

PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR JALAN DAN PERTUMBUHAN EKONOMI DI KABUPATEN JAYAWIJAYA PROVINSI PAPUA TAHUN 2013 – 2017

Marlin Reynke Hewada¹

Mesak Iek²

mesakiek@feb.uncen.ac.id

Balthazar Kreuta³

Abstrak

Penelitian ini bertujuan mengkaji pengaruh pembangunan jalan serta jembatan terhadap sektor pertanian, sektor industry, sektor perdagangan, sektor jasa lainnya, serta sektor transportasi dan perkembangan ekonomi di Kabupaten Jayawijaya. Data yang digunakan adalah PDRB harga konstan (2010) periode 2013-2017 dan panjang jalan (km), serta alat analisisnya digunakan regresi linear. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kabupaten Jayawijaya berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto sektor Pertanian, sektor industri, dan sektor perdagangan, sedangkan berdampak positif tetapi tidak signifikan pada sektor jasa lainnya, sektor transportasi dan pertumbuhan ekonomi pada umumnya. Hal ini terjadi karena sektor pertanian dan industry, serta perdagangan merupakan sektor yang membutuhkan jasa transportasi sebagai permintaan turunan dalam mendukung dalam proses produksi maupun proses pengangkutan outputnya. (2) Pembangunan infrastruktur Jalan dan Jembatan berpengaruh positif tetapi tidak signifikan pada sektor jasa lainnya, transportasi dan pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan. Kondisi ini tercipta karena topografi wilayah yang sangat sulit dijangkau oleh jasa angkutan darat secara merata, selain itu, transportasi jarak jauh didominasi dilayani oleh moda angkutan udara. Agar lebih cepat mendorong pertumbuhan ekonomi Kabupaten Jayawijaya, pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan perlu lebih gencar dilakukan untuk menghubungkan wilayah-wilayah yang memiliki potensi ekonomi khususnya sektor pertanian, perkebunan, sektor perdagangan, sehingga akan membuka peluang usaha yang semakin luas dan merata di semua wilayah.

Kata Kunci : Pembangunan infrastruktur Jalan, Pertumbuhan Ekonomi

PENDAHULUAN

Guna mengukur kesuksesan proses pembangunan di wilayah tertentu selalu digunakan indikator pertumbuhan ekonomi dari wilayah itu sendiri. Pengertian dari pertumbuhan ekonomi adalah suatu proses perubahan perekonomian suatu wilayah atau negara secara berkelanjutan menuju suatu masa yang lebih baik pada jangka waktu tertentu, (Todaro, 2006).

Ada berbagai faktor yang dapat memicu proses meningkatkan pertumbuhan ekonomi di suatu daerah atau wilayah dan di antaranya adalah aksesibilitas sumberdaya yang dimiliki wilayah atau negara itu sendiri. Aksesibilitas ini ditentukan oleh penyediaan fasilitas umum yang disediakan di wilayah. Infrastruktur transportasi merupakan salah satu komponen yang turut menentukan aksesibilitas wilayah. Khusus pertumbuhan ekonomi di provinsi Papua yang luas wilayahnya 3 x luas pulau Jawa sangat ditentukan oleh ketersediaan sarana dan prasarana angkutan darat, laut dan udara. Wilayah adat La Pago merupakan wilayah yang selama bertahun-tahun sejak Indonesia merdeka sampai tahun 2010 hanya aksesnya melalui transportasi udara. Namun sejak tahun 2005 sampai sekarang (2018) telah dibangun akses jalan darat sepanjang 585 km dari Jayapura tembus Jayawijaya dan sekitarnya. Bahkan pembangunan jalan ini telah menghubungkan beberapa kabupaten pemekaran dari Kabupaten Jayawijaya. Misalnya jalan dari Wamena tembus kabupaten Tolikara, Kabupaten Lanny Jaya, Kabupaten Puncak Jaya dan Kabupaten Yalimo. Pembangunan jalan dan jembatan tersebut merupakan input penting dalam upaya distribusi barang dan jasa kepada masyarakat.

¹ Alumni Program S1 Jurusan Ilmu Ekonomi FEB Uncen

² Staf Pengajar Jurusan Ilmu Ekonomi FEB Uncen

³ Staf Pengajar Jurusan Ilmu Ekonomi FEB Uncen

Karena Kondisi geografis yang berbeda di tiap wilayah di Papua, perlu adanya moda transportasi yang disesuaikan dengan karakteristik wilayah untuk menunjang hubungan antar daerah yang terpisah. Jasa angkutan saat ini dibutuhkan oleh semua masyarakat termasuk masyarakat di wilayah adat La Pago. Ketika transportasi tidak berfungsi secara maksimal atau tidak berfungsi seperti biasanya, maka akan sangat berdampak bagi perekonomian suatu wilayah, yaitu perekonomian wilayah tersebut tidak berjalan seperti biasanya atau bahkan mati total. Dampak positif dari jasa transportasi antara lain : sebagai factor pemicu pertumbuhan kegiatan ekonomi baru, yang selanjutnya dapat mendorong tersedianya barang dan jasa, terciptanya stabilisasi dan penyamaan harga barang dan jasa antarkota, meningkatnya nilai tambah, terciptanya keunggulan daerah, tumbuh dan berkembangnya usaha-usaha ekonomi dan dapat menciptakan kesempatan kerja bagi penduduk local maupun para migran, (Hans A. Adler, 1983; Iek, 2011; Enne de Boer, 1986).

