

**ANALISIS PENGARUH *INBOUND TOURISM* DAN INFRASTRUKTUR
JALAN TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI INDONESIA**

Firman Aris Irvannullah^{*}, Aisah Jumiaty^{*}, Fajar Wahyu Prianto^{*}

firman.aris3@gmail.com

Abstrack

Economic growth is one of the benchmarks of country's economic success. To improve the economy, one of them can be done by developing the tourism sector. This study aims to analyze the impact of inbound tourism and roadway infrastructure on economic growth as well as analyze the response of economic growth due to shock to variables inbound tourism and roadway infrastructure in Indonesia during the period 1984-2016. The method used in the research is vector autoregression (VAR). The results showed that in long-term tourist arrivals, tourism receipts, and roadway infrastructure significantly influence economic growth, but in the short-term only tourism receipts and roadway infrastructure are significantly influential. In the long-term tourist arrival and tourism receipts have a positive effect while the roadway infrastructure has a negative effect. Furthermore, in the short-term tourism receipts have a negative effect and roadway infrastructure has a positive effect on economic growth. Then, tourist arrivals and roadway infrastructure don't have a causal relationship with economic growth, but there is a direct causal relationship of tourism receipts to economic growth. Impuls response function shows that PDB responds negatively to shocks that occur in inbound tourism, while a positive respons is indicated by PDB in case of shock to roadway infrastruktur.

Keywords : *Roadway Infrastructure, PDB, Tourist Arrivals, Tourism Receipts, VAR*

Pendahuluan

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu tolok ukur keberhasilan perekonomian suatu negara, dimana hal tersebut dapat dilihat dari seberapa besar suatu negara bisa menciptakan perekonomian yang semakin berkembang sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya. Untuk meningkatkan perekonomian tersebut dapat dilakukan dengan berbagai cara, salah satunya yaitu pengembangan sektor pariwisata. Selama dua dekade terakhir, pariwisata telah mengalami

perkembangan yang sangat pesat. Hal tersebut terbukti dengan terus meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan, baik wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara. Pariwisata dapat dijadikan sebagai alternatif dalam meningkatkan perekonomian suatu negara karena pariwisata bisa dijadikan sebagai sektor andalan untuk meningkatkan devisa, peningkatan penyerapan tenaga kerja, dan meningkatkan aktivitas ekonomi. Ekonomi kecil akan tumbuh dengan cepat jika berspesialisasi dalam kegiatan pariwisata (Braun dkk, 2007).

Dewasa ini, pariwisata merupakan sebuah industri yang terbesar di dunia dan memiliki kecenderungan terus

* Dosen Program Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember (UNEJ)

mengalami peningkatan (naissbit, 1994). Permintaan pariwisata internasional didorong oleh faktor demografi seperti pertumbuhan populasi dunia terutama orang tua yang memiliki lebih banyak waktu untuk bersantai. Selain itu, migrasi penduduk dan tenaga kerja dapat dianggap sebagai sumber pertumbuhan pariwisata lebih lanjut (Baum, 2007). Dengan adanya kegiatan konsumtif yang dilakukan oleh wisatawan maka hal tersebut akan meningkatkan pendapatan bagi daerah tujuan wisata tersebut. Oleh sebab itu, semakin tinggi kunjungan wisatawan pada suatu negara maka akan semakin tinggi pula pendapatannya pada sektor pariwisata (Austriana, 2005).

Pariwisata diakui memiliki dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Hal tersebut dikarenakan pariwisata merupakan penghasil devisa yang signifikan berkontribusi terhadap barang modal yang bisa digunakan dalam proses produksi (McKinnon, 1964). Selain itu, pariwisata juga dapat merangsang investasi infrastruktur baru, *human capital*, dan juga persaingan. Human capital terdiri dari keterampilan, pendidikan, dan pelatihan profesional yang semuanya dapat meningkatkan efisiensi dan persaingan (Blake *et al*, 2006). Selain *human capital*, infrastruktur juga merupakan salah satu hal yang sangat penting guna mencapai sistem pariwisata yang kompetitif, namun masih banyak destinasi pariwisata yang menghadapi tantangan untuk menemukan keseimbangan yang tepat antara perluasan pasokan dan jalur pertumbuhan yang berkelanjutan (Vagas and Croes, 2003; Capo *et al*, 2005). Banyak penelitian sebelumnya yang telah membuktikan bahwa

pariwisata dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara.

