

BAB II

TINJAUN PUSTAKA

Bab ini berisikan landasan teori mengenai kajian teoritis, bab ini juga sebagai tinjauan dahulu yang di harapkan menjadi dasar dari penelitian untuk menyusun laporan ini.

2.1 Ekonomi Makro

Ekonomi makro memiliki cangkupan pembahasan yang lebih luas, secara umum ekonomi makro membahas peristiwa atau pun kegiatan ekonomi yang terjadi di suatu daerah.

Ekonomi makro berkaitan dengan masalah dengan pendapatan nasional, pengangguran jumlah uang beredar, laju inflasi, pertumbuhan dan neraca pembayaran internasional. Menurut Sadono Sukirno (2000) pengertian ekonomi makro adalah sebuah cabang ilmu ekonomi yang mempelajari tentang kegiatan utama perekonomian secara komprehensif terhadap berbagai masalah pertumbuhan ekonomi.

Adapun indikator di penelitian ini yang termasuk di ekonomi makro sebagai berikut:

A. PDRB Perkapita

PDRB Perkapita menurut BPS (Badan Pusat Statistik) mengatakan bahwa pendapatan rata-rata penduduk suatu negara atau daerah pada suatu periode tertentu yang biasanya satu tahun. Pendapatan perkapita dihitung berdasarkan pendapatan daerah dibagi dengan jumlah penduduk. Pendapatan perkapita sering digunakan sebagai ukuran kemakmuran dan tingkat pembangunan suatu negara maupun daerah. Adapun manfaat tiap-tiap manfaat pendapatan perkapita adalah

- Indikator kesejahteraan yang di manjadi ukur paling tepat dan untuk melihat kesejahteraan di suatu negara ataupun daerah. Dimana hal ini disebabkan oleh pendapatan perkapita jumlah penduduk sehingga dapat menunjukkan tingkat kesejahteraan dan tingkat kemakmuran.

- Standar kemakmuran negara. Secara umum pendapat perkapita merupakan standar umum untuk membandingkan tingkat kemakmuran dan kesejahteraan.
- Pedomaman bagi pemerintah dalam kebijakan ekonomi. Pemerintah dan membuat kebijakan dan memantau pertumbuhan ekonomi dalam masyarakat.
- Menjadi perbandingan tingkat kemakmuran antarnegara. Pendapatan perkapita juga di gunakan perbandingan di suatu daerah maupun negara dengan menetapkan standar pekapita, maka daerah dan negara dapat dikelompokkan kedalam negara pendapatan terrendah menengah dan tinggi.

B. Tingkat Kemiskinan

Menurut BPS (Badan Pusat Statistik) kemiskinan adalah ketidakmampuan dari sisi ekonomi, materi dan fisik untuk mencukupi kebutuhan dasar makanan dan bukan makanan yang di ukur dengan pengeluaran. Ukuran untuk kemiskinan adalah terdiri dari garis kemiskinan makanan (GKM), garis kemiskinan non makanan (GKNM). Garis kemiskinan makanan adalah nilai pengeluaran yang di hasilakan oleh kebutuhan masyarakat dalam bentuk makanan dan minun di hitung dalam 2.100 kalori perkapita perhari dan garis kemiskinan non makan adalah di hitung dari sandang, pendidikan, kesehatan dan kebutuhan dasar lainnya.

Menurut Kuncoro (2000) dalam Tyas (2016) kemiskinan adalah ketidakmampuan untuk memenuhi standar hidup minimum. Dalam artian dapat di simpulkan bahwa kemiskinan adalah suatu kondisi suatu daerah tidak dapat meningkatkan kehidupan yang lebih layak ataupun di katakan tidak dapat meningkatkan standar kehidupan

C. Tingkat Pengangguran Terbuka

Pertumbuhan penduduk yang terus bertumbuh dari waktu ke waktu menjadi salah satu berkaitannya perkembangan angkatan kerja. Semakin tinggi jumlah penduduk, semakin tinggi juga penambahan tenaga kerja dan angkatan kerja.

Menurut BPS (Badan Pusat Statistik) indonesia Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) adalah persentase jumlah pengangguran terhadap jumlah angkatan kerja. Tingkat pengangguran di ukur dari banyaknya jumlah orang yang

menganggur. Semakin banyak jumlah pengangguran maka akan mengakibatkan permasalahan sosial, diantaranya semakin banyak pengangguran maka semakin minim pendapatan masyarakat tersebut.

