

Analisis Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Cilacap

Analyzing The Effect of Infrastructure on Economic Growth in Cilacap Regency

Shierly Ayu Cicilia¹⁾ a)*, Galih Setyo Aji¹⁾ a)

¹⁾ Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro

^{a)} Jl. Prof. Sudarto Kampus Tembalang, Kota Semarang. 50275. Jawa Tengah

*Email: shierly.cicilia@gmail.com

Naskah Masuk: 17 Januari 2024

Naskah Revisi: 28 April 2025

Naskah Diterima: 14 Mei 2025

ABSTRACT

Economic growth is one of the indicators that can describe the success of a region in implementing development for the improvement of the well-being of its people. This study aims to analyze the influence of infrastructure development on economic growth in Cilacap Regency and provide suggestions that can be applied by the Local Government of Cilacap District in the implementation of development planning that is closely related to the implementation of development in its area. The data used in this study are secondary time series data of Gross Regional Domestic Product (GRDP) based on prices valid for the period 2013-2022 from the Central Statistical Agency of Cilacap Regency and other related literature. The analytical methods used in this study are descriptive analysis and quantitative analysis using multiple regression models. The results of this study namely road infrastructure (X1) and clean water infrastructure (X2) were positive and significant both partially and simultaneously to economic growth in Cilacap Regency.

Keywords: *clean water infrastructure, development, economic growth, road infrastructure*

ABSTRAK

Pertumbuhan ekonomi adalah salah satu indikator yang dapat menggambarkan kesuksesan suatu daerah dalam mengimplementasikan pembangunan untuk peningkatan kesejahteraan masyarakatnya. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap dan memberikan saran yang dapat diterapkan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Cilacap dalam pelaksanaan perencanaan pembangunan yang erat kaitannya dengan implementasi pembangunan di daerahnya. Data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data sekunder time series Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) berdasarkan harga berlaku periode 2013-2022 dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Cilacap dan literatur lain yang berkaitan. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dan analisis kuantitatif dengan menggunakan model regresi berganda. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa infrastruktur jalan (X1) dan infrastruktur air bersih (X2) berpengaruh positif dan signifikan baik secara parsial maupun simultan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap.

Kata kunci: *infrastruktur air bersih, pembangunan, pertumbuhan ekonomi, infrastruktur jalan*

PENDAHULUAN

Kabupaten Cilacap memiliki wilayah administrasi seluas 234.243,82 ha dan merupakan kabupaten terluas di Provinsi Jawa Tengah. Selain itu, Kabupaten Cilacap memiliki letak geografis yang strategis, serta sumber daya alam, sumber daya manusia, potensi pengembangan kegiatan ekonomi, dan penetapan Kabupaten Cilacap sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang dapat menjadi pondasi untuk mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan (Sustainable Development Goals). Salah satu indikator kesuksesan dalam pelaksanaan pembangunan berkelanjutan yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat adalah peningkatan pertumbuhan ekonomi. Peningkatan pertumbuhan ekonomi tergambar melalui peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB) sebagai indikator ekonomi suatu negara (ekonomi makro) dan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sebagai indikator ekonomi suatu daerah baik provinsi, kabupaten/kota (Syahputra, Putra, & Damanik, 2021). Laju pertumbuhan ekonomi Kabupaten Cilacap periode 2013-2022 dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1.
Laju Pertumbuhan Ekonomi dan Panjang Jalan Kabupaten Cilacap Periode 2013-2022

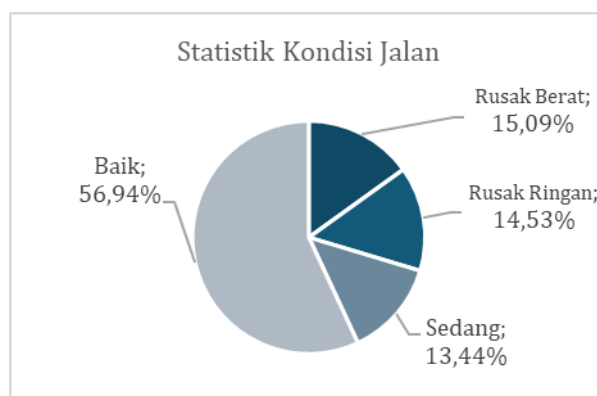
Tahun	PDRB*	Panjang Jalan (km)
2013	86,477,56	1.181,17
2014	92.025,90	1.181,17
2015	98.876,58	1.287,08
2016	99.033,56	1.287,08
2017	103.921,77	1.281,28
2018	109.699,66	1.269,20
2019	114.117,08	1.269,20
2020	104.542,66	1.269,20
2021	109.653,60	1.269,20
2022	120.938,30	1.269,20

Keterangan: * dalam milyar rupiah
Sumber: BPS Kabupaten Cilacap, 2023

Tabel 1 menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap periode 2013-2022 mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Laju pertumbuhan ekonomi tertinggi terjadi di tahun 2015 (5,94%), sedangkan laju pertumbuhan ekonomi terendah terjadi di tahun 2020, yaitu -10,28%. Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Cilacap tahun 2022 lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Tengah yang ditunjukkan oleh laju pertumbuhan PDRB atas dasar harga konstan. Namun, Pemerintah Kabupaten Cilacap terus berusaha untuk mendorong bangkitnya potensi ekonomi di wilayahnya secara optimal, karena selama masa pandemi Covid-19 pertumbuhan ekonomi Kabupaten Cilacap mengalami perlambatan yang puncaknya terjadi pada tahun 2020, yaitu -10,28% dari tahun sebelumnya.