Rampul Ohlan (2017) dalam penelitiannya menjelaskan pariwisata internasional memiliki pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi baik jangka panjang maupun jangka pendek. Kemudian, Garnis (2017) menjelaskan terdapat hubungan dua arah antara *tourist arrivals* dan pertumbuhan ekonomi, dimana PDB memiliki pengaruh secara parsial terhadap kedatangan wisatawan mancanegara dan wisatawan mancanegara memberikan efek yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.

Sektor pariwisata merupakan sektor yang memiliki kontribusi terbesar di dunia. Sumbangan pariwisata terhadap pertumbuhan ekonomi dunia sebesar Sembilan persen (UNWTO, 2017). Jumlah kunjungan wisatawan mancanegara dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan, hal tersebut secara praktis akan meningkatkan pendapatan devisa pariwisata. Kontribusi devisa pariwisata di Indonesia menduduki peringkat keempat pada tahun 2015 jika dibandingkan terhadap 12 barang ekspor terbesar lainnya (BPS, 2017). Besarnya kontribusi devisa pariwisata Indonesia tidak bisa dilepaskan dari peningkatan kunjungan wisatawan mancanegara dikarenakan Indonesia memiliki potensi besar sebagai destinasi wisata utama dunia. Dimana terdapat keanekaragaman hayati tropis yang tersebar di 17.000 pulau serta pluralise budaya yang mencakup 1.331 etnik. Sehingga menarik untuk melihat bagaimana pengaruh *inbound tourism* dan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Metode

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *explanatory research*. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yaitu berupa data *time series* dengan periode penelitian tahun 1984-2016 dalam bentuk data tahunan. Data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari berbagai sumber yaitu *World Bank*, *BPS*, *United Nation World Tourism Organisation* (UNWTO), dan bersumber dari data lainnya yang mendukung penelitian ini.

Penentuan rentang waktu didasarkan pada peristiwa penting yang terjadi, yaitu krisis moneter yang terjadi pada tahun 1997-1998 serta tahun 2008 yang berdampak pada perekonomian Indonesia, kemudian terjadinya peristiwa bom Bali pada tahun 2003 dan 2005 yang berdampak pada penurunan kunjungan wisatawan mancanegara ke Indonesia. Selain itu, terjadinya gempa bumi di samudra hindia yang disertai tsunami pada tahun 2004 yang berdampak pada perekonomian serta kepariwisataan di Indonesia. Variabel dalam penelitian ini yaitu *tourist arrivals* (jiwa), *tourism receipts* (juta US\$), infrastruktur jalan (km), dan PDB (juta US\$).

Penelitian ini menggunakan metode *Vector Autoression* (VAR). Adapun model dasar diadopsi dari penelitian Afdi Nizar (2010) adalah sebagai berikut:

$$PDB = f(TA + TR + JLN)$$

Dari persamaan di atas ditransformasikan ke model ekonometrika penelitian menjadi:

$$PDB = \alpha_t + \alpha_2 TA_t + \alpha_3 TR_t + \alpha_3 JLN_t + \varepsilon_t$$

Keterangan:

PDB = Produk Domestik Bruto

- TA = *Tourist Arrivals*
- TR = *Tourism Receipts*
- JLN = *Infrastruktur Jalan*
- t = *Periode Waktu*
- ε = *Error Term*

