

SKRIPSI

**ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI TERHADAP
PERTUMBUHAN EKONOMI WILAYAH DI KABUPATEN LOMBOK UTARA**

Diajukan Sebagai Syarat Menyelesaikan Studi
Pada Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Jenjang Strata I
Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Mataram



**DISUSUN OLEH:
DWI SARITA RAHMAWATI
418130008**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
2023**

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING

SKRIPSI

**ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI TERHADAP
PERTUMBUHAN EKONOMI WILAYAH DI KABUPATEN LOMBOK UTARA**

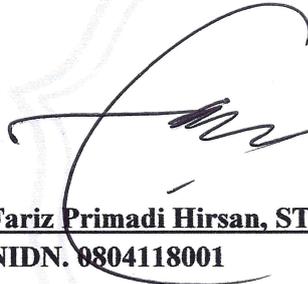
Disusun Oleh :

DWI SARITA RAHMAWATI

418130008

Mataram, 26 Januari 2023

Pembimbing I



Fariz Primadi Hirsan, ST., MT.
NIDN. 0804118001

Pembimbing II

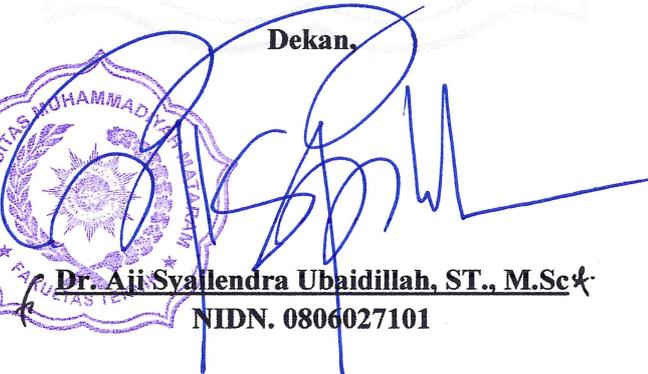


Baiq Harly Widayanti, ST., MM
NIDN. 0802078401

Mengetahui,

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
FAKULTAS TEKNIK**

Dekan.



Dr. Aji Syallendra Ubaidillah, ST., M.Sc
NIDN. 0806027101

HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI

SKRIPSI

**ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI TERHADAP
PERTUMBUHAN EKONOMI WILAYAH DI KABUPATEN LOMBOK UTARA**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

NAMA : DWI SARITA RAHMAWATI

NIM : 418130008

Telah dipertahankan didepan Tim Penguji

Pada hari, Sabtu, 14 Januari 2023

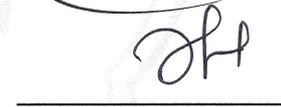
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Susunan Tim Penguji

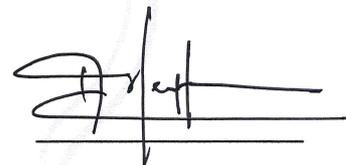
1. Penguji I : Fariz Primadi Hirsan, ST., MT.



2. Penguji II : Baiq Harly Widayanti, ST., MM.



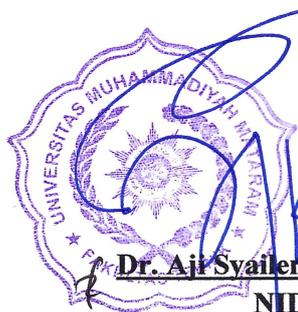
3. Penguji III : Febrita Susanti, ST., M.Eng.



Mengetahui,

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
FAKULTAS TEKNIK**

Dekan,



Dr. Aji Syailendra Ubaidillah, ST., M.Sc

NIDN. 0806027101

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dwi Sarita Rahmawati
NIM : 418130008
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK)
Judul : Analisis Pengaruh Infrastruktur Transportasi Terhadap
Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Di Kabupaten
Lombok Utara

Penulis menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bahkan merupakan pengambil alih tulisan atau pikiran orang lain yang saya akui sebagai pikiran atau tulisan saya sendiri. Apabila di kemudian hari dapat dibuktikan bahwa skripsi ini merupakan hasil jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Mataram, 26 Januari 2023

Yang Membuat Pernyataan



Dwi Sarita Rahmawati
NIM. 418130008



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN DAN
PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN H. LALU MUDJITAHID UMMAT**

Jl. K.H.A. Dahlan No.1 Telp.(0370)633723 Fax. (0370) 641906 Kotak Pos No. 108 Mataram
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : perpustakaan@ummat.ac.id

**SURAT PERNYATAAN BEBAS
PLAGIARISME**

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DWI SARITA RAHMAWATI
 NIM : 418130008
 Tempat/Tgl Lahir : PRINGGAJURANG, 26 MARET 2000
 Program Studi : PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 Fakultas : TEKNIK
 No. Hp : 081 907 177 014
 Email : rsaritadwi@gmail.com

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Skripsi/KTI/Tesis* saya yang berjudul :

ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI TERHADAP PERTUMBUHAN
 EKONOMI WILAYAH DI KABUPATEN LOMBOK UTARA

Bebas dari Plagiarisme dan bukan hasil karya orang lain. 438

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian dari Skripsi/KTI/Tesis* tersebut terdapat indikasi plagiarisme atau bagian dari karya ilmiah milih orang lain, kecuali yang secara tertulis disitasi dan disebutkan sumber secara lengkap dalam daftar pustaka, saya **bersedia menerima sanksi akademik dan/atau sanksi hukum** sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Demikain surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari siapapun dan untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Mataram, 27 Januari2023

Penulis



DWI SARITA RAHMAWATI
 NIM. 418130008

Mengetahui,

Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT

Iskandar, S.Sos.,M.A.
 NIDN. 0802048904

*pilih salah satu yang sesuai



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN DAN
PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN H. LALU MUDJITAHID UMMAT**

Jl. K.H.A. Dahlan No.1 Telp.(0370)633723 Fax. (0370) 641906 Kotak Pos No. 108 Mataram
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : perpustakaan@ummat.ac.id

**SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI KARYA ILMIAH**

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DWI SARITA RAHMAWATI
 NIM : 418130008
 Tempat/Tgl Lahir : PRINGGALURANG, 26 MARET 2000
 Program Studi : PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 Fakultas : TEKNIK
 No. Hp/Email : 081907 177014 / rsaritadwi@gmail.com
 Jenis Penelitian : Skripsi KTI Tesis

Menyatakan bahwa demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Mataram hak menyimpan, mengalih-media/format, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Repository atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama *tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta* atas karya ilmiah saya berjudul:

ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI TERHADAP PERTUMBUHAN
EKONOMI WILAYAH DI KABUPATEN LOMBOK UTARA

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggungjawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa ada unsur paksaan dari pihak manapun.

Mataram, 27 Januari 2023

Penulis



DWI SARITA RAHMAWATI
NIM. 418130008

Mengetahui,

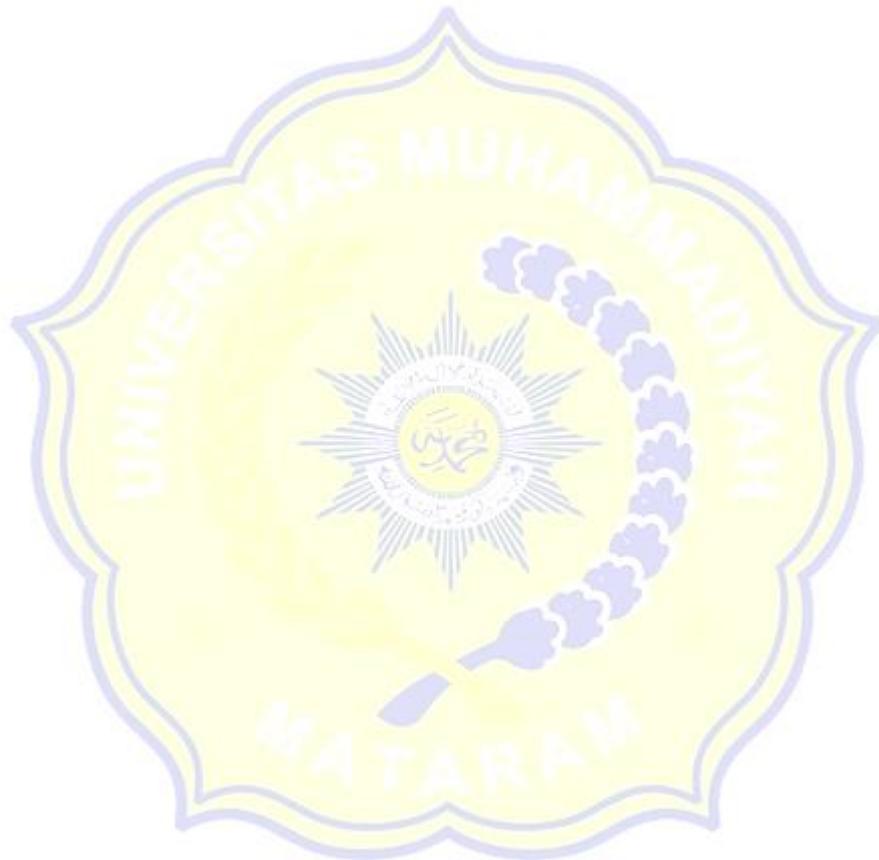
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT



Iskandar, S.Sos.,M.A.
NIDN. 0802048904

MOTTO HIDUP

***“BERSABARLAH KAMU DAN KUATKANLAH KESABARANMU DAN
TETAPLAH BERSIAP SIAGA DAN BERTAKWALAH KEPADA ALLAH
AGAR KAMU BERUNTUNG ~ QS. ALI ‘IMRAN:200”***



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh. Puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan nikmat kesehatan dan nikmat kesempatan sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Skripsi ini. Tidak lupa juga kita ucapkan shalawat serta salam kepada junjungan alam nabi besar Muhammad SAW yang telah menjadi suri teladan serta membawa umat manusia dari zaman jahiliyah ke zaman yang lebih baik hingga dengan saat ini.

