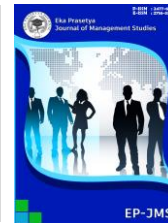




Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



The Impact of Trans-Java Toll Road Development on the Economic Growth of Mojokerto, Jombang, Kediri, and Nganjuk Regencies

Dampak Pembangunan Tol Trans Jawa terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Mojokerto, Jombang, Kediri, dan Nganjuk

*Ahmad Reza Rokhmanto¹

¹Ekonomi dan Bisnis Islam, Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya, Indonesia

Keywords:

*Toll Road
Development;
Economic Growth;
Infrastructure
Development;*

Abstract. This study aims to analyze the influence of toll roads on economic growth and the potential sectoral transformations in the research region. The research employs a panel data analysis method with a quantitative approach. The study was conducted in four regencies in East Java, namely Nganjuk Regency, Kediri Regency, Jombang Regency, and Mojokerto Regency. The research results indicate that the partial effect of toll road development does not have a significant impact on economic growth. However, when considered simultaneously with the Human Development Index variable, it shows a significant influence on economic growth.

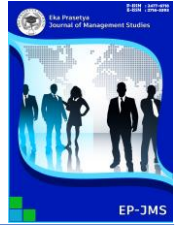
Corresponding author*

Email: achmedreza08@gmail.com



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



1. PENDAHULUAN

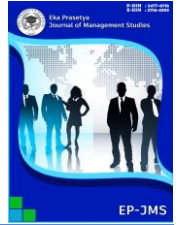
Pembangunan Jalan Tol memiliki pro dan kontra yang telah menjadi sorotan utama. (Khasanah, Nugraha, and Kokotiasa 2017), menemukan bahwa dampak negatif dari pembangunan jalan tol melibatkan pelanggaran terhadap hak ekonomi masyarakat. Ini mencakup kerusakan lahan pertanian, pengurangan akses ke lahan sawah, peningkatan polusi udara, dan penghilangan habitat satwa. (Sari et al. 2021) mengungkapkan bahwa sebagian masyarakat merasa tidak nyaman atau terganggu oleh proyek pembangunan jalan tol, yang merupakan dampak sosialnya. Di sisi ekonomi, dampaknya juga terlihat dalam perubahan penggunaan lahan yang memengaruhi mata pencaharian warga dan mengubah kondisi ekonomi mereka, terutama dalam hal pendapatan dan pengeluaran. Sementara itu (Ahmad 2022) mengeksplorasi dampak pembangunan jalan tol Trans Jawa terhadap pertumbuhan ekonomi di wilayah Jawa Tengah. Hasil yang di dapat menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol di Jawa Tengah berdampak positif pada pertumbuhan ekonomi di kabupaten/kota yang dilaluinya. Adanya jalan tol Trans Jawa telah meningkatkan pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Selain itu, studi ini juga mencatat bahwa faktor-faktor lain seperti Indeks Pembangunan Manusia (IPM) juga memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Tengah. Lebih lanjut (Dzulfikar et al. 2023) menganalisis dampak dari pembangunan jalan tol Trans Sumatera terhadap pertumbuhan ekonomi. Hasil temuan mengindikasikan bahwa pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera memberikan kemudahan dalam hal aksesibilitas bagi masyarakat, yang pada gilirannya memungkinkan mereka untuk menjadi lebih efisien dalam penghematan biaya, waktu, dan jarak tempuh. Selain itu, pembangunan JTTS juga berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi sektoral di Pulau Sumatera dengan memfasilitasi perdagangan komoditas unggulan antar berbagai wilayah. Berdasarkan berbagai sumber tersebut, pembangunan jalan tol memiliki dampak baik dan buruk. Namun, secara keseluruhan, dampak positifnya masih lebih dominan daripada dampak negatif yang terjadi.

Pembangunan infrastruktur adalah salah satu elemen krusial yang akan memengaruhi kesuksesan pembangunan suatu negara. Infrastruktur merupakan pondasi ekonomi yang vital, dan selama proses pembangunan, ketersediaan infrastruktur menjadi sebuah keharusan. Perannya sebagai motor penggerak dalam sektor ekonomi dapat memacu pertumbuhan sektor-sektor terkait, menciptakan peluang bisnis baru, serta menghasilkan produk-produk yang menjadi input dalam konsumsi. Selain itu, infrastruktur juga memiliki dampak signifikan terhadap pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) (Sumadiasa, Tisnawati, and Wirathi 2016). Infrastruktur secara keseluruhan mencakup berbagai fasilitas publik yang dikelola oleh pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah. Fasilitas-fasilitas ini bertujuan untuk melayani kebutuhan masyarakat umum, terutama ketika mekanisme pasar tidak cukup efisien untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Infrastruktur ini memiliki peran penting dalam mendukung dan mendorong aktivitas ekonomi dan sosial di suatu wilayah. Penting untuk mencatat bahwa infrastruktur yang dibangun harus disesuaikan dengan kebutuhan unik setiap



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



wilayah, dengan tujuan utama meningkatkan kesejahteraan Masyarakat (Prapti, Suryawardana, and Triyani 2015).

