

JURNAL PERSPEKTIF EKONOMI

Volume 14, No. 1, Januari 2021

**Analisis Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Antar
Kabupaten / Kota di Daerah Istimewa Yogyakarta
Pembuktian Hipotesis Kuznet (2001–2019)**

Muhammad Rizal Saifulloh, Jamzani Sodik, Astuti Rahayu

**Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi
di Indonesia Tahun 2014-2019**

Chiki Kilau Mentari, Sri Suharsih, Astuti Rahayu

**Determinan Jumlah Pengangguran Kabupaten / Kota
di Provinsi DIY Tahun 2010-2019**

Nurul Fitriyani, I Ketut Nama, Purwiyanta

**Pengaruh Literasi Keuangan, Financial Attitude, dan Pendapatan
Terhadap Perilaku Pengelolaan Keuangan UMKM
(Studi pada UMKM Binaan Dinas Koperasi dan UKM DIY)**

Yohana Batya Kustiyana, Diah Lufti wijayanti, Purwiyanta

**Analisis Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto,
Infrastruktur dan Upah Minimum Terhadap Penanaman Modal Asing
di Enam Provinsi Pulau Jawa Tahun 2010-2019**

Indri Wulan Nugraheni, Joko Susanto, Wahyu Dwi Artaningtyas

Potensi Sektor Unggulan di Kabupaten Gunungkidul Tahun 2015-2019

Mutiasari Faturachm, Didit Welly Udjianto

Diterbitkan:

Prodi Ekonomi Pembangunan, Jurusan Ilmu Ekonomi, FEB
Universitas Pembangunan Nasional Veteran Yogyakarta

JURNAL PERSPEKTIF EKONOMI

Volume 14, No. 1, Januari 2021

Ketua Penyunting:

Dr. Joko Susanto, SE. M.Si

Wakil Ketua Umum:

Astuti Rahayu, SE. M.Si

Penyunting Pelaksana:

Dr. Sri Suharsih, SE. M.Si

Dr. I Ketut Nama, M.Si

Dra. Sri Rahayu Budi H., M.Si

Wahyu Dwi Artaningtyas, SE. M.Si

Administrasi dan Sirkulasi:

Endang Wahyuni S., SE

Masbilal

Alamat Redaksi dan Tata Usaha: Gedung KH. Samanhudi Lt. II UPN Veteran Yogyakarta, Jln. SWK 104 (Lingkar Utara), Condongcatur, Depok, Sleman, Yogyakarta 55283, Telp: (0274) 487274, Fax (0274) 486400, 486255 e-mail: jpe_feupnyk@yahoo.com. Web <http://www.geocities.com/feupnyk/jpefeupnyk>

Jurnal perspektif Ekonomi (JPE) terbit 2 (dua) kali dalam satu tahun (Januari, Oktober), terbit pertama kali bulan Januari 2008. Berisi tentang kajian perekonomian Negara-negara sedang berkembang untuk bersedia mempublikasikan hasil penelitian, hasil pemikiran, resensi buku baru, dan obituari ahli ekonomi. Seluruh artikel yang dimuat akan melalui proses review dan evaluasi secara anonim oleh penyunting ahli (review by peer group system). Sebagai bentuk penghormatan, nama penyunting ahli akan dimuat di akhir volume.

JURNAL PERSPEKTIF EKONOMI

Volume 14, No. 1, Januari 2021

DAFTAR ISI

Analisis Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Antar Kabupaten / Kota di Daerah Istimewa Yogyakarta Pembuktian Hipotesis Kuznet (2001–2019)	
Muhammad Rizal Saifulloh, Jamzani Sodik, Astuti Rahayu.....	1-10
Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia Tahun 2014-2019	
Chiki Kilau Mentari, Sri Suharsih, Astuti Rahayu.....	11-19
Determinan Jumlah Pengangguran Kabupaten / Kota di Provinsi DIY Tahun 2010-2019	
Nurul Fitriyanti, I Ketut Nama, Purwiyanta.....	20-29
Pengaruh Literasi Keuangan, <i>Financial Attitude</i> , dan Pendapatan Terhadap Perilaku Pengelolaan Keuangan UMKM (Studi pada UMKM Binaan Dinas Koperasi dan UKM DIY)	
Yohana Batya Kustiyana, Diah Lufti wijayanti, Purwiyanta.....	30-41
Analisis Pengaruh Produk Domestik Regional Bruto, Infrastruktur dan Upah Minimum Terhadap Penanaman Modal Asing di Enam Provinsi Pulau Jawa Tahun 2010-2019	
Indri Wulan Nugraheni, Joko Susanto, Wahyu Dwi Artaningtyas.....	42-53
Potensi Sektor Unggulan di Kabupaten Gunungkidul Tahun 2015-2019	
Mutiasari Faturochm, Didit Welly Udjianto.....	54-66

ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI INDONESIA TAHUN 2014-2019

Chiki Kilau Mentari¹, Sri Suharsih², Astuti Rahayu²

¹Mahasiswa Program Studi Ekonomi Pembangunan FEB UPN "Veteran" Yogyakarta

²Dosen Program Studi Ekonomi Pembangunan FEB UPN "Veteran" Yogyakarta

e-mail : chikikilaum@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia tahun 2014-2019 dengan menggunakan basis data sekunder yakni infrastruktur listrik, jalan, air dan jembatan terhadap PDRB pada 34 provinsi Indonesia. Data diambil dari Badan Pusat Statistik dan Kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat pada tahun 2014-2019. Alat analisis yang digunakan adalah Regresi Data Panel. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa variabel Infrastruktur Listrik, Infrastruktur Jalan dan Infrastruktur Air berpengaruh positif terhadap Pertumbuhan Ekonomi. sedangkan variabel Infrastruktur Jembatan tidak berpengaruh terhadap Pertumbuhan Ekonomi.

Kata Kunci : Infrastruktur Listrik, Infrastruktur Jalan, Infrastruktur Air, Infrastruktur Jembatan, PDRB

***Abstract :** This study aims to analyze the effect of infrastructure on economic growth in Indonesia in 2014-2019. This research is based on secondary data, namely electricity, roads, water and bridges infrastructure on GRDP in 34 Indonesian provinces available at the Central Bureau of Statistics and the Ministry of Public Works and Public Housing in 2014-2019. The analysis tool used is Panel Data Regression. Based on the results of the analysis, it is known that the variables of electricity infrastructure, road infrastructure and water infrastructure have a positive effect on economic growth. while the bridge infrastructure variable does not have a effect on economic growth.*

Keywords : Electricity Infrastructure, Road Infrastructure, Water Infrastructure, Bridge Infrastructure and GRDP

PENDAHULUAN

Pembangunan ekonomi sangat penting bagi suatu daerah dan bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah tersebut. Pertumbuhan ekonomi menjadi indikator untuk melihat hasil pembangunan yang telah dilakukan dan menentukan arah pembangunan di masa yang akan datang. Pertumbuhan ekonomi dapat dilihat dari nilai Produk Domestik Bruto (PDB) dan dapat dilihat dari nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Nilai yang terlihat pada PDRB di Indonesia berbeda-beda, ada yang sangat mendominasi dan ada yang tidak. Hal ini dikarenakan pembangunan yang terjadi belum secara merata sehingga terjadi ketimpangan

antar wilayah.

Infrastruktur berperan aktif dalam pertumbuhan ekonomi, dalam jangka pendek pembangunan infrastruktur akan membuka lapangan kerja bagi industri konstruksi. Dalam jangka menengah dan panjang, infrastruktur akan mendukung departemen terkait untuk meningkatkan efisiensi dan produktivitas. Infrastruktur dapat menjadi jawaban bagi daerah yang ingin mendorong pertumbuhan ekonomi, karena ketersediaan infrastruktur dapat membantu pengentasan kemiskinan, meningkatkan kualitas hidup, mendukung pertumbuhan pusat-pusat ekonomi,

meningkatkan mobilitas barang dan jasa serta menekan biaya kegiatan dalam negeri. dan investor asing.

Sumber pertumbuhan ekonomi yang paling utama adalah ketersediaan faktor kapital dan tenaga kerja. Peningkatan kapital dan tenaga kerja akan meningkatkan output secara agregat di dalam perekonomian. Kapital meliputi investasi sektor publik dan privat dalam perekonomian, misalnya saja, sektor privat melakukan pembangunan pabrik, pembelian mesin-mesin produksi, dan sebagainya. Sedangkan sektor publik dengan membangun infrastruktur seperti jalan, jembatan, jaringan telekomunikasi, dan jaringan listrik yang disebut juga sebagai public capital, (Mankiw, 2004: 18).