Penyediaan jalan dan jembatan secara baik dapat berpengaruh kepada pembangunan ekonomi masyarakat langsung maupun tidak langsung. Pembangunan jalan dan jembatan ini merupakan factor kunci bagi bidang-bidang tumbuh dan berkembang serta juga sebagai sarana untuk menciptakan hubungan yang saling mendukung antar-daerah. Pembangunan jalan dan jembatan sangat baik karena ini akan membantu masyarakat, dimana kekhawatiran masyarakat terhadap lonjakan harga di pegunungan tengah pada khususnya dapat teratasi. Percepatan pembangunan wilayah sangat erat dengan pembangunan jalan dan, karena dalam pembangunan wilayah dibutuhkan jasa angkutan sebagai input utama. Sarana dan prasarana transportasi berperan sebagai alat untuk mengarahkan pembangunan, pergerakan infrastruktur dalam kegiatan ekonomi di suatu wilayah tertentu.

Prasarana fisik, khususnya penyediaan jalan sebagai bentuk tata ruang wilayah, memiliki hubungan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi wilayah serta kehidupan sosial ekonomi masyarakat. Dari aspek ekonomi, jalan dan jembatan sebagai kunci penggerak pembangunan ekonomi wilayah, sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi akan sulit dicapai tanpa pembangunan jalan yang mampu menghubungkan semua wilayah.

Di Provinsi Papua khususnya di wilayah pegunungan (adat La Pago), transportasi begitu minim sehingga pengadaan barang dan jasa sangat sulit dilakukan. Namun beberapa tahun terakhir ini infrastruktur jalan dan jembatan telah dibangun dan tersedia cukup memadai sehingga mampu memicu pembangunan di wilayah ini. Hal inilah yang memicu peneliti untuk menganalisis dampak pembangunan jalan terhadap pembangunan sector pertanian di Kabupaten Jayawijaya 2015-2018.

TINJAUAN PUSTAKA

Masalah Kajian

Bertolak dari latar yang diuraikan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut : Berapa besar dampak pembangunan jalan terhadap sektor pertanian, sektor industry, sektor perdagangan, sector jasa lainnya serta sector transportasi dan perkembangan ekonomi di Kabupaten Jayawijaya ?

Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai pada studi ini adalah menganalisis dampak pembangunan jalan dan jembatan terhadap sector pertanian, sector industry, sector perdagangan serta sector transportasi dan perkembangan ekonomi di kabupaten Jayawijaya. Selain itu, sebagai sumber informasi kepada pemerintah daerah Kabupaten Jayawijaya untuk mengambil kebijakan terhadap pembangunan sector transportasi darat.

Kajian Teori

Secara umum infrastruktur didefinisikan sebagai fasilitas public yang disediakan oleh pemerintah sebagai pelayan public untuk mendukung aktivitas ekonomi dan social bagi masyarakat di suatu wilayah. Selanjutnya Mottef (2003) mendefinisikan bahwa infrastruktur tidak terbatas pada aspek ekonomi, tetapi juga menyangkut pertahanan dan kebelanjutan pemangunan suatu pemerintahan. Nasir. M. dan Diana Sari, (2015), menyatakan bahwa sarana dan prasarana jalan dan jembatan sebagai salah satu fasilitas yang dapat mendukung pembangunan dan menciptakan pertumbuhan ekonomi memiliki dampak yang positif dalam mendukung pertumbuhan ekonomi baik jangk pendek maupun dalam jangka pendek maupun dalam panjang panjang, infrastruktur mampu mendorong terciptanya kesempatan kerja,

tidak hanya di sektor konstruksi, tetapi juga di sektor ekonomi lainnya yang saling terkait. Guna menyiapkan pembangunan fasilitas dasar sangat membutuhkan biaya yang sangat besar, yang selalu kurang cepat terjadi loncatan nilai tambah yang cepatpula. Wilayah pedalaman yang tidak diketahui potensi secara pasti dan disertai kondisi social ekonomi masyarakat yang kurang mendukung selalu terabaikan, apalagi wilayah sangat luas seperti Indonesia, selalu terabaikan wilayah pinggiran.

Pembangunan infrastruktur jalan yang menghubungkan kampung/desa dengan kampung/desa maupun desa dengan kota yang merupakan sarana mobilitas utama untuk melakukan berbagai proses transaksi, terutama jaringan jalan sebagai pembentuk struktur ruang nasional dan regional memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah maupun sosial budaya kehidupan masyarakat yang berada di Kabupaten Sorong. Dalam konteks ekonomi wilayah, infrastruktur jalan merupakan factor pemicu utama pertumbuhan usaha ekonomi baru serta lapangan kerja baru, serta sebagai gunting yang ampuh untuk memotong biaya pengurusan tenaga dan waktu masyarakat dari wilayah pedesaan/kampung ke wilayah perkotaan pergi-pulang (Nasution, M.S.Tr.. 1994; Adler 1983). social mtempat bertumpuh dalam perkembangan ekonomi. Tanpa ketersediaan infrastruktur jalan dan pembangunan saran dan prasarana yang bisa digunakan oleh masyarakat dalam meningkatkan ekonomi yang memadai, maka pertumbuhan ekonomi sangat sulit dicapai. Hal ini akan berakibat pada proses pembangunan ekonomi yang tidak berjalan dengan baik dan masyarakat mengalami kesulitan untuk malakukan berbagai proses transaksi antar desa ke desa maupun desa dengan kota. (Christin Dessy Skiyai, Alden Laloma).

