

## Pengaruh Infrastruktur Publik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Langsa

Iskandar<sup>1</sup>, Nuraini<sup>2</sup>

Fakultas Ekonomi Universitas Samudra

<sup>1</sup>email: [iskandar@unsam.ac.id](mailto:iskandar@unsam.ac.id)

<sup>2</sup>email: [aini01042016@gmail.com](mailto:aini01042016@gmail.com)

### Abstract

*The purpose of this research is to analyze the influence of road and water infrastructure partially and simultaneously on economic growth in the city of Langsa. Variables of Gross Regional Domestic Product (GRDP) as dependent or bound variables and road and water infrastructure variables as independent variables or independent variables. These data use timeseries with time periods from 2008-2017. The method used is using multiple linear regression analysis with Eviws 10 program. The resulting regression equation is  $Y = 4.385333 + 0.003634X1 + 9.69E-06X2$ . The constant value of 4.385333 is the value of the level of economic growth. From the results of the test, it can be seen that the value of the road infrastructure variable is  $t \text{ count} < t \text{ table} (0.597539 < 1.8945)$  and the  $t$  value is significant  $0.5720 > 0.05$  so  $H_0$  is rejected and  $H_a$  is accepted. Thus it can be concluded that partially the road infrastructure has an effect but not significantly on the economic growth of Langsa City. Based on the results of  $t \text{ count} < t \text{ table} (1.160841 < 1.8945)$  and significant  $t$  value that is equal to  $0.2898 > 0.05$  then  $H_0$  is accepted and  $H_a$  is rejected, thus it can be concluded that the Water Infrastructure partially influences but not significant to Growth Economy in Langsa City. From the results of the  $F \text{ table}$  test at a significant level of  $\alpha = 5\%$  it is 5.5914. Therefore, the calculation of  $F \text{ count} < F \text{ table} (0.835939 < 5.5914)$ , and the significance value of  $0.478353 > 0.05$ ,  $H_0$  is rejected. Then it can be stated that road infrastructure and water infrastructure simultaneously have an effect but not significantly on economic growth in Langsa City. Thus the hypothesis can be accepted. the value of  $R \text{ Square} (R^2)$  is 0.217923 so the determinant coefficient value is 21.7923% which means that the road infrastructure variable and the rest 78.2077% are influenced by other variables not examined in this study. Water infrastructure influences economic growth in Langsa City amounting to 21.7923%*

**Keywords :** Road Infrastructure, Water Infrastructure, GRDP

### 1. PENDAHULUAN

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator mengukur keberhasilan pembangunan ekonomi disuatu negara. Seperti yang diungkapkan Subandi (2014) bahwa pembangunan ekonomi merupakan suatu rangkaian proses kegiatan yang dilakukan oleh suatu negara untuk mengembangkan kegiatan atau aktivitas ekonomi guna meningkatkan taraf hidup/kemakmuran (*Income per capita*) masyarakat di suatu daerah atau negara dalam

jangka panjang. Kemakmuran itu sendiri dapat ditunjukkan dengan meningkatnya pendapatan perkapita masyarakat di daerah atau negara tersebut karena kenaikan pendapatan perkapita merupakan suatu pencerminan dari timbulnya perbaikan dalam kesejahteraan ekonomi masyarakat. Tujuan utama dari pembangunan ekonomi adalah menciptakan tingkat laju pertumbuhan ekonomi yang setinggi-tingginya, diikuti dengan pemberantasan kemiskinan, penanggulangan ketimpangan

pendapatan, penyediaan lapangan kerja, pendidikan yang lebih baik, peningkatan standar kesehatan dan nutrisi, perbaikan kondisi lingkungan hidup, dan pemerataan kesempatan, serta penyegaran kehidupan budaya (Amalia, 2007). Pembangunan ekonomi nasional di tujukan dalam rangka meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat serta pemerataan di antar daerah. Terjadinya ketimpangan pertumbuhan ekonomi antar satu daerah dengan daerah lainnya di Indonesia akan mempengaruhi laju pertumbuhan ekonomi nasional secara agregat, yang berarti pembangunan ekonomi akan mengalami hambatan.

