

**PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DAN URBANISASI
TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI NEGARA ASEAN**

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Ekonomi (S1) Pada Fakultas Ekonomi
Universitas Negeri Padang*



OLEH :

RIZKI REVINSKI
NIM. 15060062/2015

**JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS NEGERI PADANG**

2021

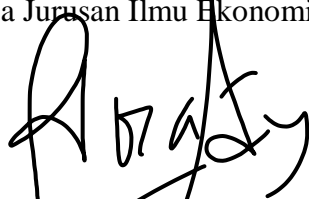
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DAN URBANISASI
TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI NEGARA ASEAN

Nama : Rizki Revinski
NIM/TM : 15060062/2015
Jurusan : Ilmu Ekonomi
Keahlian : Ekonomi Perencanaan dan Pembangunan
Fakultas : Ekonomi

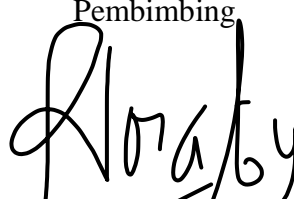
Padang, 4 November 2021

Disetujui Oleh:
Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi



Melti Roza Adry, SE. ME
NIP. 19830505 200604 2 001

Diketahui Oleh:
Pembimbing



Melti Roza Adry, SE. ME
NIP. 19830505 200604 2 001

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

Dinyatakan Lulus Setelah Dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi

Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi


Universitas Negeri Padang

**PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DAN URBANISASI
TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI NEGARA ASEAN**

Nama : Rizki Revinski
Bp/Nim : 2015/15060062
Jurusan : Ilmu Ekonomi
Keahlian : Ekonomi Perencanaan dan Pembangunan
Fakultas : Ekonomi

Padang, Desember 2021

Tim Penguji :

No	Jabatan	Nama	Tanda Tangan
1	Ketua :	Melti Roza Adry, SE, ME	1. 
2	Anggota :	Drs. Zul Azhar, M.Si	2. 
3	Anggota :	Dr. Joan Marta, SE, M.Si	3. 

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Rizki Revinski
NIM / Tahun Masuk : 15060062/2015
Tempat / Tanggal Lahir : Batusangkar/23 Oktober 1994
Jurusan : Ilmu Ekonomi
Keahlian : Ekonomi Perencanaan dan Pembangunan
Fakultas : Ekonomi
Alamat : Jorong Kampung Baru No. 168 Batusangkar
No. HP / Telepon : 082278789067
Judul Skripsi : Pengaruh Infrastruktur Transportasi dan Urbanisasi Terhadap Pertumbuhan ekonomi di Negara ASEAN

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Karya tulis / skripsi saya ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik (sarjana), baik di UNP maupun di Perguruan Tinggi lainnya.
2. Karya tulis / skripsi ini murni gagasan, rumusan dan pemikiran saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari tim pembimbing.
3. Dalam karya tulis / skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat orang lain yang telah ditulis atau dipublikasikan kecuali secara eksplisit dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan cara menyebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Karya tulis / skripsi ini, Sah apabila telah ditanda tangani Asli oleh tim Pembimbing, Tim Penguji dan Ketua Jurusan.

Demikianlah persyaratan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidak benaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima Sanksi Akademik berupa pencabutan gelar akademik yang telah diperoleh karena karya tulis / skripsi ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Perguruan Tinggi

Padang, November 2021
Yang menyatakan,



Rizki Revinski
NIM. 15060062

ABSTRAK

Rizki Revinski (2015/15060062) : Pengaruh Infrastruktur Transportasi dan Urbanisasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Negara ASEAN, Skripsi Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Padang, Dibawah Bimbingan Ibu Melti Roza Adry,S.E.,M.E

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh infrastruktur transportasi dan urbanisasi terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN. Jenis penelitian ini adalah deskriptif dan asosiatif yaitu penelitian yang mendeskripsikan variabel penelitian dan menemukan ada atau tidaknya pengaruh antara variabel bebas dengan variabel terikat. Jenis data dalam penelitian ini adalah data sekunder dan data panel dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2019 di 8 negara ASEAN (Indonesia, Malaysia, Filipina, Thailand, Singapura, Kamboja, Myanmar, dan Vietnam). Analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif dan analisis induktif. Pada analisis induktif terdapat beberapa uji, yaitu: : (1) Model Regresi Panel (2) Uji Asumsi Klasik (3) Uji t (4) uji f.

Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa (1) Infrastruktur transportasi berpengaruh negatif dan signifikan terhadap Pertumbuhan Ekonomi di negara ASEAN. (2) Urbanisasi berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap Pertumbuhan Ekonomi di negara ASEAN. (3) Infrastruktur transportasi dan urbanisasi secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN.

Kata Kunci : Infrastruktur teknologi, Urbanisasi, dan Pertumbuhan Ekonomi.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah segala puji bagi Allah SWT, dengan segala nikmat dan karunianya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini yang berjudul “*Pengaruh Infrastruktur Transportasi dan Urbanisasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Negara ASEAN*” ini dapat di selesaikan dengan baik.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini banyak mengalami kendala, namun berkat bantuan, bimbingan dan kerjasama berbagai pihak serta berkah Allah SWT sehingga setiap kendala yang dihadapi dapat diatasi. Untuk itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada ibu Melti Roza Adry, SE, ME selaku pembimbing yang telah sabar, tekun dan ikhlas meluangkan waktu, tenaga dan pikiran memberikan bimbingan, arahan dan saran-saran yang sangat berharga kepada penulis saat ini

Tulisan ini dipersembahkan untuk Orang Tua yang tidak pernah menyerah memberikan semangat dan selalu memanjatkan doa setiap saat serta kepada keluarga dan orang yang begitu berarti yang selalu memberikan semangat dan menggantungkan sebuah harapan sehingga penulis dapat menyelesaikan studi ini serta penulisan skripsi ini.

Akhirnya dengan segala kemudahan hati penulis menyadari bahwa tulisan ini masih jauh dari kesempurnaan. Sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini dan semoga tulisan ini dapat bermanfaat dan menjadi lading ibadah bagi penulis.

Padang, Oktober, 2021

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GRAFIK	v
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH.....	11
C. TUJUAN PENELITIAN.....	12
D. MANFAAT PENELITIAN	12
BAB II KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL, DAN HIPOTESIS... 14	
A. Kajian Teori	14
1. Pertumbuhan Ekonomi	14
2. Infrastruktur Transportasi.....	17
3. Urbanisasi	22
B. Penelitian Terdahulu	28
C. Kerangka Konseptual	31
D. Hipotesis Penelitian	32
BAB III METODE PENELITIAN	34
A. Jenis Penelitian.....	34
B. Tempat dan Waktu Penelitian	34
C. Jenis dan Sumber Data.....	35
D. Teknik Pengumpulan Data.....	35
E. Definisi Operasional.....	36

F. Teknik Analisis Data	38
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	48
A. Hasil Penelitian	48
B. Analisis Deskriptif Variabel Penelitian.....	50
1. Pertumbuhan Ekonomi ASEAN.....	50
2. Infrastruktur Transportasi.....	52
3. Urbanisasi.....	55
4. Foreign Direct Investment.....	57
5. Trade Openness	60
C. Analisis Induktif.....	63
1. Analisis Model Regresi Panel	63
2. Penentuan Model Estimasi Regresi Data Panel.....	67
3. Uji Asumsi Klasik	72
4. Hasil Estimasi Model Regresi Panel	74
5. Pengujian Hipotesis	78
D. Pembahasan dan Hasil	80
1. Pengaruh Infrastruktur Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Negara ASEAN.....	80
2. Pengaruh Urbanisasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Negara ASEAN.....	82
3. Pengaruh Infrastruktur Transportasi dan Urbanisasi secara bersama-sama Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Negara ASEAN.....	84
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	87
A. Kesimpulan	88
B. Saran.....	88
DAFTAR PUSTAKA	89
LAMPIRAN.....	93

