

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi regional pada dasarnya tidak berlangsung secara merata diseluruh wilayah, melainkan cenderung terkonsentrasi pada daerah tertentu yang memiliki keunggulan aglomerasi, infastruktur, serta konektivitas ekonomi yang lebih kuat. Wilayah yang berfungsi sebagai pusat pertumbuhan (*growth pole*) akan menarik aktivitas ekonomi, investasi dan tenaga kerja sehingga menciptakan dinamika interaksi dengan wilayah disekitarnya. Interaksi tersebut dapat menghasilkan *spillover effect*, yaitu proses penyebaran dampak ekonomi dari wilayah inti ke wilayah lain melalui berbagai mekanisme seperti perdagangan antarwilayah, mobilitas tenaga kerja, investasi, dan keterkaitan sektoral (Fujita et al., 1999). Fenomena ini menjadi salah satu konsep penting dalam analisis pembangunan wilayah karna menentukan apakah pertumbuhan ekonomi yang terpusat mampu memberikan manfaat yang lebih luas bagi wilayah sekitarnya atau justru memperlebar kesenjangan regional melalui *backwash effect* (Myrdal & Sitohang, 1957). Hubungan antara wilayah pusat dan wilayah hinterland pada dasarnya bersifat interaktif dan tidak hanya berjalan satu arah, keberadaan infastruktur konektivitas yang menghubungkan keduanya berpotensi memoerkuat hubungan timbal balik (*bidirectional*) dimana wilayah hinterland turut memengaruhi wilayah pusat melalui penyediaan tenaga kerja, bahan baku, dan permintaan pasar sebagaimana ditegaskan dalam konsep keterkaitan spasial dua arah pada analisis ekonomi regional (Benos et al., 2015).

Salah satu wilayah yang menunjukkan keterkaitan pusat pertumbuhan di Indonesia adalah Kota Surabaya. Sebagai kota terbesar kedua di Indonesia dan pusat kegiatan ekonomi di Kawasan Jawa Timur, Surabaya ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional dengan peran strategi dalam mendorong aktivitas industri, perdagangan, serta jasa di kawasan sekitarnya. Konektivitas Surabaya dengan Pulau Madura semakin meningkat sejak beroperasinya Jembatan Suramadu pada 10 Juni 2009, yang menghubungkan Surabaya dengan Kabupaten Bangkalan sebagai pintu gerbang utama Pulau Madura (Karyadinata et al., 2019). Sehingga secara teoritis seharusnya menjadi wilayah yang paling diuntungkan dari limpahan (*spillover*) aktivitas ekonomi Surabaya. Namun demikian, sejumlah temuan empiris menunjukkan bahwa harapan tersebut belum sepenuhnya terwujud. Kajian yang dipublikasikan Universitas Airlangga mengenai dampak Suramadu menemukan bahwa dengan menggunakan metode kontrol sintesis pada periode 2010-2017, pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bangkalan justru cenderung lebih rendah dibandingkan daerah pembanding yang tidak menerima intervensi infrastruktur serupa yang mengindikasikan bahwa jembatan ini berpotensi mengalihkan faktor produksi seperti tenaga kerja dan modal menuju Surabaya yang maju bukan sebaliknya (Chusnah & Sudaryono, 2025). Fenomena ini sejalan dengan konsep *backwash effect* dalam teori kutub pertumbuhan, dimana kedekatan geografis dengan pusat pertumbuhan tidak otomatis menghasilkan limpahan manfaat ekonomi bagi wilayah hinterland apabila kapasitas penyerapan wilayah tersebut masih terbatas (Santoso, 2021).

Berbagai penelitian menunjukkan bahwa interaksi ekonomi antara Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan telah menimbulkan beberapa bentuk *spillover*. Setelah Jembatan Suramadu beroperasi, aktivitas ekonomi di Kabupaten Bangkalan mengalami perkembangan yang ditandai dengan meningkatnya kegiatan nonpertanian, berkembangnya produk unggulan desa, meningkatnya akses terhadap fasilitas ekonomi, serta kontribusinya terhadap penurunan tingkat kemiskinan (Karyadinata et al., 2019). Selain itu, aktivitas sektor riil di Kabupaten Bangkalan juga berkembang yang tercermin dari meningkatnya arus barang dan kontribusi pajak terhadap Pendapatan Asli Daerah (Penangsang et al., 2019). Di sisi lain, pembangunan Suramadu turut mendorong tumbuhnya kawasan permukiman baru, meningkatnya permintaan hunian, dan munculnya pusat-pusat perdagangan di sekitar wilayah Bangkalan sebagai akibat meningkatnya aksesibilitas dengan Kota Surabaya.