Hasil dan pembahasan

Hasil Uji Stasioneritas Data

Uji stasioneritas data dilakukan dengan tujuan untuk melihat kestasioneritasan data dari masing-masing variabel untuk menghindari regresi lancing (*spurious regression*). Uji stasioneritas data dalam penelitian ini adalah uji akar unit dengan metode *Augmented Dickey-Fuller Test* (ADF). Stasioneritas data dapat dilihat dengan membandingkan antara nilai probabilitas ADF dengan α (alpha) yang digunakan. Data yang digunakan dapat dikatakan stasioner apabila nilai probabilitasnya lebih kecil dari α yang digunakan. Penelitian ini menggunakan nilai α 1%, 5%, dan 10%.

Tabel 1. Hasil Uji Stasioneritas Data

| Variabel/tingkat | ADF | |
|----------------------------|-----------|----------|
| | PDB | |
| Level | [0,9968] | 1,11313 |
| 1 st difference | [0,0119]* | -3,59054 |
| 2 nd difference | [0,0000] | -6,75652 |
| | TA | |
| Level | [0,9998] | 1,99567 |
| 1 st difference | [0,0073]* | -3,78805 |
| 2 nd difference | [0,0000] | -7,59672 |
| | TR | |
| Level | [0,1015] | -2,60961 |
| 1 st difference | [0,0019]* | -4,31650 |
| 2 nd difference | [0,0000] | -4,19515 |
| | JLN | |
| Level | [0,9682] | 0,19845 |
| 1 st difference | [0,0001]* | -5,27559 |
| 2 nd difference | [0,0000] | -10,1751 |

[...] = probabilitas; * = tingkat stasioner

Hasil pengujian stasioneritas data menunjukkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini stasioner pada tingkat 1st *difference*. Uji stasioneritas data tiap variabel pada tingkat level menunjukkan hasil jika data yang digunakan tidak stasioner, hal tersebut ditunjukkan dengan nilai probabilitas yang melebihi tingkat α . Oleh karena itu, perlu dilakukan penurunan pengujian pada tingkat 1st *difference* dan hasil yang didapat menunjukkan nilai probabilitas yang lebih kecil dari tingkat α sehingga dapat dikatakan jika variabel dalam penelitian yang digunakan stasioner pada tingkat 1st *difference*.

Uji Kointegrasi

Uji kointegrasi merupakan suatu pengujian yang digunakan untuk melihat hubungan antar variabel dalam jangka panjang. Selain itu, uji kointegrasi juga digunakan untuk menentukan model yang akan digunakan dalam penelitian ini. Jika tidak terjadi kointegrasi maka model yang digunakan adalah VAR, namun jika hasil uji menunjukkan terdapat kointegrasi maka model yang digunakan adalah VECM. Uji kointegrasi dalam penelitian ini menggunakan uji *Johansen-Cointegration* yaitu dengan membandingkan nilai *trace statistic* dengan *critical value*. Apabila nilai *trace statistic* lebih besar dari nilai *critical value* maka dapat dipastikan terdapat kointegrasi.

Tabel 2. Hasil Uji Kointegrasi

| Alph a | T-statistic | Critical Value | Kointegrasi |
|-----------|-------------|-------------------|-------------|
| 1% | 62,21205 | 54,68150 | Ya |
| 5% | 62,20205 | 47,95613 | Ya |
| 10% | 62,21205 | 44,49359 | Ya |

Hasil uji kointegrasi menunjukkan bahwa ata penelitian terkointegrasi pada semua taraf signifikansi. Nilai *trace statistic* lebih besar dari nilai *trace value* pada tingkat alpha 1%, 5%, dan 10%. Dengan demikian model VAR yang tepat dalam penelitian ini adalah VECM.

Hasil Uji Optimum Lag

Uji optimum lag merupakan uji yang dilakukan dengan tujuan untuk menentukan lag optimal guna mendapatkan model terbaik dari model VAR. Penggunaan lag dalam penelitian ini untuk mengetahui periode keterpengaruh antar variabel. Penentuan lag optimum pada penelitian ini menggunakan uji kriteria lag *Akaike Information Criterion* (AIC). yang ditunjukkan dengan nilai terkecil untuk model estimasi yang tepat.

