumlah tetap. Angka pertumbuhan diperoleh dari data historis tahun sebelumnya. Secara sederhana metode trend linier dapat dijelaskan dengan persamaan:

$$P_t = P_0 \times (1 + r \ t) \quad (1)$$

Dimana:

- PT = jumlah penduduk atau PDRB pada tahun rencana/prediksi
- P0 = jumlah penduduk atau PDRB pada tahun awal
- R = angka pertumbuhan
- T = selisih tahun rencana/prediksi dengan tahun awal

b. Metode Geometrik

Metode trend geometrik menggunakan asumsi dasar yang sama dengan metode trend linier dimana jumlah produksi yang diprediksikan akan terus tumbuh atau terus menurun. Perbedaannya adalah pada metode geometrik bukan jumlah pertambahan prediksi yang sama, melainkan angka atau persentase pertumbuhannya. Hal ini dikarenakan angka pertumbuhan yang digunakan merupakan fungsi kuadrat dari waktu sehingga kurva yang terbentuk tidak linier tetapi membentuk kurva. Secara sederhana, dapat dijelaskan dengan persamaan :

$$P_t = P_0 \times (1 + r)^t \quad (2)$$

Dimana:

- Pt = jumlah penduduk atau PDRB pada tahun rencana/prediksi
- P0 = jumlah penduduk atau PDRB pada tahun awal
- r = angka pertumbuhan
- t = selisih tahun rencana/prediksi dengan tahun awal

c. Metode Regresi Linier

Metode regresi hampir sama dengan metode trend linier. Perbedaannya terletak pada jumlah prediksi maupun angka pertumbuhannya yang fluktuatif setiap waktu namun tetap berbentuk garis linier. Hal ini dikarenakan rumus yang terbentuk merupakan hasil dari analisis keterkaitan yang melibatkan variabel bebas (waktu) dan variabel tetap (hal yang diprediksikan atau jumlah produksi) dengan menggunakan data historisnya. Pada metode ini kita tidak perlu menghitung terlebih dahulu angka pertumbuhannya, melainkan fungsi atau persamaan yang dihasilkan.

$$Y = b_0 + b_1x_1 + b_2x_2 \quad (3)$$

Dimana:

Y = proyeksi ekonomi (peubah tidak bebas)

x_1, x_2 = peubah bebas

b_0 = konstanta

b_1, b_2 = koefisien regresi

HASIL DAN PEMBAHASAN

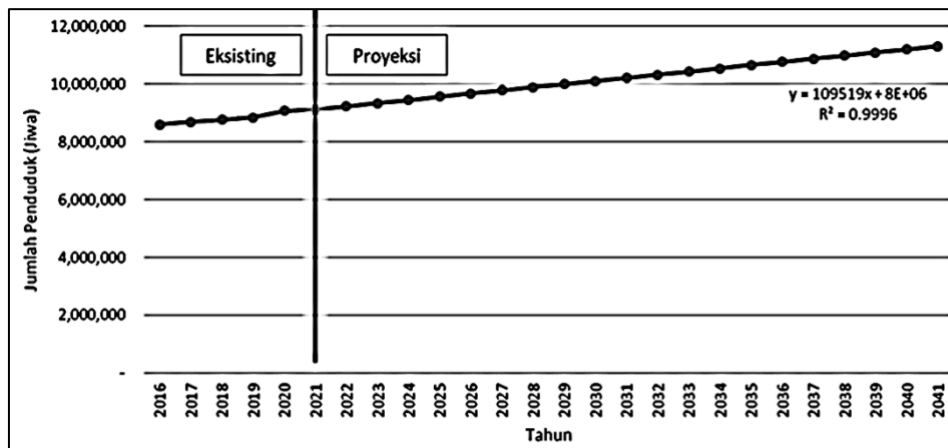
1) Analisis dan Proyeksi Kependudukan Wilayah Hinterland Dry port Kabupaten Jeneponto dan Kabupaten Sidrap

Penduduk Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2020 berdasarkan data BPS sebanyak 9.073.509 jiwa yang terdiri dari 4.504.641 jiwa penduduk laki-laki dan 4.568.868 jiwa penduduk perempuan dengan rasio jenis kelamin sebesar 98.60. Laju pertumbuhan penduduk Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2020 adalah sebesar 1.18%, sedangkan laju pertumbuhan penduduk rata-rata dalam 5 tahun terakhir adalah sebesar 1,05%. Kepadatan penduduk rata-rata Provinsi Sulawesi Selatan adalah sebesar 198.27 jiwa/km². Jumlah angkatan kerja di Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2020 sebanyak 4276.437 jiwa, dengan rincian yang bekerja sebanyak 4.006.620 jiwa dan sebanyak 269.817 jiwa mencari kerja. Tingkat partisipasi angkatan kerja adalah sebesar 63.40%, sedangkan tingkat pencari kerja di Provinsi Sulawesi Selatan mencapai 5,61%.