Menurut Nanga (2001) pengangguran (*unemployment*) merupakan kenyataan yang di hadapi tidak hanya di negara sedang berkembang, melainkan di negara maju sudah secara umum pengangguran itu ada. Pengangguran di definisikan sebagai keadaan dimana seseorang yang tergolong dalam kategori angkatan kerja yang tidak memiliki pekerjaan dan aktif sedang mencari pekerjaan.

Menurut Sukirno (2000) Pengangguran adalah seseorang yang sudah di golongan dalam angkatan kerja yang secara aktif sedang mencari pekerjaan pada suatu tingkat upah tertentu, tetapi tidak dapat memperoleh pekerjaan yang di inginkan. Sedangkan untuk mereka yang aktif sekolah (mahasiswa), ibu rumah tangga, anak orang kaya yang sudah dewasa tetapi tidak bekerja, tidak di golongan sebagai penganggur. Penyebabnya adalah karena mereka tidak secara aktif mencari pekerjaan.

D. Indeks Pembangunan Manusia

Indeks Pembangunan Manusia adalah klafikasi sebuah negara maju, berkembang atau negara terbelakang daan juga bisa untuk mengukur dari kebijaksanaan ekonomi kualitas hidup.

Hal ini bersamaan dengan tujuan pembangunan yang tertulis dalam Undang-Undang dasar 1945 yaitu “memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa” yang secara tidak langsung juga mengandung makna pemberdayaan manusia”.

Menurut UNDP (*united nations development programme*) pembangunan manusia merupakan perluasan pilihan bagi penduduk (*enlarging the choices of people*), yang dapat dilihat sebagai proses upaya ke arah perluasan pilihan dan sekaligus sebagai taraf yang dicapai dari upaya tersebut.

E. Indeks Harapan Hidup

Indeks harapan hidup adalah salah satu indikator yang di gunakan untuk menilai kesehatan penduduk. Indeks harapan hidup juga didefinisikan sebagai ukuran rata-rata perkiraan banyak tahun yang di tempuh oleh seorang sejak lahir.

Menurut BPS (Badan Pusat Statistik), angka harapan hidup pada saat lahir (*life eXpectancy at birth*) ialah rata-rata perkiraan banyak tahun yang dapat ditempuh oleh seseorang sejak lahir. Angka harapan hidup lahir (AHHL) di suatu wilayah berbeda dengan wilayah lainnya tergantung dari kualitas hidup yang mampu dicapai oleh penduduk.

F. Gini Rasio

Gini rasio adalah indikator ukur ketimpangan agregat yang dikembang oleh statistikus italia bernama Corrado Gini dan dipublikasikan pada tahun 1912 (*international ngo forum on indonesia development, 2018*).

Gini rasio merupakan kondisi dimana keadaan distribusi yang di terima masyarakat tidak merata. Menurut Todaro dan Smith,(2006) indeks gini dinyatakan dalam angka yang bernilai 0 sampai 1. Jika indeks gini bernilai 0 berarti pemerataan sempurna, sedangkan jika bernilai 1 berarti ketimpangan sempurna.

Menurut BPS (Badan Pusat Statistik) berdasarkan pada *kurva lorenz* sebuah kurva pengeluaran kumulatif yang di bandingkan distribusi pada suatu variabel tertentu.

2.2 Prasarana Transportasi

Prasarana adalah barang atau benda bergerak yang dapat dipakai sebagai alat dalam pelaksanaan tugas dan fungsi unit kerja. Masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi) dapat dikelompokkan kedalam dua kelompok (Miro, 2011) golongan paksawaan (*captive*) merupakan jumlah terbesar di negara berkembang, yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan mobil pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah kebawah (miskin atau ekonomi lemah).2) golongan pilihan (*choice*), merupakan jumlah terbanyak di negara-negara maju, yaitu

golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi. Mereka secara ekonomis adalah golongan masyarakat lapisan menengah keatas (kaya atau ekonomi kuat).