Banyaknya pelanggan dan total air yang disalurkan di Kota Langsa pada tahun 2017 yaitu sebesar 2.972.260 m<sup>3</sup>, ini adalah jumlah terbesar dari kurun waktu 2010-2017. Hal ini di karenakan Kota Langsa mengalami penambahan jumlah penduduk (BPS:2018). Semakin tingginya jumlah penduduk disuatu wilayah atau daerah maka kebutuhan hidup masyarakat akan meningkat pula guna memenuhi kebutuhan hidup seperti adanya air bersih. Penggunaan air yang disalurkan di Kota Langsa tertinggi berada di rumah tangga yaitu sebesar 2.293.243 m<sup>3</sup> di bandingkan dengan industri, instansi pemerintah dan lain-lain.

Infrastruktur memberikan dampak terhadap perekonomian melalui dua cara yaitu dampak secara langsung dan dampak secara tidak langsung. Dampak langsung dari adanya infrastruktur terhadap perekonomian adalah meningkatnya output dengan bertambahnya infrastruktur, sedangkan dampak tidak langsung adalah mampu mendorong kenaikan aktifitas perekonomian yang akan meningkatkan modal baik bagi pihak swasta maupun pihak pemerintah serta dapat menyerap tenaga kerja yang berakibat pada kenaikan output. Infrastruktur yang baik juga dapat meningkatkan produktivitas dan mengurangi biaya produksi. Pembangunan infrastruktur baik berupa jalan dan air bersih sangatlah penting dalam rangka meningkatkan perekonomian masyarakat di suatu wilayah. Prasarana infrastruktur tidak hanya digunakan oleh pihak rumah tangga tetapi juga di gunakan oleh pihak swasta, bahkan pemerintah. Adapun tujuan yang ingin di capai

dalam penelitian ini adalah Untuk mengetahui pengaruh infrastuktur publik (jalan dan air) secara parsial terhadap pertumbuhan ekonomi di kota Langsa. Untuk mengetahui pengaruh infrastuktur publik (jalan dan air) secara simultan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Langsa.

## 2. KAJIAN KEPUSTAKAAN

### Infrastruktur

Infrastruktur memiliki sifat eksternalitas. Berbagai infrastruktur seperti Jalan, PDAM, Telkom, dan lainnnya memiliki sifat eksternalitas positif. Memberikan dukungan bahwa fasilitas yang diberikan oleh berbagai infrastruktur merupakan eksternalitas positif yang dapat meningkatkan produktivitas semua input dalam proses produksi. Eksternalitas positif pada infrastruktur yaitu berupa efek limpahan (*Spillver Effect*) dalam bentuk peningkatan produksi perusahaan-perusahaan dan sektor pertanian tanpa harus meningkatkan input modal dan tenaga kerja ataupun juga meningkatkan level teknologi. Dengan dibangunnya infrastruktur, tingkat produktivitas, perusahaan dan sektor pertanian akan meningkat. Salah satunya yang paling terlihat adalah pembangunan jalan. Disinilah infrastruktur dapat berperan dalam penanggulangan kemiskinan, yakni dengan meningkatkan akses baik kaum miskin dan akses bagi intervensi pemerintah untuk lebih efektif dalam menanggulangi kemiskinan. Akses yang lebih baik akan mampu mengurangi biaya hidup, meningkatkan pendapatan dan membuka kesempatan bagi kaum miskin untuk mendapatkan manfaat dari pertumbuhan ekonomi (Caning dan Pedroni, 2004:11).