Table 3. Hasil Uji Optimum Lag

| Lag | AIC |
|-----|-----------|
| 0 | 81,47243 |
| 1 | 71,55598 |
| 2 | 71,45339* |

*=lag optimum

Hasil uji optimum lag menunjukkan jika berdasarkan pendekatan nilai AIC minimum diketahui jika lag minimum sebesar dua lag dengan nilai AIC 71,45335. Dengan demikian lag optimum yang digunakan dalam penelitian adalah *optimum lag* dua.

Hasil Uji Stabilitas VAR

Pengujian stabilitas VAR dilakukan untuk melihat stabilitas hasil estimasi system persamaan VAR sebelum dilakukan tahap analisis selanjutnya. Hasil pengujian stabilitas VAR penting dilakukan karena

terdapat uji IRF dan uji VD. Uji IRF dan uji VD akan valid jika hasil estimasi VAR stabil. Stabilitas VAR ditunjukkan dengan nilai modulus yang kurang dari satu.

Tabel 4. Hasil Uji Stabilitas VAR

| Root | Modulus |
|--------------------|----------|
| 0,994583-0,075832i | 0,997470 |
| 0,994583+0,075832i | 0,907470 |
| 0,934080-0,256693i | 0,968709 |
| 0,934080+0,256693i | 0,968709 |
| -0,573642 | 0,573642 |
| 0,133583-0,361690i | 0,385570 |
| 0,133583+0,631690i | 0,385570 |
| -0,147871 | 0,147871 |

Hasil penujian stabilitas VAR menunjukkan bahwa model yang digunakan sudah stabil. Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai modulus kurang dari satu, maka analisis IRF dan VD dapat dilakukan.

Hasil Uji Kausalitas

Uji kausalitas merupakan uji yang digunakan untuk mengetahui hubungan timbal balik antar variabel, baik searah maupun dua arah. Dalam penelitian ini pengujian kausalitas menggunakan *Causality Granger Test*. Uji kausalitas dalam penelitian ini menggunakan taraf signifikansi 5 persen. Artinya, apabila nilai probabilitasnya lebih kecil dari 5 persen (0,05) maka memenuhi syarat kausalitas.

Berdasarkan hasil uji kausalitas, variabel PDB dan variabel *tourism receipt* (TR) memenuhi syarat hubungan kausalitas satu arah. Kemudian terdapat hubungan satu arah antara variabel *tourism receipts* (TR) dan *tourist arrivals* (TA), dimana *tourism receipts* (TR) secara signifikan mempengaruhi *tourist arrivals*(TA). Hasil uji kausalitas

granger antara *tourism receipts* (TR) dan infrastruktur jalan (JLN) menunjukkan adanya hubungan searah dari *tourism receipts* (TR) ke infrastruktur jalan (JLN). Selanjutnya, terdapat kausalitas dua arah antara *tourist arrivals* (TA) dan infrastruktur jalan (JLN). Tidak terdapatnya hubungan kausalitas baik searah maupun dua arah ditunjukkan oleh variabel PDB dan infrastrukturjalan (JLN).

Hasil Estimasi Model Vector Error Correction Model (VECM)

Berdasarkan hasil estimasi VECM akan didapatkan pengaruh signifikan antara variabel bebas dan variabel terikat, baik jangka panjang maupun jangka pendek. Penentuan keterpengaruhannya tersebut didasarkan pada perbandingan antara t-statistik parsial dengan t-tabel pada taraf signifikansi 5 persen. Apabila nilai t-statistik lebih besar dari t-tabel maka variabel bebas secara signifikan mempengaruhi variabel terikat.

