

## Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Inklusif Pada Kabupaten/Kota di Provinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2016-2021

Lina Afriyana<sup>1\*</sup>, Emi Salmah<sup>2</sup>, Siti Sriningsih<sup>3</sup>, Iwan Harsono<sup>4</sup>

<sup>123</sup>Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Mataram

Corresponding Author: [linaafriyana12@gmail.com](mailto:linaafriyana12@gmail.com)

Info Artikel	ABSTRAK
<p><b>Kata Kunci:</b> Infrastruktur, IPEI, Pertumbuhan Ekonomi Inklusif, Random Effect Model (REM)</p>	<p>Pertumbuhan ekonomi inklusif yaitu pertumbuhan ekonomi yang dapat menurunkan tingkat kemiskinan dan pengangguran, menciptakan pemerataan, serta mendorong percepatan pertumbuhan ekonomi. Salah satu strategi yang dapat ditempuh untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi inklusif adalah dengan pembangunan infrastruktur di seluruh sektor di seluruh wilayah secara merata. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh infrastruktur jalan, listrik, air, pendidikan, dan pasar secara parsial maupun simultan terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif kabupaten/kota di Provinsi NTB tahun 2016-2021. Pengujian dilakukan pada 10 kabupaten/kota di Provinsi NTB dengan tahun pengamatan yaitu tahun 2016-2021. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dan analisis regresi data panel pendekatan Random Effect Model (REM) menggunakan software Eviews 12.</p> <p>Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Infrastruktur jalan dan pendidikan berpengaruh tidak signifikan dan negatif terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif. Infrastruktur listrik, air, berpengaruh signifikan dan positif, sedangkan infrastruktur pasar berpengaruh signifikan dan negatif terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif. Infrastruktur jalan, listrik, air, pendidikan dan pasar secara simultan berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif. Implikasi penelitian ini adalah dihasilkannya temuan baru mengenai pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif dan sebagai bahan pertimbangan pemerintah dalam melakukan pembangunan infrastruktur yang optimal, sehingga pertumbuhan ekonomi yang inklusif dapat tercapai.</p>
<p><b>Keywords:</b> Infrastructure, IPEI, Inclusive Economic Growth, Random Effect Model (REM)</p>	<p><b>ABSTRACT</b></p> <p><i>Inclusive economic growth is an economic growth term that aims to reducing poverty and unemployment rates, creates equity, and encourages accelerated economic growth. One of the strategies that can be pursued to increase inclusive economic growth is to develop infrastructure in all sectors in all regions evenly. This study aims to analyze the influence of road, electricity, water, education, and markets infrastructure partially or simultaneously on district/city inclusive economic growth in the Province of West Nusa Tenggara in 2016-2021. The test was carried out in 10 districts/cities in the Province of NTB with the year of observation 2016-2021. This research uses panel data regression analysis with the Random Effect Model (REM) using Eviews 12 software.</i></p> <p><i>The results of this study indicate that road and education infrastructure have insignificant and negative effects on inclusive economic growth. Electricity and water infrastructure have a significant and positive effect, while market infrastructure has a significant and negative effect on inclusive economic growth. Road, electricity, water, education, and market infrastructure simultaneously have</i></p>

---

*a significant effect on inclusive economic growth. The implication of this research is to produce new findings regarding the effect of infrastructure on inclusive economic growth and as material for consideration by the government in carrying out optimal infrastructure development, so that inclusive economic growth can be achieved.*

---

## 1. PENDAHULUAN

Beberapa tahun terakhir, pembangunan infrastruktur menjadi satu hal yang diperhatikan dalam memajukan perekonomian suatu wilayah. Bahkan, terdapat sebuah temuan dari Bank Dunia pada tahun 2015 yang menyatakan bahwa elastisitas PDB (Produk Domestik Bruto) terhadap infrastruktur di suatu negara berkisar antara 0,07 sampai dengan 0,44 (Amsal, 2020).

Infrastruktur tak hanya dilihat dari pembangunan dalam bidang transportasi seperti pembangunan jalan dan jembatan, namun juga dilihat dari fasilitas pelayanan dasar pada sektor lain seperti ekonomi, pendidikan dan kesehatan. Dengan peningkatan kuantitas dan kualitas infrastruktur, seperti perluasan akses transportasi yang layak, penambahan fasilitas pendidikan dan kesehatan yang merata, serta pembangunan jaringan listrik, air, dan telekomunikasi, akan meningkatkan produktivitas masyarakat, sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi dapat tercapai (Munawaroh dkk., 2021).

Setiap tahunnya, pemerintah pusat maupun daerah terus melakukan pembangunan infrastruktur di setiap wilayah di Indonesia. Namun, anggaran yang dialokasikan pemerintah untuk pembangunan infrastruktur cukup fluktuatif. Hal ini ditunjukkan oleh perkembangan anggaran infrastruktur dalam APBN di Indonesia pada tahun 2016-2021. Pada tahun 2016-2019, anggaran untuk infrastruktur cenderung meningkat, sedangkan pada tahun 2020, anggaran untuk infrastruktur mengalami defisit, karena adanya pengalihan anggaran ke sektor kesehatan dan ekonomi untuk menghadapi Pandemi Covid-19. Pada tahun 2022, anggaran untuk infrastruktur meningkat

kembali sebesar Rp363.8 triliun (investor.id, 2022). Kemudian, pada tahun 2023, pemerintah telah menetapkan anggaran untuk infrastruktur dalam RAPBN sebesar Rp392.0 triliun (Kemenkeu.go.id, 2022). Pada intinya, fluktuasi dari anggaran negara tidak memengaruhi jumlah infrastruktur yang kian meningkat di seluruh wilayah.

