



Perdagangan dan Mobilitas Antar Regional Kota Payakumbuh: Perkembangan dan Kontribusinya dalam Pertumbuhan Perekonomian Daerah

Dita Septia^{*1}, Widadia Salwa Naura², Diva Suci Shefila³, Chenia Aviva Gusni⁴, Ghani Harleyano⁵, Veza Andre⁶, Fazila Nashwa Sahira⁷, Nurul Fadila⁸, Putri⁹, Fadhlan Ihsan Alhadi¹⁰, Roito Rince Simanjuntak¹¹, Sri Wahyuni¹², Bismi Wantisky¹³, Tasya Anjelina¹⁴, Nashiwa¹⁵, Revan Hidayatullah¹⁶, Ario Hernest Hadinata¹⁷, Adib¹⁸

^{1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18} Universitas Andalas Kampus II Payakumbuh, Indonesia

Email : nurulfadhila249@gmail.com⁸

Abstract

This study examines trade and the movement of production factors between regions in Payakumbuh City and their impact on local economic growth. This study applies a descriptive qualitative approach through a literature review method by examining data sourced from the Central Statistics Agency (BPS) and various relevant scientific literature. The findings show that the wholesale and retail trade sectors play an important role in supporting the economy of Payakumbuh City. In 2024, this sector contributed 24.08 percent of the total Gross Regional Domestic Product (GRDP), which was recorded at Rp 9.42 billion. As a city with a strategic position as a center for the transfer of goods in the eastern region of West Sumatra, Payakumbuh acts as a center for distribution and economic activities that cross various regions. In comparison with the city of Bukittinggi, it can be seen that the two cities have complementary economic patterns, with Payakumbuh excelling in agriculture (Rp 524.23 million) and construction (Rp 1.29 billion), while Bukittinggi is more dominant in trade, contributing 34.51% of the GRDP, and tourism. Trade relations between the two cities are established through three main routes, namely Payakumbuh, Piladang, Bukittinggi, Payakumbuh, Lintau, Bukittinggi, and Payakumbuh, Pasaman, Bukittinggi, which form an integrated economic system. The impact of interregional trade includes economic aspects such as an increase in GRDP and economic sector diversity, social aspects such as social integration and population mobility, and infrastructure aspects such as improvements in road quality and facilities supporting trade activities.

Keywords: *Interregional Trade, Transfer Of Production Factors, GRDP, Payakumbuh, Bukittinggi, Regional Economic Growth*

Abstrak

Penelitian ini menelaah tentang perdagangan dan perpindahan faktor produksi antar daerah di Kota Payakumbuh serta dampaknya terhadap pertumbuhan ekonomi lokal. Penelitian ini menerapkan pendekatan kualitatif deskriptif melalui metode studi pustaka dengan meninjau data yang bersumber dari Badan Pusat Statistik (BPS) serta berbagai literatur ilmiah relevan. Temuan penelitian menunjukkan bahwa sektor perdagangan besar dan eceran memainkan peran penting dalam mendukung perekonomian Kota Payakumbuh. Pada tahun 2024, sektor ini menyumbang 24,08 persen dari total Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), yang tercatat sebesar Rp 9,42 miliar. Sebagai kota yang memiliki posisi strategis sebagai pusat peralihan barang di wilayah timur Sumatera Barat, Payakumbuh berperan sebagai pusat distribusi serta aktivitas ekonomi yang melintasi berbagai daerah. Dalam perbandingan dengan Kota Bukittinggi, terlihat bahwa kedua kota memiliki pola ekonomi yang saling melengkapi, di mana Payakumbuh unggul di bidang pertanian sebesar

Rp.524,23 juta dan konstruksi sebesar Rp.1,29 miliar, sedangkan Bukittinggi lebih dominan dalam bidang perdagangan dengan kontribusi 34,51% dari PDRB dan pariwisata. Hubungan perdagangan antara kedua kota terjalin melalui tiga jalur utama, yaitu Payakumbuh, Piladang, Bukittinggi, Payakumbuh, Lintau, Bukittinggi, dan Payakumbuh, Pasaman, Bukittinggi, yang membentuk suatu sistem ekonomi yang terintegrasi. Dampak dari perdagangan antar daerah ini mencakup aspek ekonomi seperti peningkatan PDRB serta keragaman sektor ekonomi, aspek sosial seperti integrasi sosial dan mobilitas penduduk, serta aspek infrastruktur seperti peningkatan kualitas jalan raya dan fasilitas pendukung aktivitas perdagangan.

Kata kunci: *Perdagangan Antar Daerah, Perpindahan Faktor Produksi, PDRB, Payakumbuh, Bukittinggi, Pertumbuhan Ekonomi Daerah*

PENDAHULUAN

Pertukaran barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan manusia dimungkinkan oleh perdagangan, salah satu komponen ekonomi yang sangat penting. Perdagangan antar regional adalah istilah yang mengacu pada perdagangan yang terjadi di dalam negeri dan di luar negeri dalam konteks pertumbuhan ekonomi suatu negara. Ada perbedaan dalam potensi sumber daya, tingkat produksi, dan kebutuhan masyarakat di setiap wilayah. Dengan perdagangan antar regional, suatu wilayah dapat memanfaatkan keunggulan komparatifnya sekaligus memenuhi kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi sendiri. Ide mobilitas faktor produksi tidak dapat dipisahkan dari aktivitas perdagangan antardaerah dan pertumbuhan ekonomi.

Perpindahan tenaga kerja, modal, tanah, dan teknologi antarwilayah disebut sebagai mobilitas faktor produksi. Ketidakmerataan alokasi sumber daya di berbagai lokasi merupakan penyebab mobilitas ini. Misalnya, modal dari pusat-pusat metropolitan dapat diinvestasikan di daerah-daerah yang memiliki potensi ekonomi besar yang belum sepenuhnya dimanfaatkan, atau sejumlah besar pekerja dari satu wilayah dapat berpindah ke wilayah lain yang lebih membutuhkan.

Struktur ekonomi nasional diperkuat secara strategis melalui perdagangan antardaerah dan mobilitas faktor produksi. Keduanya mendorong pertumbuhan yang adil di berbagai wilayah, mengurangi ketimpangan ekonomi, membantu distribusi barang dan jasa, serta meningkatkan efisiensi penggunaan sumber daya. Oleh karena itu, memahami konsep mobilitas faktor produksi dan perdagangan antardaerah sangat penting untuk menganalisis dinamika ekonomi nasional.

