

ANALISIS PENGANGGARAN INFRASTRUKTUR JALAN (PEMELIHARAAN, PENINGKATAN DAN PEMBANGUNAN JALAN) TERHADAP KETIMPANGAN WILAYAH DI KOTA KOTAMOBAGU

Claudy N. Mokodongan¹, Vecky A. J. Masinambow², Agnes L. Ch. P. Lopian³

*Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Magister Ilmu Ekonomi dan Bisnis
Universitas Sam Ratulangi, Manado*

Email: claudymokodongan@gmail.com, veckymasinambow@unsrat.ac.id, agneslopian@unsrat.ac.id

ABSTRAK

Kota Kotamobagu merupakan pusat pertumbuhan ekonomi di wilayah Bolaang Mongondow Raya. Ketersediaan jalan merupakan salah satu urat nadi dalam pertumbuhan ekonomi wilayah karena berhubungan dengan AKSESIBILITAS dan DISTRIBUSI berbagai aktivitas ekonomi para agen ekonomi

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh penganggaran pada pemeliharaan jalan, peningkatan jalan dan pembangunan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu. Data yang digunakan adalah data sekunder yang bersumber dari instansi terkait. Metode analisis yang digunakan adalah regresi berganda dengan model semi logaritma.

Hasil penelitian membuktikan bahwa peningkatan penganggaran pada pemeliharaan jalan dan pembangunan jalan secara parsial berpengaruh signifikan terhadap penurunan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu. Sedangkan penganggaran peningkatan jalan secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu. Secara Bersama-sama dibuktikan bahwa peningkatan penganggaran pada pemeliharaan jalan, peningkatan jalan dan pembangunan jalan berpengaruh signifikan terhadap penurunan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.

Kata Kunci: Infrastruktur Jalan, pengaruh penganggaran, dan ketimpangan wilayah

ABSTRACT

Kotamobagu City is the center of economic growth in the Bolaang Mongondow Raya. Availability of roads is one of the veins in regional economic growth because it relates to ACCESSIBILITY and DISTRIBUTION of various economic activities of economic agents.

This study aims to determine the effect budgeting of road maintenance, road improvement and road construction on regional inequality in Kotamobagu City. The data used for this research is secondary data sourced from related agencies. The analytical method used is multiple regression with a semi-logarithmic model.

The results of the study prove that the increase in budgeting for road maintenance and road construction partially has a significant effect on reducing regional inequality in Kotamobagu City. Meanwhile, budgeting for road improvement partially has no significant effect on regional inequality in Kotamobagu City. Together it is proved that the increase in budgeting for road maintenance, road improvement and road construction has a significant effect on reducing regional inequality in Kotamobagu City.

Keywords: Road Infrastructure, Effects of Unemployment and regional inequality

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

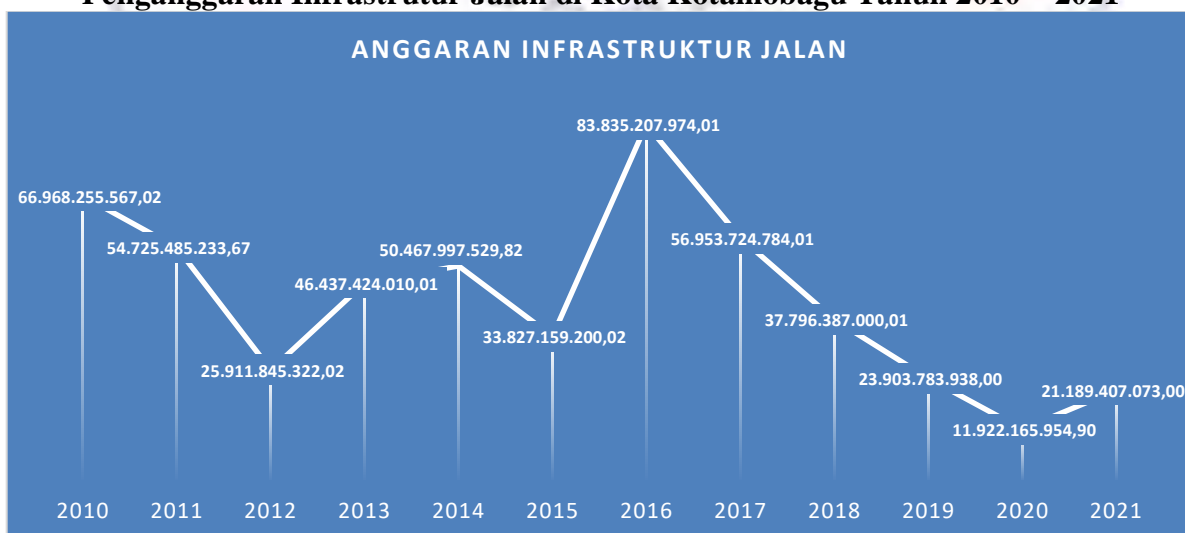
Pelayanan yang ekstra bagi pemenuhan kebutuhan warga menjadi tuntutan utama karena semakin berkembang dan beragamnya kebutuhan seluruh warga terhadap barang dan jasa. Berdasarkan posisi geografisnya, Kota Kotamobagu terletak di Bolaang Mongondow Raya yang menjadi pilihan bagi penduduk sekitar untuk datang baik keperluan bersifat ekonomi dan non ekonomi. Dalam konteks regional, Kota Kotamobagu merupakan pusat pertumbuhan ekonomi yang didukung oleh produk jasa khususnya di wilayah Bolaang Mongondow Raya. Oleh sebab itu, Kota Kotamobagu harus menyiapkan diri menjadi kota jasa dan pusat pertumbuhan ekonomi yang siap melayani kebutuhan-kebutuhan, event-event nasional/

Internasional yang akan dan bisa diselenggarakan di Kota Kotamobagu dengan berbagai fasilitas infrastruktur yang memadai.

Ketersediaan jalan merupakan salah satu urat nadi dalam pertumbuhan ekonomi wilayah karena berhubungan dengan AKSESIBILITAS dan DISTRIBUSI berbagai aktivitas ekonomi para agen ekonomi¹. Untuk itu, diperlukan kebijakan yang tepat dalam penyelenggaraan jalan, sehingga dapat mendukung pengembangan wilayah dan pertumbuhan ekonominya. Sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk Struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional". Jalan mempunyai peranan yang sangat strategis untuk melayani pergerakan arus orang dan barang, sehingga agar prasarana jalan dapat berfungsi dengan baik dalam melayani lalu-lintas, diperlukan penyelenggaraan terhadap jaringan jalan yang ada dengan baik dan benar dalam arti sesuai dengan Norma Standar, Pedoman, dan Manual (NSPM) yang telah ditetapkan. Mengingat bahwa prasarana jalan merupakan barang publik yang harus dapat dirasakan keberadaannya oleh seluruh lapisan masyarakat, maka sebagai konsekuensinya hak penguasaan dan wewenang pengadaan prasarana jalan umumnya dilakukan oleh Pemerintah. Peranan jalan, sebagaimana dijelaskan dalam undang-undang tentang Jalan adalah sebagai bagian sarana transportasi mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan².