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1 Pertumbuhan Ekonomi (%) di negara Asean tahun 2008-2019	2
Grafik 1.2 Angkutan Transportasi Udara (juta ton-km) di negara Asean tahun 2008-2019	8
Grafik 1.3 <i>Urban Population (% of total population)</i> di negara Asean tahun 2008-2019	10
Grafik 4.1 Pertumbuhan Ekonomi (%) di Negara ASEAN tahun 2008-2019	49
Grafik 4.2 Transportasi Udara Angkutan Barang (Juta ton-km) di Negara ASEAN tahun 2008-2019	53
Grafik 4.3 Urbanisasi (% per GDP) di Negara ASEAN tahun 2008-2019.....	55
Grafik 4.4 FDI (Miliar US\$) di ASEAN tahun 2008-2019	57
Grafik 4.5 <i>Trade Openness</i> (% per GDP) di ASEAN tahun 2008 -2019	60

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Hasil Uji <i>Common Effect Model</i> (CEM)	63
Tabel 4.2 Hasil Uji <i>Fixed Effect Model</i> (FEM)	64
Tabel 4.3 Hasil Uji <i>Random Effect Model</i> (REM)	65
Tabel 4.4 Hasil Uji Chow Test	66
Tabel 4.5 Hasil Uji Housman	68
Tabel 4.6 Hasil Uji Lagrange Multiplier	70
Tabel 4.7 Hasil Uji Multikolinearitas	71
Tabel 4.8 Hasil Uji Heterokedastisitas	72
Tabel 4.9 Model Regresi Panel <i>Common Effect Model</i> (CEM)	73

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Konseptual 31

BAB I

PENDAHULUAN

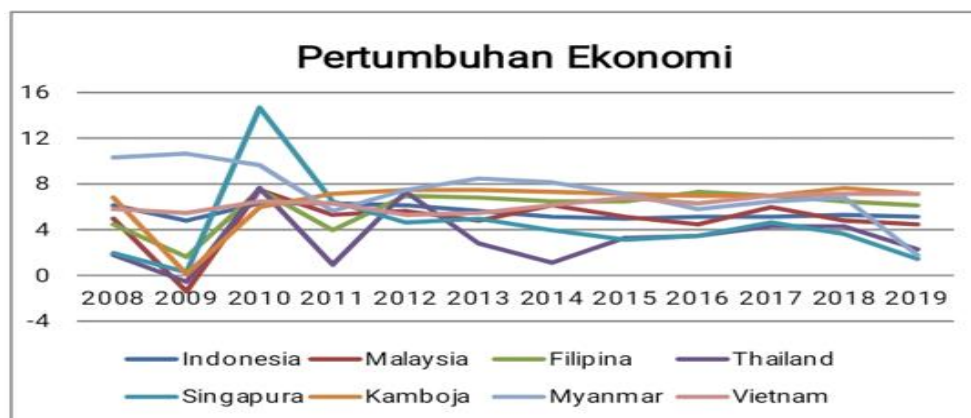
A. LATAR BELAKANG

Pertumbuhan ekonomi sebagai salah satu indikator penting dalam melakukan analisis tentang pembangunan ekonomi di suatu negara. Pada dasarnya pertumbuhan ekonomi menunjukkan sejauh mana aktifitas perekonomian yang menghasilkan tambahan pendapatan masyarakat pada suatu periode, dan merupakan suatu proses pertumbuhan output per kapita dalam jangka panjang. Hal ini berarti dalam jangka panjang, kesejahteraan tercermin pada peningkatan output perkapita (Syahputra, 2017).

Pertumbuhan ekonomi juga dapat diartikan sebagai suatu proses kenaikan output dalam jangka panjang baik barang atau jasa secara terus menerus. Kemampuan yang dimiliki suatu negara untuk menghasilkan barang dan jasa dari satu periode ke periode lainnya akan meningkat yang disebabkan oleh faktor-faktor produksi yang selalu bertambah dalam jumlah dan kualitasnya. Faktor-faktor penting dalam menentukan pertumbuhan di luar pertumbuhan ekonomi antara lain: akumulasi modal, pertumbuhan penduduk, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi serta sumber daya alam. Ahli ekonomi menganggap faktor-faktor produksi merupakan kekuatan utama yang mempengaruhi pertumbuhan, laju pertumbuhan ekonomi jatuh atau banggunya merupakan dampak perubahan yang terjadi di dalam faktor produksi (Jhingan, 2014).

Pertumbuhan ekonomi merupakan fenomena penting yang dialami dunia belakangan ini terutama bagi negara - negara berkembang, sebab pertumbuhan ekonomi merupakan masalah jangka panjang. Sehingga, pertumbuhan ekonomi menjadi hal yang sangat fundamental bagi suatu negara, setiap negara di dunia ini berusaha meningkatkan pertumbuhannya guna meningkatkan pendapatan nasional dan kesejahteraan masyarakatnya. Begitu pun dengan negara - negara ASEAN yang di dominasi oleh negara - negara berkembang, saat ini sedang gencar - gencarnya melakukan upaya peningkatan pertumbuhan ekonomi.

Namun faktanya, pertumbuhan ekonomi di negara - negara ASEAN masih saja tidak stabil, terutama bagi negara Indonesia, Malaysia, Filipina, Thailand, Singapura, Kamboja, Myanmar, dan Vietnam yang mengalami keterpurukan ekonomi beberapa tahun terakhir ini. Pertumbuhan ekonomi di beberapa negara ASEAN tersebut bersifat sangat fluktuatif, kondisi ini dapat dilihat melalui grafik dibawah ini :



Sumber : World Bank (2021)

Grafik 1.1 Pertumbuhan Ekonomi (%) di ASEAN tahun 2008 sampai 2019

Grafik 1.1 Pertumbuhan ekonomi ASEAN tahun 2008-2019 menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi negara-negara ASEAN mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun. Dimana pada tahun 2010 pertumbuhan ekonomi ASEAN tertinggi mencapai 8,13% yang di capai oleh negara Myanmar. Pertumbuhan Ekonomi ASEAN terendah yaitu pada tahun 2009 sebesar 2,50% yang terjadi di negara Malaysia.

Berdasarkan grafik 1.1, pertumbuhan perekonomian Thailand pada tahun 2009 sebesar -0,69%, penurunan ini disebabkan karena gejolak politik yang mempengaruhi bisnis dalam negeri dan menghambat masuknya investor, selain itu penurunan ekonomi juga di sebabkan oleh kemerosotan sektor pariwisata mengingat sektor tersebut berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi Thailand. Selain itu pada tahun 2019 pertumbuhan ekonomi Singapura turun mencapai 0,73%, penurunan pertumbuhan ekonomi negara maju ini pada tahun 2019 disebabkan oleh perang dagang yang berlarut-larut antara Amerika Serikat dengan China, Singapura sangat bergantung terhadap ekspor dan China yang tengah mengalami perlambatan ekonomi merupakan partner dagang utama negara tersebut.

Dapat dilihat pertumbuhan ekonomi tertinggi terjadi pada tahun 2010 sebesar 8.13%. Peningkatan ini terjadi karena faktor yang pertama, meningkatnya investasi seperti kontribusi dan pembangunan infrastruktur transportasi untuk pemerataan antar wilayah dan yang kedua, meningkatnya kegiatan impor yang diiringi dengan

meningkatnya ekspor dari tiap negara. Sedangkan pertumbuhan ekonomi terendah terjadi pada tahun 2009 sebesar 2.5%. Penyebab dari perlambatan pertumbuhan ekonomi ini yaitu peningkatan ketegangan dalam perdagangan global akibat perang dagang, perlambatan arus pertumbuhan ekonomi global yang kian tajam, serta volatilitas di pasar keuangan global.

Pertumbuhan ekonomi suatu negara tidak selamanya selalu naik, akan tetapi mengalami fluktuasi pasang surut. Krisis ekonomi global yang terjadi pada tahun 2008 sebenarnya bermula pada krisis ekonomi Amerika Serikat yang menyebar ke negara-negara lain di seluruh dunia, termasuk negara-negara ASEAN yang memicu perlambatan pertumbuhan ekonomi dunia. Perlambatan pertumbuhan tersebut menyebabkan volume perdagangan menurun tajam dan berdampak pada industri besar yang terancam bangkrut.

