

PENGARUH INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI KABUPATEN JENEPONTO

Risma Niswati Tarman¹, Ahfandi Ahmad²

Program Studi Teknik Sipil Teknologi Rekayasa Jalan dan Jembatan
Politeknik Negeri Fakfak¹

Prodi Magister Terapan Manajemen Inovasi Agribisnis Politeknik Negeri Lampung²
E-mail : rniswati@gmail.com¹, fandhyonly@polenela.ac.id²

ABSTRAK

Kondisi infrastruktur di Kabupaten Jeneponto dinilai belum optimal untuk memberikan nilai tambah terhadap PDRB di Kabupaten Jeneponto. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Jeneponto dan mengetahui pengaruh listrik terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Jeneponto. Penelitian ini bersifat deskriptif kuantitatif dengan menggunakan analisis regresi data panel dalam kurun waktu 2021 hingga 2025 di kabupaten Jeneponto. Objek yg diteliti meliputi (1) PDRB (pertumbuhan ekonomi) (2) Infrastruktur yang terdiri dari: Infrastruktur jalan dan Infrastruktur listrik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variable jalan dan listrik memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Jeneponto dengan tingkat keyakinan sebesar 95 persen. Hal ini dapat dilihat apabila panjang jalan dan Konsumsi listrik naik sebesar 1 persen, maka pertumbuhan ekonomi akan naik sebesar 61.48186 (jalan) persen dan 44.86282 (listrik) persen.

Kata Kunci : *Strategi pengembangan, Infrastruktur, ATHRAL, Analisis SWOT*

PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional maupun regional (Jatayu et al., 2024; Raksaka Mahi & Resosudarmo, 2025). Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi (Dan et al., 2024; Khurriah & Istifadah, 2019; Rahayu et al., 2026; Rijal et al., 2024). Laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu negara maupun daerah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi. Inilah yang menyebabkan pembangunan infrastruktur menjadi fondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan (Haryadi et al., 2021;

Rahayu et al., 2026; Straub, 2008; Umesha et al., 2018). Keberadaan infrastruktur dalam perekonomian sangat penting sebagai pendorong peningkatan produktivitas dan mobilitas untuk melakukan kegiatan ekonomi (Awainah et al., 2024; Bukti et al., 2025; Edwina, 2024; Matondang, n.d.). Terkait pertumbuhan ekonomi serta distribusi hasil pertumbuhan berhubungan dengan infrastruktur, menurut Silalahi, Indonesia masih tertinggal dalam penyediaan infrastruktur sehingga pertumbuhan ekonomi tidak mencapai sasaran yang diinginkan (Ilmu et al., 2025; Sukesa, 2023; Tambun et al., 2023). Keteringgalan yang terjadi di beberapa wilayah di Indonesia pada hakekatnya merupakan implikasi dari sistem pelaksanaan pembangunan yang sentralistik dan top down pada era orde

baru. Jika kondisi ini tidak disikapi dengan bijak, maka ketertinggalan ini akan berkembang ke arah yang bersifat kronis multidimensional, dan pada gilirannya akan membentuk pola struktur yang menimbulkan berbagai permasalahan sosial ekonomi (A. P. Ekonomi et al., 2025; Ketimpangan & Kedungsepur, 2016; Rahman et al., 2024; Riset et al., 2022; Top-down et al., 2017).

Infrastruktur jalan merupakan infrastruktur yang penting, sehingga dibutuhkan infrastruktur jalan dalam kondisi baik untuk mempermudah mobilitas masyarakat ke daerah disekitarnya serta untuk memperlancar arus perpindahan barang dan jasa (Cornelius & Primandhana, 2022; J. Ekonomi et al., 2025). Energi listrik dapat mempengaruhi secara langsung maupun tidak langsung untuk meningkatkan produksi rumah tangga maupun industri agar dapat memaksimalkan output yang dihasilkan. Infrastruktur tenaga listrik sebagai salah satu bentuk energi final memegang peranan yang sangat penting untuk mendorong berbagai aktivitas ekonomi untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Kurniawan & Ihsan, 2021; Riana et al., 2019).

Didalam Peraturan Presiden (perpres) Nomor 131/2015 tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2015–2019, Pemerintah menetapkan 122 daerah tertinggal. Dalam Perpres itu disebutkan, Daerah Tertinggal adalah daerah kabupaten yang wilayah serta masyarakatnya kurang berkembang dibandingkan dengan daerah lain dalam skala nasional. Kriteria ketertinggalan sebagaimana dimaksud, di antaranya; perekonomian masyarakat, sumber daya manusia, sarana dan prasarana, kemampuan keuangan daerah, aksesibilitas, dan karakteristik daerah (Jenar, 2022; Penelitian & Riau, 2012; Riyadi & Ghuzini, 2021).