### Infrastruktur Publik

Infrastruktur sosial merupakan fasilitas dan sarana prasarana yang disediakan pemerintah atau modal swasta yang lebih dominan dalam bidang pelayanan seperti contohnya sekolah, rumah sakit dan lainnya. Namun dengan demikian tujuan dari infrastruktur tersebut sama yaitu sebagai penunjang pertumbuhan ekonomi karena salah satu penunjang pertumbuhan ekonomi adalah pembangunan ekonomi, pembangunan

ekonomi berjalan dengan baik karena pertumbuhan ekonomi yang pesat oleh sebab itu keduanya saling berhubungan satu sama lain (Susanto, 2009).

### **Pertumbuhan Ekonomi**

Kuznet (Jhingan, M.L, 2012) mendefinisikan pertumbuhan ekonomi sebagai kenaikan jangka panjang dalam kemampuan suatu Negara untuk menyediakan semakin banyak jenis barang-barang ekonomi kepada penduduknya. Di zaman ahli ekonomi klasik, seperti Adam Smith dalam buku yang berjudul *An Inquiry Into The Nature And Cause Of The Wealth Nations*, menganalisis sebab berlakunya pertumbuhan ekonomi dalam faktor yang menentukan pertumbuhan ekonomi. Setelah Adam Smith, beberapa ahli ekonomi klasik lainnya seperti Ricardo, Malthus, Stuart Mill, juga membahas masalah perkembangan ekonomi (Sukirno, 2006:132-137).

1. Teori Pertumbuhan Klasik
2. Teori Pertumbuhan Neo Klasik
3. Teori Pertumbuhan Harrod-Domar

### **Teori Tahap-Tahap Pertumbuhan Ekonomi**

Professor W.W. Rostow memakai pendekatan sejarah dalam menjelaskan proses perkembangan ekonomi. Ia membedakan lima tahap pertumbuhan ekonomi yaitu (Sukirno, 2006). Tahap tradisional adalah “suatu masyarakat yang strukturnya berkembang didalam fungsi produksi berdasarkan ilmu dan teknologi pra-Newton dan sebagai hasil pandangan pra-Newton teradap dunia fisika.” Struktur sosial masyarakat pada masa ini bersifat berjenjang, hubungan darah keluarga memainkan peran yang menentukan. Kekuasaan politik terpusat di daerah, di tangan bangsawan pemilik tanah yang didukung oleh sekelompok serdadu dan pegawai negeri. Lebih dari 75% penduduk bergerak di bidang pertanian. Tahap ke dua ini merupakan masa transisi dimana prasyarat-prasyarat pertumbuhan swadaya yang di bangun atau diciptakan. Bagaimana pun, proses penciptaan prasyarat tinggal landas dari masyarakat tradisional berjalan menurut arah ini “pada mulanya berkembang suatu gagasan bahwa kemajuan ekonomi bukanlah sesuatu yang

mustahil dan merupakan satu syarat penting bagi tujuan lain yang di anggap terbaik, baik itu kebanggaan nasional, keuntungan pribadi, kesejahteraan umum atau kehidupan yang lebih baik bagi anak cucu. Pembangunan yang berkesinambungan dan perluasan industri modern dapat terjadi, terutama dengan menanamkan kembali keuntungan ke saluran investasi yang menguntungkan.

Tahap tinggal landas merupakan titik yang menentukan di dalam kehidupan suatu masyarakat “ketika pertumbuhan mencapai kepentingan masyarakat tradisional membuat terobosan yang menentukan dan kepentingan bersama membentuk struktur masyarakat tersebut.” Dengan istilah kepentingan bersama itu Rostow menunjukkan “bahwa pertumbuhan biasanya berjalan menurut deret ukur, seperti rekening tabungan yang bunganya dibiarkan bergabung dengan simpanan pokok”. Dalam tahap ini sektor pelopor baru akan menggantikan pelopor lama yang akan mengalami kemunduran.