Indikasi keterkaitan ekonomi antara Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan dapat dilihat dari tingginya mobilitas kendaraan yang melintasi Jembatan Suramadu sejak dioperasikan pada tahun 2009. Berdasarkan laporan Kementerian Pekerjaan Umum yang mengutip PT Jasa Marga, rata-rata lalu lintas harian di Jembatan Suramadu telah mencapai sekitar 42.500 kendaraan per hari pada masa awal operasionalnya. Tingginya arus kendaraan tersebut menunjukkan bahwa Jembatan Suramadu menjadi penghubung utama mobilitas penduduk dan distribusi barang antara Surabaya dan Pulau Madura. Selanjutnya, pemerintah menetapkan pembebasan tarif Jembatan Suramadu melalui Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2018 sebagai upaya mendorong pertumbuhan ekonomi di Pulau Madura.

Temuan tersebut diperkuat oleh data komuter Badan Pusat Statistik (BPS) yang menunjukkan adanya mobilitas harian penduduk antara Kabupaten Bangkalan dan Kota Surabaya untuk bekerja maupun melakukan aktivitas ekonomi lainnya. Dengan demikian, baik data lalu lintas maupun data komuter sama-sama menunjukkan bahwa hubungan fungsional antara kedua wilayah berlangsung secara intensif.

Tabel 1. 1 Mobilitas Komuter antar Kabupaten Bangkalan dan Kota Surabaya

Arah Komuter	Kegiatan Utama Komuter			Jumlah
	Bekerja	Sekolah	Kursus	
Bangkalan - Surabaya	3.990	662	-	4.652
Surabaya - Bangkalan	1.204	-	-	1.204