Ucapan terimakasih, penulis persembahkan kepada diri sendiri, orang tua, keluarga, Dosen–Dosen Pembimbing yang telah membimbing selama ini serta rekan–rekan yang telah memberikan dukungan baik berupa moril maupun materil yang dengan semua itu, Laporan Skripsi dengan judul “*ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI WILAYAH DI KABUPATEN LOMBOK UTARA*”. Telah rampungnya penyusunan penelitian dengan judul tersebut, tidak menandakan bahwa penelitian ini sudah sempurna dan tanpa kekurangan. Melalui sepatah kata pengantar ini, penulis mengharapkan bagi khalayak umum maupun dari kalangan akademisi, dapat memberikan masukan atau saran serta kritikan membangun yang akan sangat membantu untuk memperbaiki penelitian ini menjadi lebih baik lagi.

Akhir kata penulis mengucapkan terimakasih. Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Mataram, 26 Januari 2023

Penulis

ABSTRAK

ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI WILAYAH DI KABUPATEN LOMBOK UTARA

Nama : Dwi Sarita Rahmawati
NIM : 418130008
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Pembimbing : 1. Fariz Primadi Hirsan, ST., MT.
2. Baiq Harly Widayanti, ST., MM.

Infrastruktur transportasi secara teoritis berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi yang tidak memadai dan berkualitas, tentu mempengaruhi produk domestik regional bruto (PDRB) suatu wilayah menjadi rendah. Kabupaten Lombok Utara pada sektor lapangan usaha transportasi dan pergudangan mengalami penurunan yang berdampak pada penurunan total PDRB pada tahun 2018 dan 2020 akibat dari adanya bencana gempa bumi dan pandemi covid-19. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh infrastruktur transportasi, yakni infrastruktur transportasi darat (Panjang jalan dan jumlah kendaraan) dan infrastruktur transportasi laut (Pelabuhan) terhadap pertumbuhan ekonomi (PDRB) di Kabupaten Lombok Utara. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan analisis regresi linear berganda. Hasil perhitungan regresi linear berganda, menunjukkan bahwa Panjang jalan, jumlah kendaraan, dan kunjungan kapal secara simultan berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Lombok Utara, dimana masing-masing variabel berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi sebesar 27,4% dengan arah positif, 16,8% dengan arah hubungan negatif, dan 1,5% dengan arah hubungan positif. Sedangkan secara parsial variabel jumlah kendaraan dan kunjungan kapal memiliki pengaruh yang signifikan terhadap PDRB (yakni $\text{sig} < 0,05$). Sedangkan variabel panjang jalan (yakni $\text{sig} > 0,05$) sehingga tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap PDRB.

Kata Kunci: Pengaruh, Infrastruktur Transportasi Darat, Infrastruktur Transportasi Laut, Pertumbuhan Ekonomi, dan Produk Domestik Regional Bruto.

ABSTRACT

AN EXAMINATION OF THE IMPACT OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE ON REGIONAL ECONOMIC GROWTH IN THE NORTH LOMBOK DISTRICT

Name : Dwi Sarita Rahmawati
Students' ID : 418130008
Study Program : Urban and Regional Planning
Supervisors : 1. Fariz Primadi Hirsan, ST., MT.
2. Baiq Harly Widayanti, ST., MM.

Theoretically, transportation infrastructure influences regional economic growth. The lack of appropriate and high-quality transportation infrastructure has a negative impact on a region's gross regional domestic product (GRDP). As a result of the earthquake and the Covid-19 pandemic, North Lombok Regency's transportation and warehousing business field sector declined, resulting in a fall in total GRDP in 2018 and 2020. The purpose of this study is to examine the impact of transportation infrastructure, namely land transportation infrastructure (road length and vehicle count) and sea transportation infrastructure (ports), on economic growth (GRDP) in North Lombok Regency. This study's research method is quantitative, employing multiple linear regression analysis. The results of multiple linear regression calculations show that road length, vehicle number, and ship visits all have a significant effect on economic growth in North Lombok Regency, with each variable contributing 27.4% in a positive direction, 16.8% in a negative direction, and 1.5% in a positive direction. While the variable number of vehicles and ship trips has a significant impact on GRDP (ie sig<0,05). While the varied road length (ie sig> 0.05) has no significant effect on GRDP.

Keywords: *Influence, Land Transportation Infrastructure, Sea Transportation Infrastructure, Economic Growth, and Gross Regional Domestic Product.*

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING SKRIPSI	ii
HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI SKRIPSI.....	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN	iv
SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME.....	v
SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
MOTTO HIDUP	vii
KATA PENGANTAR	viii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan.....	4
1.4 Manfaat.....	5
1.5 Ruang Lingkup	5
1.5.1 Ruang Lingkup Lokasi.....	5
1.5.2 Ruang Lingkup Materi	5
1.6 Sistematika Pembahasan	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1 Terminologi Judul	7
2.2 Landasan Teori	8
2.2.1 Pertumbuhan Ekonomi Wilayah	8
2.2.2 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).....	9
2.2.3 Infrastruktur Transportasi.....	12

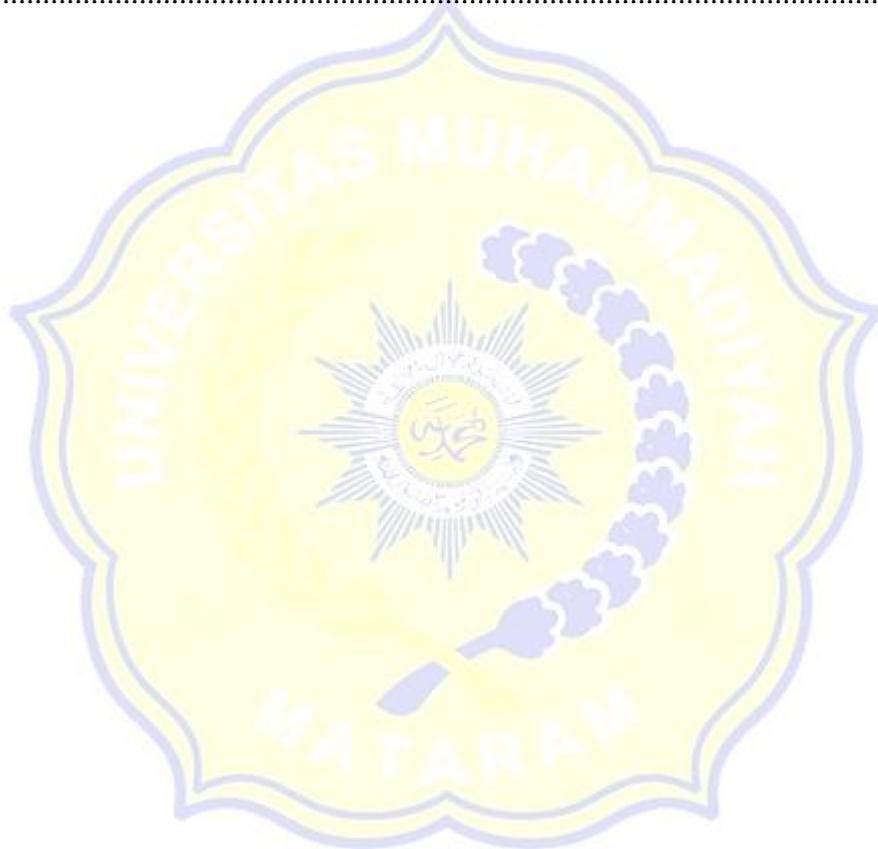
2.3	Penelitian Terdahulu.....	15
BAB III METODOLOGI PENELITIAN		19
3.1	Jenis Penelitian	19
3.2	Variabel Penelitian	19
3.3	Metode Pengumpulan Data	20
3.4	Teknik Analisis.....	22
3.4.1	Uji Asumsi Klasik.....	22
3.4.2	Regresi Linier berganda	24
3.4.3	Uji Statistik	24
3.5	Kerangka Penelitian	26
3.6	<i>Design Survey</i>	27
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....		29
4.1	Gambaran Umum Kabupaten Lombok Utara	29
4.2	Kondisi Jalan	29
4.3	Jumlah Kendaraan/Volume Kendaraan.....	31
4.4	Kondisi Pelabuhan.....	33
4.5	Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Kabupaten Lombok Utara.....	36
4.6	Analisis.....	39
4.6.1	Variabel penelitian	39
4.6.2	Uji Asumsi Klasik.....	41
4.6.3	Regresi Linier Berganda	53
4.7	Pembahasan.....	55
BAB V PENUTUP.....		61
5.1	Kesimpulan.....	61
5.2	Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA		62