Sektor primer dalam tahap ini ditentukan oleh teknologi, kekayaan alam dan juga kebijakan pemerintah. Dalam menganalisis ciri-ciri tahapan ini, Rostow menekankan penelaahannya pada corak perubahan sektor pelopor industri di berbagai negara maju dan ia menunjukkan bahwa setiap negara memiliki perbedaan disetiap jenis sektor pelopornya, misalnya jika Inggris industri tekstil digantikan oleh industri baja, batu bara, peralatan teknik berat. Sedangkan di Jerman dan di Amerika jaringan rel kereta api digantikan dengan industri baja dan industri peralatan berat. Kecenderungan kepada konsumsi besar-besaran barang yang tahan lama, ketiadaan pengangguran dan peningkatan kesadaran akan jaminan sosial, membawa kepada laju pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi. Menurut sejarah, Amerika Serikat adalah Negara pertama (1920) yang mencapai era konsumsi masa besar-besaran seperti itu, diikuti Inggris pada tahun 1930an, Jepang dan Eropa Barat pada 1950an dan Rusia setelah kematian Stalin.

### **Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi**

- 1) Faktor Ekonomi

- a. Sumber Daya Alam
  - b. Akumulasi Modal
  - c. Organisasi
  - d. Kemajuan Teknologi
  - e. Pembagian Kerja dan Skala Produksi
- 2) Faktor Nonekonomi
- a. Faktor Sosial
  - b. Faktor Manusia
  - c. Faktor Politik dan Administratif

### **Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi**

Karakteristik infrastruktur adalah eksternalitas, baik positif maupun negatif dan adanya monopoli alamiah (*natural monopoly*) yang disebabkan oleh tingginya biaya tetap serta tingkat kepentingannya dalam perekonomian. Selain itu, infrastruktur juga bersifat non eksklusif (tidak ada orang yang dapat dikesampingkan), non rivalry (konsumsi seorang individu tidak mengurangi konsumsi individu yang lainnya) serta umumnya biaya marginal adalah nol. Infrastruktur juga umumnya tidak diperjual belikan (non tradable) (Henner, 2000).

Sullivan dan Arthur Dkk (2003) dan Oxford Dictionary. Istilah ini umumnya merujuk kepada hal infrastruktur teknis atau fisik yang mendukung jaringan struktur seperti fasilitas antara lain dapat berupa jalan, kereta api, air bersih, bandara, kanal, waduk, tanggul, pengolahan limbah perlistrikan telekomunikasi, pelabuhan secara fungsional. Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional maupun regional.

Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu negara maupun daerah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi. Inilah yang menyebabkan pembangunan infrastruktur menjadi fondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Bertambahnya infrastruktur dan perbaikannya oleh pemerintah diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi (Suratno, 2010).

Adapun dugaan sementara dari penelitian ini infrastruktur publik (jalan dan air) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di kota langsa. infrastruktur publik (jalan dan air) secara simultan berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di kota langsa.

### **3. METODE PENELITIAN**

Jenis data yang digunakan adalah data kualitatif dan data kuantitatif dengan memerhatikan jenis data yang digunakan. Metode pengumpulan data menggunakan teknik penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan. Penelitian kepustakaan yaitu cara untuk memperoleh data yang penulis lakukan dengan membaca buku-buku, jurnal, dan artikel yang berhubungan dengan judul tulisan ini. Sedangkan penelitian lapangan ini dilakukan dengan cara menelaah dokumen yang telah disediakan oleh Badan Pusat Statistik. Metode analisa data digunakan untuk mengubah atau menganalisa data hasil penelitian agar dapat diinterpretasikan sehingga laporan yang dihasilkan mudah untuk dipahami. Metode analisis data menggunakan analisis regresi linier berganda (multiple regression analysis), dan pengolahan data menggunakan software Eviews. Analisis data dilakukan dengan menguji secara statistik variabel-variabel dengan perangkat lunak. Dari analisis diharapkan dapat digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel terikat dengan variabel bebas. Dimana Jadi analisis regresi berganda akan dipakai bila jumlah variabel independennya minimal 2. Jadi, model regresi pada penelitian ini adalah:

$$Y = a + 1 X_1 + 2 X_2 + e$$

Untuk menguji hasil output analisa regresi tersebut, maka dilakukan uji asumsi klasik (meliputi uji normalitas, uji multikolinearitas, uji autokorelasi, dan uji heterokedstisitas) dan uji statistik (meliputi pengujian secara parsial (uji t), pengujian secara simultan (uji f), dan uji koefisien determinasi(R<sup>2</sup>).