KAJIAN TEORI

PDRB (Produk Domestik Regional Bruto)

Dalam konteks pembangunan daerah, khususnya di sektor ekonomi, data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan salah satu indikator utama yang digunakan untuk menilai kemajuan ekonomi. PDRB secara nyata merepresentasikan nilai tambah bruto yang dihasilkan oleh unit-unit produksi di suatu wilayah dalam periode tertentu. Selain itu, perkembangan nilai PDRB berfungsi sebagai ukuran untuk mengevaluasi keberhasilan pembangunan daerah, di mana pertumbuhan ekonomi daerah dapat tercermin melalui peningkatan PDRB. Selain perannya dalam perencanaan, angka PDRB juga berguna sebagai dasar untuk mengevaluasi hasil program pembangunan yang telah dilaksanakan. Beberapa kegunaan utama angka PDRB antara lain:

1. Untuk mengidentifikasi tingkat pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan serta pertumbuhan di masing-masing sektor ekonomi;
2. Untuk memahami struktur perekonomian daerah;
3. Untuk menentukan PDRB per kapita sebagai salah satu indikator kesejahteraan penduduk.

Model Dasar Mobilitas Antar Regional

Untuk memahami dinamika perdagangan dan pergerakan faktor produksi antar daerah, ada sejumlah teori ekonomi yang dapat dijadikan dasar analisis. Teori-teori ini menawarkan kerangka pemikiran mengenai alasan di balik spesialisasi produksi di suatu daerah, bagaimana sektor unggulan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi regional, serta alasan di balik perpindahan faktor produksi seperti tenaga kerja dan modal antar wilayah. Di bawah ini adalah penjelasan yang lebih mendetail:

1. Model Keunggulan Komparatif (Comparative Advantage)

Teori keunggulan komparatif pertama kali dikemukakan oleh David Ricardo dalam konteks perdagangan internasional dan kemudian dikembangkan oleh Heckser dan Ohlin, namun konsep ini juga dapat diterapkan pada perdagangan antar regional. Prinsip dasar teori ini adalah bahwa setiap wilayah memiliki keunggulan relatif dalam memproduksi barang atau jasa tertentu dengan biaya relatif murah (efisien) dibandingkan wilayah lain, meskipun wilayah tersebut tidak selalu memiliki keunggulan absolut.

Munculnya spesialisasi produksi secara alami disebabkan oleh perbedaan karakteristik ini. Ini berarti bahwa suatu wilayah akan menghasilkan barang tertentu dengan lebih unggul dan efisien daripada wilayah lain. Misalnya, wilayah yang memiliki tanah yang subur dan

curah hujan yang tinggi lebih cocok untuk pertanian. Di sisi lain, wilayah dengan banyak cadangan tambang akan lebih berkonsentrasi pada pertambangan. Dengan spesialisasi ini, setiap wilayah dapat memaksimalkan potensi yang dimilikinya, sehingga hasil produksi dapat dicapai dengan lebih cepat dan berkualitas. Untuk memenuhi kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi sendiri, produk yang dihasilkan dapat diperdagangkan atau ditukarkan dengan wilayah lain, begitupun dengan kelebihan hasil produksi di suatu wilayah yang dapat diperdagangkan atau ditukarkan. Dengan demikian, dapat dilihat bahwa perdagangan (mobilitas barang) antar regional terjadi karena adanya perbedaan keuntungan komparatif yang relatif.

a. Faktor-Faktor yang Bisa Membuat Suatu Wilayah Memiliki Keunggulan Komparatif (Comparative Advantage)

Faktor-faktor yang dapat menimbulkan keunggulan komparatif (comparative advantage) suatu daerah bisa berasal dari kondisi alam yang sudah tersedia secara alami (given), namun juga dapat terciptamelaui usaha dan kreativitas manusia. Sebuah wilayah bisa memiliki keunggulan komparatif karena adanya satu faktor dominan atau kombinasi dari beberapa faktor berikut:

- 1) Pemberian alam. Kondisi geografis dan sumber daya alam tertentu memberikan keunggulan bagi suatu wilayah dalam menghasilkan produk khas. Contohnya cadangan tambang seperti minyak, gas, emas, bijih besi, dan timah; jenis tanah yang unik seperti tanah Deli untuk produksi tembakau, serta potensi sumber daya seperti air terjun atau sumber air panas yang dapat dimanfaatkan sebagai pembangkit listrik.
- 2) Penguasaan teknologi. Masyarakat yang menguasai teknologi modern dan mampu melakukan inovasi memiliki keunggulan dalam menciptakan produk-produk tertentu. Jepang, Amerika, dan Jerman merupakan contoh negara yang unggul karena faktor ini.
- 3) Keterampilan khusus. Keahlian tradisional atau keterampilan yang khas juga dapat menjadi faktor pembeda, misalnya ukiran Jepara dan Bali, atau tenunan songket.
- 4) Kedekatan dengan pasar. Lokasi yang dekat dengan pusat permintaan memberikan keuntungan tersendiri, seperti pabrik batubara di Lubuk Pakam dan Tanjung Morawa yang berdekatan dengan pasar utama di Medan.

- 5) Aksesibilitas tinggi. Wilayah dengan sarana transportasi lengkap dan lalu lintas ramai, seperti Singapura, memiliki efisiensi lebih tinggi dalam distribusi barang maupun penumpang, baik dari segi kecepatan, ketepatan waktu, maupun biaya.
- 6) Konsentrasi produksi. Sentra kegiatan tertentu, seperti industri sepatu di Cibaduyut atau pertanian sayur-mayur di Tanah Karo, memberikan jaminan kontinuitas pasokan dalam kualitas dan kuantitas, sekaligus menekan biaya pemasaran dan transportasi.
- 7) Aglomerasi kegiatan. Daerah yang menjadi pusat aglomerasi akan menikmati efisiensi biaya produksi serta kemudahan dalam pemasaran karena adanya keterkaitan antar aktivitas ekonomi.
- 8) Upah tenaga kerja. Upah buruh yang relatif rendah namun tetap disertai keterampilan memadai serta mentalitas kerja yang mendukung menjadi faktor penting. Rendah di sini bersifat relatif, yakni harus dibandingkan dengan tingkat produktivitas yang dihasilkan.
- 9) Mentalitas masyarakat. Sikap masyarakat yang jujur, disiplin, terbuka, dan pekerja keras mendukung terciptanya lingkungan yang aman, tertib, dan kondusif bagi investasi. Hal ini pada akhirnya menurunkan biaya investasi maupun biaya operasional.
- 10) Selain itu, kebijakan pemerintah juga berperan penting dalam menciptakan keunggulan komparatif, misalnya melalui pembangunan infrastruktur, pengembangan keterampilan tenaga kerja, atau pemberian subsidi pada sektor tertentu. Namun, subsidi sebaiknya hanya bersifat sementara, karena jika berlangsung terus-menerus akan menciptakan keunggulan semu dan berpotensi menimbulkan tuduhan praktik dumping dari negara lain.