Ada pakar lain menyatakan bahwa pembangunan jalan bukan hanya sebagai pemicu pertumbuhan ekonomi tetapi juga sebagai pemersatu bangsa, seperti yang dinyatakan oleh Moteff, (2003), bahwa infrastruktur tidak hanya terbatas pada sudut pandang ekonomi melainkan juga pertahanan dan keberlanjutan pemerintah. Selain itu, Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor. Kemajuan dan perbaikan dalam sektor transportasi, pada umumnya tercermin dari : (a) penurunan ongkos transport pada pemakaian jasanya, (b) Peningkatan kecepatan jasa transport, dan (c) Berbagai perbaikan dalam kondisi atau kualitas jasa transport tersebut, baik transport di dalam maupun transport antar Negara (Ja'far Marwan. 2007; Rustian H. K, 2003; Iek. M., 2013). Artinya bahwa dengan pembangunan jalan dan jembatan yang tersedia dan memadai di wilayah La Pago, maka akan mendorong berbagai perubahan terjadi dan semakin berkembang di wilayah ini. Perubahan yang diharapkan terjadi melalui pembangunan jalan adalah semakin banyak terjadi lompatan-lompatan diberbagai kativitas, seperti adanya usaha-usaha baru terutama UMKM dan UKM, usaha pertanian dan perkebunan, perikanan darat dan sebagainya. Terutama sector pertanian yang merupakan sector basis di wilayah La Pago akan mendapat dampak dorongan yang sangat kuat melalui infrastruktur pembangunan jalan darat yang menghubungkan antarwilayah.

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Jayawijaya, Provinsi Papua dan difokuskan pada pembangunan jalan darat (km) serta Produk Regional Bruto (PDRB) berdasarkan harga konstan 2010.

Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian berupa data sekunder dan bersumber BPS Provinsi Papua dan BPS kabupaten Jayawijaya, data PDRB, panjang jalan yang menghubungkan antar wilayah di kabupaten Jayawijaya yang bersumber dari BPS Kabupaten Jayawijaya, dan indikator ekonomi lainnya yang terkait dengan penulisan ini. Kemudian, Referensi lainnya berupa jurnal, laporan-laporan lain yang terkait dengan kajian ini.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik studi pustaka yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengkaji data BPS, jurnal ilmiah, serta sumber lain yang erat hubungannya dengan masalah yang dibahas.

Teknik Analisis Data

Guna membahas permasalahan dalam penelitian ini dan menguji hipotesis yang telah dikemukakan, maka alat analisis yang digunakan adalah Regresi Linear Sederhana. Metode Regresi

Sederhana disini menganalisis data untuk mengetahui pengaruh dari pembangunan jalan terhadap perkembangan ekonomi sektor pertanian, sektor industri, sektor perdagangan, sektor jasa lainnya, sektor transportasi di Kabupaten Jayawijaya, Perkembangan yang di maksud adalah nilai PDRB Kabupaten Jayawijaya pertahunnya, Model exponensial diturunkan menjadi linear dengan menggunakan logaritma natural (Gujarati D. 1997) :

$$\begin{aligned} Y_1 &= \beta_{1,1} X^{\beta_{2,1}} \mu_1 \\ Y_2 &= \beta_{1,2} X^{\beta_{2,2}} \mu_2 \\ Y_3 &= \beta_{1,3} X^{\beta_{2,3}} \mu_3 \\ Y_4 &= \beta_{1,4} X^{\beta_{2,4}} \mu_4 \\ Y_5 &= \beta_{1,5} X^{\beta_{2,5}} \mu_5 \\ Y_6 &= \beta_{1,6} X^{\beta_{2,6}} \mu_6 \end{aligned}$$

Selanjutnya persamaan di atas dapat ditransformasi menjadi linear dengan (Ln) logaritma natural :

$$\begin{aligned} \text{Ln}Y_1 &= \text{Ln}\beta_{1,1} + \beta_{2,1} \text{Ln} X + \varepsilon_1 \\ \text{Ln}Y_2 &= \text{Ln}\beta_{1,2} + \beta_{2,2} \text{Ln} X + \varepsilon_2 \\ \text{Ln}Y_3 &= \text{Ln}\beta_{1,3} + \beta_{2,3} \text{Ln} X + \varepsilon_3 \\ \text{Ln}Y_4 &= \text{Ln}\beta_{1,4} + \beta_{2,4} \text{Ln} X + \varepsilon_4 \\ \text{Ln}Y_5 &= \text{Ln}\beta_{1,5} + \beta_{2,5} \text{Ln} X + \varepsilon_5 \\ \text{Ln}Y_6 &= \text{Ln}\beta_{1,6} + \beta_{2,6} \text{Ln} X + \varepsilon_6 \end{aligned}$$