### **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

## **Perkembangan Pertumbuhan Ekonomi di Kota Langsa**

Dalam penelitian ini menggunakan PDRB perkapita atas dasar harga konstan untuk melihat sejauh mana peningkatan pertumbuhan ekonomi Kota Sibolga, sebab PDRB atas dasar harga konstan digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi secara riil dari tahun ke tahun atau pertumbuhan ekonomi yang tidak dipengaruhi oleh faktor harga. Dengan begitu, PDRB menunjukkan sejauh mana aktivitas perekonomian dapat menghasilkan pertambahan pendapatan ataupun kesejahteraan masyarakat pada periode tertentu. Pertumbuhan ekonomi di Kota Langsa selama 10 tahun terakhir dalam kurun waktu tahun 2008 sampai dengan tahun 2010. PDRB atas dasar harga konstan menurut lapangan usaha mengalami peningkatan setiap tahunnya. Peningkatan laju pertumbuhan ekonomi di Kota Langsa yang tertinggi terjadi pada tahun 2010 yaitu sebesar 4,90%. Sedangkan peningkatan terendah terjadi pada tahun 2014 yaitu sebesar 4,24%. Rendahnya pertumbuhan ekonomi pada tahun 2014 disebabkan oleh kondisi perekonomian global yang masih mengalami perlambatan ekonomi yang disebabkan dari sisi produksi maupun sisi konsumsi sehingga membuat pertumbuhan ekonomi menurun.

## **Perkembangan Infrastruktur Jalan di Kota Langsa**

Jalan raya merupakan salah satu prasarana penting dalam transportasi darat. Hal ini karena fungsi strategis yang dimilikinya, yaitu sebagai penghubung antar daerah yang satu dengan daerah lain. Jalan sebagai penghubung antara sentra-sentra produksi dengan pemasaran, sangat dirasakan sekali manfaatnya dalam rangka meningkatkan perekonomian suatu wilayah. Data panjang jalan disajikan menurut provinsi, kewenangan pembinaan, jenis permukaan serta kondisi jalan. Jalan sangat berkaitan erat dengan pertumbuhan ekonomi karena dengan adanya jalan faktor produksi akan terus berjalan dan dapat meningkatkan perekonomian yang baik. Perkembangan infrastruktur jalan di Kota Langsa selama 10 tahun terakhir dalam kurun

waktu tahun 2008 sampai dengan tahun 2010. Peningkatan infrastruktur jalan tertinggi yaitu pada tahun 2015 yang mencapai 24,338% dengan jumlah 345,58 km. Penurunan cukup signifikan ini disebabkan karena adanya dana yang tersedia untuk infrastruktur jalan. Sedangkan penurunan infrastruktur jalan pada tahun 2016 yaitu -13,969 km. Hal ini dikarenakan dana untuk pembangunan jalan mengalami pengurangan. Dengan adanya peningkatan pada kondisi jalan yang terjadi dari tahun ke tahun, maka kegiatan produksi akan meningkat sehingga memberikan pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Langsa.

