



## *Analysis of The Impact of Transportation Infrastructure Investment on Regional Economic Growth of Lombok Barat Regency*

## *Analisis Dampak Investasi Infrastruktur Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional Kabupaten Lombok Barat*

Rini Sri Astutik <sup>1\*</sup>, Muhammad Alwi <sup>1</sup>, Masrun Masrun <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Program Studi Ekonomi Pembangunan, Universitas Mataram, Indonesia

✉ rastutik73@gmail.com

### Open Access

This article  
contributes to:



**Abstract.** *The availability of good transportation infrastructure is very important in increasing regional affordability and accelerating regional economic progress and can increase GRDP in a region. The purpose of this study is to analyze the impact of transportation infrastructure investment, including road infrastructure and port infrastructure on regional economic growth in West Lombok Regency. The research method used is quantitative method. The results of this study indicate that road infrastructure (road length) has a probability value of  $0.0343 < 0.05$  with a coefficient value of  $-15.39090$ . Thus it is concluded that road infrastructure (road length) partially has a negative and significant impact on regional economic growth in West Lombok Regency. Then, the port infrastructure variable (ship visits), with a probability value of  $0.2356 > (0.05)$  and a coefficient value of  $-1.868806$  so it is concluded that partially port infrastructure (ship visits) has a negative and insignificant impact on regional economic growth in West Lombok Regency. In the overall context (simultaneously), when road length and ship visits are analyzed together, both simultaneously have no significant impact on the regional economic growth of West Lombok Regency, with a probability number of  $0.078487 > (0.05)$ .*

**Keywords:** *Transportation Infrastructure, Road Infrastructure, Port Infrastructure, Regional Economic Growth, Gross Regional Domestic Product.*

**Abstrak.** Ketersediaan infrastruktur transportasi yang baik sangat penting dalam meningkatkan keterjangkauan wilayah dan mempercepat kemajuan ekonomi daerah dan dapat meningkatkan PDRB di suatu daerah. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis dampak investasi infrastruktur transportasi, termasuk infrastruktur jalan dan infrastruktur pelabuhan terhadap pertumbuhan ekonomi regional Kabupaten Lombok Barat menjadi fokus penelitian ini. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif. Hasil dari penelitian ini mengindikasikan, infrastruktur jalan (panjang jalan) terdapat nilai probabilitas sebesar  $0,0343 < 0.05$  dengan nilai koefisien sebesar  $-15.39090$ . Dengan demikian disimpulkan bahwa infrastruktur jalan (panjang jalan) secara parsial mempunyai dampak negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi regional di Kabupaten Lombok Barat. Kemudian, variabel Infrastruktur pelabuhan (kunjungan kapal laut), dengan nilai probabilitas sebesar  $0.2356 > (0.05)$  dan nilai koefisien sebesar  $-1.868806$  sehingga disimpulkan bahwa secara parsial infrastruktur pelabuhan (kunjungan kapal laut) berdampak negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi regional Kabupaten Lombok Barat. Dalam konteks keseluruhan (simultan), ketika panjang jalan dan kunjungan kapal dianalisis secara bersama-sama, keduanya secara simultan tidak berdampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi regional Kabupaten Lombok Barat, dengan angka probabilitas sejumlah  $0.078487 > (0.05)$ .

**Kata Kunci:** Infrastruktur Transportasi, Infrastruktur Jalan, Infrastruktr Pelabuhan, Pertumbuhan Ekonomi Regional, Produk Domestik Regional Bruto.