Penelitian yang dilakukan oleh (Saidi et al., 2020) menganalisis pertumbuhan ekonomi di 46 negara berkembang yang terdiri dari benua Eropa, Asia dan Afrika dari tahun 2000-2016. Untuk urbanisasi keterbukaan perdagangan dan modal pengaruhnya terhadap pertumbuhan ekonomi dipandang positif dan signifikan pada 5%. Analisis tersebut mengungkapkan bahwa dua indikator, infrastruktur transportasi dan urbanisasi sangat penting untuk pertumbuhan ekonomi.

Banyaknya penelitian pada berbagai Negara di dunia terkait dengan pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi di pengaruhi oleh infrastruktur transportasi, urbanisasi (Maparu & Mazumder, 2017), aliran modal asing (Belloumi, 2014), keterbukaan perdagangan (Oloyede et al., 2021). Dari riset yang telah

dilakukan sebelumnya, infrastruktur transportasi dan urbanisasi berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Namun riset lainnya menemukan pengaruh negatif antara aliran modal asing dengan pertumbuhan ekonomi, FDI tidak mempengaruhi jangka panjang tingkat pertumbuhan tetapi hanya tingkat output. Sedangkan untuk keterbukaan perdagangan hasilnya menunjukkan hubungan positif tetapi tidak signifikan antara keterbukaan perdagangan dengan pertumbuhan ekonomi.

Kerjasama internasional merupakan elemen yang sangat penting dalam pelaksanaan kebijakan dan politik luar negeri dalam bidang hubungan internasional. Sebagai payung kerjasama antar negara-negara di kawasan Asia Tenggara, ASEAN mempunyai tanggung jawab terhadap perkembangan dan kehidupan hubungan diplomatik antar negara di Asia Tenggara.

Dalam menjalin kerjasama internasional tersebut, infrastruktur transportasi sangat berperan penting dan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi. Kualitas infrastruktur transportasi yang memadai dapat membantu menjalankan kerjasama internasional dengan baik, sehingga memudahkan dalam melakukan kegiatan khususnya terhadap pembangunan ekonomi di kawasan ASEAN. Jadi dengan ketersediaan kualitas infrastruktur transportasi yang memadai serta baik ini mempermudah hubungan kerjasama suatu negara dengan negara lain, dan negara-negara yang terlibat dapat memanfaatkan untuk pembangunan nasional, akhirnya akan berpengaruh juga terhadap pertumbuhan ekonomi ASEAN.

Pentingnya kerjasama internasional yaitu untuk mendukung kebutuhan dalam upaya peningkatan pertumbuhan ekonomi negara. Menurut (Sukirno, 2013),

pertumbuhan ekonomi sebagai perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan menyebabkan pendapatan nasional rill semakin berkembang

Infrastruktur atau sarana prasarana memiliki kaitan erat dengan kesejahteraan sosial terhadap pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau negara. Wilayah atau negara yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur yang lebih baik biasanya mempunyai tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan yang lebih baik. Pengembangan infrastruktur transportasi di arahkan untuk menjembatani atau menghubungkan kesenjangan antar wilayah dan mendorong pemerataan hasil pembangunan suatu wilayah.

Alat transportasi darat, laut maupun udara merupakan sarana yang sangat berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan wilayah. Transportasi merupakan suatu teknik dan praktek konstruksi untuk menciptakan sistem yang memindahkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Keberhasilan pembangunan di bidang ekonomi harus ditunjang dengan pengembangan sistem transportasi yang baik sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan zaman.

Terutama transportasi pada sektor angkutan barang atau logistik, dimana logistik memiliki peranan penting sebagai salah satu pilar dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara. Dalam pendistribusiannya logistik sangat memerlukan jasa angkutan yang cukup dan memadai, saat sekarang ini transportasi udara menjadi

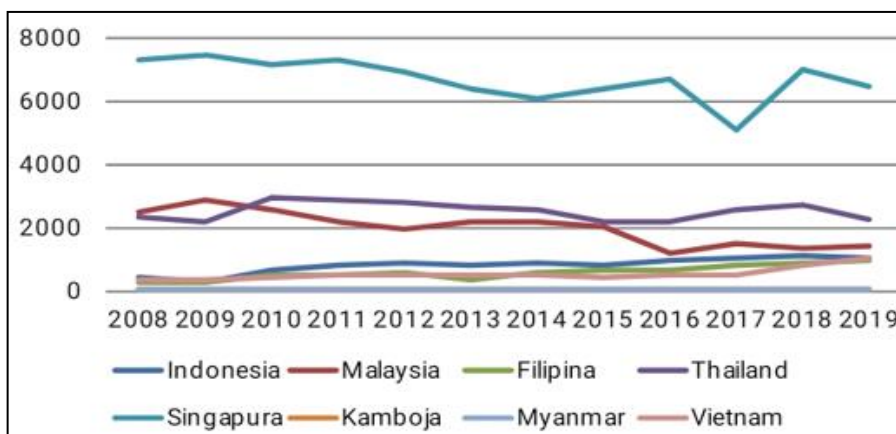
pilihan yang utama bagi seseorang bahkan suatu negara dalam pendistribusian barang atau logistik. Karena dinilai lebih efektif dan efisien (Ayunia, dkk, 2020)

Begitupun dengan negara - negara di ASEAN, perkembangan transportasi udara telah membawa dampak secara langsung terhadap perekonomian negara-negara ASEAN. Dengan adanya angkutan udara mengakibatkan faktor jarak dan geografis daratan antar negara ASEAN bukan lagi menjadi batasan pergerakan dalam pendistribusian barang untuk pencapaian yang cepat. Kondisi ini mengakibatkan hubungan antara aktifitas produksi dan konsumsi dapat dicapai dengan lebih cepat dan waktu yang jauh lebih singkat.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Liu (2009) menyatakan bahwa angkutan barang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, begitupun dengan penelitian oleh Ayunia dkk (2020) menemukan bahwa angkutan barang udara berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Namun penelitian yang dilakukan oleh Reza (2013) menyatakan bahwa angkutan barang berpengaruh negatif dan signifikan terhadap PDB. Sama halnya dengan penelitian Xie dan Luo (2015) menemukan bahwa angkutan barang tidak mempunyai pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi yang diukur dengan PDB.

Diantara beberapa moda angkutan barang, angkutan udara merupakan moda tercepat dan aman untuk jarak yang lebih jauh dan wilayah yang terkurung daratan, misalnya distribusi barang kebutuhan pokok menggunakan pesawat yang harus melewati kondisi geografis wilayah pegunungan ASEAN dan tidak memungkinkan

dilalui oleh kendaraan darat dengan mudah. Berikut Grafik transportasi udara angkutan barang di beberapa negara ASEAN :



Sumber : World Bank (2021)

Grafik 1.2 Transportasi Udara Angkutan Barang di ASEAN tahun 2008 - 2019

Berdasarkan grafik 1.2 transportasi udara angkutan barang (juta ton-km) di ASEAN tahun 2008 sampai 2019 mengalami fluktuasi. Dapat dilihat transportasi udara angkutan barang di ASEAN dari tahun 2008 sampai 2010 mengalami kenaikan, tetapi dari tahun 2010 hingga 2017 mengalami penurunan. Dimana pada tahun 2012 transportasi udara angkutan barang ASEAN sebesar 1690,35 juta ton . Namun pada tahun 2013 hingga tahun 2017 transportasi udara angkutan barang di ASEAN mengalami penurunan hingga pada tahun 2017 sebesar 1411,85 juta ton. Pada tahun 2018 mengalami kenaikan mencapai 1713,58 juta ton, dan pada tahun 2019 mengalami penurunan kembali hingga mencapai 1620,65 juta ton. Untuk negara dengan angkutan transportasi udara tertinggi yaitu Singapura pada tahun 2009 sebesar