DAFTAR TABEL

<i>Tabel 1. 1 Kondisi Jalan Kabupaten Di Lombok Utara Tahun 2017-2020.....</i>	<i>3</i>
<i>Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu</i>	<i>15</i>
<i>Tabel 3. 1 Variabel-Variabel Penelitian.....</i>	<i>19</i>
<i>Tabel 3. 2 Data Yang Dibutuhkan.....</i>	<i>21</i>
<i>Tabel 3. 3 Desain Survei.....</i>	<i>27</i>
<i>Tabel 4. 1 Panjang Jalan Menurut Status Jalan Tahun 2012-2021 (Km).....</i>	<i>30</i>
<i>Tabel 4. 2 Panjang Jalan Kabupaten Menurut Keadaan Tahun 2012-2021 (Km).....</i>	<i>30</i>
<i>Tabel 4. 3 Lalu Lintas Harian Rata-Rata Tahun 2012-2016 Kabupaten Lombok Utara.....</i>	<i>32</i>
<i>Tabel 4. 4 Lalu Lintas Harian Rata-Rata Tahun 2017-2021 Kabupaten Lombok Utara.....</i>	<i>32</i>
<i>Tabel 4. 5 Jumlah Kunjungan Kapal Pelabuhan Bangsal Tahun 2012-2021 Kabupaten Lombok Utara.....</i>	<i>34</i>
<i>Tabel 4. 6 Kunjungan Kapal Teluk Nara Tahun 2012-2021 Kabupaten Lombok Utara.....</i>	<i>35</i>
<i>Tabel 4. 7 Kunjungan Kapal Dermaga 3 Gili Tahun 2012-2021 Kabupaten Lombok Utara.....</i>	<i>36</i>
<i>Tabel 4. 8 Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan Kabupaten Lombok Utara Tahun 2012-2021</i>	<i>40</i>
<i>Tabel 4. 9 Panjang Jalan Kabupaten Menurut Kondisi Sebelum Pembobotan....</i>	<i>39</i>
<i>Tabel 4. 10 Panjang Jalan Sesudah Pembobotan.....</i>	<i>40</i>
<i>Tabel 4. 11 Jumlah Kunjungan Kapal Berdasarkan Pelabuhan</i>	<i>40</i>

DAFTAR GAMBAR

<i>Gambar 1. 1 Grafik Laju Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Lombok Utara Tahun 2016-2020</i>	<i>4</i>
<i>Gambar 4. 1 Jalan di Kabupaten Lombok Utara</i>	<i>29</i>
<i>Gambar 4. 2 Pelabuhan di Kabupaten Lombok Utara</i>	<i>33</i>
<i>Gambar 4. 3 Peta Administrasi Kabupaten Lombok Utara.....</i>	<i>58</i>
<i>Gambar 4. 4 Peta Jalan di Kabupaten Lombok Utara</i>	<i>59</i>
<i>Gambar 4. 5 Peta Perubahan Status Jalan Kabupaten Di Kabupaten Lombok Utara</i>	<i>60</i>



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan ekonomi adalah hal yang penting dalam pembangunan nasional yang mana memiliki tujuan akhir untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Salah satu indikator dalam pembangunan ekonomi suatu wilayah adalah pertumbuhan ekonomi. Pembangunan ekonomi meliputi usaha masyarakat secara keseluruhan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan untuk mengembangkan kegiatan ekonomi masyarakat. Sehingga, pembangunan ekonomi dapat diartikan sebagai suatu proses yang menyebabkan pendapatan perkapita penduduk suatu masyarakat meningkat dalam jangka waktu yang panjang dan pada periode tertentu (Hasim, 2013).

Pembangunan di tingkat nasional ataupun daerah selalu menampilkan dua sisi hasil pembangunan, yaitu meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan kesejahteraan masyarakat dan terjadinya kesenjangan pembangunan antar masyarakat dan antar wilayah (Muta'ali, 2015). Dalam mencapai tujuan yang diharapkan oleh suatu pembangunan, maka pembangunan perlu didukung oleh berbagai faktor baik ekonomi ataupun faktor non ekonomi agar proses pembangunan dapat berjalan dengan lancar. Salah satu faktor yang sangat mendukung dan mempengaruhi jalannya roda pembangunan adalah infrastruktur. Infrastruktur yang dimaksud merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, drainase, pengairan, bangunan – bangunan gedung dan fasilitas publik lain yang dibutuhkan dalam memenuhi kebutuhan dasar manusia di lingkup sosial dan ekonomi.

Perkembangan kegiatan perdagangan suatu wilayah bergantung dari perkembangan infrastruktur transportasi atau sebaliknya, perkembangan infrastruktur transportasi suatu wilayah bergantung pada perkembangan kegiatan perdagangan dari daerah atau dari masyarakat di wilayah tersebut (Silondae, 2016). Oleh karena itu, infrastruktur transportasi atau aktivitas perdagangan dan perkembangan wilayah saling mempengaruhi satu dengan

yang lainnya. Dimana infrastruktur transportasi memiliki nilai strategis bagi suatu wilayah. Nilai strategis infrastruktur transportasi terutama nilai ekonomisnya memberikan tambahan kesejahteraan hidup bagi masyarakat. Nilai ekonomi dari infrastruktur transportasi membuat infrastruktur transportasi semakin penting bagi masyarakat (Junaidi, Gani, & Noor, 2020).

Seluruh aspek pembangunan termasuk di dalamnya bidang ekonomi, sangat membutuhkan infrastruktur transportasi yang memadai untuk meningkatkan aksesibilitas wilayah dan mempercepat proses pengembangan ekonomi wilayah. Selain dari tujuan-tujuan ekonomis, terdapat pula tujuan non-ekonomis yaitu untuk meningkatkan integritas antarwilayah, meningkatkan ketahanan dan pertahanan wilayah (Siregar, 2013). Oleh sebab itu, berdasarkan tujuan-tujuan tersebut, maka keberadaan infrastruktur transportasi menjadi salah satu faktor yang relevan dalam pertumbuhan ekonomi wilayah termasuk di Kabupaten Lombok Utara.

Keberadaan infrastruktur transportasi yang memadai sangat dibutuhkan masyarakat di suatu wilayah termasuk di Kabupaten Lombok Utara. faktor penentu pendorong pertumbuhan ekonomi wilayah adalah keberadaan infrastruktur transportasi yang memadai. Tidak ada dalam sejarah, suatu wilayah atau negara di dunia yang memiliki infrastruktur yang memadai dan berkualitas tertinggal dalam bidang ekonomi. Adapun Kabupaten Lombok Utara memiliki ragam wisata yang merupakan salah satu penyumbang pendapatan daerah yang besar, sehingga perlu aksesibilitas dengan kualitas dan kuantitas memadai untuk menunjang hal tersebut. Akan tetapi dalam PDRB Kabupaten Lombok Utara dari tahun 2012-2021 terlihat bahwa sektor lapangan usaha “transportasi dan pergudangan” pada tahun 2018 dan 2020 mengalami penurunan yang signifikan dan mempengaruhi total PDRB pada tahun 2018 dan 2020 mengalami penurunan pula. Dari data PDRB yang diperoleh, transportasi memberikan kontribusi cukup besar bagi PDRB/pertumbuhan ekonomi wilayah di Kabupaten Lombok Utara (BPS, 2021).