Salah satu usaha yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kabupaten Cilacap untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di wilayahnya adalah melalui pembangunan infrastruktur. Hal ini sesuai dengan Rencana Pembangunan Daerah (RPD) Kabupaten Cilacap tahun 2023-2026, yang merupakan penjabaran dari periode keempat Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kabupaten Cilacap tahun 2005-2025. Pada periode ini, kebijakan perencanaan pembangunan daerah untuk tahun 2023-2026 bertujuan memantapkan pencapaian prioritas pembangunan daerah, khususnya prioritas ke-4 sampai ke-9. Ketersediaan infrastruktur adalah salah satu faktor pendorong produktivitas daerah yang berfungsi untuk menggerakkan sektor ekonomi sehingga terjadi penurunan angka kemiskinan serta ketimpangan sosial (Panjaitan, Mulatsih, & Rindayani, 2019). Infrastruktur yang memadai dan dalam kondisi baik dapat mendorong pemerataan, meningkatkan aksesibilitas terhadap kesempatan kerja, serta mendorong pelaku kegiatan ekonomi berpartisipasi aktif dalam menggerakkan perekonomian sehingga memberikan kontribusi optimal bagi pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap. Luasnya wilayah Kabupaten Cilacap membutuhkan infrastruktur jalan, khususnya jalan kabupaten yang menghubungkan antarwilayah demi meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Berdasarkan data dari BPS Kabupaten Cilacap, panjang jalan kabupaten pada periode 2013-2022 dapat dilihat pada Tabel 1.

Berdasarkan Tabel 1, panjang jalan kabupaten di Kabupaten Cilacap tidak mengalami penambahan dari periode tahun 2018-2022, yaitu tetap sepanjang 1.269,20 km. Namun, laju pertumbuhan ekonominya mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Adapun berdasarkan data dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (DPUPR) Kabupaten Cilacap tahun 2023, data kondisi jalan kabupaten digambarkan pada Gambar 1.



Gambar 1.
Data Kondisi Jalan Kabupaten

Jalan kabupaten dalam kondisi mantap (jalan dalam kondisi baik dan sedang) sebesar 70,38% dari keseluruhan panjang jalan kabupaten. Kondisi ini menggambarkan bahwa pelayanan infrastruktur jalan kabupaten di Kabupaten Cilacap belum optimal karena masih terdapat 29,62% jalan kabupaten dalam kondisi rusak ringan dan rusak berat yang dapat mengganggu aktivitas masyarakat.

Sebagai kabupaten terluas di Provinsi Jawa Tengah, Kabupaten Cilacap memiliki wilayah yang memanjang dari barat ke timur dengan kondisi geografis yang beragam. Meskipun memiliki potensi industri-industri besar sebagai dampak penetapannya sebagai PKN, Kabupaten Cilacap masih menghadapi permasalahan infrastruktur air bersih yang dilaksanakan oleh Perumdam Tirta Wijaya Cilacap. Penyediaan air bersih belum maksimal dalam pelayanannya, karena jumlah KK yang dapat mengakses air bersih sebanyak 446.634 dari total KK di Kabupaten Cilacap, yaitu 489.574 (Bappeda Kabupaten Cilacap, 2023). Berdasarkan data dari BPS Kabupaten Cilacap, penyaluran air bersih di Kabupaten Cilacap periode tahun 2013-2022 ditampilkan pada Tabel 2.

Tabel 2.
Volume Air Bersih yang Disalurkan Perumdam Tirta Wijaya Cilacap Periode 2013-2022

Tahun	Volume Air Bersih Tersalurkan (m ³)
2013	12.182.104
2014	12.903.241
2015	8.560.795
2016	13.379.163
2017	13.870.170
2018	14.428.866
2019	15.265.263
2020	17.446.418
2021	20.535.000
2022	20.903.822

Sumber: BPS Kabupaten Cilacap, 2023

Peranan infrastruktur sangat vital dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, sehingga dibutuhkan pengelolaan dan preservasi yang baik agar infrastruktur tidak mengalami kerusakan dan penurunan fungsi. Berdasarkan Widyaningtyas (2018), infrastruktur jalan mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Sementara itu, infrastruktur air bersih juga memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi (Syahputra, Putra, & Damanik, 2021). Berdasarkan data DPUPR Kabupaten Cilacap (2023), terdapat 29,62% jalan kabupaten yang memiliki kondisi rusak ringan maupun rusak berat sehingga belum dapat memberikan pelayanan optimal kepada masyarakat. Dengan adanya penetapan Kabupaten Cilacap sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN), berbagai industri (baik kecil, menengah, maupun besar), adanya wilayah rawan kekeringan, serta proyek strategis nasional seperti *Refinery Development Master Plan* (RDMP), maka dibutuhkan ketersediaan infrastruktur air bersih yang memadai. Berdasarkan uraian tersebut, diperlukan pengelolaan dan pengalokasian sumber daya yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Cilacap untuk pelaksanaan preservasi infrastruktur jalan dan infrastruktur air bersih yang efektif dan efisien.

Penelitian-penelitian terdahulu yang dilaksanakan oleh Irefan & Adry (2018) menyatakan bahwa infrastruktur jalan memiliki dampak yang signifikan dan positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Sementara itu, Syahputra, Putra, & Damanik (2021) menyatakan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, sedangkan infrastruktur air bersih berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Namun, Almismary & Wahyono (2020) menyatakan bahwa infrastruktur air bersih berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Berdasarkan literatur terdahulu, terdapat hasil yang tidak konsisten mengenai pengaruh infrastruktur jalan dan air bersih terhadap pertumbuhan ekonomi.