Faktor produksi terbagi menjadi dua, yaitu tenaga kerja dan modal (*labour dan capital*). Sedangkan kemampuan untuk mengubah input menjadi output diterjemahkan ke dalam terminologi pengetahuan dan teknologi produksi. Ketersediaan teknologi produksi menentukan seberapa banyak output yang dihasilkan dari umlah kapital dan tenaga kerja yang ditetetapkan. Para ekonom menyatakan ketersediaan teknologi dan menggunakan fungsi produksi. Jika output didenotasikan dengan Y, fungsi produksi dapat ditulis dengan :

$$Y = f(K,L)$$

Persamaan tersebut menetapkan bahwa output merupakan fungsi dari sejumlah kapital dan tenaga kerja. Fungsi produksi tersebut merefleksikan ketersediaan teknologi dalam mengubah input menjadi output. Ketika terjadi kemajuan teknologi dalam hal cara memproduksi, akibatnya akan terjadi penambahan output dengan jumlah kapital dan tenaga kerja yang sama. Teknologi mengubah cara untuk memproduksi lebih produktif dari yang sebelumnya. Teknologi memberikan tambahan pengetahuan kepada semua tenaga kerja.

Menurut Sadono Sukirno (2006) ada 4 teori pertumbuhan ekonomi yaitu :

1. Pertumbuhan Ekonomi Klasik

Teori ini dipelopori oleh Adam Smith, David Ricardo, Malthus, dan John Stuart Mill. Menurut teori ini pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh empat faktor, yaitu jumlah penduduk, jumlah barang modal, luas tanah dan kekayaan alam serta teknologi yang digunakan.

2. Teori Pertumbuhan Harrod-Domar

Teori ini dikemukakan hampir bersamaan oleh Roy F. Harrod (1984) di Inggris Raya dan Evsey D. Domar (1957) di Amerika Serikat. Mereka menggunakan proses perhitungan yang berbeda tetapi mendapatkan hasil yang sama, sehingga keduanya dianggap telah mengajukan gagasan yang sama dan dinamakan teori Harrod-Domar.

3. Teori Pertumbuhan Neo-klasik

Teori pertumbuhan neoklasik dikembangkan oleh Robert M. Solow (1970) dan T.W. Swan (1956). Model Solow-Swan menggunakan faktor-faktor seperti pertumbuhan populasi, akumulasi modal, kemajuan teknologi, dan jumlah output yang saling mempengaruhi. Perbedaan utama dari model Harrod-Domar adalah bahwa model tersebut mengandung elemen kemajuan teknologi.

4. Teori Schumpeter

Teori tersebut menekankan pada inovasi wirausahawan, dan mengatakan bahwa kemajuan teknologi sangat bergantung pada semangat bisnis (*entrepreneurship*) dalam masyarakat, yang dapat melihat peluang dan berani mengambil risiko untuk membuka bisnis baru dan memperluas bisnis yang ada.

Infrastruktur Listrik

Infrastruktur listrik merupakan hal yang tidak lazim lagi terdengar di telinga masyarakat umum, disetiap daerah pasti menggunakan listrik untuk kegiatan rumah tangga, perusahaan

dan kegiatan lainnya, semua masyarakat didunia sangat tergantung dan selalu menggunakan listrik.

Infrastruktur Jalan

Infrastruktur jalan merupakan infrastruktur yang sangat dibutuhkan bagi transportasi darat. Fungsi jalan adalah sebagai penghubung antara wilayah satu dengan wilayah lainnya. Jalan merupakan infrasturktur yang paling berperan dalam perekonomian nasional. Adanya jalan yang baik merupakan persyaratan dasar yang harus dipenuhi untuk mendukung pertumbuhan suatu daerah perkotaan. Selain itu, jalan bertujuan untuk mendukung mobilitas barang dan penumpang antar pusat kota dengan kawasan industri dan jasa, perkantoran, dan kawasan perumahan dan pemukiman serta daerah pinggiran (*hinterland*).

Infrastruktur Air

Air bersih merupakan kebutuhan vital yang mutlak diperlukan dalam kehidupan manusia sehingga pengadaan sumber daya ini termaksud dalam prioritas pembangunan. Pengalokasian air bersih yang efisien harus didasarkan pada sifat zat cair yang mudah mengalir, menguap, meresap, dan keluar melalui suatu media tertentu. Penggunaan air terbesar berdasarkan sektor kegiatan dapat dibagi ke dalam tiga kelompok besar yaitu kebutuhan domestik, irigasi pertanian dan industri.

Infrastruktur Jembatan

Jembatan merupakan salah satu infrastruktur jalan dengan suatu konstruksi atau struktur bangunan yang difungsikan sebagai penghubung lalu lintas transportasi pada suatu rute atau lintasan atau wilayah transportasi yang terpisahkan oleh adanya sungai, lembah, perbukitan, danau, rawa maupun oleh adanya jalan raya. Seiring berkembangnya zaman, fungsi jembatan menjadi salah satu penghubung urat nadi perekonomian antar wilayah dan bahkan juga dijadikan sebagai simbol atau ikon khusus suatu kota.

