

Kaji Dampak Pembangunan Infrastruktur Transportasi Terhadap Pertumbuhan Inklusif Ekonomi Regional

Mursyid Al fadhil^{1,*}, Abdul Haris², Baiq Ratna Muhimmah³

Adelmarfadhil@yahoo.com^{1,*}, abdul.haris@uin-suka.ac.id², ratna.mulhimmah@uinmataram.ac.id³

UIN Raden Intan Lampung¹, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta², UIN Mataram Nusa Tenggara Barat³

ABSTRACT

The development of good transportation infrastructure (freeways) will greatly help the development of a region, business or business activities in an area will be increasingly stretched along with the better availability of road infrastructure that is accessible to the area. one of which is the construction of a freeway in Lampung province as the gateway to the island of Sumatra. This research wants to know how the impact of transportation infrastructure development has on regional economic inclusive growth. The research method used is quantitative with the Paired Sample t-Test and Wilcoxon and multiple regression using the Random Effect Model. The results of this study reveal that of the five variables, only the GRDP variable has no significant changes. Then the results of the regression test before the presence of the freeway showed that there was a significant influence on the human development index on GRDP, while the results after the freeway had an influence, namely the variable human development index, and labor force participation.

Keywords: *Transportation Infrastructure Development, Regional Economic Inclusive Growth*

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur transportasi (jalan bebas hambatan) yang memadai diyakini akan menjadi faktor penting atas berkembangnya suatu wilayah, kegiatan bisnis atau usaha di suatu wilayah akan semakin menggeliat seiring dengan semakin baiknya ketersediaan infrastruktur jalan yang merupakan akses ke wilayah tersebut. salah satunya adalah pembangunan jalan bebas hambatan di provinsi Lampung sebagai gerbang pulau Sumatera. Penelitian ini ingin mengetahui bagaimana dampak pembangunan infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan inklusif ekonomi regional. Metode penelitian ini adalah kuantitatif dengan uji *Paired Sample t-Test* dan *Wilcoxon* serta regresi berganda menggunakan *Random Effect Model*. Hasil penelitian ini mengungkapkan dari kelima variabel, hanya variabel PDRB yang tidak terdapat perubahan signifikan. Kemudian hasil uji regresi sebelum adanya jalan bebas hambatan menunjukkan adanya pengaruh signifikan pada indeks pembangunan manusia terhadap PDRB, sedangkan hasil sesudah adanya jalan bebas hambatan yang memiliki pengaruh yaitu variabel indeks pembangunan manusia dan partisipasi angkatan kerja.

Kata Kunci: *Pembangunan Infrastruktur Transportasi, Pertumbuhan Inklusif Ekonomi Regional*

Pendahuluan

Hubungan antara infrastruktur transportasi dan pertumbuhan ekonomi adalah pertanyaan yang berusaha dijawab oleh para ahli. Pada tahun 1940-an, Paul Rosenstein-Rodan, Ragnar Nurkse, WW Rostow dan para ekonom pembangunan lainnya mulai mengajukan sejumlah gagasan mendalam tentang hubungan antara infrastruktur, termasuk infrastruktur transportasi, dan pertumbuhan ekonomi, gagasan yang banyak digunakan untuk memandu praktik negara-negara berkembang (Xueliang, 2013).

*Corresponding Author

Penelitian yang dilakukan Donaldson (2018) juga menunjukkan peran penting infrastruktur transportasi dan kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi. Xu & Feng (2022) dalam penelitiannya mengungkapkan jika pembangunan sistem jalan raya utama nasional (studi pada 284 kota di Tiongkok selama tahun 2005–2018) telah menyebabkan aglomerasi sumber daya produksi perusahaan tingkat kabupaten di sepanjang sistem ke kota-kota besar, dan tingkat aglomerasi memiliki heterogenitas tingkat industri.

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan yang sangat luas, membentang dari timur ke barat sekitar 5000 km dengan lebih dari 17.000 pulau. Kondisi tersebut mengharuskan Indonesia didukung dengan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien (Wirabrata & Silalahi, 2012). Fakta tersebut mengharuskan sistem transportasi di Indonesia harus dibangun menyesuaikan kondisi di masing-masing wilayah dan memiliki kekhususan. Sugiyanto & Setiawan (2007) menjelaskan, sebagai negara maritim, Indonesia dikelilingi oleh laut (kepulauan), hal ini menyebabkan Indonesia memiliki berbagai karakteristik transportasi baik yang ada di darat, laut, udara. Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kebutuhan infrastruktur antar wilayah tidak boleh disamaratakan. Antara satu daerah dan daerah lainnya memiliki kebutuhan yang berbeda, beberapa daerah mungkin memerlukan jalan sebagai prioritas arus barang, namun daerah tertentu memerlukan dermaga dan kapal sebagai prioritas.