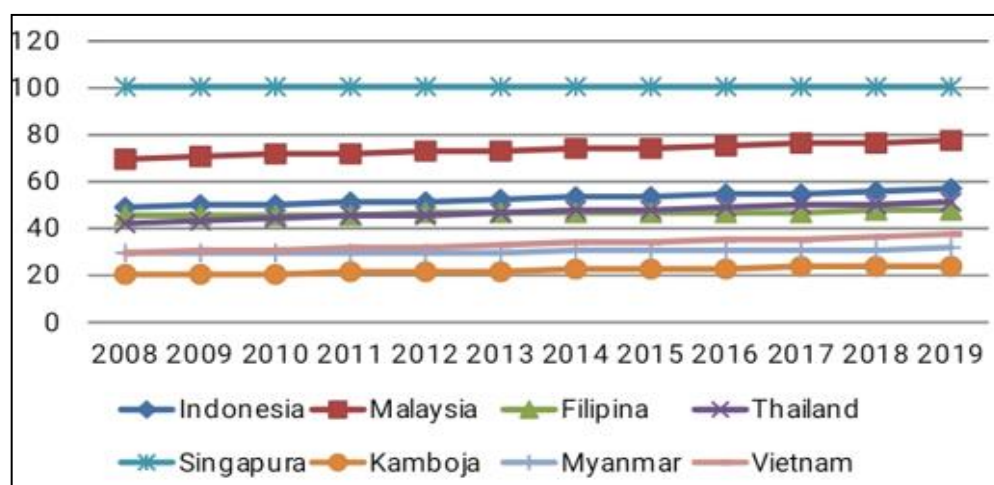
7390,96 juta ton dan untuk negara dengan angkutan transportasi udara terendah yaitu Kamboja pada tahun 2012 sebesar 0,07 juta ton.

Transportasi angkutan udara di negara-negara ASEAN berfluktuasi disebabkan oleh faktor-faktor penentu, faktor-faktor tersebut adalah fasilitas bandar udara, dukungan pemerintah, operator penerbangan yang beroperasi, jadwal dan frekuensi penerbangan, harga tiket dan rute lain. Transportasi tidak hanya memfasilitasi pergerakan orang atau penumpang, tetapi juga pergerakan barang. Disamping itu, transportasi akan memberikan manfaat untuk menjaga stabilitas harga barang, meningkatkan nilai ekonomi dan mempercepat perkembangan wilayah. Pemerintah harus berusaha memberikan pelayanan transportasi yang handal untuk dapat mencapai manfaat yang diharapkan.

Pertumbuhan dan pembangunan yang terjadi di negara-negara berkembang terutama negara-negara ASEAN memicu munculnya berbagai kegiatan baik positif maupun kegiatan negatif, diantaranya yaitu urbanisasi. Urbanisasi mengacu pada pergeseran populasi dari daerah pedesaan ke daerah perkotaan, peningkatan jumlah orang yang tinggal di daerah perkotaan dimana akan lebih banyak orang yang mulai tinggal dan berkerja di daerah tersebut.

Meningkatnya jumlah penduduk di daerah perkotaan disebabkan oleh beberapa faktor penarik yang membawa orang dari desa ke kota untuk melakukan urbanisasi dengan berharap untuk meningkatkan pendapatan mereka. Urbanisasi dipicu adanya perbedaan pertumbuhan atau ketidakmerataan fasilitas-fasilitas dari pembangunan, khususnya daerah pedesaan dan perkotaan.

Perkembangan infrastruktur yang memadai diperkotaan seperti pembangunan infrastruktur kesehatan yang memadai, pendidikan, jalan raya dan fasilitas hiburan merupakan faktor pendorong masyarakat pedesaan untuk datang ke kota dengan tujuan memperbaiki perekonomiannya. Urbanisasi pada dasarnya dapat meningkatkan pendapatan masyarakat, kenaikan jumlah populasi di suatu daerah perkotaan dapat mendorong pertumbuhan PDB perkapita tiap-tiap negara di ASEAN. Berikut perkembangan urbanisasi di beberapa negara - negara ASEAN :



Sumber : World Bank (2021)

Grafik 1.3 Urbanisasi (% dari penduduk) ASEAN tahun 2008-2019

Berdasarkan grafik 1.3 urbanisasi (% dari populasi atau penduduk) di ASEAN tahun 2008 sampai 2019 mengalami fluktuasi. Dapat dilihat tingkat urbanisasi ASEAN dari tahun 2008 sampai 2011 mengalami kenaikan. Pada tahun 2012 tingkat urbanisasi ASEAN yaitu 49,59% kemudian terjadinya peningkatan secara terusmenerus hingga tahun 2019 dimana tingkat urbanisasi ASEAN mencapai

52,71%. Sedangkan di antara negara-negara ASEAN lainnya, Singapura merupakan negara dengan persentase tingkat urbanisasi tertinggi yaitu mencapai 100%, yang artinya semua penduduk tinggal di daerah perkotaan dengan ini Singapura merupakan negara maju. Dari tahun 2012-2019 untuk tingkat urbanisasi terendah di antara negara-negara ASEAN yaitu Kamboja. Kamboja pada tahun 2008 tingkat urbanisasi hanya mencapai 19,57%.

Urbanisasi yang tinggi dapat terjadi karena ketidakmerataan fasilitas-fasilitas dari pembangunan antara daerah pedesaan dan perkotaan, wilayah perkotaan yang memiliki fasilitas yang memadai menjadi tujuan bagi kaum urban untuk mencari pekerjaan. Dengan demikian, urbanisasi dapat dikatakan sebagai suatu proses perubahan yang wajar dalam upaya meningkatkan kesejahteraan penduduk atau masyarakat.

Berdasarkan latar belakang diatas, seharusnya terdapat pengaruh yang sangat besar dari peningkatan infrastruktur transportasi dan urbanisasi terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN. Dalam penelitian ini akan meneliti 8 negara yang ada di ASEAN dalam rentang waktu 12 tahun (2008-2019). Fenomena ini menarik oleh karena itu penulis tertarik untuk menulis penelitian di negara ASEAN dengan judul **“Pengaruh Infrastruktur Transportasi dan Urbanisasi terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Negara ASEAN”**.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Sejuahmanakah pengaruh infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN?
2. Sejuahmanakah pengaruh urbanisasi terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN?
3. Sejuahmanakah pengaruh infrastruktur transportasi dan urbanisasi secara bersama-sama terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk menganalisis tentang:

1. Pengaruh infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN.
2. Pengaruh urbanisasi terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN.
3. Pengaruh infrastruktur transportasi dan urbanisasi secara bersama-sama terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN.

D. MANFAAT PENELITIAN

Dalam penelitian ini diharapkan hasil yang didapatkan bermanfaat bagi berbagai pihak sebagai berikut:

1. Bagi penulis sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi di Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang.
2. Bagi pemerintah sebagai masukan dalam pengambilan kebijakan dalam upaya peningkatan infrastruktur.

3. Bagi peneliti selanjutnya agar dapat menjadi acuan dalam melakukan penelitian lebih lanjut.
4. Bagi untuk pengembangan ilmu Perencanaan Pembangunan, khususnya pada bagian infrastruktur.

BAB II

KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL, DAN HIPOTESIS

A. Kajian Teori

1. Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai suatu proses kenaikan output dalam waktu jangka panjang yang dibuktikan dengan adanya peningkatan pendapatan perkapita pada suatu negara. Suatu perekonomian dapat dikatakan mengalami pertumbuhan jika jumlah produksi barang dan jasa meningkat. Artinya, pertumbuhan ekonomi menunjukkan peningkatan aktifitas perekonomian yang menyebabkan kenaikan produksi barang dan jasa, serta bertambahnya pendapatan nasional. Suatu negara dapat dikatakan sukses dilihat dari pertumbuhan ekonominya, sementara kesuksesan pemerintah suatu negara dilihat dari kemampuannya untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi negaranya. Menurut (Samuelson, 2004) pertumbuhan ekonomi di pengaruhi oleh empat faktor antara lain: sumber daya manusia, sumber daya alam, pembentukan modal serta teknologi dan inovasi.