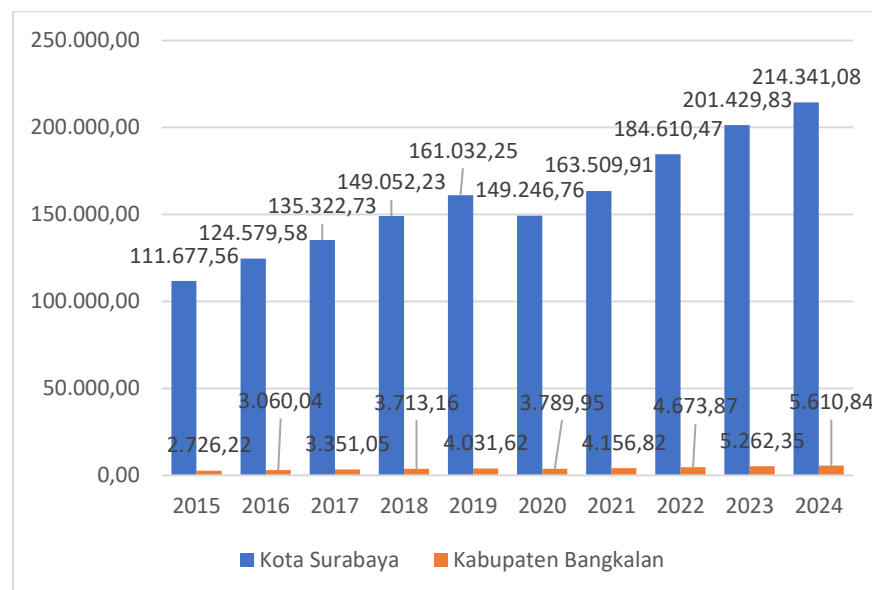
Sumber : Badan Pusat Statistik, 2026

Berdasarkan Badan Pusat Statistik dalam publikasi Statistik Statistik Komuter Gerbangkertosusila 2017, tercatat sebanyak 4.652 penduduk Kabupaten Bangkalan melakukan kegiatan utama di Kota Surabaya, sedangkan komuter dari Kota Surabaya menuju Kabupaten Bangkalan berjumlah 1.204 orang. Data tersebut menunjukkan bahwa arus mobilitas lebih didominasi oleh penduduk Kabupaten Bangkalan yang bekerja atau beraktivitas di Kota Surabaya, sehingga Surabaya berperan sebagai pusat kegiatan ekonomi sekaligus penyedia kesempatan kerja bagi wilayah sekitarnya. Di sisi lain, keberadaan komuter dari Surabaya menuju Bangkalan juga menunjukkan adanya interaksi ekonomi antara kedua wilayah. Kondisi tersebut mengindikasikan adanya keterkaitan ekonomi yang berpotensi menimbulkan *spillover effect* melalui mobilitas tenaga kerja, peningkatan pendapatan, aktivitas perdagangan, serta perkembangan sektor transportasi.

Pemerintah Provinsi Jawa Timur turut memperkuat konektivitas antara Surabaya dan Bangkalan melalui pengoperasian Bus Trans Jatim Koridor V yang menghubungkan Terminal Purabaya di Surabaya dengan terminal Bangkalan melalui Jembatan Suramadu. Koridor ini mulai beroperasi pada 30 September 2024 sebagai bagian dari upaya meningkatkan aksesibilitas transportasi publik sekaligus memperkuat integrasi ekonomi antar kedua wilayah. Sebelum layanan dioperasikan, hasil survei Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur memperkirakan potensi pengguna mencapai sekitar 3.000 penumpang per hari, yang didominasi oleh masyarakat Bangkalan yang bekerja di Surabaya. Setelah beroperasi, Koridor V mencatat 233.775 penumpang selama periode Januari-Maret 2025. Tingginya jumlah pengguna tersebut menunjukkan bahwa layanan Trans Jatim telah dimanfaatkan sebagai moda transportasi utama oleh masyarakat yang melakukan mobilitas antara Surabaya dan Bangkalan. Kondisi ini semakin memperkuat indikasi adanya interaksi ekonomi yang insentif antara kedua wilayah melalui mobilitas tenaga kerja, aktivitas perdagangan, dan akses terhadap berbagai pusat kegiatan ekonomi (Antara, 2024).

Meskipun konektivitas infrastruktur dan mobilitas tenaga kerja menunjukkan adanya interaksi ekonomi yang cukup intensif antara Surabaya dan Bangkalan, hal tersebut belum dapat menjadi bukti bahwa pertumbuhan ekonomi di Kota Surabaya telah memberikan dampak limpahan (*spillover effect*) terhadap Kabupaten Bangkalan. Oleh karena itu, diperlukan analisis yang lebih mendalam terhadap sektor-sektor yang secara langsung mencerminkan aktivitas ekonomi antara kedua wilayah. Dalam penelitian ini, analisis difokuskan pada sektor perdagangan, industri

pengolahan, dan transportasi. Pertama, pemilihan sektor perdagangan dikarenakan merupakan saluran *spillover* yang paling langsung teramati melalui aliran barang dan jasa antarwilayah, sebagaimana ditunjukkan oleh teori *indutrsial linkage* Hirschman (1958) mengenai keterkaitan ke depan dan kebelakang antarsektor. Berikut adalah perkembangan sektor perdagangan Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan tahun 2015-2024 :



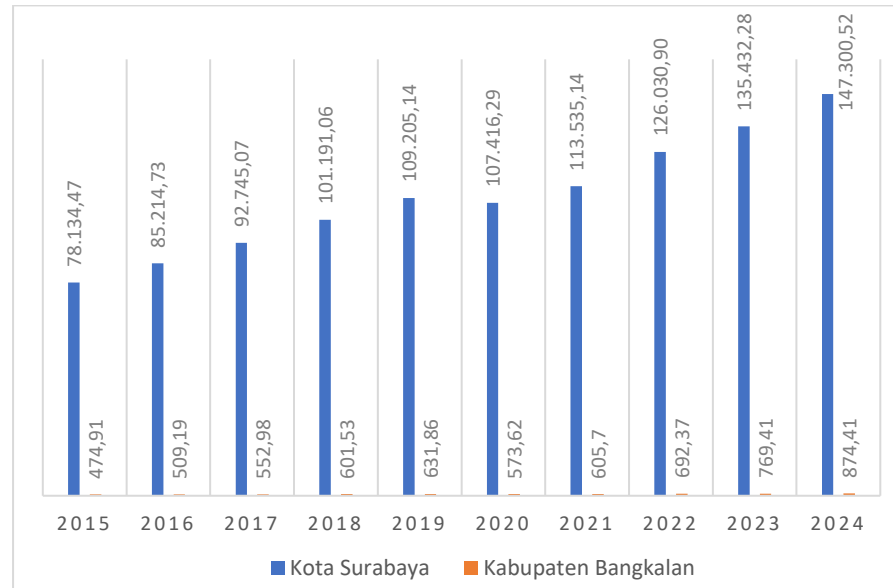
Sumber : BPS Provinsi Jawa Timur, 2026 (diolah)

