

## Dampak Peningkatan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Makro Di Kecamatan Talang Kelapa, Kabupaten Banyuasin Sumatera Selatan

***The Impact of Road Infrastructure Improvement on Macroeconomic Growth in Talang Kelapa District, Banyuasin Regency, South Sumatra***

**Jhoni Esa Putra<sup>1\*</sup>, Rajiman<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Bandar Lampung, Lampung, Indonesia

\*Email: jhoniesaputra688@gmail.com

### Abstrak

Penelitian ini mengevaluasi dampak peningkatan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kecamatan Talang Kelapa, Kabupaten Banyuasin, Sumatera Selatan. Infrastruktur jalan yang memadai berperan penting dalam meningkatkan aksesibilitas dan efisiensi ekonomi, terutama di daerah strategis seperti Talang Kelapa. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif dan kuantitatif, dengan data primer melalui observasi, wawancara, dan kuesioner, serta data sekunder dari sumber resmi. Analisis dilakukan dengan menggunakan regresi berganda dan teknik statistik lainnya, dibantu oleh software SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peningkatan kualitas jalan secara signifikan meningkatkan perekonomian lokal, dengan dampak positif pada lapangan kerja dan pendapatan masyarakat. Perbaikan infrastruktur juga meningkatkan akses ke layanan pendidikan dan kesehatan, serta menurunkan biaya transportasi. Penelitian ini memberikan wawasan penting bagi perumusan kebijakan pembangunan infrastruktur yang efektif di wilayah tersebut.

**Kata Kunci:** Infrastruktur Jalan; Pertumbuhan Ekonomi Makro; Talang Kelapa; Aksesibilitas layanan; Lapangan Pekerjaan

### Abstract

*This study evaluates the impact of road infrastructure improvement on economic growth in Talang Kelapa District, Banyuasin Regency, South Sumatra. Adequate road infrastructure plays a crucial role in enhancing accessibility and economic efficiency, particularly in strategic areas such as Talang Kelapa. This research employs a descriptive and quantitative approach, using primary data through observation, interviews, and questionnaires, as well as secondary data from official sources. The analysis was conducted using multiple regression and other statistical techniques with the assistance of SPSS software. The results indicate that improved road quality significantly boosts the local economy, with positive effects on employment and community income. Infrastructure development also enhances access to education and healthcare services while reducing transportation costs. This study provides valuable insights for formulating effective infrastructure development policies in the region.*

**Keywords:** Road Infrastructure, Economic Growth, Talang Kelapa, Service Accessibility; Jobs

---

### PENDAHULUAN

Di antara negara-negara berkembang lainnya, Indonesia merupakan salah satu negara yang tidak takut untuk meningkatkan

pembangunannya untuk mengimbangi negara-negara lain. Kekuasaan untuk mengontrol dan mengawasi urusan pemerintahan serta kepentingan masyarakat tetap berada di tangan pemerintah daerah,

sesuai dengan UU No. 23/2014 tentang Pemerintah Daerah. Masyarakat Indonesia mulai membicarakan proyek-proyek infrastruktur pemerintah dalam beberapa tahun terakhir era reformasi, terutama yang berkaitan dengan kemajuan ekonomi negara. Mendorong kemajuan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat merupakan dua tujuan strategis yang dapat dicapai melalui fungsi pemerintah sebagai fasilitator pembangunan [1].

Pembangunan infrastruktur sangat penting dalam dunia global saat ini untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi pada skala nasional dan regional. Karena infrastruktur menjadi landasan bagi kemakmuran jangka panjang, infrastruktur merupakan komponen kunci yang mendorong ekspansi ekonomi. Memiliki infrastruktur yang memadai sangat penting bagi kemakmuran suatu negara atau wilayah serta peluang investasi [2]. Oleh karena itu, baik negara industri maupun negara berkembang perlu memiliki rencana pembangunan di tingkat nasional, regional, dan lokal. Perencanaan yang cermat dan terarah sangat diperlukan karena kebutuhan pembangunan setiap wilayah berbeda-beda. Untuk memastikan semua anggota masyarakat dapat menikmati manfaat pembangunan, studi ekonomi diperlukan untuk menentukan kebijakan dan alat yang paling efektif.