Pengembangan infrastruktur jalan menjadi strategis di dalam kegiatan pembangunan terutama untuk pembangunan pengembangan wilayah. Terutama dalam menunjang visi Walikota dan Wakil Walikota Kotamobagu Tahun 2019 – 2023 yaitu **“KOTA KOTAMOBAGU SEBAGAI KOTA JASA DAN PERDAGANGAN BERBASIS KEBUDAYAAN LOKAL MENUJU MASYARAKAT SEJAHTERA DAN BERDAYA SAING”**³. Dengan demikian siapakah yang akan memanfaatkan jalan tersebut setelah dibangun?; berapa besar frekuensi masyarakat pengguna jalan pertahunnya setelah dibangun?; berapa kekuatan daya beli masyarakat lokal yang akan memanfaatkan jalan tersebut? (Kasiyanto, 1996). Pertanyaan- pertanyaan mendasar tersebut menjadi dasar bagi peneliti untuk menganalisis penganggaran di bidang infrastruktur transportasi darat yang diarahkan kepada masyarakat lokal secara keseluruhan khususnya di kota Kotamobagu.

Penganggaran Infrastrutur Jalan di Kota Kotamobagu Tahun 2010 – 2021



Sumber : Dinas PUPR Kota Kotamobagu

¹Dampak Pembangunan Sekitar Jalan Lingkar Selatan Pati Terhadap Kondisi Sosial Dan Ekonomi.

² UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan; Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4444.

³ RPJMD Kota Kotamobagu 2019-2023

Tampak bahwa penganggaran pengembangan infrastruktur jalan mengalami fluktuasi tahun 2016 merupakan angka tertinggi mencapai 83,8 miliar rupiah dan terus menurun sampai nilai terendah pada tahun 2020 hanya mencapai 11,9 miliar rupiah. Salah satu sebabnya di tahun tersebut adalah masa pandemi COVID 19, kebijakan penganggaran nasional sampai ke daerah diberlakukan refocusing anggaran untuk penanganan dampak C19.

Perencanaan pengembangan infrastruktur jalan terdiri atas perencanaan pemeliharaan jalan, peningkatan jalan dan pembangunan jalan. Dengan tersedianya infrastruktur transportasi jalan darat dapat menumbuhkan kegiatan-kegiatan ekonomi baru di kalangan masyarakat sekitarnya, termasuk aktivitas ekonomi masyarakat di Kota Kotamobagu.

Guna mengukur dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan ekonomi dan pendapatan rakyat, serta manfaat sosial ekonominya, maka perlu dilakukan kajian komprehensif untuk mengetahui dampak tersebut. Dalam penelitian ini mengangkat fenomena ketimpangan wilayah sebagai salah satu dampak ketidakmerataan penyediaan jalan di suatu daerah.

**Tabel 1. Indeks Williamson Provinsi Sulawesi Utara dan Kota Kotamobagu
Tahun 2010 – 2021**

Tahun	IW SULUT	IW KK
2010	0,4537	0,3228
2011	0,4745	0,3405
2012	0,4801	0,3478
2013	0,4847	0,3546
2014	0,4878	0,3581
2015	0,4875	0,3646
2016	0,4951	0,376
2017	0,4981	0,381
2018	0,5027	0,3879
2019	0,5027	0,3926
2020	0,4894	0,3755
2021	0,4896	0,3638
Rata-Rata	0,487158	0,363767

Sumber : Hasil Olahan Data, 2022

Data menunjukkan bahwa ketimpangan wilayah di Provinsi Sulawesi Utara dan Kota Kotamobagu berada dalam ketimpangan sedang dengan rata-rata Indeks Williamson Provinsi (0,4871) masih lebih tinggi dari Kota Kotamobagu (0,3637). Selang tahun 2010 – 2021 di tingkat provinsi khusus tahun 2018 dan 2019 berada pada posisi ketimpangan tinggi karena di atas 0,5 sedangkan untuk Kota Kotamobagu berada pada posisi ketimpangan sedang. Fenomena peningkatan aksesibilitas melalui pembangunan infrastruktur jalan di Provinsi Sulawesi Utara termasuk di Kota Kotamobagu memberikan peningkatan aktivitas ekonomi daerah yang akan dianalisis dalam penelitian ini.

Todaro (2011) menyatakan bahwa pembangunan ekonomi merupakan transformasi struktural dan kelembagaan masyarakat secara menyeluruh dan cepat yang dilakukan dengan cara paling efisien sehingga menghasilkan kemajuan ekonomi bagi sebagian besar penduduk. Pembangunan ekonomi yang ingin dicapai suatu wilayah dapat diukur dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). PDRB menggambarkan nilai barang dan jasa yang diproduksi oleh faktor faktor produksi dalam wilayah tersebut pada kurun waktu tertentu (Sukirno, 2010). Selain PDRB, indikator lain yang dapat dijadikan tolak ukur pembangunan ekonomi adalah pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi menggambarkan perubahan relatif PDRB pada periode tertentu. Pertumbuhan ekonomi yang meningkat menggambarkan bahwa adanya peningkatan pendapatan dan konsumsi masyarakat⁴.

⁴ Pengaruh Belanja Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Nusa Tenggara Timur; Martin Luter, Irlan Indrocahyo, Islahwani Loka Vita Resti (Volume 17 (2): 38-48, December 2019)

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka permasalahan yang akan menjadi pemabahasan dalam penelitian:

1. Bagaimanakah pengaruh penganggaran pemeliharaan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu?
2. Bagaimanakah pengaruh penganggaran peningkatan Jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu?
3. Bagaimanakah pengaruh penganggaran pembangunan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu?
4. Bagaimanakah pengaruh penganggaran pemeliharaan, peningkatan dan pembangunan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu

Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui pengaruh penganggaran pemeliharaan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
2. Untuk mengetahui pengaruh penganggaran peningkatan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
3. Untuk mengetahui pengaruh penganggaran pembangunan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
4. Untuk mengetahui pengaruh penganggaran pemeliharaan, peningkatan dan pembangunan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.

Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pemerintah peneliti lain dan bagi masyarakat dimana :

1. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah sebagai pengambil keputusan, terutama untuk menentukan pengalokasian anggaran yang efektif dan efisien dalam pembangunan infrastruktur agar perekonomian Indonesia lebih khususnya Kota Kotamobagu menjadi lebih baik.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan bagi penelitian-penelitian lainnya.
3. Penelitian ini diharapkan dapat menyuguhkan suatu pengetahuan umum yang menarik, dan dapat dipetik manfaatnya terutama pengetahuan terhadap pengaruh penganggaran infrastruktur dan perkembangannya serta pengaruhnya terhadap ketimpangan wilayah.