### Article info

**Submitted:**  
2024-3-1

**Revised:**  
2024-3-30

**Accepted:**  
2024-3-30

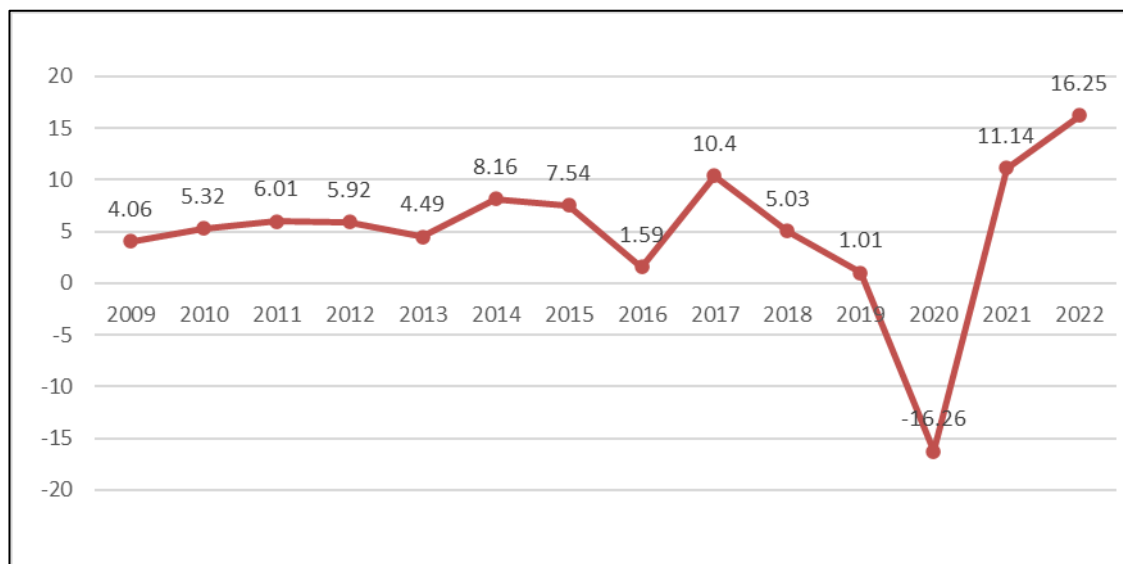


This work is licensed  
under a Creative  
Commons Attribution  
4.0 International  
License.

## 1. Pendahuluan

Perkembangan sektor transportasi secara langsung akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi, dan transportasi memiliki peran strategis yang penting baik dalam aspek mikro maupun makro [1]. Ini terlihat dari kontribusi nilai tambahnya terhadap pembentukan sektor lain dan kemampuannya menekan laju inflasi melalui kelancaran distribusi barang dan jasa ke setiap penjuru negeri [2]. Pembangunan infrastruktur transportasi merupakan bagian integral dari pembangunan nasional, oleh karena itu pembangunan infrastruktur diyakini sebagai motor pembangunan suatu kawasan termasuk kawasan industri [3]. Semua aspek pembangunan, termasuk ekonomi dan infrastruktur transportasi yang memadai, sangat dibutuhkan untuk meningkatkan aksesibilitas wilayah dan mempercepat proses pembangunan ekonomi daerah. Selain tujuan ekonomi, terdapat juga tujuan non-ekonomi seperti meningkatkan kohesivitas antar wilayah dan meningkatkan ketahanan serta pertahanan wilayah [4]. Oleh karena itu, berdasarkan tujuan tersebut, keberadaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu faktor yang relevan bagi pertumbuhan ekonomi daerah, termasuk di wilayah Kabupaten Lombok Barat.

Salah satu metode untuk mengukur pencapaian dari hasil pembangunan adalah dengan menggunakan produk domestik bruto (PDB) sebagai salah satu indikator [5]. Produk domestik bruto (PDB) merupakan jumlah akhir keseluruhan dari semua barang dan jasa yang diproduksi oleh warga negara maupun warga negara lain yang tinggal di negara tersebut, kemudian untuk mengukur indeks daerah digunakan produk domestik bruto regional atau biasa disingkat PDRB. PDRB sangat berpengaruh terhadap perekonomian suatu daerah karena pertumbuhan ekonomi suatu wilayah dilihat dari kenaikan PDRB atas dasar harga konstan yang mencerminkan kenaikan produk barang dan jasa [6].