Proyeksi pertumbuhan penduduk Provinsi Sulawesi Selatan dihitung dengan menggunakan metode trend linier, geometrik dan dan regresi linier. Dari hasil uji korelasi di atas, didapatkan bahwa metode proyeksi geometrik mempunyai nilai R Square tertinggi serta nilai Standard error terendah sehingga memiliki tingkat korelasi yang cukup kuat antara variabel X (tahun dasar) dengan variabel Y (jumlah penduduk Provinsi Sulawesi Selatan) sehingga dapat dan valid digunakan sebagai proyeksi pertumbuhan penduduk Provinsi Sulawesi Selatan. Proyeksi penduduk Provinsi Sulawesi Selatan tersebut digunakan sebagai salah satu variabel dalam proyeksi permintaan jasa angkutan laut, dikarenakan hinterland Dry Port Kab. Jeneponto dan Kab. Sidrap meliputi hampir keseluruhan Provinsi Sulawesi Selatan.

Tabel 1. Proyeksi Jumlah Penduduk Provinsi Sulawesi Selatan dan Kota Makassar (Jiwa)

Tahun		PendudukProvin siSulawesiSelat an
Eksisting	2016	8,606,375
	2017	8,690,294
	2018	8,771,970
	2019	8,851,225
	2020	9,073,509
Proyeksi	2021	9,127,220
	2022	9,236,740
	2023	9,346,260
	2024	9,455,780
	2025	9,565,300
	2026	9,674,820
	2027	9,784,340
	2028	9,893,860
	2029	10,003,380
	2030	10,112,900
	2031	10,222,420
	2032	10,331,940
	2033	10,441,460
	2034	10,550,980
	2035	10,660,500
	2036	10,770,020
2037	10,879,540	
2038	10,989,060	
2039	11,098,580	
2040	11,208,100	
2041	11,317,620	



Gambar 1. Proyeksi Penduduk Provinsi Sulawesi Selatan

2) Analisis dan Proyeksi Pertumbuhan Ekonomi Hinterland Dry port Kabupaten Jeneponto dan Kabupaten Sidrap

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Atas Dasar Harga Berlaku di Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2020 sebesar 504.478.54 miliar rupiah. Sedangkan PDRB Atas Dasar Harga Konstan sebesar 328.192,82 miliar rupiah. Laju pertumbuhan PDRB Sulawesi Selatan tahun 2020 mencapai - 0.70 %. Sedangkan laju pertumbuhan PDRB Sulawesi Selatan rata-rata pada 5 tahun terakhir adalah sebesar 5.57%. Seluruh kategori ekonomi PDRB yang lain pada tahun 2020 tercatat mengalami pertumbuhan yang positif dan negatif dengan pertumbuhan ekonomi tertinggi dicapai oleh sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan sebesar 21,70 %.

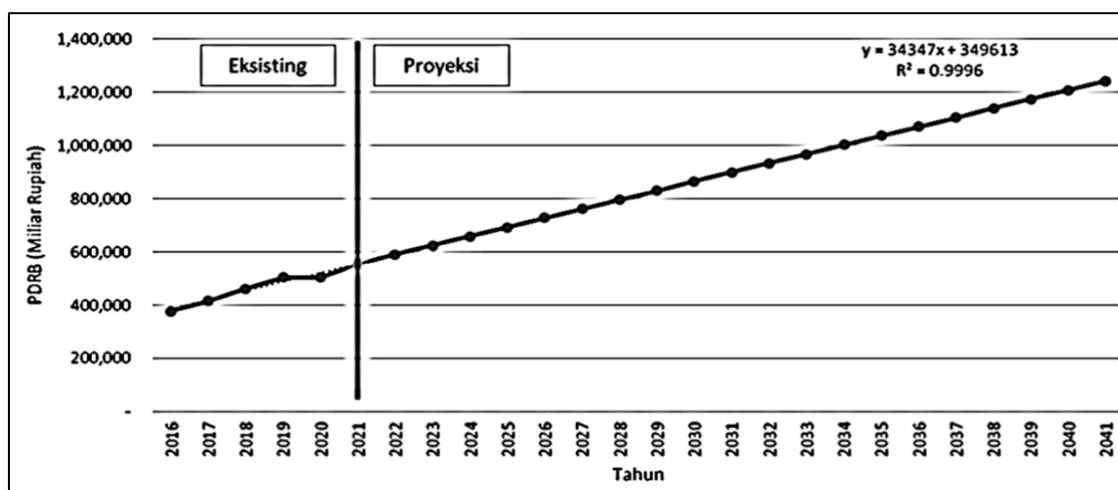
Tabel 2. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Provinsi Sulawesi Selatan 2016 – 2020