Pertumbuhan ekonomi di Indonesia dipengaruhi oleh banyak faktor selain infrastruktur, seperti tingkat kemiskinan, Indeks Pembangunan Manusia (IPM), jumlah penduduk, dan faktor-faktor lainnya. Meskipun demikian, infrastruktur tetap menjadi landasan yang memengaruhi peningkatan kualitas sumber daya manusia dan produktivitas tenaga kerja.

Pembangunan infrastruktur menjadi atensi Pemerintah Provinsi NTB beberapa tahun terakhir, terlebih setelah dibangunnya Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Mandalika dan pemulihan akibat gempa di Pulau Lombok tahun 2018. Pembangunan KEK Mandalika mendorong pembangunan infrastruktur lain yang lebih masif dan merata, terutama pembangunan sarana transportasi dan pelayanan dasar untuk mendukung kegiatan perekonomian di KEK Mandalika (DPMPTSP NTB, 2020).

Dengan merebaknya pembangunan fisik di Provinsi NTB, pertumbuhan ekonomi di NTB menunjukkan arah pertumbuhan yang hampir mirip dengan pertumbuhan ekonomi nasional. Pada tahun 2012-2021, pertumbuhan ekonomi bersifat fluktuatif, dengan pertumbuhan sebesar 2,3% atau PDRB atas dasar harga konstan sebesar Rp95,436 triliun pada tahun 2021 (katadata.com).

Pertumbuhan ekonomi inklusif di Provinsi NTB yang ditunjukkan dengan Indeks

Pembangunan Ekonomi Inklusif (IPEI) terus mengalami fluktuasi setiap tahunnya, dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 1.30 dalam kurun waktu 2016-2021. Kabupaten/kota dengan rata-rata IPEI tertinggi adalah Kota Mataram sebesar 6.43. Sedangkan, kabupaten dengan rata-rata IPEI terendah adalah Kabupaten Lombok Utara sebesar 4.88 (BAPPENAS, 2022).

Dari data-data tersebut, dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan ekonomi inklusif di Provinsi NTB mengalami ketimpangan yang cukup besar antar kabupaten/kota. Salah satu langkah yang dijalankan pemerintah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi inklusif adalah dengan pembangunan infrastruktur yang merata pada berbagai wilayah di Indonesia.

Penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis bagaimana dampak dari infrastruktur jalan, listrik, air, pendidikan, dan pasar dalam mendorong pertumbuhan ekonomi yang inklusif pada kabupaten/kota di Provinsi Nusa Tenggara Barat tahun 2016-2021. Penelitian ini berusaha menelusuri apakah infrastruktur jalan, listrik, air, pendidikan, dan pasar berpengaruh signifikan atau tidak terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif pada kabupaten/kota di Provinsi Nusa Tenggara Barat tahun 2016-2021.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### Infrastruktur

Infrastruktur merupakan komponen biaya tak lancar yang langsung mendukung produksi. Menurut Peraturan Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, Infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur. Sehingga, pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik.

### 1) Infrastruktur Jalan

Jalan adalah infrastruktur di bidang transportasi yang menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lain. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, berdasarkan kewenangan/status jalan, jalan umum dibagi menjadi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Berdasarkan kondisinya, jalan dapat dibedakan menjadi jalan dengan kondisi baik, sedang, rusak, dan rusak berat (Shaleh, 2021).

### 2) Infrastruktur Listrik

Infrastruktur listrik adalah berbagai unsur yang mencakup pembangkit tenaga listrik, distribusi tenaga listrik, transmisi tenaga listrik, dan/atau instrumen kelistrikan lainnya yang berguna mendukung pembangunan ekonomi. (Ulpah, 2022).

### 3) Infrastruktur Air

Infrastruktur air adalah segala sarana dan prasarana yang berguna untuk menopang penyediaan air dalam suatu wilayah, yang meliputi penyediaan air bersih, sistem sanitasi, dan drainase. Berkenaan dengan penyediaan air bersih, pengelola penyediaan air bersih yang utama di Indonesia adalah Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM).

### 4) Infrastruktur Pendidikan

Infrastruktur pendidikan adalah penunjang utama terselenggaranya proses pendidikan. Dalam proses pendidikan sangat diperlukan infrastruktur yang memadai untuk mendukung pendidikan yang berkualitas.

### 5) Infrastruktur Pasar

Menurut BPS (2022), pasar merupakan tempat bertemunya para penjual dan para pembeli barang maupun jasa. Berdasarkan lokasinya, pasar terdiri dari pasar yang menggunakan bangunan yang bersifat permanen, semi permanen, atau pun tanpa

bangunan. Barang yang diperjualbelikan di dalam pasar dapat terdiri dari banyak komoditas (campuran) atau pun secara khusus suatu komoditas tertentu.