Table 5. Hasil Estimasi Vector Error Correction Model (VECM) Jangka Panjang

| Variabel | Koefisien | t-statistik |
|----------|-----------|-------------|
| TA(-1) | 0,397158 | 5,40725* |
| TR(-1) | 220378,6 | 3,61458* |
| JLN(-1) | -14,66831 | -6,28232* |

...*=signifikan pada uji t (t-tabel 5%(2,04523))

Hasil estimasi VECM jangka panjang menunjukkan jika pada variabel *tourist arrivals* (TA), *tourism receipts* (TR), maupun infrastruktur jalan (JLN) berpengaruh secara signifikan terhadap PDB, hal tersebut ditunjukkan dengan nilai t-statistik lebih besar dari nilai t-tabel. Variabel *tourist arrivals* (TA) dan *tourism*

receipts (TR) secara signifikan berpengaruh positif terhadap PDB, namun variabel infrastruktur jalan (JLN) secara signifikan berpengaruh negatif terhadap PDB dalam jangka panjang.

Tabel 6. Hasil Estimasi *Vector Error Corretion Model* (VECM) Jangka Pendek

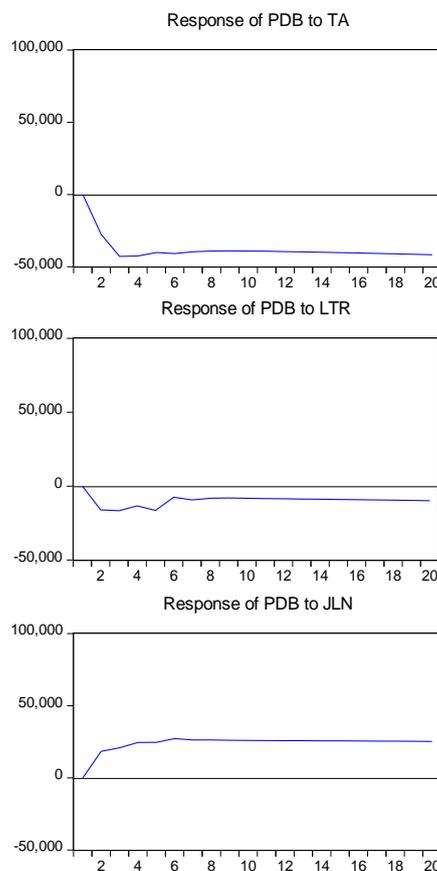
| Variabel | Koefisien | t-statistik |
|----------|-----------|-------------|
| CointEq1 | -0,056252 | -1,25319 |
| PDB(-1) | 0,498424 | 2,03253 |
| PDB(-2) | -0,027272 | -0,12057 |
| TA(-1) | 0,079188 | 1,26470 |
| TA(-2) | 0,017227 | 0,30203 |
| TR(-1) | -237884 | -2,69908* |
| TR(-2) | -18588,69 | -0,15766 |
| JLN(-1) | 2,737986 | 2,06113* |
| JLN(-2) | -0,438937 | -0,28348 |

...*=signifikan pada uji t (t-tabel 5%(2,04523))

Hasil estimasi model VECM jangka pendek menunjukkan bahwa variabel *tourism receipts* (TR) dan infrastruktur jalan (JLN) secara signifikan mempengaruhi PDB pada lag satu. Selanjutnya, variabel *tourist arrivals* (TA) tidak signifikan berpengaruh terhadap PDB dalam jangka pendek.

Hasil Uji *Impulse Response Function* (IRF)

Impulse Response Function (IRF) merupakan uji yang dilakukan untuk mengetahui respon variabel akibat adanya guncangan dari variabel lain dalam penelitian. IRF dapat digunakan untuk melihat lama periode waktu sampai respon tersebut mendekati titik keseimbangan. Periode waktu yang digunakan dalam penelitian ini adalah dua puluh atau 20 tahun, karena data yang digunakan merupakan data tahunan.