Ket. :

- Y_1 = PDRB sektor pertanian kabupaten Jayawijaya
- Y_2 = PDRB sektor industry kabupaten Jayawijaya
- Y_3 = PDRB sektor perdagangan kabupaten Jayawijaya
- Y_4 = PDRB sektor jasa kabupaten Jayawijaya
- Y_5 = PDRB sektor Transportasi kabupaten Jayawijaya
- Y_6 = PDRB Kabupaten Jayawijaya
- β = Konstanta
- X = Panjang Jalan (km²)
- ε = Tingkat error
- R = Koefisien kolerasi
- R^2 = Koefisien Determinasi

Koefisien korelasi (r) adalah nilai yang menunjukkan kuat atau tidaknya hubungan linier antar dua variabel. Koefisien korelasi biasa dilambangkan dengan huruf r dimana nilai r dapat bervariasi dari -1 sampai +1. Nilai r yang mendekati -1 atau +1 menunjukkan hubungan yang kuat antara dua variabel tersebut dan nilai r yang mendekati 0 mengindikasikanlemahnya hubungan antara dua variabel tersebut. Sedangkan tanda + (positif) dan - (negatif) memberikan informasi mengenai arah hubungan antara dua variabel tersebut. Jika bernilai + (positif) maka kedua variabel tersebut memiliki hubungan yang searah. Dalam arti lain peningkatan X akan bersamaan dengan peningkatan Y dan begitu juga sebaliknya. Jika bernilai - (negatif) artinya korelasi antara kedua variabel tersebut bersifat berlawanan. Peningkatan nilai X akan dibarengi dengan penurunan Y.

Koefisien determinasi (R^2) adalah 0 sampai 1. Semakin mendekati 1 besarnya koefisien determinasi suatu persamaan regresi semakin besar pula pengaruh semua variabel independent terhadap variabel dependent (semakin besar kemampuan model yang dihasilkan dalam menjelaskan perubahan nilai variabel dependent).Sebaliknya semakin mendekati nol besarnya koefisien determinasi suatu persamaan regresi semakin kecil pula pengaruh semua variabel independent terhadap nilai variabel dependent (semakin kecil kemampuan model yang dihasilkan dalam menjelaskan perubahan nilai variabel dependent) Besarnya pengaruh variabel bebas secara parsial dilihat dari besarnya determinasi parsial (R^2)

Uji t merupakan pengujian terhadap koefisien dari variabel bebas secara parsial. Uji ini dilakukan untuk melihat tingkat signifikansi dari variabel bebas secara individu dalam mempengaruhi variasi dari variabel terikat. Dengan kata lain, untuk mengetahui apakah variabel terikat dapat menjelaskan perubahan yang terjadi pada variabel bebas secara nyata. Dimana jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ H_1

diterima (signifikan) dan jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ H_0 diterima (tidak signifikan). Uji t digunakan untuk membuat keputusan apakah hipotesis terbukti atau tidak, dimana tingkat signifikan yang digunakan yaitu 5%.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data pada Tabel 1 di bawah ini memperlihatkan bahwa PDRB Kabupaten Jayawijaya mengalami peningkatan selama lima (5) tahunan data analisis ini, khususnya pada sektor pertanian, sektor industri, sektor perdagangan dan sektor jasa lainnya, sektor transportasi, dan pertumbuhan ekonomi dari kelima sektor. Pada tabel tersebut peningkatan yang terjadi terlihat jelas pada tahun 2013 sampai 2017 dengan adanya fasilitas infrastruktur jalan yang baik, akan mempengaruhi aktivitas ekonomi dan perputaran uang yang terjadi di Kabupaten Jayawijaya, sehingga berdampak langsung pada nilai PDRB tersebut.

Tabel 1.
PDRB Kabupaten Jayawijaya Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Konstan (Jutaan Rupiah)

Tahun	PDRB Pertanian	PDRB Industri	PDRB Perdagangan	PDRB Jasa Lain	Total PDRB Transportasi	Total PDRB Keseluruhan
2013	684,491.17	93,725.82	616,831.71	52,522.95	786,815.40	4.124.297,41
2014	754,092.70	106,549.42	720.804.49	59.229.98	802,817,12	4.755.594,22
2015	821,092.70	112.947.1	838.507.0	65.118.2	1,065,471.2	5.416.220,1
2016	882.515.9	123.815.3	977.157.5	72.072.9	1,221,889.6	6.139.826,5
2017	942,254.6	135.337.5	1.125.509.5	79.674.0	1,350,487.7	6.803.151,8

Sumber :BPS, Kabupaten Jayawijaya dalam angka 2018

Bertolak dari data PDRB pada table di atas, maka untuk mengetahui pengaruh dari variabel pembangunan jalan (X) terhadap Variabel pertumbuhan PDRB (Y), maka di lakukan analisis melalui perhitungan regresi linear sederhana dengan menggunakan SPSS 22.0, dan perhitungan ini dilakukan terpisah per-sektor. Hasil perhitungan regresi linear sederhana dapat ditambihkan berikut ini.