### **Pertumbuhan Ekonomi**

Michael Todaro (2000) dalam Pasaribu (2019) menyebutkan bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan peningkatan kemampuan suatu negara dalam jangka panjang untuk menyediakan berbagai ragam dan jenis barang-barang ekonomi kebutuhan penduduknya. Teori pertumbuhan ekonomi diklasifikasikan menjadi tiga aliran pemikiran, yakni aliran klasik, aliran neo klasik, dan aliran modern. Dari berbagai teori pertumbuhan yang ada yakni teori Harold Domar, teori neoklasik, dan teori endogen oleh Romer, bahwasanya terdapat tiga faktor utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi (Sulistiawati, 2012), yaitu:

- 1) Akumulasi modal, termasuk segala jenis investasi yang diakumulasikan untuk pembelian tanah, peralatan fisik, dan modal atau sumber daya manusia.
- 2) Pertumbuhan penduduk, di mana peningkatan jumlah penduduk setiap tahunnya akan memperbanyak jumlah angkatan kerja.
- 3) Kemajuan teknologi, dilaksanakan untuk mencapai pertumbuhan (*growth*), keberlanjutan (*sustainability*), dan pemerataan (*equity*), hingga terjadi kelangkaan atas sumber daya manusia, peralatan, dan sumber daya alam karena dapat dialokasikan secara maksimal dan dimanfaatkan untuk meningkatkan produktivitas ekonomi.

### **Pertumbuhan Ekonomi Inklusif**

Pertumbuhan ekonomi inklusif merupakan buah dari munculnya pertumbuhan ekonomi berkelanjutan yang telah lama tercantum dalam kesepakatan global mengenai

*Sustainable Development Goals* (SDGs). Pertumbuhan ekonomi inklusif yaitu pertumbuhan ekonomi yang dapat menurunkan tingkat kemiskinan dan pengangguran, menciptakan pemerataan, serta mendorong percepatan pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi inklusif merupakan indikator kemajuan ekonomi yang tak hanya bertujuan meningkatkan pendapatan, melainkan juga mengurangi kemiskinan, meningkatkan pemerataan pendapatan, dan memperluas kesempatan kerja.

Di Indonesia, pertumbuhan ekonomi inklusif merupakan salah satu fokus kajian dari Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS). Pertumbuhan ekonomi inklusif dapat diukur dengan Indeks Pembangunan Ekonomi Inklusif (IPEI), yaitu indeks yang dikeluarkan oleh BAPPENAS, di mana indeks tersebut merupakan penggabungan dari hasil variabel ekonomi dan nonekonomi yang memengaruhi pertumbuhan ekonomi inklusif.

Untuk mempermudah pengambilan keputusan, BAPPENAS menggunakan klasifikasi untuk mengidentifikasi apakah nilai IPEI termasuk dalam kategori tidak memuaskan atau sebaliknya, dengan klasifikasi sebagai berikut.

- 1) Kategori kurang memuaskan yaitu nilai IPEI dengan rentang 1-3
- 2) Kategori memuaskan yaitu nilai IPEI dengan rentang 4-7
- 3) Kategori sangat memuaskan yaitu nilai IPEI dengan rentang 8-10 (BAPPENAS, 2022).

### **3. METODE PENELITIAN**

Metode yang digunakan peneliti yaitu menggunakan penelitian kuantitatif dengan metode deskriptif dan metode asosiatif. Menurut Cresswell (2012), penelitian kuantitatif adalah Penelitian kuantitatif merupakan serangkaian metode-metode untuk menguji teori-teori yang telah dipilih dengan cara meneliti hubungan

antarvariabel. Menurut Hermawan (2018), metode deskriptif adalah metode yang ditujukan untuk menjawab pertanyaan terhadap keberadaan suatu variabel yang berdiri sendiri, baik pada satu variabel saja atau lebih. Sedangkan, metode asosiatif merupakan metode yang ditujukan untuk menjawab pertanyaan mengenai hubungan yang terjadi antardua variabel atau lebih.

Penelitian ini menganalisis pengaruh infrastruktur terhadap IPEI pada 10 kabupaten/kota di Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) dengan tahun pengamatan yaitu pada tahun 2016- 2021. Pengumpulan data dilakukan dengan metode dokumentasi yang bersumber dari Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi NTB, dan Satu Data NTB.

Sesuai dengan pemilihan model yaitu model persamaan simultan, variabel-variabel yang ada dalam penelitian ini dapat diidentifikasi menjadi satu variabel dependen, yaitu Indeks Pembangunan Ekonomi Inklusif (IPEI). Variabel independen pada persamaan pertama dengan variabel dependen Indeks Pembangunan Ekonomi Inklusif (IPEI) yaitu:

1. Panjang Jalan
2. Persentase rumah tangga berlistrik PLN
3. Persentase rumah tangga dengan sumber air minum layak
4. Jumlah sekolah
5. Jumlah pasar

### Analisis Regresi Data Panel

Dalam penelitian ini, metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi data panel. Menurut Gujarati (2012) dalam Astari (2018) data panel (*pooled data*) atau yang disebut juga data longitudinal merupakan gabungan antara data silang waktu (*cross section*) dan data runtun

waktu (*time series*). Rumus persamaan regresi panel adalah sebagai berikut:

$$\text{IPEI} = \alpha + \beta_1\text{JALAN} + \beta_2\text{LISTRIK} + \beta_3\text{AIR} + \beta_4\text{PENDIDIKAN} + \beta_5\text{PASAR} + \epsilon$$

Untuk menyesuaikan satuan dari setiap variabel, maka model diubah ke dalam bentuk model logaritma. Sehingga, persamaan akhir yang akan digunakan sebagai berikut.

$$\text{Log (IPEI)} = \alpha + \beta_1\text{Log(JALAN)} + \beta_2\text{Log(LISTRIK)} + \beta_3\text{Log(AIR)} + \beta_4\text{Log(PENDIDIKAN)} + \beta_5\text{Log(PASAR)} + \epsilon$$

Keterangan:

Log	=	Logaritma
$\alpha$	=	Konstanta
$\beta$	=	Intersep ( <i>Intercept</i> )
IPEI	=	Indeks Pembangunan Ekonomi Inklusif (IPEI)
JALAN	=	Panjang Jalan
LISTRIK	=	Persentase rumah tangga berlistrik PLN
AIR	=	Persentase rumah tangga dengan sumber air minum layak
PENDIDIKAN	=	Jumlah sekolah
PASAR	=	Jumlah pasar
$\epsilon$	=	galat ( <i>error</i> )

### Pemilihan Model

Pada analisis regresi yang menerapkan regresi data panel, langkah awal yang ditempuh adalah memilih pendekatan yang tepat di antara tiga pendekatan, yaitu *Common Effect Model* (*Pooled Least Square*) dengan metode OLS (*Ordinary Least Square*), *Fixed Effect Model* dengan menambah variabel *dummy* pada data panel, dan *Random Effect Model* dengan menghitung eror dari data panel menggunakan GLS (*Generalized Least Square*).

Pemilihan antara ketiga model tersebut dilakukan dengan beberapa uji, antara lain:

- a. Uji Chow. Uji yang akan digunakan untuk mengetahui apakah model *Common Effect Model* (CEM) atau *Fixed Effect Model* (FEM) yang akan dipakai untuk estimasi model yang digunakan. Uji ini dapat dilakukan dengan uji *restricted F-test* atau uji *Chow-test*.
- b. Uji Hausman. Uji selanjutnya dalam menentukan model estimasi yang paling baik adalah *Hausman Test*. Dalam uji ini model yang akan dibandingkan adalah *Random Effect* dan *Fixed Effect*.
- c. Uji LM (*Lagrange Multiplier*). Uji yang terakhir dalam menentukan model estimasi paling tepat adalah Uji LM (*Lagrange Multiplier*). Di dalam uji ini, model yang akan dibandingkan adalah *Common Effect Model* (CEM) dan *Random Effect Model* (REM). paling tepat adalah model REM. Sedangkan, Jika nilai signifikansi pada  $Bot < 0.05$ , maka model yang paling tepat adalah model CEM.

### Uji Asumsi Klasik

Pengujian model terhadap asumsi klasik dilakukan untuk menghasilkan parameter penduga yang tepat bila memenuhi prasyarat uji normalitas, autokorelasi, multikolinearitas dan heteroskedastisitas.

- a. Uji normalitas digunakan untuk menguji distribusi residual apakah mengikuti atau mendekati distribusi normal. Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan histogram dan uji Jarque-Bera. Residual data berdistribusi normal jika nilai dari signifikansi lebih dari  $\alpha$  (0.05) atau nilai Jarque Bera lebih kecil dari *chi-square* tabel ( $\alpha, 2$ ) sebesar 5.99.
- b. Uji autokorelasi digunakan untuk mengukur tingkat korelasi serial pada eror persamaan. Pada penelitian ini, uji autokorelasi yang diterapkan adalah uji Durbin-Watson (Uji DW) dengan membandingkan antara nilai

Durbin Watson pada hasil penelitian dengan nilai batas atas (dU) dan batas bawah (dL) yang dilihat pada tabel Durbin Watson..

- c. Uji multikolinearitas digunakan untuk menguji korelasi antara variabel bebas dalam regresi. Uji multikolinearitas dalam penelitian ini menggunakan uji *Variance Inflation Factor* (VIF). Apabila nilai VIF kurang dari 10 ( $VIF < 10$ ) maka tidak terjadi masalah multikolinearitas.
- d. Uji heteroskedastisitas digunakan untuk menguji ketidaksamaan varian dari residual suatu pengamatan ke pengamatan lain yang dapat dilihat melalui grafik *scatter plot*. Apabila titik-titik tersebar pada *scatter plot* dan tidak membentuk suatu pola, maka terindikasi tidak adanya pelanggaran heteroskedastisitas.

### Uji Hipotesis

Uji hipotesis terdiri dari uji parsial (uji t) dan uji simultan (uji F). Uji parsial (Uji t) digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen secara sendiri-sendiri mempunyai pengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Uji simultan (Uji F) digunakan untuk menguji pengaruh dari independen terhadap variabel dependen secara bersama-sama. Keputusan menerima atau menolak hipotesis pada uji t dan uji F dilakukan dengan cara membandingkan hasil signifikansi pengolahan dengan tingkat signifikansi  $\alpha$ . yang digunakan sebesar 5% (0.05)

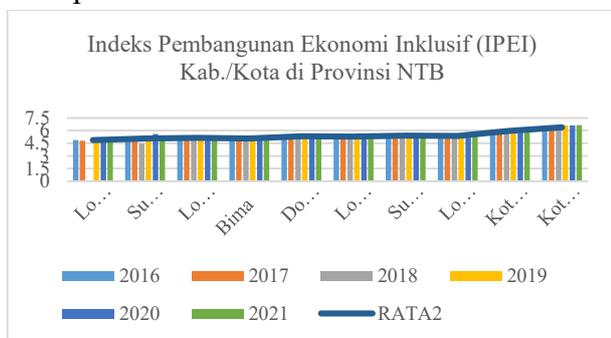
### Analisis Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Analisis koefisien determinasi digunakan untuk melihat seberapa besar pengaruh variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen. Nilai  $R^2$  yang kecil berarti kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen terbatas, begitu pula sebaliknya. Nilai koefisien determinasi yang digunakan adalah *Adjusted  $R^2$* . Analisis

koefisien determinasi dapat dilakukan apabila variabel independen lebih dari satu variabel (Hasibuan, 2020).