Salah satu alasan utama dilaksanakannya proyek pembangunan adalah untuk mempelajari perubahan potensial dalam pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Peningkatan angka-angka tersebut menunjukkan pertumbuhan yang lebih cepat, sedangkan penurunan menunjukkan pertumbuhan yang lebih lambat [3–4]. Itulah mengapa sangat penting untuk meningkatkan infrastruktur secara menyeluruh agar ekonomi dapat berjalan dengan lancar. Infrastruktur sangat penting untuk menghubungkan berbagai tempat dan menjadi landasan bagi pertumbuhan bisnis

lainnya. Infrastruktur merupakan tulang punggung pertumbuhan ekonomi Indonesia dan jembatan vital dalam jaringan wilayah yang saling terhubung di negara ini. Karena infrastruktur yang lebih baik memungkinkan produksi dan distribusi barang dan jasa secara lebih efisien, hal ini mendorong pertumbuhan ekonomi [5–6]. Pertumbuhan ekonomi dan keadilan adalah indikator kritis yang perlu dianalisis saat mengevaluasi keberhasilan inisiatif pembangunan sebelumnya dan merumuskan rencana untuk melanjutkan program tersebut. Perusahaan yang sudah ada mungkin kesulitan untuk berkembang akibat infrastruktur yang tidak memadai, yang dapat menakuti investor potensial dan mengurangi Produk Domestik Regional (PDR).

Saat ini, kondisi jalan dan jembatan yang rusak masih sering ditemui, mencerminkan situasi yang tidak ideal dan tidak dapat dibiarkan terus berlanjut [7]. Dalam proses pembangunannya, berbagai kendala kerap muncul, terutama dalam proyek fisik, seperti kurangnya perhatian terhadap kondisi lingkungan oleh pihak-pihak terkait, yang berujung pada kerusakan ekosistem. Selain itu, anggaran yang dialokasikan untuk pembangunan jalan dan jembatan terkadang disalahgunakan oleh oknum tidak bertanggung jawab demi kepentingan pribadi [8]. Pembangunan infrastruktur jalan bertujuan untuk membangun jalur utama, menyediakan sistem drainase yang memadai [9], serta membentuk jaringan jalan yang dapat mengoptimalkan pemanfaatan lahan. Dengan infrastruktur yang baik, penyebaran penyakit dapat diminimalisir, dan masyarakat setempat dapat menjalankan aktivitasnya dengan lebih lancar.

Perkembangan ekonomi Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin tidak terlepas dari peran penting infrastruktur yaitu jalan raya dengan tujuan mempermudah masyarakat dalam melakukan aktivitas melalui jalur darat.

Berdasarkan data BPS Sulawesi Selatan pertumbuhan ekonomi pada tahun 2023 terakhir sebesar 5,06% sedangkan pada tahun 2024 sebesar 4,96%. Hal tersebut mengalami penurunan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,10%. Infrastruktur jalan yang buruk mengakibatkan peningkatan biaya transportasi, kesulitan distribusi barang dan keterbatasan akses ke pusat-pusat ekonomi [10]. Penghubung antar fungsi wilayah dengan menggunakan berbagai moda transportasi merupakan pengertian dari infrastruktur jalan. Jika dilihat dari kajian ekonomi, infrastruktur salah satu penunjang utama jalannya roda perekonomian suatu daerah dalam hal pembangunan [10–11].

Selain itu, Kecamatan Talang Kelapa berbatasan langsung dengan Kota Palembang, sehingga kondisi ini menjadikan Kabupaten Banyuasin dan Kota Palembang rentan mengalami konflik dalam pengelolaan infrastruktur lintas daerah, seperti penyediaan air bersih dan pengelolaan sampah. Oleh karena itu, situasi ini perlu segera ditangani dan disesuaikan dalam perencanaan, pemanfaatan, serta pengendalian tata ruang dan bangunan melalui penyusunan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). Terlebih lagi, di Kecamatan Talang Kelapa telah terdapat tiga kelurahan yang memiliki RDTR, yaitu RDTR Kawasan Penyangga Kenten-Gasing-Pangkalan. Untuk memastikan keselarasan dengan RDTR yang sudah ada, maka diperlukan penyusunan RDTR bagi kawasan di bawahnya.

Norca P. dan rekan-rekannya (2022) menemukan bahwa kondisi jalan di Talang Kelapa, Kabupaten Banyuasin, dapat tidak stabil pada beberapa waktu [13]. Dari total 142,7 kilometer jalan, 128 km (31,4 mil) berada dalam kondisi sangat baik, sementara 128 km (31,4 mil) lainnya dalam kondisi sedang. Sekitar 25% jalan, atau 35,7 km, dikategorikan sebagai “Kerusakan Ringan,” sementara hampir 25%, atau 28,8 km,

diklasifikasikan sebagai “Kerusakan Parah.”