Pada penelitian ini akan difokuskan pada kondisi infrastruktur di Kabupaten Jeneponto dalam hal ini infrastruktur jalan

dan listrik, dimana Kabupaten Jeneponto menjadi satu-satunya daerah di Provinsi Sulawesi Selatan (Sulsel) yang ditetapkan sebagai daerah tertinggal dari 122 daerah yang ditetapkan dalam Peraturan Presiden tersebut. Adapun pendapatan perkapita atas dasar harga berlaku di kabupaten jeneponto dalam kurung lima tahun terakhir (tahun 2012 – 2016) menunjukkan trend positif. Pada tahun 2021 besar pendapatan perkapita Kabupaten Jeneponto yaitu 13,54 juta pertahun, pada tahun 2022 yaitu 15,01 juta per tahun, tahun 2023 sebesar 17,42 juta per tahun, meningkat menjadi 19,69 juta rupiah pada tahun 2024, dan pada tahun 2025 sebesar 22,02 juta per tahun.

Tinjauan hasil penelitian atau studi terdahulu yang relevan dengan fokus penelitian yang mencakup substansi topik kesimpulan dan metode yang digunakan adalah “Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap PDRB Kota Surabaya. Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat pengaruh dari adanya infrastruktur jalan raya, energi listrik dan air bersih terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Surabaya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah persamaan simultan (Kodoatie, 2017; Prasetyo & Firdaus, 2009; Siregar, 2015). Hasil analisis menunjukkan bahwa infrastruktur jalan raya, air bersih dan energi listrik secara signifikan mampu mempengaruhi tenaga kerja dan investasi secara positif sehingga mampu meningkatkan dan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh jalan dan listrik terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Jeneponto

TINJAUAN PUSTAKA

Pertumbuhan Ekonomi Daerah

Pertumbuhan ekonomi daerah menggambarkan peningkatan kapasitas suatu wilayah dalam menghasilkan barang dan jasa selama periode tertentu. Pada level kabupaten/kota, indikator yang lazim digunakan adalah pertumbuhan

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan, karena indikator ini mampu menunjukkan kenaikan output riil tanpa distorsi perubahan harga. Dalam perspektif ekonomi pembangunan, pertumbuhan ekonomi tidak hanya ditentukan oleh akumulasi modal dan tenaga kerja, tetapi juga oleh faktor penunjang produktivitas, termasuk kualitas kelembagaan, teknologi, dan infrastruktur (Arsyad, 2010; Todaro & Smith, 2015).

Dalam teori pertumbuhan klasik-neoklasik, pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh akumulasi modal, pertumbuhan tenaga kerja, dan kemajuan teknologi. Kenaikan output jangka panjang tidak cukup dijelaskan oleh peningkatan input produksi semata, melainkan juga oleh efisiensi dalam penggunaan faktor-faktor tersebut. Dalam konteks daerah, efisiensi ini sangat terkait dengan ketersediaan infrastruktur publik yang mampu menurunkan hambatan distribusi, mempercepat mobilitas, dan memperluas akses pasar.

Bagi pemerintah daerah, pertumbuhan ekonomi memiliki arti strategis karena berkaitan langsung dengan penciptaan kesempatan kerja, peningkatan pendapatan masyarakat, penguatan basis fiskal daerah, dan percepatan transformasi struktural. Oleh sebab itu, pembahasan mengenai faktor-faktor yang memengaruhi pertumbuhan ekonomi kabupaten menjadi penting, khususnya infrastruktur sebagai prasyarat dasar berlangsungnya aktivitas produksi, distribusi, dan konsumsi.

Konsep Infrastruktur

Secara umum, infrastruktur merupakan sekumpulan fasilitas fisik dan sistem pelayanan dasar yang menopang berlangsungnya aktivitas sosial dan ekonomi. World Bank (1994) mendefinisikan infrastruktur sebagai fondasi pembangunan yang meliputi jaringan transportasi, energi, telekomunikasi, air, dan layanan dasar

lain yang memungkinkan perekonomian bekerja secara efisien. Sejalan dengan itu, Kodoatie (2005) memandang infrastruktur sebagai sistem fisik yang mendukung kehidupan masyarakat dan aktivitas ekonomi, bukan sekadar aset terbangun, tetapi juga bagian dari sistem pelayanan publik.