## **Perkembangan Infrastruktur Air di Kota Langsa**

Air merupakan sumber daya yang sangat diperlukan dalam kehidupan manusia maupun makhluk hidup lain. Bisa dikatakan tidak ada kehidupan di muka bumi ini yang dapat berlangsung tanpa air, khususnya manusia. Namun demikian perlu disadari bahwa keberadaan air di muka bumi terbatas menurut ruang dan waktu baik secara kuantitas maupun kualitas. Air tidak selalu tersedia dimana-mana dan dari waktu ke waktu. Air sebagai penopang pembangunan dewasa ini (bahkan sudah dirasakan sejak lama) semakin terancam keberadaannya, baik dari segi kuantitas maupun kualitasnya. Air bersih yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah jumlah kapasitas air bersih yang disalurkan kepada setiap pelanggan (m<sup>3</sup>) yang tercatat oleh PDAM di Kota Langsa selama kurun waktu tahun.

Perkembangan infrastruktur air di Kota Langsa selama 10 tahun terakhir dalam kurun waktu tahun 2008 sampai dengan tahun 2010. Terdapat peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun. Peningkatan infrastruktur air tertinggi yaitu pada tahun 2009 yang mencapai 29,946% dengan jumlah 1.338.647 m<sup>3</sup>. Sedangkan peningkatan infrastruktur air pada tahun 2014 yaitu 3,863% dengan jumlah 2.072.832 m<sup>3</sup>. Hal itu dikarenakan, jumlah penduduk Kota Langsa yang dari tahun ke tahun terus bertambah. Dengan terus bertambahnya jumlah penduduk Kota Langsa, maka kebutuhan akan air bersih juga akan

semakin meningkat, karena air bersih adalah sumber kehidupan dan salah satu faktor pendukung aktivitas perekonomian. Untuk menganalisis pengaruh infrastruktur jalan, infrastruktur air, terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia dapat diketahui dari data

sekunder yang di analisis dengan menggunakan regresi linear berganda, uji koefisien determinasi.

Pengolahan data menggunakan program Eviews 10 dengan hasil sebagai berikut ini :

**Tabel 1. Hasil Analisis Statistik**

Variabel	B	T	Sig. t
Konstanta	4.385333	29.65293	0.0000
X1	0.003634	0.597539	0.5720
X2	9.69E-06	1.160841	0.2898
R Square	=	0.217923	
F	=	0.835939	
Sig. F	=	0.478353	

Sumber: Data diolah, 2019

Berdasarkan hasil analisis tersebut diperoleh model regresi linear berganda yaitu:

$$Y = 4,385333 + 0,003634X_1 + 9,69E-06X_2.$$

Dari persamaan regresi linear di atas maka dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Konstanta sebesar 4,385333 berarti bahwa pertumbuhan ekonomi yaitu sebesar 4,385333 persen apabila infrastruktur jalan dan air (tidak mengalami perubahan).
2. Koefisien regresi variabel infrastruktur jalan yaitu sebesar 0,003634. Artinya jika infrastruktur jalan meningkat sebesar satu persen maka pertumbuhan ekonomi akan meningkat sebesar 0,003634 persen dengan asumsi variabel infrastruktur air tetap (tidak berubah).
3. Koefisien regresi variabel infrastruktur air yaitu sebesar 9,69E-06. Artinya, jika infrastruktur air meningkat sebesar satu persen maka pertumbuhan ekonomi akan meningkat sebesar 9,69E-06 dengan asumsi variabel infrastruktur jalan tetap (tidak berubah).

Uji F digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel independen yaitu infrastruktur jalan dan infrastruktur air secara simultan terhadap variabel dependen yaitu pertumbuhan ekonomi di Kota Langsa. Adapun hasil perhitungan Uji F dapat dilihat pada tabel di atas. Pembuktian hipotesis dalam penelitian ini menggunakan uji t. dapat diketahui uji t digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen uji t dan uji

signifikan secara parsial dapat diketahui dengan  $\alpha = 5\%$  (0,05) yaitu yang dapat dilihat pada tabel di atas.

#### 1. Variabel Infrastruktur Jalan

Nilai thitung variabel Infrastruktur Jalan terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Langsa yaitu sebesar 0,597539 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,5720. Oleh karena itu nilai  $t_{hitung} < t_{tabel}$  ( $0,597539 < 1,8945$ ) dan nilai  $t$  signifikan  $0,5720 > 0,05$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa secara parsial infrastruktur jalan berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Langsa.