Penelitian ini bertujuan untuk menyelidiki dampak peningkatan infrastruktur jalan oleh pemerintah terhadap perekonomian lokal di Kecamatan Talang Kelapa. Pemerintah dapat memperoleh wawasan yang signifikan mengenai efektivitas proyek peningkatan infrastruktur jalan di Kecamatan Talang Kelapa dengan mengevaluasi kinerjanya dalam memenuhi kebutuhan masyarakat.

## METODE PENELITIAN

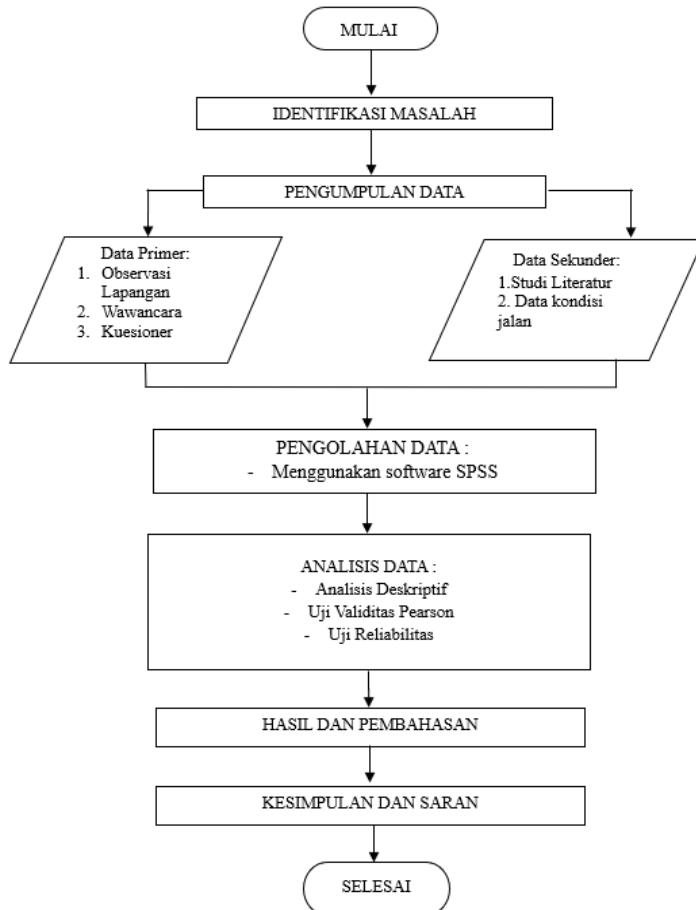
Pendekatan analitis deskriptif dan kuantitatif digunakan dalam studi ini. Analisis deskriptif merupakan penggambaran perkembangan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi di Kecamatan Talang Kelapa melalui tabel dan grafik. Sementara itu, analisis kuantitatif menggunakan model regresi berganda dengan teknik *Ordinary Least Square* (OLS) untuk menguji hubungan antara variabel infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi [13].

Kecamatan Talang Kelapa di Kabupaten Banyuasin, yang meliputi dua puluh kelurahan (desa) dengan luas wilayah 455,39 km<sup>2</sup>, menjadi lokasi penelitian. Kota Palembang terletak di sebelah selatan, Kecamatan Banyuasin I dan Muara Telang di sebelah timur, serta Kecamatan Sembawa dan Suak Tapeh di sebelah barat. Kecamatan Tanjung Lago berada di sebelah utara.

Ada dua jenis data yang dikumpulkan: data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi lapangan, wawancara, dan kuesioner [14]. Untuk memantau perkembangan perbaikan infrastruktur jalan, para peneliti menggunakan metode observasi; untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap pengaruh infrastruktur.

mereka menggunakan teknik wawancara dan kuesioner. Penelitian tentang perkembangan ekonomi dan panjang

jalan di Kecamatan Talang Kelapa didasarkan pada data sekunder yang dikumpulkan dari artikel ilmiah dan dokumen resmi pemerintah [3].



Gambar 1. Alur Penelitian

Untuk menganalisis data, peneliti menggunakan SPSS untuk melakukan analisis deskriptif mengenai demografi responden dan persepsi masyarakat, uji korelasi Pearson untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara perbaikan jalan dan pertumbuhan ekonomi, dan analisis regresi linier sederhana untuk mengetahui apakah perbaikan jalan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi [14]. Selanjutnya, untuk menjamin ketepatan dan konsistensi instrumen penelitian, *Cronbach's Alpha* digunakan untuk melakukan uji reliabilitas dan validitas kuesioner.