1. Pengaruh Pembangunan Jalan (Km) Terhadap pertumbuhan PDRB Sektor Pertanian

Berdasarkan model regresi yang dibangun ini : $Y_{pertanian} = 171.638 + 15.915 + e$, di mana konstanta (α) sebesar 171,638 yang berarti bahwa jika pembangunan jalan tidak dilakukan atau $X = 0$, maka PDRB sektor pertanian hanya sebesar 171.638. dan koefisien konstanta sebesar 15.915 point, yang berarti bahwa jika pembangunan jalan di bangun sepanjang 1 km akan mendorong pertumbuhan PDRB sector pertanian sebesar koefisien regresi “b” = 15.915. Selanjutnya Koefisien korelasi sebesar $r = 0,905$ persen, berarti bahwa hubungan pembanguann jalan (km) dengan pertumbuhan PDRB sector pertanian memiliki hubungan yang sangat kuat, hal ini terbukti dengan uji t-hitung sebesar 7,027 dengan sig 0,006, selain itu, pada analisis ini membuktikan bahwa kedua variabel pembangunan jalan dan pertumbuhan PDRB sector pertanian memiliki hubungan yang linear (searah).

Tabel 2.
Hasil Regresi Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan PDRB sector Pertanian

Variabel	Koefisien	t-hitung	Sig
Konstanta α	171.638	7.017	0.006
Panjang Jalan (x)	15.915	3.693	0.034
R	0.905		
R ²	0.820		

Sumber : Data diolah dengan SPSS versi 22., tahun 2019

Dari hasil koefien determina diperoleh nilai $R^2 = 0,820$ yang berarti bahwa pertumbuhan PDRB sektor pertanian sebagai variabel dependen mampu dijelaskan oleh variabel independen yaitu pembangunan jalan sebesar 82% dan sisanya sebesar 18 persen dijelaskan oleh variable di luar model ini.

Dalam tabel hasil uji t pengaruh pembangunan jalan terhadap pertumbuhan PDRB sektor pertanian diperoleh $t_{hitung} > t_{tabel}(3.693 > 2,571)$, artinya variabel pembangunan jalan dapat

berpengaruh nyata dan signifikan 5%. Hasil dari uji t di atas membuktikan bahwa pembangunan jalan berpengaruh positif terhadap PDRB sektor pertanian.

2. Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap PDRB Sector Industri

Dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan sector Industri di Kabupaten Jayawijaya ditunjukkan melalui formula sebagai berikut : $Y_{\text{industri}} = 249.179 + 2.383x + e$

Dari model regresi terlihat bahwa : konstanta sebesar 249.179 berarti bahwa jika pembangunan jalan atau $X = 0$, maka PDRB sector industry di Kabupaten Jayawijaya hanya sebesar 249.179. Selanjutnya koefisien regresi “b” sebesar 2,383 bermakna bahwa jika pembangunan jalan bertambah 1 km, maka akan mendorong pertumbuhan PDRB sector industry sebesar $b = 2.383$.

Analisis ini menunjukkan Koefisien korelasi sebesar $r = 0,866$, yang menunjukkan hubungan yang kuat dan signifikan antara variabel pembangunan jalan (km) dengan pertumbuhan PDRB sector industry. Kedua variabel tersebut memiliki hubungan yang searah (linear) dan positif.

Tabel 3.

Hasil Regresi Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap PDRB Industri

Variabel	Koefisien	t hitung	Sig
Konstanta α	249.179	5.519	0.012
Panjang Jalan (x)	2.383	2.996	0.048
R	0.866		
R ²	0.750		

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS versi 22, tahun 2019

Dari hasil analisis regresi diperoleh koefisien Determinasi $R^2 = 0,750$ yang berarti bahwa pertumbuhan PDRB sektor industri mampu dapat dijelaskan oleh variabel pembangunan jalan sebesar 75 persen dan sisanya sebesar 25 persen dapat dijelaskan oleh variabel di luar model ini.

Berdasarkan tabel koefisien di peroleh hasil signifikan 0,048 pada analisa panjang jalan terhadap PDRB sektor industri, berarti terdapat pengaruh yang signifikan antara panjang jalan dengan PDRB sektor industri. Dalam tabel hasil regresi pengaruh pembangunan jalan terhadap PDRB sektor industri diperoleh $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$ ($2.996 > 2,571$), artinya variabel pembangunan jalan akan berpengaruh nyata pada variabel PDRB sektor industri pada tingkat signifikan 5%. Hasil dari uji t di atas membuktikan bahwa pembangunan jalan berpengaruh positif terhadap PDRB sektor industri signifikan secara statistik.

3. Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap PDRB Perdagangan

Dari hasil olah SPSS versi 22, diperoleh fungsi Regresi $Y_{\text{perdagangan}} = 263.550 + 21.4897X + e$, di mana : koefisien konstanta sebesar 263.550 berarti bahwa jika variabel $X = 0$ atau pembangunan jalan tidak dilakukan maka PDRB sektor perdagangan hanya sebesar 263.550, selanjutnya koefisien regresi “b” = 21.4897, berarti bahwa jika pembangunan jalan dilakukan sepanjang 1 km akan berdampak pada pertumbuhan PDRB sektor perdagangan sebesar 21.4897. Koefisien korelasi sebesar $r = 0.904$, nilai ini menunjukkan hubungan linier antar panjang jalan dengan PDRB sektor perdagangan sangat kuat dengan tanda + (positif), kedua variabel tersebut memiliki hubungan yang linear. Dalam arti bahwa peningkatan pembangunan jalan akan berdampak Linear terhadap peningkatan PDRB sektor perdagangan.