METODE

Data yang digunakan dalam Penelitian ini bersifat kuantitatif yaitu berupa data tahunan yang berbentuk angka yang dapat dihitung/ diukur. Penelitian ini menggunakan jenis data sekunder yang merupakan data panel dari tahun 2014-2019 pada 34 provinsi di Indonesia. Data yang digunakan yaitu data jumlah listrik, panjang jalan, jumlah kapasitas air dan panjang jembatan.

Ada beberapa estimasi regresi data panel sebagai berikut :

1. Model Common Effect

Model *common effect* merupakan model estimasi yang menggabungkan data *time series* dan data *cross-sectional*. Dalam metode ini, tidak fokus pada satu dimensi atau waktu, sehingga kita dapat menggunakan metode OLS (*ordinary least squares*) untuk memperkirakan model data panel. Dalam metode ini, diasumsikan bahwa perilaku data antar perusahaan adalah sama dalam periode waktu yang berbeda. Bentuk persamaan model *common effect* adalah sebagai berikut:

$$Y_{it} = \beta_0 + \beta_1 X_{1it} + \beta_2 X_{2it} + \beta_3 X_{3it} + \beta_4 X_{4it} + e_{it}$$

Keterangan:

Y = variabel dependen

X = variabel independen

i = *cross section*

t = *time series*

2. Model Fixed Effect

Model *fixed effect* mengasumsikan bahwa kemiringan (koefisien regresi) tetap antara ruang dan waktu. Estimasi model *fixed effect* dapat dilakukan dengan menggunakan objek virtual untuk menjelaskan perbedaan intersep. Model estimasi ini disebut juga *Least Squares Dummy Variable (LSDV)*. Model *fixed effect* yang menggunakan teknologi variabel dummy dapat ditulis sebagai berikut:

$$Y_{it} = \beta_0 + \beta_1 X_{1it} + \beta_2 X_{2it} + \beta_3 D_{1i} + \beta_4 D_{2i} + \dots + e_{it}$$

Keterangan :

i = cross section

t = time series

D = dummy

3. Model Random Effect

Estimasi data panel dalam metode ini menggambarkan bahwa variabel interferensi dapat berkorelasi satu sama lain dari waktu ke waktu dan antar individu. Model yang tepat digunakan untuk mengestimasi *random effect* adalah *Generalized Least Squares* (GLS) sebagai penduga karena dapat meningkatkan efisiensi dan kuadrat terkecil. Model dalam efek acak ditulis sebagai berikut:

$$Y_{it} = \beta_0 + \beta_1 X_{1it} + \beta_2 X_{2it} + \beta_3 X_{3it} + \beta_4 X_{4it} + e_{it}$$

Keterangan :

β_0 = parameter yang tidak diketahui yang menunjukkan rata - rata intersep populasi;

μ = bersifat random yang menjelaskan adanya perbedaan antar provinsi secara individu

HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Chow :

Berdasarkan hasil uji Chow menunjukkan bahwa nilai probabilitas F-statistik sebesar $0.0000 < \alpha=0,05$ maka artinya menolak H_0 atau menerima H_a sehingga hasil tersebut menunjukkan bahwa model terbaik yang dapat digunakan untuk menguji hipotesis adalah *Fixed Effect model* lalu akan dilanjutkan ke tahap berikutnya yaitu dengan uji *Hausman* untuk menguji *Fixed Effect model* dan *Random effect model*.

Uji Hausman:

Berdasarkan nilai probabilitas Cross-section random sebesar $0.0000 < \alpha=0,05$ maka artinya model yang terbaik ialah *Fixed Effect model*. Lalu akan dilanjutkan ke tahap berikutnya yaitu dengan uji LM test untuk menguji *Common Effect model* dan *Random Effect model*.

Uji LM Test :

Berdasarkan hasil uji LM test menunjukkan bahwa nilai *Cross-section One-sided* sebesar $0.0001 < \alpha=0,05$ maka artinya menolak H_0 atau menerima H_a sehingga hasil tersebut menunjukkan bahwa model terbaik yang dapat digunakan untuk menguji hipotesis adalah *Random Effect model*.

Hasil Estimasi :

Berdasarkan teknik pemilihan model estimasi yang telah dilakukan, maka kesimpulannya ialah memilih model *Fixed Effect model*. Berikut hasil estimasi *Fixed Effect model*.