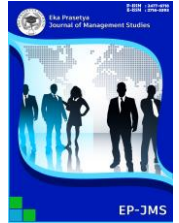
(Maryaningsih, Hermansyah, and Savitri 2014) menyelidiki dampak positif dari investasi dalam pengembangan infrastruktur terhadap perekonomian suatu wilayah. Pembangunan infrastruktur jalan memiliki efek positif yang tidak dapat diabaikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Jalan yang baik dan terkoneksi dengan baik memungkinkan pergerakan barang dan orang yang lebih lancar, yang pada gilirannya meningkatkan produktivitas dan aksesibilitas ke wilayah-wilayah yang sebelumnya sulit dijangkau. Dengan adanya jalan yang baik, pengangkutan barang menjadi lebih efisien dan biaya logistik dapat dikurangi, yang menguntungkan bagi pelaku usaha dan konsumen. Infrastruktur memiliki efek positif yang dapat terlihat dalam kegiatan produksi, terutama dalam bentuk eksternalitas. Eksternalitas infrastruktur memengaruhi produksi dengan cara meningkatkan aksesibilitas, kenyamanan, dan produktivitas kegiatan produksi. Ini adalah contoh dari eksternalitas positif yang dihasilkan oleh infrastruktur dalam konteks produksi. Oleh karena itu, kita dapat menyederhanakan masalah dengan mempertimbangkan bagaimana infrastruktur mempengaruhi fungsi produksi (Prapti et al. 2015). Lebih lanjut (Sumadiasa et al. 2016) menemukan bahwa kondisi infrastruktur memiliki dampak signifikan terhadap pertumbuhan pendapatan per kapita. Dalam konteks ini, infrastruktur mencakup jaringan transportasi, jalan, dan fasilitas-fasilitas lain yang mendukung aktivitas ekonomi. (Rochdianingrum W and Setyabudi 2019) menemukan bahwa ada tiga faktor yang berpengaruh pada pertumbuhan ekonomi, salah satunya adalah infrastruktur. Infrastruktur dianggap sebagai modal dasar yang mendukung berbagai kegiatan ekonomi, terutama dalam sektor barang dan jasa. Peningkatan infrastruktur ini dihubungkan dengan kontribusi sektor tersebut terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) regional, yang semakin meningkat dengan peningkatan infrastruktur, dan dengan demikian dapat merangsang pertumbuhan ekonomi.

Jalan tol dianggap sebagai faktor penting dalam kesuksesan pertumbuhan ekonomi negara-negara di seluruh dunia. Selain itu, di beberapa negara, pembangunan jalan tol dalam kota juga dilihat sebagai solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas. Hal ini, tentu saja, harus dilakukan dengan integrasi yang baik ke dalam sistem transportasi massal yang ada. Jika kita melihat dari pengalaman China, pada akhir tahun 2019, panjang jalan tol di negara tersebut mencapai 200.000 kilometer, meskipun luas daratannya sangat besar, yaitu 9,09 juta kilometer persegi. Bahkan, China memiliki rencana untuk terus memperluas jaringan jalan tol hingga mencapai 160.000 kilometer tambahan hingga tahun 2035, menurut data dari Kementerian Transportasi China. Dibandingkan dengan Indonesia, jaringan jalan tol di Indonesia masih sangat terbatas, hanya sekitar 1 persen dari yang sudah dibangun China. Pembangunan jalan tol yang masif di China telah memungkinkan eksploitasi potensi ekonomi di berbagai daerah, yang pada gilirannya telah membantu negara tersebut menjadi salah satu raksasa ekonomi dunia (DJKN 2022). Jalan tol merupakan proyek infrastruktur strategis yang memiliki peran krusial dalam perkembangan ekonomi Indonesia. Di era pemerintahan Jokowi, pembangunan



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



infrastruktur skala besar menjadi fokus utama. Anggaran untuk infrastruktur juga mengalami peningkatan signifikan, naik dari sekitar Rp 177,9 triliun pada masa akhir Presiden SBY menjadi Rp 391,7 triliun pada tahun 2023 di bawah kepemimpinan Jokowi. Pemerintahan Jokowi telah merumuskan Proyek Strategis Nasional (PSN) sebagai panduan penting untuk mengarahkan pembangunan proyek infrastruktur yang vital dan strategis, termasuk di antaranya proyek seperti Trans Jawa dan jalan tol di luar Jawa. Jokowi juga telah aktif dalam membangun jalan tol di daerah-daerah di luar Jawa, seperti Tol Balikpapan-Samarinda (Balsam), yang merupakan jalan tol pertama di Kalimantan (Maesaroh 2023).