**Gambar 1 Laju PDRB ADHK Sektor “Transportasi & Pergudangan” Kabupaten Lombok Barat Tahun 2009-2022 [7]**

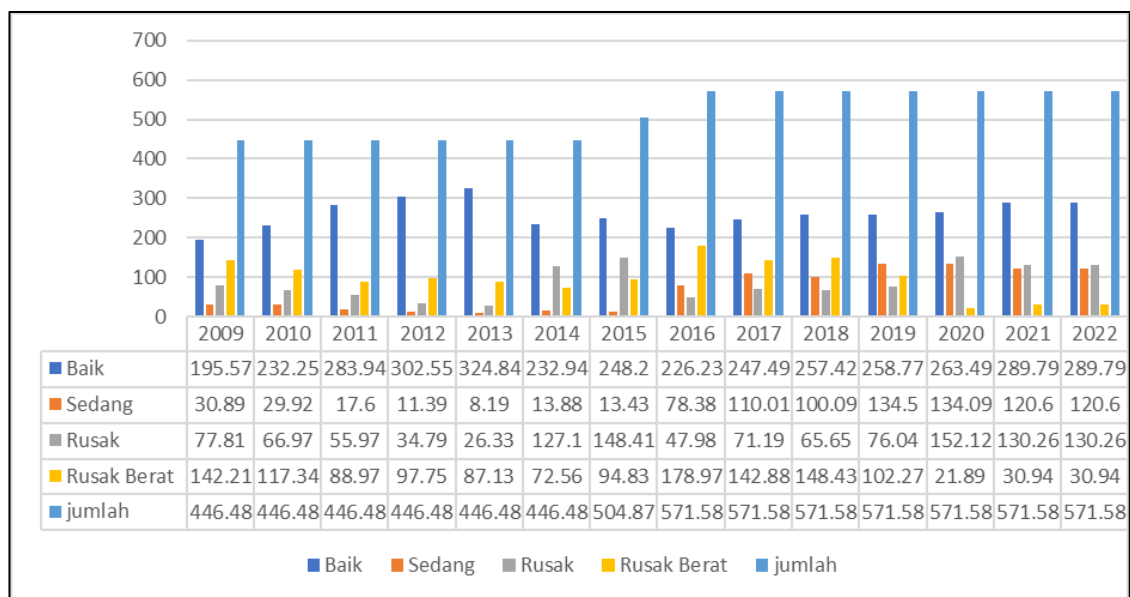
Berdasarkan Gambar 1 menunjukkan laju PDRB ADHK pada sektor “transportasi & pergudangan” setiap tahunnya tidak konsisten. Pada tahun 2009 sebesar 4.06 selanjutnya pada 2014 mencapai 8.16. Kemudian pada 2020 terjadi penurunan signifikan yang mencapai -16.26 %. Akan tetapi pada tahun berikutnya terdapat peningkatan yang cukup baik dimana sampai dengan sebesar 16.25 % pada tahun 2022. Yang dimana hal ini merupakan peningkatan paling besar yang terjadi pada 14 tahun terakhir. Di Kabupaten Lombok Barat, infrastruktur transportasi dianggap sebagai salah satu infrastruktur krusial yang mendukung aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat serta menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Sektor transportasi memiliki potensi

untuk memberikan efek berganda terhadap sektor ekonomi lainnya, seperti perdagangan, industri, pertanian, pariwisata, dan sektor lainnya. Infrastruktur transportasi yang dikelola oleh pemerintah meliputi jalan raya, halte bus, pelabuhan, bandara, dan sebagainya. Permintaan akan jasa transportasi dianggap sebagai permintaan turunan karena meningkat seiring dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan yang semakin meningkat.

Keberadaan infrastruktur transportasi yang memadai sangatlah penting bagi masyarakat, terutama di Kabupaten Lombok Barat yang dikenal memiliki banyak sumber daya wisata yang berkontribusi besar terhadap pertumbuhan ekonomi daerah. Oleh karena itu, diperlukan aksesibilitas infrastruktur yang memadai untuk mendukung kegiatan tersebut. Pembangunan infrastruktur transportasi yang menjadi fokus utama pemerintah daerah adalah pembangunan jalan dan pelabuhan. Pembangunan jalan dianggap sebagai salah satu upaya yang paling efektif dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Ketersediaan infrastruktur jalan dapat membantu perkembangan masyarakat di suatu daerah, terutama dalam sektor perdagangan yang semakin berkembang dengan lancarnya mobilitas barang dan jasa.

Pembangunan jalan yang dilakukan secara efektif dapat mempercepat aktivitas perekonomian, yang pada gilirannya akan berdampak pada peningkatan kesejahteraan sosial dan ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, peran jalan sangatlah penting dalam merangsang dan mengantisipasi pertumbuhan ekonomi. Hal ini menjadi alasan mengapa setiap negara melakukan investasi besar-besaran dalam peningkatan kualitas dan kuantitas jalan.

**Gambar 2**  
Panjang Jalan  
Menurut Kondisi  
Jalan Tahun  
2009-2022 Di  
Kabupaten  
Lombok Barat  
[7]



Berdasarkan Gambar 2, panjang jalan berdasarkan kondisi jalan yang baik setiap tahun tidak tetap, pada tahun 2009 mencapai 195,57 (km), naik menjadi 302,55 (km) pada tahun 2012 kemudian turun pada 2014 menjadi 232,94 (km), meskipun demikian, dalam enam tahun terakhir panjang jalan tersebut terus mengalami peningkatan hingga mencapai 289,79 (km) pada tahun 2022. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah telah memberikan perhatian besar terhadap kualitas pembangunan infrastruktur jalan. Jaringan jalan yang baik dapat mendukung pertumbuhan dan perkembangan sektor ekonomi lainnya seperti pertanian, perdagangan, industri, dan lain sebagainya [8].