Dalam kajian ekonomi regional, infrastruktur lazim dibedakan menjadi infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial. Infrastruktur ekonomi mencakup jalan, jembatan, pelabuhan, listrik, telekomunikasi, irigasi, dan air bersih, sedangkan infrastruktur sosial meliputi pendidikan, kesehatan, dan perumahan. Untuk penelitian yang menelaah hubungan infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi daerah, fokus umumnya diarahkan pada infrastruktur ekonomi, karena jenis infrastruktur ini memiliki hubungan langsung dengan proses produksi, distribusi, dan pertukaran.

Fourie (2006) menegaskan bahwa infrastruktur memiliki tiga karakter utama. *Pertama*, infrastruktur bersifat modal publik yang manfaatnya dapat dirasakan secara luas oleh pelaku ekonomi. *Kedua*, infrastruktur menghasilkan eksternalitas positif, karena manfaatnya sering melampaui pengguna langsung. *Ketiga*, infrastruktur berfungsi sebagai input antara dalam proses produksi. Karena karakteristik tersebut, penyediaan infrastruktur sering kali tidak dapat sepenuhnya diserahkan pada mekanisme pasar, sehingga intervensi pemerintah menjadi penting.

Hubungan Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi

Hubungan antara infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi dapat dijelaskan melalui beberapa pendekatan teoritis. Dalam model neoklasik, infrastruktur dapat dipandang sebagai bagian dari akumulasi modal yang membantu meningkatkan produktivitas faktor produksi lain. Meskipun model neoklasik

menekankan adanya diminishing returns, keberadaan infrastruktur tetap relevan karena mampu memperbesar efisiensi penggunaan modal swasta dan tenaga kerja (Solow, 1956).

Penjelasan yang lebih kuat diberikan oleh teori pertumbuhan endogen. Barro (1990) menunjukkan bahwa pengeluaran pemerintah yang produktif, termasuk belanja infrastruktur, dapat meningkatkan pertumbuhan jangka panjang karena memperbesar produktivitas marginal modal swasta. Dalam kerangka ini, infrastruktur tidak hanya berperan sebagai fasilitas pendukung, tetapi juga menjadi determinasi struktural bagi pertumbuhan. Aschauer (1989) bahkan menunjukkan bahwa kapital publik memiliki kontribusi yang signifikan terhadap produktivitas agregat, sehingga penurunan investasi pada infrastruktur dapat menghambat performa ekonomi.

Dalam perspektif ekonomi regional, infrastruktur berfungsi membentuk aksesibilitas wilayah. Tarigan (2005) menjelaskan bahwa keterhubungan antarruang sangat menentukan kemampuan suatu daerah untuk mengintegrasikan pusat produksi, pasar, dan jaringan distribusi. Infrastruktur transportasi dan komunikasi mengurangi hambatan ruang (space barrier), menurunkan ongkos logistik, serta mendorong terbentuknya aglomerasi ekonomi. Dengan demikian, daerah yang memiliki akses infrastruktur lebih baik cenderung memiliki peluang pertumbuhan yang lebih tinggi dibanding daerah yang terisolasi.

Munnell (1992) juga menekankan bahwa infrastruktur publik merupakan salah satu bentuk investasi pemerintah yang mampu mendorong output dan produktivitas sektor swasta. Oleh karena itu, perdebatan dalam literatur bukan lagi mengenai apakah infrastruktur penting, melainkan seberapa besar pengaruhnya, jenis infrastruktur apa yang paling produktif, dan dalam kondisi institusional

seperti apa dampak tersebut menjadi optimal.

Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi berlangsung melalui beberapa jalur. *Pertama*, infrastruktur menurunkan biaya produksi dan biaya transaksi. Jalan yang baik mempercepat distribusi barang dan jasa, mengurangi waktu tempuh, serta menekan biaya logistik. Listrik yang stabil mengurangi gangguan proses produksi, sedangkan telekomunikasi mempercepat pertukaran informasi pasar. Ketika biaya transaksi menurun, pelaku ekonomi memiliki insentif yang lebih besar untuk memperluas usaha dan meningkatkan efisiensi.

Kedua, infrastruktur meningkatkan produktivitas faktor produksi. Aschauer (1989) menegaskan bahwa modal publik bersifat komplementer terhadap modal swasta. Artinya, investasi swasta akan bekerja lebih produktif bila didukung oleh jalan, listrik, air, irigasi, dan jaringan komunikasi yang memadai.