Tol Trans Jawa adalah sebuah jalan tol yang menghubungkan berbagai kota di pulau Jawa. Pemerintah telah aktif mempromosikan pembangunan jalan tol ini, yang memberikan manfaat besar bagi seluruh masyarakat Indonesia. Keberadaan jalan tol yang menghubungkan berbagai wilayah memudahkan akses ke berbagai tempat dengan cepat dan efisien. Jalan Tol Trans Jawa membentang dari Pelabuhan Merak di Cilegon, Banten, hingga Pelabuhan Ketapang di Jawa Timur. Jaringan tol sepanjang kurang lebih 1000 kilometer ini juga merupakan bagian dari Asian Highway, sebuah jaringan jalan Asia yang menghubungkan Benua Asia dari Denpasar, Bali, hingga Khorsravi, Iran (Devi Suzanti 2022). Sampai dengan akhir tahun 2018, jaringan jalan tol Trans-Jawa, yang membentang dari Merak hingga Pasuruan dengan total panjang 933 kilometer, telah menghubungkan berbagai kota dan kabupaten di Pulau Jawa. Dalam tabel di bawah ini, Anda dapat melihat daftar kota dan kabupaten yang dilalui oleh jalan tol Trans-Jawa (Rosiana Haryanti 2018).

Table 1: Ruas Tol Trans Jawa.

Wilayah	Jalan Tol yang Terhubung
Kabupaten Ngawi	Tol Solo-Ngawi dan Ngawi-Kertosono
Kabupaten Magetan	Tol Ngawi-Kertosono
Kabupaten Madiun	Tol Ngawi-Kertosono
Kabupaten Nganjuk	Tol Ngawi-Kertosono dan Mojokerto-Kertosono
Kabupaten Mojokerto	Tol Mojokerto-Kertosono dan Surabaya-Mojokerto
Kabupaten Jombang	Tol Mojokerto-Kertosono
Kabupaten Mojokerto	Tol Mojokerto-Kertosono dan Surabaya-Mojokerto
Kabupaten Gresik	Tol Surabaya-Mojokerto
Kabupaten Sidoarjo	Tol Surabaya-Mojokerto dan Tol Probolinggo-Banyuwangi
Kota Surabaya	Tol Surabaya-Mojokerto dan Surabaya-Porong
Kabupaten Pasuruan	Tol Gempol-Pasuruan dan Pasuruan-Probolinggo
Kabupaten Probolinggo	Tol Pasuruan-Probolinggo
Kota Probolinggo	Tol Pasuruan-Probolinggo
Kabupaten Banyuwangi	Tol Probolinggo-Banyuwangi

Source: <https://properti.kompas.com/>

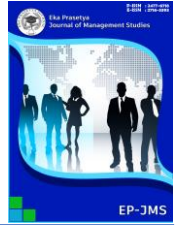
Note: Daftar Kabupten Atau Kota Yang Dilalui Jalan Tol Trans Jawa

Dari daftar kota dan kabupaten yang tercantum dalam tabel sebelumnya, penelitian ini secara khusus akan memfokuskan pada tiga kabupaten, yaitu Kabupaten Kediri, Kabupaten Nganjuk, dan Kabupaten Mojokerto. Penelitian ini bertujuan untuk menguji apakah kehadiran



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



jalan tol memiliki dampak signifikan pada pertumbuhan ekonomi di wilayah-wilayah ini. Pendekatan penelitian menggunakan analisis data panel untuk ketiga kabupaten tersebut. Dalam pemodelan, kami juga akan memasukkan variabel-variabel lain sebagai faktor-faktor independen yang diduga memiliki pengaruh pada pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota tersebut. Jalan tol akan dijadikan sebagai variabel dummy untuk membandingkan dampak sebelum dan setelah jalan tol tersebut beroperasi. Dengan demikian, masalah penelitian ini adalah bagaimana perbandingan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Kediri, Nganjuk, Jombang dan Mojokerto sebelum dan setelah pembangunan jalan tol. Selain itu perlu untuk diketahui juga apakah keberadaan jalan tol memiliki dampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di keempat kabupaten tersebut. Artikel ini bertujuan untuk mendalami dampak pembangunan jalan tol pada pertumbuhan ekonomi, terutama di wilayah yang sebelumnya didominasi oleh lahan pertanian. Perbedaan utama dengan penelitian sebelumnya adalah bahwa artikel ini akan lebih menekankan pada pengaruh infrastruktur jalan tol terhadap pertumbuhan ekonomi di empat kabupaten, dengan mempertimbangkan transformasi sektoral yang mungkin terjadi dari sektor pertanian ke sektor industri, yang diharapkan dapat mendukung pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