Tabel 1 Hasil *Fixed Effect Model*

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.392319	1.143178	2.967446	0.0034
LOG(LISTRİK?)	0.546890	0.054836	9.973275	0.0000
LOG(JALAN?)	0.319761	0.111637	2.864285	0.0047
LOG(AIR?)	0.452171	0.059458	7.604889	0.0000
LOG(JEMBATAN?)	-0.005311	0.024305	-0.218506	0.8273

Fixed Effect model dapat ditulis rumus regresi sebagai berikut :

$$Y_{it} = 3.392319 + 0.546890LST + 0.319761JLN + 0.452171AIR - 0.005311JMBN$$

Koefisien hasil estimasi untuk variabel Listrik sebesar 0.546890, variabel jalan sebesar 0.319761, variabel Air sebesar 0.452171, dan variabel Jembatan sebesar - 0.005311. Koefisien variabel Listrik bernilai positif artinya pada saat Infrastruktur Listrik naik maka persentase PDRB akan mengalami kenaikan. Kenaikan infrastruktur listrik sebesar 1 persen akan meningkatkan PDRB sebesar 0.546890 persen.

Koefisien variabel Jalan bernilai positif artinya pada saat infrastruktur jalan naik maka persentase PDRB akan mengalami kenaikan. Kenaikan infrastruktur jalan sebesar 1 persen akan meningkatkan PDRB sebesar 0.319761 persen. Koefisien variabel air bernilai positif artinya pada saat Infrastruktur Air naik maka

persentase PDRB akan mengalami kenaikan. Kenaikan infrastruktur air sebesar 1 persen akan meningkatkan PDRB sebesar 0.452171 persen. Sedangkan koefisien variabel jembatan bernilai negatif artinya pada saat Infrastruktur Jembatan turun maka persentase PDRB akan mengalami penurunan. Penurunan Infrastruktur Jembatan sebesar 1 persen akan menurunkan PDRB sebesar 0.005311 persen.

Uji Parsial (t)

Berdasarkan hasil perhitungan, diperoleh $df=(n-k)$, $df=199$ dimana nilai t-tabel adalah 1.653. Hasil uji parsial menunjukkan hasil t-hitung untuk variabel LST adalah sebesar 9.973275 dengan $\alpha=5\%$ (0,5) artinya bahwa nilai t-hitung (9.973275) > t-tabel (1.653). Dilihat dari nilai probabilitasnya sebesar $0.0000 < 0.05$. Berdasarkan uji parsial menunjukkan bahwa Listrik berpengaruh terhadap PDRB. Hasil t-hitung untuk variabel Jalan adalah 2.864285, artinya bahwa nilai t-hitung (2.864285) > t-tabel (1.653). Dilihat dari nilai probabilitasnya sebesar $0.0047 < 0,05$, menunjukkan bahwa Jalan berpengaruh terhadap PDRB. Variabel Air memiliki t-hitung 7.604889, artinya nilai t-hitung (7.604889) > t-tabel (1,653). Dilihat dari probabilitasnya sebesar $0.0000 < 0,05$, menunjukkan AIR berpengaruh terhadap PDRB. t-hitung untuk variabel JMBN adalah -0.218506, artinya bahwa nilai t-hitung (-0.218506) < t-tabel (1.653). Dilihat dari probabilitasnya sebesar $0.8273 > 0,05$, menunjukkan bahwa Jembatan tidak berpengaruh terhadap PDRB.

Uji Simultan (Uji F)

Berdasarkan hasil perhitungan, diperoleh *degree of freedom for numerator* (dfn) = $(k-1) = (5-1) = 4$ dan *degree of freedom for denominator* (dfd) = $(n-k) = (204-5) = 199$, maka diperoleh F-tabel sebesar 2.26. Berdasarkan hasil regresi pengaruh LST, JLN, AIR, dan JMBN terhadap pertumbuhan ekonomi yang menggunakan taraf signifikansi 5% diperoleh F-hitung sebesar 764.9916, maka F-hitung (764.9916) > F-tabel (2.26). Dilihat dari probabilitas F sebesar 0.000000 menunjukkan bahwa probabilitas F

lebih kecil dibandingkan taraf signifikansi (5%). Artinya secara bersama-sama, variabel Listrik, Jalan, Air dan Jembatan memberikan pengaruh terhadap PDRB.

Hasil dari Uji Koefisien determinasi model regresi sebesar 0.992870 atau 99,29%. Artinya variasi naik turunnya pertumbuhan ekonomi dapat dijelaskan oleh variasi naik turunnya Listrik, Jalan, Air dan Jembatan sebesar 99,29%, sedangkan sisanya 0,71% dijelaskan oleh variabel lain di luar model lainnya.