Permasalahannya, jalan dan pelabuhan laut sebagai pendukung infrastruktur transportasi yang termasuk aksesibilitas untuk pariwisata di Kabupaten Lombok Utara masih kurang memadai dan terbatas baik dari kuantitas maupun kualitas. Dalam RPJMD Kabupaten Lombok Utara, persentase angkutan umum yang laik jalan mengalami penurunan dari 95,58% pada tahun 2017 turun menjadi 64,96% pada tahun 2020. Kondisi jalan kabupaten juga mengalami penurunan untuk kondisi jalan baik dari 73,31% di tahun 2018 turun menjadi 71,24% ditahun 2020, lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1.1. Semua itu mengakibatkan pengangkutan barang dan penumpang menjadi tidak efisien dan efektif. Hal tersebut, menyebabkan biaya (*cost*) pengangkutan yang tinggi sehingga memengaruhi tingkat harga yang tinggi pula dan semua dibebankan pada konsumen, dan dapat mengakibatkan daya beli masyarakat menjadi rendah. Sehingga akan berdampak negatif terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah bagi Kabupaten Lombok Utara dan jika dikaitkan dengan pertumbuhan ekonomi wilayah Kabupaten Lombok Utara pada tahun 2016 – 2020, laju pertumbuhan ekonomi perkapita atas dasar harga konstan Kabupaten Lombok Utara menunjukkan laju pertumbuhan ekonomi perkapita yang fluktuatif dan cukup rendah, dapat dilihat lebih jelas pada tabel 1.2 berikut.

Tabel 1. 1 Kondisi Jalan Kabupaten Di Lombok Utara Tahun 2017-2020

Tahun	Kondisi (%)			Panjang jalan kabupaten
	Baik	Sedang	Kritis	
2017	59,49	25,09	15,43	400,07
2018	73,31	17,11	9,59	400,07
2019	72,65	15,69	11,66	400,07
2020	71,24	12,39	16,37	400,07

Sumber : RPJMD Kabupaten Lombok Utara Tahun 2021-2026



Gambar 1. 1 Grafik Laju Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Lombok Utara Tahun 2016-2020

Sumber : BPS – Kabupaten Lombok Utara Dalam Angka 2021

Berdasarkan uraian diatas, bila persoalan tersebut tidak mendapatkan solusi pemecahan yang mendalam akan dapat berdampak negatif secara langsung pada kegiatan ekonomi di Kabupaten Lombok Utara (termasuk pelayanan publik), baik pada lingkup kecil maupun besar. Oleh sebab itu, perlu adanya penelitian terkait pengaruh infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah bagi Kabupaten Lombok Utara. Asumsi sementara peneliti, bahwa infrastruktur transportasi berupa infrastruktur transportasi darat dan infrastruktur transportasi laut yang ada di Kabupaten Lombok Utara merupakan faktor yang paling berpengaruh dalam memengaruhi pertumbuhan ekonomi wilayah Kabupaten Lombok Utara yang signifikan. Sehingga, peneliti merumuskan judul penelitian yaitu: ***”Analisis Pengaruh Infrastruktur Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Di Kabupaten Lombok Utara”***.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah yang dapat diuraikan adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh dan besar kontribusi infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah di Kabupaten Lombok Utara?

1.3 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaruh dan besar kontribusi infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah di Kabupaten Lombok Utara

1.4 Manfaat

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan yang ada, maka manfaat yang dapat diberikan dari penelitian ini antara lain :

1. Sebagai referensi bagi khalayak, khususnya bagi peneliti dan pihak-pihak lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.
2. Bahan masukan bagi pengambilan keputusan khususnya dalam jajaran Pemerintah Kabupaten Lombok Utara di masa yang akan datang kaitannya dalam bidang transportasi.
3. Dapat memberikan informasi tambahan bagi peneliti lain yang berminat menindaklanjuti studi terkait transportasi.

1.5 Ruang Lingkup

1.5.1 Ruang Lingkup Lokasi

Ruang lingkup yang digunakan pada penelitian ini yaitu Kabupaten Lombok Utara adalah salah satu kabupaten yang ada di pulau Lombok yang memiliki luas wilayah 809,53 Km² yang terpecah menjadi lima kecamatan yang diantaranya adalah, kecamatan Tanjung, Pemenang, Gangga, Kayangan, dan Bayan.

1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi yaitu terkait batasan yang dilakukan dalam penelitian yaitu pengaruh infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah di Kabupaten Lombok Utara, maka ada baiknya perlu untuk memberikan batasan maupun lingkup daripada infrastruktur transportasi itu sendiri. Infrastruktur transportasi yang dimaksudkan dalam penelitian ini meliputi: Infrastruktur transportasi darat dan Infrastruktur transportasi laut. Hal ini berdasarkan pada RPJMD dan RTRW Kabupaten Lombok Utara, infrastruktur transportasi yang ada di Kabupaten Lombok Utara hanya terdapat jalan dan pelabuhan yang merupakan infrastruktur transportasi yang menghubungkan antar wilayah, desa, serta pulau-pulau kecil yang ada di Lombok Utara yang berperan penting dalam aktifitas ekonomi berupa perdagangan dan jasa.

Adapun lingkup materi yang akan dibahas dan dijabarkan lebih lanjut dalam penelitian ini terkait pengaruh infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi dan seberapa besar kontribusi infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Lombok Utara. Kontribusi yang dimaksud disini adalah seberapa besar pengaruh yang dihasilkan infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah di Kabupaten Lombok Utara.

1.6 Sistematika Pembahasan

Adapun sistematika pembahasan dalam laporan ini adalah sebagai berikut.

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian. Bab ini juga menguraikan ruang lingkup, serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab tinjauan pustaka ini berisikan tentang terminologi judul, landasan teori, serta penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian ini.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini berisikan terkait lokasi penelitian, jenis penelitian, variabel-variabel penelitian, metode pengumpulan data, teknik analisis yang digunakan, tahap penelitian, serta *design survey* penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, berisi terkait analisis yang dilakukan yaitu uji asumsi klasik dan regresi linear berganda, serta pembahasan dari hasil dari analisis yang telah dilakukan yang dikaitkan dengan teori yang ada.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini berisi kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan dan saran bagi peneliti berikutnya.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Terminologi Judul

Judul yang diangkat peneliti adalah “**Analisis Pengaruh Infrastruktur Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Di Kabupaten Lombok Utara**”.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia ada beberapa pengertian **analisis** sebagai berikut: Penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).

Pengaruh dalam KBBI adalah “daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang. Pengaruh merupakan suatu daya atau kekuatan yang muncul dari sesuatu, baik itu orang maupun benda serta segala sesuatu yang ada di alam sehingga memberikan perubahan terhadap apa-apa yang ada di sekitarnya”.

Infrastruktur berdasarkan “Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur”, pada BAB 1 Pasal 1 ayat 4 dijelaskan bahwa “infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik”.

Transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris yang artinya angkutan, yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu kegiatan mengangkut dan memindahkan muatan (barang dan orang/manusia) dari satu tempat (tempat asal) ketempat lainnya (tempat tujuan). Bisa juga di artikan sebagai sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar, atau seringkali dikatakan menjembatani produsen dengan konsumen. Peranan

transportasi adalah sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan, dan menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan. (Adisasmita, 2012)

Pertumbuhan ekonomi wilayah merupakan usaha suatu wilayah dalam meningkatkan kapasitas produksi wilayahnya untuk mencapai penambahan *output*, yang diukur menggunakan Produk Domestik Bruto (PDB) untuk suatu negara dan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dalam suatu wilayah. (Adisasmita R. , 2013)

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Pertumbuhan Ekonomi Wilayah

Menurut Kuznets, “pertumbuhan ekonomi adalah kenaikan jangka panjang dalam kemampuan suatu wilayah untuk menyediakan semakin banyak jenis barang dan jasa kepada penduduknya, kemampuan tersebut tumbuh sesuai dengan kemajuan teknologi dan penyesuaian kelembagaan dan ideologis yang diperlukan.pertumbuhan ekonomi juga dapat diartikan sebagai proses kenaikan output perkapita dalam jangka panjang” (Muta'ali, 2015).

Pertumbuhan ekonomi wilayah merupakan upaya peningkatan kapasitas produksi untuk mencapai penambahan *output*, yang diukur menggunakan Produk Domestik Bruto (PDB) maupun Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dalam suatu wilayah. (Adisasmita R. , 2013)

Pertumbuhan ekonomi pada dasarnya menggambarkan kenaikan taraf hidup masyarakat yang diukur dengan *output* riil total perkapita, yang artinya pertumbuhan ekonomi terjadi apabila kenaikan *output* riil total melebihi tingkat pendapatan penduduk (Junaidi, Gani, & Noor, 2020). Tingkat dan laju pertumbuhan ekonomi didasarkan oleh 4 faktor yaitu luas tanah, (termasuk kekayaan yang ada di dalamnya), jumlah dan perkembangan penduduk, jumlah dan perkembangan stok modal dari tahun ke tahun, tingkat dan perbaikan teknologi dari tahun ke tahun. Pertumbuhan ekonomi sangat dipengaruhi oleh tingkat konsumsi, investasi, ekspor dan impor. Perekonomian yang mengalami pertumbuhan akan memberikan kesejahteraan ekonomi yang lebih baik bagi masyarakat suatu wilayah, jika

menggunakan alat ukur yang tepat. Adapun alat ukur yang digunakan diantaranya adalah Produk Domestik Bruto (PDB), pendapatan per kapita, pendapatan per jam kerja, dan angka harapan hidup (Muta'ali, 2015).