2. KAJIAN LITERATUR

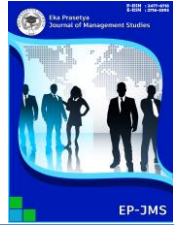
2.1. Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu tanda keberhasilan pembangunan suatu perekonomian. Tingkat kemakmuran dan kemajuan suatu negara bergantung pada tingkat pertumbuhan yang dapat diukur melalui perubahan produksi nasional. Perubahan ini merupakan bagian dari analisis ekonomi jangka pendek. Secara umum teori pertumbuhan ekonomi dapat dibagi menjadi dua kategori utama: Teori pertumbuhan ekonomi klasik dan teori pertumbuhan ekonomi modern. Dalam teori pertumbuhan ekonomi klasik, analisisnya berfokus pada keyakinan akan efektivitas mekanisme pasar bebas. Teori ekonomi klasik ini dikembangkan oleh para ekonom yang aktif pada abad ke-18 hingga awal abad ke-20, seperti Adam Smith, David Ricardo, dan W.A. Louis. Ada pula teori lain yang mempelajari pertumbuhan ekonomi, termasuk teori pertumbuhan ekonomi modern. Ciri umum teori ini adalah pemahaman akan pentingnya peran pemerintah dalam mengatasi kegagalan yang terjadi pada sistem pasar bebas. Kelompok ini umumnya tidak percaya bahwa sistem pasar bebas akan berfungsi efektif tanpa campur tangan atau campur tangan pemerintah (Wihastuti 2008). Pertumbuhan ekonomi dapat dinilai melalui peningkatan nilai total produksi barang dan layanan dalam kegiatan ekonomi tertentu. Untuk mengukur nilai total produksi barang dan layanan dalam perekonomian selama periode waktu tertentu, kita menggunakan indikator yang disebut Produk Domestik Bruto (PDB) di tingkat negara. Di tingkat regional dalam suatu



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



negara, seperti provinsi atau kabupaten/kota, indikator serupa tersebut disebut Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

2.2. Indeks Pembangunan Manusia

Modal manusia dapat didefinisikan dalam berbagai cara, tetapi secara umum, ini merujuk pada pengetahuan, keterampilan, kompetensi, dan atribut lain yang dimiliki oleh individu yang berhubungan dengan aspek ekonomi. Karena itu, modal manusia dianggap sebagai salah satu faktor produksi yang setara dengan modal fisik dan dibedakan dari sekadar tenaga kerja biasa. Todaro dan Smith (2006) dalam (Fikri, Fauzan 2017) mengklarifikasi perbedaan antara konsep modal manusia dan sumber daya manusia. Modal manusia mencakup keterampilan, bakat, aspirasi, kesehatan, dan lain sebagainya yang berkaitan dengan investasi dalam pendidikan, pelatihan kerja, perawatan kesehatan, dan upaya serupa. Sumber daya manusia, sementara itu, merujuk pada jumlah dan kualitas tenaga kerja dalam suatu negara. Pengaruh modal manusia terhadap pertumbuhan ekonomi tidak terbatas pada dampak jangka pendek, melainkan memiliki akumulasi yang signifikan terhadap perkembangan ekonomi jangka panjang. Hubungan saling memengaruhi antara pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan modal manusia menjadi faktor kunci dalam mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, seperti yang dijelaskan oleh Solow (1956) dalam (Fikri, Fauzan 2017). Dalam konteks ini, pembangunan ekonomi tidak hanya berkaitan dengan pertumbuhan output ekonomi semata, melainkan lebih penting lagi adalah bagaimana pertumbuhan ekonomi tersebut dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat, mengurangi tingkat pengangguran, dan mengurangi kemiskinan (Hanim 2023). Salah satu cara untuk mengukur kualitas modal manusia dalam suatu perekonomian adalah melalui indeks Pembangunan Manusia (IPM). Menurut definisi BPS, IPM mencerminkan kemampuan penduduk untuk mengakses manfaat pembangunan ekonomi, seperti pendapatan, kesehatan, pendidikan, dan faktor-faktor lainnya yang berhubungan. IPM dibentuk oleh tiga dimensi pokok, yaitu harapan hidup yang panjang dan sehat, pengetahuan, dan standar hidup yang layak. Oleh karena itu, IPM adalah indikator penting yang digunakan untuk menilai keberhasilan dalam meningkatkan kualitas hidup manusia dalam masyarakat atau penduduk.

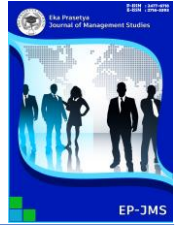
2.3. Transformasi Sektoral

Perubahan sektoral dalam pertumbuhan ekonomi adalah istilah yang mengacu pada perubahan yang terjadi dalam struktur sektor-sektor ekonomi suatu negara atau wilayah, yang kemudian berdampak pada pertumbuhan ekonominya. Perubahan sektoral ini mencakup pergeseran dalam kontribusi sektor-sektor tertentu terhadap produksi ekonomi, penyerapan tenaga kerja, dan nilai tambah ekonomi. Fenomena perubahan sektoral ini adalah hal yang wajar dalam perkembangan ekonomi suatu negara dan analisisnya dapat membantu pemerintah dan pembuat kebijakan merencanakan strategi ekonomi yang sesuai untuk mengoptimalkan potensi pertumbuhan dan menghadapi tantangan yang mungkin muncul seiring perubahan tersebut.