Pembangunan infrastruktur transportasi bertujuan untuk mempersempit kesenjangan regional dan mendorong pemerataan manfaat pembangunan [9]. Dalam kelancaran perdagangan, transportasi laut memiliki peran penting karena nilai

ekonominya yang tinggi, termasuk kapasitas pelayaran yang besar dan biaya yang relatif murah. Untuk mendukung pergerakan perdagangan dan kargo, pelabuhan didirikan sebagai titik transshipment kargo di mana kapal berlabuh, memuat, membongkar muatannya, dan meneruskannya ke daerah lain. Pelabuhan merupakan fasilitas penting khususnya untuk transportasi laut, memungkinkan percepatan pengiriman barang ke pasar dan mendukung pertumbuhan ekonomi regional [10].

Berdasarkan data BPS (2023), terlihat bahwa jumlah kunjungan kapal laut, di Pelabuhan Lembar dalam periode 2009-2022 tidak menunjukkan tren kenaikan yang stabil setiap tahunnya. Dimana mengalami penurunan drastis pada tahun 2016 sebesar 745 (unit) akan tetapi pada lima tahun terakhir terus mengalami peningkatan pada tahun berikutnya sampai pada tahun 2022, yakni mengalami peningkatan yang cukup signifikan sebesar 1.711 (unit). Dengan bertambahnya jumlah kunjungan kapal laut ini diharapkan dapat meningkatkan pendapatan daerah. Selain itu fungsi utama pelabuhan laut adalah fungsi perpindahan muatan dan fungsi industri dilihat dari sudut pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas-fasilitas terhadap keperluan kegiatan kapal di pelabuhan antara lain alur pelayaran untuk keluar masuk kapal ke pelabuhan, kegiatan bongkar muatan dermaga, pengecekan barang, pergudangan, penyediaan jaringan transportasi lokal di kawasan pelabuhan

Pertumbuhan ekonomi di setiap daerah sangat terkait dengan peran pembangunan, dan salah satu aspeknya adalah pembangunan infrastruktur. Faktanya, bahwa tidak dapat dipungkiri bahwa investasi di bidang infrastruktur, khususnya infrastruktur transportasi akan menjadi investasi yang menguntungkan secara jangka panjang bagi pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Jumlah investasi yang ditanamkan oleh pemerintah daerah dalam infrastruktur transportasi memiliki prospek yang bagus terhadap perkembangan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Lombok Barat

Akan tetapi salah satu masalah yang dialami dalam pembangunan infrastruktur adalah pada pendanaan infrastruktur, dimana ketersediaan anggaran yang dimiliki pemerintah saat ini sangat terbatas dalam membiayai pembangunan infrastruktur. Oleh karena itu sebagai badan utama pembangunan infrastruktur, pemerintah harus mendorong BUMN, Pemda dan sektor swasta untuk berpartisipasi melalui skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dan Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA) dalam pembangunan infrastruktur. Selain itu pemerintah perlu memasukan pembangunan infrastruktur pada posisi prioritas rencana pembangunan nasional dan meningkatkan kuantitas dan kualitas infrastruktur. Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas maka penulis tertarik mengangkat topik dalam penelitian ini dengan tujuan untuk menganalisis dampak investasi infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi regional kabupaten Lombok Barat.

## 2. Metode

Penelitian ini merupakan sebuah studi kuantitatif yang dilakukan dengan menggunakan metode dokumentasi dan data sekunder. Lokasi penelitian terfokus pada Kabupaten Lombok Barat, dengan sumber data utama berasal dari Badan Pusat Statistik dan instansi terkait lainnya. Data yang digunakan adalah time series selama 14 tahun terakhir, mulai dari tahun 2009 hingga 2022. Variabel penelitian yang diidentifikasi terdiri dari variabel dependen, yaitu pertumbuhan ekonomi regional Kabupaten Lombok Barat, serta variabel independen, yang terdiri dari infrastruktur jalan dan infrastruktur pelabuhan. Definisi operasional variabel disajikan secara jelas dalam tabel yang menunjukkan sumber data, satuan data, dan periode pengukuran.

Metode analisis data yang digunakan adalah *Ordinary Least Square (OLS)* untuk menganalisis hubungan antara variabel independen dan variabel dependen. Sebelum melakukan analisis regresi, dilakukan uji asumsi klasik, termasuk uji multikolinieritas, uji normalitas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi. Setiap uji memiliki tujuan spesifik untuk memastikan kevalidan model regresi yang digunakan. Analisis regresi linier berganda dilakukan untuk menentukan koefisien regresi dan signifikansinya dalam menjelaskan hubungan antara variabel independen dan variabel dependen. Uji statistik seperti uji T, uji F, dan koefisien determinasi digunakan untuk mengevaluasi tingkat signifikansi dan keberhasilan model regresi.