Semakin tinggi pertumbuhan ekonomi suatu negara menandakan tingginya kesejahteraan rakyat. Suatu wilayah dikatakan mengalami pertumbuhan ekonomi yang cepat apabila dari tahun ke tahun mengalami kenaikan yang signifikan sedangkan pertumbuhan ekonomi yang lambat terjadi apabila dari tahun ke tahun mengalami penurunan, hal ini dapat dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi tahun sebelumnya atau membandingkan dengan wilayah lain. Pertumbuhan ekonomi

dapat di ukur berdasarkan perkembangan pendapatan nasional (Produk Domestik Bruto) atas harga konstan dari tahun ke tahun, pertumbuhan ekonomi yang di katakan baik dapat dilihat dari semakin besarnya pendapatan Domestik bruto atas suatu negara. Berikut cara menghitung laju pertumbuhan ekonomi (Sukirno, 2006)

$$(\Delta Y) = \frac{PDB_t - PDB_{t-1}}{PDB_t} \times 100 \dots \dots \dots (1)$$

Dimana:

ΔY = laju pertumbuhan ekonomi atas dasar perubahan PDB (%)

PDB_t = nilai PDB tahun t

PDB_{t-1} = nilai PDB tahun sebelumnya

a. Teori Pertumbuhan Ekonomi Neo-Klasik (Solow-Swan)

Teori pertumbuhan ekonomi neo-klasik berkembang sejak tahun 1950-an, ekonom yang menjadi perintis dalam teori ini adalah Robert Solow dan Trevor Swan. Teori ini menyebutkan bahwa pertumbuhan ekonomi bergantung pada pertumbuhan faktor-faktor produksi yaitu jumlah penduduk, tenaga kerja, dan kemajuan teknologi yang mempengaruhi output perekonomian serta pertumbuhan nya sepanjang waktu. Teori ini meyakini bahwa peningkatan jumlah tenaga kerja dapat meningkatkan pendapatan perkapita, namun tanpa adanya teknologi modern yang berkembang, peningkatan tersebut tidak memberikan hasil positif terhadap pertumbuhan ekonomi.

Analisis model pertumbuhan Solow terbagi atas 3 tahap analisis, yaitu:

1. Asumsi angkatan kerja dan teknologi tetap
2. Asumsi hanya teknologi tetap
3. Angkatan kerja dan teknologi berubah.

Menurut (Wahyunadi, 2019) menyatakan bahwa model pertumbuhan neo-klasik mengasumsikan bahwa fungsi produksi memiliki pengembalian skala konstan (*constant returns to scale*). Model struktur dasar fungsi produksi pertumbuhan ekonomi Solow adalah sebagai berikut:

$$Y = f(K, L) \dots \dots \dots (2)$$

Dimana :

Y = Pendapatan nasional

K = Modal

L = Tenaga Kerja atau jumlah penduduk

Model pertumbuhan neo-klasik dan model pertumbuhan endogen (Solow) mencakup variable tambahan yang mewakili urbanisasi.

$$Y_{it} = A + a^1 K_{it} + a^2 H_{it} + a^3 D_{it} + a^4 L + a^5 U_{it-1} + a^6 DU_{i(t-1)} + \mu_{it} \dots \dots \dots (3)$$

Dimana Y_{it} , K_{it} , H_{it} , D_{it} dan L_{it} adalah tingkat pertumbuhan GDP, stok modal, sumber daya manusia (ditunjukkan dengan rata-rata lama sekolah), luas lahan yang ditanami, dan total lapangan pekerjaan, masing-masing, dari provinsi ke-i tahun t. U_{it-1} adalah tingkat urbanisasi dengan jeda satu tahun (tingkat urbanisasi yang digunakan adalah rasio lapangan pekerjaan perkotaan

terhadap lapangan pekerjaan provinsi). $DU_{i(t-1)}$ adalah selisih U_i antara tahun $t-1$ dan $t-2$. μ adalah istilah kesalahan (China, D.I.N 2002).

2. Infrastruktur Transportasi

Definisi infrastruktur dalam kamus bahasa Indonesia di artikan sebagai sarana dan prasarana umum. Infrastruktur secara umum meliputi fasilitas-fasilitas barang publik yaitu pembangunan jalan, irigasi, air bersih, transportasi serta pendidikan dan kesehatan. Infrastruktur merupakan suatu struktur fisik yang berfungsi untuk menunjang berbagai aktivitas masyarakat dalam lingkup sosial dan ekonomi. Dalam makna yang lebih luas infrastruktur mencakup berbagai macam aspek dalam pembangunan baik yang bersifat fisik, sosial, ekonomi, politik, budaya dan lingkungan serta aspek lainnya.

Berdasarkan peraturan presiden nomor 42 tahun 2005 tentang komite percepatan penyediaan infrastruktur, menjelaskan ada beberapa jenis infrastruktur yang penyediaannya diatur oleh pemerintah, yaitu infrastruktur transportasi, infrastruktur jalan, infrastruktur pengairan, infrastruktur air minum dan sanitasi, infrastruktur telematika, infrastruktur ketenagalistrikan, dan infrastruktur pengangkutan minyak dan gas bumi. Infrastruktur ini dibutuhkan oleh masyarakat karena digolongkan sebagai infrastruktur dasar dan perlu diatur oleh pemerintah tentang penyediaannya.

Infrastruktur memegang peranan penting sebagai roda penggerak pembangunan dan pertumbuhan ekonomi, infrastruktur yang memadai sangat diperlukan karena merupakan bagian yang sangat penting dalam sistem

pelayanan masyarakat. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna untuk mendukung berbagai kegiatan pemerintah, perekonomian, industri dan kegiatan sosial di masyarakat dan pemerintah.

Infrastruktur mengacu pada fasilitas kapital fisik yang termasuk kedalam kerangka kerja organisasional, pengetahuan dan teknologi yang penting untuk organisasi masyarakat dan pembangunan ekonomi mereka. Peran infrastruktur dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi dimana tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi dapat dijumpai pada tingkat ketersediaan infrastruktur yang tinggi (Maryaningsih et al., 2014).

Akumulasi modal merupakan suatu gabungan investasi baru yang mencakup lahan, peralatan fiskal dan sumberdaya manusia yang digabungkan dengan pendapatan sekarang untuk dipergunakan memperbesar output pada masa yang akan datang (Todaro, M.P, dan Smith, 2011). Investasi produktif yang bersifat secara langsung harus dilengkapi berbagai investasi penunjang yang disebut dengan investasi “infrastruktur” ekonomi dan sosial. Contohnya yaitu pembangunan jalan-jalan raya penyediaan listrik, persediaan air bersih, perbaikan sanitasi, pembangunan fasilitas komunikasi, peningkatan sumber daya manusia yang semuanya mutlak dibutuhkan dalam rangka menunjang segenap aktivitas ekonomi produktif.

Infrastruktur dibedakan atas 2 kelompok yaitu infrastruktur ekonomi dan infrastruktur social (Familoni, 2006). Infrastruktur ekonomi memegang peran penting dalam mendorong kinerja pertumbuhan ekonomi di berbagai negara,

infrastruktur ekonomi yang dimaksud diantaranya yaitu utilitas publik seperti listrik, telekomunikasi, suplai air bersih, sanitasi dan saluran pembuangan dan gas. Hal tersebut termasuk pekerjaan umum seperti jalan kereta api, angkutan kota, dan bandara. Sedangkan yang dimaksud dengan infrastruktur sosial dibedakan menjadi infrastruktur pendidikan dan kesehatan. Infrastruktur merupakan modal utama suatu wilayah untuk maju dan berkembang dalam usaha merangsang perekonomian yang signifikan baik makro maupun mikro, tanpa infrastruktur jalan, infrastruktur pelabuhan laut, dan infrastruktur bandar udara yang memadai, kemajuan pembangunan di semua aspek kehidupan manusia menjadi tidak berkembang.