Pengumpulan data (primer dan sekunder), pengolahan data kuantitatif

berbasis SPSS, pengujian hipotesis ( $H_0$ , tidak ada pengaruh signifikan) dan  $H_1$ , pengaruh signifikan) untuk menentukan apakah perbaikan jalan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, analisis deskriptif, regresi linier, dan terakhir, penarikan kesimpulan merupakan langkah utama dalam proses penelitian.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kecamatan Talang Kelapa di Kabupaten Banyuasin, Sumatera Selatan, memiliki peran strategis dalam mendukung aktivitas ekonomi masyarakat. Wilayah ini

menjadi sentra perdagangan, pertanian, dan jasa berkat jaringan jalan yang menghubungkan ke daerah lain. Upaya peningkatan infrastruktur jalan di kawasan ini bertujuan memperbaiki aksesibilitas dan mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat sekitar.

### Penentuan Jumlah Sampel Responden

Penelitian ini melibatkan responden dari masyarakat yang terdampak langsung oleh perbaikan infrastruktur jalan, seperti para pedagang di Kecamatan Talang Kelapa. Para peneliti menggunakan teknik seleksi yang disebut "*purposive sampling*" untuk memilih partisipan, yang dipilih berdasarkan kriteria yang telah ditentukan sebelumnya yang relevan dengan tujuan penelitian. Terdapat 145.290 orang yang ikut serta

dalam penelitian ini, dengan tingkat kesalahan sebesar 10%. Jumlah minimum partisipan yang dibutuhkan untuk penelitian ini diputuskan sebanyak 100 orang. Kuesioner yang dibagikan kepada partisipan adalah kuesioner yang mencakup skala *Likert* [1].

### Uji Validitas

Setelah melakukan uji validitas untuk memastikan bahwa setiap pertanyaan secara memadai mengukur konsep yang diteliti, data dari kuesioner dianalisis menggunakan perangkat lunak SPSS. Nilai  $r$  yang dihitung lebih besar dari nilai  $r_{tabel}$  sebesar 0,1966, atau  $\text{sig} < 0,05$ , dianggap menunjukkan bahwa instrumen tersebut valid. Berdasarkan data, setiap variabel secara signifikan lebih tinggi dari batas ambang tersebut.

**Tabel 1.** Rekapitulasi Analisis Uji Validitas

Variabel	Indikator	$r_{hitung}$	$r_{tabel}$	Sig.	Kriteria
Infrastruktur Jalan (X1)	X1.1	0,604	0,1966	0,000	Valid
	X1.2	0,763	0,1966	0,000	Valid
	X1.3	0,526	0,1966	0,000	Valid
Dampak Terhadap Lapangan Kerja (X2)	X2.1	0,159	0,1966	0,000	Valid
	X2.2	0,936	0,1966	0,000	Valid
	X2.3	0,370	0,1966	0,000	Valid
Perekonomian Masyarakat	Y1	0,211	0,1966	0,000	Valid
	Y2	0,254	0,1966	0,000	Valid
	Y3	0,924	0,1966	0,000	Valid
	Y4	0,201	0,1966	0,000	Valid

### Uji Asumsi Klasik

Uji normalitas dilakukan menggunakan metode Kolmogorov-Smirnov, dan hasilnya menunjukkan nilai

signifikansi sebesar 0,200 yang lebih besar dari 0,05. Hal ini mengindikasikan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini berdistribusi normal.

**Tabel 2.** Hasil Uji Normalitas

Unstandardized Residual		
N		100
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	0,0000000
	Std. Deviation	1,87587460
Most Extreme Differences	Absolute	0,051
	Positive	0,051
	Negative	-0,051
Test Statistic		0,051
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,200

Selanjutnya, uji multikolinearitas menunjukkan bahwa semua variabel memiliki nilai toleransi di atas 0,10 dan nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) di bawah 10, yang berarti tidak terdapat gejala

multikolinearitas dalam model regresi. Dengan demikian, data memenuhi asumsi klasik yang diperlukan untuk analisis lanjutan.