Indonesia sebagai negara berkembang terus berupaya untuk melakukan pembangunan infrastruktur transportasi, pendefinisian infrastruktur diprosikan kepada kondisi fasilitas fisik (jalan, terminal, bandar udara, pelabuhan, rel, serta alat transportasi itu sendiri) dan layanan yang disediakan serta terintegrasi dari fasilitas tersebut (Sugiyanto & Setiawan, 2007). Salah satu diantara sekian jenis infrastruktur yang sedang dikerjakan pemerintah adalah pembangunan infrastruktur jalan. Jalan merupakan salah satu infrastruktur yang paling sering digunakan dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Ketersediaan infrastruktur jalan (baik jalan raya maupun jalan bebas hambatan) akan sangat membantu masyarakat di suatu daerah untuk berkembang khususnya kegiatan perdagangan atau niaga di suatu daerah akan semakin berkembang dengan semakin baik sebagai dampak lancarnya mobilitas barang dan jasa. Hal tersebut juga berlaku untuk jenis infrastruktur lainnya, seperti pelabuhan, bandara, stasiun kereta api, infrastruktur ketenagalistrikan, penyediaan air minum, infrastruktur lingkungan, dan infrastruktur telekomunikasi. Sejauh studi yang dilakukan di Indonesia telah menelurkan penelitian pada koridor tiga pulau besar, yaitu Jawa, Sumatera dan Kalimantan (Peter F & Raharjo, 2017).

Salah satu program pemerintah yang dilakukan dalam rangka mendorong pertumbuhan perekonomian regional adalah dengan membangun infrastruktur transportasi jalan bebas hambatan. pembangunan jalan bebas hambatan dilakukan hampir di seluruh pulau besar di Indonesia di luar pulau Jawa, meliputi pulau Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan Papua. Salah satunya yang menarik untuk didiskusikan lebih lanjut adalah pembangunan jalan bebas hambatan di pulau Sumatra, hal ini didasarkan pada konektivitas pulau Sumatera dengan pulau Jawa sebagai pusat perekonomian nasional, lebih tepatnya adalah provinsi Lampung sebagai gerbang pulau Sumatera, salah satu yang menarik adalah fakta bahwa salah satu ruas jalan bebas hambatan di Provinsi Lampung yaitu ruas Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung (Terpeka) adalah jalan bebas hambatan terpanjang di Indonesia melebihi jalan tol Cikopo- Palimanan (Cipali) dengan panjang 189,4 km. Sejauh ini terdapat beberapa ruas jalan bebas hambatan di provinsi Lampung, ruas Bakauheni-Terbanggi Besar (bakter) 140,94 km dan Terbanggi Besar-Kayu Agung (Terpeka) 189 km. Pada analisis akhir, pembangunan infrastruktur transportasi adalah untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, yaitu suatu

proses yang bukan merupakan gambaran ekonomi pada periode tertentu, melainkan adanya perubahan pembangunan dan waktu pemanfaatan (Boediono, 1999).

Pertumbuhan ekonomi disuatu wilayah tertentu secara khusus lagi dikenal dengan pertumbuhan ekonomi regional. Ridwan, (2016) mendefinisikan Ilmu Ekonomi Regional (IER) sebagai salah satu rumpun ilmu ekonomi dengan pembahasan terkait perbedaan potensi satu daerah dan daerah lain. Suatu daerah dapat diukur pertumbuhan ekonominya dengan melihat laju pertumbuhan PDRB. Pada perkembangannya Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas) menerbitkan indeks pembangunan ekonomi inklusif yang merupakan sebuah alat untuk mengukur dan memantau sejauh mana tingkat inklusifitas pembangunan Indonesia baik pada level nasional, provinsi, dan kabupaten/kota. indeks ini memiliki tiga indikator utama yaitu ketimpangan dan kemiskinan, aspek pertumbuhan ekonomi, serta akses dan kesempatan.