Gambar 1. 1 Perkembangan Sektor Perdagangan Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan Tahun 2015-2024 (Miliar)

Berdasarkan gambar 1.1, sektor perdagangan di Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan sama-sama menunjukkan tren yang meningkat selama periode 2015–2024, namun dengan skala yang sangat berbeda. Nilai sektor perdagangan Kota Surabaya meningkat dari Rp111.677,56 miliar pada tahun 2015 menjadi Rp214.341,08 miliar pada tahun 2024. Meskipun sempat mengalami penurunan pada tahun 2020 menjadi Rp149.246,76 miliar akibat perlambatan

aktivitas ekonomi selama pandemi COVID-19, sektor ini kembali tumbuh secara konsisten pada tahun-tahun berikutnya. Sementara itu, sektor perdagangan Kabupaten Bangkalan juga mengalami peningkatan dari Rp2.726,22 miliar pada tahun 2015 menjadi Rp5.610,84 miliar pada tahun 2024 tanpa mengalami penurunan pada tahun 2020. Perbedaan nilai yang cukup besar antara kedua wilayah menunjukkan bahwa Surabaya masih menjadi pusat perdagangan utama di Jawa Timur dengan aktivitas ekonomi yang lebih tinggi. Di sisi lain, pertumbuhan perdagangan di Kabupaten Bangkalan mengindikasikan adanya perkembangan aktivitas ekonomi yang didukung oleh kedekatan wilayah dengan Surabaya serta kemudahan akses melalui Jembatan Suramadu, sehingga memungkinkan terjadinya hubungan ekonomi yang semakin erat antara kedua daerah.

Kedua, pemilihan sektor industri pengolahan menjadi indikator penting transformasi struktural ekonomi yang menurut F. Li & Li (2018) berperan signifikan dalam menciptakan jaringan produksi dan rantai pasok antarwilayah. Berikut perkembangan sektor industri pengolahan Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan tahun 2015-2024 :



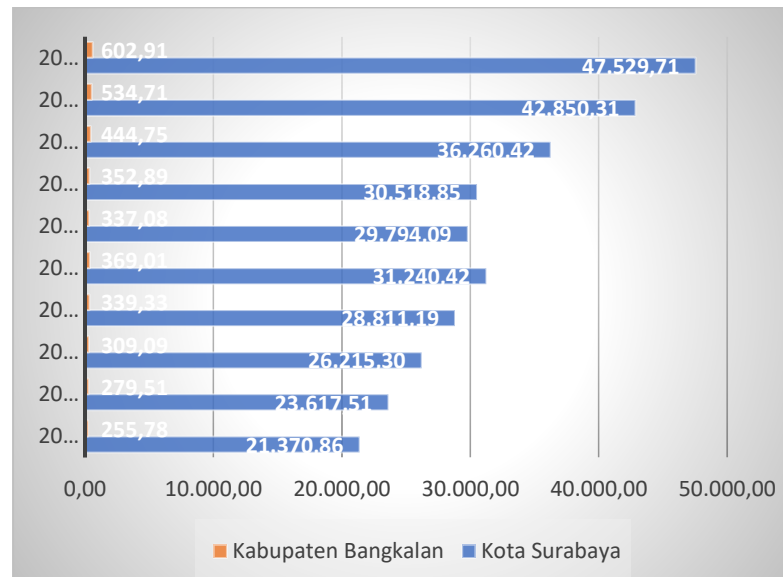
Sumber : BPS Provinsi Jawa Timur, 2026 (diolah)

Gambar 1. 2 Perkembangan Sektor Industri Pengolahan Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan Tahun 2015-2024 (Miliar)