2. Model Basis Ekonomi Regional

Teori dasar ekonomi regional atau teori basis ekonomi dikembangkan oleh para ekonom regional seperti North dan Richardson. Teori ini menegaskan bahwa pertumbuhan ekonomi suatu wilayah terutama ditentukan oleh sektor-sektor yang dapat menjual produk atau layanan mereka ke luar wilayah (basis ekspor). Dalam penelitian ekonomi wilayah dan perkotaan, struktur ekonomi suatu daerah dapat diuraikan dengan pendekatan teori basisekonomi (economic base theory). Teori ini mengklasifikasikan aktivitas ekonomi daerah menjadi dua kategori utama, yaitu sektor dasar (basic sector) dan sektor non-dasar (non-basic sector). Sektor dasar adalah sektor primadona yang berorientasi ekspor, di mana barang dan

jasa dipasarkan keluar daerah, sehingga dapat menghasilkan aliran pendapatan ke dalam ekonomi lokal. Sebaliknya, sektor non-basis bersifat internal (berorientasi lokal), karena lebih ditujukan untuk memenuhi kebutuhan domestic dari penduduk daerah tersebut.

Pertumbuhan ekonomi wilayah dipengaruhi secara signifikan oleh kontribusi besar dari sektor dasar. Hal ini sejalan dengan konsep multiplier berbasis ekspor, di kenaikan ekspor suatu daerah melalui sektor dasar akan meningkatkan aliran pendapatan dari luar, yang pada giliran yang memperluas permintaan untuk barang dan jasa lokal. Akibatnya, perkembangan sektor basis tidak hanya meningkatkan pendapatan daerah secara langsung, tetapi juga merangsang pertumbuhan ekonomi kota melalui peningkatan konsumsi, investasi, dan permintaan tenaga kerja di sektor-sektor pendukung.

Beberapa ilustrasi dapat menjelaskan konsep ini dengan baik. Kota Batam, sebagai daerah industri dan manufaktur yang fokus pada ekspor, berhasil menarik investasi

asing langsung dan memperluas peluang kerja, sehingga pertumbuhan ekonomi lokal mengalami percepatan. Papua, memiliki basis pertambangan tembaga dan emas, tetap menjadi salah satu kontributor signifikan bagi devisa nasional meskipun sektor non-basis yang masih tergolong terbatas.

Dengan demikian, teori ekonomi mendasar menekankan bahwa perdagangan antar daerah dan interaksi antar kota dipicu oleh perbedaan serta keunggulan sektor dasar di setiap wilayah. Setiap wilayah mempunyai 7 keunggulan komparatif tertentu yang dimanfaatkan untuk menghasilkan ekspor, sedangkan pendapatan dari luar daerah digunakan untuk memenuhi kebutuhan lokal. Situasi ini menghasilkan pola saling ketergantungan ekonomi regional, yang pada akhirnya memperkuat integrasi ekonomi di tingkat nasional.

3. Model Mobilitas Faktor Produksi

a. Teori Migrasi Tenaga Kerja (Model Harris-Todaro)

Salah satu studi ekonomi regional dan perkotaan yang paling penting adalah teori migrasi tenaga kerja. Model Harris-Todaro (1970), salah satu yang paling penting, menjelaskan mengapa tenaga kerja berpindah dari pedesaan ke perkotaan. Harris dan Todaro menegaskan bahwa pendapatan yang diharapkan (expected income) lebih menentukan keputusan migrasi dari pada perspektif konvensional yang menekankan bahwa perbedaan upah aktual merupakan faktor pendorong migrasi. Artinya, karyawan tidak hanya mempertimbangkan upah yang mereka terima saat ini, tetapi juga mempertimbangkan peluang untuk bekerja di tempat lain dan tingkat pendapatan yang mereka dapatkan di masa depan.

Model Harris-Todaro berguna untuk menjelaskan fenomena migrasi antarwilayah yang dianggap memiliki lebih banyak potensi ekonomi, seperti Kalimantan yang berkembang melalui perkebunan kelapa sawit dan pertambangan. Selain itu, urbanisasi besar-besaran menuju kota-kotametropolitan seperti Jakarta, Surabaya.

b. Toeri Mobilitas Modal

Modal (capital) adalah faktor produksi lain yang sangat penting untuk pembangunan ekonomi regional selain tenaga kerja. Karena menjadi sumber pembiayaan utama untuk operasi produksi, pembangunan infrastruktur, dan penciptaan lapangan kerja baru, modal memainkan peran penting. Dengan mempertimbangkan keuntungan ekonomi yang diharapkan, aliran modal atau investasi dapat bergerak dari satu tempat ke tempat lain. Ini dibahas dalam konteks teori mobilitas modal (capital mobility theory). Dalam kebanyakan kasus, modal cenderung mengalir ke sektor yang menawarkan tingkat pengembalian investasi yang lebih tinggi (rate of return). Investor akan mencari tempat yang dapat memberikan keuntungan terbaik sambil mengurangi risiko.

Ketersediaan sumber daya alam, upah tenaga kerja dan biaya produksi, kualitas infrastruktur, kebijakan pemerintah daerah, dan stabilitas politik dan keamanan adalah beberapa faktor utama yang memengaruhi aliran modal antar regional. Disproporsi Pembangunan antar wilayah juga sangat penting. Investasi sering menarik ke daerah yang masih tertinggal karena dianggap memiliki potensi pertumbuhan (growth potential) yang besar, yang membuat prospek keuntungan jangka panjang lebih menjanjikan dibandingkan daerah yang sudah jenuh. Fenomena ini dapat dilihat di wilayah Indonesia. Misalnya, Jawa Barat menjadi pusat investasi tekstil dan garmen karena lokasinya yang dekat dengan pasar konsumen utama dan ketersediaan tenaga kerja yang melimpah dengan upah yang kompetitif. Sebaliknya, karena kekayaan sumber daya alamnya, Kalimantan dan Papua menarik banyak aliran modal ke sektor pertambangan dan perkebunan. Investasi di Sulawesi, terutama di bidang pertambangan dan pengolahan nikel, telah meningkat dalam beberapa tahun terakhir sebagai akibat dari meningkatnya permintaan terhadap bahan baku untuk industri baterai listrik di seluruh dunia.