Ketiga, infrastruktur meningkatkan daya tarik investasi. Investor pada umumnya mempertimbangkan kualitas infrastruktur sebagai indikator kesiapan wilayah untuk mendukung kegiatan usaha. Daerah dengan jaringan transportasi yang baik, pasokan listrik yang andal, dan layanan telekomunikasi yang memadai cenderung lebih menarik bagi investasi karena risiko operasional lebih rendah. Dalam jangka menengah dan panjang, peningkatan investasi ini akan mendorong pembentukan modal, penciptaan lapangan kerja, dan kenaikan output daerah.

Keempat, infrastruktur mendorong integrasi pasar dan perluasan kesempatan ekonomi. Röller dan Waverman (2001) menunjukkan bahwa infrastruktur telekomunikasi berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan efisiensi koordinasi dan

informasi. Czernich et al. (2011) juga menemukan bahwa infrastruktur mendorong pertumbuhan melalui produktivitas dan inovasi. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur bukan hanya penting bagi sektor tradisional, tetapi juga menentukan kemampuan daerah untuk beradaptasi dengan ekonomi digital.

METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dan kuantitatif (Creswell, 2015) yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh jalan dan listrik terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Jeneponto sehingga mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan di suatu Kabupaten di Indonesia. Penelitian ini merupakan penelitian survey data sekunder (Riduwan & Akdon, 2006). Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode gabungan antara kuantitatif dan kualitatif (Creswell, 2015) berupa analisis data panel dengan menggunakan software *eviews*. Teknik Kuantitatif dipergunakan untuk mengukur data berupa angka atau kualitatif dianggarkan berkenaan dengan pengaruh dari infrastruktur. Sedangkan teknik kualitatif digunakan untuk menjelaskan dan mengetahui hal-hal yang tidak bisa dijelaskan secara kuantitatif (Sugiyono, 2012).

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Jeneponto propinsi Sulawesi selatan, dilakukan dalam kurun 3 bulan, yakni bulan September sampai dengan November 2025. Dalam penelitian ini sampel yang digunakan adalah seluruh kecamatan di Kabupaten Jeneponto. Metode pengambilan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*, yaitu suatu cara pengambilan sampel, dimana anggota sampel diserahkan pada pertimbangan pengumpulan data yang berdasarkan atas pertimbangan yang sesuai dengan maksud dan tujuan tertentu.

Cirinya antara lain: sampel sesuai tujuan, jumlah sampel tidak dipersoalkan, dan unit sampel disesuaikan dengan kriteria tertentu berdasarkan tujuan penelitian. (Moh. Nazir) pertimbangannya adalah PDRB riil tertinggi, sedang dan terendah. Dalam penelitian ini populasi penelitian yang digunakan adalah satu kabupaten Jeneponto yang terdiri dari 11 (sebelas) Kecamatan yaitu Bangkala, Bangkala Barat, Tamalatea, Bontoramba, Binamu, Turatea, Batang, Arungkeke, Tarowang, Kelara, dan Rumbia.

HASIL PENELITIAN

Keuangan dan Perekonomian Daerah

Pembangunan ekonomi selalu menjadi sentral dan lokomotif pembangunan bidang lain, oleh karena itu dalam penyusunan strategi pembangunan selalu dimulai dengan pemetaan serta analisa mendalam tentang kondisi perekonomian yang sedang dihadapi dan prospek pengembangannya yang didasari oleh asumsi terhadap variabel yang mempengaruhi pembangunan ekonomi itu sendiri (Miljanović et al., 2023; Perdana et al., 2020).

Pada bagian ini menjelaskan terkait kondisi keuangan dan perekonomian daerah, dimana pembiayaan dibidang sanitasi dianggarkan pada beberapa Satuan Kerja Perangkat Daerah antara Lain Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Kantor Lingkungan Hidup, Dinas Cipta Karya, Dinas Tata Ruang dan Kebersihan, dan Dinas Kesehatan. Perubahan struktur ekonomi Kabupaten Jeneponto akibat proses pembangunan ekonomi yang terjadi pada periode 2021 s.d 2025, tidak terlepas dari dua faktor yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal lebih dipengaruhi oleh perkembangan maupun perubahan perilaku masing-masing komponen pengeluaran akhir. Sedangkan faktor eksternal banyak dipengaruhi oleh perubahan teknologi dan struktur perdagangan.