Berdasarkan beberapa uraian di atas, penelitian ini berusaha mengetahui dan menguji bagaimana dampak pembangunan infrastruktur transportasi terhadap pembangunan ekonomi inklusif pada provinsi Lampung sebelum dan sesudah diresmikannya jalan bebas hambatan.

Kajian Literatur

Pembangunan Infrastruktur Transportasi

Pembangunan infrastruktur hakikatnya didasarkan pada prioritas pembangunan, sehingga apa yang menjadi kepentingan dan kebutuhan masyarakat terakomodasi. Dalam pelaksanaannya, terdapat pembangunan yang dilakukan sekali dan pemeliharannya yang berkelanjutan maupun yang memiliki karakteristik untuk dikembangkan sesuai dengan keadaan zaman. Untuk memastikan pembangunan infrastruktur berkelanjutan memerlukan sebuah rencana umum tata ruang. (RUTR) yang menjadi pedoman dalam pembangunan yang harus diimplementasikan secara konsisten dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku (Maju, 2020). Salah satu pembangunan infrastruktur yang sangat penting untuk meningkatkan pembangunan ekonomi disuatu wilayah adalah transportasi. Sumber daya alam yang melimpah harus didukung oleh sistem manajemen transportasi yang baik, hal ini berkaitan dengan keberlanjutan sistem transportasi serta keberlanjutan perekonomian. Permasalahan ini telah menjadi permasalahan global dimana setiap negara bertanggung jawab atas kebutuhan dan problematika lokal (Sjafruddin, 2015).

Merujuk pada Undang-undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk pembangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu-lintas, yang berada di permukaan tanah dan atau air serta di atas Permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Perekonomian suatu daerah sedikit banyak akan ditentukan oleh kondisi ruas jalan yang memadai, hal ini dikaitkan dengan pergerakan atau mobilitas barang dan jasa antara satu wilayah dan wilayah lain. Semakin mudah arus masuk dan keluar barang dan jasa perekonomian suatu daerah akan semakin berkembang. Dengan demikian pembangunan ruas jalan merupakan salah satu prioritas jika ingin meningkatkan pertumbuhan ekonomi regional.

Pembangunan Ekonomi Inklusif

Kesejahteraan masyarakat, mengurangi disparitas pendapatan antar kelompok dan wilayah, akses dan kesempatan yang sama untuk semua lapisan masyarakat jika dirunut ke belakang merupakan hakikat pembangunan ekonomi. Pada perkembangannya pihak terkait berusaha mengidentifikasi dan menciptakan ukuran-ukuran untuk

mengklasifikasikan suatu daerah terkait inklusivitas ekonomi yang mencakup tiga di atas. Merujuk pada halaman indeks Pembangunan Ekonomi Inklusif (Bappenas, 2021) diketahui jika ekonomi inklusif memiliki tiga tiang utama yaitu:

Pertumbuhan dan Perkembangan Ekonomi

Pilar pertama inklusivitas perekonomian adalah pertumbuhan dan perkembangan ekonomi yang tinggi. Hal tersebut dalam praktiknya akan bersinggungan dengan penciptaan dan memperluas kesempatan ekonomi dan kesempatan kerja untuk seluruh lapisan masyarakat. Hal tersebut menjadi syarat yang mutlak dan secara tidak langsung menggambarkan aktivitas ekonomi ataupun pemenuhan kebutuhan sehari-hari di masyarakat. Terdapat banyak indikator, namun pada penelitian ini pertumbuhan dan perkembangan ekonomi diproksikan dengan data PDRB dan data partisipasi angkatan kerja seluruh kabupaten dan kota yang ada di provinsi Lampung.

Pemerataan Pendapatan dan Pengurangan Kemiskinan

Pilar kedua adalah pemerataan pendapatan dan pengurangan kemiskinan yang berarti mengurangi disparitas pendapatan antara daerah satu dengan yang lain dengan bersama-sama akan mengurangi jumlah kemiskinan. Beberapa ahli mengungkapkan keberlanjutan ekonomi salah satu faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi adalah angka kemiskinan. Pemerataan pendapatan dan pengurangan kemiskinan memiliki beberapa indikator, namun pada penelitian ini diproksikan pada indikator persentase penduduk miskin dan rasio gini.