Mobilitas modal ini memiliki dua konsekuensi. Aliran modal memiliki potensi untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi di wilayah yang sebelumnya tertinggal, menciptakan lapangan kerja baru, meningkatkan pendapatan masyarakat, dan

meningkatkan kualitas infrastruktur. Namun, jika konsentrasi modal hanya terpusat Di beberapa wilayah, ini akan menyebabkan ketimpangan regional (regional disparities) menjadi lebih besar. Akibatnya, pemerintah sangat penting dalam menciptakan iklim investasi yang baik sekaligus mendorong pemerataan investasi melalui kebijakan fiskal, pembangunan infrastruktur di luar Jawa, dan memberikan insentif kepada investor yang ingin menanamkan modal di wilayah dengan tingkat pembangunan yang masih rendah. Mobilitas modal dapat menjadi alat penting untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan di wilayah tersebut.

4. Model Gravitasi

Model gravitasi banyak digunakan dalam analisis ekonomi regional dan perkotaan untuk menjelaskan interaksi antar daerah dalam hal perdagangan dan migrasi. Model ini didasarkan pada hukum gravitasi Newton, yang menyatakan bahwa besarnya gaya tarik-menarik berbanding lurus dengan massa dua benda dan berbanding terbalik dengan jarak di antara mereka. Dalam konteks ekonomi, "massa" didefinisikan sebagai ukuran ekonomi seperti PDRB, jumlah penduduk, atau tingkat pendapatan. Di sisi lain, jarak menunjukkan biaya distribusi dan tantangan transportasi. Perdagangan dan migrasi menjadi lebih intens di daerah yang lebih kecil dan lebih dekat. Model gravitasi menekankan betapa pentingnya komponen ruang dan biaya transportasi untuk memengaruhi pola interaksi antarwilayah.

Ini berbeda dengan model perdagangan tradisional, seperti Heckscher–Ohlin, yang sering menganggap tidak ada biaya transportasi. Ini membuatnya lebih masuk akal, terutama di negara berkembang, di mana sebagian besar komoditas yang diperdagangkan adalah hasil pertanian, perkebunan, ataupun pertambangan, dan biaya distribusi yang tinggi. Salah satu contoh bagaimana model gravitasi dapat diterapkan di Indonesia adalah hubungan perdagangan antara Jakarta, Bandung, dan Surabaya. Sebagai pusat ekonomi dan PDRB yang besar, Jakarta menerima barang dari kota-kota sekitarnya, terutama tekstil dan makanan dari Bandung, Garut, dan Cianjur, yang dijual di ibukota. Selain itu, karena posisinya sebagai pusat distribusi di Indonesia Timur, Surabaya sangat diminati oleh arus barang dari Maluku dan Papua, terutama yang berkaitan dengan produk pertanian, perikanan, dan pertambangan. Dalam hal migrasi, banyak orang dari Jawa Tengah, NTT, dan NTB yang pindah ke Jakarta atau Batam karena daya tarik ekonominya yang tinggi, meskipun biaya hidup dan persaingan yang tinggi juga.

Ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menunjukkan bahwa ukuran ekonomi, jarak, dan biaya transportasi adalah faktor penting dalam intensitas perdagangan dan

mobilitas penduduk antar wilayah (Nijkamp&Regiani, 1992; Chaney, 2013). Oleh karena itu, model gravitasi dapat membantu menjelaskan mengapa interaksi antarwilayah cenderung terkonsentrasi di kota-kota besar dengan daya tarik ekonomi yang kuat. Selain itu, model ini juga dapat memberikan dasar untuk analisis untuk perencanaan pembangunan regional yang lebih merata.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, dengan metode penelitian kepustakaan/studi Pustaka (library research). Penelitian dilakukan dengan menganalisis berbagai data sumber ilmiah seperti dari jurnal, buku, artikel, BPS yang relavan dengan perdagangan mobilitas antar regional kota Payakumbuh.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Teknik Analisis Data

Identifikasi komoditas utama

1. Kota Payakumbuh (Berdasarkan data dari BPS)

Lapangan Usaha	Produk Domestik Bruto\Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku (Miliar Rupiah)	
	2024	2023
Pertanian,Kehutanan,dan Perikanan	524,23	512,80
Pertambangan dan Penggalian	45,73	45,00
Industri Pengolahan	454,12	433,68
Pengadaan Listrik dan Gas	4,96	4,75
Pengadaan Air,Pengelolaan Sampah,Limbah,dan Daur Ulang	21,26	20,24
Konstruksi	1.285,03	1230,47
Perdagangan Besar dan Eceran;Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	2.357,52	2254,40
Transportasi dan Perdagangan	1.113,27	1092,08
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	328,69	304,03
Informasi dan Komunikasi	801,03	761,57
Jasa Keuangan dan Komunikasi	565,64	525,94
Real Estate (Properti)	276,09	259,11
Jasa Perusahaan	21,76	20,74
Administrasi Pemerintah,Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	682,00	628,95
Jasa Pendidikan	438,16	421,18
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	156,02	145,91
Jasa Lainnya	345,48	321,55
Jumlah Total PDRB	9.421,00	8982,35

Sektor perdagangan besar dan eceran serta reparasi mobil dan sepeda motor merupakan penggerak utama pertumbuhan ekonomi di Kota Payakumbuh selama periode 2020–2024. Pada tahun 2024, sektor ini mencatatkan nilai PDRB sekitar Rp2,36 miliar atau menyumbang 24,08% dari total PDRB kota, menjadikannya sebagai sektor dengan kontribusi terbesar dibandingkan lapangan usaha lainnya. Peningkatan nilai PDRB sekitar 4,49% dari tahun sebelumnya mencerminkan bahwa aktivitas perdagangan tetap ekspansif dan berperan

sebagai motor utama dinamika ekonomi lokal. Hal ini tidak terlepas dari posisi strategis Payakumbuh sebagai simpul arus barang di wilayah Sumatera Barat bagian timur dan daerah hinterland, sehingga kota ini berkembang sebagai pusat layanan, distribusi, dan aktivitas ekonomi lintas wilayah.

Dalam konteks struktur ekonomi lokal, jaringan perdagangan di Payakumbuh terbentuk melalui kombinasi antara ritel modern, grosir, jasa reparasi kendaraan, dan sentra niaga tradisional. Secara umum, lokasi pasar di kota Payakumbuh terkonsentrasi di pusat kota, baik untuk pasar tradisional maupun modern. Penentuan lokasi pasar ini tidak hanya merupakan keputusan pemerintah, tetapi juga mencerminkan aspirasi berbagai pemangku kepentingan, seperti pengelola dan pengguna pasar. Hingga tahun 2000 di Kota Payakumbuh terdapat dua buah Pasar Tradisional yang berlokasi di Kecamatan Payakumbuh Barat yaitu Pasar Tradisional Pusat Pertokoan yang sudah berdiri sejak tahun 1982 serta Pasar Tradisional Ibu yang sudah berdiri sejak tahun 1985. Pasar yang dikelola oleh Pemerintah Kota Payakumbuh melalui Dinas Koperasi, Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) di bawah Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Payakumbuh terletak di pusat kota. Pada tahun 2000, pasar modern pertama muncul di Kota Payakumbuh dalam bentuk minimarket. Lokasi minimarket dipilih secara strategis karena tidak jauh dari pusat kota dan terletak di Kecamatan Payakumbuh Utara.