Menurut (Kamaluddin, 2003) transportasi berdasarkan tiga aspek yaitu yang pertama berdasarkan barang yang diangkut, meliputi: angkutan barang, angkutan penumpang, dan angkutan pos, yang kedua berdasarkan segi geografis, meliputi: angkutan antar benua, angkutan antar pulau, angkutan antar provinsi, angkutan antar kota, angkutan antar daerah dan angkutan dalam kota, sedangkan yang ketiga berdasarkan segi teknis alat pengangkutan, meliputi: angkutan jalan raya, angkutan rel, angkutan air di pedalaman seperti angkutan sungai, angkutan danau, angkutan kanal, angkutan pipa, angkutan laut, dan angkutan samudera. Namun secara umum transportasi dikelompokkan menjadi transportasi darat, transportasi air dan transportasi udara.

a. Transportasi

Perkembangan transportasi akan mendorong kegiatan perekonomian dan pembangunan di suatu negara. Transportasi merupakan suatu sarana yang berperan penting dalam kehidupan manusia, transportasi sebagai alat untuk memindahkan barang atau memudahkan manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya. Menurut (Adisasmita, 2011) Transportasi adalah sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau menjembatani produsen ke konsumen. Peran transportasi sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan dan menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan.

Menurut (Dan & Kadir, n.d.) macam-macam alat transportasi sederhana hingga transportasi berteknologi canggih sebagai berikut:

1) Transportasi darat yang terdiri dari:

a) Transpor jalan raya

Alat transportasi ini meliputi transportasi yang menggunakan alat angkutan yang berupa manusia dan hewan seperti pedati, andong, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang digunakan untuk transportasi ini seperti jalan setapak, jalan tanah, jalan kerikil dan jalan aspal.

b) Transpor jalan rel

Dalam transport jalan rel digunakan angkutan berupa kereta api yang terdiri dari lokomotif, gerbong (kereta barang), dan kereta

penumpang. Jalan yang dipergunakan berupa jalan rel baja, baik dua rel maupun monorel.

2) Transportasi melalui air, yang terdiri dari:

a) Transpor melalui air pedalaman yang menggunakan alat berupa sampan, kano, motorboat dan kapal. Jalan yang dilaluinya adalah sungai, kanal, dan danau.

b) Transpor laut

Didalam transpor laut digunakan alat angkutan berupa angkutan perahu, kapal api atau uap, dan kapal mesin. Jalan yang dilaluinya adalah laut atau samudera dan teluk.

3) Transportasi udara

Transportasi udara merupakan alat angkutan yang mutakhir dan tercepat. Transportasi udara menggunakan pesawat udara dengan segala jenisnya sebagai alat transpor dan udara atau ruang angkasa sebagai jalannya.

Transportasi selalu berkembang dari masa ke masa dan berevolusi sedikit demi sedikit, transportasi dulunya dibantu dengan pemanfaatan hewan untuk perjalanan di darat sedangkan sekarang semua telah menggunakan teknologi mesin. Inovasi berkembang dengan sangat cepat, dimulai dengan penerapan mesin uap untuk angkutan kereta api dan kapal laut, kemudian di susul dengan ditemukannya mesin dengan pembakaran dalam. Penemuan selanjutnya yang sangat mempengaruhi

system transportasi yaitu dengan dikembangkannya mesin turbin gas, yang kemudian menjadi turbo jet yang digunakan pada pesawat terbang, sedangkan pada transportasi laut penemuan dengan pengembangan bahan bakar nuklir yang sering digunakan untuk kapal selam.

Perkembangan teknologi ini sangat membantu keberlangsungan hidup manusia, penggunaan transportasi tradisional memakan waktu tempuh yang sangat lama dan juga terbatas, semakin canggih alat transportasi maka semakin cepat waktu yang digunakan untuk menempuh jalan, sehingga tenaga yang digunakan tidak terlalu menguras energi manusia. Dengan perkembangan teknologi transportasi ini maka tidak ada lagi batasan pergerakan manusia atau barang untuk pencapaian yang cepat sehingga dapat menggerakkan roda perekonomian terutama di negara-negara ASEAN.

4. Urbanisasi

Urbanisasi yaitu perpindahan penduduk dari desa ke kota yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas hidup yang lebih layak dari yang didapatkan sebelumnya. Urbanisasi dapat meningkatkan faktor pertumbuhan ekonomi seperti konsumsi rumah tangga, investasi dan belanja pemerintah. Urbanisasi dapat mendorong meningkatkan pendapatan masyarakat pedesaan yang pindah ke kota. Tingginya tingkat upah yang didapat dikota juga dipengaruhi pola perubahan konsumsi masyarakat, dengan pola hidup yang konsumtif di

perkotaan harga barang juga meningkatkan konsumsi rumah tangga. Namun, pertumbuhan ekonomi juga di pengaruhi oleh urbanisasi, dimana dengan meningkatnya urbanisasi diharapkan juga dapat meningkatkan produktifitas sektor industri yang mendorong laju pertumbuhan perekonomian suatu daerah (Elfi, 2014).

Urbanisasi pada dasarnya dapat meningkatkan pendapatan masyarakat, kenaikan jumlah populasi di suatu daerah perkotaan dapat mendorong pertumbuhan PDB perkapita. Perkembangan infrastruktur yang memadai di perkotaan seperti pembangunan infrastruktur kesehatan, pendidikan, jalan raya dan fasilitas hiburan dapat menunjang kegiatan perekonomian dan kesejahteraan penduduk perkotaan. Selain itu, dengan bertambahnya lapangan pekerjaan dapat mengurangi pengangguran dan kemiskinan serta dapat mendorong pemerataan ekonomi daerah.

Urbanisasi adalah bagian dari migrasi yang merupakan salah satu aspek dalam pertumbuhan penduduk. Menurut (Tjiptoherijanto, 1999) menyatakan bahwa urbanisasi secara umum dapat diartikan sebagai perpindahan penduduk dari pedesaan menuju perkotaan, namun pengertian ini tidak selalu benar, namun murujur pada kondisi tertentu. Urbanisasi yang sesungguhnya yaitu proporsi penduduk yang tinggal di perkotaan, perkotaan tidak sama dengan kota. Yang dimaksud perkotaan adalah daerah atau wilayah yang memiliki tiga persyaratan yang meski harus terpenuhi. Menurut (Adam, 2010) ada tiga persyaratan yang mesti dipenuhi agar dapat dikatakan sebagai perkotaan yaitu:

- a) Kepadatan penduduk 5000 orang atau lebih per km persegi.
- b) Jumlah rumah tangga yang berkerja di sector pertanian sebesar 25% atau kurang.
- c) Memiliki 8 atau lebih jenis fasilitas perkotaan.

Pertambahan penduduk yang tinggal di perkotaan dapat disebabkan oleh beberapa faktor, faktor pendorong terjadinya urbanisasi antara lain:

- a) Makin berkurangnya sumber-sumber kehidupan seperti menurunnya daya dukung lingkungan, menurunnya atas permintaan barang-barang tertentu yang bahan bakunya semakin sulit diperoleh seperti hasil tambang, kayu atau bahan pertanian yang bersumber dari alam.
- b) Menyempitnya lapangan pekerjaan di tempat asal
- c) Adanya tekanan-tekanan, seperti politik, agama dan suku sehingga mengganggu hak asasi penduduk di daerah asalnya.
- d) Alasan pendidikan, pekerjaan dan perkawinan.
- e) Bencana alam seperti banjir, kebakaran, gempa bumi, tsunami, musim kemarau panjang, atau adanya wabah penyakit.

Selain faktor pendorong terjadinya urbanisasi, terdapat juga faktor-faktor penarik yang menyebabkan pertambahan penduduk yang tinggal di perkotaan.

Faktor penarik terjadinya urbanisasi antara lain:

- a) Adanya harapan akan memperoleh kesempatan untuk memperbaiki taraf hidup.
- b) Adanya kesempatan untuk memperoleh pendidikan yang lebih baik.

- c) Keadaan lingkungan dan keadaan hidup yang menyenangkan, misalnya iklim, perumahan, sekolah, dan fasilitas-fasilitas publik lainnya yang memadai.
- d) Adanya aktifitas-aktifitas di luar kota besar. Seperti tempat-tempat hiburan, pusat kebudayaan sebagai daya tarik bagi orang-orang lain untuk bermukim di kota besar.