Selain itu, penelitian ini didasari kebijakan Pemerintah Daerah Kabupaten Cilacap yang mengalokasikan dana cukup besar pada tahun 2023. Sekitar Rp184,8 miliar dialokasikan untuk preservasi jalan kabupaten dan sekitar Rp8 miliar untuk preservasi air bersih. Oleh karena itu, perlu ditinjau pengaruh infrastruktur tersebut terhadap pertumbuhan ekonomi Kabupaten Cilacap (Bappeda Kabupaten Cilacap, 2023). Berdasarkan uraian tersebut, penelitian akan berfokus pada pengaruh infrastruktur, khususnya infrastruktur jalan dan air bersih terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap.

TINJAUAN PUSTAKA

Infrastruktur

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2002 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah, infrastruktur adalah fisik dan non-fisik yang meliputi jaringan transportasi, air bersih, irigasi, drainase, jaringan komunikasi, serta perumahan dan permukiman. Sementara itu, berdasarkan World Bank (1994), pengertian infrastruktur adalah suatu struktur yang saling berintegrasi untuk membentuk rangka yang menopang keseluruhan struktur.

Infrastruktur dapat digolongkan menjadi 3 (tiga) kategori yaitu, 1) infrastruktur ekonomi, adalah infrastruktur fisik yang dibutuhkan untuk menopang kegiatan ekonomi terdiri dari *public utilities* (tenaga, telekomunikasi, air, sanitasi, gas), *public work* (jalan, bendungan, kanal, irigasi dan drainase), serta sektor transportasi (jalan, rel, pelabuhan, lapangan terbang dan sebagainya); 2) infrastruktur sosial, terdiri atas infrastruktur pendidikan, kesehatan, perumahan, dan rekreasi; 3) infrastruktur administrasi, terdiri atas infrastruktur penegakan hukum, kontrol administrasi, dan koordinasi (World Bank, 1994).

Berdasarkan penggolongan infrastruktur dari World Bank di atas dan sesuai dengan kondisi permasalahan yang ada di Kabupaten Cilacap, penelitian ini mengambil variabel infrastruktur jalan

dan air bersih. Untuk variabel jalan, khususnya jalan kabupaten, prasarana vital dalam transportasi darat. Fungsi strategis jalan kabupaten adalah sebagai penghubung antara satu wilayah dengan wilayah lain untuk berkegiatan ekonomi, sosial dan budaya, serta menghubungkan pusat kegiatan produksi dengan wilayah pemasaran. Keterkaitan antara infrastruktur dan kesejahteraan masyarakat dapat dicontohkan sebagai berikut kondisi jalan yang buruk mengakibatkan sulitnya aksesibilitas penduduk untuk berkegiatan sosial, ekonomi, dan budaya. Hal ini menurunkan kemampuan kompetitif suatu wilayah dan berdampak pada ketidakefektifan dalam mendorong pertumbuhan ekonominya (Tinambunan, Findi, & Purnamadewi, 2019).

Dalam melaksanakan kehidupan sehari-hari, manusia secara pribadi maupun kelompok selalu membutuhkan air bersih yang memadai, baik secara kuantitas maupun kualitas. Akan tetapi, hal ini berarti juga berarti bahwa manusia dan aktivitasnya berpengaruh terhadap ketersediaan sumber daya air yang perlu dijaga keberlanjutannya. Perubahan lingkungan yang disebabkan oleh pembangunan yang dilaksanakan manusia berdampak pada keberlanjutan sumber daya air, baik secara kualitatif maupun kuantitatif. Oleh karena itu, dibutuhkan infrastruktur air bersih yang memadai.

Infrastruktur air bersih memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi yang dapat diketahui melalui nilai PDRB suatu daerah (Almismary & Wahyono, 2020). Air bersih memiliki peran vital untuk keberlangsungan hidup masyarakat, bukan hanya untuk industri, tetapi juga untuk kebutuhan sosial dan rumah tangga dalam mencukupi kebutuhan sehari-hari demi menjalankan peran pembangunan sosioekonominya (Shalamzari & Zhang, 2018). Hal ini berkaitan dengan peran air sebagai pendukung kesehatan masyarakat, yang berpengaruh pada produktivitas, kesejahteraan, dan pembangunan berkelanjutan. Kontribusi ini penting bagi pertumbuhan ekonomi, keberlanjutan hidup manusia, serta ekosistem alam. Oleh karena itu, dibutuhkan infrastruktur air bersih yang baik (Ait-Aoudia & Berezowska-Azzag, 2016; Goswami & Bisht, 2017; Huang dkk., 2017).

Berdasarkan Wahyuni & Krisnanti (2009), pengalokasian air bersih haruslah tepat dan meminimalkan penggunaan sumber daya yang tersedia berdasarkan sifat zat cair. Alokasi penggunaan air yang tertinggi digolongkan dalam 3 (tiga) sektor kegiatan, yaitu kebutuhan domestik masyarakat, kebutuhan pertanian, dan kebutuhan industri. Ketiga sektor ini semakin mengalami peningkatan permintaan karena perkembangan sosioekonomi pada suatu wilayah. Ketersediaan infrastruktur yang baik mampu menghemat biaya transaksi, memperluas akses pasar, dan meningkatkan pendapatan penduduk. Keberadaan infrastruktur adalah modal dasar yang sangat vital dalam proses produksi, distribusi, dan pemasaran sektor-sektor ekonomi seperti pertanian, perdagangan, dan perindustrian.

Teori Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi adalah peningkatan pendapatan masyarakat yang terjadi di suatu wilayah secara keseluruhan. Peningkatan tersebut mencerminkan seluruh nilai tambah (*value added*) yang tercipta di wilayah tersebut. Kemakmuran suatu wilayah dapat dilihat dari pendapatan wilayah berupa nilai tambah, yang merupakan hubungan timbal balik antara faktor-faktor produksi yang ada di wilayah tersebut, seperti tanah, modal, tenaga kerja, dan teknologi. Selain besarnya nilai tambah, kemakmuran suatu wilayah juga dapat ditentukan oleh besarnya *transfer payment*, yang merupakan sebagian pendapatan yang mengalir ke luar wilayah atau memperoleh aliran pendapatan dari luar wilayah (Tarigan, 2012).