### 3. Hasil dan Pembahasan

#### 3.1 Hasil Uji Asumsi Klasik

Hasil uji asumsi klasik menunjukkan bahwa data telah memenuhi persyaratan yang diperlukan. Pertama-tama, uji multikolinieritas menunjukkan bahwa nilai Variance Inflation Factor (VIF) untuk variabel independen yang dimasukkan dalam model adalah 2.226168, yang berada di bawah nilai ambang batas 10.00. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat gejala multikolinieritas dalam data. Selanjutnya, uji normalitas dilakukan menggunakan metode Jarque-Bera, yang menghasilkan nilai probability sebesar 0.513004. Nilai probabilitas yang lebih besar dari 0.05 menunjukkan bahwa data memiliki distribusi normal.

Uji heteroskedastisitas dengan menggunakan uji White menunjukkan bahwa probability obs\*R-square adalah 0.3975, yang juga lebih besar dari 0.05. Ini menunjukkan bahwa asumsi heteroskedastisitas terpenuhi, sehingga tidak ada ketidakteraturan varians antara residual dari satu observasi dengan observasi lainnya. Terakhir, uji autokorelasi dengan menggunakan LM Test menunjukkan bahwa nilai probability obs\*R-Square adalah 0.6604, yang juga lebih besar dari 0.05. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa asumsi autokorelasi terpenuhi, dan data telah lolos uji autokorelasi. Dengan demikian, berdasarkan hasil uji asumsi klasik ini, dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini memenuhi asumsi yang diperlukan untuk analisis regresi.

#### 3.2 Hasil Regresi Linier Berganda

Regresi linear berganda digunakan untuk memprediksi nilai variabel tidak bebas ketika nilai-nilai variabel bebasnya diketahui. Selain itu, regresi linear berganda juga memberikan informasi tentang arah hubungan antara variabel tidak bebas dan variabel bebasnya. Koefisien regresi yang positif menunjukkan hubungan positif, sedangkan koefisien regresi yang negatif menunjukkan hubungan negatif antara variabel tidak bebas dan variabel bebasnya. Ini membantu kita memahami sejauh mana perubahan dalam variabel bebas dapat memprediksi perubahan dalam variabel tidak bebas.

Tabel 5. Regresi Linier Berganda

Variable	Coefficient	Std. Error	T(Stat)	Prob.	F (Stat)	Prob (F)	Adj R2
C	185,19	77,67	2,38	0.036	3.235926	0.078487	0.255946
Log X1	-15,39	6,37	-2,41	0.003			
Log X2	-1,86	1,48	-1,25	0.235			

$$PE = 185.1970 - 15.39090 (\text{Panjang jalan}) - 1.868806 (\text{kunjungan kapal laut}) + e$$

- Nilai konstanta adalah sebesar 185,1970 menyatakan bahwa jika variabel nilai infrastruktur jalan dan pelabuhan memiliki nilai tetap atau sama dengan nol maka pertumbuhan ekonomi meningkat 185,1970 %.
- Dimana jika infrastruktur jalan (panjang jalan) meningkat 1 km maka pertumbuhan ekonomi menurun sebesar - 15,39090 % dengan asumsi *ceteris paribus*

- c. Dimana setiap infrastruktur pelabuhan (kunjungan kapal laut) meningkat 1 unit maka pertumbuhan ekonomi menurun  $-1,868806\%$  dengan asumsi *ceteris paribus*.

### 3.3 Hasil pengujian statistik (hipotesis)

Berdasarkan Hasil uji T variabel  $X_1$  memiliki nilai prob.(signifikansi) sebanyak  $0.0343 < (0.05)$ , oleh karena itu, kesimpulan dari analisis ini adalah bahwa variabel  $X_1$  memiliki dampak signifikan terhadap variabel  $Y$ . kemudian variabel  $X_2$ , dengan nilai nilai probabilitas sebesar  $0.2356 > 0.05$ , Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa variabel  $X_2$  tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel  $Y$  dalam konteks analisis ini. Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa nilai probabilitas sebesar  $0.078487 > 0.05$  jika nilainya melebihi  $0,05$  maka dapat dinyatakan bahwa secara simultan variabel independen yaitu infrastruktur jalan (Panjang jalan) dan infrastruktur pelabuhan (kunjungan kapal laut) tidak mempunyai dampak signifikan terhadap variabel dependen yaitu pertumbuhan ekonomi regional kabupaten Lombok Barat.