Hasil dari pengujian uji multikolinearitas menggunakan Eviews lebih jelasnya. Dapat dilihat hasil R-squared nya sebagai berikut : $R^2_1 = 0.994$, $R^2_2 = 0.992$, $R^2_3 = 0.991$, $R^2_4 = 0.990$, $R^2_5 = 0.869$

Maka dapat disimpulkan bahwa model fixed effect tidak mengandung multikolinearitas yang artinya $R^2_1 > R^2_2 > R^2_3 > R^2_4 > R^2_5$ menunjukkan tidak adanya gejala multikolinearitas. Selanjutnya Berdasarkan hasil uji White (Residual) dengan eviews menunjukkan bahwa nilai probabilitasnya lebih kecil dari 0.05 yang artinya terdapat heterokedastisitas. Selain menggunakan uji White hetero juga bisa menggunakan uji Gletser yang menentukan nilai residual secara absolut yang dilihat setiap prob variabel. Hasil uji Gletser probabilitas uji t nya lebih besar dari 0.05 yang artinya tidak terdapat heterokedastisitas.

Hasil pengujian asumsi autokorelasi dengan Durbin Watson didapatkan nilai DW sebesar 1.131 yang menunjukkan bahwa model regresi yang digunakan terdapat autokorelasi karena nilai DW berada pada daerah yang terdapat autokorelasi, yaitu terletak pada nilai dL (1.718) sehingga asumsi autokorelasi belum terpenuhi. Selain menggunakan uji DW, yang menunjukkan bahwa uji DW terdapat autokorelasi maka akan dilakukan uji *Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test*. Hasil menunjukkan nilai Probabilitas F hitung lebih besar dari tingkat alpha yaitu $0.1422 > 0.05$, artinya bahwa tidak terjadi autokorelasi.

Pembahasan

Hipotesis pertama infrastruktur listrik berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Hasil regresi menunjukkan bahwa infrastruktur listrik berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia tahun 2014-2019. Hal ini sejalan dengan penelitian Hapsari (2011) yang menyatakan bahwa infrastruktur listrik berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Hal ini disebabkan karena listrik merupakan sumber penerapan bagi kehidupan dan salah satu sumber utama dalam faktor produksi. Listrik juga sangat berpengaruh besar dalam pertumbuhan ekonomi karena sangat erat kaitannya dengan produktivitas kerja. Hal ini juga sejalan dengan penelitian Rismanto Irawan (2018) dan Ayudhita (2018) yang menyatakan bahwa infrastruktur listrik berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Berbeda dengan penelitian Zamzani (2014) yang menyatakan bahwa infrastruktur listrik berpengaruh positif tetapi tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Hal ini karena penelitian hanya di 35 kabupaten/kota Jawa Tengah dan di Provinsi Jawa Tengah listrik sangat minim kapasitasnya.

Hipotesis kedua infrastruktur jalan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Hasil regresi menunjukkan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia tahun 2014- 2019. Hal ini sejalan dengan penelitian Hapsari (2011), Rismanto Irawan (2018) yang menyatakan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh positif. Karena jalan merupakan sarana prasarana yang sangat penting bagi transportasi darat. Hal ini karena fungsi strategis yang dimilikinya, yaitu sebagai penghubung antar satu daerah dengan daerah lain. Jalan sebagai penghubung antara sentra-sentra produksi dengan daerah pemasaran, sangat dirasakan sekali manfaatnya dalam rangka meningkatkan perekonomian suatu wilayah. Panjang disajikan menurut provinsi, kewenangan pembinaan, jenis permukaan serta kondisi jalan. Penelitian ini sama dengan teori Solow yang menyatakan bahwa jalan memiliki

pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, karena teori Solow menyatakan bahwa hanya terdapat berbagai jenis kapital Perusahaan privat melakukan investasi pada bentuk capital biasa, sedangkan pemerintah juga melakukan 68 investasi pada berbagai bentuk capital publik yaitu infrastruktur seperti jalan. Permasalahan yang sering dihadapi oleh jalan yaitu penggunaan masyarakat terhadap jalan terkadang tidak baik sering terjadi kerusakan. Pemerintah setiap tahunnya sering melakukan perbaikan jalan demi kenyamanan dan keselamatan bagi pengguna jalan.