Lapangan Usaha/Industry	Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (miliar rupiah)					(%)
	2016	2017	2018	2019	2020	
A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	88344.95	96109.87	104097.07	107655.08	109495.51	21,70
B. Pertambangan dan Penggalian	19564.26	20405.86	22166.69	23301.72	23444.29	4,65
C. Industri Pengolahan	53017.47	57449.33	59443.1	66427.95	64647.4	12,81
D. Pengadaan Listrik dan Gas	219.86	268.71	300.09	318.61	322.65	0,06
E. Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah, dan Daur Ulang	394	430.77	462.7	476.36	510.09	0,10
F. Konstruksi	47621.18	53563.97	62568.95	71164.18	72415.57	14,35
G. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	50058.29	56977.29	66418.32	74624.4	72982.96	14,47
H. Transportasi dan Pergudangan	16170.46	17514.08	19699.78	21211.47	15508.34	3,07
I. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	4991.42	5710.65	6532.74	7129.7	6433.99	1,28
J. Informasi dan Komunikasi	17573.8	19933.01	22779.85	25485.62	28309.67	5,61
K. Jasa Keuangan dan Asuransi	14363.09	15797.24	17278.62	18429.94	18914.04	3,75
L. Real Estat	14879.21	15874.72	17144.39	18407.59	19214.27	3,81
M,N. Jasa Perusahaan	1652.58	1845.25	2106.3	2370.75	2176.61	0,43
O. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib	16841.81	18194.82	20654.25	23328.53	23749.39	4,71
P. Jasa Pendidikan	19130.9	21756.45	24425.95	26538.45	28238.15	5,60
Q. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	7329.54	8188.61	9187.59	10163.1	11635.1	2,31
R,S,T,U. Jasa Lainnya	4956.08	5567.57	6508.35	7288.27	6480.52	1,28
Produk Domestik Regional Bruto	377108.91	415588.2	461774.74	504321.74	504478.54	100,00

Proyeksi pertumbuhan ekonomi Provinsi Sulawesi Selatan dihitung dengan menggunakan metode trend linier, geometrik dan dan regresi linier. Dari hasil uji korelasi tersebut, didapatkan bahwa proyeksi pertumbuhan ekonomi baik itu PDRB Atas Dasar Harga Berlaku maupun PDRB Atas Dasar Harga Konstan dengan menggunakan metode proyeksi geometrik mempunyai nilai adjusted R Square tertinggi serta nilai Standard error terendah sehingga memiliki tingkat korelasi yang cukup kuat antara variabel X (tahun dasar) dengan variabel Y (PDRB ADHB dan PDRB ADHK Provinsi Sulawesi Selatan) sehingga dapat dan valid digunakan sebagai proyeksi pertumbuhan ekonomi Provinsi Sulawesi Selatan. Dalam analisis proyeksi permintaan jasa angkutan laut, pertumbuhan ekonomi yang digunakan adalah menggunakan PDRB Atas Dasar Harga Konstan, karena seluruh agregat penilaian didasarkan kepada harga pada satu tahun tertentu sehingga pertumbuhan ekonomi yang terjadi merupakan nilai perubahan murni pada tiap-tiap agregat atau sektor yang ada tanpa terpengaruh oleh inflasi dan faktor lainnya.

Tabel 3. Proyeksi Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Sulawesi Selatan (Miliar Rupiah)

Tahun		PDRB ADHK Provinsi Sulawesi Selatan (Miliar Rupiah)
Eksisting	2016	377,109
	2017	415,588
	2018	461,775
	2019	504,322
	2020	504,479
Proyeksi	2021	555,695
	2022	590,042
	2023	624,389
	2024	658,736
	2025	693,083
	2026	727,430
	2027	761,777
	2028	796,124
	2029	830,471
	2030	864,818
	2031	899,165
	2032	933,512
	2033	967,859
	2034	1,002,206
	2035	1,036,553
	2036	1,070,900
2037	1,105,247	
2038	1,139,594	
2039	1,173,941	
2040	1,208,288	
2041	1,242,635	



Gambar 2. Proyeksi PDRB Atas Dasar Harga Konstan Sulawesi Selatan

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil proyeksi dan forecasting yang dilakukan, dapat diketahui bahwa pertumbuhan ekonomi daerah dengan adanya pembangunan Dry Port di Kabupaten Jeneponto dan Kabupaten Sidrap menunjukkan perkembangan yang positif. Ditinjau dari nilai PDRB dari tahun ke tahun, peningkatan PDRB bersifat relative linier. Forecasting tersebut merupakan asumsi dengan variable yang konstan dan tidak dipengaruhi oleh inflasi. Namun juga tidak menutup kemungkinan akan ada variable yang membuat pertumbuhan tersebut berubah menjadi trend eksponensial, yang artinya dari tahun ke tahun pertumbuhan ekonomi akan bertambah lebih banyak dibanding tahun-tahun sebelumnya.