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN Indeks Pembangunan Ekonomi Inklusif (IPEI) di Provinsi NTB

Berdasarkan IPEI seluruh kabupaten/kota di Provinsi NTB Tahun 2016-2021, dapat disimpulkan bahwa nilai IPEI seluruh kabupaten/kota di Provinsi NTB termasuk dalam kategori memuaskan, dengan rentang nilai 4-7 dan terdapat ketimpangan yang cukup signifikan antarkota dengan kabupaten di Provinsi NTB. Kota Mataram memiliki nilai tertinggi sepanjang tahun pengamatan, diikuti oleh Kota Bima yang memiliki nilai di atas 5 hingga mencapai di atas 6. Sedangkan, kabupaten-kabupaten di Provinsi NTB memiliki nilai IPEI di bawah 6. Kabupaten yang memiliki nilai yang sangat rendah adalah Kabupaten Lombok Utara, Kabupaten Sumbawa Barat, dan Kabupaten Bima.



Gambar 1. IPEI Kabupaten/Kota di Provinsi NTB Tahun 2016-2021 (BAPPENAS, 2022)

#### Infrastruktur di Provinsi NTB

Berdasarkan data pada tabel 1, infrastruktur di Provinsi NTB berfluktuasi, namun terlihat beberapa infrastruktur yang mengalami peningkatan hingga tahun 2021. Infrastruktur yang tersebar di seluruh kabupaten/kota di Provinsi NTB secara kuantitas bersifat variatif. Hal ini dapat disebabkan beberapa faktor, antara lain luas

wilayah' jumlah penduduk; konsentrasi dan kepadatan penduduk, serta sektor potensial wilayah. Namun, tidak dapat dimungkiri bahwa infrastruktur dapat menentukan pertumbuhan ekonomi inklusif di setiap kabupaten/kota di Provinsi NTB.

Sepanjang Tahun 2016-2021, kabupaten/kota dengan jalan terpanjang adalah Kabupaten Lombok Tengah, Kabupaten Lombok Timur, dan Kabupaten Sumbawa. Selain itu, kabupaten/kota dengan jalan terpendek adalah Kota Mataram, Kabupaten Lombok Utara, dan Kabupaten Sumbawa Barat.

Pada rentang Tahun 2016-2021, kabupaten/kota dengan jumlah rumah tangga berlistrik PLN tertinggi adalah Kabupaten Lombok Barat Kabupaten Lombok Tengah, dan Kabupaten Lombok Timur. Sedangkan, kabupaten/kota dengan jumlah rumah tangga berlistrik PLN terendah adalah Kabupaten Sumbawa Barat, Kota Bima, dan Kabupaten Lombok Utara.

Pada rentang Tahun 2016-2021, kabupaten/kota dengan persentase RT dengan sumber air minum layak tertinggi adalah Kota Mataram, Kota Bima, dan Kabupaten Sumbawa. Sedangkan, kabupaten/kota dengan persentase RT dengan sumber air minum layak terendah adalah Kabupaten Sumbawa Barat, Kabupaten Bima, dan Kabupaten Lombok Utara.

Pada rentang Tahun 2016-2021, kabupaten/kota dengan jumlah sekolah tertinggi adalah Kabupaten Bima, Kabupaten Lombok Tengah, dan Kabupaten Lombok Timur. Sedangkan, kabupaten/kota dengan jumlah sekolah terendah adalah Kabupaten Sumbawa Barat, Kota Bima, dan Kabupaten Dompu.

Sepanjang Tahun 2016-2021, kabupaten/kota dengan jumlah pasar tertinggi adalah Kabupaten Bima, Kabupaten Lombok Tengah, dan Kabupaten Lombok Timur. Sedangkan, kabupaten/kota dengan jumlah

pasar terendah adalah Kabupaten Sumbawa Barat, Kota Bima, dan Kabupaten Dompu.

Tabel 1. Infrastruktur Kabupaten/Kota di Provinsi NTB 2016-2021

Tahun	Panjang Jalan (km)	RT dengan Sumber Air Minum Layak(%)	Jumlah RT dengan Listrik PLN (unit)	Jumlah Sekolah (unit)	Jumlah Pasar (unit)
2016	3,547.29	75.13	1,033,582	6,972	294
2017	3,380.49	73.56	1,136,114	6,219	296
2018	3,380.49	75.63	1,295,941	6,411	301
2019	3,810.18	94.18	1,411,998	6,441	304
2020	3,924.01	94.76	1,490,004	6,665	306
2021	4,046.16	95.10	1,646,780	6,972	242

Sumber: BPS Provinsi NTB, 2016-2021

## Pembahasan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, diperoleh hasil penelitian berupa data-data seluruh variabel yang akan diteliti, yaitu Indeks Pembangunan Ekonomi Inklusif (IPEI) sebagai variabel dependen dan infrastruktur jalan, listrik, air, pendidikan, dan pasar sebagai variabel independen.