Tinjauan Pustaka

Landasan Teori

Teori Perencanaan Pembangunan Wilayah

Pembangunan ekonomi adalah pertumbuhan ekonomi yang diikuti oleh perubahan dalam struktur dan corak kegiatan ekonomi. Dengan perkataan lain pembangunan ekonomi, tertarik juga kepada modernisasi kegiatan ekonomi. Perbedaan penting lainnya adalah dalam pembangunan ekonomi tingkat pendapatan perkapita terus meningkat, sedangkan pertumbuhan ekonomi belum tentu diikuti oleh kenaikan pendapatan perkapita (Sukirno, 2010).

Proses perencanaan pembangunan wilayah untuk perdesaan dan perkotaan menjadi salah satu dasar pertimbangan permasalahan pokok daerah. Christaller (1983) menjelaskan bagaimana susunan dari besaran kota, jumlah kota, dan distribusinya di dalam satu wilayah. Teori Christaller dikenal dengan dengan teori model tempat sentral (*central place model theory*). Pusat kota karena untuk berbagai jasa penting harus disediakan tanah/lingkungan sekitar dan infrastruktur. Secara ideal maka kota merupakan pusat daerah yang produktif. Dengan demikian apa yang disebut tempat sentral adalah pusat kota.

Teori Pengeluaran Pemerintah dan Barang Publik

Berg (2011) menjelaskan, barang publik sangat terkait dengan konsep ekonomi lain seperti eksternalitas, yang mengarah pada biaya dan manfaat yang tercipta di pasar yang bersifat tambahan dan eksternal terhadap produk yang diproduksi dan dibeli dipasaran. Walaupun barang publik merupakan konsep ekonomi, tetapi barang publik dan barang pribadi

dapat diidentifikasi melalui karakteristiknya, *non-rival* dan *non-excludable*, *rival* dan *excludable*. (Varian, 1992) menyebutkan, *goods that are not excludable and are nonrival are called public goods*⁵

Pengeluaran pemerintah mencerminkan kebijakan pemerintah. Apabila pemerintah sudah menetapkan kebijakan untuk membeli barang dan jasa, pengeluaran pemerintah mencerminkan biaya yang harus dikeluarkan pemerintah untuk kebijakan tersebut (Guritno, 2011⁶).

Teori Adolf Wagner

Adolf Wagner menyatakan bahwa pengeluaran pemerintah dan kegiatan pemerintah semakin lama semakin meningkat. Tendensi ini oleh Wagner disebut dengan hukum selalu meningkatnya peranan pemerintah. Inti teorinya yaitu makin meningkatnya peran pemerintah dalam kegiatan dan kehidupan ekonomi masyarakat sebagai suatu keseluruhan. Teori Wagner mendasarkan pandangannya pada suatu teori yang disebut *organic theory of state* yaitu teori organis yang menganggap pemerintah sebagai individu yang bebas bertindak terlepas dengan masyarakat lain.

Teori Peacock dan Wiseman

Teori mereka didasarkan pada pemerintah selalu berusaha memperbesar pengeluarannya dengan mengandalkan memperbesar penerimaan dari pajak. Dalam teori Peacock dan Wiseman terdapat efek penggantian (*displacement effect*) yaitu adanya gangguan sosial yang menyebabkan aktivitas swasta dialihkan pada aktivitas pemerintah. Selain itu, masih banyak aktivitas pemerintah yang baru kelihatan setelah terjadinya perang dan ini disebut efek inspeksi (*inspection effect*). Adanya gangguan sosial juga akan menyebabkan terjadinya konsentrasi kegiatan ke tangan pemerintah yang sebelumnya dilaksanakan oleh swasta. Efek inilah disebut sebagai efek konsentrasi (*concentration effect*).

Teori Ketimpangan Wilayah

Ketimpangan secara positif akan memberikan dorongan kepada daerah yang terbelakang untuk dapat berusaha meningkatkan kualitas hidupnya agar tidak jauh tertinggal dengan daerah sekitarnya. Akan tetapi ada pula dampak negatif yang ditimbulkan dengan semakin tingginya ketimpangan antar wilayah. Dampak negatif tersebut berupa inefisiensi ekonomi, melemahkan stabilitas sosial dan solidaritas, serta ketimpangan yang tinggi pada umumnya dipandang tidak adil (Todaro dan Smith, 2011).

Kuznets (dalam Kuncoro, 2004) menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi di negara miskin pada awalnya cenderung menyebabkan tingginya tingkat kemiskinan dan ketidakmerataan distribusi pendapatan. Namun bila negara-negara miskin tersebut sudah semakin maju, maka persoalan kemiskinan dan ketimpangan distribusi pendapatan akan menurun (*an inverse U shaped patern*). Kuznets menjelaskan lebih lanjut disparitas dalam pembagian pendapatan cenderung bertambah besar selama tahap-tahap awal pembangunan, baru kemudian selama tahap-tahap lebih lanjut dari pembangunan berbalik menjadi lebih kecil.

Syafrizal (2008) menjelaskan bahwa ketimpangan pembangunan antarwilayah merupakan aspek yang umum terjadi dalam kegiatan ekonomi suatu daerah. Ketimpangan ini pada dasarnya disebabkan oleh adanya perbedaan kandungan sumber daya alam dan perbedaan kondisi demografis yang terdapat pada masing-masing wilayah. Akibat dari perbedaan ini, kemampuan suatu daerah dalam mendorong proses pembangunan juga menjadi berbeda.

Indeks Williamson merupakan salah satu alat ukur untuk mengukur tingkat ketimpangan daerah yang semula dipergunakan oleh Jeffrey G. Williamson. Perhitungan indeks Williamson didasarkan pada data PDRB masing-masing daerah digunakan rumus

$$IW = \frac{\sqrt{\sum(Y_i - Y)^2 f_i / n}}{Y}$$

Dimana IW = Indeks Williamson ; Y_i = PDRB per kapita (Kabupaten/kota); Y = PDRB per kapita (provinsi); f_i = Jumlah penduduk (Kabupaten/kota), n = jumlah penduduk (Provinsi). Hasil pengukuran dari nilai Indeks Williamson ditunjukkan oleh angka 0 sampai angka 1 atau 0

⁵ Kebijakan Barang Publik Untuk Kesejahteraan Rakyat; Lesmana Rian Andhika 30 Juni 2017

⁶ Guritno Mangkoesoebroto, Ekonomi Publik, Edisi Ketiga, BPFE Jakarta

$< IW < 1$. Jika $IW < 0,3$ artinya ketimpangan ekonomi wilayah terendah; $IW 0,3-0,5$ artinya ketimpangan wilayah sedang, dan $IW > 0,5$ artinya ketimpangan ekonomi wilayah tertinggi.