Hipotesis ketiga infrastruktur air berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Hasil regresi menunjukkan bahwa infrastruktur berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia tahun 2014- 2019. Hal ini tidak sejalan dengan penelitian Tanjung Hapsari (2011) dan Zamzani (2014) yang menyatakan bahwa infrastruktur air tidak berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Dari data yang saya ambil dan sudah diolah atau regresi hasil menunjukkan bahwa air sangat begitu berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Hal ini dikarenakan air merupakan sumber kehidupan bagi makhluk hidup tidak hanya manusia tetapi tumbuhan dan hewan memerlukan air sebagai penopang hidupnya Tahun 2014 - 2019 data infrastruktur air setiap tahunnya sangat meningkat artinya bahwa kapasitas air di Indonesia sudah berkembang dan setiap daerah sudah hampir memiliki air yang bersih walaupun hanya beberapa daerah yang belum memiliki kapasitas yang memadai Peran infrastruktur air sangat penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan juga dapat meningkatkan produktivitas bagi proses produksi.

Hipotesis keempat infrastruktur jembatan berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Hasil regresi menunjukkan bahwa infrastruktur jembatan tidak berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia tahun 2014- 2019. Hal ini dikarenakan jumlah jembatan

setiap provinsi memiliki jumlah yang berbeda. Dari sekian penelitian belum ada yang meneliti tentang infrastruktur jembatan. Maka dari itu, saya tertarik untuk mengambil variabel infrastruktur jembatan ini. Padahal dari hasil regresi menunjukkan sangat tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi. Oleh sebab itu, jembatan yang sangat minim dan sudah banyak yang tidak layak digunakan. Perkembangan jembatan untuk saat ini masih dalam kondisi yang tidak baik. Setiap tahunnya akibat faktor cuaca dan alam sangat berpengaruh terhadap jembatan yang mengakibatkan kerusakan. Infrastruktur jembatan juga merupakan salah satu prasarana sangat penting sama halnya seperti jalan yang merupakan akses dalam sebuah transportasi. Tetapi jembatan termasuk sarana yang sangat penting bagi daerah-daerah yang terpencil. Peran infrastruktur jembatan juga sangat penting dalam berkembangnya suatu pertumbuhan ekonomi.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan analisis data yang telah dilakukan serta pengujian hipotesis, maka tujuan dalam penelitian ini telah tercapai dan dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Infrastruktur listrik berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia tahun 2014-2019. Hal ini dapat dilihat apabila pada saat infrastruktur listrik naik maka persentase PDRB akan mengalami kenaikan. Kenaikan infrastruktur listrik sebesar 1 Gwh akan meningkatkan PDRB sebesar 0.546890 Miliar rupiah.
2. Infrastruktur jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia tahun 2014-2019. Hal ini dapat dilihat apabila pada saat infrastruktur jalan naik maka persentase PDRB akan mengalami kenaikan. Kenaikan infrastruktur jalan sebesar 1 Km akan meningkatkan PDRB sebesar 0.319761 Miliar rupiah.
3. Infrastruktur air berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia tahun 2014-2019. Hal ini dapat dilihat apabila pada saat infrastruktur air naik maka persentase PDRB akan mengalami kenaikan. Kenaikan infrastruktur air sebesar 1 liter/detik akan meningkatkan PDRB sebesar 0.452171 Miliar rupiah.
4. Infrastruktur jembatan tidak berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia tahun 2014-2019. Koefisien variabel jembatan bernilai negatif artinya pada saat infrastruktur jembatan turun maka persentase PDRB akan mengalami penurunan. Penurunan infrastruktur jembatan sebesar 1 unit akan menurunkan PDRB sebesar 0.005311 Miliar rupiah.

Saran

Dari kesimpulan tersebut diberikan beberapa saran :

1. Untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang maju setiap provinsi-provinsi di Indonesia diperlukan kebijakan-kebijakan dari pemerintah dalam proses pembangunan infrastruktur secara baik agar dapat berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi.
2. Sebaiknya kapasitas listrik lebih ditingkatkan lagi, supaya terciptanya kualitas dan kuantitas yang baik sehingga dapat memiliki daya saing yang tinggi guna mengisi kehidupan yang lebih baik dan dapat mempermudah dalam melakukan segala hal terutama dalam proses produksi maupun aktivitas lainnya. Dengan meningkatnya kapasitas listrik, pertumbuhan ekonomi dapat meningkat lebih baik dan lebih maju.
3. Untuk menentukan pembangunan jalan maupun perbaikan jalan disuatu daerah harus dilakukan dengan benar dan tepat. Hal ini sangat diperlukan setiap daerah dalam proses pembangunan jalan agar dapat digunakan dengan baik dan dapat memperlancar dalam transportasi daerah. pemerintah harus lebih memperhatikan