## Uji Pemilihan Model

Hasil estimasi model dengan ketiga pendekatan, yaitu *Common Effect Model* (CEM), *Fixed Effect Model* (FEM), dan *Random Effect Model* (REM), selanjutnya digunakan untuk melakukan uji pemilihan model data panel. Hasil estimasi regresi data panel dengan ketiga pendekatan dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Hasil Estimasi Model dengan Pendekatan CEM, FEM, dan REM

Model	Variabel	Koefisien	Std. Error	t-statistic	Prob.
<i>Common Effect Model</i> (CEM)	C	0.301348	0.295321	1.020407	0.3122
	LOG(JALAN)	0.012992	0.036629	0.354691	0.7242
	LOG(LISTRIK)	0.097612	0.027554	3.542532	0.0008
	LOG(AIR)	0.202970	0.065256	3.110360	0.0030
	LOG(PENDIDIKAN)	-0.091735	0.035575	-2.578651	0.0127
<i>Fixed Effect Model</i> (FEM)	C	-0.045724	0.018450	-2.478262	0.0164
	LOG(JALAN)	0.355546	0.558825	0.636239	0.5279
	LOG(LISTRIK)	-0.020131	0.028160	-0.714902	0.4784
	LOG(AIR)	-0.040099	0.053404	-0.750870	0.4567
	LOG(PENDIDIKAN)	0.150336	0.056517	2.659995	0.0109
<i>Random Effect Model</i> (REM)	LOG(PASAR)	0.214681	0.133555	1.607436	0.1151
	C	-0.033354	0.013370	-2.494616	0.0164
	LOG(JALAN)	0.862470	0.172389	5.003041	0.0000
	LOG(LISTRIK)	-0.007441	0.025391	-0.293062	0.7706
	LOG(AIR)	0.064819	0.029902	2.167697	0.0347
LOG(PENDIDIKAN)	LOG(AIR)	0.124554	0.039037	3.190687	0.0024
	LOG(PENDIDIKAN)	-0.051259	0.038827	-1.320205	0.1924
LOG(PASAR)	-0.036796	0.012099	-3.041212	0.0037	

Sumber: Hasil Olah Data dengan Eviews 12

Uji yang digunakan untuk memilih di antara ketiga pendekatan regresi data panel adalah uji Chow, uji Hausman, dan uji Lagrange

Multiplier (LM). Hasil dari ketiga uji tersebut dapat dilihat pada tabel 3. Kesimpulannya,

model yang ditetapkan dalam penelitian adalah pendekatan REM.

**Tabel 3.** Hasil Uji Chow, Uji Hausman, dan Uji Lagrange Multiplier (LM) untuk Pemilihan Model

Uji Chow	
Cross-Section Chi-Square (Prob.)	0.0000
Keputusan	H <sub>1</sub> diterima
Model yang dipilih	FEM
Uji Hausman	
Cross-Section Random (Prob.)	0.0000
Keputusan	H <sub>1</sub> diterima
Model yang dipilih	REM
Uji Lagrange Multiplier (LM)	
Breusch-Pagan (Both)	0.0000
Keputusan	H <sub>1</sub> diterima
Model yang dipilih	REM

Sumber: Hasil Olah Data dengan Eviews 12

### Analisis Regresi Data Panel

Berdasarkan hasil regresi data panel menggunakan pendekatan *Random Effect Model* (REM). Persamaan yang diperoleh yaitu:

$$\begin{aligned} \text{Log(IPEI)} = & 0.86247 - 0.007441\text{Log(JALAN)} \\ & + 0.064819\text{Log(LISTRİK)} + \\ & 0.124554\text{Log(AIR)} - \\ & 0.051259\text{Log(PENDIDIKAN)} - \\ & 0.036796\text{Log(PASAR)} + \epsilon \end{aligned}$$

Interpretasi dari model tersebut sebagai berikut.

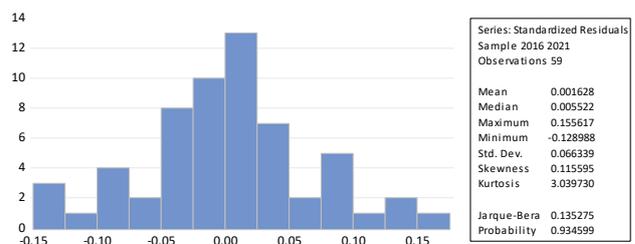
- Nilai  $\alpha$  atau konstanta sebesar 0.86247. Jika nilai koefisien variabel JALAN, LISTRIK, AIR, PENDIDIKAN dan PASAR sebesar 0, maka nilai IPEI adalah sebesar 0.86247. Namun, konstanta dapat diabaikan karena tidak terlalu berpengaruh terhadap variabel dependen.
- Variabel JALAN memiliki hubungan negatif dengan variabel IPEI dengan nilai koefisien - 0.00741. Artinya, jika variabel JALAN naik sebesar 1%, maka nilai IPEI turun sebesar 0.744%
- Variabel LISTRIK memiliki hubungan positif dengan variabel IPEI dengan nilai koefisien 0.064819. Artinya, jika variabel LISTRIK naik sebesar 1%, maka nilai IPEI naik sebesar 6.48%

- Variabel AIR memiliki hubungan positif dengan variabel IPEI dengan nilai koefisien 0.124554. Artinya, jika Jika variabel AIR naik sebesar 1%, maka nilai IPEI naik sebesar 12.45%
- Variabel PENDIDIKAN memiliki hubungan negatif dengan variabel IPEI, dengan nilai koefisien -0.05129. Artinya, jika variabel PENDIDIKAN naik sebesar 1%, maka nilai IPEI turun sebesar 5.12%
- Variabel PASAR memiliki hubungan negatif dengan variabel IPEI dengan nilai koefisien - 0.03671. Artinya, jika variabel PASAR naik sebesar 1 satuan, maka nilai IPEI turun sebesar 3.67%.

### Uji Asumsi Klasik

Peneliti hanya melakukan uji normalitas dan uji multikolinearitas, karena model data panel dengan pendekatan *Random Effect Model* (REM) yang merupakan metode *General Least Square* (GLS) yang dianggap dapat menghasilkan estimator yang BLUE (*Best Linear Unbiased Estimator*) dan meminimalkan kemungkinan pelanggaran asumsi klasik (Gujarati, 2004).