Menurut (Evers, 2002) mengemukakan riset mengenai proses urbanisasi di negara berkembang sangat dipengaruhi oleh teori-teori urbanisasi Eropa dan Amerika yang berpendapat bahwa kota kecil (*town*) atau kota besar (*city*) adalah pusat kemajuan dan pembangunan serta pusat perubahan sosial. Berbeda dengan perspektif ilmu kependudukan, definisi urbanisasi yang dimaksud di sini yaitu persentase penduduk yang tinggal di daerah perkotaan. Perpindahan penduduk dari desa ke kota merupakan salah satu penyebab urbanisasi. Hubungan antar penduduk dengan kegiatan ekonomi akan menyebabkan makin membesarnya konsentrasi penduduk, sehingga menimbulkan apa yang dikenal dengan nama daerah perkotaan (Firman, 2005).

Urbanisasi dapat diukur dengan melihat dari jumlah penduduk yang tinggal di daerah perkotaan. Untuk mengukur tingkat urbanisasi disuatu daerah atau perkotaan biasanya dengan menghitung perbandingan jumlah penduduk yang tinggal di daerah perkotaan dengan jumlah penduduk seluruhnya dalam suatu wilayah.

Adapun perhitungan untuk mengukur tingkat urbanisasi dicari dengan rumus:

$$PU = \frac{U}{P} \times 100\% \dots\dots\dots(4)$$

Dimana:

U = jumlah penduduk daerah kota

P = jumlah penduduk keseluruhan (jumlah penduduk total)

PU = persentase penduduk yang tinggal di perkotaan.

Urbanisasi merupakan faktor pemicu perkembangan suatu kota. Terjadinya perpindahan penduduk dari desa ke kota merupakan faktor penarik maupun pendorong terjadinya urbanisasi. Perkembangan industri dan perdagangan di kota merupakan faktor penarik yang menyebabkan banyak orang berbondong-bondong untuk mendatanginya, sedangkan keinginan untuk mendapatkan penghasilan yang lebih baik untuk mencukupi kebutuhan hidup merupakan faktor penyebab utama terjadinya urbanisasi.

5. Pengaruh Infrastruktur Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Infrastruktur transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara. Kualitas infrastruktur transportasi yang memadai dapat membantu menjalankan kerjasama internasional dengan baik, sehingga memudahkan dalam melakukan kegiatan khususnya terhadap

pembangunan ekonomi di kawasan ASEAN. Jadi dengan ketersediaan kualitas infrastruktur transportasi yang memadai serta baik ini mempermudah hubungan kerjasama suatu negara dengan negara lain, dan negara-negara yang terlibat dapat memanfaatkan untuk pembangunan nasional, akhirnya akan berpengaruh juga terhadap pertumbuhan ekonomi ASEAN.

Terutama transportasi angkutan barang yang sangat berdampak pada pertumbuhan ekonomi suatu negara, dalam pemenuhan kebutuhan barang konsumsi suatu negara diperlukan transportasi yang memadai dan cepat. Maka dalam hal ini jenis transportasi yang banyak digunakan adalah transportasi udara. Sebab transportasi udara dapat menjangkau segala tempat dengan cepat dan efektif.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa pengaruh antara infrastruktur transportasi berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Ketika infrastruktur transportasi mengalami peningkatan, maka pertumbuhan ekonomi juga akan mengalami peningkatan, hal ini disebabkan karena dengan adanya infrastruktur transportasi yang memadai dapat mendorong perekonomian, baik dari segi peningkatan hasil produksi maupun distribusinya.

6. Pengaruh Urbanisasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Urbanisasi berlangsung seiring dengan proses transformasi struktural ekonomi yang terjadi dalam pembangunan ekonomi di berbagai negara - negara di dunia. Urbanisasi mengacu pada pergeseran popuasi dari daerah

pedesaan ke daerah perkotaan, ketika perekonomian dipusatkan di kota maka kota akan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi suatu negara. Ini mengindikasikan bahwa urbanisasi dan pertumbuhan ekonomi berjalan seiring. Urbanisasi diperlukan untuk mempertahankan pertumbuhan ekonomi di negara-negara berkembang, oleh karena itu mengelola urbanisasi merupakan bagian penting untuk memelihara pertumbuhan.

Urbanisasi pada dasarnya dapat meningkatkan pendapatan masyarakat, kenaikan jumlah populasi di suatu daerah perkotaan dapat mendorong pendapatan perkapita masyarakat, hingga pada akhirnya memicu pertumbuhan ekonomi.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengaruh urbanisasi terhadap pertumbuhan ekonomi adalah positif. Dimana ketika urbanisasi mengalami peningkatan, maka pertumbuhan ekonomi juga akan meningkat.

B. Penelitian Terdahulu

Agar mendukung penelitian yang penulis lakukan maka sangat diperlukan penelitian sebelumnya. Hal penelitian yang relevan ini merupakan bagian yang mengurangi tentang pendapatan atau hasil penelitian terdahulu yang sangat berkaitan dengan masalah yang sedang diteliti.

Dalam hasil analisis penelitian (Maparu & Mazumder, 2017) menunjukkan adanya hubungan jangka panjang antara infrastruktur

transportasi dan pembangunan ekonomi, dan arah kausalitasnya adalah dari pembangunan ekonomi ke infrastruktur transportasi di Sebagian besar kasus, sehingga menarik dukungan yang mendukung hukum wagner.

Penelitian (Novenanto, 2018) ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan langsung antara pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi, tetapi keduanya telah menjadi katalis bagi percepatan proses urbanisasi dan modernisasi yang tak dapat dihindari.

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh (Amri, 2014) menemukan bahwa infrastruktur berpengaruh positif terhadap peningkatan pendapatan perkapita. Sebaliknya tingkat kepadatan penduduk berpengaruh negatif terhadap pendapatan perkapita. Baik secara simultan maupun parsial kedua predictor variabel tersebut secara nyata mempengaruhi pendapatan perkapita masyarakat di Sumatera. Karena itu, upaya peningkatan pendapatan per kapita masyarakat pada masing-masing daerah provinsi di Sumatera sebaiknya diwujudkan melalui kebijakan peningkatan infrastruktur jalan baik secara kuantitas maupun kualitas. Selain itu, kebijakan yang berkaitan dengan kependudukan sebaiknya diarahkan untuk mendistribusikan penyebaran penduduk secara lebih merata. Apalagi sebagian besar penduduk Sumatera bekerja pada sektor pertanian. Penumpukan penduduk pada wilayah tertentu dapat berdampak pada terganggunya produktifitas kerja mereka disebabkan keterbatasan lahan.

Ayunia, Nofrisel, Adnyana (2020) menemukan bahwa angkutan barang udara berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia, hal ini dikarenakan pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup dan memadai, tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara.

Aditya (2018) melakukan penelitian tentang pengaruh urbanisasi terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia dan Saudi Arabia, hasil penelitiannya menemukan bahwa urbanisasi memiliki arah hubungan positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi melalui nilai GDP di Saudi Arabia dan di Indonesia.

Raghsifa, Aimon, Triani (2018) menyatakan bahwa infrastruktur transportasi mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Indonesia, hal ini disebabkan dengan tersedianya infrastruktur transportasi maka akan memperlancar mobilitas arus barang dan jasa yang akan disebar ke masyarakat dan berdampak nantinya kepada kenaikan pertumbuhan ekonomi.