Prasarana adalah barang atau benda tidak bergerak yang dapat menunjang atau mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi unit kerja. Menurut kamus penataan ruang, prasarana transportasi adalah bangunan bangunan yang diperlukan untuk memberikan pelayanan atau jasanya bagi kebutuhan dasar penduduk yang terdiri atas jalan, jembatan, pelabuhan dan bandara. Prasarana transportasi menempati peranan penting dan khusus dalam menunjang pengembangan ekonomi dan pembangunan yang berkelanjutan. Jalan dan jembatan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas. Jalan merupakan prasarana yang sangat penting sebagai penunjang transportasi, dimana jalan merupakan wahana tempat terjadinya gerakan transportasi, sehingga terjalin hubungan antara satu daerah dengan daerah lain. Pengertian jalan adalah salah satu ruang dimana gerakan transportasi dapat terjadi (Morlok, 2011).

Selanjutnya pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (2011) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

2.3 Prasarana Jalan

Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 pasal 1 ayat 4 di katakan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi bagian jalan, termasuk bangunan

pelengkap dan perlengkapannya yang di peruntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah atau air di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.

Undang-Undang Republik Indonesia nomor 38 tahun 2004 tentang jalan dan peraturan pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang jalan, maka sesuai dengan kewenangan/status, maka jalan umum dikelompokkan sebagai berikut:

- a. Jalan nasional
- b. Jalan provinsi
- c. Jalan kabupaten
- d. Jalan kota

Pengertian dari masing-masing status jalan tersebut adalah sebagai berikut:

- Jalan Nasional
Jalan Nasional terdiri dari:
 - a. Jalan arteri primer
 - b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi
 - c. Jalan tol
 - d. Jalan strategis nasional

Penyelenggaraan kepadatan jalan nasional merupakan kewenangan PUPR (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat), yaitu di Direktorat Jenderal Bina Marga yang dalam pelaksanaan tugas penyelenggaraan kepadatan jalan nasional dibentuk balai besar pelaksanaan kepadatan jalan nasional sesuai dengan wilayah kerjanya masing-masing.

Sesuai dengan kewenangannya, maka ruas-ruas kepadatan jalan nasional ditetapkan oleh menteri pekerjaan umum dan perumahan rakyat dalam bentuk surat keputusan (SK) kewenangan PUPR (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat)

- Jalan Provinsi
Penyelenggaraan kepadatan Jalan Provinsi merupakan kewenangan pemerintah provinsi. Kepadatan Jalan Provinsi terdiri dari:

- a. Jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota
- b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten atau kota
- c. Jalan strategis provinsi
- d. Jalan di daerah khusus ibukota jakarta.

Ruas-ruas kepadatan kepadatan jalan provinsi ditetapkan oleh gubernur dengan surat keputusan (sk) gubernur.

- Jalan Kabupaten

Penyelenggaraan jalan kabupaten merupakan kewenangan pemerintah kabupaten. Jalan kabupaten terdiri dari:

- a. Jalan kolektor primer yang tidak termasuk kepadatan jalan nasional dan kepadatan kepadatan jalan provinsi.
- b. Jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antar ibukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antar desa.
- c. Jalan sekunder yang tidak termasuk kepadatan kepadatan jalan provinsi dan jalan sekunder dalam kota.
- d. Jalan strategis kabupaten.
- e. Ruas-ruas jalan kabupaten ditetapkan oleh bupati dengan surat keputusan (SK) Bupati.

- Jalan Kota

Jalan kota adalah jalan umum pada jaringan jalan sekunder di dalam kota, merupakan kewenangan pemerintah kota. Ruas-ruas jalan kota ditetapkan oleh walikota dengan surat keputusan (SK) Walikota.

2.4 Kepadatan Jalan

Kepadatan jalan adalah jaringan jalan ataupun kepadatan panjang jalan yang dimana merupakan indeks penting untuk evaluasi jalan regional (Hawbaker ,2005). Kepadatan jalan terdiri dari informasi geografis yang mencerminkan Kepadatan Jalan, jaringan jalan, dan indeks untuk menilai kualitas data geografis.

- Rasio Panjang Jalan

Semakin tinggi nilai Rasio Panjang Jalan, maka semakin tinggi pula Kepadatan Jalan dan semakin tinggi aksesibilitas suatu daerah, sehingga hubungan secara konektivitas jalan antar daerah.

$$D_i = L_i/A_i \text{ dan } \in [1, 2, 3, \dots, 27],$$

di mana salah satu wilayah perkotaan utama adalah i , Rasio Panjang Jalan di daerah adalah D_i , panjang jaringan jalan untuk daerah adalah L_i , dan area daerah adalah A_i .