Nilai PDRB Kabupaten Jeneponto atas dasar harga berlaku selama periode 2021-2025 menunjukkan peningkatan signifikan dari tahun ke tahun, dimana pada tahun 2025 meningkat sebesar 66,88%, yakni dari 4.720,38 miliar Rupiah di tahun 2021 menjadi 7.877,17 miliar Rupiah di tahun 2025. Jika dinilai atas dasar harga Konstan, maka peningkatan ini lebih rendah, yakni dari 4.147,46 miliar Rupiah menjadi 5.513,69 miliar Rupiah, atau meningkat sebesar 32,94%. Di tengah kondisi pertumbuhan ekonomi Indonesia yang cenderung fluktuatif, perekonomian Kabupaten Jeneponto periode 2012-2016 dapat tetap tumbuh di atas 6%, yakni sebesar 7,55%; 6,64%; 7,93%; 6,53%; dan 8,43%. Peningkatan volume ekonomi tersebut tercermin baik dari sisi produksi (supply side) maupun sisi permintaan akhir (demand side). Dari sisi produksi, pertumbuhan ekonomi tertinggi terjadi pada kategori Pertambangan dan Penggalian dengan pertumbuhan rata-rata sekitar 12,68% per tahunnya. Dari sisi permintaan akhir, perekonomian Kabupaten Jeneponto didominasi oleh komponen Pengeluaran Konsumsi Rumahtangga (PK-RT), yang menyumbang lebih dari separuh total PDRB (PDRB Kabupaten Jeneponto, 2025).

Pada periode tahun 2021-2025 PDRB Kabupaten Jeneponto atas dasar harga Berlaku meningkat cukup signifikan, yakni sebesar 4.720,38 miliar Rupiah (2021); 5.269,41 miliar Rupiah (2022); 6.155,88 miliar Rupiah (2023); 7.000,78 miliar Rupiah (2024), dan 7.877,17 miliar Rupiah (2025). Peningkatan ini dipengaruhi baik oleh perubahan harga maupun perubahan volume. Peningkatan PDRB sisi produksi diikuti oleh peningkatan PDRB dari sisi permintaan akhir atau PDRB pengeluaran.

Analisis Ketertinggalan Kabupaten Jeneponto

Jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Dengan makin meningkatnya usaha pembangunan maka akan menuntut peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain (RAD PPDT, 2025).

Dilihat dari jenis permukaan, panjang jalan permukaan aspal di kabupaten Jeneponto mengalami pengurangan dari tahun 2022 yaitu 1.625,50 km menjadi 862,75 km pada tahun 2025. Sejalan dengan hal itu permukaan jalan beton sedikit mengalami peningkatan dimana pada tahun 2023 yaitu 10 km menjadi 26,85 km pada tahun 2025. Kondisi jalan kerikil pun demikian dari 72,25 km di tahun 2024 menjadi 88,1 km di tahun 2025. Kondisi jalan permukaan tanah pada tahun 2021 yaitu 17,62 km meningkat menjadi 125,37 km di tahun 2025. Adapun total panjang jalan dilihat dari jenis permukaan pada tahun 2022 1.712,64 km mengalami pengurangan menjadi 1.075,45 km pada tahun 2025 (BPS Kabupaten Jeneponto, 2025).

Jumlah pelanggan listrik di Kabupaten Jeneponto dari tahun 2023 hingga tahun 2025 menunjukkan trend yang positif dimana pada tahun 2023 yaitu 55.130 pelanggan menjadi 65.923 pelanggan di tahun 2025. Perkembangan konsumsi listrik di Kabupaten Jeneponto terus bertambah. Dalam kurun waktu 5 tahun (2021-2025) konsumsi listrik meningkat cukup tinggi. Pada tahun 2023 konsumsi listrik di kabupaten Jeneponto sebesar 57.474.650 Va. Pada tahun 2024 meningkat menjadi sekitar 61.250.750 Va. Pada tahun 2025, meningkat menjadi 67.604.649 atau meningkat sebesar 100 persen sepanjang lima tahun. Pada Tahun 2021, jumlah pelanggan listrik di Kabupaten Jeneponto sebesar 44,723 atau

tumbuh sebesar 7,24% dibandingkan tahun 2019.

Pembahasan

Penelitian ini menunjukkan bahwa Uji F bertujuan untuk menunjukkan apakah semua variabel independen yang dimasukkan dalam model regresi mempunyai pengaruh yang signifikan secara bersamaan terhadap variabel dependen. Dalam konteks penelitian ini, pengujian secara serentak ingin melihat apakah variabel jalan dan listrik berpengaruh terhadap PDRB atau tidak. Untuk melihat apakah ada atau tidaknya pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat dilihat dari nilai signifikannya. Apabila nilai $\text{sig} < 0,05$, maka terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel bebas terhadap variabel terikat, yang mengandung arti bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel jalan dan listrik terhadap output PDRB. Sebaliknya, apabila nilai $\text{sig.} > 0,05$, maka tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel bebas terhadap variabel terikat. Artinya, variabel bebas pada penelitian ini yaitu variabel jalan dan listrik tidak mempengaruhi variabel terikat, yaitu PDRB.