Teori Infrastruktur

Fox (2004), mendefinisikan infrastruktur sebagai, “those Services derived from the set of public work traditionally supported by the public sector to enhance private sector production and to allow for household consumption”. Selanjutnya Vaughn and Pollard (2003), menyatakan infrastruktur secara umum meliputi jalan, jembatan, air dan sistem pembuangan, bandar udara, pelabuhan, bangunan umum, dan juga termasuk sekolah-sekolah, fasilitas kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, keamanan, kebakaran, tempat pembuangan sampah, dan telekomunikasi.

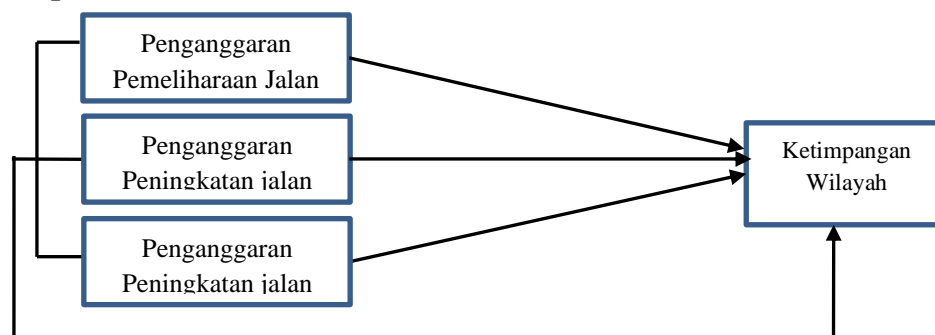
Infrastruktur yang dibutuhkan negara maju tentunya berbeda dengan yang dibutuhkan oleh negara berkembang bahkan terbelakang. Hal yang sama juga untuk wilayah perkotaan dan pedesaan, atau daerah industri dengan wilayah pertanian dan pesisir atau kepulauan. J’afar M. (2007) menyatakan bahwa, infrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan jangka pendek menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi dan jangka menengah dan panjang akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait.

Pembangunan infrastruktur dasar membutuhkan modal besar, yang sering tidak selalu diikuti oleh loncatan perolehan nilai tambahnya (*value added*). Namun pemerintah juga perlu menyiapkan infrastruktur yang akan mendorong peningkatan taraf hidup masyarakat dalam jangka panjang melalui akses ke pasar bagi masyarakat merupakan hal yang sangat penting. Teori Dorongan Kuat (*Big push theory*) menyatakan bahwa perlu dibangun dulu infrastruktur, semua yang lain berkembang kemudian menetes, (*trickle down effect*). Teori ini selanjutnya menyatakan bahwa untuk menanggulangi hambatan pembangunan ekonomi negara terbelakang dan untuk mendorong ekonomi tersebut ke arah kemajuan diperlukan suatu “dorongan kuat” atau suatu program besar yang menyeluruh dalam bentuk suatu jumlah minimum suatu investasi.

Infrastruktur jalan merupakan lokomotif untuk menggerakkan pembangunan ekonomi bukan hanya di perkotaan tetapi juga di wilayah pedesaan atau wilayah terpencil. Melalui proyek, sektor infrastruktur dapat menciptakan lapangan kerja yang menyerap banyak tenaga kerja. Selain itu, infrastruktur merupakan pilar menentukan kelancaran arus barang, jasa, manusia, uang dan informasi dari satu zona pasar ke zona pasar lainnya. *World Development Report* (World Bank, 1994), infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi di mana pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dijumpai pada wilayah dengan tingkat ketersediaan infrastruktur yang mencukupi.

Menurut UU 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. Jalan dalam arti yang luas adalah sepias ruang baik didaratkan maupun diatas permukaan air atau diudara yang khusus, patut dan dipergunakan untuk perhubungan lalu lintas antara tempat dipermukaan bumi (Lubis,1973).

Kerangka Konseptual



Gambar Kerangka Pikir

Hipotesis

1. Diduga terdapat pengaruh penganggaran pemeliharaan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
2. Diduga terdapat pengaruh penganggaran peningkatan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
3. Diduga terdapat pengaruh penganggaran pembangunan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
4. Diduga terdapat pengaruh penganggaran pemeliharaan, peningkatan dan pembangunan jalan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.

2. METODE PENELITIAN

Data dan Sumber Data

Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari Badan Pusat Statistik Kota Kotamobagu, BPS Provinsi Sulawesi Utara dan data belanja infrastruktur jalan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kota Kotamobagu.

Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

1. Ketimpangan wilayah (Y) adalah hasil perhitungan indeks Williamson yang dilakukan selang tahun 2010 – 2021 diukur dengan satuan indeks.
2. Penganggaran Pemeliharaan Jalan (X1) adalah alokasi anggaran untuk pemeliharaan jalan di Dinas PUPR Kota Kotamobagu RKA tahun 2010-2021 diukur dalam satuan Rupiah.
3. Penganggaran Peningkatan Jalan (X2) adalah alokasi anggaran untuk peningkatan jalan di Dinas PUPR RKA tahun 2010-2021, diukur dalam satuan Rupiah.
4. Penganggaran Pembangunan Jalan (X3) adalah alokasi anggaran untuk pembangunan jalan di Dinas PUPR Kota Kotamobagu RKA tahun 2010-2021 diukur dalam satuan Rupiah.

Metode Analisa

Alat analisa yang dipakai untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh penganggaran infrastruktur jalan (pemeliharaan jalan, peningkatan jalan dan pembangunan jalan) terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu menggunakan analisis regresi linier berganda. Teknik estimasi variabel dependen yang digunakan adalah *Ordinary Least Square (OLS)* yaitu mengestimasi garis regresi dengan jalan meminimalkan jumlah dari kuadrat kesalahan setiap observasi terhadap garis tersebut (Gujarati, 2012).

Model Persamaan

Persamaan matematis untuk model regresi berganda yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: $Y = f(X_1, X_2, X_3)$, dimana Y merupakan variabel terikat sedangkan X_1, X_2 , dan X_3 adalah variabel bebas. Secara spesifik model ini menjadi :

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e$$

Berdasarkan persamaan diatas model penelitian ini ditransformasikan dalam bentuk semi log sebagai berikut :

$$Y = \beta_0 + \beta_1 \text{Log}X_1 + \beta_2 \text{Log}X_2 + \beta_3 \text{Log}X_3 + e$$

Dimana Y= Ketimpangan Wilayah ; X_1 = Penganggaran Pemeliharaan Jalan; X_2 =Penganggaran Peningkatan Jalan; X_3 = Pengangggrana Pembangunan Jalan; e = *Error term*; β_0 = Intersep; dan $\beta_1, \beta_2, \beta_3$ = koefisien regresi.