Pertumbuhan ekonomi adalah peningkatan pendapatan masyarakat yang terjadi di suatu wilayah secara keseluruhan. Peningkatan tersebut mencerminkan seluruh nilai tambah (*value added*) yang tercipta di wilayah tersebut. Hal ini dapat diartikan bahwa pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah meningkat apabila kuantitas fisik barang dan jasa yang diproduksi suatu wilayah semakin besar dari tahun ke tahun. Laju pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah dihitung dengan menggunakan rumus berikut:

$$E_t \frac{PDRB_t - PDRB_{t-1}}{PDRB_{t-1}} \times 100\% \quad \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan:

E_t = tingkat Pertumbuhan Ekonomi
 $PDRB_t$ = PDRB Tahun Berjalan
 $PDRB_{t-1}$ = PDRB Tahun Sebelumnya

Pengertian lain dari pertumbuhan ekonomi adalah proses penambahan kemampuan produksi secara terus-menerus dan berkelanjutan dalam suatu perekonomian untuk memperoleh tingkat pendapatan dan output nasional yang semakin besar. Amalia (2007) mengungkapkan bahwa pertumbuhan ekonomi di setiap negara memiliki 3 komponen utama, yaitu:

a) Akumulasi Modal

Akumulasi modal (*capital accumulation*) terjadi jika sebagian dari pendapatan ditabung dan diinvestasikan kembali untuk memperbesar *output* dan pendapatan di masa depan. Investasi dari pendapatan tersebut, misalnya, adalah pembangunan pabrik, mesin-mesin, peralatan, bahan baku, dan infrastruktur untuk menyokong pemasaran produk pertanian. Dengan demikian, investasi dapat membantu menambah stok modal (*capital stock*) dan tingkat *output* yang diharapkan.

b) Pertumbuhan Penduduk

Pertumbuhan penduduk menjadi salah satu faktor yang bisa meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Laju pertumbuhan penduduk yang besar akan menghasilkan jumlah tenaga kerja produktif yang semakin besar pula. Akan tetapi, besarnya laju pertumbuhan penduduk juga harus diimbangi dengan penyiapan kompetensi tenaga kerja dan ketersediaan lapangan kerja yang memadai. Hal ini dikarenakan laju pertumbuhan penduduk yang tidak selaras dengan terbukanya lapangan kerja yang memadai akan berakibat negatif terhadap pembangunan dan pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah.

c) Kemajuan Teknologi

Kemajuan teknologi adalah bentuk adaptasi dari manusia berupa pembaruan cara dalam melaksanakan pekerjaan konvensional. Kemajuan teknologi digolongkan menjadi 3, yaitu 1) bersifat netral, 2) bersifat hemat tenaga kerja atau modal, dan 3) untuk menambah modal.

Menurut Tarigan (2012), pertumbuhan ekonomi merupakan unsur vital dalam pembangunan suatu negara. Pertumbuhan ekonomi yang besar adalah target utama dari penyusunan rencana pembangunan nasional dan wilayah. Oleh karena itu, para ahli mengemukakan beberapa teori tentang pertumbuhan ekonomi, antara lain: teori pertumbuhan klasik, teori pertumbuhan neoklasik, teori pertumbuhan baru, dan teori pertumbuhan Rostow.

Teori Pertumbuhan Klasik

Adam Smith adalah pelopor teori pertumbuhan klasik pada sekitar abad ke-18, yang mengemukakan bahwa pertumbuhan ekonomi disebabkan oleh 2 (dua) hal, yaitu pertumbuhan penduduk dan pembagian tugas kerja. Faktor utama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi adalah pertumbuhan penduduk. Pertumbuhan penduduk akan meningkatkan produksi sehingga membutuhkan pengkhususan dan pembagian kerja. Proses ini akan berlangsung secara berkesinambungan sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pendapatan per kapita masyarakat.

Teori Pertumbuhan NeoKlasik

Robert M. Solow dan T. W. Swan (1956) mengembangkan teori pertumbuhan neoklasik sebagai penyempurnaan dari teori klasik. Teori ini lebih dikenal sebagai model pertumbuhan Solow-Swan (*Solow-Swan growth model*). Menurut Tarigan (2012), unsur pertumbuhan penduduk, akumulasi

kapital, kemajuan teknologi, dan besarnya *output* yang saling berhubungan merupakan penjabaran dari model ini. Model yang dikembangkan oleh Solow ini memungkinkan terjadinya saling menggantikan antara *kapital* (K) dan tenaga kerja (L). Fungsi produksi mempunyai sifat skala hasil konstan, yang berarti apabila terjadi peningkatan persentase yang sama dari semua faktor produksi, maka akan menyebabkan peningkatan *output* pada persentase yang sama. Jika ada peningkatan modal dan tenaga kerja sebanyak 10%, maka output meningkat sebanyak 10% (Mankiw, 2006).