Nilai Rasio Panjang Jalan dimana di hitung dengan panjang jalan (km) membagi luas wilayah (km^2) hasil tersebut menginformasikan Kepadatan Jalan.

2.5 Teori Prasarana Jalan Terhadap Ekonomi

Mengingat prasarana jalan berperan penting dalam distribusi barang dan jasa ke seluruh pelosok tanah air dan antar negara, maka prasarana jalan merupakan salah satu komponen strategis dalam pemerataan dan pertumbuhan ekonomi, aliran pergerakan manusia dan barang, aliran informasi (*flow of information*) dan aliran (*flow of finance*) yang perlu dikelola secara cepat dan akurat untuk memenuhi tuntutan ketepatan waktu. Prasarana jalan juga merupakan alat kemakmuran, pembangunan politik, sosial budaya pertahanan keamanan. Peran prasarana jalan sebagai 'jembatan' yang memfasilitasi seluruh kegiatan perekonomian dan logistik nasional, memberikan nilai tambah secara social ekonomi (*increased social economic values*).

Selanjutnya, penting dijelaskan tentang fungsi prasarana jalan dalam perekonomian dan pembangunan. Prasarana jalan berfungsi sebagai penunjang (dimaksudkan jasa prasarana jalan dapat melayani pengembangan kegiatan sektor-sektor lain yaitu sektor-sektor pertanian, industri, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, transmigrasi dan lainnya. Prasarana jalan berfungsi sebagai pendorong pembangunan, dimaksudkan bahwa pengadaan/pembangunan prasarana dan sarana prasarana jalan diharapkan dapat membantu membuka keterisolasian, keterpencilan, keterbelakangan daerah-daerah serta daerah-daerah

perbatasan. Pembangunan prasarana dan sarana prasarana jalan serta penyediaan pelayanan jasa prasarana jalan diharapkan dapat membuka aksesibilitas, memperluas hubungan jasa distribusi dengan daerah-daerah luar, meningkatkan mobilitas penduduk, dan selanjutnya dapat mendorong peningkatan produksi dan produktivitas, meningkatkan kemampuan penduduk lokal, meningkatkan pemasaran produk lokal, yang pada akhirnya akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mengurangi tingkat kesenjangan antar daerah.

Tamin (2011) mengungkapkan bahwa, prasarana prasarana jalan mempunyai dua peran utama, yaitu: pertama sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang disampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana prasarana jalan. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana prasarana jalan akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana prasarana jalan yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang. Kegiatan ekonomi dan prasarana jalan memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (2011) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan prasarana jalan, karena akibat pertumbuhan ekonomi, maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana jalan yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa prasarana jalan dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi, prasarana jalan dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur prasarana jalan maka suatu daerah dapat meningkat kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah prasarana jalan, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga

perlu penambahan jalur prasarana jalan untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut.

2.6 Metode Regresi Linear

Regresi linear adalah satu metode analisis data dalam ilmu statistika. Tujuan dari analisis regresi adalah untuk melihat hubungan antara variabel yang satu dengan variabel lainnya. Adapun metode yang digunakan adalah

2.6.1 Analisis Regresi Linier Sederhana

Menurut Sugiyono (2014,270): “Regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal satu variabel independen dengan satu variabel dependen”.

Persamaan umum regresi linier sederhana adalah: $y=a+bX+ e$

Y = variabel terikat (*dependent variable*), dalam penelitian ini variabel terikat (*dependent variable*) adalah ekonomi makro.

X = variabel bebas (*independent variable*) dalam penelitian ini adalah kepadatan jalan menurut kewenangan jalan nasional, kepadatan kepadatan jalan provinsi, kepadatan jalan kabupate/kota dan total kepadatan jalan.

A = *eXplanatory variabel*. Parameter konstanta yaitu seluruh variabel bebas tidak menunjukkan perubahan atau tetap atau sama dengan nol, maka Y diperkirakan akan sama dengan a.

B = parameter koefisien (*coefficient parameter*) yaitu nilai yang akan dipergunakan untuk meramalkan Y.

E = nilai kesalahan yang mewakili seluruh faktor yang dianggap tidak mempengaruhi disturbance terms.