Selanjutnya koefisien determinasi (R^2) = 0,817 yang berarti bahwa naik turunnya variabel PDRB sektor industri dapat dijelaskan oleh variabel pembangunan jalan sebesar 81,7% dan sisanya sebesar 18 persen dijelaskan oleh variabel di luar model.

Tabel 4.

Hasil Regresi Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap PDRB Perdagangan

Variabel	Koefisien	t-hitung	Sig
Konstanta α	263.550	5.392	0.012
Panjang Jalan (x)	31.489	3.667	0.035
R	0.904		
R ²	0.817		

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS 22, tahun 2019

Berdasarkan tabel koefisien di peroleh hasil signifikan 0,035 pada analisa panjang jalan terhadap PDRB sektor perdagangan, berarti terdapat pengaruh yang signifikan antara panjang jalan dengan PDRB sektor perdagangan.

Hasil regresi menunjukkan bahwa tanpa adanya pengaruh dari variabelindependen atau variabel bebas X (panjang jalan) maka PDRB Perdagangan adalah sebesar 263.550 kemudian $\beta_1 = 31.489 X$ artinya apabila panjang jalan mengalami pembangunan sebesar satu persen maka PDRB Perdagangan mengalami peningkatan sebesar 31.4%

Dalam tabel hasil regresi pengaruh pembangunan jalan terhadap PDRB sektor perdagangan diperoleh $t_{hitung} > t_{tabel} (3.667 > 2,571)$, artinya variabel pembangunan jalan akan berpengaruh nyata pada variabel PDRB setor industri pada tingkat signifikan 5%. Hasil dari uji t diatas pembangunan jalan berpengaruh positif terhadap PDRB sektor perdagangan signifikan secara statistik.

4. Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap PDRB Jasa Lain

Fungsi Regresi yang dibangun guna menganalisis hubungan pembangunan jalan terhadap pertumbuhan PDRB adalah sebagai berikut : $Y_{jasa\ lain} = 101.332 + 10.134X + e$; di mana : konstanta sebesar 101,332 yang berarti bahwa jika pembangunan jalan (X) = 0, maka PDRB sector jasa lainnya hanya sebesar 101,1332, sedangkan koefisien regresinya sebesar 10,134, ini bermakna bahwa jika pembanguna jalan bertambah 1 km maka, PDRB sector jasa lainnya meningkatkan sebesar 10,134 point.

Selanjutnya koefisien korelasi “r”= 0,710, menunjukkan hubungan yang cukup kuat dan signifikan, kedua variabel tersebut memiliki hubungan yang searah.

Tabel 5.

Hasil Regresi Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap PDRB Jasa Lainnya

Variabel	Koefisien	t-hitung	Sig
Konstanta α	101.332	4.689	0.018
Panjang Jalan (x)	10.134	2.747	0.017
R	0.710		
R ²	0.504		

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS 22, tahun 2019

Koefisien determinasi menunjukkan nilai R² = 0,504 yang berarti bahwa naik turunnya PDRB sektor Jasa lain hanya mampu dijelaskan oleh variabel pembangunan jalan sebesar 50,4% dan sisanya sebesar 49.6 persen dapat di dijelaskan oleh variabel lain di luar model yang dibangun pada penelitian ini. Berdasarkan tabel koefisien diperoleh hasil signifikan 0,017 pada analisa panjang jalan terhadap PDRB sektor jasa lainnya, berarti terdapat pengaruh yang signifikan antara panjang jalan dengan PDRB sektor jasa lainnya.

Hasil uji pengaruh pembangunan jalan terhadap PDRB sektor Jasa diperoleh $t_{hitung} > t_{tabel} (2.747 > 2,571)$, artinya variabel pembangunan jalan dapat berpengaruh nyata pada variabel PDRB sektor Jasa pada tingkat signifikan 5%.

5. Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap PDRB Transportasi

Fungsi regresi yang dibangun pada model ini seperti berikut : $Y_{transportasi} = 115.540 + 0,004X + e$; di mana konstantan sebesar 115.540, memberi makna bahwa jika tidak ada pembangunan jalan (X=0) maka sector transportasi memberi kontribusi terhadap pertumbuhan PDRB kabupaten Jayawijaya sebesar nilai konstanta (115.540), sedangkan koefisien regersi “b” sebesar 0.004, angka ini berarti bahwa jika jalan dibangun sepanjang 1 km akan memberi dampak terhadap pertumbuhan PDRB sebesar 0.004. dampaknya sangat kecil. Hal ini juga terbukti dengan nilai koefisien korelasi yang sangat lemah sebesar 0.478 dan juga pada koefisien determinasi (r²) yang pengaruhnya sangat kecil sebesar 0,229 persen. Dari hasil ini membuktikan bahwa jasa transportasi dalam model ini kurang mampu menjelaskan pengaruh jasa transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi.

Tabel 6.