Teori Pertumbuhan Neoklasik didasari oleh fungsi produksi yang sudah dikembangkan oleh Charles Cobb dan Paul Douglas yang dikenal dengan nama Fungsi Produksi Cobb-Douglas. Persamaan fungsi ini yaitu:

$$Y = AK^{\alpha}L^{1-\alpha} \quad \dots\dots\dots (2)$$

Keterangan:

A = parameter yang lebih besar dari nol untuk mengukur produktivitas teknologi

Y = Produk Domestik Bruto (PDB)

K = persediaan modal yang terdiri dari modal manusia dan modal fisik

L = tenaga kerja (labour)

A = elastisitas

Teori Pertumbuhan Baru

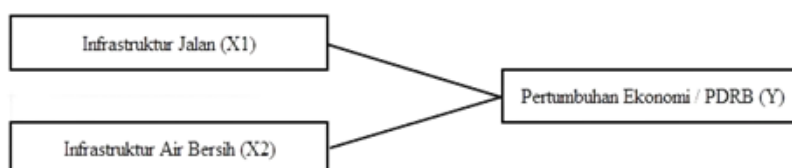
Teori pertumbuhan baru menyumbangkan kerangka teoritis yang digunakan untuk menganalisis pertumbuhan yang sifatnya endogen, pertumbuhan ekonomi dihasilkan dari dalam sistem ekonomi. Berdasarkan Romer dalam Todaro & Stephen (2003) mengungkapkan bahwa pertumbuhan ekonomi lebih ditentukan oleh sistem produksi. Berdasarkan teori ini akumulasi modal adalah sumber utama pertumbuhan ekonomi. Pengertian modal termasuk modal ilmu pengetahuan dan modal sumber daya manusia. Perubahan teknologi adalah bagian dari pertumbuhan ekonomi. Dalam teori ini peran investasi dalam modal fisik dan modal manusia memengaruhi pertumbuhan ekonomi jangka panjang yang berkesinambungan (Mankiw, 2006).

Teori Pertumbuhan Ekonomi Rostow

Teori pertumbuhan ekonomi ini dikembangkan oleh Rostow. Rostow (1960) dalam Subandi (2014) memaparkan bahwa proses pembangunan ekonomi digolongkan dalam 5 (lima) tahap, yaitu 1) masyarakat tradisional, 2) prasyarat lepas landas, 3) tahap lepas landas, 4) gerak menuju kematangan, dan (5) tahap tingkat konsumsi tinggi.

Kerangka Pemikiran

Hubungan antara infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi digambarkan dengan peningkatan hasil atau *output*. Apabila pembangunan infrastruktur daerah terimplementasi dengan bagus akan mendorong pertumbuhan sektor-sektor ekonomi yang di daerah sehingga akan menambah pendapatan masyarakatnya. Kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat digambarkan pada Gambar 2.



Gambar 2.
Kerangka Pemikiran Penelitian

Hipotesis Penelitian

Hipotesis penelitian yang masih memerlukan pengujian kevalidan melalui analisis data yang menjadi dasar adalah:

- 1) Infrastruktur jalan (X1) berpengaruh secara parsial terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap;
- 2) Infrastruktur air bersih (X2) berpengaruh secara parsial terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap;
- 3) Infrastruktur jalan (X1) dan infrastruktur air bersih (X2) berpengaruh secara simultan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap.

METODE PENELITIAN

Data yang digunakan untuk penelitian ini berupa data sekunder *time series* yang bersumber dari BPS Kabupaten Cilacap, serta literatur pendukung lain yang relevan. Metode penelitian yang digunakan adalah analisis deskriptif dan kuantitatif, dengan menggunakan model regresi berganda *time series* untuk menganalisis pengaruh infrastruktur jalan dan air bersih terhadap PDRB di Kabupaten Cilacap.

Operasional variabel yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari 3 (tiga) variabel, yaitu PDRB, infrastruktur jalan, dan infrastruktur air bersih. Variabel-variabel tersebut dibagi menjadi 2 kelompok, yaitu 1) variabel terikat (*dependent variable*), berupa PDRB (Y) yang menggambarkan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Cilacap periode tahun 2013-2022 dalam miliar rupiah. Besarannya dipengaruhi oleh variabel lain; dan 2) variabel bebas (*independent variable*), berupa panjang jalan kabupaten (km) (X1) periode tahun 2013-2022 dan volume air bersih (m³) (X2) yang disalurkan dan tercatat oleh Perumdam Tirta Wijaya Cilacap periode tahun 2013-2022. Besarannya tidak tergantung pada variabel lain.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Wilayah Kabupaten Cilacap

Kabupaten Cilacap sebagai kabupaten terluas di Provinsi Jawa Tengah terdiri dari 24 kecamatan, 269 desa, dan 15 kelurahan. Secara geografis, wilayah ini terletak pada 108°4'30"-109°22'30" Garis Bujur Timur dan 7°30'20"-7°45' Garis Lintang Selatan. Kabupaten Cilacap pada tahun 2022 memiliki jumlah penduduk sebanyak 1.988.622 jiwa, dan kepadatannya mencapai 930 jiwa/km². Wilayah administrasi Kabupaten Cilacap dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3.

Peta Administrasi Kabupaten Cilacap
Sumber: Dokumen RTRW Kab. Cilacap, 2011-2023

Pertumbuhan Ekonomi

Laju pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap setiap tahunnya cenderung fluktuatif setiap tahunnya dan mengalami pertumbuhan laju pertumbuhan ekonomi yang terendah pada tahun 2020 yaitu sebesar -10,28%. Laju Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Cilacap ditampilkan pada Tabel 3.

Infrastruktur Jalan di Kabupaten Cilacap

Jalan adalah prasarana yang penting untuk aksesibilitas penduduk, barang dan jasa dari satu tempat ke tempat lain. Jalan memiliki fungsi untuk menghubungkan pusat-pusat produksi dengan daerah pemasaran. Untuk hasil inventarisasi aset dan pemutakhiran data jalan kabupaten di Kabupaten Cilacap periode 2013-2022 disajikan pada Tabel 3.

Infrastruktur Air Bersih di Kabupaten Cilacap

Selain infrastruktur jalan, infrastuktur air bersih merupakan hal yang sangat vital untuk memenuhi kebutuhan manusia baik secara primer maupun untuk melaksanakan aktivitas sosial, budaya dan ekonominya. Penggunaan air bersih di Kabupaten Cilacap dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 3.