A. Uji Korelasi (R)

Uji korelasi merupakan pengujian atau analisis data yang bertujuan untuk mengetahui tingkat hubungan antar variabel bebas (X) dan variabel tidak bebas (Y), dari pengujian ini hanya mengetahui hubungan antar variabel.

Dasar keputusan menggunakan interval koefisien untuk mengetahui tingkat hubungan.

Tabel 2. 1 Interval Koefisien

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	sangat lemah
0,20 – 0,399	lemah
0,40 – 0,599	sedang
0,60 – 0,799	kuat
0,80 – 1,000	sangat kuat

Sumber: Sugiyono (2013:250)

B. Uji Signifikan f (Uji f)

Uji signifikan atau uji t digunakan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen (X1, X2, X3, dan...) Terhadap variabel dependen (y) secara individual (parsial) dengan asumsi bahwa variabel yang lain tetap atau konstan (Gujarati & Dawn, 2012).

adapun langkah-langkah dalam uji t adalah:

- merumuskan hipotesis

Ho: $\beta_i \leq 0$ (variabel independen tidak berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap variabel dependen)

Ha: $\beta_i > 0$ (variabel independen berpengaruh secara positif signifikan terhadap variabel dependen)

- Dengan derajat kebebasan (*degree of freedom*) yaitu: $df = n - k$, di mana n adalah jumlah sampel dan k adalah konstanta.

- Menentukan kriteria pengujian

Penelitian ini menggunakan uji satu sisi kanan dengan taraf signifikan (*level of significant*) α 5% dan daerah penolakannya berada di sisi kanan kurva yang luasnya α .

- a) Bila probabilitas t-statistik (sig.) $> 0,05$, maka H_0 didukung, artinya tidak ada pengaruh secara signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen.
- b) Bila probabilitas t-statistik (sig.) $< 0,05$, maka H_0 tidak didukung, artinya ada pengaruh secara signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen.

C. Koefisien Determinasi (R^2)

Menurut Santoso, G. (2015) koefisien determinasi dilakukan untuk mengetahui kemampuan model dalam menerangkan variabel independen, nilai pada koefisien determinasi antara nol dan satu, apabila nilai adjusted r square mendekati satu maka semakin kuat kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen secara bersama-sama.

Menurut Pangestika, M., & Widodo, E. (2017) koefisien determinasi digunakan untuk mengukur kebaikan suatu model yang digunakan koefisien determinasi (R^2). Berikut adalah hasil uji determinasi (R^2 square).

Koefisien determinasi (R^2) ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen dalam menerangkan secara komprehensif terhadap variabel dependen. Nilai koefisien determinasi (R^2) mempunyai range antara 0-1. Semakin besar R^2 mengindikasikan semakin besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

D. Uji-f

Uji statistik f dilakukan dengan tujuan untuk menunjukkan semua variabel bebas dimasukkan dalam model yang memiliki pengaruh secara bersama terhadap variabel terikat (Ghozali, 2018:98). Uji statistik f adalah kriteria pengujian yang menggunakan tingkat signifikan 0,005.

- Jika nilai signifikansi $< 0,05$ artinya model penelitian layak digunakan
- Jika nilai signifikansi $> 0,05$ artinya model penelitian tidak layak digunakan.

2.7 Kajian Penelitian Yang Relevan

Penelitian Kristiano et al., (2019) dengan judul “Perkembangan Sarana dan Prasarana Transportasi Dalam Hubungannya Dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat Di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur.”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana perkembangan sarana dan prasarana transportasi serta hubungannya dengan perekonomian masyarakat di Desa Kolang, Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat Provinsi Nusa Tenggara Timur. Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif yang merupakan suatu metode penelitian dalam meneliti setatus dari sekelompok manusia, suatu obyek, suatu sistem pemikiran, suatu set kondisi, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa saat ini. Sedangkan untuk teknik pengumpulan datanya menggunakan teknik wawancara, observasi, angket dan dokumentasi. Sementara untuk populasi berjumlah 230 KK, sampel dengan jumlah 47 Kk, dan dari 47 sampel tersebut di ambil secara random. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sarana dan prasarana transportasi yang kurang baik akan berpengaruh terhadap tingkat ekonomi, tingkat pendidikan di suatu wilayah, khususnya di Desa Kolang dengan tingkat pengaruhnya terhadap pendapatan ekonomi mencapai 47%.