Hasil Regresi Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap PDRB Transportasi

Variabel	Koefisien	t-hitung	Sig
Konstanta α	115.540	7.104	0.006

Panjang Jalan (x)	0,004	0,943	0.415
R	0.478		
R ²	0.229		

Sumber : Pengolahan Data menggunakan SPSS, data diolah 2019

Berdasarkan tabel koefisien di peroleh hasil signifikan 0,415 pada analisa panjang jalan terhadap PDRB pertanian, berarti tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara panjang jalan dengan PDRB sektor transportasi.

Dalam tabel hasil regresi pengaruh pembangunan jalan terhadap PDRB sektor pertanian diperoleh $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($0,943 < 2,571$), artinya variabel pembangunan jalan berpengaruh nyata pada variabel PDRB sektor Transportasi pada tingkat signifikan 5%. Hasil dari uji t di atas pembangunan jalan berpengaruh positif terhadap PDRB sektor Transportasi signifikan secara statistik.

6. Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap Perkembangan Ekonomi Kabupaten Jayawijaya

Fungsi regresi dari model pembangunan jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di kabupaten Jayawijaya seperti yang ditampilkan : $Y_{Total\ PDRB} = 605.780 + 22.858X + e$; dimana koefisien konstanta sebesar 605.780 menunjukkan bahwa jika variabel $X = 0$ atau pembangunan tetap dan tidak mengalami perubahan, maka PDRB Kabupaten Jayawijaya sebesar 605.780. sedangkan koefisien regresi “b” sebesar 22.858 berarti bahwa jika pembangunan jalan meningkat sebesar 1 km maka dampaknya terhadap pertumbuhan PDRB sebesar 22.858.

Koefisien korelasi r sebesar ($r = 0,623$), yang menunjukkan hubungan yang kuat antara dua variabel, yaitu panjang jalan dan total PDRB secara keseluruhan, dengan tanda + (positif), kedua variabel tersebut memiliki hubungan yang searah. Dalam berarti bahwa peningkatan pembangunan jalan dapat mendorong peningkatan PDRB kabupaten Jayawijaya.

Tabel 7.

Hasil Regresi Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap Total PDRB

Variabel	Koefisien	t-hitung	Sig
Konstanta α	605.780	9.809	0.002
Panjang Jalan (X)	22.858	3.379	0.026
R	0.623		
R ²	0.388		

Sumber : Pengolahan Data menggunakan SPSS, data diolah 2019

Koefisien determinasi pada model ini memperlihatkan bahwa hasil diperoleh $R^2 = 0,388$ yang berarti bahwa variabel PDRB sebagai variabel dependen mampu dijelaskan oleh variabel independen yaitu pembangunan jalan sebesar 38,8% dan sisanya sebesar 61,20% dijelaskan oleh variabel di luar model ini.

Dalam tabel hasil regresi pengaruh pembangunan jalan terhadap PDRB diperoleh $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($3.379 > 2,571$), artinya variabel pembangunan jalan dapat berpengaruh nyata pada variabel total PDRB pada tingkat signifikan 5%. Hasil dari uji t menunjukkan bahwa pembangunan jalan berpengaruh positif terhadap total PDRB dan signifikan secara statistik.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada penelitian ini maka berikut ini dapat disimpulkan beberapa temuan sebagai berikut :

1. Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kabupaten Jayawijaya berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan PDRB sektor Pertanian, sector industri, dan sector perdagangan, sedangkan sector jasa lainnya serta sector transportasi dan pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan berpengaruh positif tetapi tidak signifikan. Hal ini terjadi karena sector pertanian dan industry, serta perdagangan merupakan sector yang membutuhkan jasa transportasi sebagai permintaan turunan dalam mendukung proses produksi maupun proses pengangkutan output sector pertanian ke pasar.

2. Pembangunan infrastruktur Jalan dan Jembatan berpengaruh positif dan signifikan pada sector jasa lainnya namun pengaruhnya sangat kecil. Hal ini terjadi sebagai akibat dari topografi wilayah yang sulit dijangkau melalui moda angkuta darat secara merata, sehingga hubungan jarak jauh dominand dilayani oleh moda angkutan udara.

Saran

1. Agar lebih cepat mendorong pertumbuhan ekonomi Kabupaten Jayawijaya, pembangunan infrastruktur jalan dan jemaban perlu lebih gencar dilakukan untuk menghubungkan wilayah-wilayah yang memiliki potensi ekonomi khususnya sektor pertanian, perkebunan, sektor sektor perdagangan, sehingga akan membuka peluang usaha yang semakin luas dan merata di semua wilayah.
2. Pembangunan Jalan dan jembantan yang menghubungkan kabupaten pemekaran yang ada di sekitar serta pembangunan jalan Jayapura-Jayawijaya agar menjadi priorita untuk dipercepat proses pembanguannya agar mampu mendorong dan menggerakkan pergerakan aktivitas social dan ekonomi yang akan bermuara pada pertumbuhan ekonomi kabupaten jayawijaya pada jangka pendek, menengah dan jangka panjang.