Salah satu pusat aktivitas perdagangan yang berperan signifikan adalah Pasar Ibu, yang menjadi pusat ekonomi rakyat terbesar di kota tersebut. Sebagai pasar tradisional yang strategis. Pasar Ibu tidak hanya memenuhi kebutuhan konsumsi sehari-hari warga Payakumbuh, tetapi juga melayani masyarakat dari Kabupaten Lima Puluh Kota dan daerah penyangga lainnya. Pasar ini juga menunjukkan ketahanan sektor informal karena mampu beradaptasi dengan modernisasi perdagangan melalui digitalisasi transaksi dan sistem distribusi berbasis layanan pengantaran. Pembagian zona komoditas seperti bahan pangan segar, hasil pertanian, tekstil, daging, dan kebutuhan rumah tangga membuat struktur pasar lebih tertata, meningkatkan efisiensi transaksi, serta mempermudah konsumen dalam mengakses barang.

Kontribusi sektor perdagangan terhadap pertumbuhan daerah juga tercermin pada keterkaitannya dengan sektor lain yang membentuk efek pengganda dalam perekonomian Payakumbuh. Peningkatan aktivitas perdagangan telah mendorong permintaan yang lebih tinggi untuk layanan transportasi dan pergudangan, akomodasi serta penyediaan makanan dan minuman, serta layanan keuangan dan asuransi. Secara keseluruhan, hal ini menunjukkan tren

pertumbuhan nilai tambah selama periode 2020–2024. Dalam struktur PDRB, sektor perdagangan bukan hanya penyumbang terbesar secara langsung, tetapi juga berfungsi sebagai pusat pertumbuhan yang menggerakkan rantai pasok, menyerap tenaga kerja dalam jumlah besar, dan menjadi sumber utama pendapatan rumah tangga sehingga memperkuat daya beli dan memperluas pasar domestik kota.

2. Kota Bukittinggi (Berdasarkan data dari BPS)

Lapangan Usaha	Produk Domestik Bruto/Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku (Miliar Rupiah)	
	2024	2023
Pertanian,Kehutanan,dan Perikanan	122,4	117,96
Pertambangan dan Penggalian	0,21	0,2
Industri Pengolahan	588,13	557,72
Pengadaan Listrik dan Gas	71,89	68,49
Pengadaan Air,Pengelolaan Sampah,Limbah,dan Daur Ulang	15,34	14,3
Konstruksi	758	723,42
Perdagangan Besar dan Eceran;Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	4.054,45	3.825,74
Transportasi dan Perdagangan	1.189,84	1.156,09
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	580,86	558,69
Informasi dan Komunikasi	854,87	817,73
Jasa Keuangan dan Komunikasi	672,48	626,97
Real Estate (Properti)	391,03	366,38
Jasa Perusahaan	73,47	70,02
Administrasi Pemerintah,Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	732,37	676,51
Jasa Pendidikan	678,64	650,6
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	468,73	438,1
Jasa Lainnya	494,7	462,66
Jumlah Total PDRB	11.747,42	11.131,58

Sektor perdagangan adalah salah satu pilar utama dalam pembangunan daerah Kota Bukittinggi. Keberadaan sektor ini didukung oleh infrastruktur pasar utama, seperti Pasar Simpang Aur, Pasar Atas, dan Pasar Bawah. Secara khusus, Pasar Simpang Aur Kuning berperan sebagai pasar grosir terbesar di Sumatra, menjadikan Bukittinggi bukan hanya sebagai pusat perdagangan lokal tetapi juga regional. Secara konseptual, sektor perdagangan mengacu pada kegiatan ekonomi yang menghubungkan produsen dengan konsumen, termasuk jual beli barang baru atau bekas untuk tujuan distribusi tanpa mengubah bentuk fisik barang tersebut. Di Kota Bukittinggi, sektor perdagangan mencakup subsektor perdagangan grosir dan eceran, serta perbaikan mobil dan sepeda motor. Data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Bukittinggi tahun 2024 menunjukkan bahwa subsektor perdagangan grosir dan eceran, beserta perbaikan mobil dan sepeda motor, merupakan sektor ekonomi yang penting, yakni menyumbang sekitar Rp4,05 Miliar dari total Rp11,75 Miliar atau sekitar 34,51% PDRB wilayah ini. Besarnya kontribusi ini menandakan bahwa perdagangan merupakan tulang punggung utama perekonomian Bukittinggi, jauh melampaui sektor lain seperti industri pengolahan, konstruksi, dan layanan publik. Dominasi

sektor perdagangan erat kaitannya dengan mobilitas antar regional di Bukittinggi. Kota ini berfungsi sebagai pusat distribusi dan layanan untuk berbagai kabupaten/kota sekitar, termasuk Agam, Tanah Datar, Limapuluh Kota, dan Pariaman. Fasilitas logistik, pasar tradisional, pusat perbelanjaan, dan jalur transportasi yang baik menjadi faktor pendorong tingginya arus barang keluar masuk dari dan ke kota, sehingga memperkuat jaringan perdagangan lintas wilayah. Banyak pelaku usaha dari luar Bukittinggi memilih kota ini sebagai tempat menjual produk mereka atau mendistribusikan barang ke wilayah Sumatera Barat bagian utara dan tengah.

Mobilitas tinggi manusia dan barang tercermin dalam kontribusi sektor transportasi dan perdagangan, yang pada tahun 2024 menghasilkan nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sebesar IDR 1,19 miliar. Pertumbuhan sektor penyediaan akomodasi dan makanan dan minuman, serta jasa lainnya, berfungsi sebagai indikator pendukung dinamika kegiatan perdagangan dan pariwisata di kota Bukittinggi. Data ini secara keseluruhan menggambarkan peran Bukittinggi sebagai pusat pertumbuhan ekonomi regional dengan perdagangan dan mobilitas antarwilayah sebagai motor utama pertumbuhan, memperluas pasar domestik sekaligus menarik aktivitas ekonomi dan investasi dari daerah lain.

Perbandingan struktur ekonomi kedua wilayah

Perbandingan ekonomi antara Kota Payakumbuh dan Kota Bukittinggi menunjukkan adanya pola pembangunan ekonomi di daerah yang berbeda karakter tetapi saling melengkapi dalam konteks Sumatera Barat. Kedua kota ini memiliki konsentrasi yang kuat pada sektor perdagangan dan layanan, meski dengan tingkat dan spesialisasi yang berbeda, memberikan gambaran tentang peran strategis masing-masing dalam ekonomi regional.