Dari nilai R-Squared sebesar  $0,370416$ , dapat disimpulkan bahwa persentase sumbangan pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen adalah sebesar  $37,04\%$ . Artinya, variabel independen yang digunakan dalam model mampu menjelaskan sekitar  $37,04\%$  dari variasi yang terjadi pada variabel dependen. Sisanya, yaitu sebesar  $62,96\%$ , dapat diatribusikan kepada faktor-faktor lain di luar model regresi linear berganda tersebut. Ini menunjukkan bahwa masih ada variabilitas yang tidak dapat dijelaskan oleh variabel independen yang telah dimasukkan ke dalam model.

### 3.4 Pembahasan

#### 3.4.1 Dampak Infrastruktur Jalan terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional

Jalan merupakan salah satu infrastruktur yang vital dalam sistem transportasi darat, mencakup berbagai bentuk dan elemen jalan serta fasilitas pendukungnya yang dirancang untuk lalu lintas kendaraan [11]. Infrastruktur jalan dianggap sebagai faktor kunci dalam kelancaran aktivitas perekonomian di suatu wilayah. Kerusakan atau gangguan pada jalan dapat mengakibatkan kemacetan atau hambatan dalam distribusi barang, yang pada akhirnya dapat menurunkan pertumbuhan ekonomi.

Hasil dari analisis regresi linear berganda menunjukkan bahwa variabel independen, yaitu infrastruktur jalan (Panjang jalan) memiliki dampak yang signifikan terhadap variabel dependen, yaitu pertumbuhan ekonomi. Hal ini diindikasikan oleh nilai probabilitas  $0,0343 < 0,05$ . Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa dalam model yang digunakan, terdapat bukti statistik yang menunjukkan bahwa infrastruktur jalan (Panjang jalan) berdampak secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi regional Kabupaten Lombok Barat. Dapat diuraikan juga bahwa variabel panjang jalan sebagai infrastruktur jalan memiliki koefisien sebesar  $-15,39090$  dengan tanda negatif yang menunjukkan bahwa setiap kenaikan sebesar  $1$  km dalam Panjang jalan akan menyebabkan penurunan pertumbuhan ekonomi sebesar  $15,39090$  dengan asumsi bahwa faktor-faktor lainnya tetap konstan.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Krause et al. [12] menunjukkan bahwa hasil penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur jalan yakni panjang jalan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kalimantan Barat. Tanda negatif pada koefisien mungkin disebabkan oleh asumsi bahwa akses jalan yang memadai telah dimiliki oleh hampir semua wilayah di Kabupaten Lombok Barat, sehingga peningkatan panjang jalan tidak lagi menjadi faktor utama. Sebaliknya, kualitas jalan menjadi faktor krusial dalam memastikan kelancaran arus ekonomi antar kecamatan di kabupaten tersebut.



Infrastruktur jalan yang berkualitas dan memadai penting dalam mendistribusikan barang dan orang dengan efektif dan efisien [13]. Hal ini memungkinkan proses pengangkutan barang dan orang menjadi cepat, aman, dan efisien, serta mengurangi biaya transaksi dan distribusi barang dan jasa. Dengan demikian, meningkatnya kelancaran distribusi barang dan jasa akan menjadi kontributor utama dalam mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan di Kabupaten Lombok Barat. Sementara itu, penyebab lainnya di perkirakan karena pengaruh investasi pemerintah di sektor infrastruktur jalan tidak berdampak langsung terhadap PDRB, melainkan berperan sebagai modal untuk mendorong masuknya investor dan sebagai penyedia fasilitas yang mendukung dan meningkatkan aktivitas ekonomi.

### 3.4.2 Dampak Infrastruktur Pelabuhan terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional

Infrastruktur pelabuhan memegang peranan vital sebagai tempat sandar untuk berbagai jenis dan ukuran kapal [14]. Kehadiran pelabuhan laut sangat diperhatikan terkait kapasitasnya dalam menangani aktivitas bongkar muat barang dan naik turun penumpang. Selain itu, pelabuhan juga merupakan titik penting dalam distribusi barang melalui perdagangan, baik di tingkat regional, nasional, maupun internasional. Dengan menciptakan nilai ekonomis melalui kapasitas muat yang besar, biaya yang rendah, dan efisiensi, pelabuhan mampu mendorong siklus kegiatan ekonomi di wilayah tertentu. Hasil dari analisis regresi linear berganda menunjukkan bahwa variabel X1 yaitu Infrastruktur pelabuhan (Kunjungan Kapal laut) tidak memiliki dampak yang signifikan terhadap variabel dependen, yaitu pertumbuhan ekonomi. Hal ini diindikasikan oleh nilai probabilitas  $0,2356 > 0,05$ . Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa dalam model yang digunakan, terdapat bukti statistik yang menunjukkan bahwa infrastruktur pelabuhan (kunjungan kapal laut) tidak berdampak secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi regional kabupaten Lombok barat. Dan dapat juga dijelaskan pula bahwa variabel infrastruktur pelabuhan memiliki nilai koefisien sebesar  $-1,868806$  dengan tanda negatif menyatakan bahwa apabila terjadi kenaikan 1 unit jumlah kunjungan kapal laut, pertumbuhan ekonomi akan menurun sebesar  $1,868806\%$ .