Perluasan Akses dan Kesempatan

Pilar yang terakhir adalah memastikan seluruh lapisan masyarakat mendapatkan kemudahan akses terhadap penggunaan infrastruktur dasar dan keuangan yang inklusif serta memberikan kesempatan pengembangan kapabilitas sumber daya manusia yang adil dan berkualitas. Indikator dari kemudahan akses dan kesempatan dilihat dengan sumber daya manusia yang berkualitas sehingga dapat berkontribusi inklusivitas ekonomi. Pada penelitian ini digunakan variabel indeks pembangunan manusia (IPM) sebagai indikator utama

Metodologi

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, secara khusus kuantitatif deskriptif dengan menggambarkan secara metodis dan otentik terkait suatu fenomena dan realitas terkini untuk mendapatkan gambaran umum. (Sugiyono, 2013). Analisis yang digunakan adalah menggunakan *paired sample t-Test* merupakan uji beda dua sampel berpasangan. Model uji beda ini digunakan untuk menganalisis model penelitian sebelum dan sesudah. Selain itu variabel yang ada juga dilakukan regresi data panel dan dibandingkan variabel mana yang memiliki pengaruh terhadap variabel pertumbuhan ekonomi regional. Alat analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah menggunakan aplikasi statistika *eviews 10*.

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari badan pusat statistik Provinsi Lampung berupa data PDRB, partisipasi angkatan kerja, persentase penduduk miskin, rasio gini, dan indeks pembangunan manusia tahun 2016-2021 yang berbentuk data panel. Populasi penelitian ini adalah provinsi Lampung dengan sampel kabupaten kota yang ada.

Hasil dan Pembahasan

Penelitian ini ingin menguji bagaimana dampak pembangunan infrastruktur transportasi yang diprosikan secara khusus dengan adanya jalan bebas hambatan terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif regional. Berdasarkan hasil olah data yang dilakukan didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 1
Uji Normalitas Data Variabel

Variabel	Std. Deviasi	Probabilitas	Keterangan
PDRB	6378216	0.101593	<i>Paired sample t-Test</i>
PAK	4661037	0.000575	<i>Wilcoxon</i>
PPM	3538218	0.103592	<i>Paired sample t-Test</i>
RG	0028363	0.001251	<i>Wilcoxon</i>
IPM	4021260	0.000291	<i>Wilcoxon</i>

Sumber: Data diolah, 2022

Berdasarkan hasil pada tabel satu di atas diketahui jika dari lima variabel yang ada yaitu PDRB, partisipasi angkatan kerja, persentase penduduk miskin, rasio gini, dan indeks pembangunan manusia hanya variabel PDRB dan persentase penduduk miskin yang memiliki data normal dengan masing- masing nilai 0,101 dan nilai 0,103. Nilai tersebut $>0,5$ sehingga dikategorikan data normal. Sedangkan, pada variabel partisipasi angkatan kerja, rasio gini dan indeks pembangunan manusia memiliki nilai $<0,5$ sehingga dikategorikan sebagai data tidak normal. Data yang tidak normal dianalisis lebih lanjut menggunakan uji *Wilcoxon Signed Rank Test*.

Tabel 2
Uji *Paired Sample t Test* dan *Wilcoxon*

Variabel	Nilai Probabilitas		Keterangan
	<i>Paired sample t-Test</i>	<i>Wilcoxon</i>	
PDRB	0.4084	-	Tidak Ada perbedaan
PAK	-	0.0158	Terdapat perbedaan
PPM	0.0422	-	Terdapat perbedaan
RG	-	0.0000	Terdapat perbedaan
IPM	-	0.0212	Terdapat perbedaan

Sumber: Data diolah, 2022

Tabel dua di atas menjelaskan bahwa dari kelima variabel yang ada hanya dua yang memiliki data normal, sedangkan sisanya memiliki data yang tidak normal dan menggunakan uji *Wilcoxon Signed Rank Test*. Variabel PDRB dan persentase penduduk miskin setelah diuji dengan uji *paired sample t test* memiliki nilai probabilitas masing-masing sebesar 0.4084, 0.1422 dan >0,05 sehingga dapat disimpulkan jika PDRB dan persentase penduduk miskin tidak berpengaruh dengan adanya pembangunan jalan bebas hambatan. Pada variabel yang menggunakan uji Wilcoxon, pengambilan simpulan didasarkan pada ketentuan: (a) Ketika nilai probabilitas < 0,05 maka terdapat perbedaan rata-rata. (b) Ketika nilai probabilitas >0,05 maka tidak terdapat perbedaan rata-rata. Diketahui jika variabel partisipasi angkatan kerja, rasio gini dan indeks pembangunan manusia memiliki nilai probabilitas masing-masing sebesar 0.0158, 0.0000, dan 0.0212. Sehingga dapat disimpulkan jika ketiga variabel tersebut terdapat perbedaan sebelum dan sesudah pembangunan jalan bebas hambatan.