Pertumbuhan ekonomi merupakan upaya peningkatan kapasitas untuk mencapai penambahan *output*, yang diukur menggunakan Produk Domestik Bruto (PDB) maupun Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Untuk melihat pertumbuhan ekonomi suatu wilayah digunakan suatu indikator yang disebut Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Pertumbuhan ekonomi dapat diartikan sebagai kenaikan PDRB tanpa memandang apakah kenaikan itu lebih besar atau lebih kecil dari jumlah penduduk. Banyak ahli ekonomi dan fiqih yang memberikan perhatian terhadap persoalan pertumbuhan ekonomi yang menjelaskan bahwa maksud pertumbuhan bukan hanya aktivitas produksi saja. Lebih dari itu, pertumbuhan ekonomi merupakan aktivitas menyeluruh dalam bidang produksi yang berkaitan erat dengan keadilan distribusi. Pertumbuhan bukan hanya persoalan ekonomi, melainkan aktivitas manusia yang ditunjukkan untuk pertumbuhan dan kemajuan sisi materiil dan spiritual manusia (Zainuddin, 2017).

2.2.2 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

2.2.2.1 Pengertian Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) menurut Badan Pusat Statistik adalah sebagai jumlah nilai tambah bruto yang dihasilkan oleh unit usaha dalam suatu wilayah domestik. Atau merupakan jumlah hasil seluruh nilai barang dan jasa total akhir yang dihasilkan oleh seluruh kegiatan ekonomi dalam suatu wilayah. “PDRB merupakan salah satu indikator penting dalam pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah tertentu dan dalam suatu periode tertentu (setahun) yang dihasilkan oleh seluruh kegiatan ekonomi dalam suatu negara atau suatu daerah, ada dua cara dalam penyajian PDRB, yaitu atas dasar harga berlaku dan atas dasar harga konstan”(Arifin, 2015).

1. PDRB atas dasar harga berlaku menunjukkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung menggunakan harga pada tahun berjalan dan

digunakan untuk mengetahui kemampuan sumber daya ekonomi dan struktur daerah ekonomi suatu daerah.

2. PDRB atas dasar harga konstan menunjukkan nilai tambah barang dan jasa tersebut dapat dihitung menggunakan harga barang yang berlaku pada satu tahun tertentu sebagai tahun dasar dan digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi secara riil dari tahun ke tahun

Untuk menghitung angka-angka PDRB ada tiga pendekatan yang dapat digunakan yaitu pendekatan produksi, pendekatan pendapatan dan pendekatan pengeluaran: (BPS , 2015)

1. Pendekatan Produksi, PDRB adalah jumlah nilai tambah atas barang dan jasa yang dihasilkan oleh berbagai unit produksi di wilayah suatu daerah dalam jangka waktu tertentu (biasanya satu tahun).
2. Pendekatan Pendapatan, PDRB merupakan jumlah balas jasa yang diterima oleh faktor-faktor produksi yang ikut serta dalam proses produksi di suatu daerah dalam jangka waktu tertentu (biasanya satu tahun).
3. Pendekatan Pengeluaran, PDRB adalah semua komponen permintaan akhir yang terdiri dari:
 - a. pengeluaran konsumsi rumahtangga dan lembaga swasta nirlaba,
 - b. konsumsi pemerintah,
 - c. pembentukan modal tetap domestik bruto,
 - d. perubahan stok dan
 - e. ekspor neto, (ekspor neto merupakan ekspor dikurangi impor).

Secara konsep tiga pendekatan tersebut akan menghasilkan angka yang sama. Dalam publikasi ini disajikan PDRB dengan pendekatan produksi dimana unit-unit produksi dalam penyajian ini dikelompokkan menjadi 17 kategori lapangan usaha (BPS, 2015), yaitu sebagai berikut :

- 1) Pertanian, kehutanan, dan Perikanan
- 2) Pertambangan dan penggalian
- 3) Industri pengolahan
- 4) Pengadaan listrik dan gas
- 5) Pengadaan air, pengelolaan sampah, limbah, dan daur ulang

- 6) Konstruksi
- 7) Perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor
- 8) Transportasi dan pergudangan
- 9) Penyediaan akomodasi dan makan minum
- 10) Informasi dan komunikasi
- 11) Jasa keuangan dan asuransi
- 12) Real estate
- 13) Jasa perusahaan
- 14) Administrasi pemerintahan, pertahanan dan jaminan social wajib
- 15) Jasa pendidikan
- 16) Jasa kesehatan dan kegiatan sosial
- 17) Jasa lainnya

2.2.2.2 Kegunaan Data PDRB

Data PDRB adalah salah satu indikator ekonomi makro yang dapat menunjukkan kondisi perekonomian daerah setiap tahun. Manfaat yang dapat diperoleh dari data ini antara lain: (BPS, 2019)

1. PDRB atas dasar harga berlaku (nominal) menunjukkan kemampuan sumber daya ekonomi yang dihasilkan suatu daerah. Nilai PDRB yang besar menunjukkan kemampuan sumber daya ekonomi yang besar, begitu juga sebaliknya.
2. PDRB atas harga konstan (riil) dapat digunakan untuk menunjukkan laju pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan atau setiap lapangan usaha dari tahun ke tahun.
3. Distribusi PDRB atas harga berlaku menurut lapangan usaha menunjukkan struktur perekonomian atau peranan setiap lapangan usaha dalam suatu daerah. Lapangan usaha yang mempunyai peran besar menunjukkan basis perekonomian suatu daerah.
4. PDRB per kapita atas dasar harga berlaku menunjukkan nilai PDRB per kepala atau per satu orang penduduk.
5. PDRB per kapita atas dasar harga konstan berguna untuk mengetahui pertumbuhan nyata ekonomi per kapita penduduk suatu daerah.

2.2.3 Infrastruktur Transportasi

Transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris yang artinya angkutan, yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu kegiatan mengangkut dan memindahkan muatan (barang dan orang/manusia) dari satu tempat (tempat asal) ketempat lainnya (tempat tujuan). Bisa juga di artikan sebagai sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar, atau seringkali dikatakan menjembatani produsen dengan konsumen. Peranan transportasi adalah sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan, dan menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan (Adisasmita, 2012).

Banerjee, dkk, mendefinisikan bahwa, infrastruktur transportasi sering disebut sebagai kunci untuk mendorong pertumbuhan dan pengembangan. Argumennya bergantung pada logika sederhana, bahwa seseorang pertamanya perlu memiliki akses ke pasar dan ide-ide sebelum seseorang dapat memperoleh manfaat darinya (Banerjee, dkk. 2012). Infrastruktur transportasi didefinisikan sebagai fasilitas apa pun yang dirancang untuk mengangkut orang dan barang, namun tidak terbatas hanya pada trotoar, jalan setapak, jalur sepeda, jalan raya, jalan, jembatan, terowongan, rel kereta api, transportasi massal, dan sistem parkir. Clearly, mendefinisikan "infrastruktur transportasi" sebagai struktur dasar yang mendukung pengiriman input ke tempat-tempat produksi, barang dan jasa kepada konsumen, dan konsumen ke pasar. Strukturnya adalah: transit, jalan raya, bandara, kereta api, saluran air (pelabuhan), penghubung antarmoda. Berikut infrastruktur transportasi :

2.2.3.1 Infrastruktur Transportasi Darat

Pembangunan infrastruktur transportasi merupakan pembangunan yang perlu didahulukan suatu wilayah jika ingin perekonomian wilayahnya bertumbuh, berkembang, dan maju dengan cepat. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia nomor 2 tahun 2022 pasal 1 ayat (1) menjelaskan bahwa “jalan merupakan prasarana

transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan”. Sedangkan pada Pasal 5 menjelaskan “peran jalan ialah sebagai bagian sarana dan prasarana transportasi yang mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Dan peran jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa dan Negara”.

Salah satu penghubung antara satu wilayah dengan wilayah lainnya adalah jalan. Jalan dibutuhkan manusia sebagai infrastruktur transportasi darat dengan peran yang penting dalam kegiatan perekonomian. Sehingga dapat didefinisikan bahwa dalam kegiatan ekonomi jalan memberikan kontribusi yang cukup besar dengan mempengaruhi naik turunnya pertumbuhan ekonomi wilayah.