**Tabel 3.** Hasil Uji Multikolinearitas

Model	Tolerance	VIF
Total_X2	0,983	1,017

### Analisis Regresi Linear Berganda

Persamaan regresi linear berganda menunjukkan koefisien konstanta sebesar 5,380 (positif), yang berarti bila variabel lain tetap, terjadi peningkatan sebesar 53,80%. Koefisien beta variabel kondisi infrastruktur

jalan (X1) sebesar 0,090, artinya setiap kenaikan 1% pada X1 akan meningkatkan Y sebesar 9%. Koefisien beta variabel dampak terhadap lapangan kerja (X2) sebesar 0,825, yang berarti kenaikan 1% pada X2 meningkatkan Y sebesar 82,5%.

**Tabel 4.** Persamaan Regresi Linear Berganda

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	5,380	1,223		4,401	0,000
Total_X1	0,090	0,134	0,041	0,673	0,503
Total_X2	0,825	0,062	0,802	13,314	0,000

### Hasil Uji Hipotesis

#### Uji Koefisien Determinasi

Nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,654 atau 65,4%, menunjukkan bahwa variabel-

variabel independen menjelaskan 65,4% variasi pengaruh terhadap perekonomian masyarakat, sisanya dipengaruhi variabel lain.

**Tabel 5.** Hasil Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0,808	0,654	0,646	2,843

#### Uji F

Nilai  $F_{hitung}$  yang diperoleh sebesar 3,335 lebih besar daripada nilai  $F_{tabel}$  yaitu 3,090, dengan tingkat signifikansi sebesar

0,013. Karena nilai signifikansi berada di bawah 0,05, maka hasil ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan terhadap variabel Y.

**Tabel 6.** Hasil Uji F

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	45,028	4	11,257	3,335	0,013
Residual	320,682	95	3,376		
Total	365,710	99			

### *Uji t*

Variabel X1, yaitu kondisi infrastruktur jalan, memiliki nilai  $t_{hitung}$  sebesar 0,673, yang lebih kecil dari  $t_{tabel}$  sebesar 1,984. Selain itu, nilai signifikansi sebesar 0,503 lebih besar dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa variabel X1 tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel Y.

Sementara itu, variabel X2, yaitu dampak terhadap ketenagakerjaan, memiliki nilai  $t_{hitung}$  sebesar 13,314, yang jauh lebih besar dari  $t_{tabel}$  sebesar 1,984. Nilai signifikansi yang diperoleh adalah 0,000, lebih kecil dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel X2 berpengaruh secara signifikan terhadap variabel Y.

**Tabel 7.** Hasil Uji t

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	5,380	1,223		4,401	0,000
Total_X1	0,090	0,134	0,041	0,673	0,503
Total_X2	0,825	0,062	0,802	13,314	0,000

### **Hasil Uji Hipotesis**

Peningkatan jalan di Kecamatan Talang Kelapa mencakup perbaikan permukaan, pelebaran, dan sistem drainase [15]. Sebelum dilakukan peningkatan, kondisi jalan rusak parah sehingga menghambat mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi di wilayah tersebut. Setelah peningkatan, permukaan jalan menjadi lebih rata dan tahan lama, sehingga waktu tempuh rata-rata menurun hingga 30 persen.

Selain itu, kapasitas jalan yang meningkat turut membantu mengurangi kemacetan yang sebelumnya kerap terjadi. Dari segi ekonomi, peningkatan jalan ini membawa dampak yang signifikan. Distribusi hasil pertanian menjadi lebih efisien, pendapatan pelaku usaha meningkat hingga 20 persen, dan permintaan terhadap jasa transportasi pun turut mengalami kenaikan. Hasil survei menunjukkan bahwa 70 persen responden merasakan kemudahan akses ke pasar, sementara 60 persen pelaku usaha mengaku mengalami peningkatan omzet bulanan setelah jalan diperbaiki.

### **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh

kesimpulan bahwa Peningkatan jalan, baik dari segi kualitas maupun aksesibilitas, memiliki pengaruh signifikan terhadap peningkatan ekonomi masyarakat di Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin. Pada variabel infrastruktur jalan (X1) berpengaruh terhadap perekonomian masyarakat sebesar 9% dan variabel dampak terhadap lapangan kerja (X2) berpengaruh sebesar 82% terhadap perekonomian masyarakat.

Hasil mode *summary* menghasilkan nilai *R Square* sebesar 0,654 atau 65,4%. Nilai koefisien determinasi tersebut menunjukkan bahwa variabel kondisi infrastruktur jalan (X1) dan dampak terhadap lapangan kerja (X2) dan variabel pengaruh terhadap perekonomian masyarakat (Y) sebesar 65,4% sedangkan sisanya yaitu 34,6% dijelaskan oleh variabel lain.