Penelitian Handayani et al., (2017) dengan judul “pengaruh belanja modal, infrastruktur dan Indeks Pembangunan Manusia terhadap produk domestik regional bruto di provinsi sumatera selatan”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh belanja modal, infrastruktur jalan panjang, dan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) terhadap PDRB kabupaten/kota di Provinsi Sumatera Selatan. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data tahun 2010-2015 hasil publikasi biro pusat badan pusat statistik (BPS) dan direktorat jenderal perimbangan keuangan (DJPK). Lokasi penelitian meliputi 15 kabupaten/kota di Provinsi Sumatera Selatan. Penelitian ini dilakukan dengan cara regresi data panel analisis menggunakan program eviews 8. Pemilihan model akhir dalam analisis regresi data ini menggunakan program eviews 8. Pemilihan model akhir dalam penelitian ini yaitu model *fixed effect*. Hasilnya menunjukkan bahwa variabel belanja modal, infrastruktur jalan panjang, dan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) adalah secara bersama-sama secara signifikan

terhadap PDRB. Variabel infrastruktur jalan panjang dan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap PDRB. Nilai koefisien determinasi (*r-square*) diperoleh nilai variabel 0,986993 yang berarti belanja modal, infrastruktur, jalan panjang, dan Indeks Pembangunan Manusia mampu mempengaruhi pdb sebesar 98,69 persen 1,31 persen dan sisanya ditentukan oleh variabel lain yang tidak tercantum dalam model.

Penelitian Silondae et al., (2016) dengan judul “Keterkaitan Jalur Transportasi Dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara Dengan Kabupaten/Kota Sekitarnya”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis secara empiris: 1) interaksi ekonomi antara Kabupaten Konawe Utara dengan kota/kabupaten sekitarnya, 2) dampak dari transportasi terhadap perekonomian kabupaten konawe utara. Penelitian ini menggunakan desain penelitian deskriptif. Jenis data yang digunakan adalah kuantitatif dan data kualitatif. Sumber data adalah data primer dan data sekunder. Teknik data analisis yang digunakan adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi. Analisis data menggunakan analisis kondisi jalur transportasi, gravitasi interaksi ekonomi, indeks interaksi ekonomi, kuadran, dan menggunakan analisis deskriptif. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa: 1) kondisi jalur transportasi yang menghubungkan kabupaten konawe utara dengan kota/kabupaten sekitarnya pada tahun 2013 menunjukkan bahwa jalan rusak terparah ada di Kabupaten Morowali, yang membentang 122.438,47 km² atau 57,89%, disusul jalan di Kabupaten Konawe yang membentang 814,39 km² atau 81%, dan jalan di kota kendari yang membentang 268,92 km² atau 52%. Interaksi ekonomi antara Kabupaten Konawe Utara kota/kabupaten sekitarnya menunjukkan interaksi terbesar adalah dengan kota kendari, disusul Kabupaten Konawe, dan kemudian Kabupaten Morowali. Orang yang sedang memobilisasi diri lebih memilih kota kendari karena faktor kebutuhan barang dan pelayanan seperti pelayanan kesehatan. Kota Kendari memiliki interaksi yang unggul dengan utara kabupaten konawe, sedangkan kabupaten morowali berada pada posisi mengembangkan interaksi, dan kabupaten konawe termasuk dalam wilayah yang berpotensi interaksi. 2) dampak transportasi terhadap perekonomian Kabupaten Konawe Utara positif, demikian

juga pada produk domestik regional bruto (PDRB) sebesar rp. 3.074,68 atau 0,53 persen.