Jalan merupakan infrastruktur yang sangat penting dalam keberlangsungan kegiatan perekonomian wilayah dan pergerakan dari penduduknya. Suatu wilayah atau negara dapat dipastikan akan tetap dengan keadaan taraf hidup yang minimal dan terbelakang pada seluruh aspek kehidupan dan penghidupan, jika tidak adanya jalan di wilayah tersebut menyebabkan integrasi dengan wilayah luar tidak memungkinkan dicapai (Palilu & Suripatty, 2018).

Berdasarkan pendapat diatas, fungsi jalan sebagai infrastruktur fisik di darat adalah untuk menghubungkan antar daerah yang satu dengan daerah yang lain dalam rangka pergerakan manusia dan penyaluran barang/jasa secara cepat, lancar, aman, dan terkendali. Oleh karena itu, untuk meningkatkan kegiatan perekonomian wilayah di Kabupaten Lombok Utara, yang memiliki peran penting pada kelancaran pergerakan barang, orang, ataupun jasa adalah infrastruktur transportasi termasuk jalan.

Berdasarkan Undang-Undang nomor 2 tahun 2022 tentang jalan, pasal 9 ayat 9 ada beberapa klasifikasi jalan menurut status yaitu Jalan nasional, Jalan provinsi, Jalan kabupaten, Jalan kota, dan Jalan desa.

- Jalan Nasional
- Jalan Kota

- Jalan Provinsi
- Jalan Desa
- Jalan Kabupaten

2.2.3.2 Infrastruktur Transportasi Laut

Infrastruktur transportasi laut yang dimaksud meliputi prasarana pelabuhan maupun sarana transportasi laut (Kapal laut/kapal motor) yang saling berkaitan sebagai jaringan transportasi laut. Pelabuhan sangat diperlukan sebagai tempat berlabuhnya suatu kapal dalam berbagai ukuran dan jenis, sehingga pembangunan infrastruktur pelabuhan laut sangat dipertimbangkan terkait kapasitasnya sebagai tempat bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang. Secara umum, tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya yang memiliki batas-batas tertentu sebagai tempat pergerakan masyarakat dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang adalah Pelabuhan. Dalam pemindahan barang, orang maupun jasa dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan, sarana transportasi laut yang berperan adalah kapal laut/kapal motor. (Palilu & Suripatty, 2018).

2.3 Penelitian Terdahulu

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No	Nama	Judul	Tujuan	Variabel	Metode	Hasil Penelitian	Perbedaan
1	G. S. Pramonang Siregar (2013)	Pengaruh Transportasi Dalam Pengembangan Ekonomi Wilayah Di Kabupaten Toba Samosir	untuk menjelaskan pengaruh Panjang jalan dan jumlah kendaraan terhadap peningkatan pendapatan wilayah dan kesempatan kerja di Kabupaten Toba Samosir	<ul style="list-style-type: none"> • Panjang jalan • jumlah kendaraan • pendapatan wilayah • kesempatan kerja 	Metode deskriptif Dengan analisis regresi linier berganda	Panjang jalan dan jumlah kendaraan berpengaruh tidak signifikan terhadap PDRB di kabupaten Toba Samosir Sedangkan panjang jalan dan jumlah kendaraan berpengaruh secara signifikan terhadap kesempatan kerja di kabupaten Toba Samosir	Lokasi kajian dan tidak menggunakan variabel kesempatan kerja
2	Junaidi,dkk (2020)	Analisis Transportasi Darat terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Kalimantan Timur	menganalisis transportasi darat yang dilihat dari variabel panjang jalan, jumlah kendaraan bermotor, dan pengeluaran pemerintah terhadap pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kalimantan Timur	<ul style="list-style-type: none"> • Panjang jalan • jumlah kendaraan • pengeluaran pemerintah 	Metode kuantitatif deskriptif Dengan analisis regresi linier berganda	Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa panjang jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, jumlah kendaraan berpengaruh signifikan dengan arah hubungan negatif terhadap pertumbuhan ekonomi, dan pengeluaran pemerintah berpengaruh signifikan dengan arah hubungan positif terhadap pertumbuhan ekonomi.	Tidak menggunakan variable pengeluaran pemerintah melainkan pendapatan wilayah
3	Aram Palilu, (2018)	Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur	menganalisis pengaruh pembangunan infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • infrastruktur transportasi jalan • infrastruktur 	Metode kuantitatif Dengan analisis	Hasil perhitungan regresi berganda, menunjukkan bahwa 1) infrastruktur jalan angka signifikannya 0,010 dibawah	Tidak menggunakan variabel transportasi bandar udara

No	Nama	Judul	Tujuan	Variabel	Metode	Hasil Penelitian	Perbedaan
		Transportasi Terhadap Produk Domestik Regional Bruto Kota Ambon	transportasi, yakni infrastruktur jalan, infrastruktur pelabuhan laut dan infrastruktur bandar udara terhadap PDRB Kota Ambon	transportasi pelabuhan laut <ul style="list-style-type: none"> • infrastruktur transportasi bandar udara • PDRB 	regresi linier berganda	0,05; artinya variabel bebas tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap PDRB. 2) infrastruktur pelabuhan laut, angka signifikannya 0,309 diatas 0,05; artinya variabel tersebut belum berpengaruh secara signifikan terhadap produk domestik regional bruto. 3) Infrastruktur bandar udara, angka signifikannya 0,093 diatas 0,05; artinya variabel tersebut belum berpengaruh terhadap PDRB	
4	Aram Palilu & Roberthair Suripatty (2018)	Pengaruh Infrastruktur Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Sorong Provinsi Papua Barat	Pengaruh infrastruktur transportasi yang meliputi transportasi darat, laut, dan udara terhadap pertumbuhan ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> • infrastruktur transportasi darat • infrastruktur transportasi laut • infrastruktur transportasi udara • Pertumbuhan ekonomi 	Metode kuantitatif. Dengan analisis regresi linier berganda	Hasil penelitian secara simultan menunjukkan bahwa apabila variabel lain dianggap tetap, maka transportasi darat, transportasi laut, dan udara berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Sorong, dimana masing-masing berkontribusi sebesar 2,933%; 1, 344 %.; dan 0,759 %. Hal ini dikarenakan mobilitas pengangkutan barang maupun manusia dari tempat asal ke tempat tujuan menjadi lancar; sedangkan secara parsial untuk transportasi udara secara statistic belum signifikan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Kota	Lokasi kajian

No	Nama	Judul	Tujuan	Variabel	Metode	Hasil Penelitian	Perbedaan
						Sorong, disebabkan transportasi udara lebih cenderung mengangkut orang, dibandingkan barang/jasa.	
5	Giovani Siburian (2016)	Analisis pengaruh transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia	untuk menganalisis pengaruh transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam kurun waktu tahun 2009–2013	<ul style="list-style-type: none"> • Panjang jalan • Jumlah kendaraan bermotor • Pengeluaran pemerintah 	metode regresi Ordinary Least Square (OLS) dengan pendekatan Panel Data-Fixed Effect Least Square Dummy Variable (LSDV) Model	Hasil penelitian menunjukkan bahwa panjang jalan, jumlah kendaraan bermotor dan pengeluaran pemerintah untuk sektor transportasi darat berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. Hasil penelitian tersebut mendukung paradigma <i>infrastructure led growth</i> . Selanjutnya, hasil estimasi juga mengindikasikan pentingnya dukungan anggaran pemerintah dalam penyediaan infrastruktur yang memadai. Infrastruktur yang baik, pada akhirnya akan memberikan limpahan positif (<i>positive spillovers</i>) terhadap aktivitas ekonomi lain.	Ruang lingkup wilayah dan metode yang digunakan
6	S. Silondae, dkk (2016)	Keterkaitan Jalur Transportasi Dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara Dengan Kabupaten/Kota	Mengkaji dan menganalisis Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi ekonomi serta bagaimana melihat dampak transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi jalur transportasi • Jumlah nilai produksi • Jarak antar wilayah 	Metode deskriptif. Dengan analisis data dilakukan secara deskriptif, dengan	1) Interaksi ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan wilayah sekitarnya yang terbesar adalah Kota Kendari, disusul oleh Kabupaten Konawe, dan Kabupaten Morowali. Masyarakat yang melakukan mobilisasi lebih memilih ke Kota	Tidak membahas terkait interaksi ekonomi dan dampak transportasi dengan kabupaten/kota lain