Pertumbuhan Ekonomi, Hasil Inventarisasi dan Pemutakhiran Data Panjang Jalan Kabupaten Cilacap

Tahun	Pertumbuhan Ekonomi (%)	Panjang Jalan (km)	Perubahan Panjang jalan (km)
2013	5,25	1.181,17	0,00
2014	2,92	1.181,17	0,00
2015	5,94	1.287,08	105,91
2016	5,09	1.287,08	0,00
2017	2,58	1.281,28	-5,80
2018	2,99	1.269,20	-12,08
2019	2,27	1.269,20	0,00
2020	-10,28	1.269,20	0,00
2021	2,15	1.269,20	0,00
2022	5,73	1.269,20	0,00

Sumber: BPS Kabupaten Cilacap, 2023

Tabel 4.

Volume Air Bersih yang Disalurkan Perumdam Tirta Wijaya Cilacap Periode 2013-2022

Tahun	Vol Air Bersih untuk Industri, Niaga (m ³)	Vol Air Bersih untuk Sosial, Rumah Tangga (m ³)
2013	1.906.514	10.275.590
2014	1.564.496	11.338.745
2015	1.375.636	7.185.159
2016	1.304.300	12.074.863
2017	1.400.316	12.469.854
2018	1.535.100	12.893.766
2019	1.846.986	13.418.277
2020	4.595.679	12.850.739
2021	5.629.443	14.905.557
2022	6.309.616	14.594.206

Sumber: BPS Kabupaten Cilacap, 2023

Uji Asumsi Heteroskedastisitas

Hasil output SPSS koefisien terhadap dependent variabel ABS_RES didapatkan hasil yang dapat dilihat pada Tabel 7. Berdasarkan hasil di atas menunjukkan bahwa variabel infrastruktur jalan (X1) memiliki nilai sig. 0,384 dan variabel infrastruktur air bersih memiliki nilai sig. 0,139. Jika nilai sig. >0,05 artinya tidak terdapat gejala heteroskedastisitas, maka variabel infrastruktur variabel infrastruktur air tidak terdapat gejala heteroskedastisitas.

Uji Asumsi Autokorelasi

Hasil output SPSS ringkasan model variabel terikat PDRB didapatkan hasil yang ditampilkan pada Tabel 8. Berdasarkan hasil di atas menunjukkan bahwa nilai DW sebesar 1,937. Pada penelitian ini diketahui $n = 10$ dan k (jumlah variabel bebas) = 2 sehingga berdasarkan tabel Durbin Watson (DW), $\alpha = 5\%$, diketahui $dl = 0,6972$ dan $du = 1,6413$ maka hasil uji auto korelasi menunjukkan bahwa $du < DW < 4-du$ atau $1,6413 < 2,3587$, artinya tidak ada autokorelasi positif dan negatif.

Uji Signifikansi Parsial (Uji t)

Hasil output SPSS koefisien variabel terikat PDRB didapatkan hasil yang ditampilkan pada Tabel 9. Pengaruh secara parsial antara variabel infrastruktur jalan (X1) dan infrastruktur air (X2) bersih) terhadap PDRB (Y) di Kabupaten Cilacap periode tahun 2013-2022.

Ho : $\beta_1 = 0$ (Pengaruh X1, X2 terhadap Y tidak signifikan)

Ha : $\beta_1 \neq 0$ (Pengaruh X1, X2 terhadap Y signifikan)

Dari hasil analisa diperoleh variabel infrastruktur jalan (X1) memiliki nilai sig. 0.027 lebih kecil dari 0,05 maka Ho ditolak dan Ha diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa infrastruktur jalan (X1) secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan terhadap PDRB di Kabupaten Cilacap periode tahun 2013-2022. Untuk hasil analisa diperoleh variabel infrastruktur air bersih (X2) memiliki nilai sig. 0.015 lebih kecil dari 0,05 maka Ho ditolak dan Ha diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa infrastruktur air bersih (X2) secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan terhadap PDRB di Kabupaten Cilacap periode tahun 2013-2022.

Tabel 7.
Koefisien terhadap Variabel Terikat ABS_RES

Coefficients ^a							
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics
		B	Std. Error	Beta			Tolerance VIF
1	(Constant)	-20411.494	21284.209		-.959	.370	
	InfJln	15.984	17.222	.280	.928	.384	.962 1.039
	InfAirBersih	.000	.000	.504	1.670	.139	.962 1.039

a. Dependent Variable: ABS_RES

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Tabel 8.
Ringkasan Model Variabel Terikat PDRB

Model Summary ^b										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	Durbin-Watson
1	.873 ^a	.762	.694	5669.726	.762	11.203	2	7	.007	1.937

a. Predictors: (Constant), InfAirBersih, InfJln

b. Dependent Variable: PDRB

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Tabel 9.
Koefisien Variabel Terikat PDRB

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-89389.010	59354.650		-1.506	.176	
	InfJln	134.439	48.026	.526	2.799	.027	1.039
	InfAirBersih	.002	.001	.601	3.199	.015	1.039

a. Dependent Variable: PDRB

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Uji Signifikansi Simultan (Uji f)

Hasil output SPSS anova variabel terikat PDRB didapatkan hasil yang ditampilkan pada Tabel 10. Pengaruh secara simultan antara variabel infrastruktur jalan (X1) dan infrastruktur air bersih (X2) terhadap PDRB (Y) di Kabupaten Cilacap periode tahun 2013-2022

Ho : $\beta_1 = \beta_2 = 0$ (Pengaruh X1, X2 terhadap Y tidak signifikan).

Ha : $\beta_1 \neq \beta_2 \neq 0$ untuk $I = 1, 2$ (Pengaruh X1, X2 terhadap Y signifikan)

Dari hasil analisa diperoleh nilai sig 0,007 lebih kecil dari 0,05 maka Ho ditolak dan Ha diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa infrastruktur jalan (X1) dan infrastruktur air bersih (X2) secara simultan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap PDRB (Y) di Kabupaten Cilacap periode tahun 2013-2022.