Gambar 1. Hasil Uji *Impulse Response Function*

Berdasarkan hasil uji IRFrespons negatif atau lemah ditunjukkan oleh PDB dari adanya guncangan yang terjadi pada variabel *tourist arrivals* (TA) dan variabel *tourism receipts* (TR). Kemudian respon positif atau kuat ditunjukkan oleh PDB sebagai akibat adanya guncangan pada variabel infrastruktur jalan (JLN).

Hasil Uji *Variance Decomposition* (VD)

Berbeda dengan IRF yang menggambarkan guncangan antar variabel dalam bentuk grafik, VD menggambarkan besaran guncangan dalam bentuk presentase. VD dapat digunakan untuk melihatproporsi goncangan yang diberikan oleh

variabel lain maupun variabel itu sendiri.

Berdasarkan hasil uji *Variance Decomposition* (VD) dapat diketahui bahwa PDB sangat dipengaruhi oleh variabel PDB itu sendiri, hal tersebut dapat dilihat dari pengaruh guncangan sebesar 100% pada periode satu. Pada periode selanjutnya pengaruh guncangan yang terjadi semakin menurun hingga akhir periode. Selanjutnya, pada periode satu guncangan pada variabel *tourist arrivals* (TA), *tourism receipts* (TR), dan infrastruktur jalan (JLN) masih belum memberikan kontribusi

terhadap variabel PDB. Pada periode selanjutnya kontribusi guncangan pada variabel *tourist arrivals* (TA) terhadap PDB terus mengalami kenaikan hingga mencapai kontribusi terbesar pada akhir periode sebesar 17,71361 persen. Kontribusi guncangan terbesar pada variabel *tourism receipts* (TR) terhadap PDB terjadi pada periode ketiga, kemudian kontribusi tersebut terus mengalami penurunan hingga akhir periode. Kontribusi guncangan pada variabel infrastruktur jalan terus mengalami peningkatan hingga akhir periode.

Tabel 7. Hasil *Variance Decomposition* (VD)

| Periode | PDB to PDB | TA to PDB | TR to PDB | JLN to PDB |
|---------|------------|-----------|-----------|------------|
| 1 | 100 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 82,25631 | 9,95995 | 3,37922 | 4,40453 |
| 3 | 74,52265 | 16,94960 | 3,50329 | 5,02446 |
| 4 | 72,82615 | 18,45408 | 2,99603 | 5,72339 |
| 5 | 72,46927 | 18,46638 | 3,02182 | 6,04254 |
| 6 | 72,18404 | 18,70697 | 2,53219 | 6,57679 |
| 7 | 72,27937 | 18,63132 | 2,27163 | 6,81772 |
| 8 | 72,27934 | 18,59010 | 2,06247 | 7,02314 |
| 9 | 72,35594 | 18,96726 | 1,90438 | 7,17243 |
| 10 | 72,34672 | 18,58022 | 1,78649 | 7,28658 |
| 11 | 72,30491 | 18,62166 | 1,69747 | 7,37597 |
| 12 | 72,23525 | 18,68643 | 1,62831 | 7,45011 |
| 13 | 72,14307 | 18,79689 | 1,57435 | 7,51271 |
| 14 | 72,03109 | 18,86923 | 1,53149 | 7,56718 |
| 15 | 71,90551 | 18,98163 | 1,49769 | 7,61516 |
| 16 | 71,76463 | 19,10611 | 1,47104 | 7,65823 |
| 17 | 71,61053 | 19,24182 | 1,45039 | 7,69726 |
| 18 | 71,44371 | 19,38839 | 1,43489 | 7,73302 |
| 19 | 71,26443 | 19,54566 | 1,42386 | 7,76606 |
| 20 | 71,07275 | 19,71361 | 1,41679 | 7,79684 |

■ = kontribusi terbesar

Pembahasan
Pengaruh *Inbound Tourism* dan
Infrastruktur Terhadap
Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia
dengan VECM