No	Nama	Judul	Tujuan	Variabel	Metode	Hasil Penelitian	Perbedaan
		Sekitarnya	terhadap perkembangan ekonomi di Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten/ Kota sekitarnya		bantuan persentase, model gravitasi dan IV Kuadran	<p>Kendari dikarenakan oleh faktor-faktor kebutuhan barang dan jasa seperti jasa kesehatan. Dan Kota Kendari merupakan daerah interaksi yang unggul bagi Kabupaten Konawe Utara, sedangkan Kabupaten Morowali berada pada daerah posisi interaksi berkembang sementara Kabupaten Konawe di kategorikan daerah interaksi potensial.</p> <p>2) Dampak transportasi terhadap perekonomian di Kabupaten Konawe Utara, berpengaruh positif terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sebesar Rp. 3.074,68 atau 0,53 persen.</p>	

Sumber : Olahan Peneliti, 2022

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Adapun jenis penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif. Dimana penelitian kuantitatif menurut pendapat Creswell (2014) merupakan pendekatan untuk menguji suatu teori yang objektif dengan menguji hubungan antar variabel. Variabel ini dapat diukur dengan menggunakan *instrument* statistik, sehingga data jumlah dapat dianalisis dengan menggunakan prosedur statistik. “Metode deskriptif hanya mengandalkan data yang ditemukan di lapangan, namun demikian peneliti dapat juga melakukan analisis terhadap hubungan-hubungan antar variabel yang ada” (Siregar, 2013). Sehingga penelitian deskriptif kuantitatif, yaitu penelitian yang mendeskripsikan hasil dari pengujian teori dengan variabel data menggunakan prosedur statistik.

3.2 Variabel Penelitian

Adapun variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah

- Variabel terikat (dependen) : pertumbuhan ekonomi wilayah (PDRB)
- Variabel bebas (independent): infrastruktur transportasi (infrastruktur transportasi darat dan infrastruktur transportasi laut)

Dapat dilihat lebih jelas pada tabel 3.1 berikut.

Tabel 3. 1 Variabel-Variabel Penelitian

Peneliti	Variabel Yang Digunakan	Variabel Yang Digunakan Dalam Penelitian Ini
G. S. Pramonang Siregar	<ul style="list-style-type: none">• Panjang jalan• jumlah kendaraan• pendapatan wilayah• kesempatan kerja	<ul style="list-style-type: none">• infrastruktur transportasi darat (Panjang jalan dan jumlah kendaraan/angkutan jalan)• infrastruktur transportasi laut (jumlah
Junaidi,dkk	<ul style="list-style-type: none">• Panjang jalan• jumlah kendaraan• pengeluaran pemerintah	
Aram Palilu	<ul style="list-style-type: none">• infrastruktur transportasi jalan• infrastruktur	

Peneliti	Variabel Yang Digunakan	Variabel Yang Digunakan Dalam Penelitian Ini
	transportasi pelabuhan laut <ul style="list-style-type: none"> • infrastruktur transportasi bandar udara • PDRB 	kunjungan kapal) <ul style="list-style-type: none"> • Pertumbuhan ekonomi (PDRB)
Aram Palilu & Roberthair Suripatty	<ul style="list-style-type: none"> • infrastruktur transportasi darat • infrastruktur transportasi laut • infrastruktur transportasi udara • Pertumbuhan ekonomi 	
S. Silondae, dkk	<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi jalur transportasi • Jumlah nilai produksi • Jarak antar wilayah 	
Giovani Siburian	<ul style="list-style-type: none"> • Panjang jalan • Jumlah kendaraan bermotor • Pengeluaran pemerintah 	

Sumber : Olahan Peneliti, 2022

3.3 Metode Pengumpulan Data

Data penelitian yang digunakan dan diandalkan merupakan data sekunder. Data sekunder yang digunakan/dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data panjang jalan, data jumlah angkutan jalan, dan data jumlah kunjungan kapal yang ada di Kabupaten Lombok Utara, serta data-data terkait Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan sebagai alat ukur pertumbuhan ekonomi wilayah di Kabupaten Lombok Utara.

Data-data tersebut diperoleh melalui Badan Pusat Statistik Kabupaten Lombok Utara dan Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Utara, serta literatur maupun hasil penelitian yang relevan untuk mendukung pembahasan penelitian ini. Adapun data yang dibutuhkan dalam penelitian

ini adalah panjang jalan berdasarkan kondisinya, jumlah kendaraan/angkutan jalan yaitu data LHR (lalu lintas harian rata-rata), dan jumlah kunjungan kapal di Kabupaten Lombok Utara. Data-data yang dikumpulkan merupakan data *time series* selama rentang waktu 10 tahun yakni tahun 2012-2021. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.2 berikut.

Tabel 3. 2 Data Yang Dibutuhkan

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data Yang Dibutuhkan
1. Untuk mengetahui pengaruh dan besar kontribusi infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah di Kabupaten Lombok Utara	Pertumbuhan Ekonomi	Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)	PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2012-2021
	Infrastruktur Transportasi	Infrastruktur Transportasi Darat	Data Panjang jalan dan data jumlah kendaraan/angkutan jalan (<i>Data Time Series 2012-2021</i>)
		Infrastruktur Transportasi Laut	Data jumlah kunjungan kapal (<i>Data Time Series 2012-2021</i>)

Sumber : Olahan Peneliti, 2022

3.4 Teknik Analisis

3.4.1 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan tahapan pertama sebelum melakukan analisis regresi linier berganda. Uji asumsi klasik menjadi syarat utama sebelum melakukan analisis lebih lanjut terhadap data yang telah dikumpulkan. Pengujian asumsi klasik dilakukan untuk menghasilkan model regresi yang memenuhi kriteria *BLUE* (*Best Linier Unbiased Estimator*). Model regresi yang memenuhi kriteria *BLUE* dapat digunakan sebagai *estimator* yang terpercaya dan handal. Dilakukan serangkaian pengujian yaitu Uji Multikolinieritas, Uji Heteroskedastisitas, dan Uji Autokorelasi untuk mengetahui model regresi yang akan digunakan telah memenuhi kriteria *BLUE* atau tidak. Adapun uji-uji yang dilakukan akan dibahas lebih lanjut pada bagian selanjutnya.

3.4.1.1 Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen atau tidak. Jika model regresi **tidak mengandung multikolinieritas** maka bisa dinyatakan model regresi telah memenuhi kriteria *BLUE*. Multikolinieritas dapat diketahui dengan melihat nilai *VIF* (*Variance Inflation Factor*) dan *Tolerance* dari masing-masing variabel independen. Suatu data dapat dikatakan tidak mengandung multikolinieritas jika nilai $VIF < 10$ dan nilai *Tolerance* $> 0,1$.

3.4.1.2 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, data yang akan digunakan dalam penelitian berdistribusi normal atau tidak. Model regresi dinyatakan memenuhi kriteria *BLUE*, jika **residual data berdistribusi normal**. Cara untuk mendeteksi apakah residual data berdistribusi normal atau tidak dapat dilakukan dengan uji statistik *One Sample Kolmogorov-Smirnov* (Ghozali, 2018). Dasar pengambilan keputusan dengan menggunakan Uji Normalitas *One Sample Kolmogorov-Smirnov*, residual data bisa dikatakan berdistribusi normal apabila nilai signifikansi *Asymp.Sig* (*2-tailed*) lebih dari atau sama dengan 0,05.

3.4.1.2 Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terdapat korelasi atau hubungan antar residual pada periode satu dengan residual pada periode lainnya. Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lain, sehingga residual tidak bebas dari satu observasi ke observasi lainnya. Model regresi yang baik adalah regresi yang **tidak mengandung autokorelasi** (Ghozali, 2018). Untuk mengetahui apakah dari data yang ada terdapat autokorelasi atau tidak, dapat menggunakan uji *Runs Test*. Berdasarkan uji *runs*, data dikatakan tidak mengandung autokorelasi apabila hasil uji *runs* menunjukkan bahwa nilai signifikansi lebih besar dari taraf signifikansi yang telah ditetapkan yaitu 0,05.

3.4.1.4 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas ini dilakukan untuk dapat menguji apakah model regresi terdapat ketidaksamaan varians variabel data dari pengamatan satu dengan pengamatan lainnya. Jika variabel data dari residu atau dari satu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut homokedastisitas. Dan jika variabel data berbeda maka disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik yaitu yang homoskedastisitas atau **tidak mengandung heteroskedastisitas**. Uji statistik yang dapat digunakan untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan Uji Glejser yaitu melakukan uji regresi variabel bebas dengan nilai absolut residualnya. Suatu data dapat disimpulkan tidak mengandung heteroskedastisitas apabila nilai signifikansi dari variabel bebas terhadap nilai absolut residualnya lebih besar dari taraf signifikansi yang ditetapkan yaitu 0,05 (Ghozali, 2018).