Dari segi ukuran ekonomi, PDRB Kota Bukittinggi diperkirakan mencapai Rp11,75 Miliar pada tahun 2024, jauh lebih tinggi dibandingkan Kota Payakumbuh yang memiliki PDRB sebesar Rp9,42 Miliar. Perbedaan ini mencerminkan bahwa Bukittinggi memiliki fundamental ekonomi yang lebih kokoh dan kapasitas produksi yang lebih besar. Namun, bila dilihat dari sektor yang ada, kedua kota menduduki sektor utama yang sama, yaitu perdagangan besar, ritel, serta perbaikan kendaraan, yang membuktikan bahwa keduanya berfungsi sebagai pusat perdagangan dan distribusi di wilayah tengah dan timur Sumatera Barat.

Sektor perdagangan besar dan ritel di Kota Bukittinggi menyumbangkan sebesar Rp4,05 Miliar, atau sekitar 34,51% dari total PDRB, sementara di Kota Payakumbuh, sektor yang sama memberikan kontribusi Rp2,36 Miliar atau 24,08% dari PDRB. Perbedaan

mencolok ini menunjukkan bahwa Bukittinggi memiliki tingkat aktivitas perdagangan yang lebih tinggi dan berfungsi sebagai pusat perniagaan yang lebih dominan di area ini. Posisi Bukittinggi sebagai kota wisata dan pusat layanan bagi wilayah sekitar seperti Agam, Tanah Datar, dan Limapuluh Kota semakin memperkuat fungsinya sebagai pusat perdagangan, yang menarik lebih banyak arus barang dan jasa dari daerah sekitarnya dengan intensitas yang lebih tinggi dibandingkan Payakumbuh.

Dalam sektor transportasi dan pergudangan, terdapat perbedaan signifikan. Bukittinggi mencatat nilai PDRB di sektor ini sebesar Rp1,19 Miliar, yang sedikit lebih tinggi dari Payakumbuh dengan nilai Rp1,11 Miliar. Meskipun selisihnya kecil, hal ini menunjukkan bahwa kedua kota memiliki mobilitas barang dan orang yang baik, namun Bukittinggi menunjukkan keunggulan dalam akses dan konektivitas transportasi yang lebih baik, terutama karena lokasinya di jalur strategis Padang-Bukittinggi-Riau dan sebagai gerbang menuju lokasi wisata seperti Danau Maninjau dan Harau.

Di sektor konstruksi, Kota Payakumbuh menunjukkan kontribusi yang lebih besar dengan sebesar Rp1,29 Miliar sedangkan Bukittinggi hanya mencapai Rp758 juta. Ini menunjukkan bahwa Payakumbuh sedang dalam fase pengembangan infrastruktur dan konstruksi yang pesat, mungkin berkaitan erat dengan peningkatan kawasan industri, perumahan, dan fasilitas publik yang mendukung pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Aktivitas konstruksi yang tinggi mencerminkan upaya pemerintah daerah dan sektor swasta untuk memperkuat infrastruktur yang mendukung aktivitas perdagangan dan investasi di masa depan.

Sektor industri pengolahan menunjukkan pola yang menarik. Bukittinggi memiliki nilai PDRB industri pengolahan sebesar Rp588,13 juta, yang lebih tinggi dibandingkan Payakumbuh yang mencatat Rp454,12 juta. Perbedaan ini menunjukkan bahwa Bukittinggi memiliki fondasi industri pengolahan yang lebih kuat, khususnya di bidang makanan dan minuman, kerajinan, serta produk khas yang terhubung dengan sektor pariwisata. Sebaliknya, Payakumbuh memiliki potensi industri yang sedang tumbuh, terutama dalam industri pendukung perdagangan seperti pengolahan hasil pertanian dan industri kecil menengah yang fokus pada pasar lokal dan regional.

Sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan di Payakumbuh memberikan kontribusi yang lebih tinggi, dengan nilai mencapai Rp524,23 juta, sedangkan Bukittinggi hanya sekitar Rp122,40 juta. Hal ini menunjukkan bahwa Payakumbuh masih memiliki dasar ekonomi pertanian yang cukup kuat, terutama di kawasan pinggiran kota yang tetap mempertahankan

karakter semi-urban. Sementara itu, Bukittinggi telah berkembang menjadi kota dengan nuansa urban yang kuat, di mana aktivitas pertanian sangat terbatas dan ekonomi lebih dikuasai oleh sektor tersier seperti perdagangan, layanan, dan pariwisata.

Sektor akomodasi dan makanan menunjukkan dominasi yang jelas dari Bukittinggi, dengan nilai PDRB mencapai Rp580,86 juta, dibandingkan dengan Payakumbuh yang hanya mencapai Rp328,69 juta. Perbedaan ini mencerminkan posisi Bukittinggi sebagai destinasi wisata utama di Sumatera Barat, dengan berbagai fasilitas seperti hotel, restoran, rumah makan, dan kafe yang melayani pengunjung, baik lokal maupun internasional. Sektor ini memberikan pengaruh positif yang besar terhadap ekonomi daerah, karena mendorong perkembangan sektor perdagangan, transportasi, dan layanan lainnya yang berkaitan dengan aktivitas pariwisata.

Menganalisis jalur distribusi

Hubungan ekonomi antara Kota Payakumbuh dan Bukittinggi membentuk salah satu jalur perdagangan terpenting di Sumatera Barat. Kedua kota ini terikat tidak hanya secara fisik, tetapi juga mengembangkan sistem ekonomi yang saling melengkapi dan saling bergantung. Payakumbuh, yang dikelilingi oleh lahan pertanian yang subur, berfungsi sebagai pusat pengumpulan hasil pertanian, sedangkan Bukittinggi berfungsi sebagai tempat distribusi dan pasar konsumen yang terbesar. Pertukaran ekonomi di antara keduanya menciptakan dinamika perdagangan yang rumit, melibatkan berbagai jalur distribusi, pelaku ekonomi, dan beragam produk.