Pengujian Hasil Persamaan Regresi

Pendekatan uji signifikansi untuk pengujian hipotesis adalah untuk mengetahui distribusi sampling atau penarikan sampel. Memilih tingkat signifikansi α untuk menentukan nilai kritis dari statistik uji yang dilakukan. Suatu perhitungan statistik disebut signifikan secara statistik apabila nilai uji statistiknya berada dalam daerah kritis (daerah dimana H_0 ditolak). Sebaliknya, disebut tidak signifikan bila nilai uji statistiknya berada dalam daerah dimana H_0 diterima⁷.

⁷ Gujarati D.N (2006), *Essentials of Econometrics* Vol.1, Mc.Graw Hill

Dalam model regresi linier level signifikansi sesuai tabel statistik terdiri atas $\alpha = 1\%$, $\alpha = 5\%$ dan $\alpha = 10\%$.⁸ Level signifikansi menunjukkan probabilitas atau peluang kesalahan yang ditetapkan peneliti dalam mengambil keputusan untuk menolak atau menerima hipotesis nol. Level signifikansi tingkat kesalahan yang dapat diterima peneliti yang disebabkan kemungkinan adanya kesalahan dalam pengambilan sampel.

Dalam analisis regresi terdapat tiga jenis kriteria ketetapan (*godness of fit*): (i) koefisien determinasi (ii) uji statistik F, dan (iii) uji statistik t. Dan melakukan pengujian model terhadap asumsi klasik diberlakukan pada persamaan struktural yang meliputi:

Uji Normalitas

Uji normalitas untuk mengetahui normal tidaknya distribusi faktor gangguan (residual) dengan membandingkan distribusi kumulatif dengan distribusi normal. Sedangkan uji statistik dilakukan dengan melihat nilai kurtosis dan skewness dari residual.

Uji Multikolinearitas

Terjadinya multikolinieritas yang rawan pada model regresi bisa dideteksi keberadaannya bila R2 dari auxiliary regression melebihi R2 regresi keseluruhan antara variabel tidak bebas dengan variabel bebas model yang diteliti. Selain itu jika nilai varian inflation faktor (VIF) lebih besar dari 10 maka variabel bebas tersebut memiliki persoalan multikolinieritas.

Uji Heteroskedasitas

Untuk mendeteksi keberadaan heteroskedasitas digunakan metode grafik scatter plot, uji White, dimana apabila nilai probabilitas n(p value) observasi R2 lebih besar dibandingkan tingkat resiko kesalahan yang diambil (digunakan $\alpha = 5\%$), maka residual digolongkan homoskedasitas.

Uji Autokorelasi

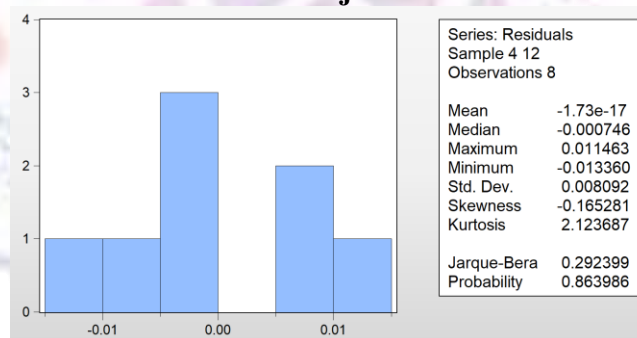
Untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi dilakukan uji Lagrange Multiplier (LM test) dimana apabila probabilitas f hitung $> \alpha$ (5%), maka bebas dari autokorelasi. Pendeteksian ada atau tidak adanya autokorelasi dapat juga dilakukan dengan menggunakan uji Durbin Watson yaitu dengan cara membandingkan antara nilai Durbin Watson statistik dengan nilai Durbin Watson hitung.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

Hasil Uji Normalitas



Sumber : Hasil olah data Eviews 12

Berdasarkan tabel uji normalitas di atas, nilai probabilitas Jargue-Bera (0,863986) $> \alpha$ (0,05) maka H_0 diterima. Karena H_0 diterima, maka dapat disimpulkan bahwa residual data berdistribusi normal.

⁸ Freund RJ, Wilson WJ & Ping Sa (2006), Regression Analysis, Elsevier Science.

Uji Multikolinearitas

Tabel 2. Uji Multikolinearitas

Variabel	Koefisien	Centered VIF
C	0.033987	NA
LOG(X1)	1.48E-05	1.179734
LOG(X2)	5.37E-06	1.183737
LOG(X3)	2.30E-05	1.375819

Sumber : Hasil olah data Eviews 12

Dari hasil uji multikolinearitas pada model ini, inflation faktor (VIF) pada X₁, X₂ dan X₃ < 10, sehingga dapat disimpulkan bahwa model ini tidak mengalami multikolinearitas.

Uji Heteroskeditas

Tabel 3. Uji Breusch Pagan Godfrey

Variabel	Koefisien	Prob
F-statistic	0.439846	0.7371
Obs*R-squared	1.984439	0.5756
Scaled explained SS	0.278736	0.9640

Sumber : Hasil olah data Eviews

Dari hasil uji Heteroskedastisitas dengan uji Breusch Pagan Godfrey menggunakan Eviews 12 dapat dilihat bahwa nilai probabilitas observasi R-squared sebesar 0,5756 jika dibandingkan dengan tingkat resiko kesalahan yang diambil (digunakan α = 10%), 0,5756 > 0,10 artinya residual digolongkan homoskedastisitas.

Uji Autokorelasi

Dari hasil uji dapat dilihat nilai Durbin Watson Statistik adalah 1,821436. Variabel dalam penelitian (k) adalah 3, dan jumlah variabel (n) adalah 12. hasil tersebut kita melihat tabel Durbin Watson pada α = 5%. Dari tabel statistik untuk n = 12 dan k =3, dL = 0,6577 dan dU = 1,8640. Pada hasil uji model regresi ini terjadi dL < d < dU atau 0,6577 < 1,821436 < 1,8640 sehingga model regresi ini dinyatakan ragu-ragu atau *inconclusive* .

Hasil Estimasi Penelitian

Adapun Teknik estimasi variabel dependen yang digunakan adalah *Ordinary Least Square (OLS)*. Model persamaan dalam penelitian ini adalah model semi log (model Lin-Log), dimana transformasi hanya dilakukan terhadap variabel bebas saja atau X₁, X₂ dan X₃ sementara variabel Y tetap dalam bentuk angka indeks. Dengan demikian persamaan model ini dituliskan sebagai berikut

$$Y = \beta_0 + \beta_1 \text{Log}X_1 + \beta_2 \text{Log}X_2 + \beta_3 \text{Log}X_3 + e$$

Tabel 4. Hasil Regresi

Variabel	Koefisien	Prob
C	-0.014335	0.9418
LOG(X1)	-0.009191	0.0750 ^{*)}
LOG(X2)	-0.000438	0.8592
LOG(X3)	-0.008912	0.0630 ^{*)}
R	0.395527	
F	0.000115 ^{***)}	

Sumber: Hasil Olahan Eviews 12

Dimana : ^{***)} signifikan pada α= 0.01; ^{**)} signifikan pada α= 0.05 dan ^{*)} signifikan pada α= 0.01

Persamaan regresi yang terbentuk dari hasil pengolahan data menggunakan EViews 12 adalah sebagai berikut :

$$Y = -0,014335 - 0,009191\text{Log}(X_1)^* - 0,000438\text{Log}(X_2) - 0.008912\text{Log}(X_3)^* + e$$

Koefisien Determinasi

Dari hasil pengolahan data menunjukkan bahwa koefisien determinasi (Adj. R^2) sebesar 0.395527 atau 39,5527 % . Hal ini menunjukkan bahwa variabel – variabel independent dalam hal ini penganggaran pemeliharaan jalan (X_1), penganggaran peningkatan jalan (X_2) dan penganggaran pembangunan jalan (X_3) secara bersama – sama memiliki pengaruh 39,5527 % terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu. Sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model penelitian ini.