Hasil pengujian menggunakan VECM menunjukkan bahwa pada jangka variabel *tourist arrivals*, *tourism receipts*, dan infrastruktur jalan secara signifikan berpengaruh terhadap

pertumbuhan ekonomi. Keterpengaruh positif ditunjukkan oleh variabel *tourist arrivals* dan *tourism receipts*, sedangkan variabel infrastruktur jalan menunjukkan keterpengaruh negatif pada jangka panjang. Keterpengaruh positif variabel *tourist arrivals* dan *tourism receipts* berarti apabila terjadi peningkatan *tourist arrivals* dan

tourism receipts akan mengakibatkan peningkatan pula pada pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Kemudian peningkatan infrastruktur jalan akan menyebabkan penurunan pada pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Selanjutnya, pada jangka pendek variabel *tourist arrivals* tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi baik pada lag satu maupun lag dua. Variabel *tourism receipts* dan infrastruktur jalan secara signifikan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi jangka pendek pada lag satu, keterpengaruhan positif ditunjukkan oleh variabel infrastruktur jalan sedangkan variabel *tourism receipts* menunjukkan adanya keterpengaruhan negatif. Hal tersebut berarti bahwa peningkatan *tourism receipts* pada periode sebelumnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi pada periode saat ini. Kemudian, peningkatan pada infrastruktur jalan pada periode sebelumnya akan menyebabkan penurunan pertumbuhan ekonomi pada periode saat ini.

Pariwisata merupakan penghasil devisa terbesar keempat di Indonesia, menyadari hal itu maka pemerintah terus menggalakkan pengembangan sektor pariwisata. Pengembangan tersebut berupa pembangunan tujuan wisata baru, kemudahan regulasi dengan memberikan bebas visa kunjungan kepada 169 negara, maupun dengan pembangunan infrastruktur pendukung lainnya. Peningkatan kunjungan wisatawan mancanegara secara praktis akan meningkatkan pendapatan devisa sektor pariwisata melalui kegiatan konsumsi yang dilakukan oleh wisatawan selama berkunjung di Indonesia. Pengembangan sektor pariwisata tentunya tidak bisa

dilepaskan dari campur tangan pemerintah maupun swasta guna berinvestasi pada sektor pariwisata yang pada akhirnya dapat meningkatkan perekonomian di Indonesia. Kondisi tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan Rampul Ohlan (2017) dan Lingraj Mallick, *et al* dimana perlu adanya investasi pemerintah pada sektor pariwisata untuk memperkuat pertumbuhan ekonomi jangka panjang karena pariwisata dapat diandalkan untuk menstimulasi pertumbuhan ekonomi sehingga perlu adanya strategi dan kebijakan guna memanfaatkan potensi pariwisata yang ada untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Selain dengan memanfaatkan seluruh potensi wisata yang ada, pembangunan infrastruktur pendukung seperti jalan juga perlu dilakukan untuk menarik wisatawan untuk berkunjung. Dengan adanya infrastruktur jalan yang berkualitas maka akan mempermudah mobilitas wisatawan untuk mengunjungi tempat-tempat wisata yang telah tersedia sehingga akan mempersingkat waktunya. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Tanjung Hapsari (2011) yang menyatakan bahwa infrastruktur jalan merupakan salah satu infrastruktur yang paling penting dalam transportasi darat yang dapat digunakan oleh pejalan kaki maupun kendaraan bermotor untuk mencapai tujuannya. Namun masih terdapat berbagai masalah dalam pengembangan infrastruktur jalan seperti masih banyaknya jalan dalam kondisi rusak maupun belum adanya kesadaran dari para masyarakat untuk menggunakan jalan sesuai dengan peruntukannya. Sehingga jika kondisi infrastruktur jalan dalam kondisi rusak tentunya

akan berdampak negatif terhadap perekonomian. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ade (2016) yang menyatakan infrastruktur jalan berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang karena pemerintah perlu mengeluarkan biaya yang sangat besar untuk memperbaiki serta menjaga agar infrastruktur jalan dalam kondisi baik.