#### 2. Variabel Infrastruktur Air

Nilai thitung variabel Infrastruktur Air terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Langsa sebesar 1,160841 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,2898. Oleh karena nilai  $t_{hitung} < t_{tabel}$  ( $1,160841 < 1,8945$ ) dan nilai  $t$  signifikan yaitu sebesar  $0,2898 > 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa secara parsial Infrastruktur Air berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Langsa.

Dari penjelasan di atas maka dapat dinyatakan bahwa hipotesis diterima artinya infrastruktur jalan dan infrastruktur air secara parsial berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Langsa. Berdasarkan Tabel dapat dijelaskan

bahwa dari uji F diperoleh nilai  $F_{hitung}$  sebesar 0,835939. Sedangkan  $F_{tabel}$  pada tingkat signifikan  $= 5\%$  adalah sebesar 5,5914. Oleh karena itu pada perhitungan  $F_{hitung} < F_{tabel}$  ( $0,835939 < 5,5914$ ), dan nilai signifikansi sebesar  $0,478353 > 0,05$  maka  $H_0$  ditolak. Maka dapat dinyatakan bahwa infrastruktur jalan dan infrastruktur air secara simultan berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Langsa. Dengan demikian hipotesis dapat diterima. Setelah mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, selanjutnya akan dilakukan analisis koefisien determinasi. Analisis koefisien determinasi ( $R^2$ ) digunakan untuk mengukur proporsi atau persentase sumbangan variabel independen yaitu variabel infrastruktur jalan dan infrastruktur air terhadap variabel dependen yaitu pertumbuhan ekonomi.

Berdasarkan tabel dapat dijelaskan bahwa nilai R Square ( $R^2$ ) adalah 0,217923 sehingga nilai koefisien determinasi sebesar 21,7923% yang berarti bahwa variabel infrastruktur jalan dan infrastruktur air mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Kota Langsa sebesar 21,7923% selebihnya 78,2077% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

## 5. PENUTUP

Berdasarkan Analisis data dan pembuktian hipotesis yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan yaitu hasil persamaan regresi linear berganda  $Y = 4,385333 + 0,003634 X_1 + 9,69E-06 X_2$ . Konstanta sebesar 4,385333 berarti bahwa pertumbuhan ekonomi yaitu sebesar 4,385333 persen apabila infrastruktur jalan dan air (tidak mengalami perubahan). Koefisien regresi variabel infrastruktur jalan yaitu 0,003634. Artinya, jika infrastruktur jalan meningkat sebesar satu persen maka pertumbuhan ekonomi akan meningkat sebesar 0,003634 dengan asumsi variabel infrastruktur air (tidak berubah). Koefisien regresi variabel infrastruktur air yaitu sebesar 9,69E-06. Artinya, jika infrastruktur air sebesar satu persen maka pertumbuhan ekonomi akan meningkat sebesar 9,69E-06 persen dengan asumsi variabel infrastruktur jalan (tidak

berubah). Dari hasil uji t dapat dijelaskan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Langsa dimana diperoleh nilai  $t_{hitung} < t_{tabel}$  ( $0,597539 < 1,8945$ ) dari nilai t signifikan yaitu  $0,5720 > 0,05$ . Infrastruktur air berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Langsa dimana diperoleh nilai  $t_{hitung} < t_{tabel}$  ( $1,160841 < 1,8945$ ) dan nilai t signifikan yaitu 0,2898. Dari hasil F diketahui bahwa infrastruktur jalan dan air secara simultan berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Langsa. Dimana diperoleh  $F_{hitung} < F_{tabel}$  ( $0,835939 < 5,5914$ ) dan nilai probabilitas sebesar  $0,478353 > 0,05$ . Dari analisis koefisien determinasi diketahui bahwa infrastruktur jalan dan air mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Kota Langsa sebesar 21,7923% sedangkan sebesar 78,2077% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti di dalam penelitian ini.