Pada bagian selanjutnya dilakukan uji regresi untuk melihat bagaimana pengaruh variabel ekonomi inklusif regional terhadap pertumbuhan ekonomi yang diproksikan dengan PDRB. Berikut disajikan tabulasi regresi sebelum dan sesudah. Namun sebelum melakukan regresi perlu diketahui terlebih dahulu model apa yang tepat untuk meregresi kedua data tersebut.

Tabel 3
Uji Pemilihan Model
(Nilai Prob)

	Uji Chow	Uji Hausman	Uji LM	Model
Sebelum	0.0000	0.1067	0.0000	<i>Random Effect Model</i>
Sesudah	0.0000	0.0218	0.0000	<i>Random Effect Model</i>

Sumber: Data diolah, 2022

Berdasarkan tabel tiga di atas diketahui jika uji pemilihan model menunjukkan data sebelum dan sesudah pembangunan jalan bebas hambatan (2016-2018) menggunakan model *Random Effect Model*. Penggunaan model ini (*Random Effect Model*) tidak mengharuskan adanya uji asumsi klasik dengan asumsi bahwa metode yang terpilih mampu mengatasi heteroskedastisitas dan autokorelasi.

Hasil Sebelum Diresmikannya Jalan Bebas Hambatan (2016-2021)

Tabel 4
Uji Regresi Sebelum (2016-2021)

Variabel	Koefisien	Std. Error	t-Statistik	Probabilitas
C	-59714864	13456816	-4.437518	0.0001
X1	16373.61	26984.79	0.606772	0.5474
X2	-196339.1	208645.4	-0.941018	0.3523

X3	-199277.3	2869440.	-0.069448	0.9450
X4	1280538.	168728.7	7.589330	0.0000

Sumber: Data diolah, 2022

Berdasarkan tabel empat, diketahui jika dari semua variabel independen hanya variabel indeks pembangunan manusia yang memiliki pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dengan nilai probabilitas $0.00 < 0.05$. Variabel independen lain seperti partisipasi angkatan kerja, persentase penduduk miskin dan rasio gini tidak memiliki pengaruh terhadap variabel PDRB dengan masing-masing nilai probabilitas sebesar 0.5474, 0.3523 dan 0.9450.

Hasil Sesudah Diresmikannya Jalan Bebas Hambatan (2019-2021)

Tabel 5
Uji Regresi Sesudah (2019-2021)

Variabel	Koefisien	Std. Error	t-Statistik	Probabilitas
C	2.32E+08	85769291	2.699476	0.0120
X1	-69699.46	112683.4	-0.618543	0.5416
X2	2528362.	1031155.	2.451972	0.0212
X2	-16485846	13200097	-1.248919	0.2228
X4	-3291516.	1289618.	-2.552319	0.0169

Sumber: Data diolah, 2022

Berdasarkan tabel di atas, diketahui jika dari empat variabel persentase penduduk miskin dan indeks pembangunan manusia berpengaruh signifikan terhadap PDRB dengan masing-masing nilai 0.0212 dan 0.0169, sedangkan variabel partisipasi angkatan kerja, dan rasio gini tidak berpengaruh terhadap PDRB dengan masing-masing nilai 0.5416 dan 0.2228.