1. Jaringan Jalur Distribusi

Sistem penyaluran barang yang menghubungkan Payakumbuh dan Bukittinggi didasari oleh infrastruktur jalan nasional yang mengaitkan kedua daerah itu. Jaringan ini berperan tidak hanya sebagai rute fisik untuk mengalirnya barang, tetapi juga sebagai dasar pengintegrasian ekonomi di wilayah tersebut. Ada tiga rute distribusi utama yang menyusun struktur perdagangan di area ini, masing-masing memiliki ciri dan peran yang unik.

a. Payakumbuh – Piladang – Bukittinggi

Jalur ini merupakan arteri utama untuk perdagangan di wilayah ini. Letaknya strategis karena menghubungkan dua titik ekonomi utama dengan jarak yang lebih efisien. Setiap hari, ratusan kendaraan distribusi melintasi jalur ini, mengangkut berbagai hasil pertanian dari pusat produksi di Kabupaten Lima Puluh Kota ke pasar-pasar besar yang ada di Bukittinggi. Ciri khas jalur ini adalah tingginya volume lalu lintas, terutama pada pagi hari, saat produk pertanian segar harus segera disalurkan ke

pasar. Kualitas jalan yang baik di rute ini mendukung pergerakan barang dengan cepat dan efisien, mengurangi kemungkinan kerusakan produk, serta memastikan kesegaran komoditas pertanian ketika sampai di tangan konsumen.

b. Payakumbuh – Lintau – Bukittinggi,

Mempunyai fungsi yang lebih terfokus dalam sistem perdagangan di kawasan tersebut. Rute ini umumnya digunakan untuk menyalurkan produk-produk dari industri kecil serta kerajinan tangan yang dibuat di sekitar Payakumbuh menuju pasar pariwisata di Bukittinggi. Bukittinggi, yang merupakan salah satu tempat wisata utama di Sumatera Barat, memiliki permintaan yang besar untuk produk kerajinan lokal seperti songket, bordir, ukiran kayu, dan berbagai jenis souvenir khas Minangkabau. Rute Lintau menjadi saluran penting antara para pengrajin di Payakumbuh dan pasar wisata yang menjanjikan di Bukittinggi. Melalui jalur ini, produk-produk berkualitas tinggi dapat sampai ke konsumen lokal maupun internasional yang datang.

c. Payakumbuh – Pasaman – Bukittinggi

Memiliki jangkauan perdagangan yang lebih luas karena menghubungkan wilayah ini dengan provinsi yang berdekatan. Rute ini dimanfaatkan oleh para pedagang antar provinsi, terutama dari Riau dan bagian utara Sumatera Barat, untuk menjangkau pasar di Bukittinggi. Adanya rute ini semakin mengokohkan Bukittinggi sebagai pusat perdagangan regional yang tidak hanya memenuhi kebutuhan warga Sumatera Barat, tetapi juga sebagai tempat bertemunya perdagangan antarpulau. Pedagang dari berbagai daerah mendatangkan produk khas dari tempat mereka dan bertransaksi di Bukittinggi, sehingga menciptakan keberagaman barang serta dinamika pasar yang tinggi.

Dinamika dan Tantangan Sistem Distribusi

Sistem distribusi antara Payakumbuh dan Bukittinggi, meskipun beroperasi dengan baik, tetap menghadapi sejumlah masalah. Kualitas infrastruktur jalan yang sudah cukup baik masih memerlukan perawatan dan peningkatan untuk menangani volume lalu lintas yang terus bertambah. Pada waktu-waktu tertentu, terutama saat masa panen, jalur distribusi sering kali mengalami kemacetan yang bisa mengganggu kelancaran pengiriman barang.

Masalah lainnya adalah sistem logistik yang belum sepenuhnya optimal. Banyak pelaku usaha, terutama para petani dan usaha mikro, kecil, dan menengah, masih bergantung pada cara distribusi yang tradisional dan tidak efisien. Peningkatan sistem logistik yang modern, seperti penggunaan rantai dingin untuk produk pertanian segar, bisa sangat bermanfaat untuk

meningkatkan efektivitas dan mengurangi kerugian akibat kerusakan barang selama proses distribusi.

Perubahan harga juga merupakan masalah yang perlu perhatian. Sistem perdagangan yang masih banyak melibatkan perantara sering kali menimbulkan perbedaan harga yang besar antara harga yang diterima petani dan harga di konsumen akhir. Membangun sistem informasi pasar dan platform perdagangan yang menghubungkan produsen langsung dengan konsumen bisa membantu menyelesaikan masalah ini.

Dampak perdagangan antar daerah.

1. Dampak ekonomi

Dampak Positif :

a. Pertumbuhan Ekonomi Regional

Bukittinggi: Rp11,75 Miliar (2024), Payakumbuh: Rp9,42 Miliar. Sektor perdagangan menjadi motor utama dengan kontribusi 34,51% (Bukittinggi) dan 24,08% (Payakumbuh).

Perdagangan antara Bukittinggi dan Payakumbuh menciptakan multiplier effect (efek pengganda) pada ekonomi daerah. Ketika pedagang dari Bukittinggi membeli hasil pertanian dari Payakumbuh, uang yang berputar tidak hanya menguntungkan petani, tapi juga pengepul, pengangkut, dan pedagang perantara. Pertumbuhan ekonomi kedua kota jadi lebih cepat dibanding jika mereka berdagang sendiri-sendiri.

b. Diversifikasi Ekonomi

Payakumbuh: kuat di pertanian (Rp524,23 juta) dan konstruksi (Rp1,29 M). Bukittinggi: dominan di industri pengolahan (Rp588,13 juta) dan pariwisata.

Bukittinggi yang terkenal dengan sektor pariwisata dan kerajinan bisamendapat pasokan bahan makanan segar dari Payakumbuh. Sebaliknya, Payakumbuh yang lebih industrial bisa mendapat produk kerajinan dan oleh-oleh khas untuk dijual kembali. Ini membuat pilihan barang di kedua kota jadi lebih beragam.

Dampak Negatif

a. Ketimpangan Ekonomi

Pedagang besar dengan modal kuat cenderung mendominasi perdagangan. Pedagang kecil dan tradisional sulit bersaing, terutama kalau ada pedagang dari luar yang masuk dengan harga lebih murah karena volume besar.

b. Ketergantungan Ekonomi

Kota yang lebih lemah secara ekonomi bisa menjadi sangat tergantung pada pasokan dari kota tetangga. Misalnya, kalau Bukittinggi terlalu bergantung pada pasokan sayur dari Payakumbuh, bisa jadi masalah besar saat ada gangguan pasokan.

2. Dampak Sosial

Dampak Positif :

a. Integrasi sosial

Perdagangan membuat masyarakat kedua kota sering berinteraksi. Hal ini mengurangi sekat-sekat sosial dan menciptakan rasa persaudaraan yang lebih kuat. Orang Bukittinggi dan Payakumbuh merasa seperti satu komunitas besar.

b. Mobilitas Sosial

Perdagangan membuka peluang bagi orang dari berbagai latar belakang untuk meningkatkan status ekonomi dan sosialnya. Seorang pedagang kecil bisa berkembang jadi pengusaha sukses melalui jalur perdagangan ini.