Untuk menguji apakah variabel bebas berpengaruh secara simultan terhadap variabel terikatnya, maka digunakan uji F dengan cara membandingkan F-statistik dengan F-tabel, nilai F-tabel = 19,29. jika dibandingkan F-hitung (27.20339) > F-tabel (19,29) maka variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen secara bersama-sama pada tingkat kepercayaan 95%.

Uji statistik t menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menjelaskan

variasi variabel dependen. Pengujian ini dilakukan untuk menguji apakah variabel bebas (Jalan, dan Listrik) berpengaruh secara parsial terhadap variabel terikatnya (Pertumbuhan Ekonomi), yaitu dengan membandingkan masing-masing nilai t-statistik dari regresi dengan t-tabel dalam menolak atau menerima hipotesis. Pada tingkat kepercayaan $\alpha = 5\%$, $df = 4$, maka diperoleh t-tabel 1,93494.

variabel jalan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Hal ini dapat diketahui dari nilai t tabel (1,93494) < t-statistik (2.82) dengan tingkat keyakinan sebesar 95 persen ($\alpha = 5\%$). Jalan merupakan salah satu infrastruktur yang paling penting yang digunakan oleh setiap pejalan kaki, kendaraan beroda empat maupun beroda dua untuk sampai ke tempat yang mereka tuju. Hasil regresi Tabel 16 menunjukkan bahwa nilai t hitung variabel jalan sebesar 2.820827 dan probabilitasnya sebesar 0.035457 karena probabilitasnya kurang dari 0.05 maka variabel jalan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen (PDRB). Begitupula dengan nilai koefisien regresi 61.48186 yang artinya apabila jalan naik 1 persen, maka PDRB naik sebesar 61.48186 persen, ceteris paribus.

Pada variabel Listrik memiliki pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Hal ini terjadi karena adanya pasokan produksi listrik dari pemerintah daerah, dan adanya penambahan pembangkit listrik di setiap daerah. Hasil regresi menunjukkan bahwa nilai thitung variabel listrik sebesar 3.821930 dan probabilitasnya sebesar 0.035457 karena probabilitasnya kurang dari 0.05 maka variabel listrik mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen (PDRB). Begitupula dengan nilai koefisien regresi 44.86282

yang artinya apabila listrik naik 1 persen, maka PDRB naik sebesar 44.86282 persen, ceteris paribus.

KESIMPULAN

Secara bersama-sama, seluruh variabel Jalan dan listrik berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari F hitung yang signifikan pada taraf keyakinan 95 persen. Hal ini dapat dilihat apabila panjang jalan naik sebesar 1 persen, maka pertumbuhan ekonomi akan naik sebesar 61.48186 persen, dan apabila Konsumsi listrik naik sebesar 1 persen, maka pertumbuhan ekonomi akan naik sebesar 44.86282 persen. Selain itu, variabel independen dalam model juga mampu menjelaskan variasi dari variabel dependen sebesar 96,04 persen, sedangkan sisanya yaitu 3,96 persen dipengaruhi oleh faktor-faktor di luar model. Sehingga disarankan untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan di suatu Kabupaten di Indonesia, diperlukan kebijakan-kebijakan yang dapat menunjang hal tersebut. Misalnya dengan kebijakan penyediaan infrastruktur secara gratis yang terbukti berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi Kabupaten di Indonesia. Pemerintah daerah harus mengupayakan agar pertumbuhan ekonomi dapat terjadi secara merata (mengurangi disparitas pertumbuhan ekonomi) (Chen, 2014). Ada dua hal yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi yaitu dengan meningkatkan kualitas dan kuantitas, investasi modal, dan melakukan efisiensi penggunaan sumber daya yang dimiliki.

DAFTAR PUSTAKA

Arsyad, L. (2010). *Ekonomi pembangunan*. UPP STIM YKPN.
Awainah, N., Aminullah, A., & Ekonomi, P. (2024). *Jurnal Review Pendidikan dan Pengajaran*,

Volume 7 Nomor 3, 2024 | 6847. 7, 6847–6854.

- Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*, 23(2), 177–200. [https://doi.org/10.1016/0304-3932\(89\)90047-0](https://doi.org/10.1016/0304-3932(89)90047-0)
- Barro, R. J. (1990). Government spending in a simple model of endogenous growth. *Journal of Political Economy*, 98(5, Pt. 2), S103–S125. <https://doi.org/10.1086/261726>
- Bukti, E., Di, E., & Negara, L. (2025). Peran infrastruktur transportasi dalam pertumbuhan ekonomi: bukti empiris di lima negara asean. 7, 68–75.
- Chen, G. R. (2014). How do advertised brands benefit from private labels? An application of rational expectations models. *Applied Economics*, 46(24), 2891–2902. <https://doi.org/10.1080/00036846.2014.916388>
- Cornelius, D., & Primandhana, W. P. (2022). Analisis pengaruh infrastruktur jalan , listrik dan air terhadap produk domestik regional bruto Analysis of the effect of road , electricity and water infrastructure on gross regional domestic product. 19(2), 338–344. <https://doi.org/10.29264/jkin.v19i2.10923>
- Creswell, J. W. (2015). *Research Design Qualitative and Quantitative Approaches*. Sage Publications.
- Czernich, N., Falck, O., Kretschmer, T., & Woessmann, L. (2011). Broadband infrastructure and economic growth. *The Economic Journal*, 121(552), 505–532. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0297.2011.02420.x>
- Dan, I., Ekonomi, P., Indonesia, D., Nasikhah, L. F., Susilowati, D., Pembangunan, E., & Malang, M. (2024). *Jurnal Ilmu Ekonomi (JIE)*. 08(01), 68–80.
- Edwina, S. V. (2024). Pengaruh

- Pembangunan Infrastruktur terhadap Produktivitas Sektor Industri di 34 Provinsi. 3(1), 1–16.
- Ekonomi, A. P., Demokrasi, I. D. A. N., Sari, D., Ratih, A., Taher, Y., Ananta, P., & Suparta, I. W. (2025). E-journal Field of Economics , Business , and Entrepreneurship (EFEBE). 3. <https://doi.org/10.23960/efebe.v3i2.251>
- Ekonomi, J., Manajemen, B., Hanum, N., Syahputra, R., & Sea, D. (2025). Pengaruh Infrastruktur Jalan dan Listrik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia.
- Fourie, J. (2006). Economic infrastructure: A review of definitions, theory and empirics. *South African Journal of Economics*, 74(3), 530–556. <https://doi.org/10.1111/j.1813-6982.2006.00086.x>
- Haryadi, W., Wahyudi, M., Samawa, U., Besar, S., Info, A., & History, A. (2021). Pengaruh pembangunan infrastruktur jalan raya terhadap pertumbuhan ekonomi kabupaten sumbawa. 2013, 260–267.
- Ilmu, J., Jie, E., No, V., Pada, E., Kota, K., & Provinsi, D. I. (2025). *Jurnal ilmu ekonomi (jie)*. 4(1), 169–188.
- Jatayu, A., Zahara, S., Syafitri, R. A. W. D., Dafadhilah, S., Roosyanindhita, D. R., Sidiq, M. I., & Priambodo, M. S. (2024). Measuring Levels of Infrastructure Development and its Impact on Regional Growth - Insights from Indonesia. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 1353(1), 12011. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1353/1/012011>
- Jenar, S. (2022). Analisis Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024 dan Rencana Aksi Nasional Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal Tahun 2020 . *Indonesia Law Reform Journal*, 2(1 SE-Articles), 1–17. <https://doi.org/10.22219/ilrej.v2i1.19528>
- Ketimpangan, A., & Kedungsepur, K. (2016). *Economics Development Analysis Journal*. 5(1), 101–108.
- Khurriah, H., & Istifadah, N. (2019). The Role of Infrastructure i n Indonesia ’ s Economic Growth. 5(7), 215–222. <https://doi.org/10.31695/IJASRE.2019.33447>
- Kodoatie, R. (2017). Analisis Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi Kota di Indonesia. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*.
- Kurniawan, A., & Ihsan, M. (2021). Infrastruktur, Investasi dan Implikasinya Terhadap Pertumbuhan Ekonomi: Kasus pada provinsi-provinsi di Pulau Jawa dan Luar Pulau Jawa. *Jurnal Riset Ilmu Ekonomi*, 1(2 SE-Articles), 78–88. <https://doi.org/10.23969/jrie.v1i2.155>
- Kodoatie, R. J. (2005). Pengantar manajemen infrastruktur. Pustaka Pelajar.
- Matondang, C. (n.d.). Pengaruh infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi lokal di indonesia. 1–11.
- Munnell, A. H. (1992). Infrastructure investment and economic growth. *Journal of Economic Perspectives*, 6(4), 189–198. <https://doi.org/10.1257/jep.6.4.189>
- Miljanović, D., Vuksanović-Macura, Z., & Doljak, D. (2023). Rethinking the spatial transformation of postsocialist cities: Shrinking, sprawling or densifying. *Cities*, 140, 104443. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104443>
- Penelitian, L., & Riau, U. (2012). MODEL PENGEMBANGAN DAERAH TERTINGGAL. Kecamatan Tebing Tinggi Tebing Tinggi Barat Rangsang Rangsang Barat Merbau Jumlah Luas Darah.