Penelitian Pandey & alva (2017) dengan judul “Pentingnya Pembangunan Sarana Prasarana Transportasi Sebagai Upaya Membangun Desa Di Kabupaten Minahasa Utara Provinsi Sulawesi Utara”. Tujuan penelitian adalah agar didapatkan strategi pembangunan sarana prasarana transportasi masyarakat kawasan perdesaan dalam rangka peningkatan perekonomian masyarakat desa. Analisis yang dilakukan meliputi: analisis kebutuhan jaringan jalan dan analisis kebutuhan simpul transportasi. Kesimpulan dan saran dalam penelitian ini adalah kebutuhan akan sarana prasarana transportasi sangat tergantung pada luasan daerah permukiman masyarakat desa. Strategi pembangunan sarana prasarana transportasi adalah penggunaan dana desa untuk kebutuhan pembangunan prasarana transportasi jalan desa, pembangunan dengan swadaya masyarakat desa, usulan pembangunan melalui musrembang di desa dilanjutkan ke tingkat kecamatan untuk diusulkan ke tingkat kabupaten untuk ditata dalam apbd kabupaten, setiap pembangunan harus melibatkan masyarakat desa setempat dalam proses pembangunan terutama penggunaan tenaga kerja lokal, dan pengawasan pembangunan dilaksanakan oleh masyarakat maupun tokoh-tokoh masyarakat desa.

Tabel 2. 2 Kajian Yang Relevan

No	Judul	Nama penelitian	Tujuan	Metode	Hasil penelitian
1	Perkembangan Sarana Dan Prasarana Transportasi Dalam Hubungannya Dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat Di Desa Kolang Kecamatan	Panjaitan Silondae	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana perkembangan sarana dan prasarana transportasi serta hubungannya dengan perekonomian	Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sarana dan prasarana transportasi yang kurang baik akan berpengaruh terhadap tingkat ekonomi, tingkat pendidikan di suatu wilayah,

No	Judul	Nama penelitian	Tujuan	Metode	Hasil penelitian
	Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur		masyarakat di desa kolang, kecamatan kuwus barat, kabupaten manggarai barat provinsi nusa tenggara timur		khususnya di desa kolang dengan tingkat pengaruhnya terhadap pendapatan ekonomi mencapai 47%..
2	Pentingnya Pembangunan Sarana Prasarana Transportasi Sebagai Upaya Membangun Desa Di Kabupaten Minahasa Utara Provinsi Sulawesi Utara	Handayani	Tujuan penelitian adalah agar didapatkan strategi pembangunan sarana prasarana transportasi masyarakat kawasan perdesaan dalam rangka peningkatan perekonomian masyarakat desa. Analisis yang dilakukan meliputi analisis kebutuhan jaringan jalan dan analisis kebutuhan simpul transportasi.	Regresi data panel analisis	Hasilnya menunjukkan bahwa variabel belanja modal, infrastruktur jalan panjang, dan Indeks Pembangunan Manusia (ipm) adalah secara bersama-sama secara signifikan terhadap pdb. Variabel infrastruktur jalan panjang dan Indeks Pembangunan Manusiawi (hdi) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pdb. Nilai koefisien determinasi (r-square) diperoleh nilai variabel

No	Judul	Nama penelitian	Tujuan	Metode	Hasil penelitian
					0,986993 yang berarti belanja modal, infrastruktur, jalan panjang, dan Indeks Pembangunan Manusia mampu mempengaruhi pdb sebesar 98,69 persen dan sisanya 1,31 persen dan sisanya ditentukan oleh variabel lain yang tidak tercantum dalam model.
3	Pentingnya Pembangunan Sarana Prasarana Transportasi Sebagai Upaya Membangun Desa Di Kabupaten Minahasa Utara Provinsi Sulawesi Utara	Pandey & Alva	Tujuan penelitian adalah agar didapatkan strategi pembangunan sarana prasarana transportasi masyarakat kawasan perdesaan dalam rangka peningkatan perekonomian masyarakat desa. Analisis yang dilakukan meliputi analisis kebutuhan	Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif	Kebutuhan akan sarana prasarana transportasi sangat tergantung pada luasan daerah permukiman masyarakat desa. Strategi pembangunan sarana prasarana transportasi adalah penggunaan dana desa untuk kebutuhan pembangunan prasarana

No	Judul	Nama penelitian	Tujuan	Metode	Hasil penelitian
			<p>jaringan jalan dan analisis kebutuhan simpul transportasi</p>		<p>transportasi jalan desa, pembangunan dengan swadaya masyarakat desa, usulan pembangunan melalui musrembang di desa dilanjutkan ke tingkat kecamatan untuk diusulkan ke tingkat kabupaten untuk ditata dalam apbd kabupaten, setiap pembangunan harus melibatkan masyarakat desa setempat dalam proses pembangunan terutama penggunaan tenaga kerja lokal, dan pengawasan pembangunan dilaksanakan oleh masyarakat .</p>