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



Pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan didukung oleh perkembangan yang terjadi dalam berbagai sektor ekonomi di dalamnya. Seiring berjalannya waktu dan perubahan zaman, terjadi perubahan dinamis dalam sektor-sektor ekonomi atau yang dikenal sebagai perubahan sektoral. Beberapa sektor ekonomi mungkin mengalami penurunan kontribusinya terhadap total output perekonomian, baik dari segi nilai produksi maupun penggunaan tenaga kerja, sedangkan sebaliknya, sektor lain mungkin mengalami peningkatan kontribusinya. Meskipun perubahan seperti ini tidak selalu terjadi di setiap perekonomian, tren yang terlihat dalam beberapa dekade terakhir adalah penurunan kontribusi sektor pertanian dan peningkatan kontribusi sektor manufaktur. Fenomena tersebut tentu berdampak pada pertumbuhan ekonomi pada periode tersebut (Ahmad 2022). Transformasi struktural adalah perubahan dalam komposisi ekonomi dari sektor tradisional yang memiliki produktivitas rendah menjadi sektor ekonomi dengan produktivitas lebih tinggi. Chenery mendefinisikan transformasi struktural sebagai transisi dari sistem ekonomi tradisional ke sistem ekonomi modern, dengan masing-masing sektor ekonomi mengalami perubahan yang berbeda. Model perubahan struktural memfokuskan perhatiannya pada mekanisme yang memungkinkan negara berkembang untuk mengubah struktur ekonominya dari pertanian subsisten tradisional dengan produktivitas rendah menjadi ekonomi yang lebih modern dengan produktivitas tinggi (Rinaldi, Erfit, and Rosmeli 2022).

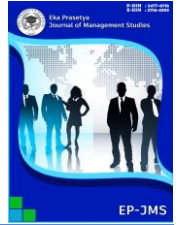
2.4. Infrastruktur

Infrastruktur yang berkualitas dapat meningkatkan produktivitas ekonomi. Sebagai contoh, jalan yang baik memungkinkan pergerakan barang dan orang yang lebih lancar, yang pada akhirnya mengurangi biaya logistik dan meningkatkan efisiensi dalam distribusi produk. Selain itu investasi dalam infrastruktur seringkali menjadi faktor kunci dalam mendorong investasi swasta. Ketika infrastruktur yang handal dan modern tersedia, perusahaan-perusahaan lebih cenderung untuk berinvestasi dan memperluas operasi mereka. Beberapa penelitian telah mengidentifikasi bahwa infrastruktur memiliki dampak yang signifikan pada pertumbuhan ekonomi dalam suatu wilayah. Dyah Amaliyah, dalam penelitiannya, menemukan bahwa sebagian besar infrastruktur yang dia telaah memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut (Amalia 2019). Penelitian lain yang dilakukan oleh Intan Suwita juga mengungkapkan bahwa infrastruktur, seperti panjang jalan, akses air bersih, dan penetrasi listrik, memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di wilayah yang menjadi fokus penelitiannya (Intan Suswita, Darwin Damanik, and Pawan Darasa Panjaitan 2020). Dalam penelitian yang dilakukan oleh (Maqin 2011), disimpulkan bahwa infrastruktur listrik, jumlah tenaga kerja, dan pengeluaran pembangunan memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Hal ini menandakan bahwa ketika infrastruktur listrik, jumlah tenaga kerja, dan pengeluaran pembangunan mengalami peningkatan, maka pertumbuhan ekonomi akan meningkat, dan sebaliknya. Namun, dalam hal infrastruktur jalan dan infrastruktur pendidikan, terdapat hubungan positif namun tidak signifikan dengan pertumbuhan ekonomi. Sementara itu, infrastruktur kesehatan menunjukkan



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



hubungan yang negatif dan tidak signifikan dengan pertumbuhan ekonomi. Dari berbagai jenis infrastruktur yang tersedia, dapat ditarik kesimpulan bahwa infrastruktur memainkan peran penting dalam memengaruhi pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. Meskipun tidak semua jenis infrastruktur menunjukkan hubungan yang positif dan signifikan, namun secara umum, hubungan positif cenderung lebih dominan dibandingkan dengan hubungan negatif, seperti yang telah ditemukan dalam penelitian-penelitian sebelumnya.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di tiga Kabupaten yang berbeda, yakni Kabupaten Nganjuk, Kabupaten Kediri, dan Kabupaten Mojokerto. Penelitian ini mencakup periode waktu dari tahun 2014 hingga 2022, atau sekitar delapan tahun. Rentang waktu ini dipilih sesuai dengan periode dimulainya operasional jalan tol Trans-Jawa yang melintasi ketiga Kabupaten tersebut. Data diambil empat tahun sebelum jalan tol tersebut beroperasi dan empat tahun setelahnya.

Jenis dan Sumber Data

Variabel yang menjadi fokus penelitian ini adalah pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Nganjuk, Kediri, Jombang dan Mojokerto yang diukur dengan produk domestik regional bruto (PDRB) atas dasar harga konstan tahun 2010 (PDB riil). Infrastruktur jalan tol dimasukkan sebagai variabel independen dalam penelitian ini, yang dinyatakan sebagai variabel dummy (kualitatif) untuk membandingkan dampak sebelum dan sesudah beroperasinya jalan tol. Selain itu, variabel independen lainnya antara lain Indeks Pembangunan Manusia (IPM) sebagai indikator sumber daya manusia dan jumlah tenaga kerja. Data ini diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS). Data seluruh variabel dalam penelitian ini merupakan data sekunder yang dikumpulkan pada tingkat kabupaten/kota. Data yang digunakan adalah data panel, yang menggabungkan data dari berbagai kabupaten/kota (data lintang) dan data yang dikumpulkan selama bertahun-tahun (data time series), khususnya pada tahun 2014 hingga 2022 di seluruh Indonesia.