Akses yang lebih baik ke layanan pendidikan dan kesehatan dengan jalan yang lebih baik memudahkan akses ke sekolah dan fasilitas kesehatan, sehingga meningkatkan kualitas pendidikan dan kesehatan masyarakat. Penurunan biaya transportasi dengan jalan yang lebih baik, biaya perjalanan menurun, yang berdampak langsung pada penghematan pengeluaran

masyarakat. Peningkatan keamanan dan keselamatan transportasi dengan Infrastruktur jalan yang lebih baik mengurangi risiko kecelakaan, sehingga menciptakan lingkungan yang lebih aman bagi pengguna jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] R. P. S. Hutaurok, "Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Pematangsiantar," *J. Ekuilnomi*, vol. 3, no. 1, pp. 24–37, 2021.
- [2] W. Warsilan and A. Noor, "Peranan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi dan implikasi pada kebijakan pembangunan di kota samarinda," *Mimb. J. Sos. dan Pembang.*, vol. 31, no. 2, pp. 359–366, 2015.
- [3] A. Amalia, "Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Peningkatan Pendapatan Masyarakat Di Desa Pesse, Kecamatan Donri-Donri, Kabupaten Soppeng," Universitas Muhammadiyah Makassar, 2023.
- [4] R. Wijaya and A. Putra, "Konektivitas Infrastruktur Jalan dan Pertumbuhan Ekonomi Lokal," *J. Infrastruktur dan Ekon.*, vol. 10, pp. 150–165, 2022.
- [5] Bappenas, *Strategi Pengembangan Infrastruktur di Indonesia*. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, 2020.
- [6] Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyuasin, "Kecamatan Talang Kelapa Dalam Angka 2021," 2021. <https://banyuasin.kab.bps.go.id/publication/2021/09/24/f5d946268972b17264d39f34/kecamatan-talang-kelapa-dalam-angka-2021.html>.
- [7] A. R. Winey and S. Siregar, "Pengaruh Pembangunan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kalimantan Selatan," *JIEP J. Ilmu Ekon. Dan Pembang.*, vol. 2, no. 4, pp. 915–924, 2019.
- [8] W. P. Dewi, P. Basuki, and M. Alwi, "Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan UMKM di Desa Tanjung Kecamatan Tanjung Kabupaten Lombok Utara," *J. Oportunitas Ekon. Pembang.*, vol. 2, no. 1, 2023.
- [9] M. F. Umam, F. Muhammad, D. W. Adityatama, and D. P. Purba, "Tantangan pengembangan energi panas bumi dalam perannya terhadap ketahanan energi di Indonesia," *Swara Patra Maj. Ilm. PPSPDM Migas*, vol. 8, no. 3, pp. 48–65, 2018.
- [10] L. Yuliana, I. Barlian, and R. Jaenudin, "Pengaruh model pembelajaran kooperatif tipe inside outside circle terhadap keaktifan belajar peserta didik pada mata pelajaran ekonomi kelas X di SMA Sriwijaya Negara Palembang," *J. PROFIT Kaji. Pendidik. Ekon. Dan Ilmu Ekon.*, vol. 5, no. 1, pp. 17–27, 2018.
- [11] C. N. Mokodongan, V. A. J. Masinambow, and A. L. C. P. Lapian, "Analisis Penganggaran Infrastruktur Jalan (Pemeliharaan, Peningkatan Dan Pembangunan Jalan) Terhadap Ketimpangan Wilayah Di Kota Kotamobagu," *J. Pembang. Ekon. Dan Keuang. Drh.*, vol. 24, no. 4, pp. 468–481, 2023.
- [12] D. Angelina and K. T. Wahyuni, "Pengaruh Infrastruktur Ekonomi dan Sosial terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia, 2015-2019," in *Seminar Nasional Official Statistics*, 2021, vol. 2021, no. 1, pp. 733–742.
- [13] N. Praditya, E. Rahmadona, and K. R. Amalia, "Sistem Informasi Geografis Untuk Pemetaan Kondisi Jalan Di Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin," *Bear. J. Penelit. dan Kaji. Tek. Sipil*, vol. 7, no. 4, pp. 202–206,

- 2022.
- [14] R. Tarigan, *Ekonomi Regional : Teori dan Aplikasi (Cet-7)*. Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2014.
  - [15] A. Pratama, “Pengaruh Pembangunan Jalan terhadap Pertumbuhan Ekonomi Wilayah,” Universitas Gadjah Mada, 2019.