Uji Statistik F

Dari hasil pengolahan menggunakan eviews 12 dapat dilihat Prob (F-statistik) 0,0000115. Pada tingkat signifikansi $\alpha = 0.05$, Prob (F-statistik) $0,0000115 < \alpha = 0.05$, artinya semua variabel bebas (X_1, X_2, X_3) secara bersama – sama atau simultan berpengaruh secara signifikan terhadap variabel Y.

Uji Statistik t

1. Variabel Penganggaran Pemeliharaan Jalan (X_1) memiliki nilai probabilitas sebesar 0,0750. Pada tingkat signifikansi $\alpha = 0.10$, Nilai probabilitas X_1 $0,0750 < 0,10$, berarti H_0 ditolak. Hal tersebut menunjukkan bahwa Variabel Penganggaran Pemeliharaan Jalan (X_1) berpengaruh secara signifikan dan berhubungan negatif terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
2. Variabel Penganggaran Peningkatan Jalan (X_2) memiliki nilai probabilitas sebesar 0,8592 . Pada tingkat signifikansi $\alpha = 0.10$, Nilai probabilitas X_2 $0,8592 > 0,10$, berarti H_0 diterima. Hal tersebut menunjukkan bahwa Variabel Penganggaran Peningkatan Jalan (X_2) tidak berpengaruh secara signifikan dan berhubungan negatif terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
3. Variabel Penganggaran Pembangunan Jalan (X_3) memiliki nilai probabilitas sebesar 0,0630 . Pada tingkat signifikansi $\alpha = 0.10$, nilai probabilitas X_3 $0,0630 < 0,10$, berarti H_0 ditolak. Hal tersebut menunjukkan bahwa Variabel Penganggaran Pembangunan Jalan (X_3) berpengaruh secara signifikan dan berhubungan negatif terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.

Berdasarkan persamaan dan hasil pengujian-pengujian di atas, dapat diinterpretasikan sebagai berikut :

1. Nilai konstanta sebesar -0,014335 menyatakan bahwa Jika nilai X_1 anggaran pemeliharaan jalan, X_2 anggaran peningkatan jalan, dan X_3 anggaran pembangunan jalan adalah konstan, maka nilai ketimpangan wilayah (Y) di Kota Kotamobagu adalah sebesar -0,014335. Menunjukkan bahwa pentingnya penganggaran infrastruktur jalan untuk mengurangi tingkat ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
2. Secara parsial, penganggaran pemeliharaan jalan dan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu berpengaruh negatif dan signifikan pada tingkat $\alpha = 10\%$. Nilai koefisien regresi penganggaran pemeliharaan jalan sebesar -0,009191. Artinya setiap kenaikan 1 persen anggaran pemeliharaan jalan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Kotamobagu akan menurunkan ketimpangan wilayah sebesar 0,009191 persen.
3. Secara parsial, penganggaran peningkatan jalan dan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu berpengaruh negatif tapi tidak signifikan. Nilai koefisien regresi penganggaran peningkatan jalan sebesar -0,000438.
4. Secara parsial, penganggaran pembangunan jalan dan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu berpengaruh negatif dan signifikan pada tingkat $\alpha = 10\%$. Nilai koefisien regresi penganggaran pembangunan jalan sebesar -0,008912. Artinya setiap kenaikan 1 persen anggaran pemeliharaan jalan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Kotamobagu akan menurunkan ketimpangan wilayah sebesar 0,008912 persen..
5. Secara simultan, dapat dilihat nilai Prob (F-statistik) $0,0000115 > \alpha = 0.01$ yang berarti peningkatan baik pada penganggaran pemeliharaan jalan, penganggaran peningkatan jalan dan penganggaran pembangunan jalan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Kotamobagu secara bersama-sama berpengaruh terhadap penurunan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.

Pembahasan

Salah satu tolak ukur untuk mengukur keberhasilan dalam pembangunan adalah semua yang terkait dengan kesejahteraan rakyat yang merata dengan dicerminkan pada pembangunan yang merata. Bahkan terdapat ketentuan mengenai jenis dan mutu pelayanan dasar yang berhak diperoleh masyarakat yang disebut sebagai Standar Pelayanan Minimal (SPM). Ruang lingkup SPM ini meliputi 6 (enam) bidang, yaitu pendidikan, kesehatan, pekerjaan umum dan tata ruang, Perumahan dan Permukiman, ketentraman, ketertiban umum dan perlindungan masyarakat dan urusan sosial.

Pembangunan infrastruktur merupakan modal atau kapital dalam upaya peningkatan produktivitas perekonomian negara serta usaha peningkatan taraf hidup masyarakat secara luas. Khusus di bidang pekerjaan umum, infrastruktur jalan menentukan tingkat kecepatan dan perluasan pembangunan ekonomi. Dalam teori ekonomi, infrastruktur memiliki sifat sebagai barang publik yang mempunyai dua ciri utama dari sisi penggunaannya (konsumsi barang publik) yaitu tidak bersaing (*non rivalry*) dan tidak dapat diterapkan prinsip pengecualian (*non excludable*). Barang publik murni adalah barang yang dimana *marginal costs* dalam penyediaannya adalah nol dari penambahan penggunaan (*Non rivalry*), dan tidak memungkinkannya menghalangi seseorang dalam mengkonsumsi barang tersebut (*non-excludable*) (Stiglitz, 2000).

Sesuai dengan sifatnya dimana infrastruktur disediakan oleh pemerintah, maka pihak pengguna infrastruktur tidak memberikan bayaran secara langsung atas penggunaan infrastruktur. Pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur jalan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Kotamobagu terdiri atas 3 (tiga) program prioritas yaitu program peningkatan jalan, program pemeliharaan jalan dan program pembangunan jalan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa peningkatan penganggaran infrastruktur jalan (penganggaran peningkatan jalan, penganggaran pemeliharaan jalan dan penganggaran pembangunan jalan) signifikan mempengaruhi penurunan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu. Hal ini sesuai dengan teori Pollard (2003) yang menyatakan infrastruktur disiapkan pemerintah untuk menunjang dan mendorong aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat. Juga sejalan dengan pendapat Hermanto et al (1995) yang menyatakan pembangunan infrastruktur memberikan nilai tambah pada daerah terpencil. Bahkan Teori Dorongan Kuat (*Big Push Theory*) menyatakan bahwa perlu dibangun terlebih dahulu infrastruktur, maka semua yang lain berkembang dan memberikan dampak (*trickle down effect*).