Metode Analisis Data

Dalam penelitian ini, digunakan analisis data panel, yang merupakan kombinasi dari data deret waktu (time series) dan data kerat lintang (cross section). Penggunaan metode data panel semakin populer saat ini karena mengatasi kelemahan yang mungkin terjadi dalam pendekatan menggunakan data kerat lintang saja atau data deret waktu saja.

Hipotesis Penelitian

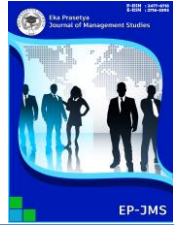
H₀¹ menunjukkan tidak adanya pengaruh antara variabel x₁ (IPM) dan variabel y (pertumbuhan ekonomi), sedangkan H₁¹ menunjukkan adanya pengaruh antara kedua variabel tersebut.

H₀² menunjukkan tidak adanya pengaruh antara variabel x₂ (pembangunan jalan tol) dan variabel y (pertumbuhan ekonomi), sedangkan H₁² menunjukkan adanya pengaruh antara kedua variabel tersebut.



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



H_0^3 menunjukkan bahwa tidak terdapat pengaruh antara kedua variabel x_1 (IPM) dan x_2 (pembangunan jalan tol), serta variabel y (pertumbuhan ekonomi), sedangkan H_1^3 menunjukkan adanya pengaruh antara kedua variabel tersebut terhadap perekonomian. evolusi. Mengubah.

Apabila hasil analisis menunjukkan nilai probabilitas lebih kecil dari taraf signifikansi 0,05, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Begitu pula jika hasil analisis menunjukkan nilai probabilitas lebih besar dari nilai signifikansi 0,05, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum

Sub bab ini akan mengulas analisis deskriptif mengenai PDRB aktual per kabupaten selama periode 2014 hingga 2022. Data PDRB yang ditampilkan dalam grafik di bawah ini merupakan PDRB Kabupaten Mojokerto. Data PDRB Kabupaten Mojokerto dari tahun 2014 hingga 2022 menunjukkan perkembangan positif, dengan pertumbuhan yang signifikan. Pada awal periode ini, yaitu pada tahun 2014, PDRB mencapai 44.292 miliar rupiah, dan selanjutnya mengalami peningkatan setiap tahunnya. Puncaknya terjadi pada tahun 2022, ketika PDRB mencapai 63.699,8 miliar rupiah. Meskipun terjadi sedikit penurunan pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun sebelumnya, PDRB berhasil pulih dan bahkan melebihi tingkat sebelumnya pada tahun 2021.

Table 2: PDRB Kabupaten Mojokerto.

Tahun	PDRB (Miliar Rupiah)
2014	44.292
2015	46.792
2016	49.360
2017	52.187
2018	55.257
2019	58.467
2020	57.818
2021	60.199
2022	63.700

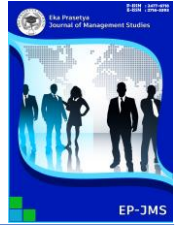
Source: <https://jatim.bps.go.id/> (di olah)

Note : Periode waktu 2014 – 2022



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



Data PDRB Kabupaten Jombang dari 2014 hingga 2022 menunjukkan pertumbuhan ekonomi yang relatif stabil selama periode tersebut. PDRB, yang diukur dalam miliar rupiah, terus meningkat dari 21.793,2 miliar rupiah pada tahun 2014 hingga mencapai 30.086,2 miliar rupiah pada tahun 2022, mengalami peningkatan lebih dari 9.000 miliar rupiah selama periode tersebut. Ini mencerminkan perkembangan ekonomi yang positif di Kabupaten Jombang, meskipun ada fluktuasi tahunan dalam pertumbuhan PDRB. Secara keseluruhan, Kabupaten Jombang mengalami peningkatan ekonomi yang signifikan selama periode tersebut.

Table 3: PDRB Kabupaten Jombang.

Tahun	PDRB (Miliar Rupiah)
2014	21,793.2
2015	22,960.3
2016	24,199.1
2017	25,497.0
2018	26,846.2
2019	28,216.6
2020	27,657.6
2021	28,553.5
2022	30,086.2

Source: <https://jatim.bps.go.id/> (di olah)

Note: Periode waktu 2014 - 2022

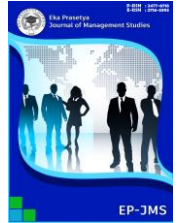
Data PDRB Kabupaten Kediri dari 2014 hingga 2022 menunjukkan pertumbuhan yang stabil, dengan PDRB pada 2014 sebesar 22.890 miliar rupiah dan mencapai puncaknya pada 2022 sebesar 30.800,7 miliar rupiah. Ini mencerminkan stabilitas pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Kediri selama periode tersebut, dan peningkatan PDRB bisa dianggap sebagai tanda positif untuk perkembangan ekonomi wilayah ini.

Table 4: PDRB Kabupaten Kediri.