## 6. REFERENSI

- Amalian, Lia, 2007. **Ekonomi Pembangunan**. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Amiruddin, Ahmad. 2016. **Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Sulawesi Barat Tahun 2008–2013**. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Amstrong, Harvey. 2000. **Regional Economics and policy**. Blackwell Publisher: Amerika Serikat.
- Arsyad, Lincoln. 2004. **Ekonomi Pembangunan**. Yogyakarta: STIE YKPN.
- Asian Development Bank. 2011. **Key Indicators for Asia and the Pacific: Framework of Inclusive Growth Indicators 2011 Special Supplement**. Manila: ADB.
- Atmaja, Harry Kurniadida Dan Mahalli Kasyful. 2016. Pengaruh Peningkatan Infrastruktur Di Kota Sibolga. **Jurnal Ekonomi Vol, 3 No 4**.
- Barus, Y. 2011. Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Perekonomian Wilayah Provinsi Kalimantan Timur:

- Suatu Analisis Input Output Antarwilayah. **Disertasi diterbitkan**, Sekolah Pascasarjana Institut Pertanian Bogor.
- Bhattacharyay, B.N. 2010. Estimating Demand for Infrastruktur in Energy, Transport, Telecommunication, Water and Sanitation in Asia and Pacific: 2010 – 2020". Working Paper. **Asian Development Bank Institute (ADBI) Research Policy. No. 248.**
- Canning Dan David dkk. 2004. **Infrastructure and Long Run Economic Growth. University Of Belfast.**
- Das, S.B. 2013. **Enhancing Regional and Sub-Regional Cooperation and Connectivity in ASEAN.** Working Paper. ISEAS. No. 3.
- Deng, T, Shao, S., Yang, L., Zhang, X. 2014. Has The Transport-led Economic Growth Effect Reached a Peak in Cina A Panel Threshold Approach. **Journal Transportation, Vol. 41, No. 3, pp. 567 – 587.**
- Ersa, Wahyuni Tri. 2009. **Ekonomi pembangunan, Teori, Masalah dan Kebijakan.** Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Henner, H. F. 2000. **Infrastructure et Development un bilan. Mondes en Developpment.**
- Jhingan, M.L. 2012. **Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan.** Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Lin, Justin yifu. 2012. The Quest For Prosperity. How Developing Economies Can Take Off. Princeton, NJ: **Princeton university press.** ISBN 978-0-691-15589-0.
- Maryaningsih, Dkk. 2016. Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. **Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan**, Volume 17, Nomor 1,
- Rendy, Sagita. 2013. Analisis Kausalitas Infrastruktur Dengan Investasi Asing Untuk Meningkatkan Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia. Semarang: Universitas Negeri Semarang. **Skripsi** tidak dipublikasikan.
- Sjafrizal. 2012. **Ekonomi Wilayah Dan Perkotaan.** Rajawali Pers: Jakarta.
- Subandi. 2011. **Ekonomi Pembangunan.** Jakarta: Alfabeta.
- Sugiono. 2012. **Metode Penelitian Dan Bisnis.** Bandung: Alfabeta.
- Sukirno, Sadono, 2014. **Ekonomi Pembangunan.** Bandung: Kencana.
- Sulvian, Arthur, Steven M. Sheffrin. 2003. **Urban Economics, 6<sup>th</sup> Edition.** McGraw-Hill: New York.
- Suharasi, Arikuntu. 2010. **Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik.** Jakarta: Bineka Cipta.
- Suratno, 2010. **Ekonomi Pembangunan.** Bandung: Kencana.
- Susanto, Bambang. 2009. **Memacu Infrastruktur Di Tengah Krisis Cetakan Pertama.** Jakarta: Pustaka Bisnis Indonesia.
- Todaro, M.P. 2000. **Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga**, edisi 4. Jakarta: Erlangga.