

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan analisis data yang dapat diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil analisis menunjukkan bahwa sektor angkutan rel memiliki keterkaitan sebagai sektor pendorong (driving sector) dengan keterkaitan ke belakang yang sangat tinggi (1,85943, peringkat 3) namun keterkaitan ke depan yang relatif rendah (1,32470, peringkat 28). Tingginya keterkaitan ke belakang ini mengindikasikan bahwa sektor angkutan rel memiliki kemampuan yang sangat kuat dalam menarik pertumbuhan sektor-sektor yang menyediakan input baginya, seperti konstruksi, industri logam, dan ketenagalistrikan.
2. Analisis penyebaran memperjelas karakteristik sektor angkutan rel. Koefisien penyebaran yang tinggi ($1,22810 > 1$) menunjukkan bahwa pengembangan sektor ini memberikan dampak berganda yang lebih besar dari rata-rata sektor ekonomi, menegaskan posisinya sebagai penggerak utama. Secara bersamaan, kepekaan penyebaran yang rendah ($0,80426, < 1$) menunjukkan sektor ini relatif stabil dan tidak mudah terpengaruh oleh fluktuasi ekonomi umum, sehingga dapat berfungsi sebagai jangkar dalam struktur ekonomi.
3. Hasil analisis angka pengganda menunjukkan dampak yang signifikan. Angka pengganda output sektor angkutan rel sebesar 1,85943 (peringkat 3) mengindikasikan bahwa setiap peningkatan permintaan akhir sebesar Rp1 pada sektor ini akan menghasilkan peningkatan total output ekonomi sebesar Rp1,86. Angka pengganda pendapatan rumah tangga sebesar 0,01329 (peringkat 5) menunjukkan kemampuan signifikan dalam menghasilkan pendapatan bagi masyarakat. Angka pengganda kesempatan kerja sebesar 0,002876 (peringkat 4) menunjukkan kemampuan yang

tinggi dalam menciptakan lapangan kerja, dengan estimasi sekitar 2,9 orang per miliar rupiah investasi.

4. Simulasi investasi sebesar Rp24,05 triliun menghasilkan dampak total yang signifikan. Dampak terhadap output mencapai Rp44,75 triliun dengan multiplier effect sebesar 1,86. Dampak terhadap pendapatan rumah tangga mencapai Rp319,6 miliar. Dampak terhadap penciptaan kesempatan kerja mencapai 69.170 orang, dengan 85,7% berada di sektor transportasi. Keseluruhan hasil ini mengkonfirmasi efektivitas investasi LRT sebagai instrumen strategis untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja di DKI.

5.2. Keterbatasan

Penelitian ini, meskipun telah dilaksanakan dengan metodologi yang sistematis, memiliki beberapa keterbatasan yang perlu diakui dan dapat menjadi landasan bagi penelitian di masa depan:

1. Sifat Statis Model dan Asumsi Koefisien Tetap: Penelitian ini menggunakan model Input-Output (I-O) statis, yang mengasumsikan bahwa struktur ekonomi, teknologi produksi, dan harga relatif bersifat konstan selama periode analisis. Asumsi ini melekat pada fungsi produksi Leontief yang digunakan, di mana koefisien teknis dianggap tetap.
2. Keterbatasan Analisis Distribusi Pendapatan (Model Terbuka): Analisis dampak terhadap pendapatan rumah tangga dalam penelitian ini menggunakan kerangka model I-O terbuka, di mana sektor rumah tangga diperlakukan sebagai komponen permintaan akhir (eksogen). Konsekuensinya, model ini mampu mengestimasi total peningkatan pendapatan rumah tangga secara agregat, namun tidak dapat menganalisis bagaimana pendapatan tambahan tersebut didistribusikan di antara kelompok-kelompok rumah tangga dengan tingkat pendapatan yang berbeda (misalnya, rumah tangga berpendapatan rendah, menengah, dan tinggi). Untuk analisis distribusi pendapatan yang lebih mendalam, diperlukan pendekatan model tertutup yang diperluas, seperti model Miyazawa, yang secara spesifik memecah sektor rumah tangga ke dalam

berbagai kelompok pendapatan untuk melacak aliran pendapatan dan pola belanja yang berbeda antar kelompok

5.3 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka saran dapat saya diberikan adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah DKI Jakarta perlu mengembangkan strategi besar transportasi terintegrasi yang memaksimalkan multiplier effect dari berbagai investasi infrastruktur transportasi. Mengingat tingginya backward linkage sektor angkutan rel, koordinasi antar-sektor menjadi krusial untuk memastikan kapasitas supply yang memadai dari sektor-sektor pemasok input seperti ketenagalistrikan, konstruksi, dan industri logam. Perencanaan yang terintegrasi juga dapat mengantisipasi dampak inflasioner yang mungkin timbul akibat peningkatan permintaan yang signifikan terhadap input-input tersebut.
2. Untuk mengatasi keterbatasan forward linkage sektor angkutan rel, pemerintah perlu mempercepat implementasi konsep TOD yang komprehensif di seluruh stasiun LRT. Pengembangan layanan terintegrasi seperti pusat perdagangan, perkantoran, hunian, dan fasilitas publik di sekitar stasiun dapat meningkatkan keterkaitan ke depan sektor angkutan rel dengan sektor properti, perdagangan, dan jasa.
3. Pemerintah perlu mengembangkan kebijakan tingkat komponen dalam lokal yang memaksimalkan partisipasi industri dalam negeri dalam rantai pasokan LRT, mulai dari komponen rolling stock hingga sistem teknologi informasi. Program transfer teknologi dan kemitraan dengan UMKM dapat memperluas distribusi manfaat ekonomi kepada segmen masyarakat yang lebih luas. Pengembangan klaster industri pendukung transportasi dan standarisasi komponen lokal dapat memperkuat backward linkage dan menciptakan industri pendukung yang berkelanjutan.