Model regresi yang sudah dilakukan pengujian uji asumsi klasik sebagaimana yang telah dibahas pada bagian sebelumnya, jika tidak memiliki gejala penyimpangan asumsi klasik maka model regresi dapat digunakan untuk tahap analisis selanjutnya (dapat diteruskan kedalam analisis regresi linier berganda). Dan jika terdapat adanya gejala

penyimpangan asumsi klasik maka model regresi tidak dapat digunakan untuk mengestimasi (tidak bisa diteruskan kedalam analisis regresi linier berganda).

3.4.2 Regresi Linier berganda

Analisis regresi linier berganda dibutuhkan untuk mengetahui koefisien-koefisien regresi serta signifikansi sehingga dapat dipergunakan untuk menjawab hipotesis peneliti. Analisis regresi digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel bebas terhadap variabel terkaitnya. Analisis regresi linier berganda adalah hubungan secara linier antara dua atau lebih variabel independen (X_1, X_2, \dots, X_n) dengan variabel dependen (Y). Analisis ini untuk mengetahui arah hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen apakah masing-masing variabel independen berhubungan positif atau negatif dan untuk memprediksi nilai dari variabel dependen apabila nilai variabel independen mengalami kenaikan atau penurunan. Data yang digunakan biasanya berskala interval atau rasio. Persamaan analisis regresi linier berganda menggunakan rumus:

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

Keterangan :

Y = Variabel dependen (PDRB)

a = Konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3$ = Koefisien regresi

X_1, X_2, X_3 = Variabel independen
(infrastruktur transportasi darat (Panjang jalan dan jumlah kendaraan) dan infrastruktur transportasi laut (Kunjungan Kapal))

e = error

3.4.3 Uji Statistik

Uji statistik dipergunakan untuk menganalisis atau mengukur ketetapan regresi dalam menafsir nilai aktual. Uji statistik dilakukan dengan uji T (uji signifikansi parameter individual), uji F (uji koefisien signifikansi simultan)

3.4.3.1 Uji Koefisien Regresi Parsial (Uji-T)

Uji Koefisien Regresi Parsial atau Uji T digunakan sebagai alat pengujian untuk dapat mengetahui pengaruh dari masing-masing variabel independen apakah signifikan atau tidak terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil *output* dari uji T, variabel independen dinyatakan berpengaruh secara signifikan apabila nilai signifikansinya lebih kecil dari 0,05. Jadi dapat disimpulkan sebagai berikut,

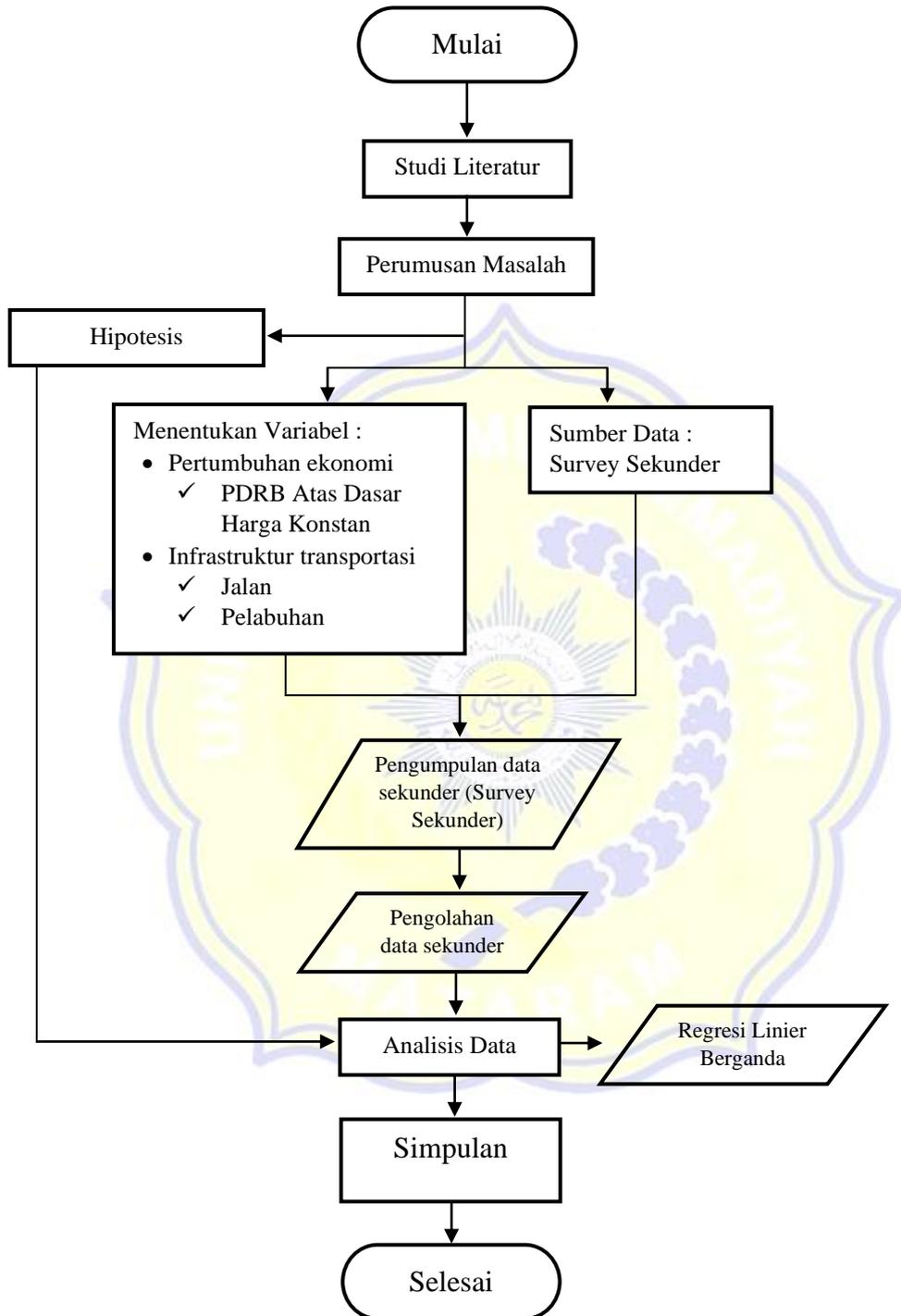
1. Jika nilai signifikansi variabel independen $> 0,05$, maka H_0 ditolak , maka panjang jalan, jumlah angkutan jalan, jumlah kunjungan kapal secara parsial tidak berpengaruh signifikan.
2. Jika nilai signifikansi variabel independen $< 0,05$, maka H_0 diterima, maka panjang jalan, jumlah angkutan jalan, jumlah kunjungan kapal secara parsial berpengaruh.

3.4.3.2 Uji Koefisien Regresi Simultan (Uji-F)

Uji Koefisien Regresi Simultan atau Uji-F digunakan sebagai alat pengujian untuk dapat mengetahui pengaruh dari seluruh variabel independen apakah signifikan atau tidak terhadap variabel dependen. Uji F yaitu alat analisis regresi yang digunakan untuk menentukan pengaruh dari seluruh variabel independen yang digunakan terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil *output* dari uji F, variabel independen dikatakan berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen jika nilai signifikansinya lebih kecil dari 0,05. Jadi dapat disimpulkan sebagai berikut,

1. Jika nilai signifikansi variabel independen $> 0,05$, maka H_0 ditolak , maka panjang jalan, jumlah angkutan jalan dan jumlah kunjungan kapal secara simultan tidak berpengaruh
2. Jika nilai signifikansi variabel independen $< 0,05$, maka H_0 diterima, maka panjang jalan, jumlah angkutan jalan dan jumlah kunjungan kapal secara simultan berpengaruh

3.5 Kerangka Penelitian



Gambar 3. 1 Kerangka Penelitian

3.6 Design Survey

Tabel 3. 3 Design Survey

No	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data Yang Diperlukan	Sumber Data	Instansi Terkait	Cara Pengumpulan Data	Metode Analisis	Keluaran
1	Untuk mengetahui pengaruh dan besar kontribusi infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah di Kabupaten Lombok Utara	pertumbuhan ekonomi	PDRB	PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2012-2021	Data sekunder	Badan Pusat Statistik	Survey sekunder	Analisis regresi linear berganda	Menggambarkan seberapa besar pengaruh variabel bebas terhadap variabel terkaitnya, dan menampilkan besaran kontribusi dari masing-masing variabel bebas terhadap variabel
		infrastruktur transportasi	infrastruktur transportasi darat	Data Panjang jalan dan data jumlah kendaraan /angkutan jalan (Data Time Series 2012-2021)		Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Utara			

No	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data Yang Diperlukan	Sumber Data	Instansi Terkait	Cara Pengumpulan Data	Metode Analisis	Keluaran
			infrastruktur transportasi laut	Data jumlah kunjungan kapal (<i>Data Time Series</i> 2012-2021)					terkaitnya

Sumber : Olahan Peneliti,2022