Simpulan

Berdasarkan hasil analisis data dengan menggunakan *Vector Error Correction Model* (VECM) untuk mengetahui pengaruh *inbound tourism* dan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia dapat diperoleh kesimpulan akhir bahwa pada jangka panjang, *tourist arrivals*, *tourism receipts*, dan infrastruktur jalan berpengaruh secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Keterpengaruh positif ditunjukkan oleh variabel *inbound tourism* dan *tourism receipts* sedangkan infrastruktur jalan menunjukkan keterpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi. Pada jangka pendek, hanya variabel *tourism receipts* dan infrastruktur jalan yang berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, namun keterpengaruh negatif ditunjukkan oleh variabel *tourism receipts*. Selanjutnya, respon negatif ditunjukkan oleh PDB terhadap adanya guncangan yang terjadi pada variabel *tourist arrivals* dan *tourism receipts*, sedangkan guncangan yang terjadi pada variabel infrastruktur jalan direspons positif atau kuat oleh PDB.

Referensi

- Austriana, Ida. 2005. Analisis factor yang mempengaruhi penerimaan daerah dari sektor pariwisata. *Disertasi*. Universitas Diponegoro.
- Balassa, B. 1978. Exports and economic growth: Further evidence. *Journal of Development Economics*. 5. pp. 181-189
- Baum, T. (2007), Human resources in tourism: Still waiting for change, *Tourism Management*, 28, pp. 1383-1399
- Blake, A., Sinclair, T.M. & Campos Soria J.A. (2006), Tourism productivity. Evidence from the United Kingdom, *Annals of Tourism Research*, 33(4), pp. 1099-1120.
- Brau, R., Lanza, A. & Pigliaru, F. (2007), How fast are small tourism countries growing? Evidence from the data for 1980-2003, *Tourism Economics*, 13(4), pp. 603-613
- Gujarati, Damodar N., Porter Dawn C. 2009. *Basic Econometrica, 5th ed.* Asia: McGraw-Hill Education
- Hapsari, Tanjung. 2011. *Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia*. Skripsi. UIN Syarif Hidayatullah
- Jhingan, M.L. 2003. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan, terjemahan D. Guritno*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Mallick, Lingraj. Ummalla malleh. Jaganath behera. 2016. Does tourism affect economics growth in Indian states? Evidence from panel ARDL

- model. *Theoretical and applied economics*. Vol. XXIII. No. 1(606). Spring, pp. 183-194
- McKinnon, D.R.I. 1964. Foreign exchange constraint in economic development and efficient aid allocation. *Economic Journal*. 74. pp. 388-409
- Naisbitt, John. 1994. Global paradox: the bigger the world economy, the more powerfull its smallest player. *William Morrow & Co., Inc.*
- Nizar, Muhammad Afdi. 2011. Pengaruh pariwisata terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. *Jurnal kepariwisataan Indonesia*. vol. 6.No. 2.pp. 195-211
- Ohlan, Ramphul. 2017. The relationship between tourism, financial development and economic growth in India. *Future Business Journal*. Vol.3. 9-22
- Rosadi, Dedi. 2012. *Ekonometrika dan Analisis Runtut Waktu Terapan dengan R*. Yogyakarta: C.V Andi Offset
- Spillane, James J. 1991. *Ekonomi pariwisata: Sejarah dan Prospeknya*. Yogyakarta: Kanisius
- Sukirno, Sadono. 2002. *Pengantar Teori Ekonomi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Vanegas Sr, M. Croes, R.R. (2003), Growth, development and tourism in small economy: evidence from Aruba, *International Journal of Tourism Research*, 5, pp. 315-330
- Winanda, Ade Wahyu. 2011. *Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Bandar Lampung*. Skripsi. Universitas Lampung
- World Development Indicators. 2017. Database – World Bank
- World Development Indicators. 2017. Database – World Bank
- World Tourism Organization. 2010. *Tourms Highlights*