Pembahasan PDRB

Merujuk pada Kemenko Republik Indonesia (2020) dampak pembangunan jalan bebas hambatan terhadap perekonomian secara umum adalah menarik investasi, menyerap tenaga kerja, menggerakkan usaha kecil menengah (terkait dengan bahan baku produksi) dan efisiensi biaya produksi. Adanya jalan bebas hambatan meningkatkan perekonomian daerah yang menjadi lokasi pembangunan. Penelitian yang dilakukan oleh Hudani (2021) menunjukkan jika secara keseluruhan penelitian yang dilakukan memperlihatkan dampak dan signifikansi terhadap kabupaten kota di Jawa tengah yang dilalui oleh jalan bebas hambatan dan dampak setelahnya dibandingkan dengan kabupaten atau kota yang tidak dilalui oleh jalan bebas hambatan. Ini didukung penelitian Ahmad (2022) yang menunjukkan bahwa keberadaan jalan bebas hambatan memicu pertumbuhan ekonomi di kabupaten/kota yang dilalui jalan bebas hambatan. Namun pada penelitian ini hasil pengolahan data menunjukkan tidak ada perubahan yang signifikan pembangunan jalan bebas hambatan terhadap PDRB. Novenanto (2018) Menunjukkan bahwa sulit untuk menemukan hubungan sebab akibat langsung antara

keberadaan infrastruktur transportasi dan pertumbuhan ekonomi, bercermin pada negara lain dan pengalaman masa lalu. Masih banyak variabel lain yang berperan dan menambah kompleksitas pertumbuhan ekonomi daerah, dan Luar Jawa hanyalah salah satu (bukan satu-satunya) variabel yang berpotensi mendorong perubahan ekonomi daerah. Namun keduanya bertindak sebagai katalisator percepatan urbanisasi dan modernisasi yang tak terelakkan. Mengingat baru tiga tahun dioperasionalkannya jalan bebas hambatan di Provinsi Lampung dampaknya belum terasa terhadap perekonomian, senada dengan yang dikemukakan peneliti Megawati Institute, Iman Sugema jika dampak pembangunan infrastruktur tidak terlalu terlihat dalam jangka pendek akan tetapi dalam jangka panjang.

Partisipasi Angkatan Kerja

Merujuk pada Kemenko Republik Indonesia (2020) total panjang jalan bebas hambatan pada tahun 2020 sepanjang 2,302 km, dimana 1,508 dibangun rentang tahun 2015-2020. Berdasarkan data, dengan total investasi 702.226 miliar rupiah estimasi penyerapan tenaga kerja mencapai 4.130 juta orang. Hasil pada penelitian ini menunjukkan adanya perubahan angka partisipasi angkatan kerja sebelum dan sesudah dioperasionalkannya jalan bebas hambatan. Revayanti (2019) mengungkapkan jika pembangunan jalan bebas hambatan memiliki dampak terhadap penyerapan tenaga kerja. Jalan bebas hambatan tidak hanya dibangun untuk transportasi, tetapi juga memiliki dampak ekonomi yang kompleks. Hal ini menciptakan pembangunan ekonomi yang inklusif sehingga pemerintah selain membangun infrastruktur dengan menciptakan proyek-proyek padat karya yang dapat menyerap banyak tenaga kerja dengan melibatkan masyarakat pedesaan dan ini merupakan salah satu dampak positif dari faktor ekonomi. Selain itu, penelitian Sumaryoto (2010) menunjukkan Dampak positif pembuatan jalan bebas hambatan adalah terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat.

Persentase Penduduk Miskin

Merujuk data Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung pada Maret 2022, penduduk miskin di Lampung mencapai 1 juta (11,57%), turun 4,61 juta dibandingkan dengan periode yang sama tahun lalu. Kondisi bulan September 2021 sebanyak 1,01 juta (11,67%). Hal tersebut sesuai dengan penelitian ini yang menunjukkan perbedaan signifikan terhadap persentase penduduk miskin sebelum dan sesudah adanya jalan bebas hambatan. Upaya pemerintah yang terus menerus untuk menyerap tenaga kerja dan mengurangi kemiskinan akan membutuhkan anggaran yang besar. Untuk menghitung dampak alokasi anggaran pemerintah terhadap lapangan kerja dan pengentasan kemiskinan, digunakan anggaran infrastruktur. Pembangunan infrastruktur akan mendorong investasi melalui penanaman modal, pertumbuhan ekonomi dan penciptaan lapangan kerja baru, sehingga menyerap tenaga kerja dan membawa kesejahteraan (DPR RI, 2013).