Berdasarkan gambar 1.2, sektor industri pengolahan di Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan selama periode 2015–2024 menunjukkan tren yang cenderung meningkat, meskipun sempat mengalami penurunan pada tahun 2020. Nilai sektor industri pengolahan Kota Surabaya meningkat dari Rp78.134,47 miliar pada tahun 2015 menjadi Rp147.300,52 miliar pada tahun 2024. Setelah mengalami kenaikan hingga Rp109.205,14 miliar pada tahun 2019, nilainya menurun menjadi Rp107.416,29 miliar pada tahun 2020 akibat perlambatan aktivitas industri selama pandemi COVID-19, kemudian kembali meningkat secara konsisten hingga mencapai nilai tertinggi pada tahun 2024. Sementara itu, sektor industri pengolahan Kabupaten Bangkalan juga mengalami peningkatan dari Rp474,91 miliar pada tahun 2015 menjadi Rp874,41 miliar pada tahun 2024, meskipun sempat turun dari Rp631,86 miliar pada tahun 2019 menjadi Rp573,62 miliar pada tahun 2020.

Perbedaan nilai yang cukup besar antara kedua wilayah menunjukkan bahwa Surabaya masih menjadi pusat kegiatan industri pengolahan dengan kapasitas produksi yang lebih tinggi, sedangkan peningkatan yang terjadi di Kabupaten Bangkalan mencerminkan adanya perkembangan sektor industri yang didukung oleh keterkaitan ekonomi dengan Kota Surabaya, sehingga membuka peluang terjadinya *spillover effect* antara kedua wilayah.

Pemilihan sektor ke tiga yakni sektor transportasi dipilih karna merupakan prasyarat fisik bagi terjadinya spillover dari kedua sektor sebelumnya, penelitian J. Wang et al. (2023) dan Kajian sistematis yang dilakukan oleh Varghese & Pradhan (2025) menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur transportasi memiliki hubungan kausal dengan pertumbuhan ekonomi serta dapat menimbulkan *spillover effect* antarwilayah. Namun, berbagai penelitian yang ditinjau menunjukkan bahwa arah dan besarnya pengaruh tersebut tidak selalu konsisten karena dipengaruhi oleh karakteristik wilayah, jenis infrastruktur transportasi, serta pendekatan analisis yang digunakan. Berikut perkembangan sektor transportasi Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan tahun 2015-2024 :



Sumber : BPS Provinsi Jawa Timur, 2026 (diolah)

Gambar 1. 3 Perkembangan Sektor Transportasi Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan Tahun 2015-2024 (Miliar)

Berdasarkan gambar 1.3, sektor transportasi di Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan selama periode 2015–2024 menunjukkan tren yang cenderung meningkat, meskipun sempat mengalami penurunan pada tahun 2020. Nilai sektor transportasi Kota Surabaya meningkat dari Rp21.370,86 miliar pada tahun 2015 menjadi Rp47.529,71 miliar pada tahun 2024. Setelah mengalami peningkatan hingga Rp31.240,42 miliar pada tahun 2019, nilainya menurun menjadi Rp29.794,09 miliar pada tahun 2020 sebagai dampak pembatasan mobilitas selama pandemi COVID-19, kemudian kembali meningkat secara konsisten hingga mencapai nilai tertinggi pada tahun 2024. Sementara itu, sektor transportasi Kabupaten Bangkalan juga mengalami peningkatan dari Rp255,78 miliar pada tahun 2015 menjadi Rp602,91 miliar pada tahun 2024, meskipun sempat turun dari Rp369,01 miliar pada tahun 2019 menjadi Rp337,08 miliar pada tahun 2020.

Perbedaan nilai yang cukup besar antara kedua wilayah menunjukkan bahwa aktivitas transportasi masih didominasi oleh Kota Surabaya sebagai pusat mobilitas ekonomi di Jawa Timur. Di sisi lain, peningkatan sektor transportasi di Kabupaten Bangkalan mengindikasikan semakin berkembangnya mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi yang didukung oleh kemudahan akses melalui Jembatan Suramadu, sehingga memperkuat keterkaitan ekonomi antara Surabaya dan Bangkalan serta mengindikasikan adanya potensi *spillover effect* pada sektor transportasi.