- Berdasarkan hasil uji normalitas, diperoleh hasil berupa nilai Jarque-Bera sebesar 0.135275, di mana mendekati nol atau nilainya lebih kecil dari chi-square tabel ( $\alpha$ , 2) sebesar 5.99. Selain itu, diperoleh probabilitas sebesar 0.934599, di mana nilai tersebut lebih besar dari  $\alpha$  (0.05). Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa residual berdistribusi normal.



**Gambar 2.** Hasil Uji Normalitas (Hasil Olah Penulis dengan Eviews 12, 2022)

- b. Berdasarkan hasil uji multikolinieritas untuk model setelah perbaikan, diperoleh hasil uji multikolinieritas menggunakan uji *Variance Inflation Factor* (VIF). Oleh karena itu, model tersebut telah memenuhi syarat uji multikolinieritas di mana nilai  $VIF < 10$ .

Variance Inflation Factors  
Date: 12/01/22 Time: 11:39  
Sample: 1 60  
Included observations: 59

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	0.087214	1203.136	NA
LOG(JALAN)	0.001342	629.0610	4.167614
LOG(LISTRIK)	0.000759	1402.308	5.850030
LOG(AIR)	0.004258	1156.082	1.220323
LOG(PENDIDIKAN)	0.001266	694.5704	7.334030
LOG(PASAR)	0.000340	49.32354	1.930741

**Gambar 3.** Hasil Uji Multikolinieritas (Hasil Olah Penulis dengan Eviews 12, 2022)

### Uji Hipotesis

Interpretasi hasil uji t atau uji hipotesis secara parsial, dengan nilai t tabel 2.005746 di mana  $df=59-5-1=53$  ( $df=n-k-1$ ) untuk  $\alpha=0.05$  adalah yaitu:

- 1) Nilai prob. untuk variabel JALAN yaitu 0.7706, di mana prob.  $X_1$  lebih besar dari 0.05 ( $0.7706 > 0.05$ ) atau nilai t hitung  $<$  t tabel ( $-0.293062 < 2.005746$ ). Jadi, variabel JALAN tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel IPEI
- 2) Nilai prob. untuk variabel LISTRIK yaitu 0.0347, di mana prob. LISTRIK lebih kecil dari 0.05 ( $0.0347 < 0.05$ ) atau nilai t hitung  $>$  t tabel ( $2.167697 > 2.005746$ ). Jadi, variabel LISTRIK berpengaruh signifikan terhadap variabel IPEI
- 3) Nilai prob. untuk variabel AIR yaitu 0.0024, di mana prob. AIR lebih kecil dari 0.05 ( $0.0024 < 0.05$ ) atau nilai t hitung  $>$  t tabel ( $3.190687 > 2.005746$ ). Jadi, variabel AIR berpengaruh signifikan terhadap variabel IPEI
- 4) Nilai prob. untuk variabel PENDIDIKAN yaitu 0.1924, di mana prob. PENDIDIKAN

lebih besar dari 0.05 ( $0.1924 > 0.05$ ) atau nilai t hitung  $<$  t tabel ( $-1.320205 < 2.005746$ ). Jadi, variabel PENDIDIKAN tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel IPEI

- 5) Nilai prob. untuk variabel PASAR yaitu 0.0037, di mana prob. IPEI lebih kecil dari 0.05 ( $0.037 < 0.05$ ) atau nilai t hitung  $<$  t tabel ( $-3.041212 < 2.005746$ ). Jadi, variabel PASAR berpengaruh signifikan terhadap variabel IPEI.

Interpretasi hasil uji F atau uji hipotesis secara simultan untuk melihat pengaruh seluruh variabel independen secara bersamaan terhadap variabel IPEI dengan nilai F tabel yaitu 2.389444 ( $df_1=5$  dan  $df_2=59-5-1=53$ ) untuk  $\alpha=0.05$  yaitu:

Nilai Prob. (F-Statistic) lebih kecil dari 0.05 ( $0.000074 < 0.05$ ) atau nilai F hitung lebih besar dari F tabel ( $6.621357 > 2.389444$ ), jadi variabel JALAN, LISTRIK, AIR, PENDIDIKAN dan PASAR berpengaruh secara simultan terhadap variabel IPEI.

### 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan yang dihasilkan dari penelitian adalah sebagai berikut.

- a. Infrastruktur jalan dan pendidikan tidak berpengaruh signifikan dan berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif.
- b. Infrastruktur listrik, air, dan pasar berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif. Infrastruktur listrik dan air berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif, sedangkan Infrastruktur pasar berpengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif.
- c. Infrastruktur jalan, listrik, air, pendidikan dan pasar secara simultan berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi inklusif.