Rasio Gini

Ketimpangan pembangunan antar daerah merupakan fenomena umum dalam kegiatan perekonomian daerah. Pada awalnya ketimpangan disebabkan oleh perbedaan kandungan sumber daya alam dan perbedaan status penduduk antar daerah. Karena perbedaan-perbedaan tersebut, daerah juga berbeda-beda kemampuannya dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan mendorong proses pembangunan. Tidak heran setiap daerah biasanya memiliki daerah dengan kategori tertinggal. Disparitas

pendapatan menjadi salah satu kendala yang di Indonesia. pembangunan infrastruktur merupakan solusi untuk menjembatani antara pertumbuhan ekonomi dan disparitas pendapatan (Hulu & Wahyuni, 2021). Penelitian yang dilakukan oleh Widodo *et al.* (2022) menjelaskan jika pembangunan infrastruktur merupakan salah satu cara untuk mengatasi ketimpangan. Ditunjukkan juga bahwa terdapat pengaruh infrastruktur terhadap ketimpangan pendapatan masyarakat yang tinggal di kota dan kabupaten yang ada di provinsi Pulau Jawa. Pada penelitian ini terdapat perbedaan antara sebelum dan sesudah adanya jalan bebas hambatan, seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya penelitian ini didukung penelitian (Hulu & Wahyuni, 2021) yang mengungkapkan terdapat kaitan secara bersama-sama antara pembangunan infrastruktur, pertumbuhan ekonomi dan ketimpangan pendapatan.

Indeks Pembangunan Manusia

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) digunakan untuk mengukur tingkat kesejahteraan masyarakat. Indeks ini ditetapkan oleh *United Nations Development Programme* (UNDP) pada tahun 1990. Pada penelitian ini diketahui jika terdapat perbedaan antara sebelum dan sesudah adanya jalan bebas hambatan. Pertumbuhan perekonomian yang tinggi dan stabil akan menciptakan kesejahteraan masyarakat, dimana dengan infrastruktur yang memadai kemampuan produksi masyarakat akan meningkat. Diyakini pembangunan infrastruktur sebagai dasar dari faktor-faktor lain akan mampu meningkatkan perekonomian secara keseluruhan (Sugiarto, 2015). Kenaikan pertumbuhan ekonomi inklusif akan memancing pendapatan perkapita masyarakat, agregat produksi barang dan jasa serta produk domestik bruto suatu daerah. Hal tersebut secara langsung maupun tidak langsung akan meningkatkan kualitas sumber daya manusia yang diketahui dari meningkatnya indeks pembangunan manusia. (Choirun Nasihin, 2014). Penelitian yang lain, seperti yang dilakukan oleh Oktavia (2021) mengungkapkan jika infrastruktur panjang jalan, infrastruktur pendidikan, dan infrastruktur kesehatan secara keseluruhan berpengaruh terhadap

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan di atas terdapat penemuan baru terkait dampak pembangunan infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif regional, simpulan dari penelitian ini diuraikan sebagai berikut:

Dari lima variabel pertumbuhan ekonomi inklusif regional yaitu, PDRB, partisipasi angkatan kerja, persentase penduduk miskin, rasio gini dan indeks pembangunan manusia hanya variabel PDRB yang tidak memiliki perbedaan signifikan sebelum dan sesudah adanya jalan bebas hambatan. Beberapa ahli berpendapat jika pembangunan infrastruktur seperti jalan bebas hambatan dampaknya baru terasa dalam jangka panjang.

Hasil uji regresi pada data sebelum adanya jalan bebas hambatan menunjukkan hanya variabel indeks pembangunan manusia yang berpengaruh signifikan terhadap PDRB, variabel lain tidak memiliki pengaruh. Sedangkan, untuk regresi data sesudah adanya jalan bebas hambatan diketahui jika variabel partisipasi angkatan kerja dan IPM berpengaruh signifikan terhadap PDRB.

Penelitian ini memiliki keterbatasan, terutama skop wilayah yang kecil dan rentang waktu yang pendek. Penelitian berikutnya bisa menambah jumlah sampel sehingga didapatkan simpulan yang lebih komprehensif.