Secara empiris hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Intan Marlina (2015) di Kabupaten Kutai Timur, Samuel Randy Tapparan (2020) di Kabupaten Tana Toraja, Paulus Iriyena (2019) di Kabupaten Kaimana, Lulus Prapti dkk (2015) di Kota Semarang. Juga penelitian dari Tatan Sutwika (2018) tentang ketimpangan ekonomi antar wilayah di Indonesia dengan pembangunan infrastruktur. Namun hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian Cristniati Rahmadani (2018) yang menyatakan bahwa tidak terdapat pengaruh signifikan pembangunan infrastruktur jalan terhadap ketimpangan di Provinsi Jawa Tengah.

Secara spesifik, peningkatan penganggaran pemeliharaan jalan dan pembangunan jalan memiliki pengaruh signifikan terhadap penurunan ketimpangan wilayah di kota Kotamobagu. Secara empiris hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Lulus Prapti dkk (2015), Handitya Sunugraha yang meneliti dampak pembangunan jalan lingkar selatan di Kabupaten Pati, di Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian Uswatun (2017) khusus pembangunan tol Solo Kertosono. Juga Risvita Dewi (2020) yang menganalisis pembangunan infrastruktur jalan terhadap ketimpangan di Kabupaten Beyolali.

Secara parsial penganggaran peningkatan jalan di Kota Kotamobagu tidak mempengaruhi ketimpangan wilayah. Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan hasil penelitian Kurnia Sukma Tari (2020) di Kabupaten Banyumas yang menganalisis dampak positif pelebaran jalan terhadap aktivitas ekonomi masyarakat.

Kebijakan pemerintah Kota Kotamobagu menuju Kota Jasa menetapkan salah satu prioritas program adalah pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat menuju peningkatan sektor jasa di semua wilayah. Proporsi anggaran pemeliharaan jalan paling besar sejalan dengan besarnya pengaruh penurunan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang memiliki 6 (enam) Indikator Kinerja Utama (IKU) perangkat daerah yang menopang pemenuhan standar pelayanan minimal. Persentase jalan dalam kondisi mantap merupakan salah satunya dimana sesuai target yang diharapkan tahun 2022 sebesar 81 persen ternyata telah tercapai dengan kinerja capaian sebesar 92,45 persen. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat pemerataan pembangunan jalan yang sangat menopang aksesibilitas masyarakat di dalam Kota Kotamobagu dan dengan kabupaten sekitarnya yaitu Kabupaten Bolaang Mongondow Timur dan Kabupaten Bolaang Mongondow.

Sesuai dengan kebijakan penataan ruang wilayah Kota Kotamobagu yang berkaitan erat dengan penelitian ini adalah 1) peningkatan akses ke fasilitas pelayanan perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah kota yang merata dan berhierarki; 2) peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana transportasi yang terpadu, merata dan berkeadilan di seluruh wilayah kota; dan 3) pengembangan dan peningkatan fungsi Kawasan dalam pengembangan perekonomian kota yang produktif, efisien dan mampu bersaing dalam perekonomian regional dan nasional.

Sistem jaringan jalan terdiri atas a) jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan Kelurahan Mongkonai Barat – Kelurahan Poyowa Kecil; b) jaringan jalan arteri sekunder; c) jaringan jalan kolektor primer (Ruas Jalan Kelurahan Genggulang-Desa Pontodon, Ruas Jalan Gogagoman-Kelurahan Kotamobagu, Ruas Jalan Kotamobagu-Bungko, Ruas Jalan Kotamobagu- Poyowa Besar, Ruas jalan Molinow – Kobo Kecil) ; dan d) jaringan jalan kolektor sekunder (jaringan jalan local yang menghubungkan pusat-pusat permukiman).

Serta terdapat Rencana pengembangan ruas jalan di wilayah Kotamobagu yaitu ruas jalan lingkaran Kota Kotamobagu yang melewati Kelurahan Mongkonai Barat, Molinow, Mogolaing, Gogagoman, Genggulang, Bilalang, Pontodon, Sia, Upai, Biga, Moyag Tampoan, Moyag Todulan, Kobo Besar, Motoboi Besar, Poyowa Besar I, Poyowa Besar II, Tabang, Bungko, Kopandakan.

Terdapat juga rencana jalur evakuasi bencana menuju pada Kawasan evakuasi (jalur 1 terdiri jalan Diponegoro, Jalan Ahmad Yani, Jalan Adampe Dolot, Jalan Gatot Subroto; jalur 2 terdiri jalan S.Parman, jalan Brigjen Katamso dan Jalan DC.Manoppo).

Berbagai upaya peningkatan aksesibilitas melalui penganggaran infrastruktur jalan memberikan berbagai dampak positif terutama dari hasil penelitian ini, dimana pemerataan pembangunan infrastruktur jalan akan mengurangi ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka kesimpulan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Hasil penelitian membuktikan bahwa peningkatan penganggaran pemeliharaan jalan secara parsial berpengaruh signifikan terhadap penurunan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
2. Hasil penelitian membuktikan bahwa penganggaran peningkatan jalan secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
3. Hasil penelitian membuktikan bahwa peningkatan penganggaran pembangunan jalan secara parsial berpengaruh signifikan terhadap penurunan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.
4. Hasil penelitian membuktikan bahwa peningkatan penganggaran pemeliharaan jalan, penganggaran peningkatan jalan dan penganggaran pembangunan jalan secara Bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap penurunan ketimpangan wilayah di Kota Kotamobagu.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian, saran yang dapat diberikan penulias adalah :

1. Penganggaran SPM Bidang Infrastruktur Jalan lebih merata penggunaannya terutama menuju pusat-pusat produksi daerah.

2. Peningkatan jalan di ruas jalan di Kawasan budidaya menjadi prioritas daerah menopang pemerataan kesejahteraan masyarakat