- 80, 365–386.
- Perdana, R. C., Bandrang, T. N., Studi, P., Fakultas, A., Universitas, P., & Ali, D. (2020). DAN NON PANGAN KARYAWAN PT SALONOK LADANG MAS CONSUMPTION LEVEL ANALYSIS AND REVENUE ELASTICITY OF FOOD AND NON-FOOD EXPENDITURE OF EMPLOYEES PT SALONOK LADANG MAS. 3(1), 184–194.
- Prasetyo, R., & Firdaus, M. (2009). Infrastructure and Regional Economic Growth in Indonesia. *Economic Journal of Emerging Markets*, 1(2).
- Rahayu, E. T., Lestari, A., Putri, I., & Huda, A. M. (2026). Dampak Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia : Suatu Tinjauan Pustaka. 4(4), 8012–8017.
- Rahman, S., Muhamat, A., Saifudin, F., & Azizah, Z. N. (2024). Regional Disparities in North Kalimantan : A Decade after Territorial Split. VIII(3), 349–366.
- Raksaka Mahi, B., & Resosudarmo, B. P. (2025). Regional public infrastructures and development in decentralized Indonesia. *Applied Economics*, 57(40), 6287–6304. <https://doi.org/10.1080/00036846.2024.2383330>
- Röller, L.-H., & Waverman, L. (2001). Telecommunications infrastructure and economic development: A simultaneous approach. *American Economic Review*, 91(4), 909–923. <https://doi.org/10.1257/aer.91.4.909>
- Riana, I., Iek, M., & Marbun, R. M. W. S. T. (2019). Analisis Pengaruh Belanja Infrastruktur Jalan Dan Listrik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Jayapura. *Jurnal Kajian Ekonomi Dan Studi Pembangunan*, 6(3 SE-Articles). <https://doi.org/10.56076/jkesp.v6i3.2166>
- Riduwan, & Akdon. (2006). *Metode research*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Rijal, S., Masnawaty, S., & Iwang, B. (2024). Analysis of The Effect of Infrastructure Investment on Economic Growth in Indonesia : Linear Regression Model Approach. 4(2), 1282–1294.
- Riset, J., Ekonomi, I., Azim, A. N., Sutjipto, H., Adi, R., Ginanjar, F., Sultan, U., & Tirtayasa, A. (2022). *Jurnal riset ilmu ekonomi*. 2(1), 1–16.
- Riyadi, & Ghuzini, D. (2021). Ketimpangan pendidikan dan pendapatan serta pengaruhnya terhadap pertumbuhan ekonomi di daerah tertinggal, terdepan dan terluar (3T). *Jurnal Kependudukan Indonesia*, 16(2 SE-Articles), 139–152. <https://doi.org/10.14203/jki.v16i2.593>
- Siregar, H. (2015). Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*.
- Straub, S. (2008). *Infrastructure and Growth in Developing Countries : Recent Advances and Research Challenges*. January.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Sukeasa, I. K. (2023). *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia Hubungan Antara Pertumbuhan Ekonomi dan Infrastruktur Transportasi di Indonesia Hubungan Antara Pertumbuhan Ekonomi dan Infrastruktur Transportasi di Indonesia The Nexus Between Economic Growth and Transport Infrastructure in Indonesia*. 23(2). <https://doi.org/10.21002/jepi.2023.10>
- Solow, R. M. (1956). A contribution to the theory of economic growth. *The*

- Quarterly Journal of Economics,
70(1), 65–94.
<https://doi.org/10.2307/1884513>
- Tambun, L. H., Sea, D., Zulfikar, M., & Andiny, P. (2023). Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia. 2(4).
- Tarigan, R. (2005). Ekonomi regional: Teori dan aplikasi. Bumi Aksara.
- Top-down, C., Dan, P., & Kelembagaan, I. (2017). Menjaga sustainabilitas pengembangan masyarakat pesisir kebumen: antara corak. 19(3), 244–252.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2015). Economic development (12th ed.). Pearson.
- Umesha, C., Economics, A., First, G., & College, G. (2018). The Role Of Infrastructure Development In Economic Growth – An Analysis. 5(4), 335–342.
- World Bank. (1994). World development report 1994: Infrastructure for development. Oxford University Press.