Ketiga sektor tersebut dipilih dengan mempertimbangkan karakteristik khusus Kabupaten Bangkalan sebagai satu-satunya kabupaten di Pulau Madura yang terhubung langsung dengan Surabaya melalui Jembatan Suramadu sehingga efek transportasi dan perdagangan dari Surabaya diasumsikan paling kuat teramti pada wilayah ini dibandingkan ketiga Kabupaten lain di Madura yang posisinya lebih jauh dari titik konektivitas utama. Fokus tunggal pada Kabupaten Bangkalan juga memungkinkan penelitian ini menghindari bias agregasi yang mungkin timbul apabila data empat Kabupaten Madura digabungkan, mengingat karakteristik ekonomi Bangkalan, Sampang, Pamekasan, dan Sumenep memiliki struktur dan tingkat konektivitas yang berbeda-beda terhadap Surabaya.

Secara konseptual, pembuktian *spillover effect* mensyaratkan adanya saluran interaksi spasial yang jelas dan dapat diidentifikasi antara wilayah pusat dan wilayah yang dianalisis. Sampang, Pamekasa, dan Sumenep tidak memiliki keterhubungan infrastruktur langsung dengan Surabaya, sehingga setiap potensi *spillover* dari dari Surabaya ke wilayah-wilayah tersebut secara teoritis akan

tersaring atau berkurang signifikan setelah melalui Bangkalan sebagai wilayah perantara (*intervening region*), yang menyulitkan identifikasi hubungan kausalitas secara langsung dan akurat. Dengan membatasi penelitian hanya pada hubungan Surabaya-Bangkalan, dengan judul penelitian “**ANALISIS SPILLOVER EFFECT EKONOMI SURABAYA TERHADAP KABUPATEN BANGKALAN**”. Penelitian ini menjadi penting untuk mengetahui apakah keterkaitan tersebut benar-benar menghasilkan *spillover effect* pada sektor perdagangan, sektor industri pengolahan, dan sektor transportasi di Kabupaten Bangkalan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di jelaskan, maka rumusan masalah yang diperoleh sebagai berikut :

1. Apakah terdapat hubungan kausalitas antara sektor perdagangan Surabaya dan sektor perdagangan Kabupaten Bangkalan?
2. Apakah terdapat hubungan kausalitas antara sektor industri pengolahan Surabaya dan sektor industri pengolahan Kabupaten Bangkalan?
3. Apakah terdapat hubungan kausalitas antara sektor transportasi Surabaya dan sektor transportasi Kabupaten Bangkalan?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dikemukakan diatas, maka tujuan penelitian ini sebagai berikut :

1. Menganalisis hubungan kausalitas antara sektor perdagangan Surabaya dan Kabupaten Bangkalan.

2. Menganalisis hubungan kausalitas antara sektor industri pengolahan Surabaya dan Kabupaten Bangkalan.
3. Menganalisis hubungan kausalitas antara sektor transportasi Surabaya dan Kabupaten Bangkalan.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan penjelasan diatas, penelitian ini diharap dapet memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan pemahaman dalam kajian ekonomi regional, khususnya mengenai bagaimana aktivitas ekonomi suatu wilayah dapat memberikan pengaruh terhadap wilayah di sekitarnya. Melalui analisis *spillover effect* ekonomi dari Surabaya ke Kabupaten Bangkalan, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya pembahasan mengenai keterkaitan pertumbuhan ekonomi antarwilayah, terutama antara daerah yang berperan sebagai pusat kegiatan ekonomi dengan daerah di sekitarnya.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi peneliti, penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan serta pemahaman peneliti mengenai dinamika perkembangan ekonomi antarwilayah, khususnya terkait hubungan ekonomi antara Surabaya dan Kabupaten Bangkalan. Dapat juga dijadikan sebagai referensi tambahan bagi peneliti berikutnya untuk menyempurnakan dan melengkapi penelitian ilmiah dalam proses penyusunan.

- b. Bagi pemerintah, diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah daerah dalam melihat sejauh mana perkembangan ekonomi Surabaya memberikan pengaruh terhadap Kabupaten Bangkalan. Informasi tersebut dapat dimanfaatkan sebagai pertimbangan dalam menyusun kebijakan pembangunan wilayah yang lebih terarah, khususnya dalam upaya memperkuat keterkaitan ekonomi antarwilayah, meningkatkan pemerataan pembangunan, serta mengoptimalkan potensi ekonomi daerah.