Dampak Negatif :

a. Kesenjangan Sosial

Pedagang yang sukses dan yang gagal menciptakan kesenjangan sosial di masyarakat. Bisa muncul rasa iri atau kecemburuan sosial antara yang kaya dan miskin.

b. Konflik Sosial :

Persaingan dagang yang ketat kadang memicu konflik, baik antar pedagang, antar kelompok, bahkan bisa memicu sentimen kedaerahan kalau tidak dikelola dengan baik.

3. Dampak Infrastruktur & Transportasi

Dampak Positif :

a. Peningkatan kualitas Jalan

Karena pentingnya jalur perdagangan ini, pemerintah lebih serius memperbaiki dan memelihara jalan penghubung kedua kota. Ini menguntungkan semua pengguna jalan, tidak hanya pedagang.

b. Pembangunan Fasilitas Pendukung

Di sepanjang jalan muncul SPBU, rumah makan, bengkel, tempat istirahat, dan berbagai fasilitas lain yang memudahkan perjalanan dan menciptakan ekonomi koridor.

Dampak Negatif :

a. Kemacetan Lalu Lintas

Jalan penghubung sering macet, terutama di jam-jam sibuk atau musim panen. Truk-truk besar mengangkut barang membuat kemacetan makin parah dan perjalanan jadi lama.

b. Degradasi Infrastruktur Publik

Fasilitas umum seperti halte, jembatan, dan drainase lebih cepat rusak karena intensitas penggunaan yang tinggi dari aktivitas perdagangan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan mengenai perdagangan serta mobilitas antar wilayah di Kota Payakumbuh, dapat diuraikan beberapa kesimpulan sebagai berikut: Pertama, sektor perdagangan besar dan eceran, serta reparasi mobil dan sepeda motor menjadi sektor utama yang mendorong pertumbuhan ekonomi Kota Payakumbuh. Pada tahun 2024, sektor ini memberikan kontribusi sebesar Rp2,36 miliar atau 24,08% terhadap total PDRB kota, dengan kenaikan nilai sebesar 4,49% dibandingkan tahun sebelumnya. Hal ini menunjukkan bahwa Payakumbuh memiliki peran penting sebagai pusat layanan, distribusi, dan aktivitas ekonomi yang melintasi daerah di bagian timur Sumatera Barat.

Kedua, terdapat hubungan ekonomi yang saling melengkapi antara Kota Payakumbuh dan Kota Bukittinggi. Kota Payakumbuh memiliki keunggulan pada sektor pertanian, kehutanan, perikanan, serta konstruksi yang mencerminkan ciri khas wilayah semi-urban, sedangkan Kota Bukittinggi unggul pada sektor perdagangan, industri pengolahan, dan akomodasi pariwisata. Perbedaan spesialisasi ini menciptakan sistem ekonomi yang saling bergantung dan memperkuat kerja sama serta integrasi antar daerah.

Ketiga, jaringan jalur distribusi yang menghubungkan Kota Payakumbuh dan Kota Bukittinggi, yaitu jalur Piladang, Lintau, dan Pasaman, berperan sebagai tulang punggung perdagangan regional. Setiap jalur memiliki fungsi tertentu, mulai dari distribusi komoditas pertanian segar, produk kerajinan dan industri kecil, hingga perdagangan lintas provinsi yang menghubungkan wilayah tersebut dengan Riau dan bagian utara Sumatera Barat.

Keempat, perdagangan antar daerah memiliki dampak yang kompleks, termasuk: (1) dampak ekonomi berupa peningkatan PDRB melalui efek pengganda dan diversifikasi ekonomi, meskipun bisa menimbulkan ketimpangan dan ketergantungan ekonomi; (2) dampak sosial berupa meningkatnya integrasi dan mobilitas sosial, namun juga bisa memicu kesenjangan dan konflik sosial; serta (3) dampak pada infrastruktur berupa peningkatan

kualitas jalan dan pembangunan fasilitas pendukung perdagangan, tetapi juga mengakibatkan kemacetan lalu lintas dan degradasi infrastruktur umum.

Kelima, sistem distribusi antar wilayah masih menghadapi berbagai tantangan, antara lain kebutuhan peningkatan kapasitas jalan untuk menampung volume lalu lintas yang semakin besar, pengembangan sistem logistik modern termasuk cold chain untuk produk pertanian segar, serta penanganan fluktuasi harga akibat dominasi perantara dalam sistem perdagangan, yang mengakibatkan ketidaksamaan harga antara produsen dan konsumen akhir.

Secara keseluruhan, perdagangan dan mobilitas antar wilayah di Kota Payakumbuh memiliki peran strategis dalam memperkuat struktur ekonomi daerah, mendorong pertumbuhan yang lebih merata, serta meningkatkan efisiensi penggunaan sumber daya di wilayah Sumatera Barat. Untuk memaksimalkan manfaat dan mengurangi dampak negatifnya, diperlukan kebijakan yang mendukung pengembangan infrastruktur logistik modern, pemerataan akses pasar bagi pelaku usaha kecil, serta penguatan sistem informasi pasar yang menghubungkan langsung produsen dengan konsumen.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2024). Produk domestik regional bruto (PDRB) Kota Bukittinggi 2024. Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2024). Produk domestik regional bruto (PDRB) Kota Payakumbuh 2024. Badan Pusat Statistik.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). Konektivitas transportasi jadi keharusan untuk menggenjot perekonomian daerah. <https://dephub.go.id/post/read/konektivitas-transportasi-jadi-keharusan-untuk-menggenjot-perekonomian-daerah>
- Kompas.com. (2022). Perdagangan antardaerah: Pengertian, faktor, manfaat, tujuan, jenisnya. <https://www.kompas.com/skola/read/2022/07/26/190000769/perdagangan-antardaerah-pengertian-faktor-manfaat-tujuan-jenisnya>
- Liputan6.com. (2025). Mengenal interaksi antar ruang, kunci memahami dinamika wilayah dalam ilmu geografi. <https://www.liputan6.com/feeds/read/5785894/mengenal-interaksi-antar-ruang-kunci-memahami-dinamika-wilayah-dalam-ilmu-geografi>

- Liputan6.com. (2025). Tujuan perdagangan antar daerah: Manfaat dan dampaknya bagi perekonomian. <https://www.liputan6.com/feeds/read/5904457/tujuan-perdagangan-antar-daerah-manfaat-dan-dampaknya-bagi-perekonomian>
- Pemerintah Kota Bukittinggi. (2025). Peraturan Daerah Kota Bukittinggi Nomor 1 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2025–2045. Pemerintah Kota Bukittinggi.
- Putra, A. M., & Asri, Z. (2021). Pasar tradisional dan pasar modern di Kota Payakumbuh 2000–2020. *Kronologi*, 3(4), 213.