Uji Koefisien Determinasi

Hasil output SPSS model summary dependent variabel PDRB didapatkan hasil yang ditampilkan pada Tabel 11.

Tabel 10.
Anova Variabel Terikat PDRB

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	727882135.4	2	363941067.7	11.203	.007 ^b
	Residual	227408145.3	7	32486877.89		
	Total	955290280.7	9			

a. Dependent Variable: PDRB

b. Predictors: (Constant), InfAirBersih, InfJln

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Tabel 11.
Ringkasan Model Variabel Terikat PDRB

Model Summary ^b										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	Change Statistics			Sig. F Change	Durbin-Watson
						F Change	df1	df2		
1	.873 ^a	.762	.694	5699.726	.762	11.203	2	7	.007	1.937

a. Predictors: (Constant), InfAirBersih, InfJln
b. Dependent Variable: PDRB

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Dari hasil output SPSS di atas, besarnya R^2 adalah 0,762. Nilai ini menunjukkan bahwa 76,2% variasi nilai PDRB (Y) dapat dijelaskan oleh kedua variabel infrastruktur jalan (X1) dan infrastruktur air bersih (X2), sedangkan sisanya 23,8% dijelaskan oleh sebab-sebab lain di luar model yang diteliti.

Hasil Model Regresi

Hasil output SPSS coefficients dependent variable PDRB didapatkan hasil yang ditampilkan pada Tabel 12. Berdasarkan hasil analisis tersebut maka persamaan yang terbentuk ditampilkan pada Persamaan 3.

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e \quad \dots\dots\dots (3)$$

$$Y = -89389,010 + 134,439 X_1 + 0,002 X_2 + e$$

Keterangan:

Y : PDRB Kabupaten Cilacap

X1 : infrastuktur jalan

X2 : infrastuktur air bersih

e : error term

Hasil analisis persamaan di atas dapat dijelaskan bahwa:

- 1) Nilai α sebesar - 89389,010 secara matematis menyatakan jika variabel bebas X1 dan X2 konstan, maka nilai Y yang dihasilkan sebesar -89389,010. Jadi nilai pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap tanpa infrastruktur jalan dan infrastruktur air bersih adalah -89389,010 satuan.
- 2) Koefisien regresi variabel infrastruktur jalan (X1) sebesar 134,439 satuan berarah positif, artinya setiap penambahan nilai infrastruktur jalan (X1) sebesar 1 satuan akan menaikkan PDRB di Kabupaten Cilacap periode 2013-2022 sebesar 134,439 satuan.
- 3) Koefisien regresi variabel infrastruktur air bersih (X2) sebesar 0,002 satuan berarah positif, artinya setiap penambahan nilai infrastruktur air bersih (X2) sebesar 1 satuan akan menaikkan PDRB Kabupaten Cilacap periode 2013-2022 sebesar 0,002 satuan.

Tabel 12.
Koefisien Variabel Terikat PDRB

Coefficients ^a								
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients			Collinearity Statistics	
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Tolerance	VIF
1	(Constant)	-89389.010	59354.650		-1.506	.176		
	InfJln	134.439	48.026	.526	2.799	.027	.962	1.039
	InfAirBersih	.002	.001	.601	3.199	.015	.962	1.039

a. Dependent Variable: PDRB

a. Dependent Variable: PDRB

Sumber: Pengolahan Data, 2024

Berdasarkan hasil dari penelitian ini didapatkan hasil berikut, infrastruktur jalan (X1) yang berupa panjang jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap. Hasil penelitian ini sesuai dengan teori yang menjelaskan jalan memiliki fungsi ganda yaitu sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi dengan memperlancar distribusi barang dan jasa antara pusat produksi dengan daerah pemasaran dan sebaliknya. Maka berdasar Syahrizal, Rauf, & Pasra (2012) bahwa pembangunan jalan merupakan landasan pokok pembangunan suatu daerah.

Infrastruktur air bersih (X2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap. Hasil ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh Bulohlabna (2016) yang menyatakan infrastruktur air bersih adalah bagian vital dalam infrastruktur yang memberi pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi.

Berdasarkan uraian di atas, usaha pembangunan dan perbaikan kondisi eksisting diperlukan untuk mengurangi kesenjangan penghasilan dan dampak jangka panjang pada PDRB. Mengingat besarnya pengaruh infrastruktur baik jalan maupun air bersih maka pemerintah Kabupaten Cilacap diharapkan semakin berkomitmen dalam perencanaan, implementasi pembangunan atau rehabilitasi, monitoring dan evaluasi dalam penanganan kondisi infrastruktur tersebut. Hal tersebut akan berdampak pada meningkatnya kesejahteraan masyarakat yang diakibatkan adanya pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk meneliti seberapa besar pengaruh infrastruktur jalan dan infrastruktur air bersih terhadap pertumbuhan ekonomi atau PDRB atas dasar berlaku di Kabupaten Cilacap tahun 2013-2022, maka dapat disimpulkan bahwa 1) infrastruktur jalan berupa panjang jalan (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap; 2) infrastruktur air bersih (X2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap; 3) infrastruktur jalan (X1) dan infrastruktur air bersih (X2) berpengaruh signifikan terhadap secara parsial maupun simultan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap; dan 4) besarnya R^2 adalah 0,762; hal ini menunjukkan bahwa 76,2% variasi nilai pertumbuhan ekonomi atau PDRB (Y) dapat dijelaskan oleh kedua variabel infrastruktur jalan (X1) dan infrastruktur air bersih (X2). Sedangkan sisanya 23,8% dijelaskan oleh sebab-sebab lain di luar model yang diteliti.

Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka beberapa saran yang dapat diberikan kepada Pemerintah Kabupaten Cilacap supaya terus berkomitmen dan mendorong penyusunan, perencanaan, dan pelaksanaan pembangunan, rehabilitasi dan peningkatan jalan kabupaten dilaksanakan sesuai skala prioritas berdasarkan pertimbangan multikriteria yaitu pertimbangan teknis, waktu pemeliharaan, manfaat bagi masyarakat, keberlanjutan lingkungan, anggaran, kepadatan lalu lintas dan dampak ekonomi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Cilacap. Selain itu, Pemerintah Kabupaten Cilacap diharapkan terus berkomitmen dan mendorong penyusunan, perencanaan, dan pelaksanaan pembangunan, rehabilitasi dan peningkatan infrastruktur air dilaksanakan sesuai skala prioritas berdasarkan pertimbangan multikriteria yaitu pertimbangan teknis, waktu pemeliharaan, manfaat bagi masyarakat, keberlanjutan lingkungan, anggaran, volume permintaan dan dampak ekonomi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi terutama masyarakat di daerah-daerah yang kesulitan air bersih (wilayah Cilacap bagian barat) sehingga kualitas hidupnya meningkat. Diperlukan penelitian lanjutan dengan memasukkan variabel-variabel lain, seperti variabel prasarana pendidikan, kesehatan, maupun infrastruktur telekomunikasi. Penelitian lanjutan mengenai manajemen aset infrastruktur dan penyusunan database penanganan aset sesuai skala prioritas multikriteria, juga perlu dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ait-Aoudia, M. N., & Berezowska-Azzag, E. (2016). Water Resources Carrying Capacity Assesment: The Case of Algeria's Capital City. *Habitat International*, 5(8), 51-58.
- Almismary, M. F. D., & Wahyono, H. (2020). Pengaruh Perkembangan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Aceh. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 16(4), 263-276.
- Amalia, L. (2007). *Ekonomi Pembangunan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

- Bappeda Kabupaten Cilacap. (2005). Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kabupaten Cilacap Tahun 2005-2025. Cilacap: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Cilacap.
- Bappeda Kabupaten Cilacap. (2011). Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Cilacap tahun 2011-2031. Cilacap: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Cilacap.
- Bappeda Kabupaten Cilacap (2023). Dokumen Rencana Kerja Pemerintah Daerah Tahun 2023 Kabupaten Cilacap. Cilacap: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Cilacap.
- Bappeda Kabupaten Cilacap (2023). Dokumen Rencana Pembangunan Daerah Tahun 2023-2026 Kabupaten Cilacap. Cilacap: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Cilacap.
- BPS Kabupaten Cilacap. (2023). Kabupaten Cilacap dalam Angka *Cilacap Regency in Figure 2023*. Badan Pusat Statistik Kabupaten Cilacap.
- Bulohlabna, C. (2008). Tipologi dan Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kawasan Timur Indonesia. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Goswami, K. B., & Bisht, P. S. (2017). The Role of Water Resources in Socio-Economic Development. *IJRASET*, 5, 1669-1974.
- Huang, S., Feng, Q., Lu, Z., Wen, X., Deo, R.C. (2017). Trend Analysis of Water Poverty Index for Assessment of Water Stress and Water Management Polices: A Case Study In Hexi Corridor, China. *Sustainability*, 9(5).
- Irefan, S., & Adry, M. R. (2018). Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia. *Jurnal Ecosains*, 7(1), 57-66.
- Mankiw, G. (2006). *Makroekonomi Edisi Enam*. Jakarta: Erlangga.
- Panjaitan, H. A. M., Mulatsih, S., & Rindayani, W. (2019). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Inklusif Provinsi Sumatera Utara. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*, 8(1), 43-61.
- Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2002 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah.
- Shalamzari, M. J., & Zhang, W. (2018). Assessing Water Scarcity Using the Water Poverty Index (WPI) in Golestan Province of Iran, 10(8).
- Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Cilacap, diakses pada 1 Desember 2023, dari <https://simbaja.cilacapkab.go.id>.
- Subandi. (2014). *Ekonomi Pembangunan*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Syahputra, T. S. A., Purba, E., & Damanik, D. (2021). Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Subulussalam. *EKUILNOMI: Jurnal Ekonomi Pembangunan*. 3(2), 104-114.
- Syahrizal, M., Rauf, S., & Pasra, M. (2012). Pemetaan Perkembangan Tata Guna Lahan Pada Jalan Tol Kota Makasar. *Jurnal Penelitian Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanudin*.
- Tarigan, R. (2012). *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- World Bank. (1994). *World Development Report: Infrastructure For Development*. Oxford University Press, New York.
- Herbert, D.T. (1973). *Urban Geography: A Social Perspective*. London: Longman.
- Tinambunan, E. V., Findi, M., & Purnamadewi, Y. L. (2019). Dampak Pembangunan Infrastruktur dalam Mendorong Pertumbuhan untuk Mengurangi Tingkat Kemiskinan di Indonesia Tahun 2013 – 2017. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*, 8(1), 20-42.
- Todaro, M. P., & Stephen C. S. (2003). *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Edisi Kedelapan. Jakarta: Erlangga.
- Wahyuni, T., & Krismanti (2009). *Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi dan Sosial Terhadap Produktivitas Ekonomi di Indonesia*. Skripsi. Fakultas Ekonomi dan Manajemen. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Widyaningtyas, F. (2018). *Pengaruh Infrastruktur Ekonomi dan Sosial terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Wilayah Jawa dan Sumatera Tahun 2008-2015*. Skripsi. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam. Yogyakarta: Universitas Islam Sunan Kalijaga Yogyakarta.