- dalam pembangunan jalan demi keselamatan dan kenyamanan bagi penggunaan jalan.
4. Untuk kapasitas air harus dilakukan perbaikan lebih lanjut terutama di daerah-daerah terpencil di Indonesia. Kualitas air harus selalu dijaga agar tidak terjadi pencemaran untuk memenuhi kebutuhan hidup dan kehidupan yang lebih baik. Jika kapasitas meningkat dan terpenuhi setiap daerah maka pertumbuhan ekonomi akan terus meningkat setiap tahunnya.
 5. Untuk infrastruktur jembatan seharusnya lebih diperhatikan lagi dan ditingkatkan lagi, terutama di daerah yang benar-benar membutuhkan sebuah jembatan untuk prasarana transportasi mereka agar tidak dapat menghambat dalam sebuah pekerjaan. Pemerintah seharusnya lebih memperhatikan daerah tersebut. Pembangunan jembatan jika lebih meningkat pasti menjadi lebih baik untuk pertumbuhan ekonomi karena pastinya pertumbuhan ekonomi akan meningkat setiap tahunnya dan akan berpengaruh signifikan.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS.2020. *Produk Domestik Regional Bruto dan Produk Domestik Bruto*.
- BPS.2019. *Pertumbuhan Ekonomi dan Inflasi 2015-2019*.
- BPS.2021. *Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Provinsi (Persen) 2017-2019*.
- BPS. 2021. *Produk Domestik Regional Bruto 2010-2019*.
- Bappenas, "Infrastruktur Indonesia; sebelum, sesudah dan pasca krisis". Jakarta: Kementerian Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan (Kusuma, 2016), *Perencanaan Pembangunan* (Bappenas) 2003.
- Barro, R. J. (1990). "Government spending in a simple model of endogenous Growth". *Journal of Political Economy*. Vol. 3. p.50-60.
- Devarajan, S., S. Vinaya and H Zou (1996). "The Composition of Public Expenditures and Economic Growth". *Journal of Monetary Economic*, Volume 37 (Nomor 313-344).
- eia.org (2019), *Tinjauan Lingkungan Hidup Sumatera Selatan*.
- Familoni, K.A. (2004). *The Role Of Economic And Social Infrastructure In Economic Development: A Global View*. Nigeria: University Of Lagos.
- Hapsari, Tunjung. 2011. *Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia*. *Skripsi*. Jakarta : UIN syarif hidayatullah.
- Harry, Kasyful (2013), "Pengaruh Peningkatan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi". *Jurnal Ekonomi*, Volume 3 (Nomor 4).
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. 2017. *Persentase Progres Infrastruktur Berdasarkan Jenis*.
- Kusuma, D. R. (2016). *DKI Jakarta Deflasi 0,06% di Februari*. Jakarta.
- Mankiw, N. Gregory (2003). *Pengantar Ekonomi*. Terjemahan: Haris Munandar Jakarta: Erlangga.
- Norlita, Vela. *Pengaruh Investasi, Tenaga Kerja, Dan Infrastruktu Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Pulau Jawa tahun 2006-2015*. *Skripsi*. Yogyakarta : Universitas Negeri Yogyakarta.
- Putri, C. A. (2020). *Pertumbuhan Ekonomi Papua 2019 Minus 15,72%, Gegara Freeport*. Jakarta.
- Rifaayani, Ayudhita. 2018. *Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi DIY periode tahun 2005-2014*. *Skripsi*. Yogyakarta : Universitas Islam Indonesia.
- Sjafrizal. 2012. *Ekonomi Wilayah dan Perkotaan*. Jakarta : Rajawali Pers

- Stiglitz, E.J. 2000. *Economics of the Public Sector*. New York: W.W Norton and Company.
- Sukirno, Sadono. 1985. *Ekonomi Pembangunan*. Jakarta : LPEF-UI Bima Grafika.
- Sukirno, Sadono (2006). *Mikro Ekonomi Teori Pengantar*. Edisi Ketiga. Jakarta Rajagrafindo Persada
- Tatom, J.A (1993). *Paved with Good Intentions : the Mythical National Infrastructure Crisis Policy Analysis*. Washington.D.C, Cato Institute
- Todaro, MP (2000). *Economic Development*. Wesley: Addison Wesley.
- Todaro, Michael P. dan Stephen C. Smith (2011), *Pembangunan Ekonomi*. (terjemahan jilid I). Jakarta: Erlangga.
- Todaro, Michael P. dan Stephen C. Smith (2006), *Pembangunan Ekonomi*. (terjemahan jilid I). Jakarta: Erlangga.
- Zamzani, Fauzani (2014). Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap PDRB Jawa Tengah Tahun 2008-2012. *Skripsi*. Semarang: Universitas Diponegoro