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



Tahun	PDRB (Miliar Rupiah)
2014	22,890.0
2015	24,007.7
2016	24,211.9
2017	26,446.2
2018	27,786.4
2019	29,193.7
2020	28,491.0
2021	29,361.7
2022	30,800.7

Source: <https://jatim.bps.go.id/> (di olah)

Note: Periode waktu 2014 – 2022

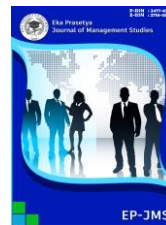
Data PDRB Kabupaten Nganjuk dari tahun 2014 hingga 2022 menunjukkan adanya tren pertumbuhan yang stabil selama periode tersebut. PDRB pada tahun 2014 mencapai 14,142.9 miliar rupiah dan terus meningkat hingga mencapai 19,543.2 miliar rupiah pada tahun 2022. Selama periode ini, terjadi pertumbuhan positif dari tahun ke tahun, dengan total peningkatan sekitar 733.3 miliar rupiah atau sekitar 5.2% dari 2014 hingga 2022. Ini mencerminkan perkembangan positif dalam ekonomi Kabupaten Nganjuk seiring berjalannya waktu.

Table 5: PDRB Kabupaten Kediri.



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



Tahun	PDRB (Miliar Rupiah)
2014	14,142.9
2015	14,875.4
2016	15,661.8
2017	16,485.6
2018	17,373.3
2019	18,304.2
2020	17,990.4
2021	18,640.7
2022	19,543.2

Source: <https://jatim.bps.go.id/> (di olah)

Note: Periode waktu 2014 – 2022

Hasil Analisis

Dalam sub bab ini, dilakukan analisis data panel dengan menggunakan perangkat lunak EViews. Analisis dimulai dengan pemilihan model terbaik antara Common Effect Model (CEM), Fixed Effect Model (FEM), dan Random Effect Model (REM). Hasil uji Hausman dan uji Lagrange Multiplier menunjukkan bahwa Random Effect Model (REM) merupakan pilihan yang lebih baik daripada model FEM maupun CEM. Uji Hausman dengan nilai signifikansi sebesar $0.1557 > 0.05$ menunjukkan bahwa model REM lebih sesuai, dan uji Lagrange Multiplier dengan nilai signifikansi sebesar $0.0000 < 0.05$ mengindikasikan bahwa model REM lebih tepat digunakan. Oleh karena itu, model REM dipilih sebagai model yang paling sesuai untuk analisis data panel ini.

Table 6: Hasil Pengujian Lagrange Multiplier Tests dan Hausman Test

Hausman Test

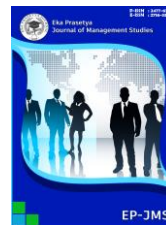
Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	3.720050	2	0.1557

Lagrange Multiplier Tests



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



Test Hypothesis

	Cross-section	Time	Both
Breusch-Pagan	85.50777	1.715399	87.22317
	(0.0000)	(0.1903)	(0.0000)

Source: Eviews

Note: Hasil Olah Data dari Peneliti

Hasil analisis pada Tabel 6 menunjukkan bahwa variabel Indeks Pembangunan Manusia (IPM) yang dinotasikan x_1 mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi (y). Hal ini didukung dengan nilai probabilitas yang sangat rendah yaitu sebesar 0,000, berada di bawah tingkat signifikansi yang telah ditentukan sebelumnya. Dengan kata lain, peningkatan IPM dapat memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Namun terdapat hasil yang berbeda pada variabel pembangunan jalan tol (x_2) yang menunjukkan pengaruh tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi (y) dengan nilai probabilitas sebesar 0,754 melebihi arti tersebut. Namun jika digabungkan, terdapat bukti bahwa variabel IPM (x_1) dan Pembangunan Jalan Tol (x_2) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi (y), sehingga menunjukkan bahwa kedua faktor tersebut, jika digabungkan, mempunyai peranan penting dalam pertumbuhan ekonomi suatu wilayah.

5. KESIMPULAN

Variabel IPM (x_1) terbukti memiliki dampak yang penting dan signifikan terhadap Pertumbuhan Ekonomi (y). Sementara itu, variabel Pembangunan Jalan Tol (x_2) tidak memiliki pengaruh yang mencolok terhadap Pertumbuhan Ekonomi (y) secara individu. Namun, saat kedua variabel ini dianalisis secara bersama-sama, terlihat bahwa keduanya bersama-sama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Pertumbuhan Ekonomi di wilayah-wilayah yang tercakup, yaitu Mojokerto, Jombang, Kediri, dan Nganjuk. Temuan tersebut mengindikasikan bahwa investasi dalam infrastruktur sendiri, tanpa disertai upaya meningkatkan indeks pembangunan manusia, tidak akan berdampak positif pada pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Namun, sebaliknya, jika pembangunan infrastruktur dilakukan bersamaan dengan upaya meningkatkan indeks pembangunan manusia, maka dapat menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut.