DAFTAR PUSTAKA

- Arsyad Lincoln, 2016, *Ekonomi Pembangunan Edisi 5*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Barika, 2012, Analisis Ketimpangan Pembangunan Wilayah Kabupaten/Kota di Provinsi Bengkulu Tahun 2005-2009, *Jurnal Ekonomi dan Perencanaan Pembangunan (JEPP)*, Volume 04 No. 03, Januari – Juni 2012.
- Berg Andrew & Jonathan D.O, 2011, *Inequality and Unsustainable Growth : Two Sides of the Same Coin?*. IMF, Research Departement. SDN/11/08.
- Cindy Lovita Almasiyah, 2021, Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Tingkat Pendapatan UMKM Di Wilayah Kenjeran Surabaya.
- Christaller Walter, 1983, *Annals of the Association of American Geographers*, JSTOR Vol.73, No,01,
- Djoyohadikusumo Sumitro, 2000, *Pembangunan Ekonomi Indonesia*, Edisi ketiga, Penerbit Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Farris Adiat, 2018, Analisis Kesenjangan Wilayah dan Kesenjangan Pendapatan di Indonesia Tahun 2015-2018, *Agribusiness Journal*, Volume 7 Nomor 02.
- Fox Julia ,Obinna O & Kara Hanson, 2004, *Inequalities in Purchase of Mosquito Nets and Willingness to Pay for Insecticide Treated Nets in Nigeria*, *Malaria Journal*, Spinger Link, Vol 3, No.6.
- Freund Rudolf J, Wilson William J, Ping Sa, 2006, *Regression Analysis : Statistical Modeling of a Response Variable*, Second Edition, Elsevier Science.
- Glasson John, 1974, *An Introduction : Regional Planning : Concepts, Theory and Practice*, Hutchinson Educational.
- Gujarati Damodar N, 2012, *Dasar-dasar Ekonometrika Buku 2 Edisi 5*. Jakarta: Salemba Empat
- _____, 2006, *Essentials of Econometrics*, Mc.Graw Hill.
- Harry Kurniadi Atmaja dan Kasyful Mahalli, 2015, Pengaruh Peningkatan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Sibolga, *Jurnal Ekonomi dan Keuangan*, Volume 3 Nomor 4.
- Hermanto Dardak, 2009, *Pembangunan Infrastruktur, Tantangan Utama Indonesia*, SWA Online
- Intan Marlina, 2015, Pengaruh Akumulasi Kapital Dan Perkembangan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dan Jumlah Penduduk Miskin Di Kabupaten Kutai Timur. *Jurnal Eksekutif* Volume 12 Nomor 2.
- Ilham, 2019, Pengaruh Alokasi Anggaran Infrastruktur Jalan Terhadap Kualitas Infrastruktur Jalan dan Pertumbuhan Ekonomi Daerah Kabupaten Cianjur dan Lima Kabupaten di Jawa Barat, *Jurnal Momen*, Volume 2, Nomor 1.
- J'afar Marwan. 2007, *Infrastruktur pro Rakyat, Strategi Investasi Infrastruktur Indonesia Abad 21*, Pustaka Toko Bangsa.
- Jhingan, 2000, *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta: Rajawali Press.
- Kurnia Sukma Tari, 2020, Implikasi Pembangunan Infrastruktur Terhadap Ekonomi Masyarakat Sekitar (Studi Deskriptif Pelebaran Jalan Di Desa Petir Kecamatan Kalibagor Kabupaten Banyumas).
- Kuncoro Mudrajad, 2004, *Otonomi Daerah dan Pembangunan Daerah : Reformasi, Perencanaan, Strategi dan Peluang*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Kasiyanto M.J, 1996, *MAsalah dan Strategi Pembangunan Indonesia*, Edisi 1, Penerbit Pustaka Pembangunan Swadaya Nusantara, Jakarta.
- Ken Martina Kasikoen, 2011, Keterkaitan Antar Wilayah (Studi AKsus Kabupaten Cilacap), *Jurnal Planessa* Volume 2, Nomor2.
- Kneller R, Michael Bleaney & Norman Gemmell,1999, *Fiscal Policy and Growth : Evidence from OECD Countries*, *Journal of Public Economics*, Volume 74, Issue 02, hlm 171-190.

- Martin Luter, Irlan Indrocahyo, Islahwani Loka Vita Resti, 2019, Pengaruh Belanja Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Nusa Tenggara Timur, *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Volume 17, Nomor 02, hlm 38-48.
- O'sullivan Arthur, 2006, *Urban Economics*, McGraw-Hill Companies.
- Paulus Iriyena, Amran T. Naukoko, Hanly F. Dj. Siwu, 2019, Analisis Pengaruh Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kabupaten Kaimana, *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, Volume 19 Nomor 02.
- Paul A. Samuelson & William D. Nordhaus, 1997, *Makro Ekonomi* edisi keempatbelas, Penerbit Erlangga Jakarta
- Pindyck S.R & Rubinfeld L.D, 1998, *Econometric Models and Economic Forecast*, Prentice Hall, London
- Palilu Aram, 2022, *Pembangunan Infrastruktur Transportasi Terhadap PDRB*, Penerbit CV Azka Pustaka, Sumatera Barat.
- Rr. Lulus Prapti NSS, Edy Suryawardana dan Dian Triyani, 2015, Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang
- Rahmadani, Cristniati, 2018, Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Pendapatan di Provinsi Jawa Tengah Tahun 201-2015, <http://e-journal.uajy.ac.id/id/eprint/16466>, UAJY Library.
- Risvita Dewi & Eko Prakoso, 2020, Analisis Perbedaan Pembangunan Infrastruktur Jalan Kabupaten pada Kondisi Ketimpangan Wilayah di Kabupaten Boyolali, UGM Library.
- Sukirno, 2010, *Makroekonomi Teori Pengantar Edisi Ketiga*. Jakarta: PT. Raja Grasindo Persada.
- Sjafrizal, 2008, *Ekonomi Regional : Teori dan Aplikasi*. Padang: Baduose Media.
- _____, 2021, *Analisis Ekonomi Perkotaan Dan Penerapannya*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada.
- Samuel Randy Tapparan , 2020, Analisis Korelasi Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Tana Toraja, *Jurnal Ekonomika* Volume 411, Corpus ID : 225899570.
- Sri Kurniawati, 2018, *Pembangunan Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Kalimantan Barat*, Prosiding SATIESP, FEB Universitas Tanjungpura.
- Tanjung Hapsasri, 2011, *Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia*.
- Todaro, Michael P. 2011, *Pembangunan Ekonomi*. Jakarta. Erlangga.
- Todaro , M., & Smith, S. 2004. *Pembangunan ekonomi didunia ketiga*. edisi 2. Jakarta: Erlangga.
- Tatan Sutwika, 2018, Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia, *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*, Volume 6, Nomor 2.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- Uswatun Khasanah, Nurhadji Nugraha, Wawan Kokotiasa, 2017, Dampak pembangunan jalan tol solo-kertosono Terhadap hak ekonomi masyarakat desa Kasreman kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi, *Citizenship Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan*, Volume 5 Nomor 2.
- Varian Hal R, 1992, *Microeconomic Analysis*, Third Edition, W.W.Norton & Company.
- Vaughn and Pollard, 2003, *Planning and Management Public Works in the 1980s*, Rebuilding American, Vol,I, Council of State Planning Agencies, Washington DC.