Temuan ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Forsyth [15] bahwa hasil penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur pelabuhan yakni jumlah kunjungan kapal tidak berpengaruh signifikan terhadap produk domestik regional bruto Kota Ambon. Selain itu, keterbatasan prasarana seperti depo dan sarana bongkar muat juga memengaruhi efisiensi operasional pelabuhan, yang dapat mengakibatkan waktu tunggu kapal menjadi lebih lama dan frekuensi kedatangan kapal tidak optimal atau bahkan meningkat [4]. Peningkatan jumlah kunjungan kapal tanpa disertai fasilitas infrastruktur yang memadai dapat mengganggu efektivitas tempat sandar kapal dan mengganggu kegiatan ekonomi di pelabuhan tersebut [16]. Oleh karena itu, perencanaan dan desain pelabuhan yang memanfaatkan teknologi yang sesuai menjadi kebutuhan yang penting. Kondisi pelabuhan yang baik atau buruk memainkan peran kunci dalam pembangunan poros maritim yang tangguh, yang dapat dicapai dengan meningkatkan daya saing, efisiensi, dan konektivitas dalam sistem perekonomian.

## 4. Simpulan

Perolehan riset mengindikasikan bahwa panjang jalan terdapat nilai probabilitas sebesar  $0,0343 < (0,05)$  dengan nilai koefisien sebesar  $-15.39090$ . Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa infrastruktur jalan (panjang jalan) berdampak negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi regional Kabupaten Lombok barat. Kemudian variabel kunjungan kapal laut terdapat nilai probabilitas yakni  $0.2356 > (0.05)$  dan nilai koefisien sebesar  $-1.868806$ . Dengan demikian disimpulkan bahwa infrastruktur pelabuhan

berdampak negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi regional Kabupaten Lombok Barat. Dalam konteks keseluruhan (simultan), jika panjang jalan dan kunjungan kapal dianalisis bersama-sama, keduanya secara simultan tidak mempunyai dampak yang signifikan akan kemajuan ekonomi Kabupaten Lombok Barat dengan nilai probabilitas  $0.078487 > (0,05)$ .

Berdasarkan kesimpulan di atas, disarankan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi regional Kabupaten Lombok Barat dengan dua langkah utama. Pertama, perhatian lebih pada pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan untuk meningkatkan efisiensi distribusi barang dan mengurangi risiko kemacetan, yang dimana hal tersebut pada gilirannya akan memberikan dukungan lebih lanjut untuk pertumbuhan ekonomi yang lebih baik. Kedua, fokus pada peningkatan kapasitas dan perbaikan prasarana bongkar muat di pelabuhan laut untuk memastikan kelancaran distribusi kargo dan optimalisasi operasional pelabuhan. Dengan langkah-langkah ini, diharapkan kontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi regional Kabupaten Lombok Barat dapat terwujud.

## 5. Deklarasi Penulis

**Kontribusi dan tanggung jawab penulis** - Para penulis memberikan kontribusi besar terhadap konsepsi dan desain penelitian. Para penulis bertanggung jawab atas analisis, interpretasi, dan pembahasan hasil penelitian. Para penulis membaca dan menyetujui naskah akhir.

**Pendanaan** - Penelitian ini tidak menerima dana eksternal.

**Ketersediaan data dan bahan** - Semua data tersedia dari penulis.

**Kepentingan yang bersaing** - Penulis menyatakan tidak ada kepentingan yang bersaing.

Apakah Anda menggunakan AI generatif untuk menulis naskah ini? - Saya tidak menggunakan bantuan AI dalam naskah saya.

**Deklarasi AI generatif dan teknologi berbantuan AI dalam proses penulisan** - Selama persiapan karya ini penulis tidak menggunakan AI untuk menulis, mengedit, atau hal lain yang terkait dengan naskah.