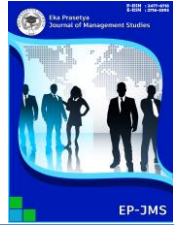
DAFTAR PUSTAKA

Ahmad, Fahmi salam. 2022. "Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Jawa Tengah." *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan*



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)

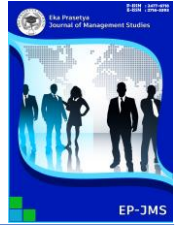


- 11(1):1–18. doi: 10.29244/jekp.11.1.2022.1-18.
- Amalia, Dyah. 2019. “Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Tertumbuhan Ekonomi (Studi Pada 33 Provinsi Di Indonesia Tahun 2008–2017).” *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB* 1–13.
- Devi Suzanti. 2022. “Mengungkap Tol Trans Jawa & Dampak Bagi Sektor Properti Residensial.” Retrieved September 14, 2023 (<https://artikel.rumah123.com/mengungkap-wajah-tol-trans-jawa-dan-dampak-bagi-sektor-properti-residensial-105691>).
- DJKN. 2022. “Jalan Tol: Perkuat Konektivitas Negeri, Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi.” Retrieved September 13, 2023 (<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/16094/Jalan-Tol-Perkuat-Konektivitas-Negeri-Meningkatkan-Pertumbuhan-Ekonomi.html>).
- Dzulfikar, Muhammad, Al Ghofiqi, Elis Mardianti, and Falih Suaedi. 2023. “NEW DEVELOPMENT ADMINISTRATION UNTUK PERTUMBUHAN SOSIAL DAN EKONOMI SEKTORAL : STUDI PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS SUMATERA.” (August). doi: 10.25157/dak.v10i2.10814.
- Fikri, Fauzan, Devanto Shasta .. P. 2017. “Pengaruh Human Capital (Modal Manusia) Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Jawa Timur.” *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB Universitas Brawijaya* 5(2):1–11.
- Hanim, Wasifah. 2023. “Peran Modal Manusia Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia.” *Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan (JPEP)* 8(1):132–39.
- Intan Suswita, Darwin Damanik, and Pawan Darasa Panjaitan. 2020. “Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kabupaten Simalungun.” *Jurnal Ekuilnomi* 2(1):1–11. doi: 10.36985/ekuilnomi.v2i1.346.
- Khasanah, Uswatun, Nurhadji Nugraha, and Wawan Kokotiasa. 2017. “Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi.” *Citizenship Jurnal Pancasila Dan Kewarganegaraan* 5(2):108. doi: 10.25273/citizenship.v5i2.1644.
- Maesaroh. 2023. “Berkuasa 9 Tahun, Jokowi Bangun 70% Tol Di Indonesia.” Retrieved September 13, 2023 (<https://www.cnbcindonesia.com/news/20230815204758-4-463293/berkuasa-9-tahun-jokowi-bangun-70-tol-di-indonesia>).
- Maqin, Abdul. 2011. “Pengaruh Kondisi Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Jawa Barat.” *Trikonomika* 10(1):10–18.
- Maryaningsih, Novi, Oki Hermansyah, and Myrnowati Savitri. 2014. “Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia.” *Buletin Ekonomi Moneter Dan Perbankan* 17(1):62–98. doi: 10.21098/bemp.v17i1.44.
- Prapti, Rr. Lulus, Edy Suryawardana, and Dian Triyani. 2015. “Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang.” *Jurnal Dinamika Sosial Budaya* 17(1):82. doi: 10.26623/jdsb.v17i1.505.
- Rinaldi, Nipsa, Erfit Erfit, and Rosmeli Rosmeli. 2022. “Transformasi Struktural Perekonomian Indonesia.” *Jurnal Ekonomi Aktual* 1(3):117–26. doi: 10.53867/jea.v1i3.19.
- Rochdianingrum W, A., and Teguh Gunawan Setyabudi. 2019. “Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Jawa Timur.” *Prosiding Seminar Nasional Fakultas Ekonomi Universitas Tidar* 206–16.



Jurnal Manajemen Bisnis Eka Prasetya

(Eka Prasetya Journal of Management Studies)



- Rosiana Haryanti. 2018. "Kota Dan Kabupaten Yang Dilewati Tol Trans-Jawa." Retrieved September 14, 2023 (<https://properti.kompas.com/read/2018/12/22/121409121/kota-dan-kabupaten-yang-dilewati-tol-trans-jawa>).
- Sari, Ifaty Fadliliana, Handi Mulyaningsih, Sindung Haryanto, and Hartoyo Hartoyo. 2021. "Impresi Lanjutan Jalan Tol Trans Sumatera Bagi Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Di Jalur Lintas Sumatera Provinsi Lampung." *SOSIOLOGI: Jurnal Ilmiah Kajian Ilmu Sosial Dan Budaya* 23(1):56–72. doi: 10.23960/sosiologi.v23i1.56.
- Sumadiasa, I. Ketut, Ni Made Tisnawati, and I. G. A. P. Wirathi. 2016. "Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan, Listrik Dan Pma Terhadap Pertumbuhan Pdrb Provinsi Bali Tahun 1993-2014." *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana* 5(7):925–47.
- Wihastuti, L. 2008. "PERTUMBUHAN EKONOMI INDONESIA: Determinan Dan Prospeknya." *Jurnal Ekonomi & Studi Pembangunan* 9(1):30660.