Saran yang dapat diberikan berdasarkan dari implikasi penelitian ini yaitu:

- a. Perlu dihasilkan temuan baru lanjutan mengenai pengaruh infrastruktur terhadap IPEI, di mana pertumbuhan ekonomi inklusif dan faktor-faktor yang memengaruhinya masih membutuhkan penelitian lebih lanjut. Walaupun pertumbuhan ekonomi inklusif merupakan topik ekonomi yang cukup banyak dikaji saat ini, masih sulitnya ditemukan penelitian yang secara khusus menelaah pengaruh dari infrastruktur.
- b. Pemerintah pusat dan daerah, khususnya pemerintah Provinsi NTB perlu melakukan pembangunan infrastruktur yang merata dan adil di seluruh wilayah kabupaten kota di Provinsi NTB, terutama di daerah dengan tingkat kemiskinan, pengangguran, dan ketimpangan tinggi. Sehingga, pembangunan infrastruktur dapat dirasakan langsung manfaatnya oleh seluruh masyarakat dan terwujud pertumbuhan ekonomi yang inklusif.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Amsal. 2020. *Analisis Kebijakan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia*. Tangerang Selatan: Indocamp.
- ADB. 2012. *Infrastructure for Supporting Inclusive Growth and Poverty Reduction in Asia*. Manila: Asia Development Bank.
- Arsyad, L. 2015. *Ekonomi Pembangunan* (5 ed.). Yogyakarta: UPP STIM YPKN.
- Astari, Faradhisa. 2018. *Pengaruh Opini Audit, Ukuran Kantor Akuntan Publik, Ukuran Perusahaan Dan Kepemilikan Publik Terhadap Audit Delay (Studi Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2014-2016)*. (Tesis Sarjana yang dipublikasikan, UIN Sultan Syarif Kasim Riau).
- BPS Provinsi NTB. 2017. *Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam Angka 2017*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Statistik Transportasi Provinsi Nusa Tenggara Barat 2017*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Statistik Kesejahteraan Rakyat Provinsi Nusa Tenggara Barat 2017*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2018. *Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam Angka 2018*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2018. *Statistik Kesejahteraan Rakyat Provinsi Nusa Tenggara Barat 2018*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2018. *Statistik Transportasi Provinsi Nusa Tenggara Barat 2018*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2019. *Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam Angka 2019*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2019. *Statistik Kesejahteraan Rakyat Provinsi Nusa Tenggara Barat 2019*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2019. *Statistik Transportasi Provinsi Nusa Tenggara Barat 2019*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2020. *Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam Angka 2020*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2020. *Statistik Kesejahteraan Rakyat Provinsi Nusa Tenggara Barat 2020*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2020. *Statistik Transportasi Provinsi Nusa Tenggara Barat 2020*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2021. *Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam Angka 2021*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2021. *Statistik Kesejahteraan Rakyat Provinsi Nusa Tenggara Barat 2021*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2021. *Statistik Transportasi Provinsi Nusa Tenggara Barat 2021*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- \_\_\_\_\_. 2022. *Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam Angka 2022*. Mataram: BPS Provinsi NTB.
- BAPPENAS. 2022. *Data Indeks Pembangunan Ekonomi Inklusif*. <https://inklusif.bappenas.go.id/data>

- DPMPTSP NTB. 2020. *KEK Mandalika*. <https://investasi-perizinan.ntbprov.go.id/kek-mandalika-investasi-dinas-penanaman-moda-provinsi-ntb-dpmptsp-ntb/>
- Hermawan, H. 2018. *Metode Kuantitatif untuk Riset Bidang Kepariwisata*. Open Science Framework.
- Hulu, P. K., & Wahyuni, K. T. 2021. Kontribusi Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dan Ketimpangan Pendapatan Di Indonesia Tahun 2010-2019. *Seminar Nasional Official Statistics*, 2021(1), 603–612. <https://doi.org/10.34123/semnasoffstat.v2021i1.979>
- Investor.id. 2022. *Jokowi Usulkan Anggaran Infrastruktur Rp 392 Triliun, Naik 7,8%*. <https://investor.id/business/2023-anggaran-infrastruktur-naik-jadi-rp-392-triliun>
- Katadata.com. 2022. *Inilah Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Sejak 1961*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/01/31/inilah-pertumbuhan-ekonomi-indonesia-sejak-1961>
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia. 2022. *RAPBN 2023: Peningkatan Produktivitas Untuk Transformasi Ekonomi Yang Inklusif dan Berkelanjutan*. <https://anggaran.kemenkeu.go.id/in/post/rapbn-2023:-peningkatan-produktivitas-untuk-transformasi-ekonomi-yang-inklusif-dan-berkelanjutan>
- Klasen, S. 2017. Measuring and monitoring inclusive growth in developing and advanced economies: Multiple definitions, open questions and some constructive proposals. *Reframing Global Social Policy: Social Investment for Sustainable and Inclusive Growth*, 12, 123–144. <https://doi.org/10.46692/9781447332503.006>
- Munawaroh, S., & Haryanto, T. 2021. Development of Infrastructure and Economic Growth of Papua Province. *Media Trend*, 16(1), 19–31.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2004. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan*.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2006. *Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2015. *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*.
- Prabandari, D. A. N. 2018. *Analisis Inklusivitas Pertumbuhan Ekonomi Di Jawa Timur Dan Faktor-Faktor Yang memengaruhinya*. (Tesis Sarjana yang dipublikasikan, Universitas Brawijaya).
- Shaleh, M. M. 2021. Pembangunan Ekonomi Inklusif Nasional, Provinsi dan Kabupaten/Kota Se-Sulawesi Selatan. *Equilibrium*, 10(1), 24–43.
- Sulistiawati, R. 2012. Pengaruh Investasi terhadap Pertumbuhan Ekonomi dan Penyerapan Tenaga Kerja Serta Kesejahteraan Masyarakat di Provinsi di Indonesia. *Jurnal Ekonomi Bisnis dan Kewirausahaan*, 3(1), 29–50.
- Suryanarayana, M. H. 2013. *Inclusive Growth: A Sustainable Perspective*. Mumbai: Indira Gandhi Institute of Development Research Goregaon East.
- Ulpah, W. 2022. *Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Sumatera Utara*. (Tesis Sarjana yang dipublikasikan, IAIN Padangsimpun).