Irefan, Adry (2018) melakukan penelitian tentang pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia, salah satu hasil penelitiannya menemukan bahwa infrastruktur transportasi udara berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

C. Kerangka Konseptual

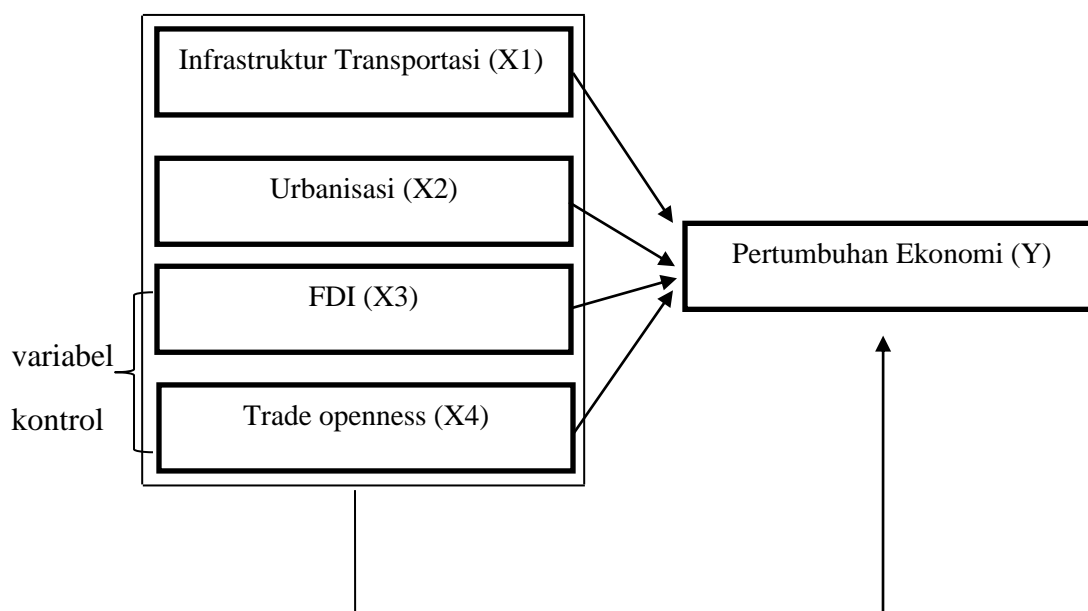
Kerangka konseptual dalam penelitian ini merupakan suatu konsep yang menjelaskan, mengungkapkan, dan menunjukkan persepsi keterkaitan antara variabel bebas dan variabel terikat dari teori yang telah dikemukakan dalam kajian teori yang akan diteliti berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah.

Penelitian ini menganalisis seberapa besar pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di ASEAN yaitu infrastruktur transportasi (X1), urbanisasi (X2) sebagai variabel bebas, FDI (X3) dan *Trade openness* (X4) sebagai variabel kontrol. Kerangka pemikiran teoritis dari penelitian ini dapat digambarkan dalam Gambar 2.1.

Berberapa penelitian yang telah dilakukan infrastruktur transportasi (X1) memiliki hubungan positif terhadap pertumbuhan ekonomi (Y), dengan hasil penelitian menunjukkan mobilitas pengangkutan barang maupun pengangkutan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan menjadi lancar, secara parsial transportasi udara belum terlalu signifikan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dikarenakan transportasi udara lebih cenderung mengangkut orang dibandingkan dengan pengangkutan barang atau jasa.

Urbanisasi (X2) memiliki hubungan positif terhadap pertumbuhan ekonomi (Y), urbanisasi dapat mendorong meningkatnya faktor utama pertumbuhan ekonomi yaitu konsumsi rumah tangga, investasi dan belanja

pemerintah. Urbanisasi mendorong jumlah pendapatan masyarakat pedesaan yang pindah ke kota dengan tingginya tingkat upah di kota. Dengan demikian, meningkatnya tingkat urbanisasi dapat menjadi upaya peningkatan pertumbuhan ekonomi, urbanisasi pada dasarnya akan meningkatkan pendapatan masyarakat, kenaikan populasi di daerah perkotaan dapat meningkatkan dan mendorong pertumbuhan PDB per kapita.



Gambar 2.1

Kerangka Konseptual

D. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan kajian teoritis dan kerangka konseptual diatas maka dapat dirumuskan hipotesis penelitian sebagai berikut:

1. Infrastruktur transportasi berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi ASEAN

$$H_0 : \beta_1 = 0$$

$$H_a : \beta_1 \neq 0$$

2. Urbanisasi berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi ASEAN

$$H_0 : \beta_2 = 0$$

$$H_a : \beta_2 \neq 0$$

3. Infrastruktur transportasi dan urbanisasi secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi ASEAN

$$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = 0$$

$$H_a : \text{salah satu koefisiennya}$$

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pembahasan terhadap hasil penelitian yang dilakukan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat, maka dapat di ambil kesimpulan bahwa:

1. Infrastruktur transportasi memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN. Hal ini menjelaskan bahwa semakin baik ketersediaan Infrastruktur Transportasi udara di negara ASEAN maka akan menyebabkan Pertumbuhan Ekonomi di negara ASEAN semakin menurun, dan sebaliknya.
2. Urbanisasi memiliki pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN. Hal ini menjelaskan bahwa semakin meningkat urbanisasi di negara ASEAN maka juga akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN mengalami penurunan, dan sebaliknya.
3. Infrastruktur transportasi dan urbanisasi secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN. Artinya, jika terjadi perubahan yang positif secara bersama-sama pada variabel independen maka akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di negara ASEAN.

B. Saran

Berdasarkan uraian dan pembahasan yang telah dikemukakan dan dari hasil penelitian serta hasil kesimpulan yang diperoleh maka dapat dikemukakan beberapa saran sebagai berikut:

1. Seharusnya pemerintah di setiap negara ASEAN lebih memperhatikan pemerataan wilayah-wilayah yang infrastruktur transportasi udaranya kurang baik, sehingga masyarakat di daerah tersebut merasakan kesejahteraan dan dengan infrastruktur transportasi udara yang baik maka dapat melancarkan perpindahan manusia atau pendistribusian barang yang lancar sehingga dapat memperbaiki perekonomian.
2. Sebaiknya pemerintah perlu menyusun kebijakan yang orientasinya membangun daerah pedesaan dengan menciptakan lapangan pekerjaan serta perputaran ekonomi yang tinggi di daerah pedesaan untuk meratakan pembangunan. sehingga dapat mengatasi permasalahan urbanisasi yang kian meningkat karena urbanisasi yang tidak terkendali dapat merusak tatanan perkotaan serta menambah jumlah pengangguran dan kemiskinan yang akhirnya memicu kriminalitas.
3. Disarankan kepada peneliti selanjutnya untuk dapat menggunakan penelitian ini sebagai acuan serta melakukan perbaikan agar dapat menjadi penelitian yang lebih baik untuk kedepannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adam, F. P. (2010). Tren urbanisasi di Indonesia. *Piramida*.
- Adisasmita, S. (2011). *Transportasi dan Pengembangan Wilayah* (ke-1). Graha Ilmu.
- Aditya, M. 2018. Pengaruh Urbanisasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia dan Saudi Arabia. Vol.7.No. 1.
- Alam, K. M., Baig, S., Li, X., Ghanem, O., & Hanif, S. (2020). Causality between transportation infrastructure and economic development in Pakistan: An ARDL analysis. *Research in Transportation Economics*, October, 100974.
<https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100974>
- Amri, K. (2014). Infrastruktur transportasi dan kepadatan penduduk dampaknya terhadap pendapatan per kapita: Panel data evidence dari sembilan provinsi di Sumatera. *Jurnal Ekonomi Manajemen Dan Bisnis (EMBiS)*, 2(2), 438–450.
- Ayuni, A. Nofrisel. Adnyana. (2020). *Sektor Transportasi Angkutan Barang dan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia Freight Transportation Sector and Indonesian Economic Growth*. 07(03).
- Belloumi, M. (2014). The relationship between trade, FDI and economic growth in Tunisia: An application of the autoregressive distributed lag model. *Economic Systems*, 38(2), 269–287. <https://doi.org/10.1016/j.ecosys.2013.09.002>
- Chen, M., Zhang, H., Liu, W., & Zhang, W. (2014). The global pattern of urbanization and economic growth: Evidence from the last three decades. *PLoS ONE*, 9(8). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0103799>
- CHINA, D. I. N. (2002). Rural Development and Rural-Urban Income Disparity in China. *Growth*, 217–230. <https://www.jstor.org/stable/pdf/j.ctt24h9qh.21.pdf>