## 6. Referensi

- [1] C. Elisabeth and P. P. Sari, 'Analisis Biaya Transportasi Dalam Pengiriman Barang Pada PT. Schenker Petrolog Utama Jakarta', *Jurnal Akuntansi*, vol. 15, no. 1, pp. 43–55, 2022.
- [2] P. M. Jones and E. Olson, 'The time-varying correlation between uncertainty, output, and inflation: Evidence from a DCC-GARCH model', *Economics Letters*, vol. 118, no. 1, pp. 33–37, 2013.
- [3] F. Andrianus and K. Alfatih, 'Pengaruh Infrastruktur terhadap Kemiskinan dengan Menggunakan Data Panel 34 Provinsi di Indonesia', *Jurnal Informatika Ekonomi Bisnis*, pp. 56–62, Mar. 2023, doi: 10.37034/infec.v5i1.206.
- [4] M. I. Abdullah, A. C. Furqan, N. Y. Yamin, and F. E. Oktora, 'Incentive Function of Audit Opinion for the Increase of Regional Operational Expenditure and Own-Source Revenues Through Sensitivity Analysis in Indonesia', *RWE*, vol. 11, no. 1, p. 20, Mar. 2020, doi: 10.5430/rwe.v11n1p20.
- [5] A. Rokhmat, H. Sasana, S. B. M. Nugroho, and E. Yusuf, 'Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Pelayanan Dasar, Jalan Provinsi, Air Bersih, Hotel, Penginapan Dan Restoran Terhadap Produk Domestik Regional Bruto', *Jurnal Riset Ekonomi Dan Bisnis*, vol. 13, no. 2, pp. 70–88, 2020.
- [6] E. K. Kiha, S. Seran, and G. Seuk, 'Pengaruh Inflasi, Produk Domestik Regional Bruto Dan Upah Minimum Regional Terhadap Indeks Pembangunan Manusia Propinsi Nusa Tenggara Timur', *INVEST : Jurnal Inovasi Bisnis dan Akuntansi*, vol. 2, no. 1, Art. no. 1, Mar. 2021, doi: 10.55583/invest.v2i1.128.
- [7] Badan Pusat Statistik, 'Infografis - Badan Pusat Statistik Indonesia', Badan Pusat Statistik Indonesia. Accessed: Dec. 21, 2023. [Online]. Available: <https://www.bps.go.id/id/infographic>
- [8] S. Amar and I. Pratama, 'Exploring the link between income inequality, poverty reduction and economic growth: An ASEAN perspective', *International Journal of Innovation, Creativity and Change*, vol. 11, no. 2, pp. 24–41, 2020.



- [9] H. R. Hutama and J. Sekarsari, 'Analisa faktor penghambat penerapan building Information modeling dalam proyek konstruksi', *Jurnal Infrastruktur*, vol. 4, no. 1, pp. 25–31, 2018.
- [10] A. Karlun *et al.*, 'Knowledge management infrastructure to support quality improvement: A qualitative study of maternity services in four European hospitals', *Health Policy*, vol. 124, no. 2, pp. 205–215, Feb. 2020, doi: 10.1016/j.healthpol.2019.11.005.
- [11] A. Jariyah, S. Maryam, T. Handayani, and F. Eshetu, 'Analysis of Factors Affecting the Decision of Laborers from Lombok Utara Regency to Become Indonesian Migrant Workers Abroad', *Socio-Economic and Humanistic Aspects for Township and Industry*, vol. 1, no. 3, Art. no. 3, Dec. 2023, doi: 10.59535/sehati.v1i3.148.
- [12] R. Krause, J. Roh, and K. A. Whitler, 'The top management team: Conceptualization, operationalization, and a roadmap for scholarship', *Journal of Management*, p. 01492063211072459, 2022.
- [13] G. Darmayasa, I. N. Sujana, and I. A. Haris, 'Analisis Penerapan Target Costing dalam Efisiensi Biaya Produksi Batako pada UD Darma Yasa di Desa Panji, Kecamatan Sukasada, Kabupaten Buleleng', *Jurnal Pendidikan Ekonomi Undiksha*, vol. 11, no. 2, pp. 383–395, 2019.
- [14] S. Sok and C. Yang, 'Brawn Drain from Cambodia: A Comparative Study of Transnational Labour Migration to Malaysia and South Korea', *Bandung*, vol. 8, no. 1, pp. 22–44, Apr. 2021, doi: 10.1163/21983534-08010002.
- [15] P. Forsyth, 'Pre-financing airport investments, efficiency and distribution: Do airlines really lose?', *Journal of Air Transport Management*, vol. 67, pp. 259–267, 2018.
- [16] R. Sunam, K. Barney, and J. F. McCarthy, 'Transnational labour migration and livelihoods in rural Asia: Tracing patterns of agrarian and forest change', *Geoforum*, vol. 118, pp. 1–13, Jan. 2021, doi: 10.1016/j.geoforum.2020.11.004.

**Publisher's Note** – Tinta Emas Institute stays neutral with regard to jurisdictional claims in published maps and institutional affiliations.