Secara keseluruhan, dengan meninjau proyeksi pertumbuhan ekonomi yang ada, pembangunan tersebut sangat layak untuk dilakukan. Namun kajian ini juga membuktikan bahwa perlu ada peninjauan lebih mendalam terhadap aspek finansial yang lain yang perlu dikaji dalam sebuah studi kelayakan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Adisasmita, R., (2005). *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta.
- [2] Adisasmita, S. A., (2012). *Penerbangan dan Bandar Udara*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta
- [3] Agenor, P.R., (2006). *A Theory of Infrastructure-led Development*, Discussion paper series, Number 038, Center for Growth and Business Cycle Research, Economic, Studies, University of Manchester, Manchester.
- [4] Aldian, A. (2009). SPATIAL STRUCTURE AND FREIGHT DEMAND IN INDONESIA (CASE STUDY OF CENTRAL JAVA PROVINCE). In *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies Vol. 7 (The 8th International Conference of Eastern Asia Society for Transportation Studies, 2009)* (pp. 155-155). Eastern Asia Society for Transportation Studies.
- [5] Dwi Sihono, R. How Feasibility Study Guides An Execution Of Project Development. *International Journal of Business and Applied Social Science*, 8(1), 43-55.
- [6] Dwiatmoko, H., Supriyatno, D., & Mudjanarko, S. W. (2020). The Role of Railway Infrastructure Development on the Regional Economic Growth. *International Journal of Sustainable Construction Engineering and Technology*, 11(1), 125-135.
- [7] Feriyantoa, N., & El Aiyubbic, D. (2019). Regional spillover effect to Gross Regional Development Product (GRDP) in The Special Region of Yogyakarta, Indonesia. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 6(3), 1318.
- [8] Juhandi, D. (2022). The Effect of GRDP Sector Composition on Economic Growth in the Lake Toba Region. *Jurnal Ekonomi dan Studi Pembangunan*, 13(2), 124-135.
- [9] Karim, A., Fatur Rahman, A., Suhartono, S., Prastyo, D. D., & Manfaat, B. (2017). Regression Models for Spatial Data: An Example from Gross Domestic Regional Bruto in Province Central Java. *Jurnal Ekonomi Pembangunan: Kajian Masalah Ekonomi dan Pembangunan*, 18(2), 213-224.
- [10] Mgunda, M. I., & ISKANDAR, D. D. (2020). THE IMPACT OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE ON ECONOMIC GROWTH (A CASE STUDY INDONESIA) (Doctoral dissertation, Diponegoro University, Faculty of Economics and Business).
- [11] Nugraha, A. T., Prayitno, G., Situmorang, M. E., & Nasution, A. (2020). THE ROLE OF INFRASTRUCTURE IN ECONOMIC GROWTH AND INCOME INEQUALITY IN INDONESIA. *Economics & Sociology*, 13(1), 102-115.
- [12] Salim, M. N., Susilastuti, D., & Rafiqah, I. W. (2020). Determinant of MSMEs performance and its impact on province GRDP in Indonesia. *International Journal of Business, Economics and Management*, 7(1), 1-13.
- [13] Sari, I. P. (2020, October). The Effects of Physical Infrastructure Development in Supporting Economic Growth in North Sumatra Province. In *Journal of International Conference Proceedings (JICP)* (Vol. 3, No. 2, pp. 177-183).
- [14] Sophiana, Y., & Rahmini, N. (2020). Investment, Absorbed Labor, Infrastructure and Exports on the GDP of Kotabaru District from Special Economic Zone.
- [15] Tarigan, H., Matondang, A. R., & Lubis, S. (2021, March). The Effect of Road Network and the Freight Transport Operation to the Development of the Region and Welfare of the Society in Langkat Regency. In *Journal of Physics: Conference Series* (Vol. 1811, No. 1, p. 012084). IOP Publishing.
- [16] Winardy, J., Engelina, J., Rinika, D., & Clarence, A. (2021). ANALYSIS OF THE EFFECT OF INCREASING THE GDP OF CENTRAL JAVA PROVINCE THROUGH INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT.
- [17] Yusuf, M., Matondang, R., & Purwoko, A. THE EFFECT OF RAILWAY DEVELOPMENT TO THE REGIONAL ECONOMIC GROWTH IN NORTH SUMATERA. *EPRA International Journal of Multidisciplinary Research (IJMR)*, 55.