DAFTAR PUSTAKA

- _____ (2012), Jayawijaya dalam angka 2012. Badan Pusat Statistik Provinsi Papua;
- _____ (2008), Jayawijaya dalam angka 2008. Badan Pusat Statistik Provinsi Papua;
- _____ (2009), Jayawijaya dalam angka 2009. Badan Pusat Statistik Provinsi Papua;
- _____ (2010), Jayawijaya dalam angka 2010. Badan Pusat Statistik Provinsi Papua;
- _____ (2011), Jayawijaya dalam angka 2011. Badan Pusat Statistik Provinsi Papua;
- Badan Pusat Statistik (2013), Jayawijaya dalam angka 2013. Badan Pusat Statisti Provinsi Papua;
- Bastias, Desi Dwi (2010), Analisis pengaruh pengeluaran pemerintah atas pendidikan kesehatan dan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia periode 1969 – 2009. Universitas Diponegoro Semarang Elastisitas ekonomi (<https://www.facebook.com/GudangIlmu/posts/413297545482678>);
- Enne de Boer, (1986). Transport Sociology (Social Aspects of Transport Planning), Pegramod Press, Oxford, New York. Beijing -Frankfurt- Sa Paulo – Sydney- Tokyo-Toronto;
- Gujarati.D. (1997). Ekonometrika Dasar. Erlangga, (Alih Bahasa: Drs.Ak. Sumarno Zain, MBA);
- Hans A. Adler. (1983). Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan, diterjemahkan oleh Paul Sitohang, UI Press 1983;
- Hasim Indayani (2013), Analisis keterkaitan transportasi darat dengan pertumbuhan ekonomi di kabupaten merauke periode 2002–2011. Universitas Hasanudin Makasar;
- Inden Noldi (2008), Pengaruh jumlah penduduk terhadap kebutuhan jasa angkutan umum (taxi) pada trayek manokwari – ransiki di kabupaten manokwari UniversitasCendrawasih Jayapura;
- Ja'far Marwan. (2007). Infrastruktur Pro Rakyat (Strategi Investasi Infrstruktur Indonesia Abad 21). Pustaka Toko Bangsa, Jogyakarta;
- Jamli Ahmad (1996). Teori Ekonomi Makro. BPFE Yogyakarta;
- Kamaluddin Rustian H. (2003). Ekonomi Transportasi (Karakteristik, Teori, dan Kebijakan) Ghalia Indonesia;
- Konsep Elastisitas (<http://yahyadfirst683.blogspot.com/2013/04/konsep-elastisitas.html>);
- Konsep Pembangunan (<http://www.scribd.com/doc/55339436/Konsep-Pembangunan>);
- Meining tyas Dwi Hidayatika (2007).Peranan infrastuktur dan pertumbuhan ekonomi. Universitas Indonesia;
- Iek, Mesak (2017). Analisis Peningkatan Infrastruktur Jalan Dalam Mengurangi Kepadatan Lalulintas di Kota Jayapura. Jurnal Kajian Ekonomi dan Studi Pembangunan. Volume IV No. 1, April 2017;
- Morlok Edward (1984), Pengantar teknik dan perencanaan transportasi. Penerbit Erlangga;
- Mottef, John, Claudia Copeland dan John Fischer, (2003). Critical Infrastruktur Indonesia: What Makes an Infrastrukture Critical? Congressional Research Service;

- Muhammad Nasir, Diana Sari, (2015), Pengaruh Pengeluaran Pemerintah, Ekspor, Infrastruktur Jalan dan Jumlah Penduduk Terhadap Pendapatan Nasional Indonesia, *JURNAL EKONOMI DAN KEBIJAKAN PUBLIK*, Volume 2 Nomor 2, November 2015;
- Nasution, M.S.Tr. (1994). Manajemen Transportasi. Ghalia Indonesia;
- Pedoman Penulisan Karya Ilmiah, Tim IE Pengertian Dan defenisi Pembangunan (http://carapedia.com/pengertian_definisi_pembangunan_info2042.html);
- Pengertian Pembangunan Menurut Para Ahli (<http://www.slideshare.net/septianraha/pengertian-pembangunan-menurut-para-ahli>);
- Pengertian Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) (<http://matakristal.com/pengertian-produk-domestik-regional-bruto-pdrb/>);
- Putong Iskandar (2002), Pengantar ekonomi mikro dan makro. Penerbit Ghalia Indonesia;
- Rustiadi, E., Saefulhakim S. dan Panuju D.R. (2009). Perencanaan dan Pengembangan Wilayah;
- Situs refrensi karya tulis dan contoh skripsi (2008), Strategi pembangunan infrastruktur jalan untuk pengembangan Kabupaten Jayawijaya (http://pustakanet.wordpress.com/2008/07/27/strategipembangunan_infrastruktur-jalan-untuk-pengembangan-kabupaten-Jayawijaya/);
- Soelistyo (2004), Materi pokok pengantar ekonomi makro. Penerbit Universitas Terbuka;
- Sugiyono (2009). Statistika untuk penelitian. Penerbit erlangga;
- Sukirno Sadono (2010), Ekonomi pembangunan : proses, masalah, dan dasar kebijakan. Prenada Media Grup Jakarta;
- SukirnoSadono (2006), Makro ekonomi teori pengantar .edisi ketiga PT Raja Grafindo Persada Jakarta;
- Suryono wiranto bagus. (2010. Analisis Pengaruh Pendapatan Asli Daerah, Tingkat Investasi dan Tenaga Kerja Terhadap PDRB Jawa Tengah. Universitas Dipenogoro.