Referensi

Ahmad, F. salam. (2022). Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Pertumbuhan

- Ekonomi di Jawa Tengah. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan*, 11(1), 1–18. <https://doi.org/10.29244/jekp.11.1.2022.1-18>
- Bappenas. (2021). *Indeks Pembangunan Ekonomi Inklusif*. Bappenas. <https://inklusif.bappenas.go.id/indeks>
- Biro Analisa Anggaran dan Pelaksanaan APBN-SETJEN DPR RI. (2013). *Anggaran Kemiskinan Dan Infrastruktur Dalam Penyerapan Tenaga Kerja Terhadap Penurunan Kemiskinan*. 3.
- Boediono. (1999). *Teori Pertumbuhan Ekonomi*. BPFE.
- Choirun Nasihin, I. (2014). Analisis Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi, Pengeluaran Pemerintah Sektor Pendidikan, Kesehatan, Infrastruktur Terhadap Indeks Pembangunan Manusia Di Provinsi Jawa Timur 2011-2016. *Jurnal Ilmiah*, 10(2), 1–94.
- Donaldson, D. (2018). Railroads of the Raj: Estimating the impact of transportation infrastructure. *American Economic Review*, 108(4–5), 899–934. <https://doi.org/10.1257/aer.20101199>
- Hudani, M. (2021). Evaluasi Dampak Jalan Tol Trans Jawa Terhadap Pertumbuhan Ekonomi (Studi Pada Kabupaten/Kota Di Jawa Tengah). *Universitas Gadjah Mada*. <http://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/204502>
- Hulu, P. K., & Wahyuni, K. T. (2021). Kontribusi Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dan Ketimpangan Pendapatan Di Indonesia Tahun 2010-2019. *Seminar Nasional Official Statistics*, 2021(1), 603–612. <https://doi.org/10.34123/semnasoffstat.v2021i1.979>
- Kemenko RI. (2020). *Dampak Pembangunan Jaringan Jalan Tol Terhadap Perekonomian Nasional*. 1–7.
- Maju, S. (2020). Pengaruh akuntabilitas, transparansi, dan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan keuangan desa terhadap pembangunan desa (Studi Kasus di Desa Paluh Manis, Kecamatan Gebang, Kabupaten Langkat). *Jurnal Ilmiah Kohesi*, 4(2), 3–15.
- Novenanto, A. (2018). Transjawa, Pertumbuhan Ekonomi, dan Urbanisasi. *Bhumi Jurnal Agraria Dan Pertanahan*, 4(2), 123–139.
- Oktavia, R. (2021). *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Dan Indeks Pembangunan Manusia Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2016-2019*.
- Peter F, K., & Raharjo, F. (2017). Komparasi Kecukupan Infrastruktur di Koridor Jawa. *Rekayasa Sipil*, 6(1), 9–18.
- Revayanti, I. (2019). Dampak Pembangunan Jalan Tol Bocimi Terhadap Sosial , Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Sukabumi. *Geoplanart*, 2(2), 76–88.
- Ridwan. (2016). *Pembangunan Ekonomi Regional*. Pustaka Puitika.
- Sjafruddin, A. (2015). Pembangunan Infrastruktur Transportasi untuk Menunjang Pembangunan Berkelanjutan Berbasis Ilmu Pengetahuan. *Lembaga Pengetahuan Indonesia*, 1–11.
- Sugiarto, E. C. (2015). *Peluang dan Tantangan Ekonomi 2015*. Humas Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. <https://setkab.go.id/peluang-dan-tantangan-ekonomi-2015/>
- Sugiyanto, C., & Setiawan, B. (2007). *Infrastruktur dan Pengurangan Kemiskinan*. Direktorat Riset dan Pengabdian Masyarakat Universitas Indonesia.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Sumaryoto. (2010). Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan Ekonomi Lingkungannya. *Journal of Rural and Development*, 1(2), 161–161.
- Widodo, P., Ariani, N., & Supriadi, Y. N. (2022). Peran Pembangunan Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Pendapatan Di Kota Dan Kabupaten Pulau Jawa. *Jurnal Akuntansi Dan Pajak*, 23(01), 1–11.
- Wirabrata, A., & Silalahi, S. A. F. (2012). Hubungan Infrastruktur Transportasi dan Biaya Logistik. *Jurnal Ekonomi & Kebijakan Publik*, 3(1), 79–90.

- Xu, M. I. N. G., & Feng, Y. U. A. N. (2022). How transportation infrastructure affects firm Productivity? Evidence from China. *China Economic Quarterly International*, 2(1), 55–69. <https://doi.org/10.1016/j.ceqi.2022.02.001>
- Xueliang, Z. (2013). Has transport infrastructure promoted regional Economic growth?- with an analysis of the spatial spillover effects of transport infrastructure. *Social Sciences in China*, 34(2), 24–47. <https://doi.org/10.1080/02529203.2013.787222>